



Kunst

Gleitschirmmotor Fun Simonini 125 von parasport.de



-Kopie

VON SASCHA BURKHARDT

Wenn Hersteller von anderen Herstellern abkupfern, wird das in der Regel selbst von den Kunden nicht gerne gesehen.

„Entwicklungsabteilung: Photokopiergerät“ sieht eben nicht gerade nach Innovation und Fortschritt aus. Doch manchmal werden die Plagiate von ihren Machern so weit verbessert, daß sie ein echtes Plus gegenüber dem Original bieten - wir wollten wissen, ob das auch für den Gleitschirmantrieb „Fun Simonini“ von parasport.de stimmt ...

Die Geschichte

George Nevrala von parasport.de sagt es jedem, der es hören will: „Keine einzige Schraube oder Mutter unserer Motorantriebe kommt von der Firma Adventure oder einem derer Lieferanten!“. Das mag möglich sein - aber daß vor vier Jahren erstmals ein Motor der Firma Adventure bis ins letzte Schraubchen zerlegt wurde, um vom Grundaufbau her ein quasi identisches Chassis zu produzieren, kann und will auch Georg Nevrala nicht ernsthaft bestreiten. Sein Geschäftspartner Pavel Brezina von der tschechischen Firma Nirvana fand nämlich an den Adventure-Motoren auch all jene Vorzüge, die aus der französischen Firma einen der weltweiten Marktführer gemacht haben: Unter anderem die durchdachte Konstruktion zum schnellen Auf- und Abbau, die geringen Packmaße, das formschöne Chassis mit spezialgeformtem Tank zur perfekten Anpassung an den Pilotenkörper. Und da für den Adventure-Motor offenbar weder in Tschechien noch

in Deutschland Gebrauchsmuster- oder Patentschutz bestand, baute Pavel das Antriebssystem von Adventure detailgenau nach - und verbesserte alles das, was ihm an dem Gerät nicht gefiel. Damals handelte es sich mit dem FunAlu 125 noch um eine Maschine auf Basis des Solo-Motors, im Prinzip also um einen weiterentwickelten F3 oder A3 von Adventure. Im Laufe der Zeit kamen dann unterschiedlichste neue Elemente hinzu, und der „FunAlu 125“ wurde durch das Zulassungsverfahren gebracht. Schließlich baute Nirvana als nächsten Entwicklungsschritt einen Simonini-Motor in das bewährte Chassis ein - das Zulassungsverfahren für diesen von uns getesteten „Fun Simonini 125“ ist gerade im laufen.

Das System

Der Motor wird - ganz wie die Adventure-Motoren - in praktischen, maßgeschnittenen Transporttaschen geliefert, die kaum mehr Platz beanspruchen als einfache

Reisetaschen. Die Antriebseinheit mitsamt Tank kommt in eine mit Rollen versehene Hülle, der zu Vierteln teilbare Käfig aus eloxiertem Alu verschwindet mitsamt Sitzgurt und geteiltem Propeller in dem anderen Transportsack. Der Aufbau nimmt nur wenige Minuten in Anspruch. Beim Zusammenstecken der Käfigviertel fallen schon drei Unterschiede zum Adventure-Urvorbild auf: die Käfigrohre sind eloxiert und zudem an den männlichen Steckenden mit konischen Plastikstiften versehen, die durch hohe Paßgenauigkeit eine etwas höhere Käfigfestigkeit bieten. Außerdem werden die Käfigteile nach dem Zusammenstecken mittels Klettschlaufen fixiert und nicht mittels Plastikclips.

Der voluminöse Luftfilter kann zum Transport nicht am Motor verbleiben und muß jedesmal beim Zusammenbau wieder neu angebracht werden. Das geht schnell: Eine Klemmschelle am Vergaser muß mit dem mitgelieferten Schraubenzieher nur wenige Umdrehungen angezogen werden, außerdem wird der Luftfilter zusätzlich noch mit einer Klettbandschlinge am Käfig befestigt. Einziger Nachteil: beim Transport sind sowohl der Luftfilter als auch der Vergaser ungeschützt offen. Wenn sich Sand in der Transporttasche befindet, kann dieser sowohl in den Filter als auch in den Vergaser gelangen. Parasport.de hat auf diesen Einwand von GLEITSCHIRM aber sofort reagiert und will die Geräte künftig mit Schutzstöpseln ausliefern.

Die zweigeteilte Luftschraube mit ihrer eigenwilligen „Krummsäbelform“ wird mit sechs Inbus-Schrauben auf der Propeller-nabe befestigt. Insgesamt nimmt der



Rechteckig, praktisch, gut: nach wenigen Handgriffen verschwinden Chassis, Tank und Motor komplett in der Reisetasche

Aufbau ungefähr dieselbe Zeit in Anspruch wie bei einem Adventure-System, diesbezüglich bietet der tschechische Motor also keinen Vorteil gegenüber dem Original. Allerdings muß der Pilot keinen Kraft-



Die konischen Paßstifte stellen eine interessante Weiterentwicklung dar - sie sorgen für eine leicht erhöhte Käfigstabilität



Parasport baut einen Walbro-Membranvergaser ein. Adventure hat dagegen auf Tillitson umgestellt, andere Hersteller setzen Schwimmervergaser ein

stoffschlauch in den Tank einführen: Im Gegensatz zum französischen Vorbild hat der Tank einen festen Kraftstoffauslaß, der ständig mit dem Vergaser in Verbindung bleibt. Ein Benzinhahn ist dabei nicht nötig, offenbar dichtet der Membranvergaser im Nichtbetrieb automatisch ausreichend ab. Vorteil: ein unangenehmer Handgriff weniger vor Inbetriebnahme. Außerdem bleibt



Standfest: nach wenigen Minuten ist das System komplett aufgebaut und steht recht kippsicher auf Tank und Käfig

die Kraftstoffleitung ständig gefüllt und erspart langwieriges Anpumpen nach dem Zusammenbau. Nachteil: rein theoretisch stellt jeder zusätzliche Anschluß an einem Kraftstofftank eine zusätzliche mögliche Leckstelle dar. Fertig aufgebaut sieht die Konstruktion sehr solide aus, die Verarbeitung der Bauteile erscheint beim Testgerät absolut tadellos. Offenbar wird hier tatsächlich mit dem „liebvollen Blick auf's Detail“ gearbeitet.

Start

Der getestete Fun Simonini ist sowohl mit einem Elektrostarter als auch einem Handstarter versehen - ein bedeutender Unterschied zu den Adventure-Motoren, die seit einigen Jahren zum Bedauern vieler Kunden nur noch mit Elektrostarter geliefert werden. Der Parasport-Motor lief bei unseren Tests in Meereshöhe problemlos und praktisch auf den ersten Knopfdruck an. Beim Anlassen auf 1.600 Metern Höhe in der kalten Winterluft eines Skigebietes und mit unveränderter Vergasereinstellung „sprang er an wie eine Eins“, ging dann allerdings zunächst bei erstem Vollgas mehrfach wieder aus, solange die Betriebstemperatur nicht erreicht war. Schon nach kurzer Warmlaufphase schnurrte er dafür mit der Präzision eines Schweizer Uhrwerks. In allen Höhenlagen und auch nach langen Vollgasphasen sprang der Motor nach gewolltem kurzzeitigen Ausschalten umgehend wieder an - eine beeindruckende Zuverlässigkeit!

Fasten Seat Belts

Der Sitzgurt unterscheidet sich deutlich von jenem der Konkurrenz. Die Aufhängungs-



höhe ist etwas tiefer, die Grundgeometrie des Sitzes ebenfalls grundverschieden. Insgesamt liegt dieser Gurt zwecks verbesserter Gewichtskraftsteuerung sehr eng am Körper an - es ist auch etwas schwieriger, vor dem Start hineinzuschlüpfen. Der Gurt ist mit einer einzigen Diagonalverstrebung versehen. Diese Vorrichtung soll die Rechtsdrehendenz des Schirms ausglei-

chen, die bei allen linksdrehenden Antrieben auftritt. Die Pilotenaufhängung kommt ähnlich wie bei Adventure einer typischen Freiflugaufhängung sehr nahe: Der Pilot hängt am Schirm, der Motor hängt am Piloten. Ein Teil des Motorgewichtes wird natürlich über den Schultergurt von der Hauptaufhängung abgefangen.

Bahn frei

Beim Startlauf zeigt der enganliegende Gurt bereits einen Vorteil: Das Chassis liegt eng und praktisch ohne Spiel am Pilotenkörper an. Die Kraftübertragung auf den Piloten ist entsprechend ruckfrei und kohärent. Der Schub ist so, wie es sich für einen gut getunten Simonini gehört: schlicht beeindruckend. Wer den Gasregler auf Vollgas durchdrückt, bekommt einen kräftigen „Tritt in den Hintern“ oder, genauer gesagt, in den Rücken - nach wenigen Schritten ist der Pilot airborne.



Blasinstrument: der eigens entwickelte Resonanzauspuff sorgt für gute Leistung

In der Luft

Ob auf Meereshöhe oder im Gebirge, die Leistung des Motors war bei unseren Testflügen ordentlich und ließ auch in leichten Abwindsituationen im Lee eines Gipfels ausreichend Reserven. Die Vibrationen des Motors sind als mittel einzustufen. Die Laufruhe des Motors ist sehr gut. Unbeirrt schnurrte er in allen Drehzahlbereichen vor sich hin, die Schuberrhöhung beim Gasgeben ist sehr direkt und verzögerungsfrei. Der von den Tschechen eigens entwickelte, extrem voluminöse Resonanzauspuff sorgt offenbar für eine gute Abstimmung des



Motors. Auch in scharfen Kurven und Spiralen kam der Antrieb dank seines Membranvergaser nie ins Stottern. Nach freiwilligen kurzen „Ruhepausen“ sprang der Motor sofort wieder an - das war bei früheren Modellen der Konkurrenz Adventure keineswegs eine Selbstverständlichkeit. Kurz: die Antriebseinheit von parasport.de zeigt sich in jeder Hinsicht sehr zuverlässig und wird zur direkten Power-Verlängerung der gasgebenden linken Hand.

Steuerung

Der Sitzgurt verlangt eine perfekte Einstellung auf den Pilotenkörper - nur dann ist

eine effiziente Kombi-Steuerung aus Bremsleineneinsatz und Gewichtskraftsteuerung möglich. Die Diagonalverstrebung zum Ausgleich des Motordrehmomentes ist zwar effizient, denn der Schirm flog bei unseren Tests in praktisch allen Drehzahlbereichen erstaunlich präzise geradeaus, sie kann aber die Gewichtskraftsteuerung nach rechts stark einschränken. Bei unseren Flügen brauchten wir eine gewisse Eingewöhnungsphase, danach konnte die Bremsleineneinstellung durch Gewichtsverlagerung effizient unterstützt werden - soweit das eben bei einem relativ hoch aufgehängten System überhaupt möglich ist. Wer mehr will, muß sowieso zu

„wackligeren“ Aufhängungsarten wie beispielsweise den spanischen PAP-Motoren greifen. Im Vergleich zu starren Aufhängungen des Motorsystems direkt am Schirm ist die Gewichtssteuerbarkeit der Parasport-Maschine, ähnlich wie jene der Adventure-Produkte, in jedem Fall gut.

Fazit

Der Fun Simonini 125 ist tatsächlich mehr als eine Kopie - die gezielte Weiterentwicklung an den Schwachpunkten des Vorbildes hat ein Antriebssystem geschaffen, das insgesamt einen sehr positiven Eindruck vermittelt und am Boden wie im Flug durch kohärentes, überraschungsfreies Verhalten Zuverlässigkeit und Flugspaß vermittelt. Wie zuverlässig sich der Motor auf Dauer zeigen wird, können wir natürlich nicht sagen - zumal einige Hersteller mit Simonini-Motoren Probleme an den Lagern bekamen. Nach Aussagen von George Nevrala werde der Parasport-Motor aber mit anderen Lagern ausgeliefert. Der Motor sei übrigens auch für thermische Stabilität optimiert und somit für „Langlebigkeit“ gebaut. Der Preis für das gelungene Antriebssystem ist nicht ganz „ohne“ und kitzelt an der 5.000,- Euro-Grenze. Wir warten mit Spannung auf den Test des Simonini von Adventure: Der französische Marktführer wird zweifellos mit aussagekräftigen Verbesserungen auf die kunstvolle „Kopie“ reagieren wollen. ☞

Info

Technische Daten (Herstellerangaben):

Propellergröße: 125 cm
Käfig: 4-fach teilbar, eloxiertes Aluminium
Motor: Simonini Mini 2 plus, 2-Takt Einzylinder
Leistung: 26,5 PS **Schub:** über 70 kp
Vergaser: Walbro **Tank:** ca. 10 Liter
Gewicht: 26 kg **Maximale Drehzahl:** 6400 U/min.
Verbrauch: ca. 3 l/h
Preis: 4.990,- € inkl. MwSt

Hersteller:

Nirvana, Tschechien
 vertreten durch: www.parasport.de
 George Nevrala, Achtern Hoff 12B
 D-28790 Schwanewede
 Tel. +49 (0)421 6 98 91 95
 GSM +49 (0)172 421 25 20

Wettbewerbserfolge der Nirvanasysteme:

Deutscher Motorschirm Pokal 2004: Gesamtsieger in der Fußstart-Klasse und in der Trike-Klasse jeweils auf Simonini - Deutscher Motorschirm Pokal 2004: 2. Platz auf Fun-Alu 125 - EM Portugal 2004: 3. Platz auf Simonini - Tschechischer Meister auf Simonini auch in der Trike-Klasse

