

UL PILOT REPORT

sitzt, ragt die unveränderte Fahrwerksaufnahme unten aus dem Flügel raus. Daher die pluderhosenartige Verkleidung der Beine, die Dupp mit LED-Landescheinwerfern – na ja, eher wohl Erkennungsleuchten – versehen ließ. Das Spornrad samt Aufnahme ist ein Matco-Standard-System mit Feder von Roland Aircraft.

Beim Rollen hat der Taildragger natürlich Nachteile. Aber er lässt seine Schnauze nicht so weit aufragen, dass sie im Gegenlicht als Blendenschutz dienen würde, falls die Sonne gerade noch über den Horizont schiene. Was sich vor uns auf dem Asphalt abspielt, können wir nur durch Schlangenlinien in Augenschein nehmen. Enge Kurven und Drehen ums innere Rad sind dank Fußspitzen-Bremsen kein Problem. Und sollte es mal drauf ankommen, packen die vier hydraulisch betätigten Kolben pro Brems Scheibe ordentlich zu.

Leichter Druck aufs rechte Pedal – so bleibt die DX beim Beschleunigen auf der Centerline des Koblenzer »Flugzeugträgers« (der Platz liegt auf einem Plateau oberhalb der Mosel). Auf der 1175 Meter langen Bahn brauchen wir die 15-Grad-Klappenstellung nicht, mit der sich die Startrollstrecke um etwa zehn Prozent verkürzt. Nach rund 200 Meter verlassen wir die »06«. Mit 1400 Fuß pro Minute steigen wir aus der Platzrunde; dabei bewegen wir uns zuladungstechnisch – ein Tank ist voll, der andere leer – im gelben Bereich der Legalität.

4000 Fuß. Ausleveln, Vollgas (25 Inch Ladedruck) und den Prop so »steil« stellen, dass der Rotax 912 S die höchstzulässige Dauerdrehzahl von 5500 Umdrehungen pro Minute erreicht ... 240 km/h lese ich ab. Das sind fünf km/h mehr als seinerzeit mit der Bugrad-601 DX. Auf Reisen, sagt Werner Dupp, sei er mit zirka 180 Kilometer pro Stunde unterwegs, dann fließen bei 22,5 Inch und 4500 Umdrehungen etwa 13 Liter pro Stunde durch die Vergaser.

Auf einen Constant Speed Propeller hat der Besitzer verzichtet, die elektrische Blattverstellung regelt er manuell. Constant Speed wird von Roland Aircraft optional angeboten; der Pilot entscheidet sich dann per Kippschalter für eine der beiden Regelungen.

Beim Kurvenfliegen erinnere ich mich, dass mir schon bei der Bugrad-601 die differenziert ausschlagenden Querruder angenehm aufgefallen sind, die keinen Pedaleinsatz erfordern. Und auch diesmal verliere ich bei der ersten Steilkurve peinlicherweise Höhe – wer nicht aufpasst, stößt schnell an die V_{no} .

Wie die 601 DX ist die 602 XL ein Rechtsnicker: Nimmt man ihr die Strömung weg, strampelt sie zunächst beleidigt mit dem Knüppel, dann senkt sie ihre Nase über die rechte Fläche. Das Stallverhalten ist in allen

Klappenstellungen und Powersettings ähnlich. Im Leerlauf, full flaps, lese ich 60 km/h ab, bevor ich lieber nach draußen schaue.

Nachdem wir im Anflug von 140 auf 120 km/h verlangsamt haben und bei 100 die Klappen setzen, kommt die Nase hoch. Dann geht's runter – mit 90 setzen wir auf.

Neulich, erzählt Werner Dupp beim Aussteigen vor dem Luftsportclub-Hangar, den er selbst entworfen hat, sei er mit zwei weiteren Maschinen auf der Wasserkuppe gewesen, Reisegeschwindigkeit 200 km/h. Hin und zurück habe die 180-PS-Robin 70 Liter Avgas verbraucht, die Monsum mit ihrem 150-PS-Lycoming 50 Liter Auto Super – und seine Zodiac 30 Liter, ebenfalls Auto Super.

Spricht irgend etwas dafür, dass er auf diesem Trip weniger Spaß hatte? *Peter Wolter*

TECHNISCHE DATEN & FLUGLEISTUNGEN

Spannweite:	8,32 m	V_{ne} :	243 km/h
Flügelfläche:	12,5 m ²	bestes Steigen:	ca. 7 m/sec
Länge:	6,00 m	max. Reichweite:	ca. 1710 km plus 30 min. Reserve
Höhe:	1,65 m	Preis:	53 700 Euro*
Cockpit-Breite:	1,12 m	Hersteller/Vertrieb:	Roland Aircraft
Leermasse:	290 kg	Take-off Gewerbepark 29 b	78579 Neuhausen ob Eck
MTOM:	472,5 kg	Telefon 074 67/91 02 22	www.roland-aircraft.de
Tankinhalt:	130 l (Flächentanks, 2 x 65 l)		
Motor / Leistung:	Rotax 912 S / 100 PS		
Propeller:	Roland Aircraft, 2-Blatt, elektrisch verstellbar (manuell oder Constant Speed), CFK, 1,78 m		
V_{min} :	ca. 60 km/h		
V_{Reise} :	180 – 190 km/h		
V_H :	240 km/h		

* mit Basisausstattung (ohne Funkgerät) und Rettungssystem Junkers Magnum Light Speed Softpack, inkl. MWSt.

Die Zodiac CH 602 XL ist auch für den Segelflugzeug-Schlepp mit einer Anhängelast bis 650 Kilo zugelassen.



Neue Optik, neuer Sound: Mit dem Zweiblatt-Prop von Roland Aircraft klingt der Rotax 912 in der Luft wie ein Direktantriebler