

BÜGELBRETT

U-Turn „Infinity II“

Als „unkompliziertes Multitalent mit großen Leistungsreserven“, preist U-Turn seinen neuen 1–2er an. Unser Test bestätigt diesen Gesamteindruck.

Der „Infinity II“ erweist sich als wackerer Thermikletterer mit hoher passiver Sicherheit.

Der „Infinity“ war ein Renner im Bereich Erstschild und Schulung. Daher lag bei der Entwicklung des Nachfolgers ein hoher Druck auf der U-Turn Crew.

Das AFS-System (Automatische Flugstabilisierung), welches schon beim 1er eingesetzt war, kommt auch beim „Infinity II“ zum Einsatz. Dieses wirksame System sorgt mittels definierter Segelspannung für ein selbstständiges Stabilisieren des Nickverhaltens. Beim neuen „Infinity II“ ist die Profilkonzeption nach neuesten Erkenntnissen überarbeitet, die Beileinung wurde ebenfalls geändert. Der „Infinity II“ ist mit sehr längenstabilen Liroseilen ausgestattet, wie sie auch beim erfolgreichen „G-Force“ verwendet werden. Eine absolute Neuheit stellt das U-Turn-Mylar-Fix-System dar, bei dem die steifen Mylar Zwischenzellen beim Zusammenlegen des Schirmes schonend aneinandergelagert werden (FLY AND GLIDE berichtete). Wer sich die Mühe macht, den Schirm Zelle für Zelle „aufzufädeln“, wird sicherlich durch eine längere Formstabilität belohnt werden.

Weich und gedämpft fliegen

Beim Start sollte der „Infinity II“ halbrund ausgelegt werden, da die Flügelenden sonst während der Steigphase unangenehm nach vorne kommen. Ansonsten steigt der Schirm bei deutlicher Führung der A-Gurte langsam, jedoch verlässlich nach oben. Das Vorschießen ist gering, der Schirm lässt sich leicht über dem Piloten stabilisieren. Ab der ersten Flugminute fühlt man sich unter dem „Infinity II“ wohl, der Flügel vermittelt einen weichen und gedämpften Eindruck. Das AFS-System wirkt auf eine dem Piloten nicht unmittelbar ersichtliche Art, auf jeden Fall ist ein Flug in Turbulenzen mit diesem Schirm eher stressfrei. Die Kappe dämpft speziell um die Querachse sehr viele Bewegungen weg, man wird nur durch

das übliche Rascheln der Kappe an die Luftunruhe erinnert. Ein Highlight dieses Schirmes ist der Steuerdruck. Mit dem „Infinity II“ sind längere Flüge in der Thermik absolut ermüdungsfrei, der Steuerdruck bleibt im Arbeitsbereich angenehm gering. Beim Einflug in die Thermik stellt die Kappe leicht auf, im Aufwind genügt grundsätzlich die Innenbremse, um den Schirm flach und damit leistungsstark zu drehen. Einzig das permanent notwendige Variieren des Bremsleinzuges ist etwas gewöhnungsbedürftig. Das Nachkorrigieren ist erforderlich, um den Kurvenradius konstant zu halten. Fliegt man nämlich mit gleich bleibendem Zug, so neigt der Schirm zum Aufstellen. Die Klapptests fielen im Klassenvergleich sehr gutmütig aus. Hier zeigt der „Infinity II“ klar, dass er auch von relativ unerfahrenen Piloten geflogen werden kann. Auch das Annähern an den einseitigen Strömungsabriss ist auf Grund des langen Steuerweges und der deutlichen Steuerkraftherhöhung kurz vor dem Abriss sehr gutmütig. Ich möchte behaupten, dass ein unabsichtliches Einleiten einer Negativdrehung mit diesem Schirm fast nicht möglich ist.

Einziger Wermutstropfen ist der B-Stall. Der Einleitzugwiderstand ist sehr hoch, und wenn der Pilot die B-Ebene ganz nach unten zieht, kommt der Flügel nie in den sonst gewohnten Stallzustand. Der Flügel sinkt zwar mit ca. 4–5 m/s, jedoch ist der Öffnungsdrang sehr hoch und lässt damit ein längeres Halten dieses Manövers nicht zu. Bei der Ausleitung ist auf zügiges Freigeben der B-Gurte und Obenhalten der Bremsleinen zu achten, um dem Schirm genügend Zeit zum Anfahren zu geben. Der „Infinity II“ eignet sich durch seine guten Extremflugeigenschaften sowohl für die Schulung als auch für Wenigflieger bis hin zum Thermikpiloten.

Andi Pfister

SkyArt-/FLY AND GLIDE-Testteam

GUTMÜTIGER AUFSTEIGER

FAZIT: Der „Infinity II“ ist ein würdiger Nachfolger des erfolgreichen „Infinity“ und überzeugt durch ein angenehmes und wenig ermüdendes Steuerverhalten. Das Extremflugverhalten ist eher der 1er Klasse zuzuordnen, und macht diesen Schirm für eine große Zielgruppe interessant.



INFINITY 2

HERSTELLER/VERTRIEB	U-Turn GmbH, Esslingerstr. 23; 78054 VS-Schwenningen, Tel.: +49 (0) 7720 - 807 111, Fax: +49 (0) 7720 - 807 112		
MODELL	Infinity II		
GRÖSSEN*	S	M	L
FLÄCHE AUSGELEGT (M²)*	23,7	25,6	28,6
SPANNWEITE AUSGELEGT (M)*	11,8	12,3	13,0
STRECKUNG*	5,25	5,25	5,25
KAPPENGEWICHT*	6,0	6,3	6,8
ZELLENANZAHL*	44	44	44
STARTGEWICHT (KG)*	60-95	80-110	100-130
PREISE INKL. MWST. (€)*			
ZULASSUNG DHV*	1-2	1-2	1-2
OBERSEGEL/UNTERSEGEL*	Obersegel: 9092 E85A/9017 E38A Untersegel: 9092 E85A/9017 E38A		
FANGLEINENMATERIAL*	Liros PPSL 275-200-160-120; DLS 70		
TRAGEGURTAUFTEILUNG*	2 + 1A/3 + 1B/3C/3D		
LIEFERUMFANG*	Speedsystem, Windsack, Rep. Segel, Tragegurttasche		

TESTPROTOKOLL

START-EIGENSCHAFTEN	VORWÄRTSSTART	Runde Auslegeform empfehlenswert; steigt langsam aber zuverlässig nach oben, relativ viel Führung am A-Gurt erforderlich; kein Überschießen.
	RÜCKWÄRTSSTART	Auch beim Rückwärtsstart ist stärkerer A-Leinen Zug angesagt; reagiert ruhig auf Steuerleineneinsatz.
FLUGVERHALTEN	AGILITÄT	Kappe wirkt eher weich und ist sehr gedämpft, erst mit viel Gewichtseinsatz und deutlichem Steuerleinenzug wird der Schirm sportlich.
	STEUERVERHALTEN	Angenehm weich im gesamten Bereich, Druck nimmt gleichmäßig aber nur wenig zu, kurz vor dem Sackflug hart.
	EXTREMFLUGVERHALTEN	Seitenklapper: erstaunlich gutmütig, wenig (bis max. 90°) und langsames Wegdrehen, wenig Vornicken und selbständige Öffnung, Frontklapper: sofortige selbständige Öffnung, viel Kraftaufwand erforderlich (sehr klappstabil!).
ABSTIEGHILFEN	BESCHLEUNIGER	Langer Beschleunigungs-Weg (~36 cm); Geschwindigkeitszunahme gut (~12 km/h); Kappe deltet nicht bzw. nur wenig ein; System lässt sich leicht drücken und halten.
	OHRENANLEGEN	Einfach mittels geteiltem A-Gurt, wenig Kraft erforderlich, reagiert gut auf Gewichtsteuerung, bleibt ruhig, Öffnung durch leichtes Aufbremsen unterstützen.
	B-STALL	Kein wirklicher B-Stall möglich; der Schirm stellt nicht und es bleibt ein massiver Zug auf den B-Tragegurten.
TECHNISCHE BESONDERHEITEN EIGNUNG	STEILSPIRALE	Einleitung über mehrere Kurven mit deutlichem Bremsleinen-Zug und Gewichtseinsatz, dabei absolut keine Negativ Tendenz, Ausleitung sehr einfach und selbständig, nur leichtes Aufpendeln beim Ausleiten.
		AFS System, Mylar Fix System, Dirt-Outs. Angefangen bei der Schulung bis hin zu stressfreien Thermik und erste kleinere Streckenflüge.

MESSDATEN (GEMESSEN MIT BRÄUNIGER IQ COMPEO)

V-MIN./V-TRIMM	20 km/h / 38 km/h
V-MAX. MIT SPEEDSYSTEM	49-50 km/h
MINIMALES SINKEN (ZIRKA)	1,2 m/s
OHRENANLEGEN	3,0 m/s; 3,5 m/s beschleunigt
B-STALL; STEILSPIRALE	-5,6 m/s; < 14 m/s
STARTGEWICHT TESTPILOT	95 kg
FLÄCHENBELASTUNG	3,2 kg/m ²

* Daten = Herstellerangaben ** getestete Größe

Foto: SkyArt/Christian Gruber