

Stressfrei auf Strecke:
Der Codex bietet sich als idealer
Erst-Zweileiner an ...

NOVA CODEX

Der neue Sportklasseflügel von Nova ist ein Wohlfühl-Zweileiner für all jene Flieger, die Vertrauen gewinnen wollen – und die Antwort des österreichischen Herstellers auf die neue EN-C-Zweileinerklasse ...

von Franz Altmann

Fotos: Norbert Aprissnig, Franz Altmann



Nach der Normänderung hatte mit AirDesign nur ein österreichischer Hersteller einen Sportklasse-Zweileiner in der Schublade – nun ziehen alle nach. Nova kommt mit einer ganz eigenen Interpretation.

„Wir wollten einen einfach zu fliegenden XC-Schirm, der gut steigt“, fasst es Philipp Medicus prägnant zusammen. „Entspannt richtig weit fliegen ist das Motto“, tönt es auf der Website. Die geringe Streckung habe dabei zuoberst im Pflichtenheft gestanden. Aber auch andere Aspekte sind bei einer derartigen Ausrichtung wichtig – so etwa eine unkomplizierte Handhabung durch Nitinolstäbchen und ein einfaches Startverhalten. Die Semilight-Bauweise ermöglicht es Hike-&-Fly-interessierten Piloten, den Flügel auf all ihre Abendteuer mitzunehmen. Insgesamt sei der Codex der perfekte Zweileiner-Einsteigerschirm. Eine Prämisse, die wir testen mussten ...

KONSTRUKTION, MATERIALIEN & DESIGN

Vergleicht man die technischen Daten aller EN-C-Zweileiner am Markt, so tanzt der Codex vor allem in Sachen Streckung aus der Reihe: Mit 6,1 ist er der am geringsten gestreckte Schirm. Die 65 Zellen sind durchaus im Schnitt, wohingegen die Fläche etwas kleiner ausfällt, respektive die Flächenbelastung entsprechend hoch (in meinem Fall zwischen 4,66 bei 95 kg und 4,81 bei 98 kg Startgewicht). Hierbei ist anzumerken, dass Nova – wie schon bei den vergangenen Modellen Mentor 7 und Ion 7 – empfiehlt, den Gewichtsbereich nicht vollends

auszureizen, wie das sonst oft Usus ist. So wähle ich für den Test mit 95 kg Startgewicht nicht den XS, sondern den S, der von 80 bis 105 kg zugelassen ist. Empfohlen wird er zwischen 90 und 100 kg – der Sweetspot fürs XC-Fliegen liegt laut Hersteller zwischen 95 und 100 kg.

Die Kappe besitzt im Inneren eine Vielzahl an Diagonalen, die die Last der wenigen Aufhängepunkte verteilen. Zudem finden sich auch lange Querbänder, Miniribs und 3D-Cut an der Eintrittskante. Die Stäbchen sind aus dem Formgedächtnismetall Nitinol, das immer wieder in seine Form „zurückspringt“. Das macht vor allem für all jene Sinn, die ihren Schirm immer wieder sehr komprimiert packen – auf Hike-&-Fly-Touren, beim Reisen oder einfach nur, weil sie einen schlanken Rucksack bevorzugen.

Das Leinensetup besteht aus drei ummantelten A-Stammleinen (+1 unummantelter Stabilo) sowie drei unummantelten B-Stammleinen. An der Kappe teilen sie sich – wie bei fast allen Zweileinern – schirmmittig auf 2x2 Aufhängungsreihen – im Außenflügel kommt der Codex dann mit zwei Ebenen aus.

Beim Gewicht siedelt sich der Codex mit 4,4 kg in Größe S in der Semilight-Klasse an. Die Eintrittskante besteht aus Dominico 30D, das mit 41 g/m² doch vergleichsweise schwergewichtiger ist als der Rest des Schirmes, der mit Skytex 27 (29 g/m²) beplankt ist. Die Rippen sind Skytex 32 hard oder 27 hard, je nachdem ob sie aufgehängt sind oder nicht.

Insgesamt ein Zweileiner, der für Hike & Fly durchaus leicht genug ist – einzig bei den Hike-&-Fly-Rennen (X-Alps) wird man sich auf noch leichtere Flügel besinnen ...

Die 12 mm schmalen Tragegurte sind recht übersichtlich konstruiert. Der Codex ist übrigens der erste Zweileiner, der vernünftige Ohren auch auf herkömmliche Weise anlegt. Die geteilten A-Gurte hat er jedoch nicht nur fürs Anlegen der Ohren, sondern weil er besser vorwärts startet, wenn man nur die inneren A-Gurte nimmt.

Ins Auge stechen auch die großen Handels an den B-Gurten, die abgerundet sind, um möglichst keine Leinen einzufangen. Etwas schade ist, dass es keine kleineren Modelle gibt, die sich auch mit Fäustlingen gut greifen lassen.

Zudem hängt etwas atypisch die B3-Stammleine auf einem Durchläufer. Der Grund dafür ist das Beschleunigen: Üblicherweise ist es die A3, die auf dem Durchläufer aufgehängt zu einem Knick in der Eintrittskante führt – mit der B3 löst der Designer Philipp Medicus diese Thematik.

START

Durch die gekreuzten Nitinolstäbchen ist die Eintrittskante bereits gefüllt, selbst wenn der Schirm noch am Boden liegt. Das ist beim Codex auffällig, insofern verwundert es nicht, dass es kaum ein Lüftchen benötigt, um die Kappe mit Luft zu füllen. Ist ein Teil hereingeschlagen, so sind die Stäbchen bei der Öffnung kaum störend.

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)				
Hersteller	Nova, A-6123 Terfens, Tel. +43 (0)5224 66026 info@nova.eu, www.nova.eu			
Produktion	Vietnam, Ho Chi Minh			
Konstrukteur	Philipp Medicus			
Testpiloten	Ferdinand Vogel, Nick Donini, Fabian Gasteiger, Paul Nagl			
Größen	XS	S	M	L (in progress)
Zellenanzahl	65	65	65	65
Startgewicht zugel. (kg)	70–95	80–105	90–115	100–130
Startgewicht empf. (kg)	80–90	90–100	100–110	110–125
Fläche ausgelegt (m ²)	21,45	23,78	25,21	27,15
Fläche projiziert (m ²)	18,77	20,37	22,08	23,78
Spannweite ausgelegt (m)	11,61	12,22	12,59	13,07
Spannweite projiziert (m)	9,32	9,81	10,11	10,49
Streckung ausgelegt	6,10	6,10	6,10	6,10
Streckung projiziert	4,72	4,72	4,72	4,72
Kappengewicht (kg)	4,20	4,40	4,70	5,00
Gesamtleinenlänge (m)	185,84	196,55	202,87	211
Preis inkl. MwSt. (€)	5.520,-	5.520,-	5.520,-	5.520,-
Gütesiegel LTF/EN	EN C/LTF D	EN C/LTF D	EN C/LTF D	EN C/LTF D
Lieferumfang	Concertina Bag Light, Pack Roll, Windsack, Reparaturset, Handbuch			



Der Codex ist ein supereinfacher Starter ...

Foto: Franz Altmann

Die Kappe verfügt über gute Spannung und hohen Innendruck.



Der Codex startet vorbildlich – besonders im Vergleich mit anderen Schirmen ähnlicher Streckung. Ein bisschen darf darauf geachtet werden, die Hinterkante nicht zu sehr zu bremsen, respektive zu schnell auf die Bremsen zu gehen, um ihn ungehindert über den Piloten steigen zu lassen. Eine Vorschießtendenz, wie sie Zweileiner oftmals zeigen, besitzt der Codex nicht.

Per Default hat die Bremse einen auffallend langen Leerlauf. Der Codex ist beim Aufziehen auffallend spurtreu, weswegen man schon beherzt in die Bremsen greifen muss, um den Flügel um die Hochachse zu drehen. Korrigieren bzw. im Windfenster halten lässt sich der Codex über die B-Gurte nur mäßig – hier stören die großen Handels ein wenig. Insofern sind es beim Handeln eher die Bremsen, die man in der Hand hält.

Der Start per se ist easy: Trotz der kleinen Fläche braucht es kaum Vortrieb, um Auftrieb zu generieren – der Codex zieht sehr rasch in die Luft hinaus. Hier greift dem Flügel wohl auch die etwas geringere Trimmgeschwindigkeit dankend unter die Arme.

FLUGVERHALTEN

Mein erster Flug mit dem Codex war gleich ein wunderbarer Einstünder in prächtiger Winterthermik, gefolgt von einer Serie Soaringpartien, die mich teilweise rückwärts fliegen ließen. Toll sind solche Sessions natürlich, da man recht schnell Drehverhalten und Stallpunkt kennenlernt – außerdem eventuelle Einschlauf- und Kringeltendenzen beim Leinensetup. Auch

schwache Tage waren dabei, die alle Tricks erforderten, um das zarte Aufwindband möglichst lange zu streicheln. Zuletzt konnte ich auch noch einen wunderbaren 50-km-Rundflug in allerbesten Frühjahrs-thermik ausfliegen. Insgesamt kam ich so auf knapp zehn Flugstunden.

Thermikflug

Die ersten Sekunden in der Luft sind oft schon vielsagend: So war das auch beim Codex: Ich habe beide Hände an den Bremsen, während ich mit der anderen versuche, meine Bergschuhe in den Beinsack zu bekommen. Das Ganze ist sicherlich fern von elegant – zudem stecke ich ob der Temperaturen wie das „Michelin-Männchen“ dick verpackt in meinem Gurtzeug. Was andere Schirme zu hohen Roll- und Pendelbewegungen verführen könnte, bügelt der Codex merklich aus.

Meine grobmotorische „Gurtzeug-Wurstelei“ hat noch nicht gänzlich ein Ende gefunden, da bin ich bereits im Hausbart angekommen. Als das Vario zu piepsen beginnt, verschlafe ich meinen Einsatz komplett und muss die Innenbremse kräftig nach unten drücken, während ich noch meinen Fuß vom Beschleuniger befreie und mit dem Gurtzeug eigenartige Pendler um die Hochachse mache. Der Codex verzeiht mir all diese Blödheiten – er legt sich sanft in die Kurve und dreht flach in den Bart. Klar, als ich mit dem Gewicht nachhelfe, will er es dann merklich mehr, wobei mir bald auffallen sollte, dass der Codex nur beim ersten Eindrehen etwas Mitarbeit erfordert: Liegt er mal

auf der Seite, so lässt er sich spielerisch zirkeln, sofern man die Innenbremse auf Zug hält. Hier muss gesagt sein, dass ich mir kürzer eingestellte Bremsen gewünscht hätte – die Bremsdrücke sind erheblich, sodass beim Wickeln die Bremsleine doch ziemlich einschnürt. Auf Nachfrage beim Konstrukteur sind die langen Bremswege dem langen Beschleunigerweg geschuldet.

„Verkürzt man die Bremsen, dann läuft man Gefahr, dass der Schirm im Gas leicht angebremst ist, mit den bekannten Stabilitäts- und Leistungs- nachteilen“, so Medicus. Dabei sei erwähnt, dass der Autor mit dem Supair Strike ein ziemlich aufrechtes Gurtzeug fliegt – mit anderen Gurten könnte die Empfindung abweichen.

Während der folgenden Flugstunde sollte ich bemerken, dass Novas neuer C-Zweileiner ganz außergewöhnlich steigt. Während die natürliche Auslese dafür sorgt, dass sich die Spreu vom Weizen trennt, muss ich mich nicht einmal sonderlich bemühen, um oben auf zu schwimmen. Es gehört allerdings erwähnt, dass ich mit 95 kg Startgewicht (Leichtgurtzeug) doch erst am unteren Ende des designierten Sweetspots der Schirmgröße kratze. Später sollte ich auf mein schwereres Gurtzeug wechseln, das mich bei ca. 98 kg platziert, was dem Handling merklich guttut! In einem Folgegespräch mit dem Designer Philipp Medicus erwähnt er auch noch die etwas niedrigere Trimmgeschwindigkeit als Mitgrund für das gute Steigen. „Leider wollen viele Leute (warum auch immer) hohen Trimm-speed bzw. schätzen diesen Vorteil nicht wirklich“, führt er aus.

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe: Eintrittskante Dominico 30D, Rest Skytex 27, Rippen Skytex 32 hard und 27 hard

Leinen: Stammleinen Liros PPSLS 200/Edelrid U-8001 Galerieleinen Edelrid U-8000/Liros DC40 Bremsleinen Edelrid 7850-240/Liros DSL70/DC40

Tragegurt: 12-mm-Kevlurgurt mit geteilten A, B3-Stammleine auf einem Durchläufer und verstellbare Handels

EIGNUNG

Einsteiger		XC	•••••
Gelegenheitspilot		Acro	
Wettkampf	•	Hike & Fly	•

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

NOVA
CODEX

Der Codex pitcht so gut wie gar nicht – wobei er nur manchmal ein wenig aufstellt –, maximal beim Einflug in starke Aufwinde. Generell bewegt sich der Codex auf allen Achsen eher langsam, was das allgemeine Fluggefühl eher gemütlich als hektisch gestaltet. Umgekehrt benötigt der Flügel einen Tick Zeit, ehe er sich vom Kommando des Piloten überzeugen lässt – was ein wendiges Gurtzeug, respektive eine etwas höhere Flächenbelastung begünstigt.

Obgleich der Flügel rundum eher gedämpft als verspielt ist, gibt er doch ausreichend Rückmeldung, um den Piloten über den Aufwind zu informieren. Das mag an der generell eher mittelweichen Kappencharakteristik liegen – der Codex besitzt zwar eine gute Spannung und hohen Innendruck, windet sich aber gelegentlich doch ein wenig und lässt über die Tragegurte doch einiges an Feedback zu, ohne nervös zu wirken. So fällt es mir von Anfang an leicht, die Bärte aufzuspüren und auszudrehen. Mit der Zeit erkenne ich dann auch, dass der Codex nicht schlecht über seine Bremsdrücke anzeigt, was sich aber erst bei „echter“ Thermik bemerkbar macht. So ertastet man recht spielerisch den Kern des besten Steigens.

Beschleunigter Flug

Tritt man den – leichtgängigen – Beschleuniger voll durch, so pendelt sich der Tacho bei +18 km/h ein – was einer der Hauptgründe ist, einen Zweileiner zu fliegen. Wer den Codex zwischen 95 und 98 kg belastet, kann sich über 38 km/h Trimmspeed und 56 km/h Endspeed

PILOTENANSPRUCH

(ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)

E1 E2 i1 i2 S1 S2 H1 H2 CC

S1: Ab Sportklasse 1 ist Leistung das Primärziel der Entwicklung. S1-Geräte sind vorwiegend Streckenfluggeräte für geübte Piloten, die viel fliegen. Erforderliche Skills/Erfahrung: aktives Eingreifen bei Störungen ist ebenso eine Grundvoraussetzung wie umfangreiches Wissen und Erfahrung in den Bereichen Aerodynamik, Meteorologie und XC oder Akrobatik. Erforderliche Airtime: ab min. 70 Std./Jahr

PILOTENKOMMENTAR

Persönlich mag ich ein sportlicheres Handling, aber der Codex funktioniert einfach sehr gut. In starker Thermik find' ich schon mega, dass man bedenkenlos dahinbrettern kann. Hat mich schon überzeugt, das Konzept! Bravo!

Was uns gefällt: Speed, Steigleistung, Startverhalten, Stabilität, Dämpfung

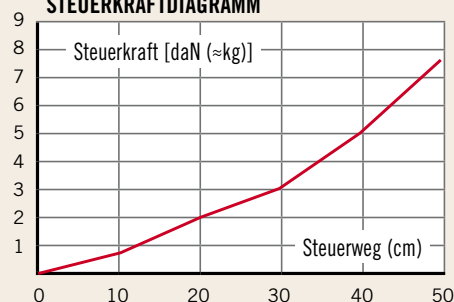
Was anders ist: Kein Vorgänger

Was uns fehlt: Kleinere Handels und etwas sportlichere Bremse

TESTPROTOKOLL

Startgewicht Testpilot (kg)	95–98
Flächenbelastung (kg/m ²)	4,66–4,81
Gurtzeug	Supair Delight 2, Supair Strike 1
Messinstrumente	Skytraxx 2.1
Beschleunigungsweg (cm)	42
Gewicht Schirm (kg)	4,40
Vtrimm (km/h)	38
Vmax (km/h)	56

STEUERKRAFTDIAGRAMM



Kommentar: Durch den langen Vorlauf muss man beim Kurbeln die Bremsen (zumindest einhalbmahl) wickeln. Nachdem die Steuerkräfte dann eher hoch ausfallen, schnüren die Bremsleinen doch etwas ein.

erfreuen – voll beladen wird vermutlich noch etwa 1 km/h mehr drin sein.

Was ebenfalls begeistert, ist die B-Steuerung. Diese ist leichtgängig, so dass sie sich sehr gut eignet, den Staudruck zu ertasten, drohende Entlasten abzufangen und Richtungskorrekturen vorzunehmen. Obgleich sie eigentlich für den Schnellflug konzipiert ist, kann die B-Steuerung auch bei Trimmspeed gefallen – beispielsweise beim hangnahen Soaren oder Toplanden.

Beim Beschleunigen ist die B-Steuerung unverzichtbar. Durch ihren geringen Druck kann der Pilot perfekt den Anstellwinkel korrigieren, ohne aus dem Gas springen zu müssen.

Kleiner Tipp vom Konstrukteur: „Wenn du am B-Handle ziehst, passiert wirklich genau dasselbe, wie wenn du aus dem Beschleuniger gehst. Sollte jemand lange Zeit mit viel Zug auf der B-Ebene rumfliegen, ist die Leistung besser.“

Ein bisschen muss im Vollgas auf das Rollmoment geachtet werden. Die (Carbon-)Griffe sind groß und rund, was verhindern soll, dass sich Leinen verfangen. Außerdem können sie nach Belieben weiter rauf- oder runtergesetzt werden. Schade, dass es keine kleineren Griffe zum Nachrüsten gibt, die sich mit Fäustlingen besser greifen lassen.

Extremflughverhalten

Ohne Faltleinen sind Klapper nicht repräsentativ und kaum einschätzbar. Tatsächlich hatte ich im Test auch mal zwei „Real-Life“-Klapper. Beide unbeschleunigt beim Kurbeln, beide

völlig unproblematisch, wobei die eingeklappte Partie aktiv herausgepumpt werden musste.

Auf die Frage, ob die verzögerte Öffnung für den Codex repräsentativ sein könnte, bejaht Medicus und führt aus: „Ich persönlich habe lieber einen Schirm, der einen leichten Bremsinput für die Wiederöffnung braucht, als einen, der zu impulsivem Aufschlagen neigt. Zweites führt schnell einmal zu Lastwechseln, Schießen bzw. gefährlichen Situationen. Ersteres kaum jemals – man fliegt halt ein paar Sekunden mit einseitigem ‚Big-Ear‘ herum.“

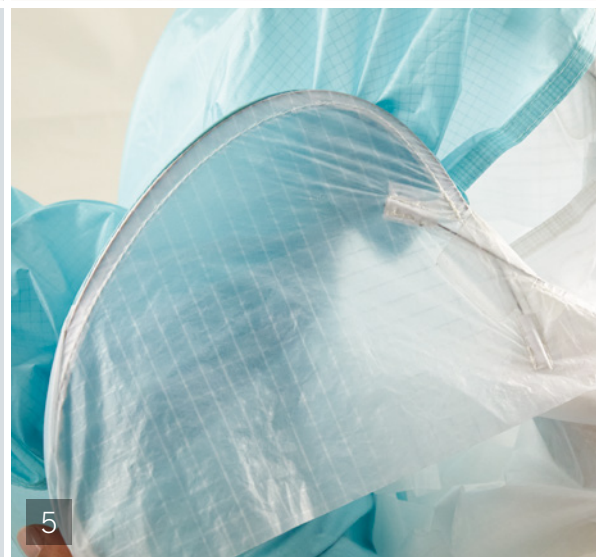
Der Stallpunkt ist beim Codex spürbar und zusätzlich gut ersichtlich, da sich die Ohren markant nach hinten zu biegen beginnen. Hier ist erstaunlich, wie lange das gutgeht und wie lange man noch von der Bremse ablassen kann, um die Strömung zu retten – der Codex haut die Ohren wieder nach vorne und fliegt einfach weiter. Der Stall selbst ist weich und unproblematisch.

Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Grundsätzlich will der Codex tendenziell lieber kurbeln als turnen. Wer ihm zweites abverlangt, muss die Inputs beherzt und korrekt getimt setzen und außerdem mit Gewichtverlagerung mithelfen. Ist der Codex mal in Fahrt, so bemerkt man dann doch, dass er eine Portion Dynamik besitzt – wobei er in allen Lagen lieber wieder aufstellen und in den Sollflug zurückkehren möchte. Wer den Flügel aber mal ein bisschen kennengelernt hat und nicht stark unterbeladen fliegt, kann durchaus Spaß und Fliehkräfte genießen!



1. Die aufgeräumten Tragegurte: Gut zu sehen die geteilten A-Gurte und der Begrenzer des Beschleunigers.
2. Markanter B-Steering-Griff
3. Die kugelgelagerten Rollen lassen den Beschleuniger butterweich klackern.
4. Moderate Shark Nose ...
5. ... von überkreuzten Stäbchen aus Nitinol geformt



NOVA CODEX

ABSTIEGSHILFEN

Steilspirale

Die Spirale funktioniert, wie sie sollte. Etwas muss man über die Aufrichtetendenz drücken, dann aber bohrt sich der Codex mit zunehmender Fliehkraft gen Erdboden. Sobald von der Innenbremse abgelassen wird, richtet sich der Schirm wieder auf. Bei einem schnellen Exit bäumt sich der Flügel etwas auf – zu einem Klapper hinreißen lässt er sich aber dann doch nicht.

B-Stall

Der B-Stall ist bauartbedingt nicht möglich.

Ohren anlegen

Hier geht Nova neue Wege: Der Tragegurt ist geteilt, da man mit dem Codex wie gehabt mit der äußeren A-Leine die Ohren anlegen kann. Das ist ein erheblicher Mehrwert, zumal das Manöver gut funktioniert. Bei Lösen der

Leinen öffnen die Ohren langsam bis auf das letzte kleine Öhrchen, das noch aktiv herausgepumpt werden will. Auch der B3-Stall bzw. das Ohrenanlegen mit der B3-Leine funktioniert tadellos. Wer nicht an die B3-Stammleine ran kommt, kann sie sich mit der schwarzen Hilfsleine angeln. Nova empfiehlt, den Schirm etwas vorzubeschleunigen, da der B3-Stall den Flügel doch etwas verlangsamt – die Flügelspitzen knicken nach hinten und das Sinken nimmt ein wenig zu. Bei Lösen der Leinen schnalzen die Ohren wieder von alleine nach vorne.

FAZIT

Der Codex ist ein außergewöhnlich einfach zu fliegender EN-C-Zweileiner. Er eignet sich ausgezeichnet für Aufsteiger aus der B-Klasse, die von den Vorteilen der Zweileiner-Technologie profitieren wollen. Perfekt ins Bild passt dabei auch das unkomplizierte Startverhalten, das auch wenig erfahrene Piloten vor keine große Aufgabe stellt.

Ganz toll performt der Codex auch in den Kerndisziplinen der XC-Fliegerei: Steigen und Gleiten. Bei der Flächenbelastung sollte jeder Pilot individuell seinen Sweetspot abtasten – wer etwas mehr Handling wünscht, sollte den Codex auf jeden Fall eher ordentlich beladen, respektive im Zweifel die kleinere Größe ausprobieren.

Dass man mit dem Codex herkömmlich mit den A3-Leinen die Ohren anlegen kann, ist ein wesentlicher Mehrwert. Zudem funktioniert auch die B-Steuerung hervorragend, was die Flugeigenschaften um eine essenzielle Komponente bereichert.

Seine Sicherheitsreserven und der generell niedrige Anspruch an den Piloten bieten ein Sorglos-Paket, das für viele – vom XC-Einsteiger bis zum Profi – sehr interessant sein könnte. So bietet sich der Codex als erster Zweileiner durchaus an. Ich bin überzeugt, dass der Codex bald auf (und vor allem über) vielen Startplätzen zu sehen sein wird. ■



KURZBEWERTUNG

KURZBEWERTUNG		
STARTEIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★★	Sehr spurtreu. Sollte mit den inneren A-Gurten aufgezo- gen werden. Kein Vorschießen
	Rückwärtsstart ★★★★★	Ist durch die Stäbchen bereits halb gefüllt, besitzt gleich Spannung und kommt einfach hoch
	Starkwindhandling ★★★★★	Durch die Spurtreue und das fehlende Überschießen aus- gesprochen einfach. Korrekturen über die Bremsen (am Gurt sind die Handels im Weg)
FLUGVERHALTEN	Agilität/Wendigkeit ★★★	Benötigt etwas Bedenkzeit und deutlich Bremse, um sich in die Kurve zu legen
	Steuerverhalten ★★★★	Folgt den Inputs recht exakt, kann gut (und sollte) mit Nachdruck im Bart gehalten werden
	Klappverhalten	Ohne Faltleinen schwer einschätzbar
	Beschleunigter Flug ★★★★★	Sehr schnell (+18 km/h), spurtreu und mit den Handels sehr gut zu kontrollieren. Außergewöhnlich stabil
	Dämpfung ★★★★★	Sehr hohe Dämpfung, hoher Wohlühlcharakter
	Stabilität ★★★★★	Sehr hohe Schirmspannung
Abstiegshilfen	Ohrenanlegen ★★★★★	Mit den A3-Gurten einfach anzulegen, Öffnung verzögert (nachhelfen!) B3-Stall: Etwas vorbeschleunigen – dann kräftig ziehen – Achtung: Flugrichtung! – Ohren schnalzen bei Lösen der Leinen wieder nach vorne
	B-Stall	Bauartbedingt nicht möglich
	Steilspirale ★★★★★	Einfach durchführbar, stetes Aufrichtemoment
Eignung	Von talentierten Aufsteigern aus der B-Klasse bis hin zu 300-km-XC-Gurus	
Wertung	★ mangelhaft, ★★ durchschnittlich ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet	

