

MAC PARA COLORADO 2

Der Colorado 1 war bereits ein Alleskönner, der Colorado 2 soll dank neuer Technologien, wie z. B. einem neuen Shark-Nose-Profil, mehr Leistung aber genauso ein noch agileres Handling sowie ein verbessertes Startverhalten offerieren ...

Testpilot: Franz Sailer

Fotos: Jeff Hamann

Detailfotos: Franz Sailer

Bei Mac Para geht es im Motorsegment „Schlag auf Schlag“. Firmenboss und Designer Peter Recek erneuert seine Motorschirmpalette unermüdlich. Nach dem Blaze GT kam der Colorado 1, jetzt folgt der nächste Streich, der Colorado 2 ist da! Die Verkaufserfolge der jüngst lancierten Motorschirme ließen nicht lange auf sich warten. Der zuletzt erschienene Charger 2 hat wiederum eine große Fan-Gemeinde gefunden. Kein Wunder!

Peter Recek hat bei der Konstruktion neuer Geräte ein einfaches Erfolgsrezept: Gutes wird durch noch Besseres ersetzt, ohne dass ein bewährtes Konzept völlig auf den Kopf gestellt wird und dabei womöglich tolle Attribute des Vorgängers verlorengehen. So steigt der Marktanteil des tschechischen Herstellers am PPG-Markt stetig. Zum Colorado 2 äußert sich der Hersteller mit klaren Worten: „Der Colorado 2 ist ein Vollblut-Reflex-Motorschirm für abenteuerlustige und anspruchsvolle Piloten. Er wird jedem gefallen, der einen aufregenden Schirm für das Abenteuerfliegen sucht. Die Rollstabilität ist im Geradeausflug außergewöhnlich, aber gleichzeitig ist der Colorado 2 ein sehr agiler und spaßiger Schirm. Leichte Starts und Landungen, hohe Höchstgeschwindigkeit und eine ebenso hohe Reisegeschwindigkeit bei offener Trimmung sind die Attribute des neuen Colorado 2.“

PARAMOTOR hat dem neuen Cruiser aus dem Hause Mac Para ordentlich auf den Zahn gefühlt und die Größe 24 ausführlich auf langen XC-Runs sowie bei föhningem Starkwind im Flachland als auch in knackiger Frühjahrsthermik getestet.

KONSTRUKTION UND AUFBAU

Vorweg die größten Unterschiede zum Vorgänger: Der Colorado 2 kommt mit einem neuen Farbdesign, gleichermaßen ziert die Kappe ein moderner Schriftzug.

Bereits beim Auslegen der Kappe fällt auf, dass der Neue ein Shark-Nose-Profil erhalten hat, der 1er hat noch keines. Ebenfalls auffällig: Die Kappe ist mit einer Gewichtsreduktion von 0,3 kg um eine Spur leichter geworden. Verantwortlich dafür ist das leichtere Tuch am Untersegel sowie die schlanken, leichteren Nitinoldrähte im Interieur. Beim Colorado 1 wurden an der Nase noch relativ kurze, dafür steife Nylondrähte eingearbeitet. Mit einer ausgelegten Streckung von 5,6 (Vorgänger 5,5) hat der Neue etwas zugelegt.

Der Tragegurt hat nunmehr für jede Ebene eine separate Farbmarkierung (aufgenähtes Band) erhalten. Hatte der Vorgänger nur zwei Markierungen am Trimmerband, finden sich nunmehr fünf farblich unterschiedliche Striche aufgenäht. Der Bremsgriff ist beim Colorado etwas steifer ausgeführt als beim Vorgänger. Das

Trimmerband wurde unten mit einem zweiten Band am Tragegurt fixiert, um das Flattern im Wind zu vermeiden.

„Das neue Shark-Nose-Profil bietet eine möglichst zugängliche, hohe Leistung in allen Einstellungen der Trimmpositionen. In der Praxis bedeutet dies einen geringeren Kraftstoffverbrauch und eine höhere Steiggeschwindigkeit“, erläutert der Hersteller und ergänzt: „Bei der Konstruktion des Colorado 2 kommen Top-Technologien aus dem gehobenen Bereich unserer erfolgreichen Schirme zum Einsatz.“

Die Kappe des Colorado 2 fasst wie der Vorgänger wiederum 58 Zellen. Die Flügelspitzen sind leicht nach unten gezogen, um als Stabilisator zu wirken. Das Design des Colorado 2 ist wie beim Vorgänger eine Kombination aus zweiter und dritter Rippendiagonalkonstruktion. Jede Hauptrippe ist an 4 oder 5 Aufhängungsleinen befestigt. Zwischen diesen Hauptaufhängungsrippen befinden sich Zwischenrippen durch diagonale Segmente aufgehängt. Das klingt kompliziert, diese Konstruktion sorgt aber für eine glatte Oberfläche und ein präzises Tragflächendesign, das die Leistung und Sicherheit steigert, so der Konstrukteur. Zusätzlich finden sich wie beim Vorgänger wiederum die bei Mac Para obligaten Rigidfoils zwischen den Zellwänden der Eintrittsöffnungen, welche die Profiltreue verbessern und für eine

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

Hersteller	Mac Para Technology, www.macpara.com						
Vertrieb	Importeur D/A: Moselglider, info@moselglider.de , www.moselglider.de						
Produktion	Mac Para Technology, Roznov pod Radhostem, Tschechien						
Konstrukteur	Peter Recek						
Testpilot	Peter Recek, Christian Amon						
Größe	18 (XXS)	20 (XS)	22 (S)	24 (M)	26 (L)	29 (XL)	31 (XXL)
Zellenanzahl	58	58	58	58	58	58	58
Startgewicht (kg, mit Motor)	80–120	84–125	95–130	105–145	115–160	128–175	140–190
Schirmfläche ausgelegt (m²)	17,88	19,88	21,97	23,92	25,96	28,62	31,41
Schirmfläche projiziert (m²)	15,78	17,53	19,38	21,10	22,90	25,25	27,71
Spannweite ausgelegt (m)	10,01	10,55	11,10	11,58	12,06	12,66	13,27
Spannweite projiziert (m)	–	–	–	–	–	–	–
Streckung ausgelegt	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
Streckung projiziert	–	–	–	–	–	–	–
Kappengewicht (kg)	4,2	4,5	5,0	5,2	5,4	5,7	6,1
Preis inkl. MwSt. (€)	2.890,–	2.890,–	2.890,–	2.890,–	2.890,–	2.890,–	2.890,–
Gütesiegel	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC	DGAC	
Lieferumfang	Innensack, Tragegurtsack, Gleitschirmgurt, Speed Bar, Reparaturtuch, Leinenprotokoll						



Super spurstabil im Reise- und Speedflug, dennoch agil und wendig.

MAC PARA COLORADO 2

glatte Oberfläche speziell im beschleunigten Zustand sorgen. An der Abströmkannte verbessern Miniribs das Profil.

Das neu konzipierte Vierfach-Tragegurt-Setup ist wiederum eine echte Augenweide und perfekt durchdacht: Der relativ breite Gurt verfügt über einen Baby-A-Gurt, ein Ronstan-Beschleunigersystem sowie farbig markierten Feststelltrimmer. Der etwas steifer ausgeführte Steuergriff wurde mit zwei starken Magneten bestückt. Wiederum können für die Bremsgriffbefestigung zwei Positionen gewählt werden, z. B. eine tiefe für den Reiseflug oder eine höhere für das Manövern bzw. den kurvenreichen Speedflug. Serienmäßig ist auch der Colorado 2 mit einer 2D-Steuerung bestückt. Die separate Wingtipsteuerung wird über zwei kleine Griffe bedient, welche sowohl per Druckknopf am Tragegurt fixiert werden (zum Einpacken, vor dem Starten, damit nichts herumbaumelt), aber im Flug genauso bequem mit einem starken Magneten am D-Tragegurt angeheftet werden. Gummiringe an den Metallschäkeln dienen zur Leinenfixierung. Letztendlich ist der Tragegurt exzellent verarbeitet und lässt keine Wünsche offen.

Beim Tuchmaterial hat sich gegenüber dem Vorgänger etwas geändert: Mac Para verwendet das formstabile, langlebige Skytex 38 Classic mit 38 g/m² nur mehr im vorderen Bereich des Ober- und Untersegels. Im hinteren Bereich wird beidseitig das leichtere Skytex 32 Classic mit 32 g/m² verbaut. Die ummantelten Stammleinen (Edelrid 7343 und PPSL mit einem Mix von 90 bis 260 kg) sind farbig abgesetzt und perfekt voneinander zu unterscheiden. In der mittleren Galerie und im oberen Stockwerk werden gänzlich unummantelte Leinen von Edelrid (8000 U) eingesetzt, mit der Intention, den Leinenwiderstand im Schnellflug bei über 60 km/h möglichst gering zu halten.

Der Colorado 2 ist wie sein Vorgänger wiederum in sieben (!) Größen (18, 20, 22, 24, 26, 29 und 31) erhältlich, welche einen sagenhaften Gewichtsbereich zwischen 80 und 190 kg abdecken. Man kann aus drei Serienfarbdesigns wählen, oder ein eigenes Farbdesign gestalten (gegen Aufpreis erhältlich). Gleichzeitig offeriert Mac Para für Motorsysteme ab 45 kW (Trikes etc.) die drei Größen 26, 29 und 31 mit einem erweiterten Gewichtsbereich bis 250 kg Startgewicht.

STARTVORBEREITUNG/START

Die schweren, klobigen Tragegurte sind beim Aufzieh- und Startvorgang zwar kein Handicap, allerdings doch etwas gewöhnungsbedürftig, falls man zuvor als Testpilot etwas schlankere Versionen in der Hand gehalten hat. Für den Monobetrieb hätte man die Tragegurte durchaus um 5 mm schmaler ausführen können. Doch für den schweren Trikebetrieb ist die stärkere Ausführung dagegen wieder notwendig ...

Start bei Nullwind

Der Feststelltrimmer muss bei einem Start ohne Gegenwind ganz geschlossen werden! Man bedenke: Der Trimmspeed mit geschlossenem Trimmer liegt beim Colorado 2 in der Testgröße 24 bei über 45 km/h. Der eigentliche Startlauf muss selbst bei „Trimmer zu“ mit gesetzten Bremsleinen erfolgen, ansonsten kann man ohne Gegenwind einfluss diese hohe Geschwindigkeit nie und nimmer erlaufen. Zum Aufziehvorgang: Selbst bei Nullwind füllt sich die leichte Kappe rasch mit Luft und kommt zügig hoch. Ein Hängenbleiben kennt der Colorado 2 nicht. Der Vorgänger benötigte bei Nullwind einen stärkeren Zugimpuls, ansonsten konnte die Kappe schon mal

PLUS/MINUS

- + Attraktiver Topspeed
- + Geringes Sinken im Schnellflug
- + Agiles, rundes Handling
- + Kurze präzise Steuercharakteristik
- + Hohe Stabilität und gute Nickdämpfung
- + Startet einfach und zuverlässig
- + Feststelltrimmer mit praktischer Festhalteschleufe
- + 2D-Steuerung
- + Separate Wingtipsteuerung

- Breiter, klobiger Tragegurt
- Sensitivere Kappe als Vorgänger
- Schneller Trimmingspeed erfordert Erfahrung beim Start- und Landevorgang

PFLICHTENHEFT

- Noch einfacheres Startverhalten
- Attraktive Gleitperformance im Speedflug
- Agiles, rundes Handling
- Hohe Stabilität bei jeder Geschwindigkeit
- Höherer Topspeed als der Vorgänger

EIGNUNG

Schulung		XC	•••••
Safety First	••	Slalom & Freestyle	•••
Fun	•••••	Wettkampf	•••

- (wenig geeignet) bis ••••• (hohe Eignung)

TESTPROTOKOLL

Startgewicht Testpilot (kg)	114–128
Motorsystem	AIRFER Moster 185, PAP Atom 80
Flächenbelastung (kg/m ²)	4,77–5,35
Messinstrumente	Skytraxx 2.1, Flymaster Live SD
Beschleunigungsweg (cm)	40
Trimmerweg (cm)	16
Vtrimm (km/h)	45–46
Vmax. (km/h, Trimmer offen)	56–57
Vmax. (km/h, Trimmer & Beschleuniger)	65–66

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe: 58-Zeller mit adaptiertem Reflexprofil, mit Shark Nose, dünne Nitinol-Drähte an der Nase, Rigidfoils zwischen den Zellen, 3D-Shaping, Miniribs
 Ober- und Untersegel Eintrittskante: Skytex 38 Classic mit 38 g/m²
 Ober- und Untersegel hinten: Skytex 32 Classic mit 32 g/m²

Leinen: ummantelten Stammleinen von Edelrid 7343 und PPSL von 90 bis 260 kg; mittlere Galerie und Topgalerie: gänzlich unummantelte Leinen von Edelrid 8000 U

Tragegurt: aufwändiger, adaptierter Tragegurt mit Ronstan-Beschleunigerrollen, neuem Feststelltrimmer mit Markierungen, 2D-Steuerung, separater Wingtipsteuerung, Magnethalterungen

PILOTENKOMMENTAR

Das Bessere ist der Feind des Guten! Ein perfekter Motorschirm, der allerdings aufgrund seines hohen Leistungspotenzials und seiner erweiterten Speedrange einen erfahrenen PPG-Piloten verlangt.

Ein neues Shark-Nose-Profil sorgt für verbesserte Gleit- und Speedflugeigenschaften.





Hoher Toppespeed macht lästige
Gegenwindpassagen zum Kinderspiel ...





1



2



3



4

MAC PARA COLORADO 2

zögerlich nach oben steigen oder bei ungünstigen Windverhältnissen seitlich abkippen. Die Kappe des Colorado 2 ist etwas leichter, sie zieht dadurch flotter Richtung Zenit. Dort überschießt die Kappe in dieser Trimmerstellung nicht. Jetzt nur mehr Motorgas geben und mit gesetzten Bremsen nach wenigen Schritten abheben. Selbst bei Seitenwind präsentiert sich der Flügel spurtreu und giert kaum aus der Richtung.

Start ab 5 km/h-Wind: Schon bei leichter Brise kann man rückwärts aufziehen. Ab 10 km/h Gegenwind kann es Sinn machen, den Feststelltrimmer leicht bis zur ersten weißen Markierung zu öffnen. Generell lässt sich die Kappe auch bei Seitenwindeinfluss oder böigem Bodenwind mit Richtungswechsel völlig unkompliziert aufziehen. Die Außenflügel bleiben stabil geöffnet und die Kappe dreht willig in das Windfenster. Vorbildlich!

Hinweis: Durch die im Vergleich zum Vorgänger deutlich erhöhte Trimmgeschwindigkeit verlangt der Colorado 2 einen erfahrenen Starter, der einen gekonnten Startlauf mit gesetzten

Bremsleinen beherrscht sowie ein Gefühl für den dosierten Motorschub während des Startlaufs mitbringt!

Steigflug

Der Steigflug mit dem Colorado 2 ist ein Genuss! Traumhaft spurtreu – ohne lästiges Oszillieren und Pendeln – zieht die Kappe nach oben. Auch der Vorgänger war diesbezüglich mustergültig und hat im Steigflug nicht oszilliert. Einige High-End-Reflexschirme neigen unter Motorschub zum Rollen, was ein ständiges aktives Steuern erfordert. Die spurstabile Kappe verführt geradezu, mit vollem Motorschub hohe Steigraten zu generieren. Mit dem Moster 185 und einem 130-cm-Prop kann ich maximale Steigwerte von knapp + 3 m/s im Trimmspeed erzielen. Dabei hält sich das Motordrehmoment angenehm in Grenzen, – ich muss nur geringfügig gegensteuern. Komplett geöffnete Feststelltrimmer entlocken dem Colorado 2 immer noch eine satte Steigrate von + 2,1 m/s. Letztendlich drücke ich den Fußbeschleuniger voll bis zum Anschlag durch und gebe gleichzeitig volles Motorgas: + 0,6 m/s Steigen zeigen meine beiden Bordcomputer an.

Somit kann man auch bei Höchstgeschwindigkeit noch mit dem Colorado 2 kontinuierlich Höhe generieren.

Reiseflug

Der Colorado 2 gleitet im horizontalen Reiseflug noch effizienter als sein Vorgänger, er begnügt sich mit geringem Motorschub und hilft Sprit zu sparen. Vor allem im Trimmspeed, aber auch mit offenen Feststelltrimmern, bleibt der Spritverbrauch unterdurchschnittlich und der Pilot kann auf langen Runs nicht nur mit weniger Treibstoffmenge auf Reisen gehen, sondern kommt zusätzlich in den Genuss eines geringen Lärmpegels. Auf einem mehrstündigen XC-Flug spielt der Flugkomfort mit der Steuerung über Bremsen und Wingtipsteuerung sowie die Dämpfung um alle Flugachsen eine genauso wichtige Rolle. An einem der Testtage ist Föhnwetter und es bockt und reißt selbst in Flachland. Zudem befindet sich in 1.400 m MSL eine hartnäckige Inversion, die ich nur unter starken Turbulenzen durchstoßen kann. Obwohl der Flügel auf Bremsinputs umgehend rollfreudig reagiert, zeigt sich der Colorado 2 in derart bewegter Luft überraschend stabil.



5



6



7

1. Farblich perfekt markierter 4-fach-Tragegurt
2. Separate Wingtip-Steuerung mit starken Magneten und Druckknöpfen
3. Robuster Tragegurt auch für Trikepiloten mit 250 kg Abfluggewicht
4. Fünf Markierungen am Trimmerband
5. Shark Nose mit Rigidfoils für perfekt geformte Anströmkanäle
6. Nitinolversteifungen im Interieur
7. Komplex aber aufgeräumt: Das „Steuermodul“ des Colorado 2

schend „rollresistent“ und optimal gedämpft um die Längsachse. Genauso stresst der Flügel um die Querachse nicht und präsentiert sich super gedämpft um die Nickachse.

Die schwereren, mit allen erdenklichen Features ausgestatteten Tragegurte sind jetzt im Flug Gold wert und entpuppen sich als genial benutzerfreundlich. Die Wingtipsteuerung ist im Reise- und Speedflug stets gut erreichbar. Beim Starten werden die Handles mit den stark haftenden Druckknöpfen fixiert, im Flug genügt es, die Griffe mit den starken Magneten an den Tragegurt zu heften. Dort bleiben sie dann schön aufgeräumt an ihrem Platz haftend stets in Griffweite. Die Werkseinstellung der Steuerleinen samt der 2D-Steuerung ist perfekt gewählt. Super agil reagiert der Gleiter auf Steuerinputs an den Wingtips, ohne Kraftaufwand können so sämtliche Richtungskorrekturen bewerkstelligt werden. Werden zum Steuern die separaten Wingtip-Handles verwendet, sollten die Steuergriffe vorsorglich mit den Magneten an den D-Tragegurt gehaftet werden. Denn ansonsten bläst der Fahrtwind im Flug den Steuergriff ab und an um die Leine der Wingtipsteuerung. Dieser Überwurf muss in

Folge etwas umständlich entwirrt werden. Im Schnellflug gibt es so kein Herumbäumeln und Verdrehen mehr. Zum Speedflug:

Beschleunigter Flug

Was für den Trimmflug gilt, gilt für den Speedflug erst recht. Der Colorado fräst super spurtreu und ohne Oszillationen selbst durch bewegte Luftmassen. Schaukelbewegungen oder gar größere Richtungsänderungen müssen nur selten korrigiert werden. Werden die Feststelltrimmer vollständig geöffnet, erhöht sich der ohnehin schon überdurchschnittlich hohe Trimmspeed von ca. 46 km/h (Colorado 1 hatte 41–42 km/h) um ca. 11 km/h auf 56–57 km/h (Colorado 1 hatte 49–50 km/h). Das Sinken erhöht sich dabei um ca. -1,1 m/s, somit cruist es sich absolut spritsparend auf langen XC-Touren. Wer es eilig hat, kann den Colorado 2 mittels Fußbeschleuniger auf 65–66 km/h (Colorado 1 etwa 59–60 km/h) hochkatapultieren, also nochmals um ca. 9 km/h zulegen. Somit schafft der Colorado 2 einen Geschwindigkeitszuwachs von insgesamt etwa 20 km/h (18 km/h der Colorado 1) zum Trimmspeed. Das Sinken erhöht sich gegenüber dem Flug

mit offenem Trimmer um nochmals ca. 1,5 m/s bzw. um insgesamt ca. 2,6 m/s gegenüber dem Trimm-speed-Flug.

Im Topspeed liegt die Kappe stabil im Wind und präsentiert sich wie der Vorgänger überdurchschnittlich roll- und pitchgedämpft. Stets vermittelt die Kappe hohen Flugkomfort bei hoher Stabilität. Im Schnellflug empfiehlt es sich wie gesagt, die Steuergriffe mittels Magneten an die Tragegurte zu heften, stattdessen die niedriger positionierte Wingtipsteuerung zu benutzen. Der Griff der Wingtipsteuerung ist mit einem Vinylschlauch verstärkt und liegt perfekt in der Hand. Die Armhaltung liegt dabei angenehm tief, doch bei langen XC-Flügen in kalter Luft ist die etwas niedrigere Position sehr vorteilhaft. Super spurtreu und mit niedrigen Sinkwerten gleitet der Colorado 2 im Speedflug durch die Luft und penetriert effizient gegen den Wind. Die Pedalkräfte des Fußbeschleunigers sind durchschnittlich, für längere Vollgasorgien sind große Ratschenrollen mit Arretier-Funktion durchaus empfehlenswert. Der Beschleunigerweg wurde durch den höheren Topspeed im Vergleich zum Vorgänger um ganze 7 cm länger und beträgt jetzt 40 cm, – ein Wert, bei dem



Hoher Flugkomfort und zudem
spritsparend auf langen Runs ...



Verbessertes Aufziehverhalten,
allerdings hoher Trimmsspeed beim
Startlauf...

der Fußbeschleuniger exakt eingestellt werden muss, um die volle Strecke abrufen zu können. Betätigt man den Fußbeschleuniger alleine, kann man den Colorado 2 von ca. 45 km/h im Trimm mit dem Fußgas um 10 km/h beschleunigen und erreicht ca. 55–56 km/h. Das Sinken erhöht sich mit dieser Fußgasstellung um ca. 1,0 m/s gegenüber Trimmsspeed. Alles in allem ist der Colorado 2 wie geschaffen für einen mehrstündigen XC-Flug mit hoher Schnittgeschwindigkeit zwischen 55 und 60 km/h.

Thermikflug

Der Colorado 2 offeriert ein ausgewogenes, rundes Handling. Die Kappe ist überdurchschnittlich wendig und vermittelt angenehm niedrigen Bremsdruck. Wer mit dem Colorado 2 ab und an länger in der Thermik kurbeln will, wird die niedrigen Bremsdrücke absolut schätzen. Gleichzeitig zieht der rollfreudige Gleiter recht willig in die Kurve und nimmt jedwede Schräglage ohne Verzögerung an. Super effizient kann man sowohl flach drehen, als auch den Flügel schön über das Stabulo eng zirkeln lassen. Im Thermikflug zeigt sich der Colorado 2 selbst in ruppiger Luft ausreichend gedämpft und super stabil.

Slalom- und Extremflug

Der Colorado 2 macht noch mehr Spaß als sein Vorgänger. Ob enge Speedkurven, rasche Richtungswechsel, Steilschlangen etc., der Spaß kommt nicht zu kurz und alles geht dank

niedriger Steuerdrücke leicht von der Hand und so kommt selbst bei häufigen Steuer- und Bremsinputs keine Ermüdung auf. Gelingen Manöver einmal nicht auf Anhieb, verzeiht der Flügel so manchen Fehler und baut aufgebaut Energie recht rasch ab und beruhigt sich selbstständig, falls die Bremsen gelöst werden. Für Footdrags steht hoher Trimmsspeed zur Verfügung, allerdings verlangt dies klarerweise viel Umsicht und Routine auf der Bremse bzw. am Gasgriff ...

ABSTIEGSHILFEN

Ohrenanlegen

Die Ohren legen sich sauber an, sie bleiben stabil eingeklappt, ohne zu schlagen. Lässt man die äußeren A-Leinen wieder los, öffnen die Ohren selbstständig. Einfach und sicher zum Schnellabstieg geeignet!

Steilschlangen

Zieht sauber und umgehend in Spirale und baut in der Rotation hohe g-Kräfte auf. Sehr schön dosierbar. Der Schirm leitet die Steilschlangen zwar selbstständig aus, dreht allerdings bei hohen Sinkraten länger nach.

LANDUNG

Wie der Start erfordert auch die Landung bei Nullwind Erfahrung in Form von gekonntem Ausflaren. Trimmer komplett schließen, Bremsen lösen und Kappe anfahren lassen.

Achtung: Die Anfluggeschwindigkeit ist jetzt hoch und der Bremsvorgang beim Ausflaren muss vorsichtig und dosiert erfolgen! Wird der Gleiter zu früh und etwas überhastet abgebremst, steigt der schnelle Flügel flott weg und katapultiert den Piloten plötzlich vor dem geplanten Aufsetzen zwei Meter in die Höhe! Klar, dass der erhöhte Trimmsspeed den Piloten mehr fordert, als dies noch beim Vorgänger der Fall war. Nichtsdestotrotz kann der Colorado 2 bei gekonnter Technik durch sein Leistungsprofil mit extrem niedriger Sinkgeschwindigkeit quasi stehend gelandet werden.

FAZIT

Der Colorado 1 war schon ein genialer Allrounder und ein Alleskönner. Peter Rezek hat den Vorgänger in allen Punkten verbessert und mit dem Nachfolger einen spritzigen Speedflügel generiert, welcher allerdings nach wie vor die wesentlichen Vorzüge des Vorgängers mitbringt. Das sind hoher Flugkomfort, hohe passive Sicherheit und perfekte Speedflugeigenschaften. An Attraktivität zum Vorgänger hat klarerweise die erweiterte Speedrange gewonnen. Mit rund 66 km/h Topspeed hat der Neue nochmals einen Zahn zugelegt und fliegt jetzt beinahe so schnell wie der Samurai. XC-Piloten werden die höhere Speedrange sowie das Leistungsplus im Gleiten zweifelsohne schätzen und können mit dem Colorado 2 ihre Kilometerausbeute mit einer ganzen Tankfüllung nochmals erhöhen ... ■