

Das Niviuk Arrow glänzt durch einen herausragenden Kompromiss aus geringem Gewicht, hoher Bequemlichkeit und pfiffigen Detaillösungen ...





# NIVIUK ARROW

Niviuk hat in den letzten Jahren einen respektablen Ruf mit den Sitzgurtzeug-Modellen Konvers und Roamer erlangt. Neu im Programm ist ein Liegegurtzeug (Pod Harness), das in zwei unterschiedlichen Versionen erhältlich ist. Wir haben uns das Modell Arrow genauer angesehen.

*von Robert Kubin  
Fotos: Norbert Aprissnig*

 NIVIUK

**O**ktober 2021, wir machen uns auf den Weg nach Katalonien zur Zentrale von Niviuk. Eine Einladung von Dominique Cizeau, dem CEO und Gründer von Niviuk, war schon seit längerer Zeit ausgesprochen. Die Neuorganisation des Vertriebs für den deutschsprachigen Raum und die Vorstellung von Christin Kirst als neue Ansprechpartnerin war Anlass genug, dieser Einladung nun Folge zu leisten (nachzulesen in Ausgabe THERMIK\_1-2/2022). Als erstes Magazin bekamen wir bei diesem Besuch den Kode-P vorgestellt und durften diesen antesten (Test in Ausgabe THERMIK\_10/2022).

Aber da war noch etwas anderes, das unser Interesse weckte: Im Eingangsbereich des Firmengebäudes war der Prototyp eines neuen Liegegurtzeugs aufgebaut. Es sollte noch 18 Monate dauern, bis eines der ersten Serienmodelle in der Redaktion eintraf. Voilà, darf ich vorstellen: das Niviuk Arrow.

Übrigens ist das neue Arrow/Hawk nicht das erste Liegegurtzeug aus dem Hause Niviuk. Der spanische Hersteller hatte bereits vor über 10 Jahren mit dem „Drifter“ ein Liegegurtzeug im Programm. Die Zielgruppe des bootähnlichen Wettkampfgurtzeugs war allerdings eine völlig andere ...

## KONZEPT UND DESIGN

Leicht, Semilight, Ultralight – was bei Gleitschirmen im Trend ist, hat auch bei Gurtzeugen höchste Priorität. Neben den gewichtsreduzierten Gurtzeugkonstruktionen wirken die Wettkampf- und XC-Boliden mit ihren acht, neun oder mehr Kilos wie übergewichtige Kolosse aus einer anderen Zeit, die heutzutage nur mehr wenige Piloten zum Startplatz, geschweige denn auf den Berg, tragen wollen. Und so rittern die bis aufs Mindestmaß reduzierten Produkte diverser Hersteller um die unersättliche Gunst der Pilotenschaft. Jedes Gramm zählt.

So manches dieser Leichtgurtzeuge mag zwar auf der Waage beeindruckend, nicht jedoch, wenn es um Widerstandsfähigkeit und Flugkomfort geht. Die hauchdünnen Hüllen halten eventuell noch bei einem verunglückten Wiesenstart, ein Bodenkontakt auf steinigem oder von grobem Gewächs überzogenen Untergrund hat schnell einen Totalschaden zur Folge. Zudem wird der Protektorschutz auf das Notwendigste reduziert, ein Sitzbrett zur Steuerung mit Gewichtsverlagerung fehlt vollkommen und das Couch-Sessel-Feeling will auch nicht so recht aufkommen. Wer wenig tragen will, muss halt Abstriche bei diesen Punkten in Kauf nehmen. Und tatsächlich lässt sich seit letztem Jahr ein Paradigmenwechsel erkennen. Das Delight 4

von Supair ist gar nicht mehr so „light“ wie sein Vorgänger. Und auch das neue Skywalk Range X-Alps 3 hat zugelegt, einer höheren Robustheit und einem besseren Sitzkomfort sei's geschuldet.

Das Arrow ist mit 3,85 bis 4,65 kg (ohne Rettungsgerät) sicherlich kein Schwergewicht, aber was Niviuk in diese Semilight-Konstruktion hineingepackt hat, ist schon beeindruckend. Vier Größen (S, M, L, XL) für Piloten von 150 bis 200 cm Körpergröße sind erhältlich. Die maximale Zuladung beträgt 120 kg und selbstredend ist das Gurtzeug nach EN/LTF zertifiziert. Für diesen Test habe ich das Arrow in Größe L (175–187 cm, meine Körpergröße: 180 cm) geflogen.

Die Zielgruppe für so ein Gurtzeug sind ganz klar Streckenflieger, die zahlreiche Stunden in

sche Linie perfekt. Auffällig ist, dass der Bürzel vergleichsweise hoch über die Schultern des Piloten ragt, wodurch die Windschlüpfrigkeit optimiert wird. Generell sitzt der Pilot relativ tief im Arrow.

Das Luftfassen des Heckteils erfolgt über zwei Einlässe an den Seitenwänden, die mit Hilfe von Kunststoffblättchen offen gehalten werden. Innerhalb weniger Sekunden nach dem Start ist die Heckflosse prall gefüllt und hält während des Flugs auch die Spannung. Die Kunststoffblättchen sind zwar flexibel und wirken robust – die mechanischen Belastungen, die beim Packen einwirken, können jedoch irgendwann zum Bruch führen. Für diesen Fall sind im Lieferumfang zwei Ersatzblättchen enthalten. Ich selbst stopfte am Ende des Tages meine Handschuhe in diese Öffnung, um die Verformung zu reduzieren. Die schonendste



Glänzende Aerodynamik, damit hohe XC-Eignung, dafür wurde dieses Gurtzeug entwickelt ...

den Lüften unterwegs sind und dabei ein bestmögliches, kompromissloses Fluggefühl genießen möchten.

An dieser Stelle sei noch erwähnt, dass zeitgleich mit dem Arrow auch ein zweites Liegegurtzeug von Niviuk erschienen ist. Der Hawk ist weitestgehend baugleich mit dem Arrow, unterscheidet sich jedoch in einem deutlich reduzierten Heckbürzel (Stummelbürzel), ist etwa 200 Gramm leichter und besitzt bauartbedingt ein etwas größeres Stauvolumen.

## Aerodynamik

Die Namensgebung ist beim Arrow bezeichnend: Die gesamte Form des Gurtzeugs hat einen sportlichen schnellen Schnitt. Das aufblasbare Heckteil unterstützt die aerodynamische

Vorgehensweise: Die Blättchen können auch ohne großen Aufwand nach jedem Flug entfernt werden.

## AUSSTATTUNG

### Beinsack

Der Beinsack ist aus semi-leichtem Lycra gefertigt, ist kompromisslos gut verarbeitet und wirkt sehr robust. Ein besonderes Feature, das man nur selten beim Mitbewerb sieht, ist, dass der Beinsack mit einem Reißverschluss an der Sitzverkleidung befestigt wird. Im Falle einer Beschädigung oder wenn ein Pilot mit anderer Körpergröße mit diesem Gurtzeug fliegen soll, ist ein Tausch des Beinsacks unkompliziert möglich.

## Sitzschale

Man kann es nicht anders sagen: Das ganze Teil vermittelt einen hohen Wohlfühlfaktor. Die Sitzfläche besteht aus einem Sitzbrett und einer dünnen Polsterung, die auch für etwas größere Hinterteile geeignet ist. Das Sitzbrett lässt sich bei Bedarf herausnehmen und somit etwa 250 g an Gewicht sparen.

Der Rücken wird bis über die Schultern mit einer Polsterung unterstützt. Sowohl die Sitzfläche, als auch das Rückenteil besitzen links und rechts gepolsterte Stützflächen, was in Summe eine ergonomische Sitzschale bildet.

Als Pilot, der nun jahrelang Light- und Ultralight-Gurtzeuge geflogen ist (immer ohne Sitzbrett) ist der Sitzkomfort des Arrow ein wahres Aha-Erlebnis. Wer das nicht mal ausprobiert, der hat wirklich was verpasst!

## Speedsystem

Ein dreistufiger leichtgängiger Beschleuniger gewährleistet eine gute Kontrolle des Schirm-Anstellwinkels. Die einzelnen Stufen sind als Sprossen ausgelegt, die man im Flug im Beinsack gut spürt und mit dem Fuß einfach zu fassen kriegt. Die Stufen können in ihrer Position nicht verändert werden, eine Einstellung des Beschleunigers ist nur bei den Brummelhaken möglich. Die Haken und damit die Enden des Beschleunigers werden auf den Seiten unterhalb der Karabiner durch zwei materialverstärkte Schlitze herausgeführt. Ein Aufscheuern dieser Schlitze ist nicht zu befürchten. Allerdings sind diese Auslässe so groß, dass die Brummelhaken beim Ein-/Auspacken schnell mal im Gurtzeug verschwinden. Die beiden Brummelhaken beim Einpacken zusammenzuhängen ist empfehlenswert.

## Cockpit

Großzügigkeit hat ein neues Level im Semi-light-Gurtzeugbau erreicht, denn das Cockpit ist wirklich groß dimensioniert und zudem formschön. Die Grundfläche in Form einer Parabel trägt das ihre zur Aerodynamik bei und mit 34 x 29 x 15 cm (Breite x Länge x Höhe) bekommt der Pilot einen Stauraum, wo nicht nur Akkupack, Kamera, Handy und Müsliriegel Platz finden, sondern auch die Halbliter-Trinkflasche und die 100k-Banane untergebracht werden können. Niviuk gibt das Stauvolumen zwischen drei und fünf Liter, je nach Gurtzeuggröße an. Der Stauraum ist mit einem Fach in zwei „Etagen“ unterteilt. Zwei Netztaschen tun ihr Übriges, um Ordnung zu halten.

Ein solches Cockpit braucht eine strukturelle Formgebung, die beim Arrow durch das Gedächtnismaterial Nitinol gewährleistet wird. Denn das Cockpit muss beim Einpacken in den Rucksack unschön zusammengedrückt werden. Dank Nitinol wird die Form nach dem Auspacken wieder perfekt aufgespannt.

Der Zugriff zum Stauraum erfolgt nicht über einen Reißverschluss, sondern über eine Klappe, die zugleich das Instrumentenbrett darstellt. Diese Klappe ist fix verbaut, kann also nicht abgenommen werden. Wer seine Geräte gerne auf einem Brett befestigt und mit einem Ratsch vom Cockpit abnehmen möchte, muss hier umdenken oder ein solches Instrumentenbrett anderweitig besorgen. Schlaufen zur Sicherung der Geräte und zwei Durchführungen, um Stromkabel aus dem Cockpit herauszuführen, sind vorhanden.

## Stauraum

Neben dem Cockpit verfügt das Arrow noch über einen großzügigen Stauraum im Heck.

Auch hier merkt man, dass nicht an allen Ecken und Enden Gewicht gespart wurde, sondern der Designer auch mal großzügig dimensionieren darf. Neben Rucksack, Zellenpacksack und Ersatzkleidung kann man auch locker faltbare Wanderstöcke und eine Ausrüstung zum Biwakieren unterbringen. Ein eigenes Fach für den Camelbak mit Durchführung zum linken Schultergurt, sowie eine mit Reißverschluss gesicherte Tasche für Ausweise, Portemonnaie und Autoschlüssel sind fast schon obligatorisch. Unter dem Sitzbrett befindet sich der Zugang zum Rücken- und zum Sitzprotektor. Davor ist eine Tasche, die für die Aufnahme von zusätzlichem Gewicht oder weiteren Utensilien genutzt werden kann. Je nach Gurtzeuggröße variiert das Volumen dieser Tasche zwischen sechs und acht Liter.

An den Seiten des Arrow finden noch Dinge in zwei Taschen Platz, die klein und flach sind und im Flug gut erreichbar sein sollen. Diese verfügen ebenfalls über einen Reißverschluss.

## Weitere Funktionen

Auf der linken Gurtzeugseite findet man unterhalb der Sitzfläche einen Auslass für den Pinkelschlauch.

## SICHERHEIT

### Protektor

Der Protektor besteht aus zwei Schaumkernen, die unterhalb der Sitzfläche eingebaut werden. Dabei wird der Rückenprotektor zuerst eingeführt und in Position gebracht, sodann folgt der Sitzprotektor. Bei beiden gilt es, die richtige Lage zu beachten.

Auffällig ist, dass die Formgebung dieser zwei Protektoren verhindert, dass das Gurtzeug in

## TECHNISCHE DATEN

<b>Hersteller/Vertrieb</b>	Niviuk Paragliders C/ del Ter, 6, La Celler de Ter - 17165, Spanien			
<b>Größe</b>	S	M	L	XL
<b>Gewicht (kg)</b>	3,85	3,95	4,3	4,65
<b>Pilotengröße (cm)</b>	150–170	165–178	175–187	182–200
<b>Rückenlänge (cm)</b>	60	60	64,5	69
<b>Sitzfläche Breite (cm)</b>	31	31	33	36
<b>Sitzfläche Länge (cm)</b>	47	47	50	54
<b>Ballastbehälter (L)</b>	6	6	7	8
<b>Cockpitfach (L)</b>	3	3	4	5
<b>Karabinerabstand (cm)</b>	36–46	36–46	36–48	37–50
<b>Max. Zuladung (kg)</b>	120	120	120	120
<b>Zertifizierung</b>	EN/LTF	EN/LTF	EN/LTF	EN/LTF
<b>Preis (€)</b>	Arrow: 1.980,- / Hawk: 1.680,-			
<b>Lieferumfang</b>	Gurtzeug, Beschleuniger, Schaumprotektor			



Großzügiger Stauraum im Heck



1



2



3



4



6



8



10



13

# NIVIUK ARROW

1. Die Durchführung des Beschleunigerseils ist mit Leder verstärkt.
2. Zusätzlicher Stauraum unter dem Sitzbrett
3. Lufthutze für den Heckbüzel
4. Get-Up-System: Brustgurt und Beingurte in Einem
5. Für die Schnallen wird hochwertige Hardware von AustriAlpin genommen
6. Die Verstellung des Schultergurts
7. Cockpit von vorne
8. Das Cockpit beinhaltet ein cleveres Staufach mit Unterteilungen
9. Seitliche Staufächer mit Zipp-Verschluss
10. Die Cockpit-Instrumentenablage ... kann leider nicht mit den Instrumenten entfernt werden.
11. Hauptaufhängung mit gebrandeten Karabinern und Links-Rechts-Farbmarkierung
12. Einstellungen des Beinsacks
13. Der Protektor ist zweigeteilt: Hier der Schaumschutz unter dem Sitzbrett
14. Gut erreichbar: Der Griff für den Rettungsschirm



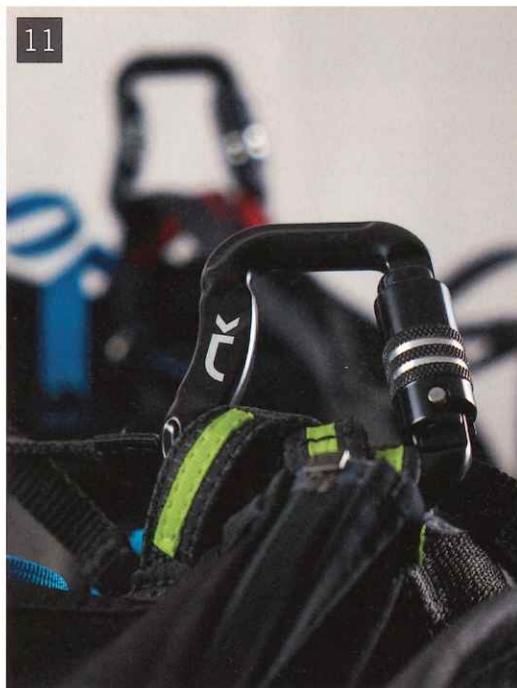
5



7



9



11



12



14

der Mitte zum Einpacken geknickt werden kann. Man hat also ein Gurtzeug, das nicht gefaltet werden kann und zudem Protektoren mit 15 cm Dicke. Auch wenn ich mich noch so bemühte, in meinen 130-Liter-Rucksack kann ich Gurtzeug, Schirm und Utensilien nicht hineinzwängen. Niviuk dürfte sich dessen bewusst sein und hat zum Verkaufsstart ein Video auf YouTube veröffentlicht, wo der vorgeschlagene Vorgang zum Packen in einen 160-Liter-Rucksack gezeigt wird. Dabei wird der Schirm auf der Sitzfläche des Arrow platziert. Ein Schirmum-das-Gurtzeug-Herumwickeln (zum Zwecke der Schonung der Stäbchen im Schirm) ist so nicht möglich oder erfordert einen wirklich großen, weil langen Rucksack. Mein Gedanke dazu: Will man den beschriebenen Sitzkomfort und Sicherheitslevel, dann braucht's wohl Abstriche an anderer Stelle, in dem Fall beim Packmaß.

### Notschirmfach

Nichts Außergewöhnliches hier. Das Retterfach befindet sich unter der Sitzfläche beim Übergang zum Rückenteil. Eine doppelte V-Leine verbindet den Retter mit der Schulteraufhängung. Das Retterfach selbst ist großzügig ausgelegt, der Rettergriff ist ein gut zu greifender Kunststoffschlauch, der mit einem Klettverschluss am Gurtzeug fixiert wird. Ein zweites Retterfach ist nicht vorhanden.

### Get-Up-System

Mittlerweile verbauen nahezu alle Gurtzeughersteller bei ihren Liegegurtzeugen ein Get-Up-System, das heißt nur zwei Schließen müssen geschlossen werden, um Brust- und Beingurte zu schließen. Dies ist einerseits praktisch (nur zwei Schließen), soll aber auch verhindern, dass Beingurte nicht geschlossen werden, was in der Vergangenheit zu tödlichen Unfällen geführt hat. Niviuk setzt beim Hawk/Arrow ebenfalls auf ein Get-Up-System. Ein weiteres System in diesem Zusammenhang ist das CRS, Closure Remember System. Es ist eine weitere Sicherheitsstufe im Zusammenhang mit dem Vergessen des Schließens von Beingurten: Der Brustgurt oder das Cockpit können nur verbunden werden, indem ein zusätzlicher Verbindungsgurt zum Sitzbrett zwischen den Beinen eingehängt wird, der ein Herausfallen aus dem Gurtzeug verhindert. Niviuk verzichtet beim Arrow/Hawk auf dieses System, was das Anlegen des Gurtzeugs markant vereinfacht.

### BENUTZERFREUNDLICHKEIT

#### Anlegen

Das Anlegen des Gurtzeugs ist denkbar einfach. Zuerst werden die Beinschlaufen geschlossen, die durch eine farbliche Markierung (Grün und Rot) nicht verwechselt werden können. Danach

wird der Beinsack diagonal geschlossen und dann von der anderen Seite das Cockpit mit einer Kunststoffschnalle fixiert. Zuletzt werden noch die Schultergurte mit einem Verbindungsstück gesichert, um zu verhindern, dass diese von der Schulter rutschen. Das war's.

### START

Das Arrow schränkt die Beweglichkeit beim Start nicht ein. Ein wenig unangenehm zeigt sich das Fußbrett, das beim Rückwärtsstart gegen die Unterschenkel schlägt. Aber richtig störend ist das auch nicht. Verlässt man den Boden und verspürt dieses einzigartige Gefühl des Abhebens, ist das schlagende Fußbrett schnell vergessen.

Bauartbedingt steigt man zuerst mit dem linken Fuß ein und holt den Beinsack für den

zur Folge hat. Kippeligkeit und Unruhe kennt das Gurtzeug nicht. Eine solche Beurteilung ist jedoch immer subjektiv zu werten und zudem maßgeblich vom geflogenen Schirm abhängig. Ich kann nur dringlichst dazu raten, bei Interesse das Arrow mit seinem eigenen Schirm und in unterschiedlichen Bedingungen zu fliegen. Der Beschleuniger ist ganz einfach zu finden und vergleichsweise leichtgängig.

Hat man sich mit den Einstellungsmöglichkeiten des Gurtzeugs vertraut gemacht (Anleitung, Videos), dann sind Veränderungen an der Sitzgeometrie auch in der Luft möglich und einfach durchzuführen. Ungeachtet dieser Möglichkeiten sollte das Arrow vor dem ersten Flug schon mal in einem Simulator eingestellt werden.



„Pfeil“ mit tollem Design, das sich in die Niviuk-Schirmpalette gut einfügt ...

rechten Fuß nach vorne. Das funktioniert mit etwas Übung ganz gut. Zugute kommt hier das Gewicht des Fußbretts, sodass der Beinsack beim Start nicht nach hinten geblasen wird. So ist das massive Brett also doch für etwas gut. Über ein Gummiband kann der Beinsack zudem am rechten Schuh angebunden werden.

### FLUG

Mit zwei Worten: Komfort pur. Man sitzt tatsächlich wie in einem Wohnzimmeressel, so lässt es sich viele Stunden aushalten. Mit Hilfe des Sitzbretts gelingt die Steuerung mit Gewichtsverlagerung derart, dass man nicht mehr zu einer Hängemattenkonstruktion zurückkehren möchte. Hat man die richtige Sitzposition eingenommen und diverse Einstellungen optimiert, zeigt das Arrow eine schnittige Outline ohne irgendwelche Falten oder Verspannungen. Die beiden Seiten des Beinsacks überlappen sich schön und werden durch einen Magneten zusammengehalten. Das funktioniert perfekt. Das Arrow ist vergleichsweise hoch aufgehängt, was Stabilität und auch Dämpfung

### FAZIT

Das Arrow ist der erste Wurf in Sachen Liegegurtzeug vom spanischen Hersteller Niviuk. Wer keine Kompromisse mehr in Sachen Robustheit, Sicherheit, Sitzkomfort und Steuerbarkeit (Thema: Sitzbrett) eingehen möchte und trotzdem keine acht oder mehr Kilo schleppen möchte, der sollte (ja, muss) sich das Arrow auf jeden Fall ansehen. Das Design, die Ausführung, die Verarbeitung und auch die Einstellungen – alles ist auf höchstem Niveau und durchdacht. Dass die Entwicklung eines solchen Teils nicht von gestern auf heute geschieht, ist nachvollziehbar und der Perfektionismus entspricht auch der Firmenpolitik von Niviuk.

Zwei Kritikpunkte möchte ich trotzdem anführen: Zum einen würde ich mir ein abnehmbares Instrumentenbrett am Cockpit wünschen. Zum anderen ist das Packmaß bedingt durch die fehlende faltbarkeit des Gurtzeugs eher sperrig. Aber dies tut dem sehr positiven Gesamteindruck des Arrow keinen Abbruch. ■