



# NIVIUK IKUMA



Was Niviuk mit der neuen Bezeichnung „Back Country“ bei der Markteinführung des Ikuma meinte, war uns erst klar, als wir den Spanier das erste Mal ausprobieren durften ...

*Testpilot: Andreas Stummer  
Fotos: Norbert Aprissnig*

**K**lassenverschiebung im Hause Niviuk. Neben dem Hook in vierter Generation kommt nun ein neuer Mitstreiter im B-Segment aus Spanien. Die noch Lücke zwischen Hook und Artik wird nun mit dem Ikuma geschlossen. Damit geht auch die von Niviuk ins Leben gerufene Bezeichnung B+ bzw. „Backcountry“ einher. Diese soll den Charakter des Flügels besser definieren als die Einstufung der Musterprüfung. Wir konnten den XC-Boliden ausführlich testen.

Das erste Abtasten mit dem schönen Spanier erfolgte im Zuge unseres High-B-Testivals auf Teneriffa. Zurück in heimischen Gefilden konnte ich mich eingehend mit dem Ikuma befassen. Die Testflüge wurden im Alpenvorland absolviert, wo sich der Ikuma bei unterschiedlichsten Bedingungen beweisen musste.

### KONSTRUKTION, MATERIALIEN, DESIGN

Jeder Hersteller versucht naturgemäß, seine Produkte auf den neuesten technologischen Stand zu bringen. So natürlich auch der spanische Hersteller Niviuk, der sich in wenigen Jahren zu einem Big Player gemausert hat. Lässt man seinen Blick über die Spezifikation des Ikuma schweifen, stechen vor allem zahl-

reiche Abkürzungen ins Auge – SLE, TNT, DRS, RAM und 3DL – sie erinnern zunächst an einen Songtext einer bekannten deutschen Hip-Hop-Gruppe.

Doch der Reihe nach. Niviuk bietet den Ikuma in fünf verschiedenen Größen an. Dabei erstreckt sich der abgedeckte Gewichtsbereich von 55–130 kg. Eine ordentliche Range, so dürften einerseits sehr leichte Pilotinnen und Piloten sowie „g’standene“ Männer in der Palette fündig werden. Niviuk-typisch besitzt auch der Ikuma das markante Design der spanischen Gleitschirmschmiede. Gepaart mit modernen Farbkombinationen wirkt der High-B optisch sehr sportlich.

Das Leinensetup und der Tragegurt kommen eher minimalistisch daher. Klassentypisch ist der Ikuma mit einem Hybrid 3-Leinen-Konzept ausgestattet. Dabei hält eine zusätzliche Abspannung in der Galerie von der C- auf die D-Ebene die Spannung in der Kappe. Mit nur je zwei Aramid-Stammleinen pro Ebene und Seite (zwei A-, zwei B- und zwei C-Stammleinen) wurden ordentlich Meter eingespart. Bis auf die Bremsanlenkung sind alle Leinen unummantelt und besitzen einen Durchmesser von 0,5 bis 2,1 mm. Am aufgeräumten Tragegurt sind auf der C-Ebene Steuerschlaufen angehängt. Somit steht bei Talquerungen einem

entspannten C-Steering nichts im Wege. Die Bremse wird mithilfe eines Magneten am Tragegurt gehalten. Der Griffsteg ist sehr angenehm zu greifen.

Mit einer moderat gestreckten Kappe von 5,7 und 57 Zellen bewegt sich Niviuk konstruktiv in der Mitte der High-B Klasse. Am Obersegel kommt Porcher 9017 E25 38 g/m<sup>2</sup> zum Einsatz. Am Untersegel wird das E29 Dokdo N20DMF 35 g/m<sup>2</sup> von Dominico verarbeitet. Die Shark Nose mit weit nach hinten versetzten A-Aufhängungspunkten wird von gekreuzt verlaufenden Nitinol-Metallstäbchen in Form gehalten. Jenes Formgedächtnismetall (Nickel-Titan-Legierung) kennt man bereits aus der Hochleister-Palette von Niviuk. Da diese Metallstäbchen immer wieder in ihre Ausgangsform zurückkehren, darf der Ikuma zusammengelegt werden, wie man möchte. Zusätzlich geschützt werden die Rippen der Eintrittskante mit Mylar-Versteifungen.

Um etwas Licht ins Dunkel zu bringen noch eine Erklärung zu den eingangs angesprochenen Abkürzungen, die Niviuk dem Ikuma verpasst hat:

**RAM** steht für Ram Air Intake Technologie (ausgeprägte Shark Nose).

TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)					
Hersteller	Niviuk Gliders 17165 La Cellera de Ter – Girona, España www.niviuk.com				
Vertrieb	D/A: Turnpoint, D-83071, Stephanskirchen info@turnpoint.de, www.turnpoint.de CH: Niviuk Schweiz, CH-1256 Troinex, www.niviuk.ch				
Produktion	Niviuk, China				
Konstrukteur	Olivier Nef				
Testpiloten	Olivier Nef, Simon Issenhuth				
Größen	21	23	25	27	29
Zellenanzahl	57	57	57	57	57
Startgewicht (kg)	55–75	65–85	80–100	95–115	110–130
Fläche ausgelegt (m <sup>2</sup> )	21	23	24,5	26,5	29
Fläche projiziert (m <sup>2</sup> )	17,83	19,53	20,75	22,44	24,56
Spannweite ausgelegt (m)	10,94	11,45	11,82	12,29	12,86
Spannweite projiziert (m)	8,72	9,13	9,42	9,8	10,25
Streckung ausgelegt	5,7	5,7	5,7	5,7	5,7
Streckung projiziert	4,26	4,26	4,26	4,26	4,26
Kappengewicht (kg)	4,4	4,8	5	5,3	5,7
Gesamtleinenlänge (m)	220	230	238	247	259
V-trimm (km/h)	–	–	–	–	–
V-max (km/h)	–	–	–	–	–
Preis inkl. Mwst. (€)	3.840,-	3.840,-	3.840,-	3.840,-	3.840,-
Gütesiegel LTF/EN	B	B	B	B	B
Lieferumfang	Rucksack, Reparaturset, Zellenpacksack				





Schön zu sehen: die Vielzahl an verbauten technischen Features.

## NIVIUK IKUMA

**SLE** steht für Structured Leading Edge (verstärkt die Eintrittskante, verhindert eine Verformung bei Turbulenzen und führt auch zu einer besseren Umströmung der Anströmkannte).

**DRS** steht für Drag Reduction Structure (hält die Profilhinterkante durch kleine Rippen, Miniribs, in Form).

**TNT** steht für Titanium Technology bei der die interne Struktur durch die Verwendung von Nitinol-Stäbchen verstärkt wird.

**3DL** steht für 3D Leading Edge und meint das 3D-Shaping. Mehrere parallele Querzugsbänder über die gesamte Spannweite und zusätzliche Bänder in V-Form, sorgen für eine perfekte Segelspannung. Die Verarbeitung ist tadellos und lässt keine Wünsche offen.

### START

Durch das überschaubare Leinensetup sind die wenigen Leinen schnell sortiert. An den Verzweigungen zur Galerie kommt es ab und an zu einer kleineren Schlaufenbildungen. Auf Startplätzen, wo sich die braunen Leinen aufgrund ihrer Farbe kaum vom Untergrund abheben, schadet es nicht, einen zweiten Blick zu riskieren.

Ausgebreitet bilden die Nitinol-Stäbchen die Eintrittskante vorbildlich aus. Zwar besitzt der Ikuma eine Shark Nose, jedoch ermuntert diese den Schirm bei stärkerem Startwind nicht gleich zum Abheben, bevor der Pilot es wünscht.

Auffällig ist der sehr aufgeräumte Tragegurt: kein Schnickschnack und dennoch gut ausgestattet. Die Handhabung des Tragegurtes ist dadurch einfach und intuitiv. Die Bremsleinen

lassen sich mit einem leichten Zug problemlos vom Magnethalter lösen.

Der Startplatz ist noch wenig bevölkert, somit bleibt mir noch Zeit für einige Aufziehversuche in den ersten Ablösungen. Bei Windstärken zwischen 10 und 20 km/h reicht ein moderater Zug an den A-Tragegurten, um die Kappe vom Boden zu heben. In der Anfangsphase bleibt der Schirm angenehm auf Spur. Je weiter der Ikuma Richtung Zenit über den Piloten steigt, desto mehr muss man ihn führen. Ein übermäßiges Ausbrechen bleibt aus. Korrekturen über die Bremsen werden vom Schirm freudig und willig umgesetzt. Seine Agilität merkt man dem Ikuma auf alle Fälle schon am Boden an. Das Füllverhalten fällt in jeglichen Startsituationen ausgesprochen positiv aus. Erreicht die Kappe den Zenit, wird dem Piloten etwas Feingefühl abverlangt. Greift man bei kräftigerem Startwind zu energisch in die Eisen, so wird der Pilot ungewollt verfrüht leichtfüßig. Der Ikuma neigt kaum zum Überschießen, darum reicht ein moderater Zug an den Bremsen, um ihm den Vorwärtsdrang zu nehmen. Dann bleibt auch ein ungewolltes Aushebeln aus.

Für Startvorhaben bei Winden über 20 km/h kann der Aufziehvorgang lediglich mit den inneren A-Leinen erfolgen. Der Ikuma besitzt keine geteilten A-Tragegurte, somit muss man direkt auf die Stammleine greifen, um bei stärkerem Wind die Fläche für den Start zu verkleinern. So bleiben auch Starkwindstarts ohne größere Probleme. Für Rückwärtsstarts bei wenig Wind können je nach Vorliebe nur die inneren A-Leinen oder der gesamte A-Tragegurt zu Hilfe genommen werden. Wie angesprochen

bleibt der Ikuma über die gesamte Aufziehphase sehr gut kontrollier- und korrigierbar. Ein unangenehmes Hängenbleiben konnte nicht festgestellt werden.

### FLUG

Am Startplatz in meinem Hausfluggebiet stellt sich bei meinen Kollegen Nervosität ein. Der heutige Wetterbericht verspricht einer der ersten richtig guten Streckenflugtage zu werden. Ich mache mich bereit und starte in die ersten Ablösungen. Etwas unter Grat steige ich in den ersten Bart ein. Typisch für das Fluggebiet hebt mich ein sehr enger und pulsierender Thermikschlauch nach oben. Normalerweise fällt es etwas schwer, die undefinierten Bärte zu zentrieren. Nicht so mit dem Ikuma. Bevor ich in Vollkreise übergehen kann, versuche ich, die ersten Höhenmeter in Achten zu überwinden. Die notwendigen schnellen Richtungsänderungen setzt der Spanier ohne Murren um. Die ersten Kreise gehen dann spielerisch einfach von der Hand. Es bedarf kaum an Piloteninput, um den High-B im engen Schlauch zu halten. Ich bekomme schnell ein Gefühl dafür, wie der Ikuma geflogen werden möchte. Selten habe ich einen Schirm über mir gehabt, der sich von Anfang an so intuitiv zu fliegen zeigt. Der Blick nach oben erfreut zudem das Ästhetikerherz, zeichnet der Ikuma doch eine wunderschöne Silhouette in den Himmel. Natürlich ist dies, wie so manches, Geschmacksache.

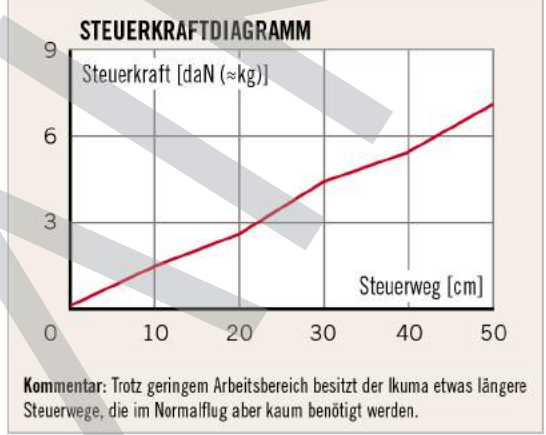
Je höher ich steige, desto großflächiger werden die Bärte. Doch noch immer kommen von unten stark unregelmäßige Impulse, die sich

KONSTRUKTION/MATERIALIEN	
<b>Kappe</b>	ausgeprägte Shark Nose, über Kreuz laufende Stäbchen an der Eintrittskante, mehrere Querzugsbänder, 3D-Shaping, Miniribs im Achterliek Tuch: Porcher 9017 E25 38 g/m <sup>2</sup> am Obersegel, Untersegel Dominico N20DMF 35 g/m <sup>2</sup>
<b>Leinen</b>	Leinensetup: Leinen von Edelrid mit einem Querschnitt von 0,5 bis 2,1 mm, allesamt unummantelt, ausgenommen Bremsanlenkung
<b>Tragegurt</b>	Sehr einfach gestalteter Tragegurt, Verzicht auf geteilte A-Gurte, extrem leichtgängiges Beschleunigungssystem mit hochwertigen Harken-Rollen, Bremsrolle statt Keramikring

EIGNUNG					
Schulung	Einsteiger	Genußpilot	Erfahrener Pilot	Streckenflieger	Wettkampfpilot

PILOTENANSPRUCH (Anforderung an den Piloten)								
E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC
<b>i2:</b> Intermediates mit klarer Leistungsausrichtung für Piloten, die regelmäßig in der Luft sind. <b>Erforderliche Skills/ Erfahrung:</b> In dieser Klasse ist bei Störungen aktives Eingreifen notwendig! Nick- und Rollverhalten in starken Turbulenzen und Thermiken setzen teilweise beherrschtes Eingreifen voraus. Erfahrung bei Extremflugmanövern und/oder Streckenfliegen ist empfehlenswert! Sicherheitstraining mit diesem Schirm unbedingt erforderlich. <b>Erforderliche Airtime:</b> ab min. 50 Std./Jahr								
PILOTENKOMMENTAR								
Was mir aus vergangenen Tagen bereits vom Artik 4 im Kopf hängen geblieben ist, findet sich im Ikuma wieder: die absolute Drehfreude! Handlingsverliebten wird er wohl das ein oder andere Lächeln ins Gesicht zaubern. Klar, im Speed fehlen ihm ein paar Körner, aber man braucht sich nicht zu fürchten, wenn es mal zur Sache geht. Nichtsdestotrotz – der Ikuma ist ein rundum gelungener Flügel, der sich für unterschiedlichste Ansprüche und Einsatzbereiche empfiehlt. Hinsehen lohnt sich!								
<b>Was uns gefiel:</b> das Handling und der überschaubare Anspruch an den Piloten im beschleunigten Flug								
<b>Was anders ist:</b> Der Ikuma hat keinen Vorgänger								
<b>Was uns fehlt:</b> Geschwindigkeit								

TESTPROTOKOLL	
Startgewicht Testpilot (kg)	110
Flächenbelastung (kg/m <sup>2</sup> )	4,15 bei 110 kg
Gurtzeug	Ozone Forza
Messinstrumente	Flymaster Live/TAS
Beschleunigungsweg (cm)	39,5
Gewicht Schirm (kg)	5
Vtrimm (km/h)	37–38
Vmax. (km/h)	49



fast anfühlen, als ob man mit Kanonenkugeln beschossen werden würde. Hier entpuppt sich der Ikuma als sehr dankbarer Begleiter. Die mittelharte Kappe bleibt außergewöhnlich stabil und zeigt nur geringe Anzeichen von Nervosität. Turbulenzen werden gut weggedämpft, ohne dass sich der Flügel überdämpft anfühlen würde. Der Pilot bekommt das Feedback über den Zustand der Luftmassen vermehrt über die Bremsen als über die Tragegurte. Zwar arbeitet die Kappe gut mit den vorherrschenden Bedingungen mit aber was der Schirm von einem verlangt kann besser über die Bremsen gelesen werden. Die weiche Bremscharakteristik unterstützt den Piloten sehr gut dabei, die richtigen Inputs zum richtigen Zeitpunkt zu geben. Weiters fällt der kurze Arbeitsbereich auf. Mit geringem Vorlauf setzt der Ikuma die Inputs über die Steuerleinen exakt um. Der insgesamt zur Verfügung stehende Bremsweg fällt vergleichsweise lange aus, benötigt wird er nur selten. Somit kann der Ikuma absolut kräfteschonend auch über einen längeren Zeitraum geflogen werden. Darüber hinaus läuft man auch nicht Gefahr, den Schirm im Bereich des Strömungsabrisses zu pilotieren. Die Basis ist noch zu tief, um die erste Querung in Angriff zu nehmen. Es bleibt also Zeit, den Schirm beim Thermikflug noch besser kennen zu lernen. Beim Einflug in einen Thermikschlauch neigt der Ikuma dazu, leicht zurückzukippen. Dies lässt sich aber einfach durch Lösen der Bremsen kompensieren. Verlässt man den Aufwind, zeigt sich der Ikuma von seiner neutralen Seite: Kaum ein Vorschießen konnte festgestellt werden.

Kreise in starkem Steigen können problemlos mit etwas mehr Schräglage geflogen werden. In schwachen Aufwinden erhöht ein flach gestellter Flügel die Steigeffizienz. Die benötigte Schräglage lässt sich sehr gut mit der Innenseite steuern. Die Außenbremse sollte man gedanklich trotzdem nicht vernachlässigen, braucht es doch hin und wieder einen schnellen Impuls, um den Flügel am Abtauchen zu hindern. Dank der mitteilungsfreudigen Bremse spürt der Pilot gut, wann es soweit ist. Nach einer längeren Warteschleife hat sich die Basis endlich auf eine vernünftige Arbeitshöhe gehoben, nun kann die erste Querung in Angriff genommen werden. Ich verlasse den Aufwind und gleite im Trimm zum nächsten Bergrücken. Auffällig ist das satte Gefühl, das der Ikuma im Geradeausflug vermittelt. Trotz seiner Agilität bleibt der Ikuma sehr stabil über der Rollachse. Über die Nickachse bestätigt sich das bereits im Thermikflug gewonnene Bild: Beim Einflug in Thermik kippt der Ikuma leicht nach hinten, beim Ausflug bleibt er eher neutral. Mit dem Beschleuniger kann dies aber problemlos kompensiert werden.

**Beschleunigter Flug**  
 Je später der Tag, desto besser die Bedingungen. Hohe Basen und ordentliche Steigmeter machen es einfach, ordentlich voranzukommen. Bei den Gleitstrecken fällt auf, dass der Ikuma im Trimm speed etwas an Geschwindigkeit – gegenüber seinen Klassenkollegen – einbüßt. Im Laufe des Tages sollte sich jedoch ein richtiger Aha-Effekt einstellen. Ich fliege die

meiste Zeit Rolle auf Rolle, die Effizienz spricht für sich. Die etwas geringere Geschwindigkeit macht der Ikuma durch eine gute Gleitleistung und ausgesprochen hohe Stabilität im beschleunigten Flug wett. Auch nach fünf bis sechs Stunden Flug in anspruchsvollen Bedingungen gibt der Pilot noch gerne Gas. Der benötigte Kraftaufwand bleibt angenehm gering. Um die Effizienz noch zu steigern, hat Niviuk Steuerschlaufen an der C-Ebene verbaut. Das C-Steering gestaltet sich einfach und effizient – der Schirm reagiert prompt auf die Inputs des Piloten.

**Extremflugverhalten**  
 Das Extremflugverhalten bleibt überschaubar. Ist man im gemütlichem Ausflugsmodus unterwegs, bleiben seitliche Klapper unspektakulär. Bei großflächigen Kappenstörungen über 50 % wird man schon mal von der Öffnungsenergie überrascht. Hier können die Klapper ab und an sehr impulsiv öffnen, ohne jedoch zu überfordern. Im Rennmodus braucht es vom Piloten schon mehr Input, wobei auch hier die Ansprüche überschaubar bleiben. Generell ist das Extremflugverhalten klassentypisch, aber nicht ausgereizt.

**Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)**  
 Am Ende des Tages stehen knapp 100 Kilometer am Tacho. Vor der Landung ist genügend Höhe vorhanden, um noch den Spaßfaktor zu testen. Dank seiner Wendigkeit und dem direkten Handling gelingen Wingover sehr einfach. Spätestens nach der zweiten Gegenbewegung befindet sich der Pilot, so gewünscht, hoch über

der Kappe. Die Außenseite bleibt dabei stabil und muss nur moderat gestützt werden. Es fehlt ihm definitiv nicht an Durchzug.

## ABSTIEGSHILFEN

### Ohrenanlegen

Die Einleitung gestaltet sich merklich einfach. Es fehlt zwar ein geteilter A-Tragegurt, dies ist aber in keiner Weise hinderlich. Mit eher hohem Kraftaufwand werden die Ohren über die äußeren A-Leinen hereingeholt. Da der Ikuma wie angesprochen nur zwei A-Stammleinen je Seite besitzt klappt bei normalem Zug bereits eine ordentliche Flügelfläche ein. Dadurch entsteht eine sehr brauchbare Sinkgeschwindigkeit von -2,5 bis -4,5 m/s. Je nachdem ob man den Beschleuniger zu Hilfe nimmt oder nicht. Abhängig von der Beladung können die Ohren etwas zu schlagen beginnen. Bei einer Flächenbelastung im oberen Drittel bleibt dies jedoch gänzlich aus. Die Flatterrohren üben außerdem keinen unmittelbaren Einfluss auf das Flugverhalten aus. Kleinere Richtungsänderungen lässt der Ikuma willig über sich ergehen.

### Steilspirale

Die Drehfreude und Agilität merkt man dem High-B auch bei der Spiraleinleitung an. Mit deutlichem Steuerinput auf der Innenseite bringt man den Ikuma, wenn man möchte, schon nach einer Umdrehung in eine satte Spiralbewegung. Für Piloten, die ein eher gemächlicheres Andrehen bevorzugen, reicht ein kontinuierliches Nachziehen in die gewünschte Drehrichtung. Hat man die avisierte Sinkgeschwindigkeit erreicht, braucht der Ikuma nicht viel Input, um diese zu halten. Die Ausleitung gestaltet sich ebenso einfach wie die Einleitung. Der Flügel besitzt ein geringes Aufrichtemoment, so wird der Pilot nicht gleich aus der Drehbewegung geschossen, wenn er die Bremsen mal zu schnell freigibt. Bei hohen Sinkgeschwindigkeiten kann der Ikuma schon etwas nachdrehen. Generell bleibt die Kappe angenehm stabil und zeigt keinerlei Anzeichen für Unruhe.

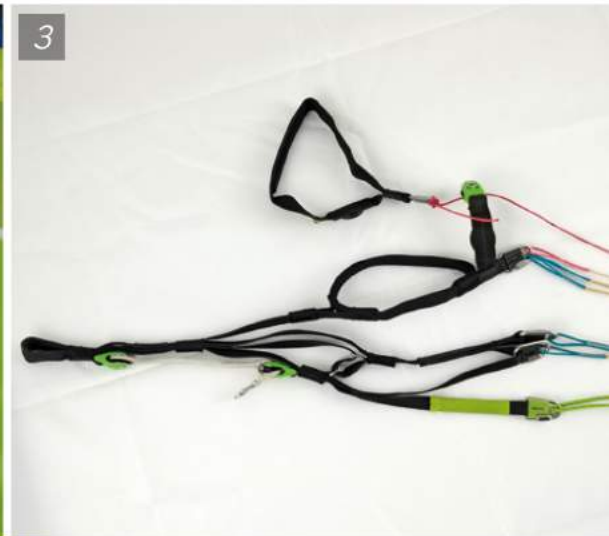
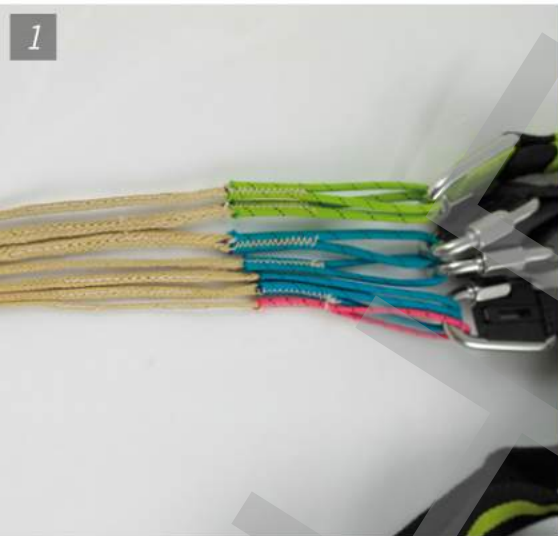
**B-Stall:** Hier sollte sauber gezogen werden. Konstruktionsbedingt erfordert der Ikuma bei der Einleitung etwas Übung. Einmal im Stall bleibt die Kappe jedoch unauffällig, leider auch

die Effizienz. Nach dem Freigeben fährt der Ikuma ohne Probleme wieder an.

## FAZIT

Mit dem Ikuma schickt der spanische Hersteller Niviuk einen Protagonisten in den heiß umkämpften Markt der High-End-B-Klasse. Die technischen Features, die von den höher klassifizierten Schirmen wie der Peak oder Artik Reihe bekannt sind, dürfen natürlich auch in diesem Segment nicht fehlen.

Beim Ikuma steht der Spaßfaktor an oberster Stelle. Handling und Agilität wissen zu überzeugen, so ist der Ikuma für eine breite Schar an Piloten ein sehr interessanter Begleiter. Er ist vom Gefühl her ein richtiger Allrounder. Ob bei Flügen in Soaringgebieten, bei denen eher schnelle Turns gefragt sind, am Hausberg oder bei den ein oder anderen XC-Ausflügen, der Ikuma weiß mit seinen Stärken zu glänzen. Mit dem High-B-Schirm Ikuma ist es Niviuk hervorragend gelungen, die Lücke zwischen dem Mid-Level-B-Schirm Hook und der C-Klasse zu schließen. ■



1. Loops-Ummantelungen bei den Stammleinen im Schäkelbereich sorgen für zusätzliche Verstärkung und Übersicht.
2. Gut zu sehen: die kreuzenden Stäbchen aus Nitinol
3. Der einfach gehaltene Tragegurt mit C-Handles
4. Harken-Rollen am schmalen Tragegurt
5. Mylar unterstützt die Stäbchen





Ob flach oder steil – der Ikuma fühlt sich in allen Lagen wohl

## KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN	<b>Vorwärtsstart</b> ★★★★	Bedarf keiner besonderen Behandlung, kommt in der Regel schön mittig hoch, Kappe füllt sich gleichmäßig, sollte am Zenit dosiert angebremst werden
	<b>Rückwärtsstart</b> ★★★★★	Kann auch bei wenig Wind zuverlässig hochgeführt werden, muss ab der Hälfte etwas über die Bremsen korrigiert werden, kaum unangenehmes Aushebeln, Überschießen oder Ausbrechen, bedarf keines energischen Anbremsens
	<b>Starkwindhandling</b> ★★★★★	Eventuell nur die inneren A-Stammleinen verwenden (dazu auf die Stammleinen greifen), am Zenit gefühlvoll abbremsen; neigt nicht zum Vorscheißen, Korrigierbarkeit gut
FLUGVERHALTEN	<b>Agilität/Wendigkeit</b> ★★★★★	wendig und rollfreudig, mit Punch und Durchzug, ausgesprochen drehfreudig
	<b>Steuerverhalten</b> ★★★★★	geringer Steuerdruck, sehr spurtreu, kurzer Arbeitsbereich, sehr exakt zu zentrieren, kann flach aber auch steil geflogen werden
	<b>Klappverhalten</b> ★★★★★	sehr stabil, klappt lange nicht, Tendenz zu etwas impulsiver Öffnung, keine Verhängerneigung
	<b>Beschleunigter Flug</b> ★★★★	stabil und sehr spurtreu, normal langer Beschleunigungsweg sowie geringer Kraftaufwand, gute Kontrolle und Richtungskorrekturen durch effizientes C-Steering, relativ geringer Endspeed
	<b>Dämpfung/Stabilität</b> ★★★★★	gut gedämpft, aber nicht überdämpft, hohe Kappenstabilität vor allem im beschleunigten Flug, vermittelt in jeder Situation ein stabiles Fluggefühl
ABSTIEGSHILFEN	<b>Ohrenanlegen</b> ★★★★	einfache Einleitung, durch Fehlen eines geteilten Tragegurtes muss über die Stammleine eingeleitet werden, Ohren können bei zu geringer Flächenbelastung etwas schlagen, mittlere Effizienz
	<b>B-Stall</b> ★★	Einleitung erfordert etwas Übung, Stall und Ausleitung unauffällig
	<b>Steilspirale</b> ★★★★★	sehr einfache Einleitung, kann rasch oder auch gemächlich in die Spirale gedreht werden, Kappe bleibt unauffällig, keine Tendenz zur stabilen Spirale
<b>Eignung</b>	XC- und geübte Piloten ab ca. 80 Stunden Airtime/Jahr aufwärts, sehr effizient und stabil im beschleunigten Zustand trotz geringerem Topspeed, füllt die Lücke in der High-B-Klasse gut aus	
<b>Wertung</b>	★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★ sehr gut ★★★★★ ausgezeichnet	

# NIVIUK IKUMA

Das minimalistische Leinensetup zeigt die Erfahrung des spanischen Herstellers im Leistungssegment.

