



TEST | Dudek Colt 2

Mit Streckung 6,2 liegt der Colt 2 im mittleren Bereich der Klasse

Während die C-Gurte mit blauen C-Steering-Schlaufen ausgestattet sind, wurden auch die Bremsgriffe selbst modifiziert, indem sie mit einer zusätzlichen Steuerkugel ausgestattet worden sind.

Ein Zellenpacksack scheint beim Colt 2 ratsam.

Insgesamt wurden acht Prototypen bei der Entwicklung gebaut. Neben Standardtools für 2D- und 3D-Airflow-Analyse verwendet Dudek bei der Konstruktion auch eigene, in Zusammenarbeit mit der Polnischen Akademie für Wissenschaften und der Technischen Universität Danzig entwickelte Software.

START

Der Colt 2 ist beim Start recht anspruchslos. Die Leinen sind durch die rote Färbung auf unterschiedlichen Untergründen gut zu unterscheiden und fallen beim Sortieren willig auseinander. Die Kappe füllt sich beim Aufziehen mit den inneren A-Gurten, unabhängig der Auslegeform, zuverlässig mit Luft und steigt spurtreu, gleichmäßig und mit moderater Geschwindigkeit nach oben. Der XC-Flügel weist so gut wie keine Vorschießtendenz auf. Auch rückwärts lässt sich der Schirm einfach aufziehen. Er steigt zentral nach oben. Nicht ganz so einfach erweist sich der Colt 2 bei Stark-

windspielen. Der Flügel steigt zwar zuverlässig, bei Korrekturen braucht der Schirm durch seine hohe Dämpfung jedoch recht kräftige Steuerimpulse. Dadurch verpufft reichlich Energie, die Kappe kippt wieder nach unten und muss reaktionsschnell mit den A-Gurten wieder nach oben geholt werden. Damit benötigt der Colt 2 für spaßvolle Groundhandlingspiele konstante und nicht zu schwache Windverhältnisse.

Flugverhalten

Schon beim Erstflug am Bischling Mitte Februar 2017 werde ich vom Colt 2 angenehm überrascht. Gleich nach dem Start drehe ich am Hausbart ein und steige bei zartem Aufwind, nur mit einem Hauch Bremse und gefühlvoll im Gurtzeug auf der Seite liegend nach oben. Leichtgängig dreht der Colt 2 seine Runden und bringt mich so sanft über den Gipfel. Ein paar Tage später, selber Schauplatz, schärfere Bedingungen, Höhenkaltluft! Kräftige Frühjahrs-thermik führt mich mit ruhigen Aufwinden ins Tennengebirge. Das Kurbeln in der Thermik ist herrlich angenehm. Der Colt 2 zieht ruhig, effektiv und spurtreu nach oben. Durch sein stabiles, vertrauensweckendes Gleiten lässt mich der Streckenjäger die wenigen Kilometer der Querung im Vollgas absolvieren. Allerdings fordern thermische Turbulenzen plötzlich schnelle entschlossene Bremsimpulse, um auf Kurs zu bleiben. Die Stabilität des Flügels ist

zwar beeindruckend, doch fordert der Colt 2 in solchen Bedingungen etwas Aufmerksamkeit. Diesen Wechsel von ruhigem, homogenem, zu „plötzlich-Aufmerksamkeit-forderndem“ Flugverhalten kann ich ein paar Wochen später wieder beobachten.

Thermikflug

Im Thermikflug liegen die großen Stärken des Colt 2. Durch seine spezielle Steuercharakteristik mit nur geringem Druck auf der Bremse auf den ersten Zentimetern und effektiver Gewichtsverlagerung in diesem Bereich ist der Sportklasseflügel flach und gefühlvoll in schwacher Thermik zu steuern. Hinzu kommt, dass er sich gerade im oberen Steuerbereich mitteilungsfreudig zeigt und zartes Steigen auch über die Bremsen vermittelt.

In schwachen Bedingungen zeigt der Flügel sehr gute Steigeigenschaften. Flachlandperformance kann ihm also uneingeschränkt bescheinigt werden. Auch in kräftiger Thermik dreht die Kappe rund und willig. Das Feedback lässt bei stärkeren Bremsimpulsen und damit im unteren Steuerwegsbereich jedoch etwas nach. Ein niedrig aufgehängtes Gurtzeug bringt dem Piloten zusätzliche Informationen und damit klare Vorteile. In starker, turbulenter Thermik kann der Colt 2 durch seine kräftige Dämpfung mehr Stabilität vortauschen, als ihm eigen ist. Die Einklappresistenz des Flügels ist

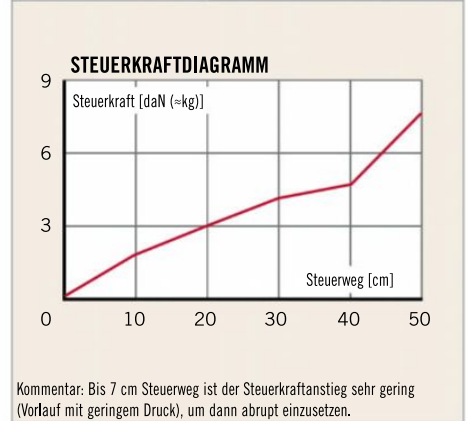
KONSTRUKTION/MATERIALIEN	
Kappe	Sharknose, Miniribs, aufwendiges System an Querzugsbändern über die gesamte Kappenbreite, auch direkt an der Untersegel-Eintrittskante, 3D-Shaping, Segelraftsystem mit differenzierter Bremsanlenkung Obersegel: Porcher 38 g vorne und 32 g hinten Untersegel: Dominico 34 g
Leinen	Drei Stammebenen-Ebenen, die sich an den Galerien auf eine dezente vierte Ebene teilen, Schutzschlaufen an den Leinenschlüssern, Stabiloleine separat gefärbt, mit Ausnahme der Bremsspinne unummantelt Stammeleinen: Edelrid Technora A, Liros TSL Galerieleinen: Edelrid Technora A
Tragegurt	Nicht zu schmal und nicht zu dick, hochwertige und innovative Detaillösungen, Steuergriffhalterung mit Magnet und Führungsschiene (Smart Lock), Steuerleinenrolle mit flexibler Distanzhalterung, Steuergriff mit Steuerkugel, C/D-Steuergriff, aufwändig aufgebautes Speedsystem mit leichtgängigen Plastikrollen

DUDEK COLT2

PILOTENANSPRUCH (ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)									
E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC	
S2: XC-Schirme mit entsprechend hohem Pilotenanspruch. Erforderliche Skills/Erfahrung: Für Piloten, die sehr viel fliegen, äußerst leistungsorientiert sind und dazu noch über überdurchschnittliches Talent verfügen. Erforderliche Airtime: ab min. 100 Std./Jahr									
PILOTENKOMMENTAR									
Der XC-Schirm bietet alle Parameter, die ich mir persönlich auf Strecke wünsche. Hervorragende Steigperformance bei schwachem Steigen für die zähen ersten und letzten Kilometer des Tages, ausreichende Dämpfungseigenschaften für stressfreies Fliegen, auch in harter Thermik, und eine lückenlos umsetzbare Maximalgeschwindigkeit.									
Was uns gefiel: Das feine und effektive C-Steering.									
Was anders ist: Deutlich mehr Ruhe mit im Gepäck.									
Was uns fehlt: Etwas mehr Feedback in harter Thermik.									

EIGNUNG					
Schulung	Einsteiger	Genusspilot	Erfahrener Pilot	Streckenflieger	Weitkampfpilot

TESTPROTOKOLL	
Startgewicht Testpilot (kg)	103
Flächenbelastung (kg/m ²)	4,12
Gurtzeug	Dudek Soul
Messinstrumente	Bräuniger Competino
Beschleunigungsweg (cm)	42
Gewicht Schirm (kg)	5,40
Vtrimm (km/h)	39
Vmax (km/h)	56



tatsächlich ausgesprochen groß, aber auch ein gut gedämpfter C-Schirm kann klappen und erfordert bei Turbulenzen aktives Fliegen. Beim Colt 2 sind dafür deutliche, aber lediglich kurze Impulse an den Steuerleinen erforderlich, um den Kurs in der Thermik zu halten und einseitige Heber auszugleichen.

Steuercharakteristik

Wie auch im Steuordiagramm ersichtlich, ist der Steuerdruckverlauf sehr homogen und nimmt auf den letzten Zentimetern, zum Stallpunkt hin kräftig zu. Im ersten Steuerwegbereich scheint der Schirm gefühlt einen Vorlauf zu besitzen. Der Flügel wird jedoch schon auf den ersten Zentimetern in der Mitte der Bremsanlenkung angelenkt.

In Kombination mit Gewichtsverlagerung ist der Colt 2 in diesem Bereich sehr feinfühlig, kraftsparend und effektiv in schwachem Steigen zu drehen. Nach diesem Vorlauf, wenn die Kappe auf der gesamten Hinterkante angebremst wird, setzt der Druck abrupt und kräftig ein und nimmt gleichmäßig über den kompletten Steuerwegverlauf zu.

Beschleunigter Flug und Gleiten

Eines hier schon vorweg, der Colt 2 ist im Klassenvergleich gesehen richtig schnell. Mit seiner Maximalgeschwindigkeit von 56 km/h fliegt der XC-Flügel spurtreu, gefühlt mit nur wenig Leis-

tungsseinbußen und vertrauenserweckend stabil durch die Luft. Das komplette Geschwindigkeitsspektrum ist auf Strecke problemlos verfügbar. Obwohl der Schirm eine satte Eigendämpfung aufweist, reagiert er besonders effektiv auf das C-Steering. Der Colt 2 setzt schon geringe Steuerinputs an den C-Schlaufen um und ist so, im Gas geflogen, recht bequem auf Kurs zu halten. Das C-Steering funktioniert im Übrigen auch bei Trimmgeschwindigkeit hervorragend. Leistungsstarkes Kilometerfressen ist mit dem Colt 2 also Programm!

Spaßfaktor & Extremflugverhalten

Der Colt 2 weist ein recht ambivalentes Klappverhalten auf. Einerseits sind die Reaktionen des Schirmes auch bei großflächigen Klappern langsam und überschaubar, andererseits muss die Störung in sehr vielen Fällen aktiv geöffnet werden. Der Dynamikaufbau bleibt in jedem Fall jedoch langsam und gering. Im Idealfall öffnet der Sportklasseschirm bei geringem Nicken Kammer für Kammer bis 270 Grad von selbst, leichtes Nachdrehen mit eingerechnet. Zuweilen zeigt der Schirm jedoch bis 360 Grad Drehung keine Öffnungstendenzen. Dann muss der Schirm aktiv gestoppt und geöffnet werden. Leichtes Stützen an der geöffneten Seite mit gleichzeitig progressivem Bremsdruck auf der deformierten Seite reichen dazu vollkommen aus. Soll der Schirm schon im Ansatz

auf Kurs gehalten werden, ist ein deutlicher Impuls an der offenen Seite nötig. Genug Steuerweg ist vorhanden, es besteht keine Gefahr zum Strömungsabriss. Bei recht anspruchsvollen Bedingungen im Lee präsentiert mir der Colt 2 überraschend einen Bilderbuchfrontstall. Dezent Erhöhen des Kappeninnendrucks mit anschließender Freigabe der Bremsen bei der Öffnung beendete die Störung problemlos. Das nachfolgende Vorschießen musste nur dezent abgefangen werden.

Mit dem Colt 2 ist es durchaus möglich hohe Wingover und asymmetrische Spiralen zu fliegen. Der Dynamikaufbau muss jedoch sukzessive und mit entschlossenem Bremsimpuls und Gewichtsverlagerung erfolgen. Für Freestylemanöver mit schnellen Wechseln ist der C-Schirm nicht gebaut.

ABSTIEGSHILFEN

Ohren anlegen

Die Ohren sind mit dem Colt 2 bei nur geringem Einleitewiderstand am geteilten A-Gurt einfach anzulegen. Die Einklapptiefe ist gering, die Ohren entleeren nur wenig und legen sich an die benachbarten Leinengruppen an. Mittels Gewichtsverlagerung ist der C-Schirm effektiv, exakt und gleichzeitig ruhig und fein gedämpft steuerbar. Für die Ausleitung ist aktives Rausbremsen erforderlich.