



Roland Hauke: Vom Importeur zum Hersteller mit hohem Qualitätsanspruch

Made in Germany

Der Metalltieflieger Zodiac 602 RG mit Einziehfahrwerk und Spornrad begeistert durch erstklassige Verarbeitung, gute Flugleistungen, tolle Optik und ein einmaliges PreisLeistungsverhältnis.

Bei einem Besuch in Neuhausen ob Eck wurden wir eingeladen, die Taildragger-Variante der Zodiac 602 RG zu fliegen. RG steht für Retractable Gear, Einziehfahrwerk. Im Gegensatz zur 601 hat die 602 Spreizklappen, eine auf 114 Zentimeter verbreiterte Kabine sowie ein verbessertes Flügelprofil. Eine optional erhältliche, nach hinten länger auslaufende Haube lässt das UL eleganter wirken. Die Optik des Metalltiefliegers begeistert auf Anhieb und lässt das Herz eines jeden (Spornrad-) Piloten höher schlagen. Der Flieger ist komplett aus Flugzeug-Aluminium gefertigt, die Beschläge und Einzelteile werden alle Wasserstrahl- und Laser-geschnitten.

Das UL verfügt über zwei Flächentanks mit je 65 Liter sowie über zwei Staufächer, die ebenfalls in den Flächen integriert sind. Außerdem ist auch hinter den Sitzen viel Stauraum ohne Beeinträchtigung durch die Rettung – das Junkers Light Speed (bis 300 km/h) sitzt vor dem Brand-schot. Die zusätzliche Einstiegshilfe fehlt bei der RG Version, da diese an der Flügelhinterkante deutlich tiefer liegt als das Bugradmodell.

Die serienmäßig getönte Haube wird mittels zweier Gasdruckdämpfer nach vorne geöffnet und gefällt durch die Verriegelungstechnik: Man drückt die Haube leicht auf jeder Seite nach unten, mit einem sanften Klick wird der Schließvorgang quittiert. Das Einsteigen ist für einen Tieflieger sehr einfach und auch fluggasttauglich. Ich nehme links auf einem sehr bequemen Sitz Platz. Pedallerie und Sitze sind zwar nicht verstellbar, mit einem Unterlegkissen finde ich mit 180 Zentimeter Größe jedoch die optimale Sitzposition.

Roland Hauke betont, dass die Firma sehr viel Wert auf Sitzkomfort legt, was man besonders bei längeren Flügen angenehm feststellen kann.

Das UL ist klassisch instrumentiert. Ein haus-eigener Verstellpropeller mit 7,5 Kilo ist optional und in der Test-Maschine verbaut. Anders wie die meisten Zodiacs verfügt der Taildragger über eine Doppelsteuerung. Beim Rollen bin ich überrascht, nicht einen Zick-Zack-Kurs wählen zu müssen: Mit leicht gehobenem Kopf ist die Geradeaussicht gut möglich. Ein starker Impuls in die Pedale entkoppelt das Spornrad und lässt Drehungen im Stand zu. Dies unterstützt man mit den hydraulischen Fußspitzenbremsen. Bei neutralem Seitenruder klinkt das Spornrad wieder automatisch ein.

Start und Flug

Der Controller gibt uns einen umlaufenden Wind mit drei bis fünf Knoten an. Beim Start bleibt der Knüppel gezogen, bis der Flieger fliegt. Ja, das war auch meine Frage, muss man nicht den Sporn anheben? Da die 602 RG über einen geringen Grundeinstellwinkel verfügt, wird empfohlen, in Drei-Punkt-Lage zu starten.

Fahrwerk rein. Wir steigen in Richtung Süden. In 3000 Fuß MSL bei 27 Grad Celsius Außentemperatur messe ich 1150 Fuß Steigen pro Minute. In Anbetracht der Dichtehöhe, zwei Personen und 60 Liter Treibstoff an Bord, ist das ein super Wert, welcher sicherlich auch dank des Verstellpropellers erreicht wird. Bei einem Ladedruck von 25 in. Hg und 4800 U/min erreichen wir eine Reisegeschwindigkeit von 220 Stundenkilometer.

Zum Vergleich flogen wir auch die Bugrad-Variante der 602, welche um gute 20 Stundenkilometer langsamer war. Eine günstige Alternative ist die Spornrad-Variante mit festem Fahrwerk. Sie liegt von der Geschwindigkeit her zwischen der RG und der XL und kostet 4500 Euro (ohne MwSt.) weniger, ist also genauso günstig wie

die XL. Die Höchstgeschwindigkeit wollten wir in dieser thermisch aktiven Luft nicht ausprobieren; jedoch liegt sie laut Herstellerangaben bei knapp 250 Stundenkilometer.

Das Seitenruder benötige ich fast gar nicht. Das Höhenruder ist leichtgängig. Das Querruder lässt sich relativ schwer bewegen, dies liegt laut Roland Hauke an der Doppelsteuerung, was ich auch im Vergleich zur Bugradversion mit Y-Steuerung bestätigen kann. Natürlich wird auch die Spornrad-Version mit Y-Stick ausgeliefert. Für die Doppelsteuerung verspricht der Hersteller eine harmonischere Abstimmung.

Wir gehen auf 5000 Fuß, nehmen das Gas raus und provozieren einen Strömungsabriss. Dies quittiert uns der Tieflieger mit Nicken, anschließend geht er auf die Nase und nimmt wieder Fahrt auf.

Landung

Unter 120 km/h kann das Fahrwerk ausgefahren werden. Mit einem Schalter aktiviere ich die Hydraulik. Dreizehn Sekunden später leuchten zwei grüne LEDs, eines für das rechte und eines für das linke Fahrwerksbein – das Signal für ausgefahrene und verriegelte Räder. Sollte dies einmal nicht funktionieren, wird durch die Mittelstellung (Notposition) des Hebels die Landekonfiguration mittels Schwerkraft hergestellt.

Das Landen mit einem Spornradflieger verlangt normalerweise den meisten Respekt. Mit der 602 kann man Entwarnung geben, denn das übliche Problem, im Endanflug wenig zu sehen, trifft nicht zu. Roland Hauke demonstriert dies mit einem extrem hohen Endanflug. Klappen auf 30 Grad und wir sinken enorm.

Dies liegt an den Spreizklappen. Sie bieten deutlich mehr Widerstand wie herkömmliche Flaps, zudem ist die Lastigkeit geringer und durch die