



Seedwings Crossover 14



Text: Markus Neurauter
Fotos: Markus Neurauter/Seedwings

Seit einigen Jahren konzentrieren sich die Drachenbauer aus dem Zillertal ganz auf die Entwicklung von Turmgeräten. Vom Einfachsegler Funky über den Intermediate Space bis zum Spyder reicht die aktuelle Palette. Um die Lücke zwischen dem anfängertauglichen Space und dem Turmhochleister Spyder zu schließen, machte man sich im letzten Winter an die Entwicklung des Crossover.

Ziel war es, die einfachen Start- und Landeeigenschaften des Space mit der guten Gleitleistung und dem spritzigeren Handling des Spyder zu kombinieren. Den Flügelgrundriss hat man im Prinzip vom Spyder übernommen. Um die Langsamflugeigenschaften zu optimieren wurde der Doppelsegelanteil reduziert und die Flügeltiefe an den Wingtips erhöht. Für eine verbesserte Gleitleistung im oberen Geschwindigkeitsbereich ist die variable Geometrie so ausgelegt, dass die Fläche deutlich strammer als die des Space gespannt werden kann.

Wie bei Seedwings üblich, kommt nur bei der Anströmkannte ein Mylarlaminat zum Einsatz, Ober- und Untersegel bestehen aus Dacron, beim Achterliek verwendet man seit einiger Zeit ein in alle Richtungen leicht elastisches Dacrongewebe namens Hydranet. Anstatt der aufwendigen und relativ schweren Stoffrip-

pen verbinden breite Klettbänder Ober- und Untersegel. Wie beim Space haben auch die inneren Seitenrohre einen Durchmesser von 50 Millimeter. Der Verzicht auf die steiferen 60iger Rohre spart Gewicht und bringt durch das flexiblere Gestell Handling und Flugkomfort. Für das aufrichtende Moment sorgen pro Seite zwei sich aufgabelnde Pitchleinen. Sie setzen etwas vor der Segelhinterkante an dreieckigen Flares an und halten die ersten vier Segellatten in Position.

Nachdem die Pitchfahrten beim DHV positiv absolviert waren, hatte ich Anfang Juli bei teilweise ziemlich sportlichen Bedingungen die Gelegenheit, das brandneue Gerät zu testen. Beim Aufladen auf das Auto fällt sofort das angenehm geringe Gewicht auf. Das Testgerät, ein Vorseriengerät, wog inklusive Packmaterial 29 Kilogramm. Leichtere Segellatten und ein



Jeweils vier Pitchleinen pro Seite sorgen für die notwendige Flügel-schränkung.



Anstatt der sonst üblichen Stoffrippen verbinden breite Klettbänder Ober- und Untersegel.



Pause-Segel reduzieren das Gewicht der Seriengeräte noch um zirka ein Kilogramm.

Zum Aufbauen

braucht man wenig Kraft und kann eigentlich nichts falsch machen. Die beiden parallel zum Kielrohr verlaufenden Nasenlatten bleiben im Segel und müssen vor dem Ausbreiten der

Flügel nach hinten geschoben und auf den jeweiligen Zapfen an der Nasenplatte aufgesetzt werden, später ist das nur mehr mit großem Kraftaufwand möglich. Nach dem Spannen der Randbögen sind pro Seite acht Obersegel- und zwei Untersegellatten einzuschieben. Danach das Querrohr spannen, die hintere Oberverspannung am Kielrohr fixieren, die vordere

Unterverspannung einhängen, und die Nasenverkleidung ankletten.

Am Boden

lässt sich der Crossover durch das geringe Gewicht und das im Vergleich zum Spyder etwas kürzere und schmalere Trapez besonders einfach handeln. Statt der serienmäßigen

runden Speedbar gibt es seit Kurzem für alle Seedwingsgeräte eine profilierte Aluspeedbar. Sie kostet 290,- € extra und kann ohne weitere Modifikationen eingebaut werden. Die Fläche liegt statisch neutral auf den Schultern, mit einem Drittel VG Vorspannung ist die Unterverspannung spielfrei, entsprechend problemlos kann der Flügel für den Startlauf ausgerichtet werden.

Beim Starten

liegt die Fläche stabil und hebt schon bei relativ geringer Fahrt ab. Mit einem Hochleister müsste man sicher ein paar Schritte weiter laufen als mit dem Crossover.

Beim Einkreisen

in den ersten Bart fällt sofort das im Vergleich zum Space deutlich direktere Handling auf. Der Flügel reagiert flott, aber nicht übernervös auf Steuerinputs. In der starken Thermik liegt der Flügel stabil, ohne Tendenz nach innen oder außen zu kippen, und steigt dabei sehr gut. Probeweise entspanne ich die VG komplett, das Handling wird noch direkter, allerdings liegt die Fläche etwas unruhiger mit einer leichten Tendenz die Schräglage zu verringern.

In der teilweise ziemlich starken und entsprechend ruppigen Thermik gefällt mir der Crossover mit deutlich gespannter VG am besten. Ohne großen Kraftaufwand kann problemlos etwas schneller gekreist werden. Beim Einfliegen in die Thermik steigt die Fläche, ohne Tendenz die Nase anzuheben, und liegt sehr stabil in der Kurve. Trotzdem werden Richtungskorrekturen schnell und präzise umgesetzt.

An der Basis

angelangt, spanne ich die VG voll durch, das erfordert nur mäßigen Kraftaufwand. Obwohl das Segel nicht so trommelhart gespannt ist wie bei einem Hochleister, verändern sich die Flugeigenschaften spürbar. Das Handling wird etwas indirekter, reicht aber immer noch aus, um Turbulenzen auszusteuern oder in einen Bart einzukreisen. Der Bügeldruck nimmt beim Beschleunigen linear zu und ist bei der Maximalgeschwindigkeit von gut 90 km/h nicht besonders hoch. Die Gleitleistung bleibt bis zirka 60 km/h überraschend gut. Mit lockerer VG ist bei zirka 75 km/h und deutlich mehr Bügeldruck und Sinken Schluss. Unabhängig von Geschwindigkeit und VG-Stellung zeigt die Fläche keine Giertendenz und liegt spurtreu in der Luft.

Die Trimmspeed

liegt unbeeinflusst von der VG Stellung bei zirka 37 km/h. Die Trapezbasis ist dabei auf Augenhöhe. Drückt man sie langsam nach vorne, geht die Fläche bei durchgestreckten Armen und deutlichem Gegendruck am Steuerbügel



Querrohrspannseil und hintere Oberverspannung werden am selben Beschlagteil am Kielrohr eingehängt.



Am Boden und in der Luft steht das Segel im Randbogenbereich sehr sauber.



Die Pitchleinen können beim Abbauen am Turm eingehängt bleiben.



Die Turmaufhängung sorgt für ein direktes, kraftsparendes Handling.

TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)

Hersteller	Seedwings Flugsport GmbH Schlitters 63 A-6262 Schlitters Tel. +43-(0)650 / 7273650 Fax: +43-(0)5288 / 72731 seedwings@tirol.com	
Größen	Crossover 14	Crossover 15
Fläche (m²)	14	15
Gewicht (ohne Packmat.) (kg)	-	-
Gewicht (inkl. Packmat.) (kg)	29	30
Nasenwinkel (°)	-	-
Spannweite (m)	10,25	10,35
Streckung	7,4	7,2
Doppelsegelanteil (%)	75	75
Pilotengewicht (kg)	65 – 85	85 – 120
Einhängegewicht (kg)	-	-
Packmaß lang/kurz (m)	3,45/4,90	3,60/5,10
Zulassung	DHV 2	DHV 2
Preis (Basisversion)	€ 4.850,-	€ 4.850,-

in einen steuerbaren Sackflug über. Erst wenn die Basis etwas zügiger gedrückt wird, lässt sich ein echter Strömungsabriss provozieren. Die Fläche senkt kurz die Nase und holt selbständig Fahrt auf. Nähert man sich beim Kreisen der Minimalgeschwindigkeit von zirka 30 km/h, wird das durch einen spürbaren Gegendruck und erhöhtes Sinken deutlich angezeigt. Drückt man weiter, stellt sich ein Kurvensackflug mit langsam zunehmender Schräglage ein. Dabei nimmt der Crossover selbständig Fahrt auf, und sobald man dem Bügeldruck nachgibt, liegt die Strömung sofort wieder an. Mit gespannter VG bleiben die Langsamflugeigenschaften ähnlich harmlos, lediglich die Bügeldruckwarnung fällt etwas geringer aus.

Für die Landeeinteilung

entspanne ich die VG vollständig. Überschüssige Höhe lässt sich nicht wie bei einem Gerät mit offenem Querrohr einfach wegziehen. Man kann aber auch im Endanflug noch problemlos eine Achterschleife einlegen, die Richtungswechsel werden schnell umgesetzt, trotzdem liegt die Fläche auch in unruhiger Luft stabil und schaukelt sich nicht auf. Die Ausgleitstrecke im Bodeneffekt ist ähnlich wie beim Space. Das Fenster zum Drücken ist vergleichsweise groß, auch wenn man etwas zu früh dran ist, reißt die Strömung sauber ab.

Fazit

Der Brückenschlag zwischen fast Anfängergerät und fast (Turm)Hochleister ist den Zillertalern gut gelungen. Start-, Lande- und Langsamflugeigenschaften sind ähnlich problemlos wie beim Space. Gleitleistung und Handling kommen nahe an den Spyder heran. Piloten, die Wert auf geringes Gewicht legen, aber trotzdem einen spritzigen Flügel mit guter Performance wollen, sollten sich den Crossover näher anschauen. ■



Serienmäßig ist der Crossover mit profilierten Trapezrohren und einer runden Speedbar ausgerüstet.



Alle Segellatten sind mit Spannclips ausgestattet.



Kugelgelagerte Umlenkrollen sorgen für eine leichtgängige variable Geometrie