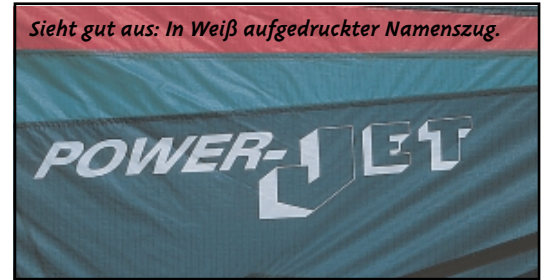


# Dampfhammer – Der „Power-Jet“ von Elliot im Test



Sieht gut aus: In Weiß aufgedruckter Namenszug.



**Rainer Eckert**

Bereits in Ausgabe 6/99 gab es in unserem Portrait über Claus Zeimer einen kurzen Vorgeschmack auf den „Power-Jet“, eine seiner neuesten Schöpfungen. Inzwischen wehte ausreichend Wind über die Schwäbische Alb und Rainer Eckert, unser Powerkiting-Fan, hatte genug Zeit, dieses Kraftpaket ausführlich zu testen.

Schöner Kontrast: Der „Power-Jet“ im Gegenlicht einer kräftigen Wintersonne.



Fest mit einer Spitze im Tiefschnee verankert: Der „Power-Jet“ beim Foto-termin auf der Schwäbischen Alb.

Prächtiges Farbenspiel: Der „Power-Jet“ am blauen Winterhimmel.



Wer hätte das gedacht: Vor eineinhalb Jahren hatte ich noch Angst, dass Power-Kites vom Aussterben bedroht sind und mittlerweile hagelt es ein neues Modell nach dem anderen! Nachdem ich nach dem „Mirage“ – übrigens mein allererster Test für *SPORT UND DESIGN drachen* – seit Jahren keinen Drachen mehr von Claus Zeimer in der Hand hatte, war ich natürlich auf den „Power-Jet“ besonders gespannt. Viele kennen den kleinen „Jet“ von Elliot. Dieser über viele Jahre in Europa sehr erfolgreich verkaufte Power-Drachen zählt mittlerweile zu den Klassikern. Sein neuer großer Bruder, der „Power-Jet“, hat bzgl. Aufbau und Segelschnitt die wesentlichen Merkmale übernommen. Obwohl er nur knapp 50 cm mehr Spannweite hat, ergibt sich mit der proportional vergrößerten Kiellänge nun eine beachtliche Segelfläche von fast einem Quadratmeter. Damit ist klar: Der „Power-Jet“ gehört eindeutig in die Klasse der ernsthaften Sportgeräte und somit nur in die Hände von erfahrenen und kräftigen (!) Piloten.

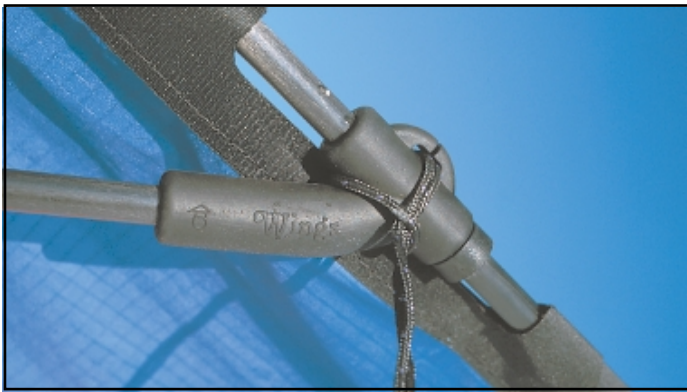
Die oberen Ende der Stand-Offs werden auf den unteren Querspreizen eingeklippt.



Auch beim Stabkreuz kommt Kersch-Wings-Qualität zum Einsatz.

**Konstruktion:  
Robust und kompromisslos!**

Der Aufbau des „Power-Jet“ ist klassisch einfach gehalten: Mit Ausnahme der unteren Querspreizen – diese sind aus 10 mm CFK-Rohr – kommt 8 mm CFK zum Einsatz. In die unteren Querspreizen wurden als zusätzliche Verstärkung an den Enden,



Solide Kersch-Wings-Beschläge verbinden Querspreizen und Seitenstäbe.



◀ Die Spitze ist ausreichend mit Gurtband gepolstert und verkräftet auch harten Bodenkontakt.

die ins Stabkreuz gesteckt werden, 8 mm GFK-Vollstäbe eingeklebt. Das Stabkreuz selbst stammt – genauso wie die Dreiecksverbinder für die Spreizen – von Kersch Wings; hier wird solide Verbindungsqualität geboten! Innen sorgen zwei 4 mm CFK-Stäbe als Stand-Offs für die richtige Profilierung des Segels; außen werden zwei 3 mm GFK-Stäbe für eine Straffung der Segelohren eingesetzt. Ansonsten erfolgt die Abspannung des Segels sowohl an den Seitenstäben als auch im Bereich des Kielstabs über Klettbander.

Das Segel selbst ist aufwendig aus 18 Paneelen vernäht; verwendet wurde hier mittelschweres Toray (55 g/m<sup>2</sup>). Alle Verbindungen zwischen den einzelnen, in den kontrastreichen Farben dunkelblau, hellblau und pink gehaltenen Paneelen sind sauber als geschlossene Kapnähte ausgeführt. Die rechte Segelseite wird durch den in Weiß aufgedruckten Namenszug geschmückt. Die Schleppkante ist auf der Segelrückseite mit einem breiten Dacronstreifen verstärkt und geriet dadurch auch ohne Spannschnur ausreichend steif, so dass sich das Segelflatern bei schnellem Flug in Grenzen hält. An anderen neuralgischen Punkten – wie z. B. am Stabkreuz oder an den Anbindungspunkten der Stand-Offs – wurde das Segel ebenfalls durch Dacron-Stücke verstärkt. Die Spitze des „Power-Jet“ ist mit steifem Gurtband ausreichend gegen allzu harte Landungen gepolstert.

Mit zum Lieferumfang gehört ein schwarzer Nylonköcher mit Außentasche zur Aufbewahrung der Bedienungsanleitung. Letztere enthält neben allgemeinen Hinweisen zum Fliegen die wichtigsten technischen Eckdaten und – scheinbar haben meine Appelle in früheren Tests etwas bewirkt – die Längenangaben zur Grundeinstellung der Waage. Als nettes Accessoire wird noch ein mit dem Firmenlogo von Elliot versehenes Klettband geliefert, mit dem sich Segel und Gestänge im auseinandergebauten Zustand zusammenhalten lassen. Der Drachen macht den rundum soliden Eindruck eines bewusst einfach und robust gehaltenen Sportgeräts. Der einzige Verbesserungspunkt aus meiner Sicht betrifft die Befesti-

gung der inneren Stand-Offs im Segel. Diese sollte, sofern hier nicht komplett auf andere Beschlagteile umgestellt wird, zumindest dahingehend verbessert werden, dass durch zusätzliche Nylonscheiben (siehe Skizze) der Druck der Stand-Offs auf einer breiteren Fläche ins Segel eingeleitet wird. Gleichzeitig verhindern die Nylonscheiben, dass die Stand-Offs samt der als Sicherung aufgeklebten, geköpften Endkappen bei zu starker Belastung durchs Segel rutschen, wie dies während des Tests passierte.

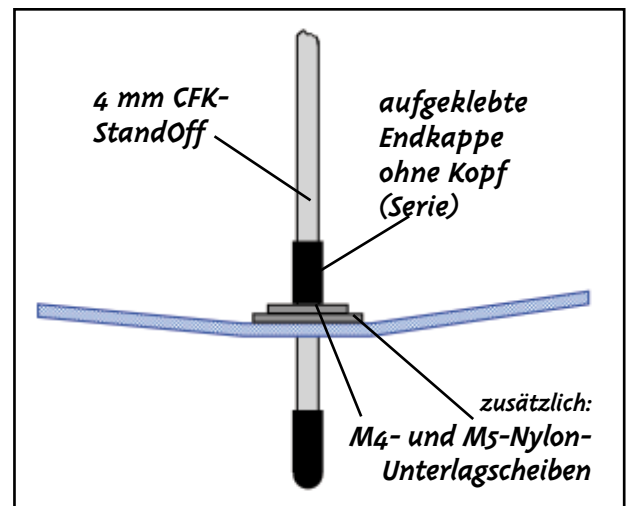
### Fliegen: Muskeltraining gratis!

Da der „Power-Jet“ seinen Weg zu mir erst im Dezember des letzten Jahres fand, dauerte es ziemlich lange bis die drei „W“ endlich zusammenpassten: ausreichend Wind, gutes Wetter und Wochenende! Am Sonntag nach Neujahr war es schließlich so weit: Bei strahlend blauem Himmel und Sonnenschein ging es auf die verschneite Alb, wo der „Power-Jet“ erst einmal die obligatorischen Standaufnahmen über sich ergehen lassen musste. Anschließend war Matthias Kintzi vom Drachenclub „Teck-Flyers“ so freundlich und versuchte, den „Power-Jet“ trotz des immer mehr abflauenden Winds für ein paar Aufnahmen in die Luft zu bekommen. Die Aufnahmen sind ganz gut geworden, doch ein Vergnügen für Matthias, dem ich an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich danke, war es gewiss nicht. Am Ende der Fotosession stand fest: Der „Power-Jet“ braucht mindestens 1,5 bis 2 Windstärken, um einigermaßen oben zu bleiben. Bei wenig Wind ist es entscheidend – besonders beim Starten – den Drachen in Fahrt zu bringen bzw. zu halten. Liegt die Strömung erst einmal an, macht der „Power-Jet“ auch bei schwachem Wind bereits viel Spaß.

So richtig ab geht's natürlich bei 3 Bft. und mehr. Der „Power-Jet“ wird in der Mitte des Windfensters plaziert, kurz angerissen und geht mit atemberaubender Geschwindigkeit senkrecht nach oben. Erfahrene Piloten haben nun Gelegenheit, ein Flugprogramm abzuspulen, bei dem kein Auge trocken bleibt. Riskante Messerflüge, Mehrfach-Spins knapp über dem Boden ohne



Die Segelohren werden mittels 3 mm GFK-Stäbe in Form gebracht.



Höhenverlust, Sturzflüge und lange Slides quer über das Windfenster lassen sich in beliebiger Reihenfolge miteinander kombinieren. Der Pilot ist hierbei stets gefordert durch Körpereinsatz den „Power-Jet“ im richtigen Moment die gewünschten Manöver fliegen zu lassen. Der Drachen liegt dabei – bedingt durch seine Größe und sein Gewicht von über 600 Gramm – wie das bekannte Brett in der Luft, vorausgesetzt man versucht nicht, ihn zu langsam zu machen. Strömungsabriss, wie sie z. B. bei zu scharf geflogenen Spins auftreten können, mag der „Power-Jet“ gar nicht; hier bedarf es einer erfahrenen Hand und ausreichend Höhe, um den Drachen wieder in eine stabile Fluglage zu bringen.

Aber wer möchte mit einem derartigen Kraftpaket schon in der Luft stehen bleiben? Powern, Powern und immer wieder Powern heißt hier die Devise! Ran an den



**Bodenakrobatik.**

Wind, was Schnüre und Arme hergeben und nur keine faulen Ausreden! Spätestens bei 5 Bft. lassen sich mit dem „Power-Jet“ die wirklichen Power-Kitern von den „Softeis-Biegern“ trennen! Der Drachen bleibt bei starkem Wind stets gut beherrschbar – vorausgesetzt man hat sich in vorausgegangenen Übungsstunden genügend Muskelmasse antrainiert. Was die Lärmentwicklung angeht, so kann man den „Power-Jet“ weder als leise noch als laut bezeichnen: Denn die dunkel donnernden und in der Tat an einen Jet erinnernden Geräusche, die der „Power-Jet“ in schnellen Flugpassagen entwickelt, liegen irgendwo dazwischen und verursachen bei wahren Power-Kitern ein wohliges Kribbeln in der Magengegend. Der krönende Abschluss meines Tests war übrigens der Einsatz bei knappen 6 Bft., einer geschlossenen Tiefschneedecke zusammen mit einem prall aufgepumpten LKW-Schlauch (siehe auch Bericht „Tubekiting“ in SPORT UND DESIGN **drachen**, Ausgabe 4/99)! Selten „knallte“ ich in derart kurzer Zeit über die knapp 800 m lange Teststrecke. Auf diese Weise konnte mir der „Power-Jet“ auf eindrucksvolle Art auch seine Qualitäten als Zugmaschine unter Beweis stellen.



**Sollte noch verbessert werden: Befestigung der 4 mm CFK-Stand-Offs im Segel.**



**Saubere Verarbeitung: Vernähte Paneele im Kielbereich des Segels.**

**Fazit: Super, Claus!**

Mit dem „Power-Jet“ hat Claus Zeimer wieder einmal mehr bewiesen, wo seine Stärken liegen: Im Entwickeln und Bauen von kompromisslosen Power-Drachen für Kiter, die es lieben, ihre Kräfte bis zum „geht nicht mehr“ mit den Naturgewalten zu messen. Mit dem „Power-Jet“ kommen sie 100%-ig auf ihre Kosten, soviel steht nach diesem Test eindeutig fest. Wer also zum Bodybuilding statt ins Fitness-Studio lieber auf die Wiese geht, der sollte dieses Modell unbedingt in seiner Tasche haben. Mein Fazit: Get a taste of it!

# Steckbrief

<b>Name:</b>	<i>Power Jet</i>
<b>Kategorie:</b>	<i>Power</i>
<b>Hersteller:</b>	<i>Elliot Schulstraße 30 D-46487 Wesel-Büderich Tel.: 02803 / 4035 Fax: 02803 / 8218</i>
<b>Spannweite:</b>	<i>266 cm</i>
<b>Kiellänge:</b>	<i>89 cm</i>
<b>Standhöhe:</b>	<i>102 cm</i>
<b>Gewicht:</b>	<i>620 g</i>
<b>projizierte Segelfläche:</b>	<i>ca. 0,97 m<sup>2</sup></i>
<b>Flächengewicht:</b>	<i>639,2 g/m<sup>2</sup></i>
<b>Segel:</b>	<i>55 g/m<sup>2</sup> Spinnakernylon (Toray)</i>
<b>Gestänge:</b>	<i>Kielstab, Seitenstäbe und obere Querspreizen: 8 mm CFK, untere Querspreizen: 10 mm CFK</i>
<b>Waage:</b>	<i>Dyneema ummantelt</i>
<b>empf. Leine:</b>	<i>120 daN bis 180 daN</i>
<b>Preis:</b>	<i>319,— DM</i>

## Flugeigenschaften

<b>Zugkraft:</b> .....	<i>sehr gut</i>
<b>Geschwindigkeit:</b> .....	<i>gut</i>
<b>Gutmütigkeit:</b> .....	<i>befriedigend</i>
<b>Kreispräzision:</b> .....	<i>befriedigend</i>
<b>Eckenpräzision:</b> .....	<i>befriedigend</i>

## Weitere Eigenschaften

<b>Geräuschentwicklung:</b> .....	<i>mäßig</i>
<b>Windbereich:</b> .....	<i>..... 2 bis 6 Bft (Herstellerangabe)</i>
<b>Anfängertauglichkeit:</b> .....	<i>..... nicht geeignet (zu schnell, zu kräftig)</i>
<b>Verarbeitungsqualität:</b> .....	<i>gut</i>