

Trotz relativ geringer Streckung (6,45)
hat uns der UP Torre, der erste EN-C-
Zweileiner von UP überzeugt ...

UP TORRE

„TORRE“ heißt der erste lupenreine EN-/LTF-C-Zweileiner aus dem Hause UP. Zudem ist es der erste Schirm der Garmisch-Partenkirchener, der markante Winglets an den Flügelenden trägt. Mit seinem sportlichen Konzept positioniert sich der Torre zwischen dem Trango X und dem Meru 2.

Testpilot: Franz Sailer
Fotos: UP



Mit dem Torre schließt UP die Lücke zwischen dem EN-D-zertifizierten Meru 2 und dem Sportklassenschirm Trango X. Während Letzterer noch als 2,5-Leiner konzipiert wurde, setzt der Torre konsequent auf ein reines Zweileiner-Layout. Konstrukteur František „Franta“ Pavloušek griff dabei erwartungsgemäß auf zahlreiche Erkenntnisse aus der Entwicklung des Meru 2 zurück.

Der Torre wurde wiederum gemeinsam mit einem Institut für Luft- und Raumfahrttechnik aerodynamisch optimiert und das Profil mithilfe moderner CFD-Simulationen gezielt auf geringe Widerstände, hohe Stabilität und maximale Leistung im beschleunigten Flug weiterentwickelt. Eine UP-Premiere stellen die neuen Winglets dar. Sie wurden laut UP bereits an verschiedenen Prototypen erprobt, kamen jedoch erst beim Torre serienmäßig zum Einsatz. Die Winglets wurden vom UP immer wieder an verschiedenen Modellen getestet, „sie gingen allerdings erst beim Torre in Serie, wo es wirklich Sinn machte“, kommentiert das Entwicklerteam diesen innovativen Schritt. UP zur Zielgruppe: „Während der Trango X schon im oberen C-Segment angesiedelt ist, geht der Torre als Zweileiner noch einen Schritt weiter. Das betrifft vor allem die Leistung

des Gleitschirms, aber auch ein bisschen die Anforderungen an den Piloten. Der Torre eignet sich für Vielflieger mit hohen Ambitionen, die ihre Fähigkeiten weiterentwickeln und längere Strecken möglichst effizient fliegen wollen. Dank seiner EN-C-Zulassung eignet er sich auch für erfahrene Piloten, die zum ersten Mal einen reinen Zweileiner ausprobieren.“

KONSTRUKTION, MATERIALIEN UND DESIGN

Mit 67 Zellen und einer ausgelegten Streckung von 6,45 liegen die Eckdaten zunächst nahe am Trango X. Bei genauerem Hinsehen zeigen sich jedoch zahlreiche konstruktive Unterschiede. Der Torre besitzt zwei zusätzliche Zellen, eine modifizierte Kappenkrümmung sowie ein vollständig neu entwickeltes Profil. Gemeinsam mit dem deutlich reduzierten Leinenkonzept soll dies den Luftwiderstand verringern und sowohl Geschwindigkeit als auch Gleitleistung verbessern.

Neu ist auch: Die moderat ausgeprägte Shark Nose wird durch ein aufwändiges vierfaches 3D-Shaping – dreifach am Obersegel, einfach am Untersegel – besonders sauber ausgeformt. Überkreuzte Kunststoffstäbchen stabilisieren die Eintrittskante in gewohnter Weise. Lange B-Wires im Ober- und Untersegel sorgen zusätzlich für hohe Profiltreue und verhindern Verformungen insbesondere im beschleunigten

Flug. Ergänzt wird dieses Konzept durch die sogenannten AIT (Air Intake Tension Lines). Diese verlaufen über den Eintrittsöffnungen und halten die Vorderkante über den gesamten Anstellwinkelbereich optimal in Form. Das Ergebnis ist eine hohe Formstabilität und ein konstant sauberes Profil – gerade bei hohen Geschwindigkeiten.

Eine Besonderheit des Torre sind die erstmals bei UP serienmäßig eingesetzten Winglets an den Außenflügeln. Der Hersteller erklärt dazu: „Wenn die Silhouette des Schirms wie beim Torre sichelförmig gekrümmt ist, führt das zu mehr Agilität beim Thermikfliegen. Im C-Segment gibt es dagegen oft abgeflachte Bögen mit abgesenkten Seiten, was zu einem etwas höheren aerodynamischen Auftrieb, aber weniger angenehmen Thermikeigenschaften führt. Die endgültige Torre-Mischung sorgt für ein perfektes Gleichgewicht des Verhaltens in allen möglichen Situationen.“

Drei durchgehende Querzugsbänder verleihen der Kappe eine hohe Homogenität. Zusammen mit dem aufwendig konstruierten Innenleben entsteht so ein sehr kompakter Flügel mit hoher Formtreue über die gesamte Spannweite. An der Abströmkannte kommen die bewährten Miniribs zum Einsatz.

Auch bei den Materialien setzt UP auf einen durchdachten Mix aus Robustheit und

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)

Hersteller	Kreuzeckbahnstraße 7, D-82467 Garmisch-Patenkirchen info@up-paragliders.com, www.up-paragliders.com				
Vertrieb	David Jung, Verkauf über Flugschulen/Händler				
Produktion	China				
Konstrukteur(e)	Frantisek Pavloušek				
Testpilot(en)	Frantisek Pavloušek, Michael Sneiweg, Jirka Dlask, Jaromir Masek				
Größen	S	SM	M	L	XL
Zellenanzahl	67	67	67	67	67
Startgewicht (kg)	65–85	75–95	85–105	95–115	105–130
Fläche ausgelegt (m²)	21,6	23,2	24,9	26,5	28,0
Fläche projiziert (m²)	18,6	20,0	21,5	22,8	24,1
Spannweite ausgelegt (m)	11,8	12,3	12,7	13,1	13,4
Spannweite projiziert (m)	9,6	10,0	10,3	10,6	10,9
Streckung ausgelegt	6,45	6,45	6,45	6,45	6,45
Streckung projiziert	4,96	4,96	4,96	4,96	4,96
Kappengewicht (kg)	4,7	4,9	5,1	5,3	5,6
Gesamtleinenlänge	199	207	214	220	226
Preis inkl. MwSt. (€)	5.090,–	5.090,–	5.090,–	5.090,–	5.090,–
Gütesiegel LTF/EN	C	C	C	C	C
Lieferumfang	Zellenpacksack „Parasleeve 3“, Ersatzset „Main 3 Riser Lines“, Kompressionsband, Repair-Sticker, UP-Geschenk, e-Manual				

Fels in der Brandung: Eine der größten Stärken des Torre ist seine hohe Pitchstabilität, die auch in turbulenter Luft für maximale Ruhe im Gebälk sorgt.





Sicherheitsreserve Trimmspeed: Mit einer guten Trimmgeschwindigkeit fliegt man auch in turbulenten Luftmassen stabil. Sie erlaubt es, sich aus misslichen Situationen zu befreien, wenn der Einsatz des Beschleunigers aufgrund starker Turbulenzen zu riskant wäre.

UP TORRE

Gewichtersparnis. An der Eintrittskante des Obersegels wird das widerstandsfähige Dominico D30 verwendet, während im hinteren Obersegel sowie am gesamten Untersegel das leichtere Dominico D20 zum Einsatz kommt. Der Torre wird als Zweileiner über zwei klassische Tragegurte pro Seite abgespannt. Die äußeren A-Leinen und die Stabiloleine verfügen über keinen eigenen Tragegurt, sondern sind mittels einer kurzen Verbindungskordel zwischen A- und B-Gurt aufgehängt. Gegenüber dem Trango X konnte die gesamte Leinenlänge um rund 15 Meter reduziert werden. Sämtliche Leinen sind unummantelt ausgeführt, um den Luftwiderstand weiter zu minimieren, gleichzeitig aber farblich klar voneinander getrennt und dadurch einfach zu sortieren.

Die Tragegurte hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. Zur Ausstattung gehören ein differenziertes Beschleunigungssystem, ergonomisch geformte B-Handles, Metallschäkel, Wirbel sowie angenehm in der Hand liegende Softgrips mit magnetischer Arretierung.

In der Testgröße M bringt der Torre 5,15 Kilogramm auf die Waage. Angesichts der robusten Materialwahl und des komplexen Innenlebens bewegt sich das Gewicht im klassenüblichen Bereich, ebenso das Packmaß. Erhältlich ist der neue UP-Zweileiner in fünf Größen (drei Standardfarben) und deckt einen Gewichtsbereich von 65 bis 130 Kilogramm Startgewicht ab.

START

Vorwärtsstart

Zahlreiche Starts muss ich bei meinen Testflügen bei nahezu Nullwind absolvieren. Bei „Zerowind“ oder leichtem Rückenwind verlangt der Torre einen deutlichen Zugimpuls, um sauber und kontinuierlich über den Piloten zu steigen. Wird die Kappe zu zaghaft weggezogen, reagiert sie unter diesen Bedingungen etwas zögerlich. Hat sie den Zenit erreicht, zeigt sich sofort eine ihrer großen Stärken: Dank der ausgeprägten Pitchdämpfung neigt der Flügel kaum zum Überschießen. Auch bei Seitenwind steigt die Kappe spurtreu und bleibt zuverlässig auf Kurs.

Rückwärtsstart

Genauso benötigt der Torre beim Rückwärtsaufziehen ohne Wind zunächst einen kräftigeren Impuls sowie bis etwa zur halben Höhe konstanten Zug an den inneren A-Gurten. Anschließend steigt die Kappe wiederum sehr spurtreu zum Scheitelpunkt und verhält sich dort angenehm „gelassen“. Anstatt den Piloten (wie so manches C-Gerät) mit Überschießenstendenzen zu stressen, bleibt genügend Zeit zum Ausdrehen und kontrollierten Loslaufen.

Stark- und Seitenwind

Selbst kräftiger Wind oder anspruchsvolle Seitenwindstarts bringen den Torre kaum aus

der Ruhe. Die Kappe lässt sich auch aus Schräglagen sauber hochführen, reagiert präzise auf Richtungskorrekturen und überzeugt hier vor allem durch ihre ausgeprägte Nickdämpfung. Überschießen oder unangenehmes Aushebeln bleiben praktisch aus – ein echtes Plus in anspruchsvollen Starkwindsituationen.

Flugverhalten

Mit dem Torre absolviere ich gleich beim Erstflug die Clubmeisterschaften, wo es gilt, bis zu fünf Bojen abzufliegen und anschließend eine Punktlandung zu meistern. Der rettende Aufwind in der schwachen Thermik ist dank Vorflieger rasch zentriert und ich kann zügig Höhe machen.

Im Vergleich zum Trango X wirkt der Torre eine Spur dynamischer – als hätte er einige PS mehr unter der Haube. Bereits im Trimmspeed (40 km/h bei voller Beladung) entwickelt der Flügel einen latenten Vorwärtsdrang und bleibt dabei bemerkenswert pitchstabil. Abrupte Nickbewegungen zeigt die Kappe selbst in turbulenter Luft nur selten. Um die Rollachse präsentiert sich der Torre dagegen sichtlich agiler. Schon in den ersten Kurven wird klar, dass sich sämtliche Schräglagen mit dem Torre effizient und präzise fliegen lassen.

Unterhalb eines Startgewichts von etwa 98 Kilogramm (Testgröße M) setzt der Flügel Steuerimpulse allerdings leicht verzögert um. Änderungen von Kurvenradius oder Querneigung

KONSTRUKTION/MATERIALIEN

Kappe: moderate Shark Nose, Rigid Foil-Nylonfäden an der Eintrittskante, lange B-Wires im Ober- und Untersegel, dreifaches 3D-Shape am Obersegel, einfaches 3D-Shape am Untersegel, div. Spannbänder, Miniribs, Obersegel: Dominico D30/Dominico D20, Untersegel: Dominico D20

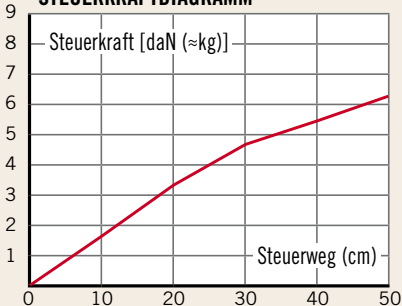
Leinen: Stammleinen und mittlere Galerie: Liros DC/ Edelrid 8001 Top-Galerie: Liros DC

Tragegurt: Zweileiner-Tragegurt mit differenziertem Beschleunigungssystem, ergonomisches B-Handles-System, Metallschäkel, Wirbel, Softgrips, Magnethalterung mit Einrastfunktion an den Steuergriffen

TESTPROTOKOLL

Startgew. Testpilot (kg)	95–102
Flächenbel. (kg/m ²)	4,43–4,74
Gurtzeug(e)	WV GTO Light 2, Niviuk Arrow
Messinstrument(e)	Flymaster Live SD, Skytraxx 2.1
Beschleunigungsweg (cm)	40
Schirmgewicht (kg)	5,15 (gewogen)
Vtrimm (km/h)	39–40 (Startgewicht 102 kg; in 1850 MSL)
Vmax (km/h)	56 (Startgewicht 102 kg; in 1850 MSL)

STEUERKRAFTDIAGRAMM



Kommentar: Zu Beginn moderat, dann leicht erhöhter Steuerdruck (beim engen Kreisen), verfügbarer Steuerweg bis zum Stallpunkt für ein C-Gerät ausreichend bemessen, Stallpunkt verwässert ...

EIGNUNG

Einsteiger		XC	•••••
Genusspilot		Wettkampf	••
Erfahrener Pilot	•••	Hike & Fly	

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

PILOTENKOMMENTAR

Ambitionierte XC-Piloten, Aufsteiger aus der B-Klasse, Rücksteiger aus der D-Klasse

Was uns gefiel: steigfreudig, gut beherrschbar, klappresistent

Was anders ist: homogene Bauweise mit Winglets am Außenflügel

Was uns fehlt: –

PILOTENANSPRUCH (ANFORDERUNG AN DEN PILOTEN)

E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC
----	----	----	----	----	----	----	----	----

S2: XC-Schirme mit entsprechend hohem Pilotenanspruch.
Erforderliche Skills/Erfahrung: Für Piloten, die sehr viel fliegen, äußerst leistungsorientiert sind und dazu noch über überdurchschnittliches Talent verfügen.
Erforderliche Airtime: ab min. 100 Std./Jahr

KURZBEWERTUNG

Wertung: ★ mangelhaft, ★★ zufriedenstellend, ★★★ gut, ★★★★ sehr gut, ★★★★★ ausgezeichnet

EIGNUNG

Ambitionierte XC-Piloten, Wettkampf- & H&F-Piloten

START

Vorwärtsstart: ★★★★★

Braucht etwas Zeit zum Füllen und Hochsteigen, spurtreu, überschieß nicht

Rückwärtsstart: ★★★★★

Benötigt bei Nullwind betonten Anfangsimpuls, bricht nicht aus, kaum Abstoppen am Zenit notwendig

Starkwindhandling: ★★★★★

Bleibt am Boden liegen, aus jeder Schräglage gut hochzuführen, einfach zu korrigieren, schießt kaum vor

KURZBEWERTUNG

FLUGVERHALTEN

Agilität/Wendigkeit: ★★★★★

Agil um die Rollachse, gedämpft um die Nickachse

Steuerverhalten: ★★★★★

Angenehmer Steuerdruck, verwässelter Stallpunkt unter 98 kg Startgewicht

Klappverhalten:

Keine Erfahrungswerte, da sehr stabil, ohne Faltleinen nicht simulierbar

Beschleunigter Flug: ★★★★★

Guter Topspeed, nickstabil, angenehmer Kraftaufwand, penetriert hervorragend gegen den Wind

Dämpfung: ★★★★★

Im Pitch gut gedämpft, geringere Rolldämpfung, Kappe dämpft Luftbewegungen gut weg, Kappenfeedback nicht so ausgeprägt

Stabilität: ★★★★★

Hoher Kappeninnendruck, sehr stabil über die gesamte Spannweite, schluckt Turbulenzen gut weg

Landung: ★★★★★

Kann effektiv geflart werden, Stallpunkt je nach Beladung etwas verwässert

ABSTIEG

Ohrenanlegen: ★★★★★

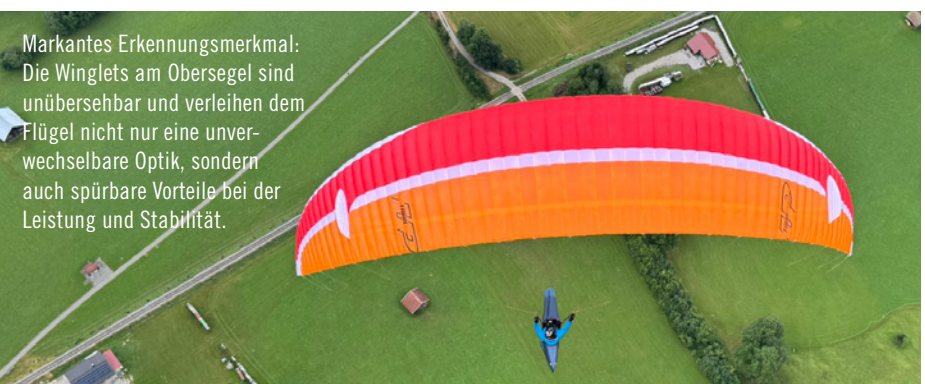
Einfach und sehr komfortabel durchführbar

Steilspirale: ★★★★★

Einleitung verzögert, schnelle Rotation möglich, dreht nach

B-Stall:

Zweileiner, nicht praktikabel



Markantes Erkennungsmerkmal: Die Winglets am Obersegel sind unübersehbar und verleihen dem Flügel nicht nur eine unverwechselbare Optik, sondern auch spürbare Vorteile bei der Leistung und Stabilität.



erfolgen dann einen Tick gemächlicher. In schwachen Aufwinden vermittelt der kompakte Zweileiner etwas weniger Kappenfeedback als manche „lebendigere“ Konkurrenzmodelle. Wer laue Thermiken optimal ausnutzen möchte, muss daher etwas genauer „in den Flügel hineinhorchen“. Dafür vermittelt der Torre, – quasi als Gegenleistung – eine außergewöhnlich hohe Stabilität bis in die Flügelspitzen und sorgt selbst in bewegter Luft nur selten für Stress. Bemerkenswert ist zudem die hohe Formstabilität.

Auch bei dynamischen Wingovern, engen Kurven oder in ruppiger Luft verwindet sich die Kappe kaum und behält ihr Profil sehr sauber bei. Zur Klarstellung: Die Kappe fühlt sich deshalb nicht wirklich „hart“ an, sie wirkt zwar „gut gespannt“, allerdings durchaus „nachgiebig“, falls es in scharfer Luft zur

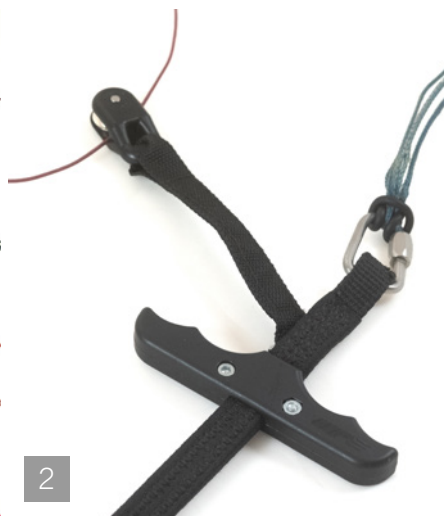
Sache geht. Die Steuerkräfte liegen im Arbeitsbereich zwischen 10 und 25 cm auf angenehm durchschnittlichem Niveau. Selbst bei weiter durchgezogenen Bremsen steigen die Zugkräfte nicht überproportional an. Der verfügbare Bremsweg fällt insgesamt ausreichend aus, wie auch die Messdaten zeigen. Unterhalb von rund 98 Kilogramm Startgewicht fehlt dem Torre im Stallbereich allerdings ein klar definierter Druckpunkt. Der Strömungsabriss kündigt sich etwas diffus an, was bedeutet, dass abrupte Steuerinputs ohne die erforderliche Schräglage bzw. Geschwindigkeit und/oder allzu lange „Würgeorgien“ (langes Überbremsen) mit etwas Umsicht erfolgen sollten, um den Flügel nicht ungewollt in den einseitigen Strömungsabriss zu manövrieren. Über 100 Kilogramm Startgewicht wird der Stallpunkt dagegen präziser und besser fühlbar.



Glatte Kante beim Südausflug: Beim Flug über den weiten Ebenenn Norditaliens zeigt der neue Torre, wie moderne Konstruktion aussehen muss. Ein genauer Blick auf die Hinterkante offenbart die innen vernähten Miniribs im Achterliekbereich. Sie garantieren ein extrem glattes Obersegel, minimieren schädliche Verwirbelungen und holen das Maximum an Effizienz aus dem Flügel heraus – egal, ob beim Thermikfliegen in Bassano oder beim Soaren an den weiten Kanten des Friul.



1



2



3



4

1. Klassischer Zweileiner-Tragegurt mit B-Steering-Griff und der äußeren A-Leine auf Durchläufer
2. Der ergonomische Griff zur Kontrolle des Zweileiners beim Gleiten und Racen
3. Die äußere B-Stammleine und die inneren B-Stammleinen: Tragegurt vs. Durchläufer, der pragmatisch aus einer Leine besteht
4. Mylarverstärkung in der Eintrittskante ... auf eine Shark Nose verzichtet UP-Designer Frantisek Pavloušek
5. Das Innenleben der Profilnase



5

UP TORRE

Thermikflug

Im Thermikflug spielt der Torre seine größten Stärken aus. Für einen leistungsstarken EN-C-Zweileiner lässt er sich überraschend unkompliziert pilotieren. Selbst in kräftiger oder zerrissener Thermik verlangt die Kappe keinen permanenten „Schirmdompteur“. Stärkere Nickbewegungen oder plötzliches Vorschießen des Außenflügels bleiben selten, selbst ruppige Übergänge von kräftigem Steigen in Sinken verlaufen angenehm gedämpft. Gerade die häufig anspruchsvollen Wetterlagen im Mai und Juni zeigten, wie viel Vertrauen der Torre vermittelt. Während andere Hochleister ständig mit Stützpulsen beruhigt werden wollen, bleibt der Torre bemerkenswert gelassen. Der Arbeitsaufwand liegt zwar geringfügig über jenem des Trango X, bewegt sich für einen leistungsstarken C-Zweileiner aber auf erfreulich niedrigem Niveau. Gerade Piloten, die erstmals in die EN-C-Klasse wechseln, werden dies zu schätzen wissen. In sehr unruhiger Luft rollt der Flügel gelegentlich markanter zur Seite.

Ist die Thermik stark zerrissen, kann sich die Kappe auch einmal gröber aufschaukeln oder wird unsanft aus der Bahn gedrückt. Für rou-

nierte C-Piloten stellen solche unerwarteten Schirmreaktionen jedoch keine größere Herausforderung dar. Hinzu kommt: Augenscheinliche Pluspunkte des Torre sind seine hohe Klappresistenz sowie seine wohlwollende Toleranz, den Piloten nicht umgehend zu stressen, falls man einmal „schläft“ und nicht rechtzeitig Steuerkorrekturen setzt. Während rund 20 Teststunden – überwiegend bei anspruchsvollen Bedingungen – kam es weder zu Front- noch zu Seitenklappen.

Gleichmaßen überzeugt die Steigleistung auf ganzer Linie. Selbst schwache Aufwindfetzen verwertet der Torre hervorragend. Mit einem Startgewicht zwischen 95 und 102 Kilogramm ließ sich in schwächelnder Vormittags- und Abendthermik zügig Höhe gewinnen, mit dem Resultat, dass Mitflieger in der Regel das Nachsehen hatten. Optimaler Kompromiss aus Handling, Steigen und Gleitleistung ist beim Torre ein Abfluggewicht von rund 100 Kilogramm (= Sweetspot).

Beschleunigter Flug

Genauso überzeugte der Torre im beschleunigten Flug auf ganzer Linie. Mit maximal

55–56 km/h gleitet der Zweileiner souverän durch turbulente Luft und bleibt dabei auffallend ruhig. Nickbewegungen fallen selbst beim Einflug in kräftige Aufwinde moderat aus. Und auch die Gleitperformance kann sich sehen lassen: Während der Clubmeisterschaft konnte ich in mehreren Gleitpassagen den Torre recht aussagekräftig mit aktuellen C- und D-Geräte vergleichen. Dabei hat der Torre im Schnellflug leistungsmäßig absolut überzeugt.

Seitliche Thermikeinflüsse quitiert der Flügel gelegentlich mit etwas stärkerem Rollen, ohne dabei zu entlasten oder nervös zu wirken. Reaktionsschwächen oder „Steuermüdigkeiten“ des Piloten verzeiht der klappresistente Zweileiner erstaunlich großzügig, ohne gleich zu entlasten oder gänzlich einzuklappen.

Der Beschleunigerweg beträgt 40 Zentimeter und lässt sich mit allen gängigen Gurtzeugen problemlos nutzen – eine Kick-Down-Kugel wie beim Trango X ist nicht erforderlich.

Der Kraftaufwand zum Treten des Fußbeschleunigers bzw. die Haltekräfte gestalten sich beim Torre spürbar niedriger als beim Trango X. Sie bleiben bis zur Höchstgeschwindigkeit



Bei diesem Foto, ebenfalls von oben sieht man auch noch die sich verzweigenden Querzugsbänder im Flügelinneren



Röntgenblick über dem Eis: Peter Bossert fliegt den Torre vor dem Schweizer Aletschgletscher. Schön zu sehen: Das Innenleben von unten.

von rund 56 km/h angenehm moderat, sodass selbst längere Vollgaspassagen kraftsparend und ohne „Wadelbeißen“ absolviert werden können. Das Feedback über die B-Handles fällt etwas zurückhaltender aus als bei manchen Konkurrenten. Nach einigen Flugstunden stört das nicht weiter, denn der Torre absorbiert Turbulenzen ausgesprochen effektiv und bleibt auch im beschleunigten Flug lange stabil. Der Kraftaufwand beim Betätigen der B-Handles bewegt sich im mittleren Bereich.

Spaßfaktor & Extremflug

Während der gesamten Testphase kam es weder im Thermik- noch im beschleunigten Flug zu Front- oder Seitenklappen. Aussagen zum Klapp- und Öffnungsverhalten sind daher nicht möglich. Seine ausgeprägte Pitchdämpfung macht den Torre beim Aufbau dynamischer Flugfiguren zunächst etwas zurückhaltend. Mit sauber getimtem Gewichtseinsatz und präzisen Bremsimpulsen entwickelt der Flügel jedoch ausreichend Energie für hohe Wingover. Wer es zu seinem Repertoire zählt und es probieren will: Auch sauber geflogene SATs gelingen anstandslos ...

ABSTIEGSHILFEN

Steilspirale

Die Einleitung erfolgt aufgrund der ausgeprägten Nickdämpfung etwas verzögert. Bereits nach zwei Umdrehungen baut der Torre jedoch eine hohe Rotationsgeschwindigkeit und deutliche g-Kräfte auf. In der Spirale bleibt die Kappe kompakt, verwindet sich kaum und arbeitet nicht in sich. Beim Ausleiten dreht der Flügel spürbar nach und steigt anschließend klassentypisch auf.

B-Stall

Der B-Stall ist nicht möglich.

Ohren anlegen

Die Ohren lassen sich unkompliziert über die äußeren A-Leinen anlegen. In Kombination mit etwa 50 Prozent Beschleuniger ergeben sich für einen Zweileiner angenehm geringe Zugkräfte, sowohl beim Einleiten als auch beim Halten des Manövers. Die Wiederöffnung erfolgt nicht immer selbstständig und muss häufig mit ein bis zwei Pumpbewegungen unterstützt werden. Insgesamt präsentiert sich das Manöver für

einen Zweileiner sicher, effektiv und erstaunlich unkompliziert.

FAZIT

Der UP Torre ist ein leistungsstarker EN-C-Zweileiner mit ausgesprochen ausgewogenem Gesamtcharakter. Anders formuliert: mannigfache Stärken, kaum Schwächen! Gegenüber dem Trango X bietet er vor allem im beschleunigten Flug eine nochmals verbesserte Gleitperformance. Gerade auf langen Gegenwindpassagen überzeugt der Torre mit hoher Penetration und lässt dank hoher Stabilität mit gutem Bauchgefühl durch turbulente Luft steuern. In anspruchsvoller Thermik verlangt der Flügel etwas mehr Aufmerksamkeit als der Trango X, bleibt aufgrund seiner hervorragenden Pitchdämpfung und seiner insgesamt gutmütigen Flugcharakteristik dennoch erstaunlich zugänglich. Damit empfiehlt er sich auch für ambitionierte Piloten, die den Schritt in die EN-C-Klasse wagen möchten. Unverändert stark präsentiert sich schließlich die Steigleistung: In schwacher Thermik zählt der Torre zu den besten seiner Klasse und steht dem Trango X in dieser Disziplin in nichts nach. ■