



UP SUMMIT XC4

Eine komplexe Rennmaschine in der Königsklasse zu bauen, ist eine klare Ansage. Diese geht nun in ihre zweite Auflage ...

Testpilot: Franz Altmann

Fotos: Franz Altmann, Norbert Aprissnig



František Pavloušek (Franta), Designer von UP war schon immer ein Querdenker und ein Leistungsfetischist mit Faible für hohe Streckungen und imposante Sichel. Insofern war es nicht verwunderlich, dass er die vergangenen Jahre, während die meisten Entwickler Streckung und Komplexität aus ihren Modellen rausnahmen, beständig an seinen aufwändigen High-Arc-Modellen weiterschraubte. Nun schlägt der Trend plötzlich wieder in Richtung technischer Aufrüstung um: mehr Streckung, mehr Zellen, mehr Spannbänder, mehr Aufhängungspunkte, mehr Features. Dieser Kurswechsel spielt Franta in die Hände, dennoch ist der XC4 keine Reaktion auf einen Trend, sondern schon eher eine logische Mischung aus Trango XC3 und Summit XC3. Diese geradlinige Produktpflege lässt UP-Piloten gespannt aufhorchen, immerhin hat die individuelle Handschrift des tschechischen Designers eine weitreichende Fanbase gefunden. Dass der Summit XC4 außerhalb des herstellertreuen Lagers durchaus Sympathisanten finden wird, daran zweifle ich nicht ...

Konstruktion, Materialien & Design

Wie sein Vorgänger kommt auch der neue Summit XC4 in vier Größen, die von 65 bis 130 kg reichen. Auffällig ist dabei, dass sich die mittleren beiden Größen über je 25 kg erstrecken, die beiden „Randgruppengrößen“ S und L nur über 20 kg. Außerdem, dass die kleinste Größe S mit EN C zertifiziert wurde. Bei genauerem

Hinsehen fällt auf, dass meine Demogröße SM bei 100 kg Maximalzuladung lediglich 23,5 m² besitzt. Durch die hohe Krümmung beläuft sich die Fläche projiziert auf 19,9 m² – eine außergewöhnlich kleine Fläche! Tatsächlich sei das mehr auf die verwendete Software zurückzuführen erklärt der Designer Pavloušek. UP empfiehlt, alle Modelle idealerweise in der Mitte ihrer Gewichtsrange zu belasten. Auf Rückfrage beim Designer wurde mein Startgewicht von 92 kg für die Größe SM als „perfekt“ befunden. (Kleine Randnotiz: Ich flog den Summit XC4 später auch mit einem Wettkampfgurtzeug mit 98 kg. Trotz des Belastungsunterschiedes konnte ich kaum eine Veränderung im Flugverhalten feststellen.)

Trotz ähnlicher Gewichtsklassen ist der XC4 gegenüber seinem Vorgänger um einen halben Quadratmeter geschrumpft – zumindest, was seine ausgelegte Fläche betrifft, projiziert sind sie ident. Der Grund dafür ist die geringere Krümmung. Dennoch hat sich an der Outline kaum etwas geändert: Nach wie vor ist der Summit XC4 eine imposante Sichel mit hoher Krümmung bei einer Streckung von 6,3. Im Interieur ist der Flügel üppig mit Spannbändern ausgestattet – je ein durchgehendes Band erstreckt sich über die A-Ebene, eines zwischen A- und B- und eines auf der B-Ebene. Zusätzlich finden sich weitere Bänder zwischen den Gabeln der Topleinen der C-Ebene. Versteift ist nicht nur die Eintrittskante, auch im Bereich der C-Ebene finden sich eingearbeitete Nyloindrähte, die den Schirm unter Spannung halten sollen. Wie der XC3 besitzt

der Summit XC4 3D-Panel-Shaping für einen glatten Nasenbereich, Miniribs, Shark Nose, die UP-typisch nach hinten geschwungenen Flügelenden sowie Nylonstäbchen in der Profilnase sowie im Bereich der C-Ebene.

Markanter ist der Sinneswandel beim Leinen-setup ausgefallen: Waren es beim XC3 noch je zwei Stammleinen pro Seite und Ebene, so hat man für den Nachfolger nun wieder zu einer konservativeren Aufhängung zurückgefunden: Drei A-, vier B- und drei C-Stammleinen und insgesamt 114 Aufhängungen (XC3: 84) sind es, die den Summit XC4 abspannen. Trotzdem ist der Leinenverbrauch nicht eklatant gestiegen – von 207 auf 233 Meter bei Größe SM. Der Gesamtwiderstand sei dennoch geschrumpft, wie Pavloušek erläutert: Durch das Verwenden von dünneren, komplett unummantelten Leinen in den Galerien (Edelrid 8000U-090, 070 und 050) einerseits und einer durch die Erhöhung der Aufhängungspunkte besseren Kraftverteilung und damit saubereren Form andererseits. Die Begründung für diesen Schritt: Der Summit XC3 habe sich in den Anfangsstadien der Entwicklung durch die stark reduzierte Abspannung teilweise „akkordeonartig“ zusammengeschoben, was eine sehr hohe Krümmung erforderlich gemacht habe. Diese wollte Franta nunmehr etwas reduzieren.

Eine weitere Auffälligkeit sind die Tragegurte: Sie besitzen deutlich verlängerte B-Gurte, die als Durchläufer konzipiert sind, um beim Beschleunigen eine gezielt differenzierte Anlenkung spezifischer Stammleinenebenen zu ermöglichen. Zudem zielt die C-Ebene

TECHNISCHE DATEN (Herstellerangaben)				
Hersteller	UP International GmbH Kreuzeckbahnstraße 7, D-82467 Garmisch-Partenkirchen Tel.: +49 (0) 8821/73099-0, info@up-paragliders.com www.up-europe.com			
Produktion	Aeroman China			
Konstrukteur	František Pavloušek			
Testpiloten	Michal Snejberg, Jiri Dlask, František Pavloušek			
Größen	S	SM	M	L
Zellenanzahl	57	57	57	57
Startgewicht (kg)	65–85	75–100	90–115	100–130
Fläche ausgelegt (m ²)	21,6	23,5	25,5	27,0
Fläche projiziert (m ²)	17,9	19,9	21,6	22,9
Spannweite ausgelegt (m)	11,5	12,2	12,7	13,1
Spannweite projiziert (m)	9,3	9,7	10,1	10,5
Streckung ausgelegt	6,3	6,3	6,3	6,3
Streckung projiziert	4,8	4,8	4,8	4,8
Kappengewicht (kg)	5,1	5,3	5,6	5,9
Gesamtleinenlänge (m)	223	233	241	249
Vtrimm (km/h)	–	–	–	–
Vmax (km/h)	–	–	–	–
Preis inkl. Mwst. (€)	3.990,-	3.990,-	3.990,-	3.990,-
Gütesiegel LTF/EN	C	B	B	B
Lieferumfang	Ergonomischer Packsack, Parasleeve 2, Kompressionsband, UP Geschenk, UP Aufkleber			



Optisch ein Hochleister, zum Fliegen wie ein Sportklassler, als Intermediate zugelassen.



Etwas gemächliches Hochkommen und konstanter Zug auf den A-Leinen. Der Summit fordert beim Starten einen erfahrenen Piloten.

eine Kugel, die dem C-Steering im Schnellflug dient. Gleich vorweg: Sie ist schwer zu greifen und noch schwerer zu ziehen – schade!

Start

Der Summit XC4 ist ein XC-Flügel, der in die Luft gehört, der Boden ist nicht sein Metier. Obwohl alle Leinen rot eingefärbt und etwas steif sind, ist das Leinensortieren keine Hexerei, der Start per se Übungssache.

Die hohe Streckung erfordert eine gebogene oder besser: gepfeilte Auslegeform. Die relativ kurzen A-Gurte sind geteilt – es können wahlweise die je inneren zwei oder alle drei A-Stammleinen zum Starten benutzt werden. Der Summit XC4 kommt gemächlich hoch und verlangt konsequenten Zug, um die Kappe durch die kleinen halbmondförmigen Eintrittsöffnungen mit Luft zu versorgen. Am Zenit will er dann abgebremst werden. Sobald die Spannung in der Kappe „online“ ist, produziert der Summit XC4 umgehend Auf- und vor allem Vortrieb – es „zieht“ den Piloten regelrecht hinaus. Werden die gepfeilte Auslegeform und der notwendige Zug auf den Gurten beherzigt, so zeigt der Summit XC4 auch in schwierigen Bedingungen (Seiten-Rückenwind) eine recht konstante und damit vorhersehbare und grundsätzlich verlässliche Startcharakteristik.

Im Starkwind fallen das verzögerte Füllen und der notwendige Zug an den A-Leinen weniger auf, die Spurtreue bleibt ausgeprägt. Insofern ist der Summit XC4 ein guter Starkwindstarter.

Flugverhalten

Wie bereits erwähnt war das Finden der korrekten Schirmgröße – wie schon beim Vorgänger – nicht ganz intuitiv. Als ich das erste Mal mit dem Summit XC4 am Startplatz stehe, melden sich Bedenken bezüglich der Wahl des SM. Es sieht stabil aus, nicht mal die Vögel scheinen Höhe zu machen. Oh nein, dabei habe ich mir die Höhenmeter per pedes erarbeitet! Auch die Startbedingungen könnten besser sein: Eine steile Waldschneise voll rutschigem Schnee, Null Wind und ein neuer Schirm. Na Prost Mahlzeit!

Thermikflug

Um nichts zu riskieren, lege ich penibel pfeilförmig aus und starte trotz fehlendem Wind energisch rückwärts. Der Schirm erhebt sich gemächlich, die Ohren füllen nicht sofort und doch werde ich sicher in die Luft entlassen. Der allererste Eindruck in der Luft ist gut: Der Summit XC4 „marschiert“. Mit gutem Vortrieb zieht er gen Hausbart, den ich zentral treffe. Ohne zu verzögern fährt er ein, das Vario piepst laut auf, ich leite die erste Kurve ein. Der Flügel baut nicht sofort Schräglage auf, sondern braucht einen kurzen Moment, um sich von meinem Impuls leiten zu lassen. Dabei falle ich auch gleich aus dem Bart wieder raus. Herrschaftszeiten! Doch was dann folgt, ist eine geniale Eigenschaft, die dem Summit XC4 anheim ist. Anstatt gedämpft durchzusacken holt sich der Flügel die Fahrt in der Kurve und beißt wieder dynamisch in den Bart ein. Bald

erkenne ich, wie man den Schirm fliegen muss: steil in den Kern stellen, kaum Außenbremse. Ganz generell muss der Pilot trotz eher hoher Kräfte konsequent auf der Innenbremse bleiben, um nicht aus dem Zentrum herausgehoben zu werden. Der Radius bzw. die Schräglagen lassen sich stufenlos einstellen. Aber Obacht: Wer dabei aus dem Steigen fällt, sollte nicht gleich „wie ein Büffel“ nachziehen. Der Summit XC4 verträgt viel Bremse, aber nicht unendlich viel. Beim Kurbeln ist der Bremsweg auf der Innenseite ohnehin strapaziert genug.

Was das allgemeine Fluggefühl betrifft, ist der Flügel sehr nahe am klassischen Hochleister: soll heißen: ausladendes, gleichmäßiges Kurvenverhalten, schön flüssig über kurze Bremswege zu pilotieren, spürbares Aufrechterhalten der Kurvenenergie, sauberer Durchzug. Eben eine wahre Rennmaschine! Da freut man sich gleich doppelt auf die erste Querung.

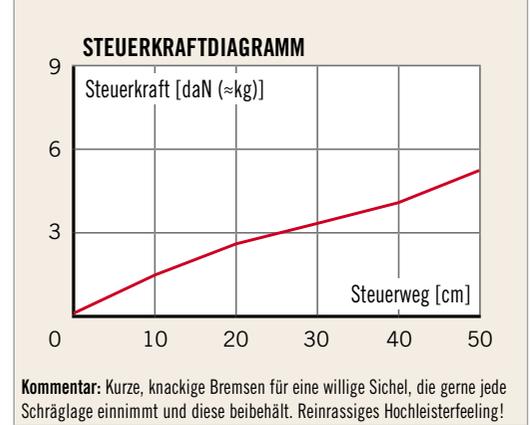
Über die Bremsen gibt der Summit XC4 so gut wie kein Feedback. Die gespannte Kappe kann zwar über die Tragegurte uneinheitlich ziehen, entlasten und wabbeln, gibt aber doch allgemein recht wenig über den Verlauf der Thermik preis. Aus diesem Grund muss stets nachjustiert und gelegentlich mal ein Suchkreis eingelegt werden, besonders wenn der Bart ausflacht, tendiert der Summit XC4 dazu, leeseitig hinauszudriften. Diese Eigenschaft hat mich an den XC3 erinnert, wo das noch ausgeprägter der Fall war.

KONSTRUKTION/MATERIALIEN	
Kappe	Komplex aufgebaute Kappe mit allerlei Leistungsboostern: Obersegel: Skytex 9017 E25 „Skytex 38 Universal“ 38 g/m ² , Untersegel: DOKDO 30DMF (WR) 41 g/m ² , Rippen und V-Tapes: Skytex 9017 E29A 40 g/m ²
Leinen	Galerien: Edelrid 8000U-130/090/070/050 (Aramid unummantelt), Mittelgalerien: Edelrid 8000U-200/130/090 (Aramid unummantelt)/Liros DC200 (Dyneema unummantelt), Stammleinen: Liros DC300/DC200 (Dyneema unummantelt), Edelrid 8000U-230 (Aramid unummantelt), Bremsen: Cousin 989-1,5 (Dyneema ummantelt)/ Edelrid 8000U-090/050 (Aramid unummantelt)
Tragegurt	Dünnere, komplex aufgebaute Gurt mit einer längeren B-Ebene. Die Kugeln fürs C-Steering sind schwer zu greifen und durch den hohen Druck eher ungeeignet.

EIGNUNG					
Schulung	Einsteiger	Genusspilot	Erfahrener Pilot	Streckenflieger	Wettkampfpilot

PILOTENANSPRUCH (Anforderung an den Piloten)									
E1	E2	i1	i2	S1	S2	H1	H2	CC	
Ab Sportklasse 1 ist Leistung das Primärziel der Entwicklung. S1-Geräte sind vorwiegend Streckenfluggeräte für geübte Piloten, die viel fliegen. Erforderliche Skills/Erfahrung: Aktives Eingreifen bei Störungen ist ebenso eine Grundvoraussetzung wie umfangreiches Wissen und Erfahrung in den Bereichen Aerodynamik, Meteorologie und XC oder Akrobatik. Erforderliche Airtime: ab min. 70 Std./Jahr									
PILOTENKOMMENTAR									
„Ein Schirm wie jeder andere“ ist der Summit XC4 sicherlich nicht. Man sollte schon ein passionierter XC-Flieger sein – das ist die (einzige) Bestimmung des Flügels. Persönlich habe ich ehrlich gesagt kaum einen Unterschied zum Vorgänger gespürt (kleine Ausnahme: die Kompaktheit) – was natürlich kein Nachteil ist: Speed, Leistung, Stabilität – alles ist „top notch“. Die Pilotenanforderungen sollten dennoch nicht unterschätzt werden: Der Summit ist eindeutig ein Sportklasseflügel									
Was uns gefiel: Leistung, Optik, Dynamik									
Was anders ist: Flügel ist etwas kompakter geworden									
Was uns fehlt: Feedback auf den Bremsen, einfacheres Groundhandling, praktikables C-Steering									

TESTPROTOKOLL	
Startgewicht Testpilot (kg)	92
Flächenbelastung (kg/m ²)	3,9
Gurtzeug	Sup'Air Delight 2, Advance Lightness2
Messinstrumente	Flymaster Live SD
Beschleunigungsweg (cm)	42
Gewicht Schirm (kg)	5,05
Vtrimm (km/h)	40
Vmax (km/h)	52/53



In bockigen Bedingungen kann der Flügel manchmal spontan anpitchen, hier ist aber lediglich ein kurzer, entschlossener Bremsimpuls nötig.

Das Kurbeln in starker Thermik funktioniert durch den guten Punch des Flügels und dem stufenlosen Schräglagenaufbau sehr gut – besonders in zerrissenen und verbogenen Bärten, wie sie im XC-Alltag mehr die Regel als die Ausnahme sind, spielt der Flügel seine Trümpfe aus. Während andere Schirme damit beschäftigt sind, die Ungereimtheiten der Luft auszubügeln, durchbrettert der Summit XC4 sie lieber, setzt die Energie in Höhe um und carvt mit hoher Spurtreue und Schräglage der Basis entgegen. Hin und wieder benötigt der Flügel auf der Außenseite eine stützende Hand. Achtung: Nur kurz und nicht zuviel anbremsen, um nicht aus dem Steigen gehebelt zu werden! Im Lee sucht der Summit XC4 stets nach Aufwinden und verzögert nicht, wenn er einen gefunden hat. Über die sehr kurz eingestellten Bremsen kann man den Flügel zügeln, darf ihn aber auch getrost fahren lassen, auch wenn die Kappe Stöße und Unruhen über die Tragegurte an den Piloten weitergibt – die hohe Stabilität macht sich bei der Aufwindsuche im Lee bezahlt.

Wer den (sprichwörtlichen) Dreh raus hat, steigt effizient und spürbar leistungsstark, auch mit der kleinen Fläche! An jenem Tag des Erstfluges konnte ich die Aufrechterhaltung der Energie des Profils zu meinen Gunsten nutzen und die engen, punchigen Kerne besser

ausdrehen als meine Kurbelkumpanen. Und: leistungsstark und flott Bärte wechseln, auch in durchwühlter, unruhiger Luft.

Im Unterschied zum Vorgänger ist der XC4 nun etwas kompakter ausgefallen – die beiden Flügelhälften arbeiten trotz der Streckung nun großteils einheitlich zusammen. Das macht sich besonders positiv beim Gleiten in bockiger Luft bemerkbar – der XC4 zieht spurtreu und mit Punch durch die unruhige Luft und nimmt Heber dabei sehr effizient mit. Auf Gas an der Wolkenbasis dahinzufressen ist eine wahre Freude!

Später im Test sollte sich herauskristalisieren, dass der Summit XC4 ganz generell sehr gut mit engen, uneinheitlichen und zerrissenen Thermiken zurechtkommt. Wie aus höheren Klassen bekannt „verpufft“ die Energie des Profils nicht einfach, sodass er sie wieder in Höhe umsetzen kann. Einzig in zähen, großflächigen Aufwinden macht sich die kleine Fläche bemerkbar – hier muss der Pilot etwas mehr „arbeiten“, um sich nicht auskurbeln zu lassen.

Insgesamt ist der Summit XC4 wie sein Vorgänger doch eher aktiv und verbreitet vor allem via der Tragegurte eine gewisse Grundnervosität, an die man sich erst mal gewöhnen muss, vor allem, wenn man aus einer niedrigeren Schirmklasse aufsteigt. Doch die Nervosität ist irreführend, da der Summit XC4 zwar zucken, zappeln und bei Zeiten auch ein bisschen hebeln und sich verbiegen kann, aber dennoch sehr stabil bleibt und kaum mal einklappt.

Beschleunigter Flug

Der Summit XC4 ist mit 39 km/h bereits im Trimm recht flott, das Gaspedal legt dann noch anständige 13–14 km/h drauf, sodass sich der Endspeed bei 52–53 km/h ansiedelt. Der Beschleunigerdruck ist anfangs moderat bis stark, solange bis die Kick-down Kugel aka „Tie Ball“ greift, den Flaschenzug halbiert und damit die Kräfte verdoppelt. Die Kugel kann sich der Pilot selbst verstellen, sodass er den Beschleunigerweg individuell regulieren kann. Die Kugeln für die C-Steuerung sitzen auf dem C-Gurt. Dieser ist konstruktiv mit dem B-Gurt verbunden, um das Profil im beschleunigten Flug nicht leistungsmindernd zu beeinträchtigen. Die benötigten Kräfte fallen beim Summit XC4 leider sehr hoch aus, schade! Positiv auffällig ist die Gleitleistung. Besonders beschleunigt macht der Summit XC4 einen sehr überzeugenden Eindruck. An der Wolkenbasis den Kollegen bereits „volle Kanone“ davonziehen, wenn diese noch mit weit geöffneten Augen an den Bremsen hängen, ist sehr verlockend ...

Spaßfaktor (Dynamik & Wendigkeit)

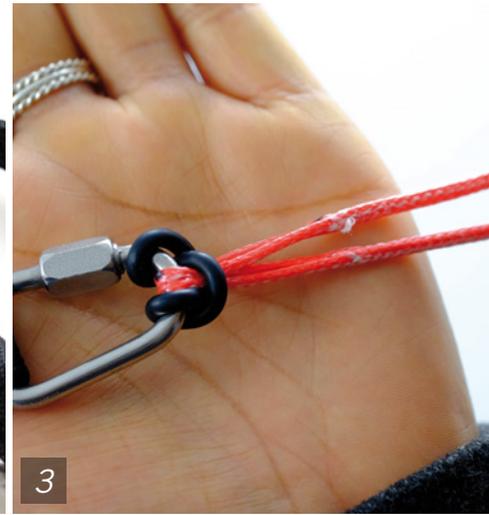
Klar, der Summit XC4 macht bereits beim dynamischen Kurbeln in schwierigen Bedingungen deutlich, dass er Energie hat. Trotzdem: Wieviel Durchzug das Profil wirklich besitzt, bemerkt man erst, wenn man die Fliehkräfte mal abrufft. Wer beherzt in die Eisen greift, wird alsbald Sternchen sehen, so dynamisch kann der Summit XC4 werden! Ausladende



1



2



3



4

1. Der Tragegurt im Fokus. Die Kick-Down-Kugel am Beschleuniger lässt sich verstellen.
2. Kugelgelagerte Rollen auf dem Speedsystem. So sollte das immer sein!
3. Heißgestreckte Liros-Stammleinen ohne Mantel.
4. Kombiniertes C/B-Steering – leider schwergängig
5. Die Shark Nose schnappt trotz kleiner Öffnungen gut nach Luft.

UP SUMMIT XC4



5

Wingover, asymmetrische Spiralen, ja sogar den SAT beherrscht die schöne Sichel. Eine „Lenksperre“ ist nicht eingebaut, was die Norwendigkeit eines erfahrenen Pilotierers nochmals unterstreicht.

Extremflugverhalten

Im Allgemeinen wehrt sich der Summit XC4 vehement gegen Einklapper und baut wie sein Vorgänger Unruhen vielmehr durch Verbiegungen und Verrenkungen aller Art ab. Da die Kappe etwas steifer und kleiner ist, gehen diese in der Regel etwas schneller und dynamischer vonstatten. Einen ungewollten Klapper hatte ich nicht.

Provozierte seitliche Einklapper bleiben überschaubar, der Summit XC4 öffnet etwas verzögert und kann teils bis und über 180 Grad gemächlich wegdrehen und gemächlich öffnen. Besonders beschleunigte Frontklapper können etwas „kleben bleiben“, sie sollten mit einem kurzen Pumper geöffnet werden. Der Fullstall ist wenig empfehlenswert – die Kappe knickt, die Außenohren verhängen gerne.

Abstiegshilfen

Ohrenanlegen

Via der abgesetzten A3-Aufhängung sind die Ohren ganz einfach anzulegen. Der Flügel verliert schlagartig an Spannung und darf bei der Öffnung mit einem sachten Pumper unterstützt werden. Die Sinkwerte und Einklapptiefe sind eher als moderat einzustufen.

Steilspirale

Auf Wunsch bohrt sich der Summit XC4 in eine gewaltige Spirale, hohe Sinkwerte über 20 m/s sind möglich und rasch erreicht. Das herausnehmen der Fahrt könnte vorbildlicher nicht sein.

B-Stall

Die „höhergelegten“ B-Gurte geben dem Piloten reichlich Weg für einen anständigen B-Stall. Wer's zu gut meint, kann den „Rennhobel“ aber auch überziehen – dann gibt's ein formschönes Hufeisen nach vorne, das mit einem Pumper wieder in die korrekte Form gebracht werden kann.

Wer etwas gemächlicher zieht, kann einen wunderbar stabilen Stall fliegen.

Fazit

Der Summit XC4 ist eine klassische „Rennsammel“. Er verpackt Leistung und Handling in ein attraktives XC-Paket und spricht Piloten an, die beides wollen: Durchzug und ein gesundes Maß an passiver Sicherheit. Trotzdem: Der Summit XC4 verlangt einen wachen Piloten, der den imposanten Flügel ab und zu an die Zügel nimmt. Da er wesentlich besser in die Sportklasse passt, haben wir den Summit XC4 mit S1 eingestuft. Wie sein Vorgänger schluckt der Summit XC4 Turbulenzen weit mehr, als man vermuten würde, und baut sie über Unruhe (Stöße/Schläge) über die Tragegurte ab. Einklapper bleiben aus, der Summit XC4 bleibt extrem lange stabil. Insgesamt ist der Flügel eine tolle XC-Maschine, die alle Eigenschaften besitzt, um beim Streckenfliegen so richtig abzuräumen. So sieht auch die Zielgruppe aus: Reinrassige Streckenflieger, die nur Kilometer sammeln wollen. Mit Hochleisterfeeling, versteht sich. ■



KURZBEWERTUNG

STARTEIGENSCHAFTEN	Vorwärtsstart ★★★★	Mit den richtigen Vorbereitungen (gefeilte oder stark gebogene Auslegeform) und der richtigen Technik (konstanter, deutlicher Zug auf den kurzen A-Tragegurten) auch bei schwierigen Bedingungen vorhersehbar und verlässlich: Verzögerte Füllung, gemächliches Hochkommen, hohe Spurtreue;
	Rückwärtsstart ★★★★	Dito. Korrekturen ausschließlich via Bremsen.
	Starkwindhandling ★★★	Starkwindstarts per se verlässlich und deutlich einfacher als Schwachwindstarts. Groundhandling aufgrund mehrerer Hemmnisse schwierig (hohe Streckung, kurze A-Gurte, verzögerte Füllung, Bauweise der C-Ebene, leichtes Herunterfallen der Kappe)
FLUGVERHALTEN	Agilität/Wendigkeit ★★★★	Braucht einen Tick Zeit, um dem Bremsimpuls zu folgen. Dann aber schönes, exaktes Zirkeln.
	Steuerverhalten ★★★★	Benötigt konstanten Zug auf Kurveninnenseite und entschlossene Gewichtsverlagerung.
	Klappverhalten ★★★	Im Rahmen der High-B-Klasse. Frontklapper benötigen mitunter ein aktives Eingreifen. Seitliche Einklapper zeigen gemächliche Reaktionen.
	Beschleunigter Flug ★★★★	Effizienter Beschleuniger, hoher Endspeed. C-Steering-System funktioniert nicht zufriedenstellend.
	Dämpfung/Stabilität ★★★★	Direktes Übertragen von Unruhen über die Gurte an den Piloten, via der Bremsen kommt wenig. Stabilität sehr ausgeprägt, auch beschleunigt.
ABSTIEGSHILFEN	Ohrenanlegen ★★★★★	Einfach anzulegen, verliert deutlich an Spannung, wollen aktiv geöffnet werden.
	B-Stall ★★★	kann überzogen werden. Wer auf die Zugweite achtet, kommt in einen sauberen, stabilen Stall.
	Steilspirale ★★★★★	Astrein: Gut dosierbar, hohe Sinkwerte möglich.
Eignung	Hingebungsvolle XC-Piloten, deren Herz für Kilometer schlägt.	
Wertung	★ mangelhaft ★★ durchschnittlich ★★★ gut ★★★★ sehr gut ★★★★★ ausgezeichnet	

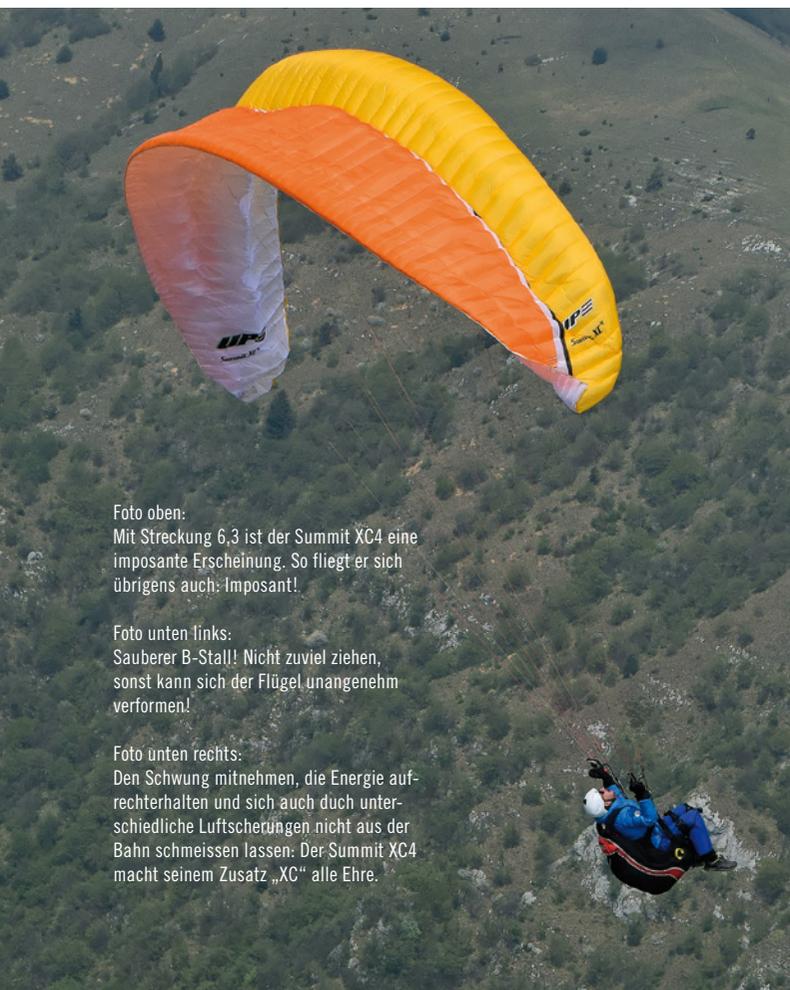


Foto oben:
Mit Streckung 6,3 ist der Summit XC4 eine imposante Erscheinung. So fliegt er sich übrigens auch: Imposant!

Foto unten links:
Sauberer B-Stall! Nicht zuviel ziehen, sonst kann sich der Flügel unangenehm verformen!

Foto unten rechts:
Den Schwung mitnehmen, die Energie aufrechterhalten und sich auch durch unterschiedliche Luftscherungen nicht aus der Bahn schmeissen lassen: Der Summit XC4 macht seinem Zusatz „XC“ alle Ehre.

