

Typisch UP: Nach hinten geschwungener Außenflügel, unterstützt durch das tolle Design



# UP KIBO<sup>2</sup>



Der Erfolg gab dem Mid-B-Konzept Kibo Recht. Drei Jahre nach dem ersten Allrounder folgt nun seine zweite Auflage.

von Franz Altmann

Fotos: Franz Altmann, Norbert Aprissnig



**D**er Kibo war ursprünglich aus einem Prototypen, an dem neue Designfeatures ausprobiert wurden, „zufällig“ entstanden. Die Testpiloten befanden, dass der Flügel zu gut flog, um in die Tonne geklopft zu werden, nur weil er weder Low noch High B war. Das Projekt Kibo war geboren – und es war erfolgreicher als gedacht! Die Intermediateklasse deckt mittlerweile ein so großes Spektrum ab, dass viele Hersteller dazu übergehen, drei Modelle anzubieten – so auch UP.

„Als der erste Kibo auf dem Markt war, sammeln wir das Feedback der Piloten, um Ansatzpunkte für den Nachfolger zu haben,“ erläutert der Designer František Pavloušek. „Das Feedback war so positiv, dass die Entscheidung schon bald feststand: Wir würden den Kibo2 überarbeiten und in Details verbessern, nicht grundlegend verändern.“ Ein erfolgreiches Projekt, wie den Kibo, verlasse man nicht, so Pavloušek.

Die Arbeit am Kibo<sup>2</sup> habe sich dann aber dennoch gezogen und sechs bis sieben Prototypen gefordert, an denen wie immer viel herumexperimentiert wurde. Dabei hätten sich eine Reihe von kleineren Änderungen (Crossports, Außenflügelform, Leinensetup), aber auch ein paar größere Änderungen (negatives 3D-Shaping) ergeben.

#### KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

Wie viele andere Hersteller hat auch UP die Zellenanzahl etwas angehoben, von ehemals 49 auf nunmehr 53 Stück. Die erhöhte „Auflö-

sung“ bringt ganz einfach das erforderliche Plus an Leistung und Rigidität, um sich am Markt zu behaupten und abzusetzen. Gleichzeitig verliert der Kibo<sup>2</sup> etwas an Fläche und projizierter Streckung, was aus der etwas höheren Krümmung bzw. dem abgeänderten Außenflügel hervorgeht. Und während sich bei den Gesamtleinenmetern nicht viel ändert, so ist der Kibo<sup>2</sup> doch „einen Zacken“ leichter als sein Vorgänger – trotz der vergleichsweise schweren Tücher, die zum Einsatz kommen. Wie schon beim Vorgänger ist der Kibo eher konservativ dickhäutig bespannt: am Obersegel mit Skytex 38, das Untersegel ist Dokdo 30 DMF, die Rippen Skytex 40 Hard und Dokdo 30.

Die Gewichtsbereiche der vier Größen fallen etwas unüblich aus, wie man an den beiden „mittleren Größen“ sieht: Der SM reicht von 75–95 kg, der M von 85–110 kg. Das rührt daher, dass man die Schirme getrost auch in der Mitte ihrer Gewichtsbereiche fliegen kann und sollte, wie Pavloušek erklärt. Besonders Aufsteiger in die B-Klasse sollten sich eher an der Mitte des Gewichtsbereiches orientieren, das obere Ende sei erfahreneren Piloten vorbehalten.

Das dennoch erfreulich reduzierte Gewicht sei vor allem auf das überarbeitete Innenleben, respektive auf eine neu berechnete Anordnung und Größe der Crossports zurückzuführen. Mit 4,5 kg in Größe SM ist der Kibo<sup>2</sup> trotz seiner üppigen Hüllen im Grunde ein Semilight-Produkt.

Die Kappe besitzt eine dezente Shark Nose, die jedoch nur jeweils ein Stäbchen eingearbeitet hat. Dieses sei laut Hersteller sehr knickun-

empfindlich und „wächst“ vom Außenflügel zur Schirmmitte in Länge und Durchmesser. Ganz generell ist die Eintrittskante extrem solide ausgeführt: Die Loops sind jeweils auf mylarähnlichem Material angebracht, welche die Kräfte ins Segel verteilen. Der Kibo<sup>2</sup> besitzt drei 3D-Nähte pro Zelle, deren jeweils unterste nicht wie üblich Stoff in der Zellmitte addiert, sondern negativ gebauht ist und damit Stoff herausnimmt. Dieses von František Pavloušek entwickelte „negative 3D-Shaping“ verhindere jene Dellen, die vor allem bei höheren Geschwindigkeiten entstehen und wurde mittlerweile auch von Mac Para implementiert. Die Eintrittsöffnungen sind halbrund ausgeführt, fein gesäumt und wie der Rest des Flügels äußerst sauber verarbeitet. An der Hinterkante besitzt der Kibo<sup>2</sup> sowohl Miniribs als auch ein Bremsenraffsystem, welches die Hinterkante bei Bremseninsatz effizient strafft.

Das Leinensetup besteht aus jeweils drei A-, drei B- (+1 Stabilo) sowie drei C-Stammleinen, die in unummantelte rote Mittelgalerien und Galerien übergehen. Etwas irritierend ist eingangs, dass die äußere, separat aufgehängte A3-Stammleine nicht rot, sondern grün ausfällt (Leine + Gurt). Das unterstreicht, dass zum Aufziehen nur die inneren roten A-Leinen verwendet werden sollten.

Die Tragegurte sind schlank, aber steif, besitzen große kugelgelagerte Ronstan-Beschleunigerrollen und wirken mit der ebenfalls separat aufgehängten C3-Stammleine vielleicht einen Tick überladen, wiewohl die Systematik durchaus zu Ende gedacht ist, wie sich im Flug zeigt.

| TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN) |  |         |         |         |
|--------------------------------------|--|---------|---------|---------|
| Hersteller/Vertrieb                  | UP International GmbH<br>Kreuzeckbahnstraße 7, D-82467 Garmisch-Partenkirchen<br>Tel.: +49 (0) 8821/73099-0, info@up-paragliders.com,<br>www.up-europe.com |         |         |         |
| Produktion                           | Aeroman China  |         |         |         |
| Konstrukteur                         | František Pavloušek  |         |         |         |
| Testpiloten                          | Michal Snejberg, Jiri Dlask, František Pavloušek   |         |         |         |
| Größen                               | S  | SM      | M       | L       |
| Zellenanzahl                         | 53   | 53      | 53      | 53      |
| Startgewicht (kg)                    | 65–85  | 75–95   | 85–110  | 100–130 |
| Fläche ausgelegt (m²)                | 21,9   | 24,4    | 26,4    | 28,1    |
| Fläche projiziert (m²)               | 18,6   | 20,7    | 22,5    | 23,9    |
| Spannweite ausgelegt (m)             | 11,2   | 11,8    | 12,3    | 12,7    |
| Spannweite projiziert (m)            | 8,9  | 9,4     | 9,8     | 10,1    |
| Streckung ausgelegt                  | 5,7  | 5,7     | 5,7     | 5,7     |
| Streckung projiziert                 | 4,3  | 4,3     | 4,3     | 4,3     |
| Kappengewicht (kg)                   | 4,2  | 4,5     | 4,8     | 5,1     |
| Gesamtleinenlänge (m)                | 253  | 269     | 280     | 290     |
| Preis inkl. Mwst. (€)                | 3.790,-  | 3.790,- | 3.790,- | 3.790,- |
| Gütesiegel LTF/EN                    | i.B.   | B       | B       | B       |
| Lieferumfang                         | Ergonomischer Rucksack, Innenpacksack, Kompressionsband,<br>UP-Geschenk und -Aufkleber   |         |         |         |



In Details verbessert statt neu erfunden. Der Kibo<sup>2</sup> ist die logische Weiterentwicklung des erfolgreichen Vorgängers ... und fliegt sich sehr ähnlich.



Shark Nose, Miniribs, positives und negatives 3D-Shaping, halbrunde Eintrittsöffnungen und ein durchgehendes Spannband im hinteren Teil des Profils: So einfach der Flügel fliegt, so komplex ist seine Konstruktion.

## START

Der Kibo<sup>2</sup> verlangt beim Aufziehen einen deutlichen und vor allem konstanten Impuls. Das ist etwas ungewohnt, die neuen Schirme springen zumeist regelrecht hoch. Nach etwas Eingewöhnung kann man sich aber gut daran gewöhnen: Entweder mit kräftigem, konstanten Zug an den rot eingefärbten, inneren A-Gurten, oder aber man nimmt den grün eingefärbten, separat aufgehängten A3-Gurt mit. Dann sollte der Schirm allerdings deutlich bogen- oder pfeilförmig ausgelegt sein, damit beim Aufziehen nicht zuerst die Ohren hochkommen. Ist die Kappe mal über dem Kopf, so nimmt sie gut Fahrt auf, durch den geringen Leerlauf der Bremsen hat man den Flügel auch sogleich gut in der Hand. Bei Starkwind ist jene „gemächliche“ Charakteristik durchaus angenehm, da der Schirm sich langsam und ohne auszubrechen oder zu überschießen über den Piloten bewegt. Generell zeigt sich der Kibo<sup>2</sup> bereits am Startplatz spurtreu und will in ebenjene Richtung starten, in die er aufgezo-gen wurde. Das gestaltet den Start insgesamt einfach und vorhersehbar, sofern man den Druck an den Gurten nicht vergisst.

## FLUGVERHALTEN

Die ersten Flüge absolviere ich Anfang Juli am Bischling im Salzburger Land. Die Bedingungen sind stark und turbulent, abends sogar giftig, als der Nordwind durchbricht. Weitere Flüge folgen im Heimatfluggebiet Ternberg (Oberösterreich) bei moderaten Bedingungen. Am 23. Juli ergibt sich spontan ein kleiner vereinhaltstündiger XC-Flug im Zuge eines

Hike & Fly am Hochlecken. Da mein „Taxi“ bereits frühmorgens heimfahren möchte, sehe ich mich gezwungen, die Heimreise in der Luft zu absolvieren. Das Ergebnis ist dann nicht weniger als der schönste Flug des Jahres – und der perfekte Testflug!

Nach einem Startplatzwechsel vom Hochlecken auf den Brunnkogel sehen die Bedingungen optimal aus: überall Thermikwolken mit guter Basis über 2.000 m.

Der Kibo<sup>2</sup> liefert auch hier einen spurtreuen, sicheren Start.

In der Luft stellt sich sofort wieder das Vertrauen erweckende Gefühl ein, das mich bereits bei den ersten Flügen ereilt hatte: Der Flügel liegt außergewöhnlich ruhig in der Luft und vermittelt ein sattes Fluggefühl, das von hoher Spurtreue zusätzlich geprägt ist. Trotz der maximalen Beladung von 95 kg ist der Kibo<sup>2</sup> das genaue Gegenteil von spritzig: Er bewegt sich gemächlich, pitcht so gut wie nie und giert auch nicht. Gleichzeitig nimmt er Steuerbefehle gut an, wehrt sich nicht gegen Kurvenwechsel, wendet und dreht verlässlich und lässt mich den Hang problemlos nach Bärten abgrasen. Dabei kommt dem Kibo<sup>2</sup> seine hohe Spurtreue sehr entgegen, die auch in durchmischter und windversetzter Luft kaum seitlich versetzt.

Nun ist etwas Feingefühl gefragt, um am Nordhang rasch einen Bart zu finden. Hier muss man den Kibo<sup>2</sup> ganz einfach etwas kennen – Feedback kommt maximal via der Tragegurte durch einseitiges Hebeln beim Piloten an, den Rest der Unruhe bügelt der Flügel ganz einfach raus. Seitlicher Versatz oder Bremsdruckvariationen sind dem Kibo<sup>2</sup> fremd, was die

Thermiksuche und das Einfädeln nicht immer ganz einfach machen. Wer den Flügel etwas eingeflogen hat und ein Vario besitzt, wird aber auch in schwacher Thermik effizient aufdrehen. Der Bart zieht knapp am Relief sanft über den Gipfel. Ich lasse mich entsprechend versetzen und kann schon bald an die Basis andocken. Beim Kurbeln fällt abermals auf, wie einfach sich der Kibo<sup>2</sup> auf die Seite legen und in den Bart setzen lässt. Trotz des steten Aufrichtemoments, das er zweifelsohne besitzt, lässt er sich erfreulich schwungvoll und wendig drehen.

Wie schon bei anderen UP-Modellen zeigt sich beim Kurbeln in windversetzten Bärten, dass der Pilot das Anluven nicht vergessen darf, da sich der Flügel gerne mit dem Wind versetzen lässt. Dazu muss ich immer wieder etwas gegen den Wind aufrichten, um nicht aus dem Bart geschoben zu werden.

In starker Thermik besitzt der Flügel eine eigene Charakteristik, die ich mir erst nach einigen Flugstunden erarbeitet hatte. Prinzipiell will die Kappe am liebsten geradeausfliegen. Beim Eindrehen in starke Aufwinde benötigt der Flügel etwas Schwung, respektive einen kurzen Moment, sich zu sammeln. Einen Haken will der Kibo<sup>2</sup> nicht schlagen, vielmehr möchte er bedacht und flach in größeren Kreisen zirkeln. Um enge Kerne auszdrehen, muss der Pilot schon mal etwas tiefer in die Eisen greifen, da der schöne Flügel viel lieber flach und steig-effizient seine Runden dreht. Wie bei vielen Schirmen hilft es, den Kibo<sup>2</sup> in stärkeres Steigen erst mal einfahren zu lassen und kurz abzuwarten, bis er richtig zieht, ehe man mit einem beherzten Impuls die Kurve einleitet. Generell

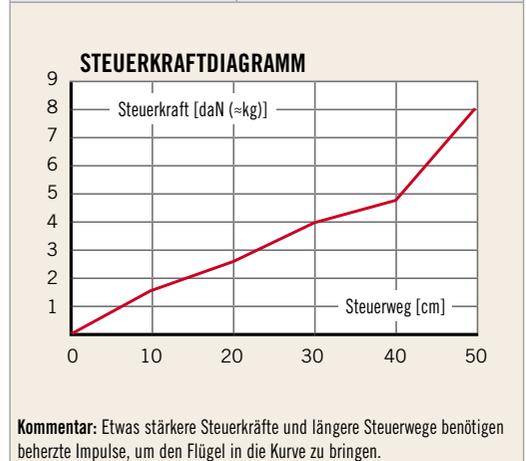
| KONSTRUKTION/MATERIALIEN |   |
|--------------------------|---|
| <b>Kappe</b>             | Obersegel: Porcher Skytex 38 Universal<br>Rippen: Porcher Skytex 40 Hard/Dominico DOKDO 30 DMF (WR)<br>Untersegel: Dominico DOKDO 30 DMF (WR)   |
| <b>Leinen</b>            | Galerien: Liros DC120 (Dyneema unummantelt),<br>Edelrid 8000U-130/090/070 (Aramid unummantelt)<br>Mittelgalerien: Edelrid 8000U-130 (Aramid unummantelt)<br>Stammleinen: Edelrid 7950-200/150 (Dyneema ummantelt)<br>Bremsen: Cousin 989-2,1 (Dyneema ummantelt),<br>Edelrid 8000U-130 (Aramid unummantelt) |
| <b>Tragegurt</b>         | Etwas komplex aufgebaut, keine C-Steering-Griffe; jede Größe besitzt einen individuellen Tragegurt  |

| EIGNUNG  |            |             |                  |                 |                |
|----------|------------|-------------|------------------|-----------------|----------------|
|          |            |             |                  |                 |                |
| Schulung | Einsteiger | Genusspilot | Erfahrener Pilot | Streckenflieger | Wettkampfpilot |

| PILOTENANSPRUCH<br>(ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)  |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
|--|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| E1   | E2 | i1 | i2 | S1 | S2 | H1 | H2 | CC |  |
| i1: Basis Intermediates: Hohe Sicherheit und ausreichend Leistung für Thermik und erste Streckenflüge. Keine versteckten Macken, gute und ehrliche Sicherheitsreserven. Ein Gleitschirm fürs Leben!<br>Erforderliche Skills/Erfahrung: Gelegenheitspiloten, Genusspiloten und Wenigflieger; mit Einschränkungen Erstschild nach der Schulung; Grundverständnis für die Materie, sicheres Starten, Thermikfliegen, Soaren und Landen, ohne sich selbst und andere zu gefährden. Erforderliche Airtime: Ab min. 30 Std./Jahr |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| PILOTENKOMMENTAR   |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| Der Kibo <sup>2</sup> ist für mich eine „Liebe auf den 2ten“ Blick. Vom etwas apathischen Startverhalten abgesehen fliegt er sich so einfach wie kurzweilig.   |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| <b>Was uns gefiel:</b> Die hohe Spurtreue, das Handling, das Extremflugverhalten.  |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| <b>Was anders ist:</b> Das Handling und die Stabilität wurden verbessert. Außerdem ist er leichter.  |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| <b>Was uns fehlt:</b> Wenn man nörgeln möchte: eventuell eine Version mit unummantelten Leinen und ein paar km/h Endspeed.   |    |    |    |    |    |    |    |    |  |

## UP KIBO<sup>2</sup>

| TESTPROTOKOLL                         |                                     |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Startgewicht Testpilot (kg)           | 93                                  |
| Flächenbelastung (kg/m <sup>2</sup> ) | 3,8                                 |
| Gurtzeug                              | Advance Lightness 2, Sky Skylight 2 |
| Messinstrumente                       | Flymaster Live SD, Skytraxx 2.0     |
| Beschleunigungsweg (cm)               | 37                                  |
| Gewicht Schirm (kg)                   | 4,75 (Herstellerangabe 4,5)         |
| Vtrimm (km/h)                         | 37                                  |
| Vmax (km/h)                           | 47-48                               |



möchte der Flügel bei engem Kreisen stets etwas aufstellen, wovon er nur durch konstanten Druck auf der Innenbremse abgehalten werden kann. Trotzdem: Der UP-Intermediate funktioniert tadellos, sodass selbst starke Aufwinde gut verwertet werden können. Vor allem, da sich der Kibo<sup>2</sup> erst in richtig hoher Schräglage ein bisschen zum Graben verleiten lässt. Wer die Außenbremse gezielt mitverwendet, wird immer bei den Obersten mitschwimmen, auch bei maximaler Beladung.

Wir fliegen das Höllengebirge entlang Richtung Osten. Der direkte Vergleich gegen einen Sportklasseschirm lässt mich vermuten, dass ich zwar etwas langsamer unterwegs bin, aber besser gleite. Kann das sein? Generell habe ich den Eindruck gewonnen, dass der Kibo<sup>2</sup> eine für seine Klasse außergewöhnliche Gleitleistung besitzen könnte, allerdings nur unbeschleunigt oder mit wenig Gas. Bereits ab Halbgas macht sich das dicke Profil negativ bemerkbar. Da mich ohnehin niemand hetzt, fliege ich größtenteils unbeschleunigt.

Am Feuerkogel muss ich dann 40 Minuten einparken. Hier ist alles windverblasen, sodass ich immer wieder mühsam gegen den Wind kämpfen und neu einfädeln muss, während mich beachtliche Turbulenzen beuteln. Wobei – dabei bleibt es schon, einen Klapper oder Entlaster erlebe ich nicht. Der Schirm stößt abwechselnd rechts und links über die Gurte und wabbelt etwas in sich – that's it. Sehr vertrauenswürdig, mein braver (Be)Gleiter!

Das kommt mir auch am nächsten Berg gelegen – hier sind die Turbulenzen derart groß, dass ich flüchte und die Querung über den

Traunsee antrete, diesmal beschleunigt, weil im starken Sinken. Der Beschleunigerdruck ist etwas stärker, was einbeiniges Beschleunigen, wie es im Beinsackgurt üblich ist, auf Dauer doch ein wenig mühsam gestaltet.

Der Tragegurt besitzt je zwei C-Gurte – die äußerste C-Leine ist separat aufgehängt. Beim C-Steering kann man entweder nur die inneren oder alle beiden Gurte verwenden, obwohl ein Kurswechsel durch die hohe Spurtreue und den stärkeren Zug der C-Ebene doch eher einen starken Impuls erfordert. Ansonsten ist das C-Steering praktikabel, besonders im beschleunigten Flug.

Am Erlakogel muss ich nordseitig aufsoaren und klebe dabei knapp am Felsen. Beim Soaren ist der Kibo<sup>2</sup> ohnehin eine Wucht, da er wunderbar satt in der Luft liegt und sich exakt und steigeffizient am Hang wenden lässt. Die High-Arc-Konstruktion kommt dem Kibo<sup>2</sup>



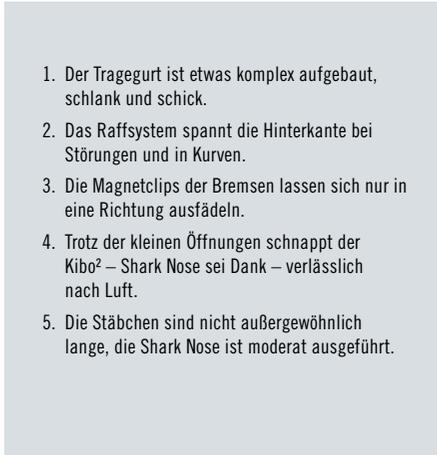
Kugelgelagerte Beschleunigerrollen: So soll es sein!

beim Soaren ebenfalls zugute: Der Flügel packt richtig viel Stoff in den Aufwind und lässt bei engen, schwungvollen Turns, zu denen er durchaus bereit ist, den Boden beinahe mit der Flügelspitze berühren. Hammer!

Über dem Gipfel ist die Thermik leider verblasen, sodass ich nach einiger Zeit aufgeben Süden abfliege. Womit ich nicht gerechnet hatte, ist der Hammerbart, der mich aus dem Lee herauskatapultiert. Mit 5 m/s korkt es mich 500 m höher, wobei ich abermals froh bin, unter einem derart stabilen Schirm zu hängen. Der Bart verlangt enges, aber auch präzises Drehen, da ich wie schon zuvor immer etwas anluven muss, um nicht zu weit ins Lee hinauszukurbeln. Das Sortieren gegen den Wind meistert der Kibo<sup>2</sup> perfekt und mit deutlichem Vortrieb, der durchaus ein Quäntchen Dynamik beweist. Der Kibo<sup>2</sup> beißt sauber und ohne groß nach hinten zu kippen aus dem Lee in den Bart.

Der Weiterflug führt nun über unlandbares Gebiet, wo ich das Glück habe, von einer Wolke zur nächsten gereicht zu werden. Hier, wo das Fliegen einfach ist, sind es die hohe Spurtreue und das effiziente, flache Kurbeln, das mich unter dem Kibo<sup>2</sup> vollkommen entspannt die Aussicht genießen lassen. In schwachem bis mäßigem Steigen dreht der Kibo<sup>2</sup> wie selbstverständlich bereits nach kurzem Bremsimpuls und lässt sich mit der Außenbremse hervorragend flach halten, während man sich mühe- und bedenkenlos zur Basis hochschraubt.

Am finalen Teil des Fluges fliege ich nach einer letzten sanften Thermik, die mich über



1. Der Tragegurt ist etwas komplex aufgebaut, schlank und schick.
2. Das Raffsystem spannt die Hinterkante bei Störungen und in Kurven.
3. Die Magnetclips der Bremsen lassen sich nur in eine Richtung ausfädeln.
4. Trotz der kleinen Öffnungen schnappt der Kibo<sup>2</sup> – Shark Nose sei Dank – verlässlich nach Luft.
5. Die Stäbchen sind nicht außergewöhnlich lange, die Shark Nose ist moderat ausgeführt.

## UP KIBO<sup>2</sup>

2.000 m bringt, gegen den Nordwind ins Flachland hinaus. Hier, wo normal der Wind alle Thermik zerstört, erlebe ich tatsächlich zwei Lowsafes im Flachen. Mittlerweile habe ich gelernt, die wenigen Andeutungen des Flügels als Feedback zu verwerten, mich korrekt versetzen zu lassen, wo es trägt, bis der Bart gefunden ist. Ich bin der Überzeugung, dass der Flügel richtig gut steigt, was für mich eine ganz wesentliche Tugend darstellt.

### Extremflughverhalten

Ich hatte in der Testphase nur einen einzigen echten Klapper – beim zweiten Flug im Lee des nordwindüberspülten Bischling. Hier muss gesagt sein, dass der Flügel ebenso lammfromm reagierte, wie man es sich nur wünschen kann: Die Kappe kommt etwas nach vorne, ein Wegdrehen ist nicht merklich. Die Öffnung erfolgt weich.

Gezogene Klapper in toter Luft sehen ähnlich aus: Der Kibo<sup>2</sup> öffnet die Schirmmitte sehr rasch, den Außenflügel etwas verzögert und weich. Interessant ist, dass der Flügel selbst bei Klappern deutlich über 50 % keine Spur von der Flugrichtung abweicht – seine Spurtreue behält er also selbst noch in Extremsituationen bei. Grandios!

Der Stallpunkt ist sehr tief und kündigt sich durch stark schwellende Steuerkräfte an. Dann

wird der Flügel mit einem Mal weich und kippt von den Spitzen her beginnend weg. Dabei besteht immer noch die Möglichkeit, ihn anfahren zu lassen – richtig weit schießt er nicht vor. Insgesamt liegt das Extremflughverhalten im Low-B-Bereich.

### Spaßfaktor

Der Kibo<sup>2</sup> ist weder spritzig noch quirlig und schon gar kein Acroflügel. Das will er auch nicht sein, seine Qualitäten liegen beim gemütlichen Fliegen, ob mit XC-Ambitionen oder nur zum Genuss. Dennoch besitzt er ein Quantum Dynamik, das man sich zunutze machen kann und sollte. Besonders bei einer Beladung an der Obergrenze ist der Kibo<sup>2</sup> zuweilen durchaus schwungvoll, was beim Kurbeln ebenso nützlich ist wie beim Wingovern. Wer den Takt des Flügels kennt und nicht vor deutlichen Bremsausschlägen scheut, kann wunderschöne ausladende Wingover erfliegen.

### ABSTIEGSHILFEN

#### Steilspirale

Lässt man dem Flügel etwas Zeit, dann kann man eine saubere, dynamische Spirale erfliegen. Die Sinkwerte können dabei auch mal 15 m/s überschreiten, ein Aufrichtemoment ist stets spürbar.

### B-Stall

Der B-Stall wurde nicht getestet.

### Ohren anlegen

Die geteilten A-Gurte lassen kleine Ohren problemlos zu. Das ist besonders für jene Piloten vorteilhaft, die sich an das Manöver herantasten wollen. Auch Big Ears beherrscht der Kibo<sup>2</sup> – dazu müssen die Leinen einfach so hoch wie möglich gegriffen werden.

### FAZIT

Der Kibo<sup>2</sup> ist ein wundervoller XC-Cruiser, der mit hoher Spurtreue, einem satten Fluggefühl, hohen passiven Sicherheitsreserven und astreiner Steigfreude punktet. Wer Abstriche bei der Verspieltheit und Freestyletauglichkeit in Kauf nimmt, erhält einen ebenso braven wie tadellosen Flügel, der für alle anderen Abenteuer mehr als qualifiziert ist.

Die Bezeichnung „Allrounder“, die ihm der Hersteller attestiert, trifft den Nagel auf den Kopf. Dass er dabei auch noch optisch richtig gut aussieht und trotz der vernünftigen Materialien mit 4,5 kg für Freunde des Hike & Fly in Betracht kommt, ist ein willkommener Bonus. Ungeachtet seiner Platzierung in der Mitte der Klasse kann er getrost auch von Aufsteigern in die B-Klasse in Augenschein genommen werden. ■



Foto links:  
Gelebte Gemütlichkeit: Stoisch dreht der wunderschöne Flügel in sanfter Thermik nach oben.

Foto rechts:  
Hohe Stabilität: Klapper und Entlaster sind dem Kibo² fremd.

## KURZBEWERTUNG

|                    |  |  |
|--------------------|--|--|
| STARTEIGENSCHAFTEN | <b>Vorwärtsstart</b><br>★★★★   | Mit beiden A-Gurten (rot + grün) gemächlich und spurtreu, deutlicher Zug an den Gurten vonnöten! |
|                    | <b>Rückwärtsstart</b><br>★★★★  | Kräftiger Impuls notwendig, hohe Spurtreue   |
|                    | <b>Starkwindhandling</b><br>★★★★★  | Sehr überschau- und vorhersehbar   |
| FLUGVERHALTEN      | <b>Agilität/Wendigkeit</b><br>★★★★★  | Mit etwas Nachdruck durchaus wendig und agil   |
|                    | <b>Steuerverhalten</b><br>★★★★★  | Fein abgestimmte Bremse, die Fehler verzeiht und dennoch Spaß macht                              |
|                    | <b>Klappverhalten</b><br>★★★★★   | Äußerst gutmütig   |
|                    | <b>Beschleunigter Flug</b><br>★★★★   | Nicht immens leichtgängig oder effizient, aber doch zweckmäßig und für den XC-Einsatz brauchbar  |
|                    | <b>Dämpfung</b><br>★★★★★   | Ausgeprägte Dämpfung um alle Achsen  |
|                    | <b>Stabilität</b><br>★★★★★   | Außergewöhnlich hohe Stabilität – wohl auch durch die High-Arc-Bauweise                          |
| ABSTIEGSHILFEN     | <b>Ohrenanlegen</b><br>★★★★  | Einfach, aber nur moderate Einklapptiefe   |
|                    | <b>B-Stall</b>   | Der B-Stall wurde nicht getestet.  |
|                    | <b>Steilspirale</b><br>★★★★  | Nach Überwinden des ersten Widerstands sehr einfach und gut fliegbar                             |
| <b>Eignung</b>     | Vom Aufsteiger in die B-Klasse über Hike- & Fly-Enthusiasten bis hin zum sicherheitsbewussten Hausberg- und beginnenden XC-Flieger |  |
| <b>Wertung</b>     | ★ mangelhaft, ★★ durchschnittlich<br>★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet   |  |

