# **NIVIUK ARROW P**

Der Sektor der ultraleichten Rennzigarren ist mittlerweile heiß umgarnt und gut bestückt. Das Arrow P stellt dabei das neue Flaggschiff der Spanier dar und will das Leichteste seiner Klasse sein...

von Franz Altmann Fotos: Norbert Aprissnig

öchstmögliche aerodynamische Güte durch ein monströses Heckteil und eine möglichst windschlüpfrige, faltenfreie und saubere Oberfläche. Und das bei möglichst unter 2 kg bitteschön. Und wenn es noch geht, bitte auch einen ordentlichen Protektor. Das Arrow P scheint alle Kriterien zu erfüllen, die ein modernes Hike-&-Fly-Renngurtzeug erfüllen sollte. Wir haben es zur Probe geflogen ...

#### **KONZEPT & DESIGN**

Konzeptionell dreht sich am Arrow P alles um Leichtigkeit und Aerodynamik. Mit einem Gewicht von (gemessenen) 1.950 Gramm (Größe L) und einem großen Heckteil bei geringem Querschnitt sollen diese Anforderungen erfüllt sein. Dazu will es noch möglichst praktisch, einfach einzustellen, kompakt und gar robust sein. Es besitzt ein Notschirmfach im Lendenbereich und möglichst viel Platz, um auch für Biwakabenteuer gerüstet zu sein.

Last but not least ist der Beinsack abzippbar und damit austauschbar, falls mal ein Hoppala geschehen sollte.

# **AUSSTATTUNG**

## Speedsystem

Das Speedystem am Arrow P ist vorinstalliert. Es besteht aus einem Schnurwerk, das unter der Sitzschale über dem Staufach durch einen eigenen Kanal verläuft – was eine interessante Detaillösung darstellt. Vermutlich würde es ansonsten seitlich daran scheuern – vor allem, weil es auf relativ schlanke Pedalstufen zusammenläuft, die nur einfüßig zu betätigen sind. Vorne ist es mit zwei Gummizügen unten an der Beinplatte befestigt, die seitlichen Rollen sind kugelgelagert. Interessanterweise besitzt das

Beschleunigungssystem keine Brummelhaken, sondern soll per Ankerstich mit dem Beschleuniger am Tragegurt verbunden werden, um die zusätzlichen Zentimeter nicht zu verschenken. Leider kommt es dadurch manchmal vor, dass sich der Beschleuniger durch die Rollen ins Gurtzeug verabschiedet und man ihn vor dem nächsten Flug wieder zurückfädeln muss. Wer mit 98 % Beschleunigerweg leben kann, kann sich durchaus Brummelhaken installieren.

In der Praxis ist es vorgekommen, dass sich die Ferse am Übergang zwischen Lycra und Nylonhaut verheddert hat, wenn ich aus dem Gas rausging. Aus diesem Grund würde ich persönlich die Gummizüge eher auf die oberen Beinsackschlaufen umhängen.

# Beinsack

Der Beinsack besteht aus robustem D70 Nylon und Light Lycra im vorderen Teil, um ihn faltenfrei zu spannen. Er ist abzippbar, was einen unverzichtbaren Mehrwert darstellt. Die Beinplatte ist aus Wabenkammern-Kunststoff und unerwartet schwer – am L wiegt sie 248 Gramm, was nicht gänzlich zum Bild des sonst superleichten Gurtzeugs passt. Außerdem ist sie biegsam, was beim Fliegen zwar nicht stört, aber doch gewöhnungsbedürftig ist.

Das Ein- und Aussteigen aus dem Beinsack funktioniert aufgrund der hohen Textilspannung nicht gänzlich leichtfüßig, umgekehrt ist der Beinsack derart faltenfrei aufgespannt wie bei keinem anderen Hersteller. Hier helfen auch die beiden Magnete, die den Beinsack geschlossen und flatterfrei halten. Ein praktisches Feature ist der Reißverschluss an der Beinsackspitze, die man mit (leichten) Dingen – beispielsweise Concertina Bag oder T-Shirt –füllen kann, wenn der Platz rar wird (z. B. bei einer Biwakreise).



Die Beinsack-Einstellungen können durch die Schiebekugeln im Flug durchgeführt werden. Die Größe fällt insgesamt eher klein geschnitten aus: Mit meinen 79 kg und 184 cm Körpergröße ist das L gerade groß genug, um auf der längstmöglichen Beinsackeinstellung zu fliegen. Das betrifft aber nur die Leine an der Unterseite des Beinsacks – die anderen beiden besitzen mehr Spielraum. Geschlossen wird der Beinsack beiderseits mit je einer Kugel (Weiß zu Weiß, Rot zu Rot). Um dennoch nicht aus dem Gurt zu fallen, ist einer der Beingurte fix vernäht – in ihn muss wie in einen Klettergurt von oben eingestiegen werden.

#### Cockpit

Das Cockpit ist – wie mittlerweile fast alle X-Alps-Cockpits – ein Hängematten-System. Es klettet an den Beinsack und besteht aus einer kleinen Instrumentenablage (mit Tasche auf der Unterseite – beispielsweise für eine Powerbank) und einer Tasche darüber. Diese klippt an den Schultergurt – hierzu gibt es zwei Schlaufen, die die Position der Kunststoffclips etwas adaptieren lassen. In der Praxis bestand bei meinen Flügen zu viel seitlicher Zug auf den oben justierten Clips, sodass ich ihre Position auf die Schultergurtschlaufen verlegen musste.

Die Hängemattenkonstruktion des Cockpits besitzt im Grunde nur Vorteile: Sie besitzt faktisch kein Packmaß (weil annähernd



zweidimensional), stört beim Starten nicht, bringt im Flug Instrumente, Handy und Kleinkram näher ans Gesicht des Piloten und: verhindert Zugluft auf der Brust! Ich will das jetzt nur noch so!

# Schultergurte

Die Schultergurte sind grundsätzlich nicht mit einem Schnallenmechanismus verstellbar, stattdessen gibt es zwei unterschiedlich lange Schlaufen zur Auswahl. Diese können zusätzlich längenadaptiert werden, indem sie im Karabiner mit einem Doubleloop oder Ankerstich eingehängt werden – äquivalent zu den Trimmknoten der Stammleinen.

# Notschirmfach

Das Retterfach sitzt im Lendenbereich und bietet Platz für Retter von 4-6 Liter. Tatsächlich füllte meine Leichtrettung (2,4 Liter Volumen laut Hersteller) das Fach nicht vollends aus, was aber kein Problem darstellt, da von oben das Gepäck des Heckfachs gegendrückt. Der Öffnungsmechanismus ist recht simpel - zwei Laschen, zwei Schlaufen, ein Reißverschluss. Da kommt kein Dreck rein und Fehlauslösungen sind auch nicht denkbar. Was ein bisschen verwundert, ist das Fehlen eines eigenen Innencontainers, was ein bisschen Mitdenken beim Einbauen und Auslängen der Grifflasche erfordert. Was richtig toll ist, sind die beiden V-Leinen (die eigentlich separate Schlaufen sind): Diese Dyneema-Laschen sind an den Schultern im Gurtzeug eingearbeitet und können so weder verloren gehen noch falsch justiert werden. Auch bieten sie genügend Platz zum Durchfädeln der Retterschlaufe, was einen Karabiner obsolet macht.

# Stauraum

Trotz des aerodynamischen Abschlusses ist im Heck trotzdem ein voluminöses Heckfach verbaut – 17 Liter fasst es bei den Gurtzeuggrößen S und M, 20 Liter bei Größe L. Das macht es spürbar größer als bei seinem italienischen Konkurrenten Race von Woody Valley. Auch das Fach unter dem Sitz ist mit 4 (S, M) bis 5 (L)











# NIVIUK ARROW P

- Im Fach unter dem Sitz findet ein bisschen was Platz. "Geräumig" muss man es dennoch nicht nennen
- 2. Fix verbaute Retterschlaufen. So darf es sein!
- 3. Das Heckfach ist nicht enorm, aber doch groß genug für allerlei.
- 4. Der dreistufige Beschleuniger läuft sauber und annähernd reibungslos.
- 5. Die Schnappkarabiner mit 3D-gedruckter Sicherung sind superleicht.
- 6. Der Beschleuniger läuft unter dem Sitz, aber über dem Fach. Eine witzige Lösung.
- Die Hutze, die den Bürtzel füllt, ist groß und liegt gut im Luftstrom.







Liter viel größer. Was hinzukommt, ist das neu gedachte Fach in der Beinsackspitze, das aber aufgrund der Lastverteilung und dem Staudruck nur leichte Dinge fassen kann, die die Spitze nicht vollends ausfüllen. Ein verschwitztes T-Shirt kann hier beispielsweise perfekt im Fahrtwind trocknen.

Was das Arrow nicht besitzt, sind Taschen an der Innen- oder Außenseite des Beinsacks. So muss der Pilot mit den beiden kleinen Lycrataschen auskommen, die sich seitlich innerhalb des Beschleunigers finden – so richtig gut sind sie jedenfalls nicht zu greifen, wenn man im Gurt sitzt. Das kleine Fach im Cockpit muss zwangsläufig den Rest beherbergen.

## Sitzschale

Die Sitzschale besteht aus einer gepolsterten Sitzfläche, die an vielen Stellen justierbar ist. Die Beingurte sind als Get-Up-System gefertigt, sie beinhalten also gleich den Brustgurt mit, der auf einer Seite geschlossen vernäht ist. Die Sitzschale ist äußerst bequem, die Voreinstellungen geben eine eher liegende Position vor.

#### Karabiner

Bei den Karabinern handelt es sich um kleine Aluminium—Schnappkarabiner, die jedoch eine Kunststoffsicherung sowie zusätzlich noch eine gummierte Sicherung beinhalten, die sie vor ungewolltem Öffnen sichern. Sie sollten alle zwei Jahre oder nach 500 Flugstunden erneuert werden.

# SICHERHEIT

#### Get-Up-System

Die Beingurte sind fix mit dem Brustgurt verbunden und können nicht verstellt werden. Auf einer Seite ist der Brustgurt fix verschlossen, wodurch man in das Gurtzeug wie in einen Klettergurt von oben einsteigen muss. Das ist ein Sicherheitsfeature, das jene Unfälle verhindert, wo Piloten zwar den Beinsack schließen, nicht aber die Gurte darunter.

#### **Protektor**

Mit 14 cm Dicke ist der Schaumstoffprotektor vergleichsweise voluminös. Gleichzeitig wiegt

er nur 300 Gramm, womit er sensationell leicht ist. Mit einem Max Peak von 43,57 g besitzt der Protektor dennoch bessere Belastungsabsorptionswerte als einige vergleichbare Gurte. Kurz vor Redaktionsschluss ist der aufblasbare Protektor "Apair" auf den Markt gekommen, der optional erhältlich ist und das Packvolumen noch zusätzlich reduziert.

# BENUTZERFREUNDLICHKEIT

# Einstellung des Gurtzeugs

In Anbetracht seines Gewichts und seines beachtlichen Funktionsumfangs ist das Arrow P außergewöhnlich benützerfreundlich. Das liegt vor allem daran, dass das Schnurwerk aufgeräumt und steif vernäht ist. Außerdem sind potenziell verwirrende Bauteile farblich abgesetzt, was der Übersichtlichkeit hilft. Die Einstellungen können fast alle mit einer Hand erfolgen, da die meisten mit einer Schiebekugel versehen sind. Natürlich – ganz essenzielle Einstellungen sollten doch im Simulator vorab geklärt sein – respektive die Länge der Schulter-

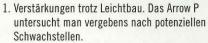












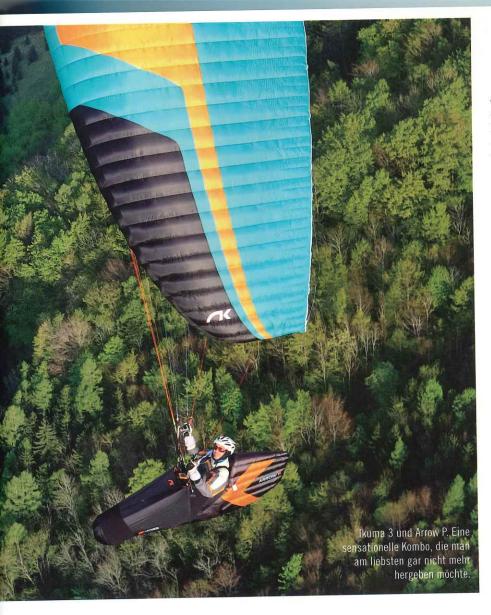
- Die Vielzahl an Aufhängungen deuten es an: Das Arrow P gehört sehr exakt auf den Piloten justiert. Nur gut, dass dies recht einfach ist.
- 3. Klett am Schultergurt für ein Vario oder einen Tracker.
- Das kleine Cockpit ist immer noch "groß genug" – sogar für ein recht großes Vario – wie hier.
- Trinkschlauch-Durchlass. Kaum zu glauben, dass das immer noch keine Selbstverständlichkeit ist.
- 6. Die Schiebeschnalle besitzt eine Sicherung. Da verrutscht nichts!
- 7. Kugeln zum Justieren des Beinsacks. Wer will, kann im Flug feinjustieren.







Hersteller	Niviuk, La Cellera de Ter, Spanien, www.niviuk.com		
Vertrieb	D/A: Christin Kirst, D-83346 Bergen, Tel. +49 (0)176 21510799, hallo@niviuk.com CH: NIVIUK Distribution Switzerland, Patrick Roser, +41 (0)79 564 5936, info@niviuk.ch, www.niviuk.ch		
Größen	S	M	L
Pilotenhöhe (cm)	160-172	170–182	178–195
Gewicht (g)	1,69	1,71	1,87
Abstand zwischen Karabinern (cm)	41–43	41–43	41–45
Protektorvariante 1	Schaumstoff		
Protektorvariante 2	Luftprotektor (in Bearbeitung)		
Beschleunigungssystem	dreistufig		
Zulassung	EN/LTF		
Preis (€)	1.990,-		



gurte, die nur am Boden justiert werden kann. Was ein bisschen schade ist, ist die Unmöglichkeit, die Beingurteinstellung zu adaptieren. Das Arrow P ist ein recht wendiges Gurtzeug, eine Möglichkeit, die Höhe der Hauptaufhängung zu ändern, besitzt es nicht.

# **Gewicht und Packvolumen**

Mit 1.950 Gramm bleibt das Arrow P unter der magischen 2-kg-Grenze. Das ist beachtlich, da das Gurtzeug durchaus nicht filigran, sondern eher solide wirkt, wenn man vom ultraleichten Heckteil mal absieht. Das Packvolumen ist trotz des Protektors nicht riesig, richtig interessant wird es aber erst, sobald Niviuk eine aufblasbare Protektorlösung entwickelt hat. Grundsätzlich kann man das Arrow P aber auch mit Schaumprotektor gut falten und verstauen, sodass mit einem Leichtschirm alles zusammen in einen 65-Liter-Rucksack passt.

#### Start

Das Arrow P ist beim Anziehen vergleichsweise unkompliziert. Vor allem, da durch den einseitig

geschlossenen Beingurt die gebräuchlichen Safety-Verschlussmechanismen entfallen, wo man unterschiedliche Schlaufen und Bänder durch Ösen und dergleichen führt. So schließt der Beinsack mittels zweier Kugeln. Durch die ungewöhnlich große Überlappung und geringe Elastizität des Beinsackmaterials schiebt sich die Beinplatte weit rauf, was zwar das Reinkommen etwas erschwert, dafür "beißt" umgekehrt die Beinplatte den startenden Piloten nicht in die Wade. Die Bewegungsfreiheit ist durch das Fehlen steifer Bauteile und das geringe Gewicht hoch, wodurch sich das Arrow gut zum Groundhandeln eignet. Vorteilhaft ist zudem, dass kein Frontretter/Cockpit im Weg ist, an dem sich Leinen verfangen könnten.

# Flug und Geometrie

Nach dem Start benötigt man doch recht rasch den Gegendruck der Beinplatte. Hier ist es ratsam, die Vorlage – und damit den Oberkörper auf dem Brustgurt – zu halten, bis man sich die Beinplatte mit Fuß oder Hand geangelt hat. Ein paarmal üben – schon hat man sich an

den Einstieg gewöhnt. Wer sich das Arrow P eng eingestellt hat, wird sogleich das Gefühl haben, "hoch" zu sitzen: Eine Empfindung, die einige Arrow P-Tester hatten. Ich selbst verlängerte in Folge schrittweise den Beinsack, um tiefer in das Gurtzeug zu rutschen. Ganz generell ist die Geometrie auf der Längsachse recht agil, was man lieben kann - oder anders ausgedrückt: was man mögen muss, da es mit rollfreudigen Schirmen auch gleich ein wenig kippelig werden kann. Wer das mag - oder einen gedämpften Low-Level-Schirm fliegt, der ohnehin ein wenig Unterstützung beim Kreisen bedarf, wird mit der Agilität des Arrow P gut zurechtkommen, zumal es super auf Gewichtsverlagerung anspricht und ganz generell gut auf die Bewegungen des Piloten reagiert. Auf der Hochachse ist das Arrow P sehr laufruhig, zumal der Bürtzel guten Innendruck besitzt und damit ein Leitwerk bildet.

#### Komfor

Sowohl die Sitzschale, als auch die Materialien und nicht zuletzt seine Konstruktion machen das Arrow P trotz des geringen Gewichts zu einem außergewöhnlich gemütlichen Sitz. Da drückt nichts: keine Falten, keine Nähte, keine Kugeln, keine Schnallen.

# VERARBEITUNG/MATERIALIEN

In Sachen Verarbeitungsqualität hebt sich der spanische Hersteller deutlich ab. Nicht nur die saubere Aufgeräumtheit, auch die bis ins Detail durchdachte Akribie in der Verarbeitung beeindruckt zutiefst: Hier wurde jedes Bauteil bis zum Ende fertig entwickelt. So ergibt sich ein Gurt, dem es nicht nur an nichts fehlt, es kommt zudem kein Zweifel auf, was die Haltbarkeit betrifft – und das trotz der hauchdünnen, ultraleichten Bauweise.

#### FAZIT

Das Niviuk Arrow P präsentiert sich als Flaggschiff im Bereich der ultraleichten Renn-Gurtzeuge. Mit seinem Fokus auf Leichtigkeit und Aerodynamik sowie seiner durchdachten Ausstattung erfüllt es die Anforderungen moderner Hike-&-Fly-Gurtzeuge. Trotz seines geringen Gewichts von unter 2 kg bietet es eine robuste Konstruktion und praktische Features wie den austauschbaren Beinsack. Die Verarbeitungsqualität und das durchdachte Design machen es zu einem außergewöhnlich komfortablen und benutzerfreundlichen Gurtzeug. Die Möglichkeit zur Erweiterung mit einem aufblasbaren Protektor verspricht künftig auch ein sensationell kleines Packmaß. Die Geometrie ist auffallend agil, was man mögen/gewöhnen oder lieben kann. Insgesamt ist das Arrow P ein außergewöhnliches Produkt, das auf dem neuesten Stand der Technik ist und sicherlich viele Fans gewinnen wird.