



APCO SWIFT

Mit dem Swift will der israelische Hersteller Apco Wettkampfpiloten und XC-Piloten gleichermaßen ansprechen. Das Liegegurtzeug könnte für Apco das Comeback im Freiflugbereich am deutschsprachigen Markt bedeuten ...

von Franz Altmann

Vorgeschichte

Der israelische Hersteller Apco drängt nach längerer Abwesenheit nun wieder mit ordentlichem Nachdruck in den deutschsprachigen Markt. Alleine ein potenter Importeur ist nicht leicht gefunden, nun kann man immerhin bereits einige Verkaufsstellen finden. Klaus Angerer (www.tandemtrike.at) und Peter Wojtkowiak (www.gleitschirm-paramotor.de) haben das Potenzial erkannt und bieten den schlanken Wettkampfgurt und weitere Produkte von Apco an. Das Swift ist ein modernes Liegegurtzeug mit aerodynamischer Verkleidung, zwei Notschirmfächern und einem Fach für einen Anti-Fallschirm. Mit einem sehr attraktiven Liga-

preis hat sich das Swift gleich gut positioniert. Als dann auch noch XC-Weltmeister Lex Robé mit dem Swift in der Luft gesichtet wurde, war die Mundpropaganda nicht mehr aufzuhalten ...

1) SICHERHEIT

Protektor

Das Swift verfügt gleich über mehrere Bauteile mit Schutzwirkung: Einerseits natürlich der 17-cm-Schaumprotektor, der sich vom Lendenbereich bis ca. auf Höhe der Schulterblätter zieht. Er ist prall gefüllt, daher eher hart und

wiegt ca. 630 Gramm. Darüber hinaus besitzt er eine Lexanplatte – eine Art Plexiglas, die nochmals 230 Gramm wiegt und vor dem Durchschlag von spitzen Hindernissen (Stein, Ast ...) schützen soll. Wer will, kann es entfernen, was ich auch gleich gemacht habe. Letztlich sollte vor allem auch das große, vom Fahrtwind aufgeblasene Heckteil eine gewisse Schutzwirkung einnehmen, so es gefüllt ist, obgleich es natürlich offiziell „nur“ aerodynamische Vorteile bringt.

Notschirmfach bzw. -fächer

Einer der Gründe für das Interesse am Swift ist das zweite Notschirmfach. Was für Wettkämpfer

ein Muss, ist auch für viele XC-Piloten attraktiv. Ein zweiter Retter ist zu Zeiten von Ultraleicht-Notschirmen und Leichtbau-Gurten durchaus eine Option!

Am Swift findet sich ein klassischer Tube-container unter dem Sitz, der über ein modernen Splintsystems ausgelöst wird. Die außenliegende Lasche schließt via mehrerer Magnete, was sauber aussieht, jedoch auch Mehrgewicht bedeutet.

Der zweite Notschirm wird im Cockpit untergebracht. Das Fach fällt für kleine und leichte Notschirme relativ groß aus. Umgekehrt findet sogar ein Rogallo-Rettungsgerät darin Platz, was mancherlei Piloten wieder freuen könnte. Da kein eigenes System für kleine Retter vorhanden ist, muss sich der Pilot, der einen kompakten Leichtretter verbauen möchte, mit Schaumstoff (oder ähnlichem behelfen). Kleine Leichtretter müssen also mit der üblichen Schaumstofffüllung an das Retterfach angepasst werden. Offen bleibt auch, wie die V-Leine des Frontretters verlaufen soll – ich habe den Notschirm einseitig in den Hauptkarabiner mit eingehängt.

Etwas unklar ist ebenfalls, weshalb die Rettergriffe zwei ziemlich lange Verbindungsschlaufen haben. Ein fix mit dem Innencontainer verbundener Griff wäre wünschens-

wert und würde weniger Spielraum für falsche Einstellungen lassen.

Safe-T-System

Das Swift verfügt über ein Safe-T-System, um nicht geschlossene Beingurte zu verhindern. Über ein System, das das gefährliche Schließen des Beinsacks/Cockpit ohne Beingurte verhindert (wie z.B. das „Closure Remember System“ von Advance), verfügt das Swift nicht.

2) AUSSTATTUNG

Stauraum

Im aufblasbaren Heckteil findet sich ein geräumiges Staufach mit ausreichend Platz für Packsack, Zusatzbekleidung und alles, was man sonst noch auf einem Streckenflug mitführt. Für den Wassertrinksack findet sich kein eigenes Fach, aber ein kleiner Karabiner zum Anhängen des Wassersacks sowie eine Durchführung für den Trinkschlauch.

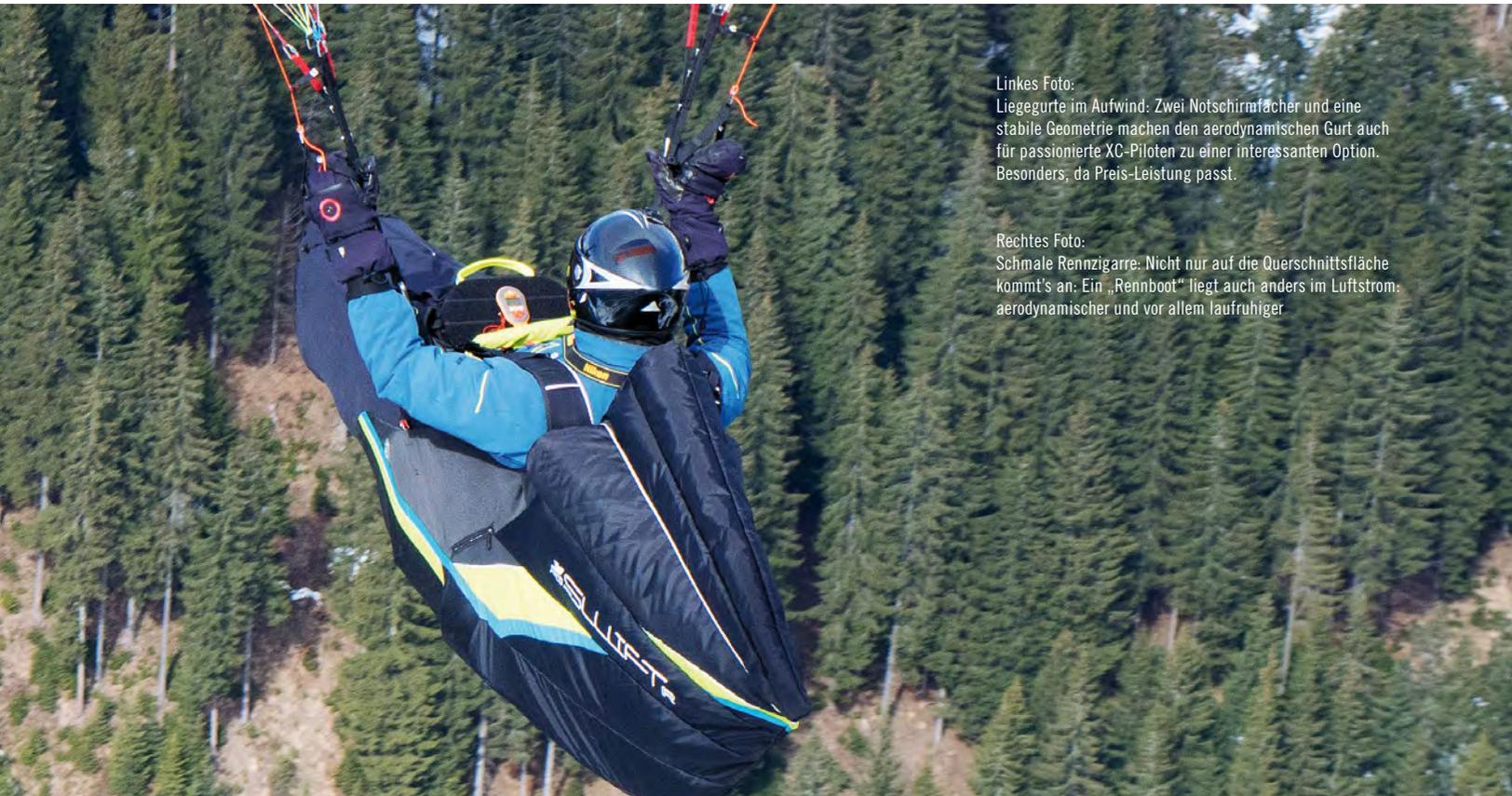
Das Ballastfach unter dem Sitz ist sehr flach gehalten, wohl um den Ballast nahe am Piloten zu halten. Mehr als 3–5 Liter Wasser sind aber wohl kaum vorstellbar. Dort gibt es auch eine Auslassöffnung für etwaiges Ablassen von Ballast, die jedoch mit 16 mm Durchmesser

recht klein geraten ist. Sie würde sich allerdings gut für die Durchführung des Urinalschlauchs eignen.

Weitere Taschen finden sich beiderseits am Beinsack, diese sind jedoch sehr klein ausgeführt und besitzen einen Zippverschluss. „Unnötig“, wie Lex Robé richtig bemerkt. Erstens, weil die Taschen ohnehin unter Spannung stehen, und zweitens, weil der Zipp die Kamera zerkratzen kann. Weiters gibt es ein kleines Täschchen, das am Frontcontainer angebracht wird und auf dem Schoß des Piloten baumelt. Es ist wie geschaffen für Akkupack und Müsliriegel. An den Schultergurten findet sich Platz für Spot, Leinencutter oder Tracker.

Beinsack

Der Beinsack wird unkompliziert via vier Polyesterbänder aufgespannt. Eine Verstellung im Flug ist (wie bei den meisten Liegegurtzeugen) nur schwer durchführbar. Im Idealfall macht man das aber ohnehin nur einmal im Simulator am Boden. Leider können sich die Bänder selbstständig lockern – ein Fixieren mit einer Sicherheitsnadel oder einmaligem Übernähen ist empfehlenswert. Der Beinsack ist aus dickem Neopren gefertigt und wird zusätzlich zu den beiden Schnallen mit einem kurzen, dicken Kunst-



Linkes Foto:
Liegegurte im Aufwind: Zwei Notschirmfächer und eine stabile Geometrie machen den aerodynamischen Gurt auch für passionierte XC-Piloten zu einer interessanten Option. Besonders, da Preis-Leistung passt.

Rechtes Foto:
Schmale Rennzigarre: Nicht nur auf die Querschnittsfläche kommt's an: Ein „Rennboot“ liegt auch anders im Luftstrom: aerodynamischer und vor allem lauffruhiger



1



2



3



4



5

stoffreißverschluss neben dem Cockpit geschlossen. Das hat den Vorteil, dass er auch bei schlechter Justierung schön glatt und geschlossen bleibt, das Hineinkommen nach dem Start wird aber nicht begünstigt und erfordert fast immer eine helfende Hand.

Speedsystem

Tolles Detail: Die kugelgelagerte Umlenkrolle des Speedsystems ist längenverstellbar, um den unterschiedlichen Positionen des Rückenteils gerecht zu werden. Das war und ist ein leidiges Thema bei Liegegurtzeugen!

Der Beschleuniger selbst ist dreistufig und sinnvoll aufgespannt, sodass das Beschleunigen über längere Zeiträume oder bei Schirmen mit hohem Druck auch gut funktioniert. Auf größere Rollen (z.B. „40“ oder „57“ von Harken) wird ebenso verzichtet wie auf ein Ratchamatic-System zur Zugentlastung.

3) USABILITY

Start

Wer wenig Erfahrung mit Liegegurten dieser Klasse hat, darf sich nicht wundern, wenn ihm vor dem Start mal die Sicht schwindet. Der aerodynamische Heckteil, der von einem Metallstab gestützt wird, kann sich schon mal über den Kopf legen, ist aber rasch beiseitegeschoben. Der Start per se ist kein Thema – das

Gewicht ist gut verteilt, die Bewegungsfreiheit anständig und auch Beinsack und Sitzbrett fallen nicht unangenehm auf. Klar, mit einem leichten, weichen XC-Gurt kann man das Swift nicht vergleichen, aber zum Groundhandeln und Spielen am Start ist es letztlich auch nicht gebaut. In der Luft ist das Hineinkommen in den Gurt kein Problem, der Beinsack hingegen erfordert doch zumeist eine helfende Hand. Der Grund ist offensichtlich: Die Abspannung befindet sich beiderseits jeweils auf Kniehöhe. Hebt man das Knie, um in den Beinsack zu schlüpfen, so hebt sich auch der Beinsack. Interessantes Detail: Mit dem linken Fuß geht's besser, da das Heben des rechten ein Heben des Beinsacks bewirkt.

Flug

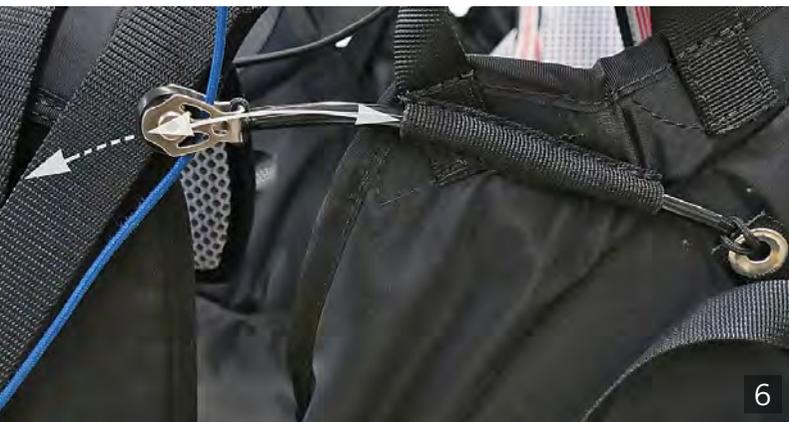
Ein Wettkampfgurt liegt natürlich ganz anders in der Luft als ein herkömmliches Gurtzeug. Wie auf einer Couch sitzt der Pilot in der „Rennzigarre“. „Schlenkerer“ bzw. Pendler um die Hochachse, wie sie bei Leicht-Liegegurten manchmal vorkommen, gibt es nicht, der Gurt liegt ruhig im Luftstrom, das enorme Heck übernimmt die Funktion eines Leitwerks. Auf Gewichtsverlagerung reagiert das Swift besser als die meisten Konkurrenzprodukte, obwohl es mit 46 cm relativ hoch aufgehängt und in puncto Agilität den leichten XC-Gurten unterlegen ist. Aus diesem Grund darf der Brustgurt gleich mal auf maximaler Breite

verbleiben. In uneinheitlich ziehender Thermik kann es schon mal vorkommen, dass es den Piloten-Oberkörper auf die Kurvenaußenseite rollt, ähnlich wie man das von Hängematten-Gurtzeugen gewohnt ist. Behelfen kann sich der Pilot mit aktiver Gewichtsverlagerung. Nach ein bisschen Eingewöhnung fühlt sich das Swift sehr vertraut an.

Was äußerst positiv auffällt, ist die Abstützung des Rückenteils. Wer mal unter dem Protektor nachsieht, wird zwei (gut verpackte) Kunststoffstangen finden, die das Rückenteil zusätzlich zum prallen Protektor versteifen.

Gewicht

Wer – wie ich – die Lexanplatte entfernt sowie die unnötige Kunststoffversteifung auf der Rückseite des Notschirmfachs, kommt auf 6,8 kg Nacktgewicht des Wettkampfgurtes. Ich habe meines mit zwei leichten Rundkappen bestückt, sodass es sich nunmehr auf 9,2 kg beläuft – ein durchaus akzeptables Gewicht für ein Gurtzeug der Wettkampf- und Leistungs-XC-Klasse. Trotzdem hätte Apco noch ein wenig Gewicht einsparen können: Etwa bei den vielen Magneten am Notschirmfach, den monströsen V-Leinen, die pro Stück 100 Gramm wiegen (4 Stk. nötig!) oder dem Schaum im Frontteil des Beinsacks, der ohnehin staudruckbelüftet und überdies noch von Nylonstäbchen in Form gehalten wird. Aber ein Leichtgurt will das Swift sowieso nicht sein. Das lässt sich auch



6



7



8

1. Der 17-cm-Schaumprotector wiegt 630 g, ist prall gefüllt und schützt Gesäß, Lendenbereich und Rücken bis unter die Schulterblätter.
2. Die Lexanplatte ist ein Durchschlagsschutz und wiegt nochmals 230 g.
3. Die ersten Versionen gingen mit Holzplatten raus, nun sind Sitzbrett und Beinplatte aus Waben-Hartkunststoff gefertigt, was ca. 250 g einspart.
4. Die Splinte des Notschirmgriffs ...
5. ... verschwinden unter einer Lasche, die mit sechs Magneten schließt. Der Griff sitzt direkt darüber und ist gut erreichbar.
6. Die verstellbare Beschleunigerrolle ist vielleicht das einzige Manko am Swift: An ihrer Stelle sollte eine große, wertige Rolle mit Ratchamatic sitzen, die die Haltekraft auf ein Zehntel reduziert.
7. Heckteil und innenliegender Stauraum: beide von immenser Größe.
8. Das Heck verkleidet Kopf und Schultern des Piloten aerodynamisch.
9. Seitenansicht des Apco Swift.



9

APCO SWIFT

an den mächtigen Rohren ablesen, die aus den seitlichen Lufthutzen ins Innere des Heckteils führen. Auch sie könnte man ganz einfach weglassen und durch ein herkömmliches Ventil aus Gleitschirmnylon ersetzen. Tatsächlich ist das Swift für ein Wettkampfgurtzeug vergleichsweise leicht: Das Exoceat L wiegt 9,7 kg, das Genie Race 3 8,7 kg, das X-Rated 7 immerhin 7,7 kg.

Packvolumen

Wie das Gewicht ist auch das Packvolumen keine Anforderung bei einem Gurtzeug dieser Klasse. Man sollte schon einen voluminösen Rucksack besitzen, um das Gurtzeug plus Schirm zu verstauen. Besondere Vorsicht sollte man dabei beim Heckteil walten lassen, um die eingearbeitete Kunststoffplatte nicht zu verformen.

Aerodynamik

Der Hersteller liefert keine Angaben zu aerodynamischen Berechnungen. Dass es wohl dennoch gut im Luftstrom liegt, sieht man dem Swift an: Das Heck besitzt Verkleidungen für Kopf und Schultern, der Querschnitt ist vergleichsweise schlank und beim Kurbeln bleibt das Heck durch seine inneren Spannbänder auffallend stabil. Gänzlich faltenfrei ist das Swift dennoch nur vorne, wo das Neopren unter Spannung steht. Ob und wie weit das die Aerodynamik stört, ist natürlich ungewiss.

4) KOMFORT

Rücken

Sowohl das 60 (!) cm lange Rückenteil als auch die Schultergurte könnten kaum besser ausgepolstert sein. Auf Komfort wurde ganz offensichtlich ganz besonders geachtet – auch die seitlichen Laschen zur Justierung des Rückenteils sind durch ihre Polsterung frei von Druckstellen. Keine Frage – hier kommt Couchfeeling auf!

Sitzgeometrie

Mit 42 cm Länge und 30 cm Breite ist das Sitzbrett lang und schmal – der Pilot sitzt „gut verpackt“. Die Sitzbrettneigung kann recht einfach seitlich verstellt werden. Mit 46 cm Höhe sind die Karabiner hoch bis sehr hoch aufgehängt, entsprechend gedämpft und stabil

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	APCO, Israel www.apcoaviation.com	
Vertrieb	A/D: Klaus Angerer, www.tandemtrike.at D: Peter Wojtkowiak, www.gleitschirm-paramotor.de	
Größen	M/L	XL (noch nicht erhältlich)
Gewicht (kg)	6,8 (ohne Lexanplatte)	–
Preis (€)	1.099,-	–

ist das Flugfeeling. Wer es noch stabiler möchte, kann die Geometrie zusätzlich versteifen, indem er Bänder verjüngt, die etwas in den Brustgurt hineinreichen.

5) VERARBEITUNG/MATERIALIEN

Apco hat sich sichtlich bemüht, bei der Verarbeitung keinen Schnitzer zu begehen: Jede Naht sitzt bombenfest, alle Bauteile fügen sich sauber zusammen, alles wirkt hochwertig (von den Beschleunigerrollen mal abgesehen) und sauber verarbeitet. Die Materialien sind klassisch (Cordura, Polyester, Neopren) und an allen Stellen robust gewählt. Das gesamte Gurtzeug ist eher steif ausgeführt, eine potenzielle Schwachstelle ist nicht zu erkennen.

6) FAZIT

Das Swift ist ein tolles, komfortables Liegegurtzeug auf dem neuesten Stand. Es punktet mit Gewicht, durchdachten Detaillösungen, sauberer Verarbeitung und einem attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis. Es stellt vom Gewicht und Packmaß her einen sehr guten Mittelweg zwischen klobigen und schweren Wettkampfgurten und leichten Liegegurtzeugen dar, wodurch es auch viele XC-Piloten ansprechen wird, die eine stabile, aerodynamisch überzeugende Rennzigarre für Vollgaspassagen suchen.