



Ozone Speedster 26 - Motorschirm Test

Testbericht zum „Speedster 26“ als Motorschirm

Getestet am 02.06.2012 und Tage vorher mit FB SportiX

Abfluggewicht ca. 128 kg

Wind aus N/W mit ca. 10 km/h und thermisch (Bärte 2 bis 6 mtr/s.)

Pilot: Jupp Meis

Die Firma Ozone ist auf dem Gleitschirmweltmarkt im Moment wohl das, was man in der Entwicklung von Gleitschirmmodellen (über die gesamte Bandbreite) als das Maß der Dinge sehen darf. Nach dem Motorschirm Roadster, Viper I und Viper II kam nun der Speedster. Dieser Speedster ist unter dem Modell Viper anzusiedeln. Somit hat es mich interessiert, wie sich dieser Motorschirm, der recht stark auf Sicherheit gebaut und konstruiert worden ist so macht. Ja wie fühlt er sich an, welche Flugdaten kommen letztlich raus. Interessant für mich auch aus dem Grunde, weil ich Motorlos einen Ozone Hochleister fliege, den Mantra M 4 und unter dem fühle ich mich richtig wohl... ☺. Es handelt sich bei diesem Speedster von Ozone um einen reinen Motorschirm in Reflex Bauweise. Gestartet wurde der Schirm vorwärts und rückwärts bei null Wind und am 02.06. bis ca. 10 km/h Wind in flachem Gelände.

Geflogen bin ich den Schirm mit Motor gesamt ca. 3 Std. Ich habe das Gerät frei Fliegen lassen, starke Wingover, Ohren reinholen einseitig und beide Seiten, Steilspirale um die 8 bis 12 m/S., einseitiger Klapper, Aufschaukeln und Rollen und war damit in der Thermik mit Steigwerten 2 bis 6 mtr/s am 02.06.2012 gegen Uhr 16.30 (Die Basis lag an dem Tag bei 1.300 mtr.)

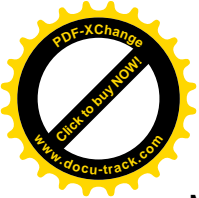


Schirm auslegen und Start:

Das Auslegen des Speedster 26 ist recht einfach. Am besten legt man den Speedster leicht bogenförmig aus. Die Trimmerstellung sollte auf neutral (weiße Markierung an der Trimmerschleife) stehen. Der Schirm kommt einfach (schießt nicht) bis zum Scheitelpunkt hoch und steht. Ein insgesamt stressfreies, ruhiges Startverhalten bei diesem Gerät. Der Pilot kann sich in Ruhe auf seinen Startweg konzentrieren. Da der Schirm eine Trimmgeschwindigkeit (geschlossene Trimmer) von 42 km/h hat, ist die Startstrecke ein wenig länger und vor allen Dingen schneller als bei Standardflügeln. Doch man kann hier wie auch bei anderen Reflexschirmen mit dem Einsatz der Bremsen kurz vor dem abheben, die Startstrecke deutlich verkürzen. Die Steigwerte sind bei geschlossenen Trimmern recht gut. Hier fühlt man eben doch die neueren Profile mit eben besserer Steig- und Gleitleistung.

Flugverhalten:

Der Speedster lässt sich sehr gut dirigieren und der Flügel erweckt sofort starkes Vertrauen. Der Flügel macht sauber das, was man von ihm will und die Bremsen gehen über einen nicht zu kleinen Steuerbereich. Der Speedster lässt sich über die Bremsen bis eben in Trimmerstellung sehr gut und leicht steuern. Ab einer Trimmerstellung neutral (weiße



Markierung am Trimer) werden die Bremsen schon recht hart bis etwa +3. Ab Trimmerstellung +3 bis ganz offen sollte dann die Flügelspitzensteuerung eingesetzt werden. Diese arbeitet sehr effektiv und leichtgängig, ja weit effektiver als ich das von anderen Reflexflügeln kenne. Der Speedster lässt sich mit dieser Flügelspitzensteuerung super agil lenken und er kann sogar sehr gut damit gestützt werden. Ja beim beiderseits starken betätigen dieser Steuerung stellte sich der Flügel richtig an. Der Speedster liegt ruhig und satt in der Luft und vermittelt ein sehr sicheres Gefühl. Der Schirm ist ausgelegt ca. 26 m² groß, hat 53 Zellen bei einer Streckung von 5,79 und ist zugelassen mit 80 bis 110 kg Startgewicht und nach LTF in Kl. C angesiedelt. Ich bin also über dem oberen Limit geflogen und kam damit recht gut zurecht. Ich könnte mir aber vorstellen, dass auch die nächste Größe 28 (geht bis 125 kg) recht gut gegangen wäre. So hatte ich zeitweise den Eindruck, die Steuerdrücke seien doch recht hoch, doch das war das Resultat aus der großen Überladung. Der Stallpunkt bei diesem Schirm ist recht spät und um den Speedster zu überbremsen, muss man schon als Grobmotoriker heftig zu Werke gehen. Nimmt der Pilot im Flug abrupt das Gas raus, gibt es keine überraschenden Pendelbewegungen um die Querachse, dass gleiche beim sofortigen Gas geben. Der Schirm verhält sich hier absolut neutral (wie auch andere Reflexprofile die ich geflogen bin) und schaukelt sich nicht auf. Auch beim Einflug in Thermik, stellt er sich nicht sonderlich auf, es ist ein insgesamt sehr angenehmes Flugverhalten. Je nach Motortyp sollte wegen des Drehmomentes möglichst rechts gedreht werden. Am 02.06. war es recht thermisch mit Steigwerten 2 bis 6 mtr. Also Trimmer neutral, Motor auf Standgas und ab zur Wolke... :)

Werte:

Mit meinem Abfluggewicht von ca. 128 kg kam ich auf folgende Geschwindigkeiten, alle mit GPS gemessen und das in einer Höhe von ca. 250 bis 350 m/msl. Die Trimmer ganz geschlossen ca. 42 km/h, dabei nur soviel Gas, dass ich die Höhe halten konnte, also kein Steigen und Sinken. Nach Öffnen der Trimmer auf null (weiße Linie am Trimmgurt) eine Geschwindigkeitszunahme von 4 km/h, was dann letztlich 45/46 km/h entsprach. Dann bei ganz geöffneten Trimmern eine Endgeschwindigkeit von 51/52 km/h. Diese Messungen habe ich mehrmals vorgenommen und es kamen immer die gleichen gemittelten Werte dabei heraus. Ja der Speedster ist richtig schnell, in etwa gleich mit dem Nucleon 27. Es sind Werte aus Gegen- und Rückenwind gemittelt. Natürlich verfügt der Speedster noch über ein Speed System. Wenn man dieses mit einsetzt, geht der Flügel über 60 km/h in der horizontalen, also auf einer Höhe. Die Geschwindigkeit auf dem Gleitpfad interessiert mich persönlich überhaupt nicht. Das der Motor bei voll geöffneten Trimmern und einer Fluggeschwindigkeit über 50 km/h mit einer höheren Drehzahl läuft als dieses bei einem langsameren Schirm der Fall ist, dürfte klar sein. Ich hatte mit dem FB SportiX hier jedoch keinerlei Probleme.

Abstiegsverhalten:

Das Ohren anlegen ist beim Speedster nicht so einfach, es muss schon heftiger gezogen werden. Er will das Ohr (sehr hoher Staudruck) nicht rein nehmen (wird mit an der Überladung gelegen haben). So schnell wie ich die Leine los lassen konnte, war auch das Ohr wieder draußen. Das Einleiten der Steilspirale geht recht zügig, brauchte aber ca. zwei Umdrehungen. Nach ein / zwei Umdrehung geht es gut abwärts. Die Spirale bin ich mehrfach um die 8 bis 12 m geflogen, dabei ließ er sich sehr leicht mit der Bremse dirigieren. Beim Ausleiten reichte es völlig die kurveninnere Bremse leicht nachzulassen, sofort ging der Flügel wieder in die normale Flugposition zurück. Wer mit dem Fliegen von Steilspiralen bislang an welchem Schirm auch immer keine Probleme hatte, wird diese mit dem Speedster auch nicht haben. Piloten, die von einem einfachen Gerät aufsteigen möchten, werden sich am Speedster sehr schnell rundum sicher fühlen. Das Landen an sich war kein Problem, da sich dieser Flügel eben auch gut Flaeren lässt. Die Landegeschwindigkeit ist höher als bei einem einfacher klassifizierten Gerät, doch dürfte das niemanden überraschen. Diesen Flügel einfach Fliegen lassen bis zu einem guten Meter



über Grund, dann langsam die Bremsen einsetzen um die Sinkkurve abzuflachen. Kurz über dem Boden (ca. 50 cm) die Bremsen ganz nachziehen. Die Landungen mit dem Speedster waren von Anfang an völlig problemlos. Durch die recht langen Steuerwege (an meinem Vorführer waren diese recht kurz eingestellt, ich würde diese um ca. 5 cm verlängern) hat der Pilot relativ viel Spielraum beim Start und auch bei der Landung.

Allgemein:

Der Speedster ist ein 4 - Leiner und hat in seiner Profilhase kleine Stäbchen sauber eingearbeitet. Er wird ausgeliefert mit einem Motortragegurt und auch dieser ist sauber verarbeitet und mit Trimmssystem und Speed System ausgestattet. Da die Bremsen ab einer Trimmerstellung bei etwa +2 bis +3 nicht mehr richtig einsetzbar sind (Steuerdrücke weg, Reflexprofil zu hart), hat der Speedster hier die spezielle Ohrensteuerung (Wingtips) über eine gut erreichbare kleine Griffschleufe. Diese Flügelspitzensteuerung arbeitet super effektiv und lässt sich durch diese kleine Griffschleufe sehr leichtgängig bedienen. Ja sogar ein leichtes Stützen des Flügels ist hiermit möglich. Durchfliegt man z.B. eine Thermik und fällt eben nach dessen Durchflug raus, kann man durch sofortiges einsetzen dieser (Wingtips) den Flügel zusätzlich sehr gut unterstützen. Diese Flügelspitzensteuerung greift weiter in den Flügel ein, als ich es bislang bei anderen Reflexprofilen gewohnt war. Wer schon eine Weile mit Motor fliegt und umsteigen möchte, sollte den Speedster mit in seine Wahl nehmen und Probefliegen. An die etwas längere und schnellere Startstrecke gewöhnt man sich (ist wegen der höheren Trimmgeschwindigkeit auch nicht anders möglich). Der Flügel ist sehr sauber verarbeitet und macht optisch wirklich was her. Ozone hat da einen Farbkonfigurator wie ich gesehen habe. Dort kann man sich den Flügel selber farblich zusammen stellen. Für die Designfreaks sicher ne nette Nebensache. Eine kleine Sache am Rand, die Magnete für die Bremsgriffe sind recht schwach. Es kann schon mal sein, dass am Boden hierdurch die Bremsgriffe wegrutschen und irgendwie wieder aus dem Gurt gepult werden müssen, nun ja.

Fazit:

Wer als Pilot einen neuen Flügel möchte, mit dem er sehr schnell und sehr sicher unterwegs sein will, dazu noch einen absolut pendelfreien und stabilen Schirm über sich wissen möchte der sollte sich auch diesen Flügel anschauen und Probe Fliegen. Werde demnächst den 28-er noch dazu testen, wegen des hier wohl Größe bedingten, recht hohen Steuerdruckes.

Sollten noch Fragen aufkommen, könnt Ihr mir auf unserer Seite unter KONTAKT eine Mail senden. Dieser Motorschirmtest wird auf vielen Seiten eingestellt und natürlich auf:

www.motorschirm-muensterland.de

Anschrift Hersteller für alles Weitere.

Ozone Deutschland
kk@flyozone.com



Gleitschirmtest „Speedster 26“ am Motor 08.06.2012

Euch Allen viele unfallfreie Flüge mit und ohne Motor, wünscht Euch

Jupp Meis