

# Thermik

MAGAZIN FÜR GLEITSCHIRM | DRACHEN | ABENTEUER | REISEN | LEBEN

5\_2023

## TECHNIK

Rückenwindstart  
Ballooning-Klapper

## TEST

Skywalk Cumeo2  
Sky Paragliders Exos 2  
Niviuk Artik R

BURNAIR  
DAS  
MULTITOOl  
MAP

Einzelausgabe € 9,70



4194196309705

05

Mit einer Streckung von 6,5 und einer spektakulären Outline weiß der Artik R zu gefallen

# NIVIUK ARTIK R

The race is on! Bestückt mit dem Knowhow des EN-D-Flügels Peak 6 und Klimber 2 will Niviuk mit dem neuen EN-C-Zweileiner Artik R der neu definierten Sportklasse seinen Stempel aufsetzen.



von Franz Sailer  
Fotos: Norbert Aprissnig  
Detailfotos: Norbert Aprissnig

**N**iviuk ist seit Jahren in der Sportklasse hervorragend aufgestellt und hat zuletzt mit dem Artik 6 ein tolles Leistungsgerät mit gefälligem Handling in diesem Segment platzieren können. Jetzt, wo das Rennen in der „Zweileiner-Sportklasse“ eröffnet ist, war Niviuk erwartungsgemäß einer der ersten Gleitschirmhersteller, die einen lupenreinen EN-C-Zweileiner am Markt lancierte. Für den Traditionshersteller aus Spanien galt es dabei, das Know-how mit erfolgreichen Zweileinern (Peak, Klimber P, Icepeak) mit den typischen Parametern der Sportklasse zu vereinen: niedrigere Streckung, erhöhter Flugkomfort, höhere passive Sicherheit im Vergleich zu EN-D-Geräten.

Das scheint auf Anhieb gelungen, denn am Stubaicup im März 2023 hat der Artik R bereits viele Interessenten überzeugen können. Der „Run“ auf die neuen EN-C-Zweileiner war groß, nichtsdestotrotz hat sich das THERMIK-Testteam trotz enormer Nachfrage ein Testgerät sichern können und den Artik R in anspruchsvoller, windiger Frühjahrs thermik in Bassano ausgiebig testen können.

#### KONSTRUKTION, MATERIALIEN UND DESIGN

Selbst wenn der Vergleich hinkt, vorweg ein paar nackte Vergleichszahlen zum Artik 6: Der Artik 6 zählt 66 Zellen und weist eine ausgelegte Streckung von 6,3 auf, der Artik R hat lediglich

64 Zellen bei einer Streckung von 6,5. Die ausgelegte Fläche ist beim Vergleich zwischen Artik 6 und Artik R in den unteren drei Größen (21, 23, 25) ident. Dafür erhöhte sich bei unserem Testgerät (25) die ausgelegte Spannweite beim Zweileiner auf 12,75 m, der Artik 6 misst 12,42 m. Klarerweise besteht bei den Gesamtleinenmetern ein enormer Unterschied: Der Zweileiner zählt gerade mal 212 Gesamtleinenmeter, beim Dreileiner sind es noch 266 m, eine Reduktion um -15 % (Niviuk Artik R 25)! Ident ist das gewogene Gewicht der beiden Gleiter, in der Größe 25 drücken beide Flügel 4,7 kg auf die Waage. Die Gewichtsklassen wurden geringfügig abgeändert und der Artik R offeriert nunmehr eine zusätzliche Größe 29, sodass auch Schwergewichte bis 135 kg Startgewicht bedient werden können.

Zum Material: Der Tuch-Materialmix ist am Obersegel bei beiden Geräten gleich. Vorne wird das 30 DMF mit 41 g, im hinteren Bereich das N20 DMF mit 35 g verbaut (von Dominico). Am Untersegel kommt beim Artik 6 zur Gänze das Dominico 2044 32 PS mit 32 g zum Einsatz, beim Artik R nunmehr das 27 g leichte Skytex 70000 E3H. Beim unummantelten Leinensetup wird bei beiden Geräten ein (in den Querschnitten unterschiedlicher) Mix von Edelrid und Liros verwendet (siehe Kasten).

Abseits dieses Zahlenspiels ist klarerweise der Artik R eine gänzlich neue Konstruktion geworden: Das neue Profil wurde besonders

nickstabil konstruiert. Das Druckzentrum des neuen Profils fokussiert das Steigen in den optimalen Bereich für beste Balance zwischen Stabilität, Geschwindigkeit und Leistung, heißt es herstellerseitig. Genauso wurde das Interieur neu designt. Eine neue Innenstruktur mit verstärkten Aufhängungspunkten sorgt für erhöhte Stabilität des Zweileiners. Die Aussparungen in den Rippen und Diagonalbändern wurden so ausgerichtet, dass die Last optimal verteilt und das Gesamtgewicht des Schirms reduziert werden konnte, diese innovative Technik basiert auf dem Peak 6.

Durch die Kombination bekannter Technologien wie 3DL (doppeltes 3D-Shaping), 3DP (bei dieser Technologie wird beim Schnitt die optimale Ausrichtung des Stoff-Tuchabschnitts abhängig von seinem endgültigen Einsatzort an der Eintrittskante ausgewählt) und der SLE-Technologie (Nitinolstäbchen an der Nase und als C-Wires) behält die Kappe stets ihre Form bei, absorbiert Turbulenzen besser und macht den Schirm robuster. Die DRS-Technologie (Hinterkante) wurde optimiert, die neue Konstruktion integriert die Rippen komplett in das Tuch, so dass keine äußeren Nähte notwendig sind.

Der Cousin-Tragegurt mit geteiltem A-Gurt besitzt Ronstan-Beschleunigerrollen ohne Kickdown. Weiters verfügt der Tragegurt über Maillons von Ansung, Leinenfixierung in den

#### TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

<b>Hersteller</b>	Niviuk, La Celler de Ter, Spanien, <a href="http://www.niviuk.com">www.niviuk.com</a>				
<b>Vertrieb</b>	D/A: Christin Kirst, D-83346 Bergen, Tel. +49 (0)176 21510799, <a href="mailto:hallo@niviuk.com">hallo@niviuk.com</a> CH: NIVIUK Distribution Switzerland, Patrick Roser, +41 (0)79 564 5936, <a href="mailto:info@niviuk.ch">info@niviuk.ch</a> , <a href="http://www.niviuk.ch">www.niviuk.ch</a>				
<b>Produktion</b>	Niviuk-eigene Produktion in Vietnam				
<b>Konstrukteure</b>	Olivier Nef, Adrià Grau, Joel Cumelles, Eneko Bergaretxe				
<b>Testpiloten</b>	Olivier Nef, Tim Rochas, Tanguy Renaud-Goud, Simon Issenhuth				
<b>Größen</b>	21	23	<b>25</b>	27	29
<b>Zellenanzahl</b>	64	64	<b>64</b>	64	64
<b>Startgewicht (kg)</b>	65–85	80–95	<b>90–105</b>	100–120	110–135
<b>Fläche ausgelegt (m²)</b>	21,5	23	<b>24,5</b>	26,5	29
<b>Fläche projiziert (m²)</b>	18,36	19,64	<b>20,92</b>	22,63	24,76
<b>Spannweite ausgelegt (m)</b>	11,68	12,23	<b>12,75</b>	13,25	13,37
<b>Spannweite projiziert (m)</b>	k.A.	k.A.	<b>k.A.</b>	k.A.	k.A.
<b>Streckung ausgelegt</b>	6,5	6,5	<b>6,5</b>	6,5	6,5
<b>Streckung projiziert</b>	4,97	4,97	<b>4,97</b>	4,97	4,97
<b>Kappengewicht (kg)</b>	4,35	4,55	<b>4,77</b>	5,1	5,5*
<b>Gesamtleinenlänge (m)</b>	198	205	<b>212</b>	221	231
<b>Preis inkl. MwSt. (€)</b>	5.847,-	5.847,-	<b>5.847,-</b>	5.847,-	5.847,-
<b>Gütesiegel LTF/EN</b>	EN C	EN C	<b>EN C</b>	EN C	in Bearb.
<b>Lieferumfang</b>	Außenpacksack, Zellenpacksack, Reparaturset, Handbuch, Aufkleber, T-Shirt				



In der Thermik punktet der Artik R mit einem tollen Handling.



Die aufwändige Bauweise des Sportklasse-Zweileiners: Querzugbänder, Nitinolgeformte Profilnase, innen vernähte Miniribs und vieles mehr ...

Schäkeln durch gebrandete Kunststoffeinsätze, Bremsrolle statt Keramikring (Artik 6!), Wirbel in der Bremsleine, Steuergriff mit weichem Griffsteg, Magnetclips mit passgenauen Fassungen am Gurt sowie verbreiterte und unterschiedlich markierte Einhängeschlaufen (rechts grün, links rot). Last but not least schöne B-Handles! Den EN-C-zertifizierten Gleiter gibt es standardmäßig in den fünf zugelassenen Größen, welche ein gesamtes Startgewicht von 65–135 kg abdecken. Drei Farbkombinationen stehen zur Auswahl. Zur Zielgruppe äußert sich Niviuk wie folgt: „Der Artik R positioniert sich zwischen dem Artik 6 und dem Peak 6 und ermöglicht fortgeschrittenen Piloten somit eine stufte Weiterentwicklung.“

#### START

Ich stehe mit dem Artik R in Bassano am Startplatz, wo sich bereits zahlreiche Piloten tummeln. Heute ist gutes XC-Wetter angesagt, also rasch auspacken und früh starten! Das Leinen-setup verkringelt sich gerne an den Übergängen der Galerien, dafür bedarf der gestreckte Gleiter beim Auslegen keinerlei Tricks. Allerdings kann sich die weiße Baby-A-Verbindungskordel über das B-Handle wickeln. Das ist beim Start kein Problem, dafür muss man vor dem Beschleunigen die Kordel lösen.

#### Vorwärtsstart

Bei Nullwind vorzugsweise beide A-Tragegurte (das heißt den Baby-A-Gurt dazunehmen) beim Schäkeln fassen. Die Kappe fasst beim Aufstell-

vorgang mit beiden Gurten rascher Luft, als wenn man bloß die inneren A-Gurte zum Aufziehen verwendet. Der Artik R füllt sich über die gesamte Spannweite zuverlässig mit Luft und neigt nicht zum Hängenbleiben. Er kann jedoch beim Aufziehen mit beiden Tragegurten ein Hufeisen bilden (Außenflügel preschen vor), wenn man zu ungestüm in die Leinen läuft. Es ist somit vorteilhafter, mit gespannten A-Leinen den Aufziehvorgang durchzuführen. Trotz erhöhter Streckung von 6,5 startet der Artik R unter dem Strich problemlos.

#### Rückwärtsstart

Einfach! Bei wenig Wind kann man wiederum mit beiden A-Gurten aufziehen. Herrscht böiger Wind oder Seitenwindeinfluss, zieht die Kappe schon bei dezemtem Zug an den inneren A-Gurten (am Schäkeln fassen) sehr spurtreu zum Zenit. Lediglich bei impulsivem Zug an den A-Gurten überschießt der Gleiter am Zenit und muss gestoppt werden. Stabil präsentieren sich die Außenflügel! Selbst wenn die Kappe mal aus dem Wind giert oder Seitenwindeinfluss herrscht, bleiben die Ohren schön gespannt.

#### Starkwindstart

Wie der Artik 6 sollte auch der Artik R ab 15-km/h-Wind nur mittig ausgebreitet werden, die Außenflügel bleiben am besten großzügig gerafft. Ansonsten hebt sich die Kappe gerne selbständig vom Boden und flattert im Wind. Beim Aufstellvorgang mit den inneren

A-Gurten zeigt sich der agile Flügel wiederum überraschend spurstabil und hebelt kaum am Zenit. Er muss allerdings bei stärkerem Wind am Scheitelpunkt gelegentlich gestoppt werden, um ein Überschießen zu vermeiden. Dennoch: ein stressfreier Zweileiner selbst bei Starkwind!

#### FLUGVERHALTEN

Die Luft in Bassano ist kalt, die Thermik durch den Nordwind hochreichend und stark! Tolle Testtage mit kniffligen Bedingungen sind zu erwarten. Es ist klar, dass sich der Artik R als lupenreiner Zweileiner anders fliegt als der Dreileiner Artik 6. Ein direkter Vergleich mit dem Namensgeber Artik 6 hinkt daher von Beginn an, nichtsdestotrotz werden wir da und dort die „Klassenkollegen“ gegenüberstellen, auch um Umsteigern wichtige Anhaltspunkte zu geben. Unmittelbar nach dem Abheben spürt man bereits im Trimmspeed die gute Kappenspannung des Artik R sowie seine „fühlbar“ hohe Last auf der A-Leinenebene. Später – im Speedflug nahe der 60-km/h-Marke – zaubert der Artik R ein breites Grinsen ins Gesicht: Dahinfräsen mit einem Zweileiner macht richtig Spaß! Doch vorerst ein paar Worte zur Kappe und zum Kurvenhandling: Der Artik R zieht schön in die Kurve, das Rollmoment wurde gut gewählt. Im Vergleich zum Artik R offeriert der Artik 6 noch ein Quäntchen mehr Agilität um die Längsachse und kann schon mal kräftiger abtauchen, falls man „übermotiviert“ die Innenbremse nachzieht. Der neue Zweileiner kann dagegen als „agiler

## KONSTRUKTION/MATERIALIEN

**Kappe:** Pränante Shark Nose, doppeltes 3D-Shape am Obersegel, Nitinoldrähne am Ober- und Untersegel an der Nase und als C-Wires, Mylareinsätze, sehr schmale Querzugbänder, Miniribs; Tuch: Obersegel: Dominico (vorne 30 DMF, hinten N20 DMF); Untersegel: Skytex 70000 E3H; Rippen und Profile: Dominico (30 DFM/2044 32 FM)

**Leinen:** Unummanteltes Leinensetup: Stammleinen Edelrid (A-8000 U 50 bis 470); Mittlere Galerie: Edelrid (A-8000 U 40 bis 230), Liros DC40; Top-Galerie: Edelrid (A-8000 U 50, U70; Liros DC40,

**Tragegurt:** Cousin-Tragegurt mit geteiltem A-Gurt, Ronstan-Beschleunigungssystem (ohne Kickdown), Leinenfixierung in den Schäkeln durch gebrandete Kunststoffeinsätze, Maillons von Anzung, Bremsrolle, Wirbel in der Bremsleine, Steuergriff mit Verstärkung inklusive weichem Griffsteg, Magnetclips mit passgenauen Fassungen am Gurt, verbreiterte Einhängeschlaufen (rechts grün, links rot), B-Steering-Handles

# NIVIUK ARTIK R

## PILOTENANSPRUCH

(ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)

E1 E2 i1 i2 S1 S2 H1 H2 CC

S2: XC-Schirme mit entsprechend hohem Pilotenanspruch.

Erforderliche Skills/Erfahrung: Für Piloten, die sehr viel fliegen, äußerst leistungsorientiert sind und dazu noch über überdurchschnittliches Talent verfügen. Erforderliche Airtime: ab min. 100 Std./Jahr

## PILOTENKOMMENTAR

Ein ausgereifter Zweileiner ohne Schwachpunkte!

**Was uns gefiel:** Alles

**Was anders ist:** Zweileiner-Konstruktion, nur bedingt vergleichbar zum Artik 6

**Was uns fehlt:** –

## EIGNUNG

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

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

Flachdreher“ bezeichnet werden. Zweifelsohne beherrscht er das komplette Kurvenrepertoire und lässt keine Wünsche in Sachen Wendigkeit offen. Der Gleiter mag schöne, flache Kreise, hat allerdings keine Tendenz, sich im Kreisflug aufzustellen, sondern behält folgsam den vorgegebenen Kurvenradius bei. Und: Der Artik R kann aber genauso im Handumdrehen mit den präzisen Bremsen in rasante Steilkurven gezogen werden. Ein Würgen oder mühsames Nachdrücken ist nicht erforderlich, falls man den Gleiter eng drehen, zackig umlegen und im Nu die Drehrichtung wechseln will. Die Bremse greift wie beim Artik 6 sehr präzise und direkt, so kann im Arbeitsbereich der Flügel mit wenigen Zentimetern Steuerweg intuitiv manövriert werden. Generell liegt der „Workload“ des Zweileiners im Bezug auf Steuerkraft und „Einsatznotwendigkeit“ – und zwar auch im Vergleich zum Artik 6 – in einem überraschend niedrigem Bereich. Mit ein Grund: Die Pitchdämpfung wurde vom Niviuk Entwicklerteam klug gewählt. Der Neue stoppt dank eingebauter Pitchbremse zumeist manierlich, bevor Ungemach droht. Beim Kappenfeedback unterscheiden sich der Artik 6 und der Artik R ein wenig: Beim Dreileiner signalisiert vor allem der sensible Außenflügel diffuse, laue Thermik und informiert zuverlässig, wo sich Aufwinde tummeln. Der Zweileiner besticht mit hoher Kappenkohäsion über die gesamte Spannweite, zeigt aber wiederum durch die höhere Streckung am Außenflügel die Luftbewegungen gut an.

## Thermikflug

Beim ersten Thermikflug in windigen Bedingungen im oberösterreichischen Flachland bin ich erneut überrascht: Der Flügel „verströmt“ trotz seiner beachtlichen Streckung von 6,5 erstaunliche Flug- und Laufruhe. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Der erste Eindruck täuscht nicht, sondern wird sich in weiterer Folge bei den kommenden langen Runs in Bassano in thermisch anspruchsvollen

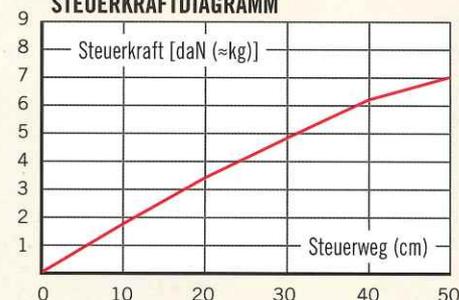


Dynamik auf der einen Seite und gute Dämpfung auf der anderen Seite zeichnen den Artik R aus ...

## TESTPROTOKOLL

Startgew. Testpilot (kg)	94–103
Flächenbelast. (kg/m <sup>2</sup> )	4,49–4,92
Gurtzeug	WV x-rated 6, Runa, WV GTO light 2
Messinstrumente	Flymaster Live SD, Skytraxx 2.1
Beschl. Weg (cm)	49,5
Gew. Schirm (kg)	4,70
Vtrimm (km/h)	39–40 (bei 100 kg in 1.200 m MSL)
Vmax (km/h)	57–58 (bei 100 kg zw. 1.200 m MSL)

## STEUERKRAFTDIAGRAMM



**Kommentar:** Im Arbeitsbereich zwischen 10 und 20 cm Steuerweg angenehmer Steuerdruck, infolge linear ansteigend

Bedingungen bestätigen. Gründe für die imposante Flug- und Laufruhe sind:

1. Die homogene Kappe „zappelt“ nicht ständig, ist aber auch nicht zu „hart“ bzw. wie ein massiver Block gespannt. Soll heißen: Der Flügel absorbiert starke Turbulenzen gut, er verbiegt/verwindet sich eher, ohne sich unangenehm aufzuschaukeln oder gar einzuklappen.

2. Gleichmaßen präsentiert sich der Gleiter in normalen Bedingungen recht „gezähmt“ im Nickverhalten.

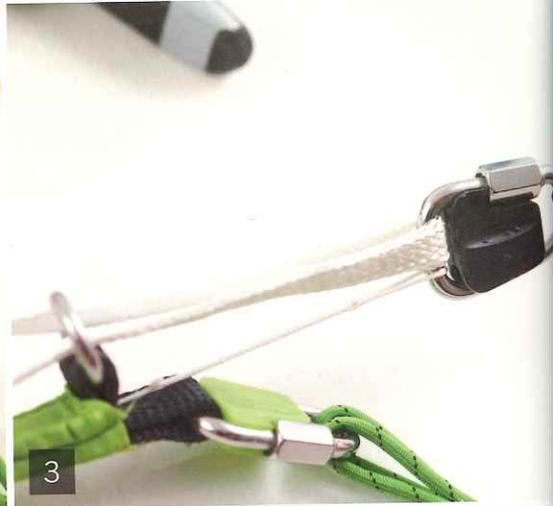
3. Die Außenflügel sind superstabil! So „stresst“ der Artik R nur selten. Beim Artik 6 können beim Kurbeln im Randbereich kräftiger Thermik schon mal die Ohren einrollen oder kurz entlasten, insbesondere bei geringerer Flächenbelastung. Der Artik R dagegen hat diese „Angewohnheit“ nicht, er ist bei der Beladung sichtlich toleranter, sodass die Außenflügel genauso bei niedriger Beladung lediglich selten die klassische Stützbremse benötigen. Mehr Steuerinputs verlangt der Gleiter allenfalls bei anspruchsvollen Bedingungen, z. B. beim Exit aus einem „scharfkantigen“ Bart. Da kann die Kappe (vor allem mit hoher Beladung) stärker vorschießen und benötigt infolge eine rasche Hand. Für meinen Geschmack hat beim Artik R der Hersteller eine ausgesprochen gelungene Mischung aus Sensibilität und Stabilität/Kappenspannung gefunden: kompakt, stabil, nichtsdestotrotz



1



2



3



4

## NIVIUK ARTIK R

1. Übersichtlicher Tragegurt mit langem Beschleunigerweg
2. Durchläufer für die äußeren A-Leinen, die beim Beschleunigen differenziert zu den inneren A-Leinen verkürzt wird.
3. Eine dünne Dyneemaline begrenzt die äußeren A-Leinen beim Beschleunigen.
4. Überkreuzte Nitinolstäbchen formen die Shark Nose.
5. Ausgeprägte Shark Nose



5

informativ! Beim Einflug in einen starken Bart dringt der Gleiter mit diskreter Überfahrt in das Zentrum vor und muss nur gelegentlich beherzt gestoppt werden. Auch mittig beladen stellt sich der Flügel beim Eintritt in die Thermik nicht unangenehm auf, sondern stoppt kurz und dringt anschließend mit erneutem Drang nach vorne in Richtung Zentrum. Kurz gesagt: Das gesamte Thermikhandling, das Verhalten beim Eintritt und Exit, das Kurven in turbulenter Luft ist sehr ausgewogen! Kein lästiges Hebeln, leistungsminderndes Graben, unangenehmes Schieben oder mühsames Nachzentrieren, der EN-C-Zweileiner macht in der Thermik richtig Spaß! Zurück nach Bassano: Nach dem Start fliege ich nach Osten und quere das Piavetal zum Monte Cesen. Tief muss ich nach dem langen Gleitflug einsteigen und stelle fest: Der Artik R nimmt das schwache Steigen der Vormittagsthermik sehr gut mit. Ein Hinweis zum Sweetspot: Der Artik R kann in einem relativ breiten Startgewichtsbereich (in der Größe 25 durchaus zw. 95–103 kg, optimal 100 kg) geflogen werden, ohne deutliche Abstriche in der Agilität, Stabilität und in der Steuercharakteristik machen zu müssen. Zahlreiche Testflüge in unterschiedlichen Wetterbedingungen bestätigten dies.

### Beschleunigter Flug

Der Beschleunigerweg ist mit knapp 50 cm ziemlich lang, daher muss ich nach dem ersten Streckenflug in Bassano den Beschleuniger adaptieren und neu justieren. „Butterweich“ bis Halbgas und mit durchschnittlichem Kraftaufwand bis zum Anschlag kann ich nun bei meinem zweiten Flug das Fußpedal bis zum Anschlag durchtreten und den Artik R nahe an die 60-km/h-Marke katapultieren. Das ist gut so, denn: Beim Rückflug von Revine Lago muss ich gegen einen lästigen Westwind ankämpfen. Die Thermik ist stark und bockig! In diesen Bedingungen muss ich ständig arbeiten, um die Turbulenzen auszugleichen. Trotzdem komme ich mit dem Zweileiner gut voran und schaffe erneut den großen Piave-Talsprung gegen den Wind zurück zum Monte Grappa. Weiter geht's gegen den spürbaren Westwind in Richtung Schio zum zweiten Wendepunkt. Pitchkorrekturen mit den B-Handles funktionieren perfekt und kraftsparend. Das Kappenfeedback ist hervorragend und der Flügel zeigt den Grenzbereich zuverlässig an, indem sich die Kappe verwindet. Im Vergleich: In bewegter Luft präsentiert sich der Artik 6 im Schnellflug nicht immer ganz spurstabil, der rollfreudige Flügel muss dann ab und an wieder auf Spur

gebracht werden. Der Artik R überzeugt dagegen mit höherer Spurtreue, eine Stärke, welche nicht jeder aktuelle Zweileiner sein Eigen nennt! Klar können unangenehme Turbulenzen den Artik R dezent zum Rollen bringen, doch zeigt die Kappe dabei an den Außenflügeln keinerlei Entlastungstendenzen. Apropos Stabilität: Sowohl Front als auch Außenflügel sind im Schnellflug superstabil. Und: Der Artik R absorbiert im Schnellflug Turbulenzen effektiv, die Kalotte „schluckt“ die Bewegungen elegant. So komme ich gut über die geplante Distanz und lande nach 7,5 Stunden erschöpft am Gardon Relais. Am Ende des anstrengenden XC-Tages sind es 165 km geworden, bei denen mir der Artik R durch seine hohe Stabilität im Gas viel Arbeit erspart hat ...

### Extremflugverhalten

In über 23 Flugstunden in kniffliger, windverblasener Bassano-Thermik präsentierte sich der Artik R nicht nur an der Front stabil. Genauso beschäftigen die Außenflügel den Piloten kaum. Das ist für einen hochgestreckten Zweileiner nicht selbstverständlich. Im beschleunigten Flug kam es zu keinen Seitenklappen. Zweimal kassierte ich in wilder Thermik einen kurzen Frontentlasten, konnte diese allerdings rechtzeitig



Leistung sichtbar? Der schlanke, saubere Sportklasseflügel von vorne ...

## KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN	<b>Vorwärtsstart</b> ★★★★	Nur mit beiden A-Gurten gut zu fassen, füllt sich gleichmäßig, steigt verlässlich, kann ein Hufeisen bilden, überschießt kaum
	<b>Rückwärtsstart</b> ★★★★★	Spurstabil, kein Hängenbleiben – auch nicht bei Nullwind, muss nur nach starkem Zug gestoppt werden
	<b>Starkwindhandling</b> ★★★★★	Das Achterliek stülpt gerne über die Eintrittsöffnungen, überschießt nur bei starkem Zug
FLUGVERHALTEN	<b>Agilität/Wendigkeit</b> ★★★★★	Reagiert gut auf Gewichtsverlagerung, rollfreudig und agil
	<b>Steuerverhalten</b> ★★★★★	Direkt & präzise, gut sichtbarer Stallbereich (Ohr verbiegt sich)
	<b>Klappverhalten</b>	Provozierte Klapper nicht repräsentativ (Vorbeschleunigung), durch hohe Stabilität keine echten Klapper erhalten
	<b>Beschleunigter Flug</b> ★★★★★	Niedriger Pedaldruck, super Kappenfeedback, effektive B-Handles, kann ab und an dezent rollen
	<b>Dämpfung</b> ★★★★★	Hohe Stabilität im Frontbereich sowie an den Außenflügeln
ABSTIEGSHILFEN	<b>Stabilität</b> ★★★★★	Gute Pitchdämpfung, ausreichende Rolldämpfung
	<b>Ohrenanlegen</b> ★★★★★	Mit zwei Methoden möglich, auch mit der Baby-A gut durchführbar
	<b>B-Stall</b>	Nicht möglich
	<b>Steilspirale</b> ★★★★	Rasche Einleitung, gut dosierbar, aktive Ausleitung bei hohen Sinkwerten notwendig, dreht stark nach, steigt flott weg
<b>Eignung</b>		Sportklasse-Zweileiner (EN C), perfekt für XC und Wettbewerb, für Aufsteiger aus der Dreileiner-Sportklasse
<b>Wertung</b>		★ mangelhaft, ★★ durchschnittlich ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet

antizipieren und mit den B-Handles abfangen. Provozierte (vor allem beschleunigte) Front- und Seitenklapper sind aufgrund der hohen Kappenspannung und der enormen Last auf der A-Leinenebene ausschließlich mit hohem Kraftaufwand und einer Vorbeschleunigung der Kappe zu ziehen und daher nicht repräsentativ.

### Spaßfaktor (Dynamik und Wendigkeit)

Der agile Gleiter lässt auch eine Portion „Funfaktor“ nicht vermissen. Rasch schwingt man sich mit hohem Wingover über die Kappe und kann den tollen Punch des Flügels auskosten. Spiralen, asymmetrische Spiralen, Gegendrehen ... der Artik R macht viel Spaß!

### ABSTIEGSHILFEN

#### Steilspirale

Die hochgestreckte Kappe geht vergleichsweise rasch in die Spirale und schraubt sich infolge satt nach unten. Wie erwartet bleiben die Ohren der homogenen Kappe in der Spirale superstabil. Die Spirale muss bei Sinkwerten jenseits von -10 m/s aktiv ausgeleitet werden. Der Flügel dreht beim Exit ordentlich nach und steigt flott weg. Eine Softausleitung ist empfehlenswert!

#### B-Stall

Der B-Stall ist nicht möglich.

#### Ohren anlegen

Der Artik 6 ist beim Anlegen der Ohren perfekt, daher war ich gespannt, wie dieses Manöver beim Zweileiner funktioniert. Niviuk empfiehlt im Handbuch die adaptive Technik mit der 3C3-Leine. Wir haben das Manöver dennoch mit der konventionellen Baby-A probiert. Und es klappt gut! Der Kraftaufwand beim Ziehen an den Baby-A ist anfänglich hoch, um den hohen Kappeninnendruck zu überwinden. Manchmal muss kurz nachgefasst werden. Sind die Ohren allerdings einmal drinnen, bleiben sie überraschend ruhig angelegt und flattern kaum. Schlagen und Aufschnalzen? Fehlanzeige! Selbst in Kombination mit dem Beschleuniger zeigen sich keine Verschlechterungen. Soll heißen: Das Manöver funktioniert ebenso mit den Baby-As für die vertikale Flucht und den horizontalen Schnellabstieg aus einer Steigzone zuverlässig, nicht bei jedem Zweileiner ist dies der Fall! Bei der Ausleitung müssen die Außenflügel zumeist per Piloteneingriff aufgepumpt werden. Klarerweise funktioniert das Ohrenanlegen genauso mit der im Handbuch erwähnten 3C3-Leine, allerdings ist das Sinken nicht ganz so effektiv.

### FAZIT

Wie schon der Artik 6 wurde auch der Artik R vom Niviuk-Entwicklerteam hervorragend ausbalanciert und abgestimmt. Sowohl in der Thermik als auch im Speedflug zeigt der Zweileiner, dass er aus der Hand eines sehr erfahrenen Konstruktionsteams stammt und den höchsten Entwicklungsstand repräsentiert.

Der Artik R punktet mit Ausgewogenheit und gut gewählter Agilität über alle Flugachsen, einer klug gewählten Dämpfung sowie hoher Kappenspannung und überzeugt überdies mit überdurchschnittlicher Stabilität (wiederum im Thermik- und genauso im Speedflug) an den Außenflügeln. Dementsprechend werden selbst kritische Geister kaum Schwachpunkte beim neuen EN-C-zertifizierten Gleiter finden.

Keine Frage: Aufsteiger aus der B-Klasse sollten sich trotz der mannigfaltig überzeugenden Attribute des Artik R im Klaren sein, dass sie im Falle von Kappenstörungen aus dem Schnellflug unter einem waschechten Zweileiner mit EN-C-Zertifizierung hängen und der leistungsstarke Flügel in kniffligen Bedingungen auch mal die schnelle Hand des erfahrenen Piloten benötigt. ■