

GRADIENT NEVADA 2 LIGHT

Lange überfällig war der Nevada 2. Nun ist er da: Dank neuem Designer und auch gleich mit einer Leichtversion.

*Testpilot und Fotos: Franz Altmann
Location: Meduno/Friaul/Italien*



nevada2
LIGHT

Vier Jahre musste sich die Gradient-Fanbase gedulden, ehe der neue High-Level-Intermediate Nevada 2 fertig und verfügbar war. Besonders bitter: Vergangenen Winter hatte das Gradient-Testteam bereits eine Reihe von tollen Streckenflügen mit den Vorserienprotos hingelegt, die Vorfreude stieg ins Uferlose. Bis der Schirm dann aber tatsächlich zu haben war, sollten noch weitere sechs Monate ins Land ziehen.

Die Vorgabe war nicht ganz leicht zu erfüllen: Der Nevada 2 sollte das Gradient-typische Handling erben, das das Alleinstellungsmerkmal und damit das Herzstück der Marke bildet. Gleichzeitig sollte der Nevada 2 natürlich in allen Aspekten eine Weiterentwicklung sein. Vor allem bei Gleitleistung und Speed musste er auf das hohe Niveau der Konkurrenz aufschließen und dieses womöglich noch überbieten. Es war zudem das erste Projekt mit dem jungen Aeronautiker Lukas Poul, der von nun an den Platz des pensionierten Konstrukteurs Vaclav Sykora im Entwicklungsteam einnehmen wird. Nahezu zeitgleich wurde die Lightversion gelauncht: Leistung und Speed sollte mit einem möglichst kleinen Packvolumen und geringen

Gewicht kombiniert werden, allerdings ohne Einbußen in der Lebensdauer zu riskieren. Der Nevada 2 Light ist um ca. 1 kg leichter als die Normalversion, bei schonendem Umgang verspricht der Hersteller durch das Everlast 32 eine längere Lebensdauer als frühere Modelle mit herkömmlichem Tuch.

Konstruktion, Materialien & Design

Das Leistungsupgrade des Nevada 2 beruht im Wesentlichen auf dem neuen Leinensetup, das augenscheinlich an die Grenze des Machbaren konstruiert wurde. Lediglich sieben Stammleinen und 78 Aufhängepunkte (plus 18 für die Bremse) ergeben eine Gesamtleinenlänge, die nicht weit von der eines Zweileiners liegt – knapp 224 m sind es beim 26er. Ermöglicht hat diese spartanische Aufhängung das DD-System, welches Abspannungen über vier Zellen zulässt, indem es von der jeweiligen Aufhängung je eine Querrippe zur nächsten und übernächsten Rippe besitzt, die auf halber Höhe der Zwischenrippe beiderseits angenäht wird. Auf der B- und C-Ebene werden die Aufhängungen von Gibus Arcs unterstützt, die die Kräfte homogener verteilen und für zusätzliche Spannung sorgen sollen.

Die Lightversion kommt in den vier Größen 22, 24, 26 und 28 für ein Gewichtsfenster von 62 bis 115 kg. Den 30er gibt es nur in der Normalversion.

Das doppelt beschichtete Everlast kommt beim Nevada 2 Light nur an der Eintrittskante des Obersegels zum Einsatz, die restliche Außenhaut ist das hauchdünne 27er Classic. Bei den Rippen kommt die Hardfinish-Version des Skytex-Tuches zum Tragen – das 40-g-Tuch bei den aufgehängten Rippen, 27 bei den restlichen.

Die Eintrittsöffnungen wurden ebenfalls neu überarbeitet („VO-System“). Wie schon bei vorhergehenden Modellen besitzt der Nevada 2 ausgesprochen schmale Öffnungsschlitz, die bei aufgehängten Rippen zackenförmig ins Untersegel öffnen, um stellenweise besser zu belüften. Im Unterschied zum Nevada 1 sind die „Öffnungszacken“ etwas größer ausgefallen, die restlichen Schlitz etwas kleiner. Die Bauweise soll für einen konstanten Innendruck bei allen Anstellwinkeln einerseits sorgen, andererseits für eine Belüftung von der Schirmmitte in Richtung der Außenflügel, um die Wiederöffnung nach Deformationen zu unterstützen. Eine Shark Nose besitzt der Nevada 2 nicht,

TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)

Hersteller	GRADIENT s.r.o. 150 00 Praha 5 – Motol, Tschechien gradient@gradient.cx D/A: Turnpoint, D-83071, Stephanskirchen, info@turnpoint.de, www.turnpoint.de CH: NOOG, CH-7004 Chur, info@noog.ch, www.noog.ch			
Produktion	Gradient, Tschechien			
Konstrukteur	Ondrej Dupal, Lukas Poul			
Testpiloten	Ondrej Dupal, Gradient Teampiloten			
Größen	22	24	26	28
Zellenanzahl	56	56	56	56
Startgewicht (kg)	62–78	75–90	85–102	95–115
Fläche ausgelegt (m²)	21,80	23,20	25,20	27,54
Fläche projiziert (m²)	18,43	19,61	21,30	23,28
Spannweite ausgelegt (m)	11,23	11,59	12,08	12,62
Spannweite projiziert (m)	8,73	9,01	9,39	9,81
Streckung ausgelegt	5,75	5,75	5,75	5,75
Streckung projiziert	4,14	4,14	4,14	4,14
Kappengewicht (kg)	3,7	3,8	4,1	4,4
Gesamtleinenlänge (m)	208,0	214,7	223,9	234,9
Vtrimm (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Vmax (km/h)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis inkl. Mwst. (€)	3.390,-	3.390,-	3.390,-	3.390,-
Gütesiegel LTF/EN	B	B	B	B
Lieferumfang	Rucksack, T-Shirt, Reparaturset			



Meister des Groundhandlings:
Geübten Piloten bietet der
Nevada 2 ein Groundhandling
vom Feinsten.



Der Nevada 2 bei der Aufwindsuche. Nichts bleibt der sensiblen Kappe verborgen. Gibt es irgendwo einen Weg nach oben, der Nevada 2 findet ihn.

GRADIENT NEVADA 2

jedoch Miniribs an der Hinterkante sowie ein doppeltes 3D-Shaping, das relativ weit hinten am Obersegel sitzt.

Start

Der Nevada 2 braucht generell erst einmal Luft, um sein Profil auszubilden und startwillig zu werden. Dann aber gleich richtig: Sobald er seine Form angenommen hat, liegt er wunderbar reaktionsfreudig in der Hand und lässt sich spielerisch (hoch)führen. Er reagiert auf jeden Fingerzeig und beweist damit bereits am Startplatz, dass er wieder einmal ein waschechter Gradient für die verspielteren Flieger geworden ist. Durch seine rascheren Reaktionen ist das allerdings für ungeübtere Piloten mitunter etwas fordernd, dezente Inputs sind gefragt.

Besonders positiv bemerkbar macht sich die Kombination aus direktem, reaktionsfreudigem Handling und dem Leichttuch bei Groundhandlingspielchen wie dem Stabiloparken – also das wechselseitige Ablegen des Schirmes auf dem Stabulo.

Flugverhalten

Der Nevada 2 Light begleitete mich auf eine Reihe von heimatlichen Walk & Fly-Einsätzen, wo ich ihn durch sein Gewicht, sein exzellentes Feedback und sein Handling schmerzlich vermissen werde. Richtig auf den Zahn fühlen konnte ich ihm vor und während unseres i2-Testivals, das wir in großteils richtig guten Bedingungen im norditalienischen Friaul abgehalten haben. Freitag, der 21. Oktober,

wird mir dabei besonders im Gedächtnis bleiben, da er uns trotz bzw. wegen Nordföhn Steigwerte bis 6 m/s und eine Basis von +1.900 m bescherte, sowie Turbulenzen, die eines ordentlichen Tests würdig sind.

Thermikflug

Meduno, am Morgen des 21.10.16

Als der Windsack am späten Vormittag erstmalig vom strammen Nordwind ablässt und sich in einer thermischen Ablöse um die Stange kräuselt, bin ich nicht mehr zu halten. Den laschen Schirm hochgeschüttelt und hinaus in die Waschmaschine! Wie schon von einigen Nullwindstarts in der Heimat gewohnt muss ich den Nevada erstmal ein wenig füllen, bis er sich streckt und hochkommt.

Die Luft ist erwartungsgemäß giftig – enge, starke Blasen lösen sich aus der Flanke, die Windfahnen am Startplatz spielen einen willkürlichen und uneinheitlichen Tanz. Der Nevada 2 lässt mich in dieser, seiner Feuertaufe, nicht im Stich: Die andauernden Wechsel aus starkem Sinken ins starke Steigen nimmt er mit Bravour – ohne zu pitchen oder zu verzögern. Leichtgängig lässt er sich bei kurzen Bremswegen steil in die Kurve legen, Korrekturen werden exakt und zeitgleich mit dem Bremseninsatz umgesetzt und auch spontane Drehrichtungsänderungen sind so einfach wie mit keinem anderen Schirm. Es fühlt sich an wie das erste Mal Autofahren mit Servolenkung.

Obwohl der Nevada 2 kaum pitcht, neigt er doch zu Verwindungen und Zappeleien um die

Hochachse und kann sich auch zu gelegentlichen Außenflügelkläpperchen hinreißen lassen, die aber leicht wieder herausgepumpt werden können.

Meine anfängliche Euphorie riss auch nach vielen weiteren Flügen nicht ab. Der Nevada besitzt eine weiche Grundcharakteristik und ein Handling nahe am Optimum. Er verbindet Präzision mit Reaktionsfreude und bietet zudem das bestmögliche Feedback, das man sich von einem B-Schirm erhoffen kann. Logisch polarisiert diese kommunikative Ader – der Nevada 2 lebt deutlich mehr als die meisten i2-Modelle anderer Hersteller. Er bewegt sich schneller, braucht weniger Input und ganz allgemein eher ein schnelles Händchen, um den „hibbeligen“ Flügel an seine Manieren zu erinnern. Im Vergleich zum Nevada 1 ist der Nachfolger insgesamt stabiler geworden – es ist vor allem die Schirmmitte, die einen sehr vertrauenswürdigen Eindruck macht – insofern kann trotz weicher Ohren zuversichtlich durch „stramme Lüfte“ geflogen werden.

In schwachem Steigen ist der Flügel ein wahrer Thermikschnüffler. Kein Aufwind bleibt dem Nevada 2 verborgen, notfalls wird der Pilot auch ein wenig seitlich hineingesogen. Via der Bremsdrücke und Tragegurte lässt sich der Steigkern so einfach ertasten, als wäre Thermik eine plastische Materie. Die Steigfreude des Nevada 2 ist gut, wiewohl ein bisschen auf die Schräglage geachtet werden muss, da der Flügel allzu rasch in die Kurve kippt, wenn der Pilot mal überengagiert an der Bremse zieht. In lin-

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe	OS Eintrittskante Skytex 32 E4G - Everlast, 36 g/m ² , OS (restl.) & US Skytex 27 E3H - Classic II, 27 g/m ² , Rippen (aufgehängt) Skytex, E29 - Hard, 40 g/m ² , Rippen (restl.) Skytex, 27, E91 - Hard, 27 g/m ²
Leinen	Stammleinen: Liros Dyneema PPSL 120, Ø 1,15 mm, 191, Ø 1,20 mm, 200, Ø 1,42 mm, 275, Ø 1,60 mm, 350, Ø 2,25 mm, Mittelgalerien: Edelrid Aramid A8000/U-130, Ø 0,90 mm, Liros Dyneema PPSL 191, Ø 1,20 mm, 200, Ø 1,42 mm Galerieleinen: Edelrid Aramid 8000/U-045, Ø 0,5 mm, Liros Dyneema DC 060, Ø 0,6 mm, DC 100, Ø 0,7 mm
Tragegurte	15 mm dünner Tragegurt ohne Schnickschnack, aber mit C-Handles.

EIGNUNG

Schulung	Einsteiger	Genusspilot	Erfahrener Pilot	Streckenflieger	Wettkampfpilot

PILOTENANSPRUCH (Anforderung an den Piloten)

E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC
----	----	----	----	----	----	----	----	----

i2: Intermediate 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

Obwohl es schon stimmt, dass der Nevada 2 etwas sensibler und hibbeliger zu fliegen ist als andere Leistungsintermediates, empfinde ich ihn auch in sehr bockiger Luft durch seine einfachere Lenkung und das exzellente Feedback als angenehmer zu fliegen. Ich muss es schon zugeben: Ein bisschen habe ich mich schon in das Gradient-Feeling verliebt. Alles ist so verspielt und wunderbar quirlig – herrlich! Da Leistung und Gewicht auch noch passen, bleibt ein einziges Fragezeichen: Die Haltbarkeit der Leinen. Der ganze Rest ist exquisit!

Was uns gefiel: Die Steuercharakteristik (kurze Inputs, präzise und verzögerungsfreie Umsetzung, leichtgängige Bremsen), das Feedback, das Gewicht, die Konstruktion ohne Schnickschnack;

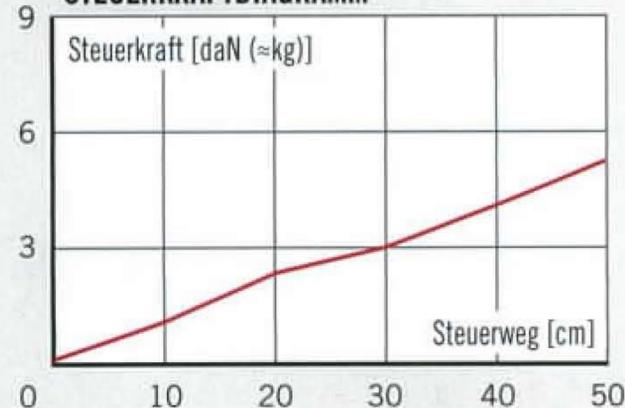
Was anders ist: Mehr Speed, mehr Leistung, höhere Stabilität

Was uns fehlt: Vielleicht ein Quantum Innendruck und ein etwas alltagstauglicheres Leinensetup;

TESTPROTOKOLL

Startgewicht Testpilot (kg)	97
Flächenbelastung (kg/m ²)	3,7
Gurtzeug	Sup'Air Delight 2 & Radicale 3
Messinstrumente	Flymaster Live SD
Beschleunigungsweg (cm)	40
Gewicht Schirm (kg)	4,2
Vtrimm (km/h)	39
Vmax (km/h)	53–54

STEUERKRAFTDIAGRAMM



Kommentar: leichtgängige, weiche Bremsen, kurze Wege, präzise und verzögerungsfreie Umsetzung. So darf das sein!

den Aufwinden sollte daher auch unbedingt ein bisschen mit der Außenbremse mitgearbeitet werden, so lassen sich beste Steigergebnisse erzielen. Sehr hilfreich ist, dass der Nevada 2 in tragender Luft gut „aufschwimmt“ und so die Möglichkeit bietet, effizient nach eingelagerten Aufwindkernen zu suchen.

In starkem Steigen ist die ausgeprägte Wendigkeit ebenfalls ein großer Vorteil, da der geübte Pilot auf Fingerzeig einfädelt und im Kern liegt. Einzig brachiale Böller – so genannte „bullet thermals“ – bringen den Nevada 2 aus dem Konzept: So er nicht schon in der Kurve liegt, will er kurz mal lieber im Steigen geradeaus fliegen anstatt einzudrehen. Das kommt aber wirklich nur sehr selten vor.

Insgesamt ist der Nevada trotz seiner erquickenden Lebendigkeit komfortabel und prinzipiell gemütlich zu fliegen. Immerhin dient das Plus an Manövrierbarkeit und Agilität dem Komfort mitunter mehr als ein total überdämpfter Schirm, der in bockiger Luft unlenkbar zu werden droht ...

Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

Hier ist der tschechische Hersteller Gradient klassisch eine Macht. Nicht anders ist es beim Nevada 2, der ein Handling in die B-Klasse transportiert, das in jeder anderen Klasse im Spitzenpulk mitmischen kann.

Der Flügel ist extrem wendig, ohne übertriebene Dynamik zu besitzen. Servolenkung ja, Sportfahrwerk nein. Wingover und dergleichen sind erwartungsgemäß einfach zu fliegen, der

Flügel baut sehr rasch Schwung auf, überfordert dabei aber nicht und bremst sich recht flott wieder ein.

Beschleunigter Flug

Mit 39 km/h ist der Nevada 2 bereits im Trimmspeed sehr flott unterwegs und verblüfft



mit einer Endgeschwindigkeit von 53–54 km/h. Damit hebt er sich doch ganz deutlich von seinem Vorgänger ab, der mit 39–50 km/h auskam.

Auf Gas muss beim Nevada 2 doch ein wenig auf den Innendruck der Kappe geachtet werden. Mithilfe der C-Handles kann und sollte der Flügel gut kontrolliert und notfalls in Zaum gehalten werden. Dennoch braucht man sich keine übertriebenen Sorgen um Störungen zu machen – Klapper rollen fast immer weich vom Ohr beginnend herein und zumeist auch nur, wenn der Pilot alle Vorzeichen verschlafen oder ignoriert hat. Außerdem ist der Nevada 2 gut pitchgedämpft, er bewegt sich zwar flott, aber in einem überschaubaren Rahmen.

Der Beschleunigerdruck ist moderat bis leicht erhöht, schade, dass Gradient keine kugelgelagerten Rollen für den Beschleuniger verbaut.

Extremflugverhalten

Seitliche Einklapper beantwortet der Nevada 2 je nach Einklapptiefe und Geschwindigkeit uneinheitlich. Kleinere Störungen erhöhen das Sinken, der Schirm bleibt auf Kurs, die deformierte Seite öffnet gemächlich und kann unterstützend herausgepumpt werden. Größere und besonders beschleunigte Klapper lassen den Nevada doch eher spontan abbiegen, die Öffnung erfolgt je nach Beihilfe des Piloten mitunter sogar schnalzend. Trifft der Pilot keine Gegenmaßnahmen, so kann der Schirm doch impulsiv andrehen, beruhigt sich jedoch



Die wenigen Stammleinen aus Pilotenperspektive. Hier ist offensichtlich, wo die Leistung herkommt...



Die neu gestaltete Eintrittskante („VO-System“): größere Öffnungszacken im Untersegel, schmalere Schlitze.

GRADIENT NEVADA 2

auch sogleich wieder und will rasch wieder aufrichten.

Frontale Klapper öffnen rasch und von der Schirmmitte beginnend.

Der Stall kündigt sich trotz der leichtgängigen Bremsen eindeutig an und besitzt eine eher scharfe Grenze.

Abstiegshilfen

Steilspirale

Durch seine markante Wendigkeit ist der Nevada 2 unmittelbar in die Spirale zu bringen und kann fein dosiert werden. Ein bisschen dreht er nach, bremst sich aber dann doch wieder ein und richtet sich letztlich wieder sanft auf.

B-Stall

Ein heikler Punkt in der Nevada-Historie: Der Vorgänger hatte beim Exit Probleme gehabt, aus dem Sackflug wieder anzufahren und bei unserem damaligen Test manch spannende Situation provoziert.

Die gute Nachricht: Der Nevada 2 beherrscht den B-Stall bravourös und fährt auch wieder tadellos an. Die Kräfte zum Einleiten und halten sind moderat, der Schirm schiebt sauber zusammen und stalt stabil.

Ohrenanlegen

Die Aufhängung mit lediglich zwei A-Stammleinen lässt naturgemäß eine große Einklapptiefe zu. Die Außenflügel klappen unspektakulär und großflächig herein, sind leicht zu halten und flattern nicht. Auch die Kombination mit dem Beschleuniger ändert daran nichts. Auf Gewichtsverlagerung reagiert der Nevada 2 sehr gut – er bleibt gut steuerbar.

Fazit

Der Nevada 2 Light ist eine äußerst gelungene Bereicherung im Segment der Leistungsintermediates einerseits und im Bereich der leichtgewichtigen Leistungsintermediates sowieso. Trotz neuem Chefdesigner trägt er die typische Handschrift von Gradient: Er ist weich, spritzig und extrem wendig, was ihn vor allem

für handlingorientierte Piloten zur ersten Wahl macht. Seine Quirligkeit geht mit einem etwas anspruchsvolleren Gesamtcharakter einher, die Kappe ist lebendig und etwas nervöser als vergleichbare Modelle, was der Nevada jedoch mit einem Mehr an Manövrierbarkeit und einer direkteren, exakteren Brems- und Drehcharakteristik wieder mehr als wettmacht.

Das spartanische Leinensetup und die um einen Tick verzögerte Füllung geben ein bisschen zu denken, vor allem, was schlechte Startplätze und die Zielgruppe der verspielten Flieger betrifft. Gut möglich, dass man die Leinen im Auge behalten und gegebenenfalls einmal tauschen muss.

Gleichwohl ist der Nevada um ein merkliches Stück breitentauglicher geworden als sein Vorgänger, hat nichts vom besten Handling eingebüßt, das man sich nur wünschen kann, und bildet einen ungeahnten Spagat zwischen Handling, Leichtigkeit, Leistung und Charisma. Persönlich wird es mir nicht leichtfallen, meinen neuen Kompagnon wieder herzugeben ... ■



Direkt und präzise. Der Nevada 2 ist wieder mal ein waschechter Gradient geworden.

KURZBEWERTUNG

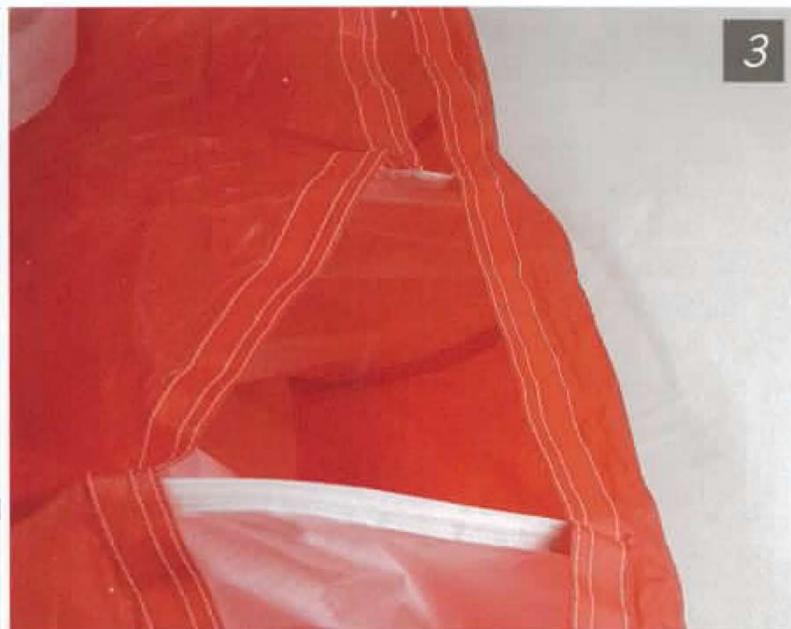
STARTEIGENSCHAFTEN	
Vorwärtsstart ★★★★	Etwas verzögerte Füllung, dann aber super anspruchslos: Astreines Hochkommen, kaum Pitch, exzellente Reaktionsfreude auf Bremsinputs.
Rückwärtsstart ★★★★	Nachdem der Nevada 2 mit Luft gefüllt ist und sein Profil ausgebildet hat, liegt er gut kontrollierbar in der Hand – er kommt gut hoch, lässt sich problemlos über die C-Ebene oder die Bremsen kontrollieren und benötigt nur dezente Inputs. Für weniger Geübte mitunter etwas schnelle Kappenbewegungen.
Starkwindhandling ★★★★★	Astrein: Perfekt kontrollierbar, sensationell exaktes und präzises Umsetzen von Inputs. Spiele wie Stabiloparken oder reliefnahes Soaring perfekt kontrollierbar.
FLUGVERHALTEN	
Agilität/Wendigkeit ★★★★★	Gradient-typisch ausgesprochen hohe Wendigkeit. Verdient eigentlich einen sechsten Stern: ★
Steuerverhalten ★★★★★	Exakt, präzise, verzögerungsfrei, leichtgängig. Ein bisschen muss auf die Schräglage geachtet werden, da der Nevada 2 auch gleich in die Kurve abkippen kann, wenn der Pilot zu engagiert an den Bremsen werkt.
Klappverhalten ★★★★	Der oberen B-Klasse entsprechend. Unbeschleunigt kaum Öffnungstendenz und kein Wegdrehen, beschleunigt impulsives Andrehen und Schnalzklafter möglich, aber auch sehr schnelle Beruhigung.
Beschleunigter Flug ★★★★	Moderate bis knackige Kräfte, einfaches – aber auch empfehlenswertes – Kontrollieren mit den C-Handles. Endspeer mit 53-54 km/h sehr gut.
Dämpfung/Stabilität ★★★★	Eher geringe Dämpfung, vielmehr ein kommunikativer Flügel. Stabilität zufriedenstellend (kleiner Klapper an den Ohren schon möglich), Schirmmitte sehr stabil.
ABSTIEGSHILFEN	
Ohrenanlegen ★★★★★	Durch die Konstruktion mit nur 2 A-Stammleinen große Einklapptiefe. Gutes Sinken, stark verzögerte/ausbleibende Öffnung, sollte mit der Bremse unterstützt werden.
B-Stall ★★★★★	Einfach einzuleiten, sauberer Stall, sauberes Anfahren und Rückkehr in den Sollflug.
Steilspirale ★★★★★	Einfach einzuleiten und zu dosieren, hohe Sinkwerte >20 m/s möglich, Ausleitung einfach, etwas Nachdrehen.
Eignung	Für ambitionierte XC-Flieger und erfahrene Piloten, die großen Wert auf Handling und ein mittelsames Kappenfeedback legen. Für Gebiete, wo Thermiksuche und Verwerten ganz oben auf der Liste stehen.
Wertung	★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★ sehr gut ★★★★★ ausgezeichnet



1



2



3



4

1. Der Tragegurt des Nevada 2 Light ist einfach aufgebaut und wunderbar funktionell. Er kommt ohne Schnickschnack aus, besitzt jedoch C-Handles. Einziger Kritikpunkt: Die Beschleunigerrollen könnten getrost kugelgelagert sein!
2. Keramikringe anstatt der Rollen bei der Bremsbefestigung.
3. Die altneue Eintrittskante: Tiefgreifende Zacken am Untersegel bei den aufgehängten Rippen, schmale Schlitz dazwischen.
4. Weiche dünne Stäbchen in der Eintrittskante.