

# UP KIBO X

i2  
INTERMEDIATE

Nach 1 und 2 kommt ... X. Die neueste Iteration der Kibo-Serie ist nicht nur im Detail verbessert, vielmehr bringt der Kibo X 2,5-Hybrid-Technologie ins Mid-B-Segment.

*Fotos: Norbert Aprissnig  
Testpilot: Robert Kubin  
Flugmodels: Robert Kubin,  
Markus Smeykal*

Der Kibo X führt die Baureihe als toller Allrounder in die 2,5-Leiner-Klasse ...

**E**in kleiner Rückblick: UP veröffentlichte 2016 den ersten Kibo, drei Jahre später die zweite Generation. Wie im Testbericht in THERMIK\_1–2/2020 nachzulesen, wurden beim Kibo 2 diverse Detailverbesserungen umgesetzt, die von Piloten des Einsers über die Jahre gesammelt und ausgewertet wurden. Das Ergebnis glänzte mit einem verbesserten Handling, einer höheren Spurtreue und einem optimierten Extremflugverhalten.

THERMIK-Testpilot Franz Altmann sprach von „Liebe auf den 2ten Blick“. Im Fazit des Testberichts ist zu lesen: „Der Kibo 2 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.“

Franta Pavloušek, Chef-Designer von UP, hat mit dem Kibo 2 einen tollen Allrounder abgeliefert, der am Markt gut angenommen wurde. Das war 2019. Fünf Jahre später und es ist an der Zeit für einen neuen Kibo. Doch was soll an einem runden, erprobten und erfolgreichen Konzept denn noch verbessert werden? Nun, Franta wäre nicht Franta, wenn er auf diese Frage nicht eine Antwort hätte. Der Name des neuen Kibo deutet es schon an: Diesmal geht es nicht um Verbesserungen

im Detail und um eine kosmetische Überarbeitung. Das X im Namen („cross“) steht bei UP für hybride Zweileiner und genau ein solcher ist der Kibo X – ein Intermediate mit 2,5-Hybrid-Konstruktion, die in den letzten Jahren hauptsächlich im High-B-Bereich Einzug gehalten hat. UP bringt mit dem Kibo X also die 2,5-Leiner-Technologie in die Mid-B-Klasse. Das klingt interessant!

#### KONSTRUKTION, MATERIALIEN, DESIGN

Ein Blick auf den Leinenplan macht die Intentionen des Konstrukteurs sofort klar. Bei den mittleren beiden Stammleinenebenen (A1, B1, C1, A2, B2, C2) ist der Kibo X ein klassischer Hybriddreileiner. Bei der dritten Stammleinenebene fehlt die C-Ebene komplett, es gibt nur A3 und B3. Bei allen Ebenen bis auf die äußerste B-Aufgabelung gibt es noch eine vierte (Flügelmitte) bzw. dritte (Außenflügel) D- bzw. C-Ebene. Dabei handelt es sich allerdings nur um kurze Stütztopleinen, die nicht bis zu den Stammleinen reichen.

Konstrukteur Franta Pavloušek sieht in der Verwirklichung der 2,5-Leiner im Mid-B-Bereich (Kibo X, Lhotse X) nur Vorteile. Dabei erwähnt er drei Aspekte: Leistung, Handling und sogar Sicherheit! In all diesen Bereichen hat sich – laut Pavloušek – die 2,5-Leinerversion gegenüber klassischen Dreileinerprototypen durchgesetzt, wodurch es nur logisch erscheint, dass UP auch in diesem Segment (Mid B) auf dieses Konzept setzt.

Apropos Lothse: Der Lhotse X wird mehr oder weniger als leichter Kibo X gehandelt, die tech-

nischen Daten stimmen bis auf geringfügige Abweichung überein.

Doch bleiben wir noch kurz bei den Leinen: Vom Leinenlayout findet man einen Mix aus Aufhängungen mit Zwischengalerieebene (C-Ebene) und ohne Zwischengalerieebene (A-, B-Ebene).

Vom Leinenmaterial her ist der Kibo X ein Mix aus ummantelten und unummantelten Leinen, letztere kommen bei den Topleinen zum Einsatz und stammen von Edelrid (Kevlar, 8000U).

Stamm- und Zwischengalerieleinen sind aus Dyneema (7950-Serie von Edelrid und Liros DC). Die Bremsleinen sind wie die Topleinen unummantelt ausgeführt und stammen wieder von Edelrid (8000U).

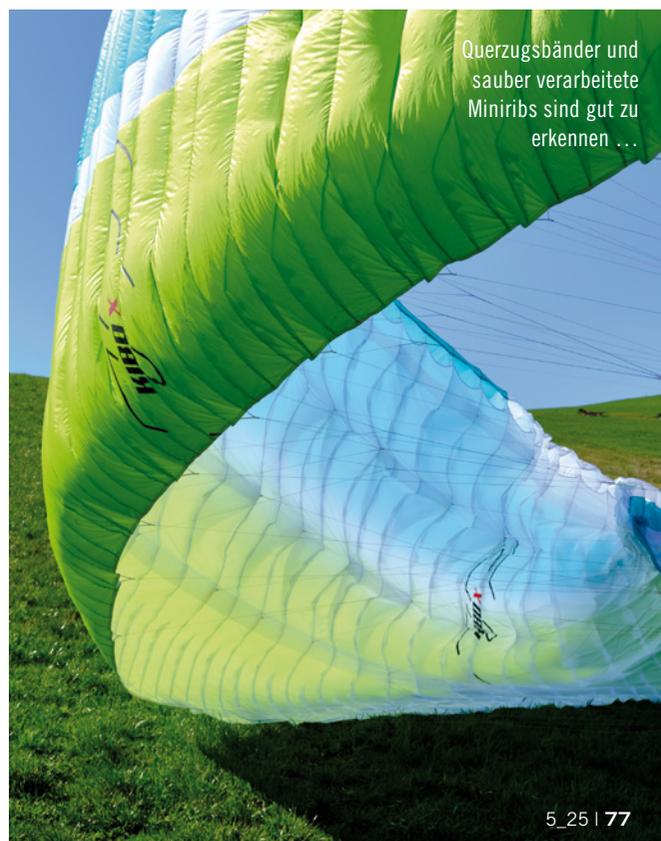
Die Kappe zeigt übliche Konstruktionsmerkmale der Intermediate-Klasse: mehrfaches 3D-Shaping, um die Profilmasse und das anschließende Obersegel möglichst faltenfrei zu bekommen. In diesem Bereich sorgen auch sich überkreuzende Stäbchen für eine moderate Shark Nose in der Eintrittskante. Am Obersegel ziehen die Stäbchen für diese Klasse relativ weit nach hinten.

Im Segelinneren sieht man im Gegenlicht einige kurze und auch durchgehende Spannbänder verarbeitet, die zur Kappenstabilität beitragen sollen.

Im Achterliekbereich sind Miniribs verbaut, deren Nähte zur nächsten Rippe ziehen und die dadurch wunderschön innen vernäht sind. Vom Material her wird im Kibo vor allem Dominico 30D verbaut, nur die Rippen sind aus Porcher Skytex 40 (hard).

#### TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

<b>Hersteller</b>	Ultralite Products – UP International GmbH Kreuzeckbahnstraße 7, D-82467 Garmisch-Partenkirchen info@up-paragliders.com, www.up-paragliders.com				
<b>Vertrieb</b>	David Jung, Verkauf über Flugschulen/Händler				
<b>Produktion</b>	China				
<b>Konstrukteur(e)</b>	František Pavloušek				
<b>Testpilot(en)</b>	František Pavloušek, Michal Šneiberg, Jirka Dlask, Jaromír Mašek				
<b>Größen</b>	XS	S	S/M	M	L
<b>Zellenanzahl</b>	51	51	51	51	51
<b>Startgewicht (kg)</b>	60–78	70–90	80–103	90–115	105–130
<b>Fläche ausgelegt (m²)</b>	20,4	22,3	24,3	26,1	27,8
<b>Fläche projiziert (m²)</b>	17,4	19,2	20,9	22,4	23,9
<b>Spannweite ausgelegt (m)</b>	10,7	11,2	11,7	12,2	12,5
<b>Spannweite projiziert (m)</b>	8,7	9,1	9,6	9,9	10,2
<b>Streckung ausgelegt</b>	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6
<b>Streckung projiziert</b>	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4
<b>Kappengewicht (kg)</b>	4,0	4,2	4,5	4,8	5,1
<b>Gesamtleinenlänge (m)</b>	238	250	261	270	279
<b>Preis inkl. MwSt. (€)</b>	4.190,-	4.190,-	4.190,-	4.190,-	4.190,-
<b>Gütesiegel LTF/EN</b>	B	B	B	B	B
<b>Lieferumfang</b>	Flex Bag, Riser Bag, Reparaturkit, Kompressionsband				





Eine Streckung von 5,6 weist den Kibo X als klaren Intermediate aus.

Der Tragegurt weist eine geteilte A-Ebene zum Anlegen der Ohren auf (Baby-A-Gurt). Die B-Ebene ist für das B-/C-Steering „floating“ ausgelegt, das heißt, eine hochwertige Ronstanrolle läuft auf einer dicken Dyneema-Schnur frei beweglich. Integriert ist darin die B-/C-Bridge, um den 2,5-Leiner in der Luft gut in der Hand zu haben.

Der Tragegurt ist insgesamt schmal und sehr gut verarbeitet und macht trotz der hohen Funktionenvielfalt einen übersichtlichen Eindruck.

Der in China gebaute Flügel ist hochwertig verarbeitet, an Vernäherung und Materialeinsatz ist nichts auszusetzen.

Der Kibo X ist in fünf Größen und drei Standardfarben erhältlich. Wer sich den Kibo X personalisieren möchte, dem steht auf der UP-Webseite ein Farbenwahltool zur Verfügung. Wir wählten die S/M-Größe für unseren Testschirm, die wir je nach Gurtzeug mit 95–98 kg belasteten.

## START

Der Kibo X begleitet mich im Winter 2025 auf die spanische Kanareninsel Teneriffa. Während die Nordalpen bei nasskalten Temperaturen und fehlenden Sonneneinstrahlungen jedwede Thermiken vermissen lassen, zeigen sich die Kanaren erwartungsgemäß flugfreundlich. Am Startplatz Taicho herrscht wie immer reges Treiben, was freilich dem Umstand geschuldet ist, dass die Prognosen ideale Startbedingungen vorausgesagt haben. Ganz so ideal ist es

dann doch nicht. Der Wind dreht laufend von frontal bis 90-Grad-seitlich und zeigt sich zudem von böig bis windstill. Hier gilt es, den optimalen Zeitpunkt abzuwarten, um direkt in eine Ablösung hinein starten zu können. Also, Schirm ausgelegt, eingehängt und mit Leinen und Bremsschlaufen in der Hand erstmal ausharren. Meine Vorfreude auf den anstehenden Rückwärtsstart wächst von Minute zu Minute, während ich im Geiste den Ablauf durchgehe. Sie wird nur davon getrübt, dass Hinterkante und Flügelspitzen ob der drehenden Windböen immer wieder einklappen. Das ist kein großes Ding, aber ein genervtes „Manno!“ muss in solchen Situationen schon sein.

Dann ist es soweit: Ich spüre den Wind im Nacken, die Windanzeiger stehen perfekt, ein Zupfen an den mittleren A-Leinen und der Schirm steigt zügig gen Zenit. Hatte Franz Altmann beim Kibo 2 nicht geschrieben, dass es einen „deutlichen und konstanten Zug“ erfordert? Beim Kibo X reicht ein mittelstarker Impuls, zumindest bei Wind um die 10 bis 15 km/h. Und bei leichtem und Nullwind? Wie sich bei weiteren Flügen noch herausstellen sollte, glänzt der Kibo X auch in solchen Bedingungen.

Schirme, die beim Start zügig steigen, schießen gerne und müssen am Zenit gebremst werden. Nicht so beim Kibo X. Der weiß nicht, was „schießen“ überhaupt bedeutet, und darum macht er das auch nicht; hat er anscheinend nie gelernt. Ohne Zutun bremst er sich

über dem Piloten ein und wartet vorbildlich auf das Ausdrehen und die nachfolgende Beschleunigung.

Und noch etwas, das gefällt: Es reichen wenige Schritte und der Schirm hebt ab, auch bei wenig Wind – starten kann er, der Kibo X. Bis auf eine Kleinigkeit: Bei diversen Starts auf unterschiedlichen Startplätzen mit unterschiedlichen Bedingungen hatte ich kurz nach dem Abheben immer das Gefühl, dass der Kibo zwar schön Fahrt aufnimmt, hierfür aber immer ein wenig abtaucht. Das bedeutet gerade auf eher flachen Startplätzen noch einen Bodenkontakt, bevor es tatsächlich in die dritte Dimension geht. Man tut gut daran, sich nicht sofort nach dem Abheben ins Gurtzeug zu setzen.

Noch ein Wort zum Vorwärtsstart: dito. Oder sollen es drei Wörter sein? Unkompliziert, unproblematisch und entspannt.

## Starkwindstart

Bei starkem Wind sollte man darauf achten, den Schirm durch Zug an den A-Leinen schnell in den Zenit über dem Piloten zu bekommen, weil er sonst dazu neigt auf 70 bis 80 Grad viel Widerstand zu entfalten.

## FLUGVERHALTEN

Das auffälligste Merkmal beim Kibo X ist die Nickdämpfung, die wirklich ausgeprägt ist. Das hat er mit dem Kibo 2 gemeinsam. Starke Nickbewegungen sind nur mit perfektem Timing der Bremsen zu provozieren. Für die Ausleitung reicht ein Hände-Hoch, die Kappe beruhigt sich von selbst in zwei bis drei Schwingungen.

KONSTRUKTION/MATERIALIEN	
<b>Kappe:</b> Obersegel: Dominico D30 Untersegel: Dominico D30 Rippen: Porcher Skytex 40 Hard/Dominico DOKDO 30 DMF (WR)	
<b>Leinen:</b> Stammleinen: Edelrid 7950 (Dyneema) Zwischengalerieleinen: Liros DC (Dyneema) Topleinen: Edelrid 8000U, 8001U	
<b>Tragegurt:</b> Schmäler, sehr sauber verarbeiteter Tragegurt, B-/C-Steeringssystem mit B-/C-Bridge, Riley-Rollen (Beschleuniger), Ronstanrollen (floating B), Metallschäkel mit Gummiringen zur Stammleinenfixierung, Magnetclip mit Führung (Bremsgriffbefestigung), Bremswirbel gegen Verdrehung der Hauptbremsleine	

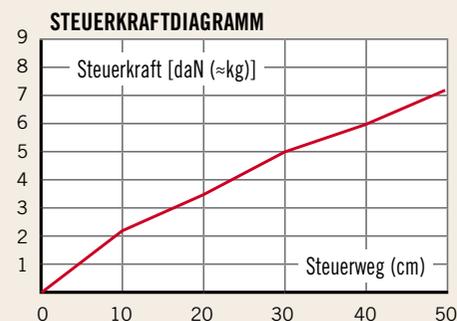
EIGNUNG			
Einsteiger	•	XC	•••
Genusspilot	•••••	Wettkampf	
Erfahrener Pilot	•••	Hike & Fly	••

• (wenig geeignet) bis ••••• (hohe Eignung)

PILOTENANSPRUCH (ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)									
E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC	
i2: Intermediates mit klarer Leistungsausrichtung für Piloten, die regelmäßig in der Luft sind. Erforderliche Skills/Erfahrung: 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 empfehlenswert! Sicherheitstraining mit diesem Schirm unbedingt erforderlich. Erforderliche Airtime: Ab min. 50 Std./Jahr									
PILOTENKOMMENTAR									
Perfekter Allrounder mit 2,5-Hybrid-Leinenkonstruktion, der durch hohe Dämpfung viel Sicherheit vermittelt und dadurch zu überzeugen weiß.									
<b>Was uns gefiel:</b> Startverhalten, entspanntes Cruisen									
<b>Was anders ist:</b> Sehr hohe Dämpfung									
<b>Was uns fehlt:</b> Etwas effizientere Ohren									

## UP KIBO X

TESTPROTOKOLL	
<b>Startgewicht Testpilot (kg)</b>	95–98
<b>Flächenbelastung (kg/m²)</b>	4,55–4,69
<b>Gurtzeug(e)</b>	Niviuk Arrow
<b>Messinstrument(e)</b>	Skytraxx 3.0, Naviter Omni
<b>Beschleunigungsweg (cm)</b>	37
<b>Gewicht Schirm (kg)</b>	4,5
<b>Vtrimm (km/h)</b>	39
<b>Vmax (km/h)</b>	50



**Kommentar:** Steuerkräfte stark ansteigend, im Arbeitsbereich in der Thermik aber gut verwertbar

Wer beim Sicherheitstraining aktives Ausleiten beim Nicken trainieren will, muss erstmal das Aufbauen von Nickamplituden erlernen.

Ein Nicken bis zum Frontklapper habe ich nicht geschafft. Ist das eine gute Nachricht? Für alle, die in bewegter Luft stoisch ihre Bahnen ziehen wollen und nicht durch eine vor- und zurückklappende Kappe stetig nachkorrigieren wollen: Ja.

Auch die Rolldämpfung hat eine ganz eigene Charakteristik: Der Kibo X will keine rechte Energie aufbauen und tatsächlich sind hohe Wingover nur mit viel Körpergewicht, starkem Bremsseinsatz und punktgenauem Timing möglich. Und trotzdem macht der Kibo X Spaß – kein Hochschaubahn-Dynamik-Spaß, sondern eher ein Entspannt-Cruisen-Spaß. Für alle, die der Herumschaukelei in der bewegten Teneriffa-Luft wenig abgewinnen können, kann ich ruhigen Gewissens das passende Werkzeug empfehlen: Kibo X.

Eine derart ausgeprägte Dämpfung bedeutet Laufruhe und Spurtreue. Ich verlasse die brodelnde Thermik rund um den Tauch und fliege in Richtung Meer. Hands free. Jetzt erstmal das Panorama genießen, mit der GoPro ein paar Selfies machen und einen Schluck trinken. Meine Körperbewegungen steckt der Kibo X konsequent weg, die Flugrichtung ist eingestellt und bleibt auch so, als hätte der Flügel einen eingebauten Autopiloten.

Direkt über der Autobahn und den Gebäuden von Adeje gibt es Thermikblasen, die sich

mir in den Weg stellen. Ohne Steuerimpuls werden diese vom Kibo X einfach ignoriert. Ich merke ein Heben (und Senken nach der Thermik) aber das Vario zeigt stetig dieselbe Flugrichtung. Da fällt mir eine Anekdote ein, wo mich ein junger Bursch einmal gefragt hat, ob wir (Piloten) überhaupt bestimmen können, wohin wir fliegen und ich darauf geantwortet habe: „Nein, wir stellen eine Flugrichtung ein und dann landen wir halt irgendwo ...“. Und klar, kann man mit dem Kibo X auch Kurven fliegen, aber eben keine Haken schlagen und es braucht erheblichen Bremsseinsatz.

Und noch eine Beobachtung: Gerade im Low-B- und Mid-B-Segment beobachte ich bei besonders gedämpften Schirmen oft, dass der Zug an einer Bremsleine bewirkt, dass auf dieser Seite meine Hüfte über die Tragegurte hochgehoben wird und damit eine Gewichtsverlagerung auf die andere Seite initiiert wird, was der Anlenkung mit der Bremsleine entgegenwirkt – der Schirm fliegt weiter geradeaus. Daher als Erstes das Körpergewicht auf die gewünschte Kurveninnenseite und dann erst dazu bremsen. Das ist auch beim Kibo X so und funktioniert perfekt, wenn man den gelernten Ablauf beachtet und sauber durchführt.

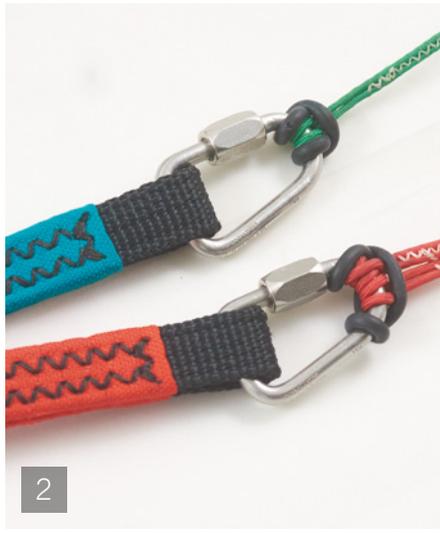
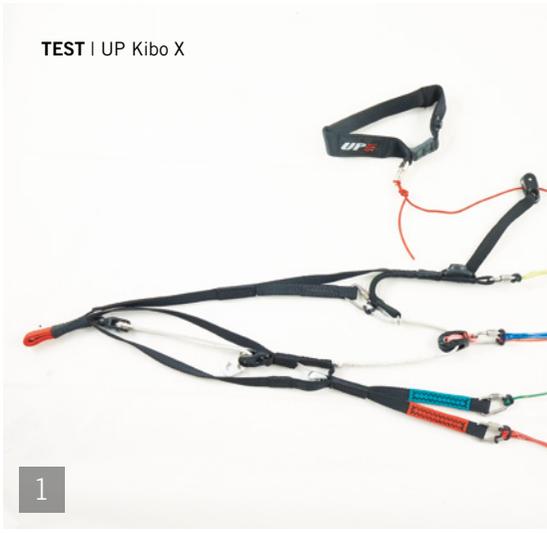
Apropos Landung: Der Kibo X zeigt auch im Landeverhalten, dass Dämpfung und Spurtreue ein Segen sein können. Turbulenzen in Bodennähe, Windscherungen und plötzlich sinkende Luftmassen sind alles kein Problem, der Schirm gleitet konsequent durch diese hin-

durch. Etwas mehr an Aufmerksamkeit sollte man bei höherer Windstärke am Landeplatz aufbringen, und zwar weniger, um die Kappe unter Kontrolle zu halten, sondern vielmehr die Landeeinteilung betreffend, denn ein ausgeprägter Gegenwind-Penetrierer ist der Kibo X nicht. Und obwohl man die Steuerbarkeit im Landeanflug als sicherlich gut einstufen kann, lange Flares sind nicht sein Ding – die Rolldämpfung verhindert das in Zeitlupe ablaufende Durchschwingen beim Swoop Flare.

### Thermikflug

Kann der Kibo X Thermik? Klar kann er, und wie! Luftbewegungen werden fast ausschließlich über die Tragegurte angezeigt. Das ist für einen passionierten Bremsleinen-Hineinfühler etwas gewöhnungsbedürftig, aber man kommt nach ein paar Minuten gut damit zurecht. Beim Einfliegen in den Thermikschlauch gibt es kein Aufstellen und kein Hineinbeißen. Der Flügel fährt einfach in die steigende Luftmasse ein und will nun mit erst Körpergewicht und dann Bremsseinsatz in die Spiralbahn gelenkt werden. Das funktioniert prächtig.

Mit mehr Körpergewicht und Bremse lässt sich der Schirm zudem weiter schräg stellen und somit eng zirkeln, allerdings sollte man dies eher spärlich tun, denn der Kibo X ist ganz klar ein Flachdreher. Bei zunehmendem Winkel verliert der Schirm an projizierter Fläche und damit an Steigleistung, was jedoch in dieser Klasse und mit dieser Streckung (projiziert: 4,4) zu erwarten ist. Flach gedreht ist der



## UP KIBO X

1. Trotz aufwendiger Technik und B-/C-Bridge, wirkt der Tragegurt nicht überladen ...
2. Metallschäkel und Gummiringe zur Fixierung der Stammleinen
3. „Floating B“ und B-/C-Bridge ...
4. Moderate Shark Nose und UP-typische halbrunde Eintrittsoffnungen
5. Überkreuzende Stäbchen formen die Profilnase und die Shark Nose.



Kibo X ein wahres Steigeisen und kann locker mit den höher zertifizierten Schirmen im Bart mithalten. Das Verlassen der Thermik gestaltet sich wie der Einflug: Kein Nicken, kein Höhenverlust.

### Beschleunigter Flug

Nach diesem ersten Kennenlernen darf der Kibo X mal zeigen, was beschleunigt so geht. Mit 98 kg Startgewicht (also noch immer deutlich unterhalb des oberen Gewichtsbereichs) war die Trimmgeschwindigkeit schon auffallend hoch (39 km/h), wobei bei Rolle-auf-Rolle etwas mehr als 10 km/h Zuwachs erfolgen wurde.

Die Sinkrate nimmt bei vollem Beschleunigerweg klassenspezifisch zu. Mit etwa zwei Drittel beschleunigt, gleitet der Schirm richtig gut. Die Kraft, die mein Oberschenkel dabei aufwenden muss, lässt sich am besten mit „moderat“ beschreiben. Im beschleunigten Zustand gewinnt die Kappe mehr Druck, den man auf den Bremsleinen spürt. Ein Verformen oder Eindellen des Nase konnte ich nicht feststellen. Einen besonderen Blick möchte ich noch auf die B-/C-Steuerung werfen. Wie weiter oben beschrieben, kann über eine Anlenkrolle

bei Zug auf der C-Ebene auch die B-Ebene mitgezogen werden, was völlig zufriedenstellend und tadellos funktioniert.

### Extremflughverhalten

In mehreren Wochen auf mehr als 30 Flügen hatte ich keinen einzigen Einklapper. Nicht mal ein Öhrchen. Dieses Verhalten ist sicherlich dem Umstand geschuldet, dass die Hauptlast auf den A-Leinen hängt. Selbst gezogene Klapper sind nur mit sehr großem Kraftaufwand möglich. Das nachfolgende Schirmverhalten nach einem gezogenen Klapper ist so einfach wie übersichtlich: Der Schirm dreht unbeschleunigt nur wenig (45 Grad) weg, beschleunigt sind es etwa 90 bis 135 Grad. Die Kappe taucht so gut wie gar nicht ab und füllt unmittelbar. Der Stallpunkt ist nicht ganz einfach zu finden. Ab etwa 27 km/h wird der Steuerdruck geringer und etwas schwammig. Bis zum Strömungsabriss bedarf es allerdings noch deutlich mehr an Bremsensatz. Die Strömung reißt zuerst an den Flügelspitzen ab und kann auch ohne Blick auf den Schirm gut erfühlt werden. Ein „Hände-Hoch“ lässt den Schirm wieder anfahren, was ein vernachlässigbares Vorschießen zur Folge hat, der Nickdämpfung sei Dank.

### Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Üblicherweise wird „Spaß“ mit der Dynamik des Schirms gleichgesetzt. Die schlechte Nachricht für alle Piloten, die mit dem Kibo X hohe Wingover vor dem Startplatz oder über dem Landeplatz hinlegen wollen: Dafür ist der Flügel nicht geschaffen. Die gute Nachricht: Alle, die ein entspanntes Cruisen suchen, sind hier richtig. Heißt jetzt nicht, dass Rollen gar nicht möglich ist! Vielmehr bedarf es eines beherzten Körperinsatzes und eines ordentlichen Zuges an der Bremsleine, um den Flügel aufschwingen zu lassen. Unter diesem Gesichtspunkt ist der Kibo X sogar ein ideales Trainingsgerät, sich an das komplexe Manöver Wingover heranzutasten, ohne Gefahr zu laufen, das Energie-Holen und Schwingen zu übertreiben und damit einen Leinenentlasten zu riskieren.

### ABSTIEGSHILFEN

#### Ohren anlegen

Die Devise fürs Anlegen der Ohren lautet: Hoch greifen und mit viel Kraft die äußeren A-Leinen ziehen. Trotzdem ist die Einklapptiefe und damit die Größe der Ohren gering bis moderat, die Sinkrate hält sich mit 2 bis 3 m/s



Foto oben:  
Kibo X ... einfach vertrauens-erweckend

Foto unten:  
Die Außenflügel legen beim Anlegen der Ohren nicht komplett an, die Effizienz ist daher moderat.



## KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN	
<b>Vorwärtsstart</b> ★★★★★	Was gut war, ist nun perfekt
<b>Rückwärtsstart</b> ★★★★★	Spurtreu und sicher
<b>Starkwindhandling</b> ★★★★	Bei starkem Wind sollte der Kibo X schnell nach oben gezogen werden, weil er sonst vor dem Zenit viel Widerstand macht
FLUGVERHALTEN	
<b>Agilität/Wendigkeit</b> ★★★★	Die hohe Dämpfung setzt hier der Agilität ihre Grenzen
<b>Steuerverhalten</b> ★★★★	Klassenspezifisch, reagiert gut auf Gewichts- und Steuerinputs
<b>Klappverhalten</b> ★★★★★	Klappt in der Praxis so gut wie nie
<b>Beschleunigter Flug</b> ★★★★	Moderate Beschleunigungskräfte, richtungsstabil
<b>Dämpfung</b> ★★★★★	Hohe Rolldämpfung, hohe Nickdämpfung
<b>Stabilität</b> ★★★★★	Sehr hoch!
<b>Landung</b> ★★★★	Stoisch, durch hohe Richtungsstabilität sicher, mäßig flarebar
<b>Kappenfeedback</b>	Harte, stabile Kappe, die in starken Turbulenzen schon mal etwas hebeln kann
ABSTIEGSHILFEN	
<b>Ohrenanlegen</b> ★★★★	Mittlere Effektivität
<b>Steilspirale</b> ★★★★★	Gut einleitbar, sehr sicher
<b>Eignung</b>	Aufsteiger in die B-Klasse, Thermikpiloten am Hausberg, aber auch Streckenflieger
<b>Wertung</b>	★ mangelhaft, ★★ zufriedenstellend, ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet

in Grenzen. Ergänzend den Beschleuniger zu drücken, presst einen weiteren Meter pro Sekunde heraus, das war's aber auch schon.

### Steilspirale

Für die Steilspirale Körpergewicht auf die Seite, dann beherrscht anbremsen und nach nicht mal einer Umdrehung legt sich die Profilnase auf den Horizont und taucht ab in eine Spirale. Die g-Kräfte halten sich in Grenzen, ebenso die Sinkwerte (ca. 10 bis 12 m/s). Für die Ausleitung braucht es immer noch Körpergewicht auf der Innenseite, da andernfalls der Schirm schnell aufstellen möchte und damit die aufgebaute Energie in Höhe umwandelt.

### B-Stall

Bei einem 2,5-Leiner ist der B-Stall nicht automatisch unproblematisch. Wir haben es dennoch probiert! Die B-Ebene lässt sich mit mittlerem Kraftaufwand ziehen und der Schirm faltet sich vorbildlich zusammen. Sinkraten um die 5 bis 6 m/s sind machbar. Allerdings ist der Stallbereich bis hin zu einer Verwindungstendenz vergleichsweise gering, was wohl der 2,5-Leiner-Konstruktion geschuldet ist. Hat man den idealen Punkt jedoch gefunden, funktioniert der B-Stall perfekt. Zum Öffnen gibt man die B-Ebene abrupt frei, der Schirm schießt etwas vor und nimmt wieder Fahrt auf.

### FAZIT

Der Kibo X ist ein toller Allrounder, sowohl am Hausberg als auch im Urlaub oder beim Hike & Fly. Der Flügel braucht etwas an Eingewöhnung, kann aber alsdann vollauf überzeugen. ■