

Außenthermometer zeigt am Boden gut 25 °C und das QNH beträgt 1018 hPa. Macht also – nach einem kurzen Refresher der Theoriekenntnisse – eine Dichtehöhe von etwa 4300 ft beim Startlauf. Unter Standardbedingungen verspricht der Hersteller mehr als 1000 ft/min Steigen.

Nicht ganz intuitiv ist die Bedienung des Fahrwerks, denn erst mit dem Einschalten der elektrischen Hydraulikpumpe erwacht das System zum Leben. Gesteuert wird das Ein- und Ausfahren der Fahrwerksbeine mit einem Hebel. Leuchten die roten LEDs, so befindet sich das Fahrwerk in Bewegung. Leuchten die beiden grünen LEDs – eine für links, eine für rechts –, sind beide Beine ausgefahren und verriegelt. Die Notposition des Hebels ermöglicht das Ausfahren der Beine mit Hilfe der Schwerkraft. Derzeit arbeitet der Hersteller an einem System, das vor einer Landung mit eingefahrenem Fahrwerk warnen soll.

Bereits im Steigflug macht die

Zodiac ihrem Piloten klar, dass sie geflogen werden will. Mit zwei Fingern möchte der Knüppel geführt werden, so sensibel gibt sich das Flugzeug um die Querachse. Einen etwas längeren Tipp auf die Höhenrudertrimmung quittiert das UL mit einem deutlichen Nickmoment. Die straffe Querruderabstimmung will hingegen nicht so recht zu dieser sensiblen Höhenrudercharakteristik passen. Hohe Ruderkräfte sind zum Rollen erforderlich, die Querrudertrimmung reagiert entsprechend zögerlich. Roland Aircraft möchte das Flugverhalten bis zur Serienreife durch eine modifizierte Mimik des Rudergestänges verbessern.

Im flotten Reiseflug fühlt sich die Zodiac am wohlsten: Bei 22 in. Hg und 5000 U/min liegen etwa 200 km/h am Fahrtmesser an, erhöht man den Ladedruck auf 25 in. Hg, rennt der Tiefdecker mit 215 km/h IAS – geflogen in 5500 ft MSL, wo die True Airspeed zirka 230 km/h beträgt. Der Treibstoffcomputer von

TL Electronic zeigt dabei einen Durchfluss von 16 bis 17 Litern Mogas pro Stunde an.

Lammfromm gibt sich die Zodiac im Langsamflug: Ob mit oder ohne Leistung, mit oder ohne Klappen, mit deutlichem Schütteln im Stick kündigt sie das Abreißen der Strömung an.

Zur Landung übernimmt Roland Hauke wieder die Regie. Nur so viel: Slips mag die Zodiac überhaupt nicht. Effektiver lässt es sich mit Hilfe der stufenlos verstellbaren Klappen absteigen, die in der 45-Grad-Position für ansehnliche Sinkraten sorgen. Wir drehen ein paar Platzrunden, täuschen Landungen an. Von Runde zu Runde fällt es mir leichter, die Zodiac sicher zu dirigieren. Dank der Constant-Speed-Regelung braucht sich der Pilot um die Bedienung des Propellers nicht weiter zu kümmern.

Zeit, den Tiefdecker auf seine Alltagstauglichkeit hin zu untersuchen. Clever sind die in der Nähe des Schwerpunkts angeordneten Gepäckfächer in den

Flügeln, die bis zu 25 Kilogramm pro Seite schlucken. Nochmals acht Kilogramm nimmt das Gepäckfach hinter den Sitzen auf. Klar, zum Reiseboliden kann die ultraleichte Zodiac schon konzeptbedingt nicht werden. Füllt man nämlich beide Flächentanks bis zum Kragen mit jeweils 65 Litern Mogas auf, bleiben trotz versprochener 285 kg Leermasse nur noch bescheidene 95 kg Zuladung für Gepäck und Besatzung übrig.

Der Einsatzbereich der neuen Z 602 RG Zodiac ist damit klar abgesteckt: Erfahrene Piloten, die sich ein sportliches Flugzeug mit Alltagsqualitäten wünschen, dafür aber kein Vermögen investieren möchten, dürften mit ihr glücklich werden. Knapp 61000 Euro Basispreis – wenn auch ohne Verstellpropeller – gehen in Anbetracht der gebotenen Leistung absolut in Ordnung. Bis die ergänzende Musterzulassung vorliegt, dürften allerdings noch einige Monate ins Land gehen. **ae**

Patrick Holland-Moritz