



UP KIBO & LHOTSE



Auf der Suche nach dem perfekten Basisintermediate haben sich bei UP dieses Jahr gleich drei Modelle ergeben: Makalu 4, Kibo und Lhotse. Nach dem hervorragenden Makalu 4 wollten wir natürlich auch die anderen beiden fliegen.

Testpilot & Fotos: Franz Altmann

Beinahe hätte es den Kibo gar nicht gegeben! Der Flügel war ursprünglich ein Nebenprodukt der Makalu 4-Entwicklung. Eine Weiterentwicklung eines Prototypen, der für die Zielgruppe etwas zu anspruchsvoll und fordernd geraten war. Doch der Proto hatte sich bereits in die Herzen der Testpiloten geflogen. Nach ein paar Diskussionen sei man sich einig geworden: Zwischen Makalu und Summit gibt es noch Platz für ein Mid-B-Gerät.

Konstruktion, Materialien & Design

Wer daraus schließt, dass sich Makalu und Kibo ähneln, der täuscht sich. Dabei sind alleine die technischen Daten nicht gänzlich unterschiedlich. Krümmung, Flächengrößen, Gewichtsbereich, Kappengewicht, Gesamtleinenmeter – alles vergleichbar. Und während es nur drei Zellen mehr beim Kibo sind, so sticht doch zumindest die Streckung heraus: 5,7 beim Kibo, im Vergleich zu 5,4 beim Makalu 4. Man muss schon ein wenig näher hinsehen, um die Unterschiede zu erkennen. Allen voran natürlich die Shark Nose, die beim Makalu fehlt – wohingegen die Miniribs auch den kleinen Bruder zieren. Der Kibo besitzt auf der D-Ebene ein (beinahe) durchgehendes Spann-

band, welches dem Makalu fehlt. Die kurzen Spannbänder zur Zugkraftverteilung zwischen der jeweils äußeren Galerieleinen sind gleich. Ein wesentlicher Unterschied ist auch das Leinensetup. Während es am Makalu 4 rein ummantelt ausfällt, besitzt der Kibo in den Galerien unummantelte Leinen, der Lhotse gänzlich unummantelte. Kibo und Lhotse haben je sieben Abspannungen pro Seite auf einer vierte Ebene.

Während der Kibo in Skytex 38 und Dokdo 30 DMF (beide 40 g/m²) gekleidet ist, kommt der Lhotse mit Skytex 32 und 27 aus. Sogar die Rippen sind mit dem 27er Tuch gefertigt – ein Baustein zum Gewicht, das an dieser Stelle mal ins richtige Licht gerückt werden muss: Der Lhotse ist nicht nur leicht, er ist mit 3,3 kg in der Größe M sogar sensationell leicht! So viel Schirm für so wenig Gewicht gibt es abseits von X-Alps-Produkten nicht! Es verwundert nicht, dass alles bis ins kleinste Detail gewichtsoptimiert ist – Leinen und Tragegurte inklusive.

Start

Es sind die unummantelten Leinen, der Tragegurt und natürlich das Gewicht, die den Unterschied im Startverhalten zwischen Kibo und

Lhotse ausmachen. Das durchwegs unummantelte Leinenmaterial aus Dyneema und Aramid am Lhotse muss schon genauer inspiziert werden als die vergleichsweise übersichtlichen und farblich sortierten ummantelten Dyneema-Stammleinen des Kibo. Die geteilten C-Gurte sind am Lhotse reine Bänder, die Bremse wird mit Klett befestigt und geht nicht durch eine Rolle, sondern eine Öse. Es sollte darauf geachtet werden, dass die Bremse mit einem Palstek geknüpft ist – größere Knoten, wie der Spierenstich, können in der Öse hängenbleiben. Diese Unterschiede führen dazu, dass man den Lhotse – einmal zur Blume gerafft – doch gründlich sortieren bzw. einmal teilweise aufziehen sollte, bevor man startet. Im Testzeitraum ergaben sich manchmal einige Knötchen, die in dem Wirrwarr der roten, dünnen Leinen nicht ganz leicht zu entdecken sind. Das, und die doch beachtliche Streckung von 5,7, gestaltet die Startvorbereitungen auf miserablen Hike & Fly-Startplätzen ein wenig delikater als mit simplen Bergschirmen.

Der Start erweist sich mit beiden Kandidaten trotz der ausgeprägten Streckung als relativ einfach. Der Lhotse kommt wegen des leichten Tuchs etwas zügiger, beide stoppen verlässlich

TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)				
Hersteller	UP International GmbH Kreuzeckbahnstraße 7, D-82467 Garmisch-Partenkirchen Tel.: +49 (0) 8821/73099-0, info@up-paragliders.com, www.up-europe.com			
Produktion	Aeroman China			
Konstrukteur	Frantisek Pavlousek			
Testpiloten	Michal Snejberg, Jiri Dlask, Frantisek Pavlousek			
Größen Kibo	S	S/M	M	L
Größen Lhotse	S	M	L	–
Zellenanzahl	49	49	49	49
Startgewicht Kibo (kg)	65–85	75–95	85–110	100–130
Startgewicht Lhotse (kg)	65–85	75–100	85–120	–
Fläche ausgelegt (m ²)	22,9	24,9	27,0	29,2
Fläche projiziert (m ²)	19,2	20,9	22,7	24,3
Spannweite ausgelegt (m)	11,5	12,0	12,5	12,9
Spannweite projiziert (m)	8,9	9,3	9,7	10,1
Streckung ausgelegt	5,7	5,7	5,7	5,7
Streckung projiziert	4,1	4,1	4,1	4,1
Kappengewicht Kibo (kg)	k.A.	k.A.	5,0	k.A.
Kappengewicht Lhotse (kg)	3,0	3,3	3,6	–
Gesamtleinenlänge (m)	256	268	278	289
Vtrimm (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Vmax (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis Kibo (€)	3.590,–	3.590,–	3.590,–	3.590,–
Preis Lhotse (€)	3.890,–	3.890,–	3.890,–	–
Gütesiegel LTF/EN	B	B	B	B
Lieferumfang	Ergonomischer Rucksack, Innenpacksack, Kompressionsband, UP Geschenk + Aufkleber			



UP KIBO/ LHOTSE

Wie Brüder im Wind: Kibo (links) und Lhotse (rechts). Vollwertiger Allrounder vs. High-End-Leichtprodukt.
Foto: Wolfgang Ehn



und hebeln den Piloten auch nicht aus. Die Korrigierbarkeit über die C-Ebene ist gut und merklich besser als beim kleinen Bruder Makalu. Wie für UP üblich besitzen beide eine extrem hohe Spurtreue beim Hochkommen, was bei Starts in heiklem Terrain – Geröll, Waldschneise, Schnee und dgl. – ein Segen ist.

Beide besitzen ab Werk sehr kurz eingestellte Bremsen, die keinen bzw. kaum einen Vorlauf aufweisen. Das führt beim Starten dazu, dass man nicht zu viel an den Bremsen korrigieren sollte, um den Schirm nicht am Hochkommen zu hindern. Beide Bremsen verlängerte ich nach Absprache mit dem Hersteller um 4 cm, was sich beim Starten und Fliegen positiv auswirkte. Für Starkwindstarts empfiehlt sich das Greifen der inneren A-Stammleinen, was ein verzögertes Füllen, Ausbilden der Kappe und weniger impulsives Hochkommen zur Folge hat. Beide Schirme liegen sehr gut in der Hand, sind über die Bremsen sehr reaktionsfreudig und bieten trotz der Streckung ein Startverhalten, das sich im unteren Bereich der B-Klasse ansiedelt. Top!

Flugverhalten

Kurz zur Vorgeschichte: Ich begann meinen Test mit dem Kibo SM (20,9 m² projiziert mit maximaler Beladung von 95 kg). Gleich bei meinem ersten Flug sollte mir ein 106-km-FAL-Dreieck im heimischen Alpenvorland gelingen. Dennoch hatte ich den Verdacht, dass ich mit einer etwas zu kleinen Fläche am Weg gewesen

war. Nach insgesamt ca. neun Flugstunden wechselte ich auf den Lhotse M (21 m² projiziert/94 kg Startgewicht), der mir beim zweiten Flug 70 km gewährte. Am Folgetag griff ich zum Kibo M (22,7 m² projiziert), den ich mit einem schwereren Gurtzeug (102 kg Startgewicht) in knapp sechs Stunden 101 km spazieren flog. Dass die beiden Schirme – Lhotse und Kibo – trotz ihrer sehr ähnlichen Konstruktion doch so unterschiedlich zu fliegen sind, hat mich erstaunt.



Der Leichttragegurt des Kibo im Flug. Gut zu sehen: die gewichtsreduzierte C-Ebene mit Öse und Klett für die Bremse.

Thermikflug

Der Unterschied zwischen Makalu und Kibo/Lhotse liege im Flugstil, wie mir der Designer Frantisek Pavlousek darlegt. Der Makalu sei eine traditionelle „Safety-first“-Konstruktion und als solche perfekt für die Schulung und als Erstschild nach der Schulung geeignet. Der Kibo sei hingegen ein Instrument, um „sicher“ in die B- oder C-Klasse aufzusteigen.

Der Kibo erinnert interessanterweise eher an den Summit XC3 als an den Makalu 4. Bereits die erste Kurve in der Thermik zeigt seinen Charakter: Der Kibo besitzt nur wenig Aufrichtmoment, er bleibt lieber in der vorgegebenen Schräglage und zirkelt wunderbar laufruhig in der Thermik hoch, vollkommen ohne zu hebeln. Dabei reagiert er bei mittelstarken Bremsdrücken relativ exakt auf Feinkorrekturen, was den handlingsverliebten Flieger jauchzen lässt. Obwohl der Kibo kaum zu Nickauschlägen neigt, so kann und will er doch ein bisschen geführt werden. In stärkeren Bärten braucht er schonmal eine forschende Hand, da er um die Hochachse ein wenig zappelig werden kann, insbesondere, wenn man aus dem Bart fällt. Die Korrekturen fallen nicht schwer, insbesondere wenn ein erfahrener Pilot am Steuer sitzt, der beherzt zupackt. Unerfahrenen Piloten könnte es schwerer fallen, uneinheitliche Bärten korrekt zu zentrieren, da sie aus einem beliebigen Repertoire an Schräglagen schöpfen, mitunter ohne es zu wollen. So sollte man beispielsweise beim engen Zentrieren auch immer wieder mal rasch innen freigeben, wenn der

KONSTRUKTION/MATERIALIEN	
Kappe	49-Zeller mit Shark Nose, Miniribs, Streckung 5,9 und doppeltem 3D-Shaping. Kibo aus Skytex 38 am Obersegel und Dokdo 30DMF am Untersegel, Lhotse aus Skytex 32 am Obersegel und 27er am Untersegel und den Rippen
Leinen	Hybrid-Dreileiner mit 102 Aufhängungen. Kibo: Stammleinen Edelrid 7950-200/150 (Dyneema ummantelt), Mittelgalerien Edelrid 8000U-130 (Aramid unummantelt), Galerien Liros DC120 (Dyneema unummantelt), Edelrid 8000U-130/090/070 (Aramid unummantelt) Lhotse: Stammleinen Edelrid 8000U-130 (Aramid unummantelt), Rest wie Kibo
Tragegurt	Kibo: schlanker, funktionaler Tragegurt, der mit großen, kugelgelagerten Ronstan-Rollen ausgestattet ist Lhotse: Gleicher Aufbau, jedoch mit Bändern ab der C-Ebene

EIGNUNG					
Schulung	Einstieger	Kibo		Streckenflieger	Wettkampfpilot
		Genusspilot	Erfahrener Pilot		

Flügel abzutauchen droht – bei erfahrenen Fliegern ohnehin ein Automatismus. Beim Zentrieren ist es – ähnlich wie das beim Summit ist – nicht immer ganz leicht, den Steigkern zu ertasten. Zwar gibt der Kibo Feedback sowohl über die Bremsen als auch über die Tragegurte, doch glättert er „Böller von unten“ und Luftscherungen durch sein gutmütiges Profil weitgehend aus. Das macht es hin und wieder notwendig, ein paar Suchkreise einzulegen, um den Bereich des stärksten Steigens wieder zu finden. Diese Eigenschaft ist weniger ausgeprägt als beim Summit, führt jedoch in gleichem Maße dazu, dass sich der Pilot konzentrieren muss, wenn der Bart mal ausflacht und sich in schwache, versetzte Blasen aufteilt. Immer wieder kam es bei den Testflügen vor, dass ich einen größeren Suchkreis einlegen musste, da ich mit einer schwachen Blase hinter dem Haupt-Bart rausgekurbelt hatte. Das Steigen selbst ist in enger Thermik gut, vor allem da man den Kibo sehr steil in den Bart setzen kann, ohne dass er sich dagegen wehren würde. Außerdem erlaubt der Flügel spontane Richtungsänderungen. In schwachen Aufwinden sollte der Pilot nicht zu eng drehen, da der Kibo dann doch ein bisschen graben kann – mit ein wenig Eingewöhnung kann man den Flügel aber auch in seichter Thermik effizient drehen, ohne irgendwelche Einbußen zu beklagen. Das Graben hat sich übrigens mit der größeren Größe relativiert. Was in schwacher Thermik wieder voll zu tragen kommt, ist die wunderbare Exaktheit, die es dem Piloten spielerisch

PILOTENANSPRUCH (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! Erforderliche Skills/Erfahrung: Gelegenheitspiloten, Genusspiloten und Wenigflieger; mit Einschränkungen Erstschirm 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									
Dass Kibo und Lhotse unterschiedliche Schirme sein sollten, hielt ich ursprünglich für Marketing. Nach vielen Stunden unter beiden Modellen muss ich zugeben, dass doch ein merklicher Unterschied besteht. Einen Favoriten habe ich nicht – der Lhotse ist sensationell leicht und unglaublich feinfühlig, der Kibo umgekehrt in rauher Luft ein wahrer Seelenschmeichler. Ein rundes Paket bieten beide. Wem es auf das letzte Quäntchen Gleiten nicht ankommt, dem möchte ich übrigens den Makalu 4 empfehlen, der mir von allen dreien am besten gefallen hat.									
Was uns gefiel: das unglaublich geringe Gewicht des Lhotse sowie das runde Drehverhalten und satte Fluggefühl des Kibo									
Was anders ist: keine Vorgänger vorhanden									
Was uns fehlt: etwas Speed, um Abstand zum Makalu zu halten, ein klein wenig Biss beim Kibo, etwas mehr Dämpfung beim Lhotse									

einfach erscheinen lässt, da zu drehen, wo es ihm am besten erscheint.

Ein interessanter Unterschied zum Makalu ist die Bremscharakteristik: Der Kibo besitzt im Arbeitsbereich doch ein wenig höhere Bremsdrücke, die beim Nachdrücken fast schon ein wenig hart erscheinen, aber immerhin bis zum Ende raus exakt bleiben. Der Flügel selbst hat zwar nicht zwei gefühlt autarke Flügelhälften



Problemloses Anlegen der Ohren. Damit der Pilot einfach runterkommt, wenn er will – oder muss.

TESTPROTOKOLL	
Startgewicht Testpilot (kg)	94/95 (Leichtgurtzeug) bis 102
Flächenbelastung (kg/m²)	ca. 3,8 (je nach Gurt und Schirmgröße)
Gurtzeug	Sup'Air Strike & Delight 2, Advance Lightness 2
Messinstrumente	Skytraxx 2.0, Flymaster Live
Beschleunigungsweg (cm)	42
Gewicht Schirm (kg)	5,0
Vtrimm (km/h)	38
Vmax (km/h)	49/50

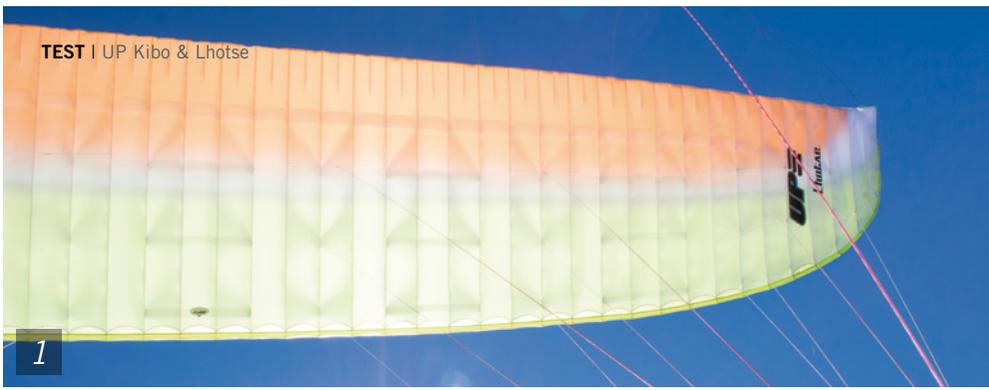
STEUERKRAFTDIAGRAMM

Steuerweg [cm]

Kommentar: lange, progressive Steuerwege, exakte Umsetzung. Nur, wer wirklich viel bremst, kommt in einen schwammigen, starkgängigen Bereich.

wie der Summit, ist aber auch kein einheitlicher Block wie der Makalu. Er kann sich schon mal via der Tragegurte „uneinheitlich äußern“ bzw. „rupfen“, was als Feedback gewertet werden darf. Die Bremsen greifen wie erwähnt ohne Vorlauf, was den Flügel gut in der Hand liegen lässt, Feedback kommt jedoch vermehrt über die Tragegurte. Insgesamt ist der Kibo ein sehr gelungener Thermikflügel, der beim Kurbeln durch seine Exaktheit und seine Drehfreude bei gleichzeitig ausgeprägter Laufruhe große Trümpfe in der Hand hält.

Der Lhotse fühlt sich beim Kurbeln anders an. Er hat zwar prinzipiell alle Eigenschaften vom Kibo, besitzt jedoch etwas mehr Biss, bei gleichzeitig direkterem, sensiblerem Feedback und zackigeren Flugeigenschaften. Das muss einerseits an den dünnen Leinen liegen, andererseits ist es natürlich auch die geringere Massenträgheit, die den Flügel flatter und direkter drehen lassen. In starker Thermik muss das allerdings nicht immer von Vorteil sein: Sicherlich gibt der Lhotse besser Feedback, ist direkter auf der Bremse und kann schneller gedreht werden, er kann sich aber auch mal richtig schütteln und/oder um die Hochachse zappeln. Außerdem kann es den Lhotse doch ein wenig verbiegen, wenn die Kräfte stark an ihm zerren. Insofern ist er die ideale Wahl für alle, die sich vom Kibo mehr Feedback und Leben erwartet hatten. Und natürlich für jene, die in thermisch schwachen Gebieten wohnen, wo Sensibilität weiter oben auf der Prioritätenliste steht, um die



1



1. Gewichtsparen an allen Ecken und Enden. Sogar die Rippen sind aus 27er Skytex gefertigt. Das Gewicht von 3,3 kg in der Größe M ist sensationell!
2. Die Tragegurte im Vergleich – oben Kibo, unten Lhotse.
3. Nur das Leichteste für den Lhotse – entsprechende Vorsicht sollte auf rauhem Terrain gegeben werden, mechanische Belastungen können dem Tuch gefährlich werden.
4. Die Power-Rollen von Ronstan im Closeup. Liebe Konkurrenz: So sollte eigentlich jeder Tragegurt ausgestattet sein. Kosten vielleicht ein paar Euro mehr – bringt aber einen echten Mehrwert für den Piloten!

2

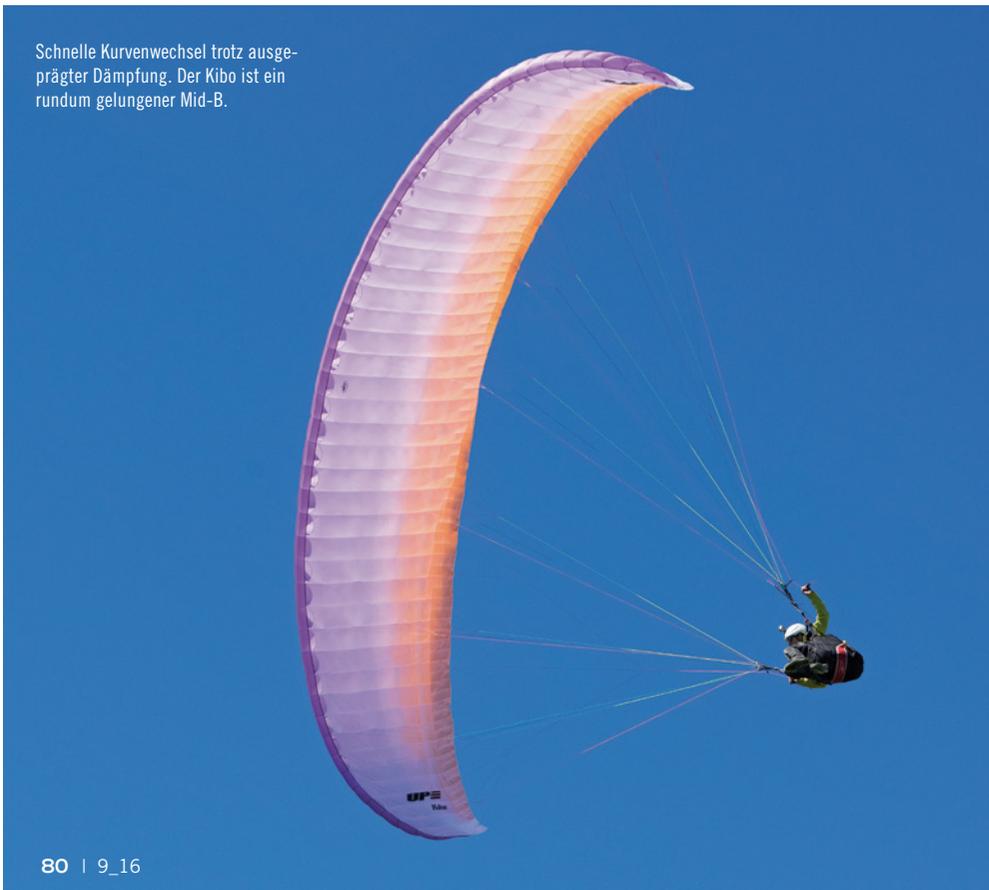


3



4

Schnelle Kurvenwechsel trotz ausgeprägter Dämpfung. Der Kibo ist ein rundum gelungener Mid-B.



zarten Aufwinde perfekt spüren und ausdrehen zu können.

Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Der Kibo ist trotz seiner Wendigkeit und dem fehlenden Aufrichtemoment kein Freestyler. Um hohe Wingover zu fliegen, müssen die Einsätze richtig getimt und der Schwung gekonnt aufgebaut werden. Seiner Exaktheit zum Trotz scheint er doch so etwas wie eine Resistenz gegen ungewöhnliche Fluglagen zu besitzen, der Schwung schwindet flott, die Sollfluglage ist rasch wiederhergestellt.

Der Lhotse geht etwas zackiger ums Eck und liegt direkter in der Hand, zudem baut er den Schwung nicht ganz so schnell ab. Insgesamt ist aber natürlich auch der Lhotse kein Freestyler.

Beschleunigter Flug

Leistungsmäßig geht der Lhotse durch sein sportlicheres Leinensetup besser – ich möchte behaupten, dass er im Vergleich mit gängigen High-B im beschleunigten Flug keinen spürbaren Nachteil hat, vom Topspeed mal abgesehen. Der Kibo hinkt da ein klein wenig hinterher, platziert sich aber dennoch gut im Mittelfeld der B-Klasse, was auch dem Pilotenanspruch entspricht. Interessant ist, dass das C-Steering trotz der geteilten C-Gurte ganz passabel funktioniert, wenn damit Richtungskorrekturen im beschleunigten Flug gemeint sind. Zum Herausbremsen von Pitchbewegungen taugt die Technik – wie bei den meisten Dreileinern – nicht.

Das Speedsystem ist – wie bei UP gewohnt – mit jenen kugelgelagerten Ronstan-Rollen ausgestattet, die es etwas geschmeidiger gestalten. Das ist beim Kibo auch notwendig, ist er doch nicht kraftfrei zu beschleunigen. Während Halbgas über einige Stunden kein Problem ist, kommen bei Vollgas die Waden gehörig zum Einsatz.

Dass die Geschwindigkeiten sowohl im Trim-speed (38 km/h) als auch im Topspeed (49–50 km/h) nicht höher als beim Makalu ausfallen, ist ein wenig enttäuschend. Der wahre Unterschied liege jedoch in bewegter Luft, wie Pavloušek erklärt. Tatsächlich sei der Unterschied in ruhiger Luft marginal bis inexistent – in bewegter Luft würde der Makalu durch seine Dämpfung etwas zurücknicken und im Vergleich zu Kibo und Lhotse an Speed und Gleiten einbüßen.

Extremflughverhalten

Unbeschleunigte Seitenklapper beantwortet der Kibo mit maximal 90 Grad Andrehen und gemächlicher Öffnung. Beschleunigt geht die Drehung schneller vonstatten, doch sind auch kaum mehr als 90 Grad Drehung drin. Bei den Frontklappern kann es ratsam sein, die Öffnung mit einem kurzen Bremsimpuls zu



KURZBEWERTUNG		
STARTEIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★	Etwas bogenförmig schadet nicht, Ohren können je nach Auslegeform entweder schneller hochkommen oder auch mal hereinklappen. Hohe Spurtreue, prinzipiell sehr gutes Startverhalten
	Rückwärtsstart ★★★★	Beherrzt man die Auslegeform ein wenig und achtet man auf die Leinen am Lhotse, so kann wenig schiefgehen.
	Starkwindhandling ★★★★★	Durch die kurzen Vorläufe, die hohe Spurtreue und das gute Ansprechen auf Korrekturen trotz relativ hoher Streckung astrein!
FLUGVERHALTEN	Agilität/Wendigkeit ★★★★	Sehr wenig (Lhotse noch mehr), schnelle Kurswechsel einfach. Behält die Wendigkeit lange, einzig sehr starke Thermik lockt ihn aus der Reserve.
	Steuerverhalten ★★★★★	Gutes Ansprechen (Lhotse sehr direkt) auf Steuerimpulse, homogene Bremsdrücke, exakte Umsetzung
	Klappverhalten ★★★★★	Im Low-B Bereich. Kaum mehr als 90° Drehung zu erreichen, sehr hohe Klappresistenz, auch beschleunigt!
	Beschleunigter Flug ★★★	Eher starke Kräfte, nur mittelmäßiger Speed. C-Steering funktioniert, ist aber durch die separaten Schängel nur für Richtungskorrekturen gut.
	Dämpfung/Stabilität ★★★★★	Kibo: gute Dämpfung, sehr hohe Stabilität Lhotse (★★★): hohe Stabilität aber kaum Dämpfung
ABSTIEGSHILFEN	Ohrenanlegen ★★★★★	Mit separater A-Leine gut durchführbar, Effizienz befriedigend, etwas hoher Druck
	B-Stall	nicht getestet
	Steilspirale ★★★★★	Einfach und unspektakulär, sanfte Ausleitung
Eignung		Kibo: runder Mid-B mit tollem Handling für eine sehr breite Pilotengruppe vom Genusspiloten zum erfahrenen Piloten bis hin zum beginnenden XC-Flieger Lhotse: extrem leichter, feinfühligere XC-Intermediate für Bergfexen und Liebhaber des direkten Feedbacks und Handlings
Wertung		★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★ sehr gut ★★★★★ ausgezeichnet

unterstützen, da die Nase umgeschlagen „kleben bleiben“ kann. In den allermeisten Fällen öffnet der Frontklapper weich und der Kibo fliegt ohne großen Höhenverlust weiter.

Der Fullstall ist – wie die Klapper – nur nach Überwindung großer Kräfte möglich. Die Ohren schlagen nach vorne und können beim Exit kleinräumig verhängen.

Insgesamt liegt das Extremflugverhalten eher im unteren Bereich der B-Klasse.

Der Lhotse verhält sich sehr ähnlich, nur ein wenig schneller. Die Klapper öffnen weich, aber zügig.

Abstiegshilfen

Steilspirale

Durch seine hohe Wendigkeit ist der Kibo sehr einfach in die Spirale zu bewegen. Er bohrt gut weg, besitzt aber auch bei 15 m/s Sinken immer noch ein spürbares Aufrichtemoment. Die Ausleitung selbst ist sanft und einfach.

Ohren anlegen

Mittels der separat angelenkten A3-Stammleinen sind die Ohren einfach angelegt. Selbst in thermischer Luft schlagen sie kaum, die

Effizienz ist mäßig, aber doch besser als bei vielen anderen Schirmen seiner Klasse. Nach Lösen der Leinen öffnen die Ohren selbständig.

B-Stall

Nicht getestet.

Fazit

Obwohl die Konstruktionen von Kibo und Lhotse bis auf die verwendeten Materialien fast ident sind, fliegen sich die beiden doch eher unterschiedlich. Der Kibo ist ein rundum gelungener Mid-B-Schirm und könnte vielleicht sogar tatsächlich als Basisintermediate durchgehen, wenn es nicht schon den Makalugabe. Er hat ein fantastisches Handling – er ist wenig und doch gut gedämpft, reagiert exakt, überfordert aber nicht durch allzu rasche Reaktionen, pitcht und schiebt nicht. Der Kibo liegt vergleichsweise ruhig in der Luft und lässt sich gut führen, einzig starke Thermik lockt ihn aus der Reserve – da kann er sich mal ein wenig schütteln, aber auch dann pitcht er nicht ernsthaft. Ein ehrlicher Schirm für alle, die mal eine Strecke fliegen, dabei aber keine Überraschungen erleben möchten.

Der Lhotse ist gleich und doch ganz anders. In der Luft fühlt sich der Lhotse wie ein Singleskin an – er zeigt alles an, ist außergewöhnlich direkt auf der Bremse, zuckt und zappelt mehr als gewohnt und besitzt insgesamt einen eher nervösen Grundcharakter. Die Kappe bremst sich jedoch immer abrupt ein, womit dieser sensible/nervöse Charakter im Grunde nur Gewohnheitssache ist – der Lhotse beißt nicht! Er wirkt ein wenig dynamischer als der Kibo, hat etwas mehr Biss und kann sich in starker Thermik auch mal ein wenig verbiegen, ist jedoch insgesamt sehr stabil. Die dünnen Leinen und der bessere Punch verleihen ihm ein spürbares Mehr an Leistung.

Im Vergleich zum Kibo sollte der Pilot ein wenig erfahrener sein, um die schnelleren Kappenbewegungen und das Mehr an Feedback und Leistung auch entsprechend ausfliegen zu können. Insofern ist der Lhotse eher bei den i2-Modellen einzureihen.

Letzten Endes muss jedoch abermals darauf hingewiesen werden, wie sensationell leicht und durchdacht die Konstruktion des Lhotse ist. Wer den vollwertigsten, leichtesten B-Schirm sucht – hier ist er! Damit kehrt UP zu ihrem eigentlichen Namen zurück: Ultralight Paragliders. ■