

# NIVIUK PEAK 4

Der heiß ersehnte Nachfolger der bewährten XC-Maschine Peak 3 wurde vor kurzem fertiggestellt. Wir konnten dem brandneuen Zweileiner ausführlich auf den Zahn fühlen ...

*Testpilot und Fotos: Franz Sailer*



**W**arum in die Ferne schweifen, wenn das Gute so nah (f)liegt? Um die Messlatte des Peak 3 zu überbieten, lag der Verdacht nahe, dass das Niviuk Entwicklungsteam bei der Konzeption eines würdigen Nachfolgers auf die Gene eines legendären Aushängeschildes der ehemaligen Wettkampf- und Hochleisterklasse zurückgreifen würde: den Icepeak 6! Der Weltmeisterschirm, dessen Biographie eine einzigartige Erfolgsstory ist, lieferte tatsächlich die Vorlage für den neuen Peak 4. Dementsprechend fieberten wir den ersten Testflügen entgegen ...

Den EN-D-zertifizierten Gleiter gibt es standardmäßig in den vier zugelassenen Größen 21, 23, 25 und 27, welche ein Startgewicht von 70 - 125 kg abdecken. Drei aufsehenerregende Farbkombinationen stehen zur Auswahl: Papaya (orange), Emerald (giftgrün), Parrot (hellblau).

### Konstruktion, Materialien, Design

Nach einer wahren Emissionswelle von Serienhochleistern im Jahr 2015 (wir haben nicht weniger als acht Hochleister getestet) ist gerade noch zum Saisonende der Peak 4 bei uns in der Redaktion eingetrudelt. Immer, wenn Niviuk einen Hochleister- oder Wettkampfschirm lanciert, ist im Vorfeld die Meute der XC- und Wettkampfracks besonders unruhig. Zu Recht – ein Schirmwechsel ist kein Sofatausch, schon gar nicht in der Hochleisterklasse! Dort sind die Ansprüche besonders hoch und was bisher gut und recht war, darf ja wohl noch besser werden ...

Auch diesmal hat das Niviuk Entwicklungsteam um Olivier Nef neue Maßstäbe gesetzt und beim Peak 4 so gut wie alle technischen Innovationen der letzten Jahre umgesetzt. Die eingesetzten Technologien resultieren bekanntermaßen aus der Entwicklung der Wettkampf-Prototypen, allen voran dem Icepeak 8. Bei der Konzeption des Peak 4 stand aber vor allem der Icepeak 6 Pate. Niviuk räumt auch ganz offen ein, dass der neue Serienhochleister viel DNA-Material des vormaligen Wettkampfschirms in sich trägt. Tatsächlich zeigen nicht nur die gesamte Optik, sondern auch der Blick in das Betriebsheft zahlreiche Gemeinsamkeiten: gleiche Spannweite mit 12,5 m, 75 Zellen, 2-Leiner-Konzept, nahezu identes Leinensetup, ausgelegte Streckung 6,8 (6,9 beim IP6). Augenscheinlich dagegen ist der Einsatz eines neuen Tragegurtsystems. Es besteht aus drei Tragegurten, A-Gurt, separatem Baby-A-Gurt und B-Gurt. Das Beschleunigungssystem wirkt zuerst direkt auf den A-Gurt und entsprechend der Unterersetzung durch den Flaschenzug dann differenziert auf den Baby-A-Gurt. Dieser separate Baby-A-Gurt ermöglicht nunmehr wesentlich komfortablere Starteigenschaften als dies

beim IP6 der Fall war. Laut Niviuk wird auch ein neues Profil zu einer besseren Lastverteilung der angehängten Masse auf die Leinenebenen verwendet. Ansonsten scheinen die konzeptiven Unterschiede zum IP6 gering.

Die verwendeten Technologien beim Peak 4 – aus anderen Niviuk-Modellreihen bestens bekannt seien hier noch mal kurz erwähnt:

1. Die Ram Air Intake Technologie (sehr ausgeprägte Shark Nose).
2. SLE (Structured Leading Edge) verstärkt die Eintrittskante, sie verhindert eine Verformung bei Turbulenzen und führt auch zu einer besseren Umströmung der Anströmante.
3. STE (Structured Trailing Edge) optimiert das Profil durch eine wölbungs- und faltenfreie Oberfläche an der Profilhinterkante.
4. DRS hält die Profilhinterkante durch kleine Rippen (Miniribs) in Form.
5. TNT ist die Titanium Technology, bei der die interne Struktur durch die Verwendung von Nitinol-Stäbchen verstärkt wird.
6. 3D-Shaping, mehrere parallele Querzugsbänder über die gesamte Spannweite und zusätzliche Bänder in V-Form, sorgt für eine perfekte Segelspannung, die in Summe gegenüber dem IP6 erheblich verbessert werden konnte.

Beim Peak 4 wurden überdies neue Designmethoden sowie neue Herstellungstechnologien eingesetzt. Ein automatisches, lasergesteuertes Programm schneidet jedes Teilstück des Schirmes, markiert es mit Hilfslinien und versieht es sodann mit Kennnummern. All dies geschieht automatisch, ohne Handarbeit, wodurch menschliche Fehler vermieden werden.

Bei den Stoffmaterialien kommt gänzlich das langlebige und bewährte Porcher Skytex 40 9017 (Obersegel E77A, Untersegel E38A) mit 40 g/m<sup>2</sup> zum Einsatz. Die Kevlar-Leinen mit einem Querschnitt von 0,5 bis 1,6 mm sind allesamt unummantelt und stammen von Teijin. Sie werden halbautomatisch gefertigt, sind sehr sauber verspleißt und mit einer Sicherheitsnaht versehen.

Der Tragegurt in schickem Look und mit geteiltem A-Gurt besticht vor allem durch sein leichtgängiges Beschleunigungssystem (ohne Kick-down) mit sehr kurzem Weg. Weitere Features: giftgrüne, kugelgelagerte Harken-Umlenkrollen am Beschleuniger, Leinenfixierung in den Schäkeln durch gebrandete Stoffeinsätze, Bremsumlenkrolle statt Keramikring, Wirbel in der Bremsleine, der gewohnte Steuergriff mit Verstärkung inkl. weichem Griffsteg sowie gut sitzende Magnetclips mit dazugehörigen, passgenauen Fassungen am Gurt. Die Verarbeitung des Peak 4 ist tadellos und lässt keine Wünsche offen.



Das Startverhalten des Peak 4 konnte gegenüber dem direkten Vorgänger Peak 3 und vor allem dem Wettkampfflügel IP6 markant verbessert werden.

### TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)

HERSTELLER/Vertrieb	Niviuk Gliders 17165 La Cellera de Ter - Girona, España www.niviuk.com			
	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
Zellenanzahl	75	75	75	75
Startgewicht (kg)	70-90	85-105	95-115	105-125
Fläche ausgelegt (m <sup>2</sup> )	21	23	24,5	26
Fläche projiziert (m <sup>2</sup> )	17,95	19,66	20,94	22,22
Spannweite ausgelegt (m)	11,95	12,51	12,91	13,30
Spannweite projiziert (m)	9,60	10,05	10,37	10,69
Streckung ausgelegt	6,8	6,8	6,8	6,8
Streckung projiziert	5,14	5,14	5,14	5,14
Kappengewicht (kg)	5,1	5,3	5,5	5,8
Gesamtleinenlänge (m)	182	191	197	201
V-trim (km/h)	–	–	–	–
V-max (km/h)	–	–	–	–
Preis inkl. MwSt. (€)	4.300,-	4.300,-	4.300,-	4.300,-
Gütesiegel LTF/EN	D	D	D	D
Lieferumfang	Rucksack, Reparaturset, Zellenpacksack			



Der Peak 4 besticht mit rassistiger Outline ebenso wie mit hervorragender Gleitleistung ...

## NIVIUK PEAK 4

### Start

Der Peak 4 lässt sich einfacher als der Peak 3 und auch als der Icepeak 6 starten. Wie bei Hochleistern üblich, sollte dem Sortieren und Trennen der dünnen Galerieleinen höchste Aufmerksamkeit zu Teil werden.

Beim Vorwärtsstart empfiehlt sich ein leicht angespitztes Auslegen der Kappe, wiewohl der Flügel auch bei etwas salopper Auslegung zumeist schön mittig hochkommt. Dank der geteilten A-Gurte kann der Peak 4 vergleichsweise stressfrei aufgezogen werden. Ein betonter Zug genügt, die Kappe füllt sich gleichmäßig und steigt spurtreu und zuverlässig zum Zenit. Dort muss sie in der Regel dosiert angebremsst werden. Bei mäßigen Windverhältnissen sollte bewusst ein etwas stärkerer Impuls an den A-Gurten gesetzt werden, um die schmalen Eintrittsöffnungen effektiver mit Luft zu versorgen. Trotzdem erscheint mir der Peak 4 etwas steigerfreudiger als sein Vorgänger, der Peak 3.

Auch der Rückwärtsstart gelingt sauber: Ein entschlossener Impuls und etwas längerer Zug am A-Gurt genügt, um die Kappe selbst bei Nullwind oder aus einer Schräglage sauber hochzuführen. Bei Starkwind verwöhnt der Peak 4 seinen Halter regelrecht: Die Ohren schlagen kaum und die Kappe verhält sich am Boden ausgesprochen zahm. Selbst unangenehmes Aushebeln, wildes Überschießen oder Ausbrechen ist vom 2-Leiner nicht zu erwarten, es sei denn, der Pilot provoziert diese Reaktionen durch allzu ungestüme, unnötige Inputs.

### Flugverhalten

Am Startplatz des Monte Curanan, dem Startberg bei Gemona im italienischen Friaul, macht sich Frust anstatt Thermik breit. Die herbstliche Inversion zeigt sich heute besonders hartnäckig und hat bisher alle Piloten gnadenlos Richtung Landeplatz geschickt. Ich bin leicht nervös, will bei meinem ersten Testflug mit dem Peak 4 nicht gleich absitzen. Vor mir haut sich noch ein entnervter italienischer Lokalmatador mit seinem Mantra M6 raus. Tatsächlich kann er sich in blubbernd schwacher Thermik halten. Kann ich da mithalten? Ich starte im „Survival Mode“ und parke mich mit dem M6 im pulsierenden Mini-Bärtchen ein. Es piepst, aber die Freude über den mageren Höhengewinn währt nicht lange, denn alsbald finde ich mich mit einer Pilotenschar in einem nervenaufreibenden Scharmützel wieder – es staut im Kreisverkehr! Nach knapp zwei Stunden unermüdlichem Kratzen im Pulk und im Duett mit dem M6 war eines klar: Der 2-Leiner punktet auch in schwacher Thermik. So, aber jetzt der Reihe nach:

Der schnittige Flügel vermittelt einen hohen Kappeninnendruck und viel Eigenspannung, er wirkt dadurch in der Luft ruhig und vertrauensenerweckend. Trotzdem empfinde ich seine Kappencharakteristik nicht zu hart, vielmehr als eine gelungene Mischung aus Dämpfung und Sensibilität in der Thermik.

Die Werkseinstellung der Bremsen erscheint mir eine Spur zu lang, falls man viel halbgewickelt fliegt, jedoch vertretbar. Der Steuerdruck

im Arbeitsbereich ist angenehm niedrig, steigt linear an und nimmt auch kurz vor dem Stallpunkt kaum merklich zu. Mit seinem kurzen, knackigen Steuer- bzw. Bremsweg präferiert der spanische Hochleister ganz klar einen direkten, sportlichen Flugstil – herumwürgen oder überbremsen sind nicht sein Ding. Der Stallpunkt selbst kommt früh und fühlt sich – dem Shark-Nose-Charakteristikum entsprechend – etwas schwammig an. Ein besserer Indikator für den Abrisspunkt ist der Außenflügel: Verbiegt sich das Ohr nach hinten, heißt es „freigeben“, dann steht der Stall unmittelbar bevor.

Im Trimmspeed präsentiert sich der hochgestreckte Flügel wunderbar agil und wendig: Exakt und direkt folgt er den Steuerinputs, wie auf Schienen zieht man perfekte Kurvenradien – ein wahrer Genuss! Man hat nicht das Gefühl, unter einem nervösen 2-Leiner zu hängen, die Kappe hat gehörigen Durchzug ohne dabei unruhig zu wirken. Vielmehr vermittelt der Peak 4 – ähnlich dem Peak 3 – im Flug viel Stabilität, auch im Vergleich zum IP6, dessen Kappe etwas weicher, biegsamer und lebendiger ist.

### Thermikhandling

Die IP6-Erfolgsstory beruht einerseits auf dessen Top-Performance, andererseits auch auf seinem legendären Handling. Der Peak 4 setzt hier noch eins drauf: Während der IP6 in turbulenten Bedingungen etwas mehr Führung und Steuerinputs benötigt und einen öfters damit

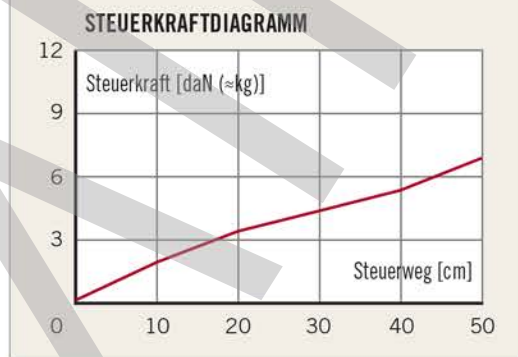
KONSTRUKTION / MATERIALIEN	
<b>Kappe</b>	Neues Flügelprofil, Outline ähnlich dem IP6, sehr ausgeprägte Shark Nose, lange C-Wires, mehrere Querzugsbänder, Miniribs im Achterliek, Tuch: Porcher Skytex 40 9017 mit 40 g, Obersegel E77A, Untersegel E38A
<b>Leinen</b>	Leinensetup: Kevlar-Leinen von Teijin mit einem Querschnitt von 0,5 bis 1,6 mm, allesamt unummantelt
<b>Tragegurt</b>	mit Baby A-Gurt, extrem leichtgängiges Beschleunigungssystem mit hochwertigen Harken-Rollen in schickem, giftgrünem Look, Bremsrolle statt Keramikring

PILOTENANSPRUCH (Anforderung an den Piloten)									
E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC	
Anspruchsvolle Hochleister für XC und Wettkampf. Erforderliche Skills/Erfahrung: Für überaus erfahrene Piloten, die herausragendes Talent und extrem viel Flugpraxis aufweisen. Erforderliche Airtime: ab min. 150 Std./Jahr									

EIGNUNG					
Schulung	Einsteiger	Genusspilot	Erfahrener Pilot	Streckenflieger	Wettkampfpilot

PILOTENKOMMENTAR
Gemäß einem Ausspruch von Humorist Karl Valentin, der da lautet: „Es wurde schon alles gesagt, nur nicht von allen“ fasse ich mich an dieser Stelle kurz: Für kilometerhungrige XC-Cracks führt kaum ein Weg am Peak 4 vorbei. Er überzeugt leistungsmäßig in allen Belangen und ist zudem ein Brückenschläger zur CCC-Klasse. Darüber hinaus begeistert der 2-Leiner auch mit seiner formvollendeten, rassigen – fast möchte man sagen „geilen“ - Outline samt dem dazu passenden Design – ein wahrer Ästhet vom Scheitel (Kappe) bis zur Sohle (Tragegurt) und eine echte Bereicherung in der D-Klasse!

TESTPROTOKOLL	
Startgewicht Testpilot (kg)	99 kg (getestet von 92 - 105 kg)
Flächenbelastung (kg/m <sup>2</sup> )	4,3 kg/m <sup>2</sup> bei 99 kg
Gurtzeug	Skylighter 2, Gin Genie Race 2
Messinstrumente	Flymaster Live/TAS
Beschleunigungsweg (cm)	41
Gewicht Schirm (kg)	5,3 (Herstellerangabe)
V-trimm (km/h)	41
V-max. (km/h)	62-63



beschäftigte, die weicheren Außenflügel stabil zu halten, ist der Peak 4 diesbezüglich einfacher zu manövrieren. Selbst in strammen Bärten genügen wenige Korrekturen. Der Außenflügel des Peak 4 ist – ähnlich dem Peak 3 – stabiler und klappresistenter als beim IP 6. Das hat Vor- und Nachteile: In schwacher Thermik zeigen die stabilen Außenflügel des Peak 4 den Randbereich nicht mehr so exakt an wie beim IP6. Der Peak 4 kann jedoch sehr flach und effizient gedreht werden. Mit nur wenigen Korrekturen bleibt der spurtreue Flügel exakt auf Kurs. Auch enge, flache Kreise in bockiger Luft gelingen sehr gut, da gibt's kein Schieben und Gieren – Exaktheit dominiert das Flugbild.

Der Peak 4 arbeitet in Summe weniger in sich als der IP6, er verwindet sich kaum, während man beim IP6 in ruppigen Bärten schon mal kurzzeitig zum Schlangenbeschwörer wurde. Wettkampf- und XC-Piloten kommen voll auf ihre Kosten, resultiert doch aus einem stressfreien Kurbeln ohne oftmaliges Korrigieren oder Stützen des Flügels ein nicht zu unterschätzender physischer und psychischer Vorteil.

In engen, knackigen Bärten kann der Peak 4 auch mit hoher Schräglage in den zerrissenen Aufwindkern geführt werden. Dann lässt sich die Kappe schon mal zu verstärktem Pitchen hinreißen, ein kurzer Bremsinput genügt jedoch und der willige Flügel folgt auf den Zentimeter. Er teilt in turbulenter Luft auch mal Stöße über die Tragegurte aus, hebt ein wenig, alles in allem hochleistertypisch und im grünen Bereich.

Unterm Strich sind die Steigperformance und das Thermikhandling des Peak 4 hervorragend. Der 2-Leiner vermittelt annähernd so viel Stabilität und Flugkomfort wie der Peak 3 und offeriert dazu eine vergleichbare Performance des IP 6 – ein wahrlich gelungenes Konzept.

### Beschleunigter Flug

Fliegt man den Peak 4 im „Race Mode“ heißt es „Bitte anschnallen!“ Der Niviuk Hochleister ist eine echte Rakete und wohl der schnellste aus der Palette der jüngst gemessenen Serienhochleister. Rasant und spurtreu pflügt er durch den Himmel und zaubert dem Kilometerfresser ein breites Grinsen ins Antlitz. Das famose Gleiten und der gemessene Topspeed sind im wahrsten Sinne „berauschend“: Mit 105 kg belastet konnte ich 63 km/h messen! Auffallend: Im Vollgas dellen sich die mittleren Zellen im Nasenbereich geringfügig ein. Aber selbst wer sich in bewegter Luft mal nur mit Halbgas begnügt, wird mit einem Speed von +50 km/h belohnt! Lange Vollgasstrecken gegen den Wind oder scheinbar unüberwindbare Talquerungen sind mit dem 2-Leiner eine willkommene Herausforderung. Erste Sahn sind dabei der kurze Beschleunigerweg sowie der geringe Pedaldruck. Der 2-Leiner bietet im Schnellflug – ohne aus dem Gas zu steigen – perfekte Kontrolle der Anstellwinkeländerung durch B-Steering, da kommt Wettkampffeeding auf! Vergleichsweise zum IP6 sind die B-Handles etwas höher platziert und einen Tick härter zu ziehen.

### Spaßfaktor und Extremflugverhalten

Ein Hochleister ist kein Acro-Schirm, mit dem Peak 4 können jedoch die gängigen Manöver zügig geflogen werden. Bei flotten Wingover oder satten Spiralen kommt trotz hoher Streckung durchaus ein Spaßfaktor auf. Dabei tragen die stabilen Ohren dazu bei, dass hohe Dynamik bei wenig Stützbremse erzeugt werden kann. Klapper ohne Falteine waren nur schwer zu ziehen und erwartungsgemäß schwierig zu beurteilen. Manchmal schnalzen sie abrupt auf, ein anderes Mal ist die Öffnung angenehm verzögert. Unbeschleunigte Seitenklapper bis 40 % sind überschaubar, die Kappe dreht dabei 90 bis 180 Grad bei mäßigem Vorschießen ab. Eine Tendenz zu Schnalzklaubern ist zwar vorhanden, dagegen ist kaum eine Verhängertendenz feststellbar. Beschleunigte Klapper sind klassentypisch anspruchsvoll, der Flügel dreht flott ab, geht auf die Nase und sollte aktiv gestützt werden. Es gilt zwar als keine neue Erkenntnis, ist jedoch immer wieder beeindruckend, wie Kappenstörungen bei derart unterschiedlichen Geschwindigkeiten wahrgenommen werden: Im Trimmispeed (+40 km/h) vergleichsweise „in Zeitlupe“, bei Halbgas (ca. 50 km/h) „fordernd“, im Topspeed (+60 km/h) generell „anspruchsvoll“. Das muss beherzigen, wer sich den ultimativen Speed-Kick mit dem Peak 4 gibt! Bei Frontklappern ab 50 % Tiefe empfiehlt sich kurzes Anbremsen, um die Öffnung zu beschleunigen. Fullstalls sind vergleichsweise einfach einzuleiten, mit tief gezogenen Bremsen halten, ansonsten pendelt

die Kappe stark um die Hochachse, bei der Ausleitung lange vorfüllen und anschließend komplett freigeben, um mögliche Verhänger zu vermeiden.

### Abstiegshilfen

**Ohren anlegen:** Der separate Baby-A Gurt ermöglicht zwar komfortables Ohrenanlegen, aber es funktioniert nicht zufriedenstellend. Die Außenflügel schlagen gerne, der Peak 4 liegt dabei unruhig in der Luft und die Effizienz ist sehr gering. Niviuk empfiehlt aus diesem Grund stattdessen die „B3-Technik“. Ohren anlegen geschieht über die äußersten B-Leinen. Man greift möglichst weit hoch und zieht so lange nach unten, bis die Flügelenden nach hinten wegnicken. Ein etwas ungewohntes Bild offenbart sich, aber es klappt tatsächlich besser als mit dem Baby-A-Gurt. Der Schirm verliert bei der Einleitung etwas Speed (kippt leicht zurück) und nimmt anschließend wieder Fahrt auf. Wer zusätzlich den Beschleuniger halb oder ganz betätigt, erreicht Sinkwerte von rund 4 m/s. Richtungskorrekturen können wiederum über Gewichtsverlagerung erfolgen.

**Steilspirale:** Mit viel Punch und Dynamik geht der Peak 4 willig in die Steilspirale und erzeugt bei Sinkwerten jenseits der 10-m/s-

Marke hohe G-Kräfte. In der Rotation liegt der Flügel solide und stets gut kontrollierbar in der Luft. Die Ausleitung sollte vorrausschauend erfolgen, dreht doch der durchzugsstarke Flügel flott nach. Letztendlich für den schnellen Notabstieg durchaus geeignet, wer jedoch hohe G-Belastungen schlecht verträgt, sollte ein Anti-G-System in Betracht ziehen.

**B-Stall:** Nicht möglich.

### Fazit

Mit dem Peak 4 hat Niviuk quasi einen Brückenschläger zwischen dem Vorgänger Peak 3 und einem ehemaligen Wettkampfschirm, dem Icepeak 6, generiert und damit gleich zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen: Erstens begeistert der Serienhochleister mit den bekannten Attributen des IP6, die da lauten: enormer, perfekt kontrollierbarer Topspeed, hohe Stabilität, tolles Handling, herausragende Gleitleistung. Wie bei einem Formel-1-Auto hat der Pilot stets das latente Bedürfnis ins Gas zu steigen, der leichtgängige Beschleuniger lädt dazu ein. Im Vollgas von deutlich über 60 km/h geht richtig die Post ab! Scheinbar endlose Talquerungen schmelzen dann wie Butter in der Sonne. Oder man begnügt sich bei unangenehmen Gegenwind-Passagen in ruppiger Luft mal

„nur“ mit Halbgas, brettet aber immer noch mit +50 km/h Airspeed dahin! Der 2-Leiner ist prädestiniert für Rekordflüge, wo sein enormes Streckenpotential kompromisslos ausgeschöpft werden kann. Zweitens offeriert er trotz seiner hohen Streckung auch eine beachtliche Portion „Flugkomfort“, ähnlich dem Peak 3. Verantwortlich dafür sind seine präzise Steuercharakteristik, ein ausgewogenes Handling über alle Flugachsen sowie eine hervorragend abgestimmte Kappenspannung. Klar ist ein 2-Leiner kein „Hands-off“-Gerät, sondern verlangt speziell im Grenzbereich jenseits der 60-km/h-Marke sehr erfahrene, blitzschnelle Pilotenhände. Überrascht hat auch, dass der genial konstruierte Flügel ein sehr breitgefächertes Startgewicht toleriert: Mit rund 95 kg Startgewicht in der Größe 23 ist das Thermik-Handling auch in harzigen Bedingungen durchaus noch überzeugend, vollbeladen mit 105 kg hat der Flügel richtig Dampf, kann aber nach wie vor mit anständiger Steigperformance punkten. Kein Wunder, sein Flugrepertoire ist groß: Ob flach drehen in schwacher Thermik oder steil zirkeln in Hammerbärten, der Peak 4 beherrscht beides. Das große Startgewichtsfenster begünstigt letztendlich auch den wechselweisen Einsatz unterschiedlich schwerer Equipments (z.B. Race-Gurtzeug und Leicht-Gurtzeug). ■



1. Loops-Ummantelungen bei den Stammleinen im Schäkelbereich sorgen für zusätzliche Verstärkung, gut zu sehen auch der Baby-A-Gurt.
2. Wie erwartet: extrem ausgeprägte Shark Nose. Neu: leicht adaptiertes IP6-Profil und neuer Segel-schnitt.
3. Zweileiner-typisch überschaubarer Tragegurt.
4. Harken-Rollen am schmalen Tragegurt.
5. Kleine Dreiecke aus Mylar verstärken zusätzlich zu den Stäbchen.





Auch in schwacher Thermik mit flachen Kreisen besticht der Peak 4 durch hervorragendes Steigverhalten ...

KURZBEWERTUNG		
MATERIAL UND VERARBEITUNG	<b>Material</b> ★★★★★	Mix aus innovativen und bewährten Materialien an der Kappe (Nitinol-Stäbchen, Porcher Skytex), hochwertiger Tragegurt, ausgeklügelter Leinenmix
	<b>Verarbeitung</b> ★★★★★	wie gewohnt hochwertige, saubere und aufwändige Verarbeitung
START-EIGENSCHAFTEN	<b>Vorwärtsstart</b> ★★★★	leicht angespitzt auslegen, kommt in der Regel schön mittig hoch, dank der geteilten A-Gurte ein zuverlässiger und komfortabler Starter, Kappe füllt sich gleichmäßig und steigt spurtreu hoch, muss am Zenit dosiert abgebremst werden, bei mäßigen Windverhältnissen etwas mehr Impuls und Führung empfehlenswert
	<b>Rückwärtsstart</b> ★★★★★	kann auch bei Nullwind oder aus einer Schräglage zuverlässig hochgeführt werden, bei Starkwind sehr manierlich: kein Ohrenschielen, kaum unangenehmes Aushebeln, Überschießen oder Ausbrechen
FLUGVERHALTEN	<b>Agilität</b> ★★★★★	wendig und rollfreudig, mit viel Punch und Dynamik, im Pitch manchmal fordernd, aber durchaus limitiert
	<b>Steuerverhalten</b> ★★★★	geringer Steuerdruck, sehr spurtreu, kurzer Steuerweg, früher Stallpunkt, sehr exakt zu zentrieren, kann flach, aber auch steil gekurvt werden, benötigt wenig Korrekturen
	<b>Klappverhalten</b> ★★★★	sehr stabil, klappt lange nicht, Außenflügel mit hohem Innendruck, Tendenz zu Schnalzklafter, kaum Verhängerneigung
ABSTIEGSHILFEN	<b>Beschleuniger</b> ★★★★	stabil und sehr spurtreu, kurzer Beschleunigungsweg sowie geringer Pedaldruck, famoser Topspeed mit 63 km/h, die mittleren Zellen im Nasenbereich dellen dabei etwas ein, perfekte Kontrolle und Anstellwinkeländerung durch effizientes B-Steering
	<b>Ohrenanlegen</b> ★★★	mit separatem Baby-A-Gurt nicht empfehlenswert, stattdessen B3-Technik, Ein- und Ausleitung ungewohnt, wenig effizient
	<b>B-Stall</b>	konstruktionsbedingt nicht möglich
	<b>Steilspirale</b> ★★★★	geht mit viel Dampf und Dynamik willig in die Steilspirale, hohe G-Kräfte, Anti-G-System überlegenswert, in der Rotation solide und stets gut zu kontrollieren, erfordert aktive Ausleitung infolge starkem Nachdrehen
<b>Eignung</b>		XC- und Wettkampfpiloten mit 120-150 h Airtime p.a., Priorität liegt bei hohem Topspeed und überdurchschnittlichem Gleiten, ist ein Brückenschläger zur CCC-Klasse
<b>Wertung</b>		★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★★ sehr gut ★★★★★★ ausgezeichnet



## NIVIUK PEAK 4

Aufgrund der Gleitleistung und des hohen Geschwindigkeitspotentials ist der Peak 4 für große Talquerungen prädestiniert ...