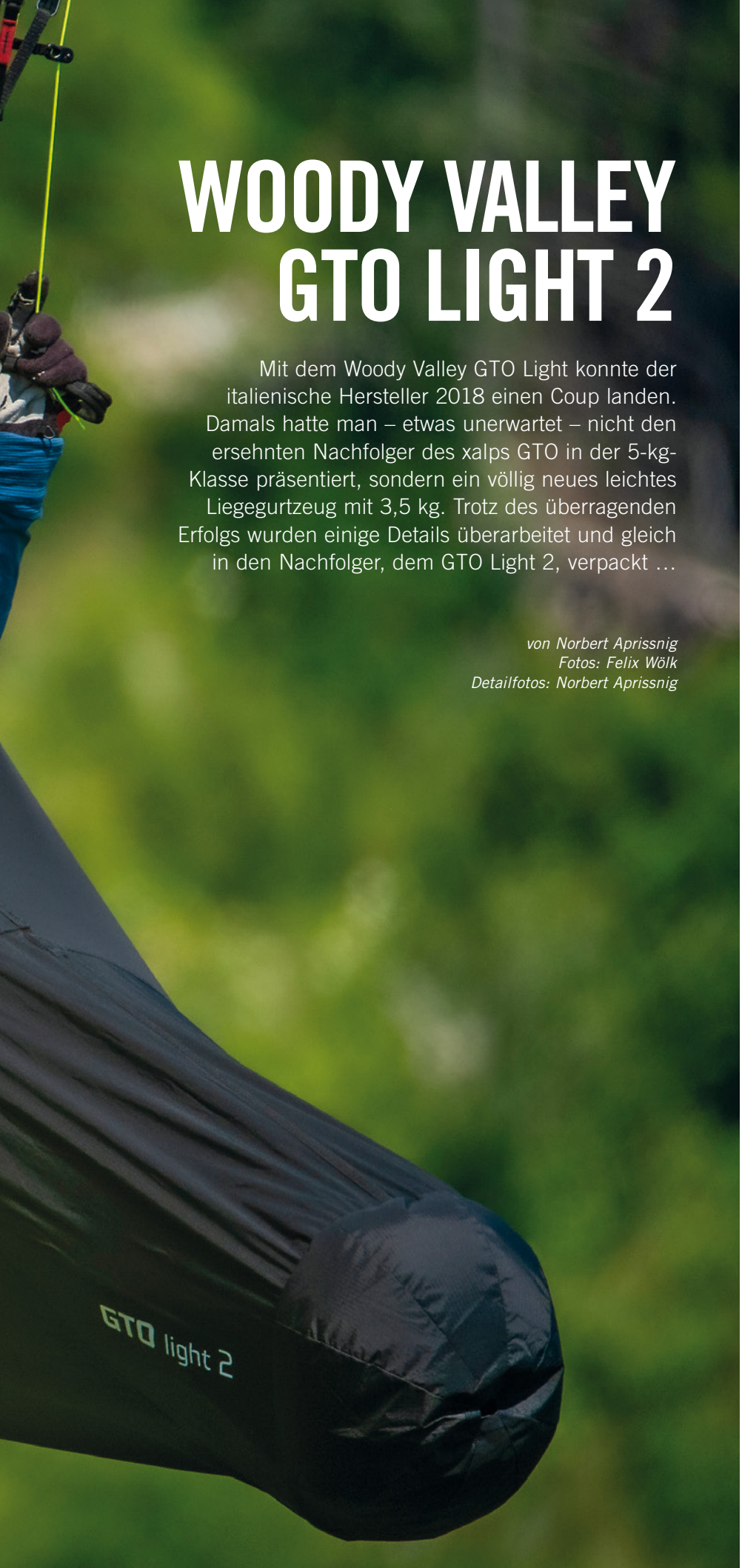
Eleganter Klassiker mit sauberer Aerodynamik



WOODY VALLEY GTO LIGHT 2

Mit dem Woody Valley GTO Light konnte der italienische Hersteller 2018 einen Coup landen. Damals hatte man – etwas unerwartet – nicht den ersehnten Nachfolger des xalps GTO in der 5-kg-Klasse präsentiert, sondern ein völlig neues leichtes Liegegurtzeug mit 3,5 kg. Trotz des überragenden Erfolgs wurden einige Details überarbeitet und gleich in den Nachfolger, dem GTO Light 2, verpackt …

von Norbert Aprissnig
Fotos: Felix Wölk
Detailfotos: Norbert Aprissnig

Der Erfolg des Woody Valley GTO Light liegt aus meiner Sicht in der optimalen Kombination einiger Faktoren, die im italienischen Trento, Headquarter der italienischen Gurtzeugschmiede, zu einem überaus beglückenden Ganzen zusammengefügt wurden.

Diese Faktoren sind:

- Optik in Verbindung mit gelungener Aerodynamik! Das GTO Light steht annähernd so sauber wie ein schweres Wettkampfgurtzeug! Schlussendlich wollen immer mehr Piloten auch mit einem aufblasbaren Heckbürzel fliegen. Das GTO Light leitet diesen Trend mit ein.
- Der Sitzkomfort ist für ein Gurtzeug dieser Gewichtsklasse überragend.
- Vermittelt Geborgenheit! Durch die generelle Konzeption und die weit nach oben ragenden Seitenteile fühlt man sich vom ersten Flug an sicher.
- Geringes Gewicht: nicht so leicht wie die aus dem X-Alps entwickelten Hike-&-Fly-Liegegurtzeuge, aber deutlich leichter wie die Gurtzeug der 5-kg-Klasse.
- Gute Aufhängegeometrie mit hoher Dämpfung und geringer Pendelneigung.

Nun da stellt sich die Frage, was man an so einem Gurtzeug überhaupt ändern soll. Tatsächlich gab es aber einige Details, die beim neuen GTO Light 2 verbessert wurden. Hier eine kurze Aufzählung:

- Materialauswahl
- Optionale Ronstan-Beschleunigerrollen
- Optionales Windshield
- Magnet für Beinsackschließe
- Zentralverschluss Cockpit/Beinsack
- Schleifschutz des Beinsacks beim Beschleunigen
- Cockpitbefestigung am Brustgurt
- ABS-System (Kreuzgurt) einstellbar
- Zweiter, höherer Brustgurt zum Zusammenhalten der Schultergurte
- Aufblasbarer Protektor als Alternative zum Schaumprotektor

KONZEPT & DESIGN

Neben all diesen Änderungen ist das Konzept und die Geometrie des Gurtzeuges gleich geblieben. Das markante Hellblau des Vorgängers musste jedoch einem neutraleren Schwarz weichen. Nur mehr ein schmaler Designstreifen erinnert an das ursprüngliche GTO Light. Schade eigentlich!
Genial zumindest für meinen Körperbau (182 cm/77 kg) ist die Tatsache, dass ich kaum

Stromlinienförmig auch dank aufblasbarer Heckflosse

etwas verstellen muss, die Werkseinstellung passt perfekt (Größe L).

AERODYNAMIK

Das GTO Light 2 steht ebenso wie sein Vorgänger extrem sauber in der Luft und fällt dabei auch gegen schwerere Wettkampfgurtzeuge kaum ab. Die Geometrie dürfte mithelfen, dass Fehleinstellungen (zu hoher oder zu niedriger Beinsack) kaum vorkommen.
Der aerodynamische Heckbürzel füllt über zwei große seitliche Lufteintrittsöffnungen zuverlässig schon nach wenigen Flugsekunden. In der Luft neigt dieses Heckteil nicht zum Entleeren oder Abknicken beim Thermikflug. Überhaupt hat man den Eindruck, dass die Heckflosse eher stabilisiert als stört.

AUSSTATTUNG

Beinsack

Der Beinsack ist auch weiterhin abziehbar und daher im Falle einer Beschädigung leicht zu wechseln. Die Zweiteilung des Beinsacks in einen dehnbaren (Neopren) und einen „festen" Bereich wurde beibehalten. Das vordere („feste") Material wurde aber gegenüber dem Vorgänger geändert und dürfte nun robuster ausgefallen sein. Möglicherweise war dieses Material anfälliger auf mechanischen Abrieb durch die Ferse des Schuhs beim Beschleunigen. Jedenfalls wurde bereits beim ursprünglichen GTO Light später ein Einlageteil aus Nylontuch angeboten, das auch beim GTO Light 2 als Option erhältlich ist. Für Streckenflieger, die viel beschleunigt fliegen, ist der Verschleißschutz jedenfalls ein Muss. Turnpoint, Importeur in Deutschland und Österreich, liefert das GTO Light 2 mit diesem Extra serienmäßig aus. Die Fußplatte – und damit der Beinsack – ist mittels zweier Bänder und Schnallen sehr einfach in der Länge zu verstellen. Neu ist ein Magnet, der die beiden Beinsackoberteile im Flug noch besser verschließen soll.

Speedsystem

Das dreistufige Speedsystem ist für die Betätigung mit einem Fuß ausgelegt. Die Abstände der drei Stufen können nicht verändert werden, für meinen Einsatz hat es aber gut gepasst.
Die Umlenkrolle ist aus Kunststoff (mit Metallführung) und verrichtet ihren Dienst gut. Wer hier Besseres möchte, findet eine zweite Schlaufe vor, die z. B. eine größere Rolle mit Übersetzung aufnehmen kann (z. B. Ronstan Orbit 40). Das Ende des Beschleunigerseils kommt durch eine Öse aus dem Gurtzeug, was den Vorteil hat, dass Seil und Brummelhacken nicht im Gurtzeug verschwinden kann.

Das schmale GTO Light 2 von hinten

Cockpit

Das eigentliche Cockpit ist relativ klein, mit integrierter Tasche für die wichtigen Kleinigkeiten, die man im Flug benötigen könnte. Die eigentliche Ablage für Instrumente ist eine „Instrumentenplatte", die einfach mittels Klett auf der Cockpittasche befestigt wird. So kann man die teuren Instrumente beim Zusammenpacken extern lagern (zum Aufladen oder Flüge herunterladen). Diese Instrumentenplatte ist schon an und für sich nicht allzu üppig, ein etwas größeres Vario und ein Backupgerät finden aber ausreichend Platz. Mit großen Displays und Tablets könnte man Probleme bekommen. Zudem ist die Auflagefläche der Cockpittasche kleiner als die Instrumentenplatte. In Summe ist die Lösung nicht 100%ig optimal, aber natürlich einem Leichtgurtzeug geschuldet.
Neu ist ein Verbindungsband zum Brustgurt. Damit kann man begrenzt die Neigung der Instrumentenplatte verstellen und vor allem verhindern, dass das Cockpit unter den Brustgurt rutscht, wodurch ein Teil der Sicht auf die Instrumente verdeckt werden könnte.

Windshield

Neu ist das optionale Windshield, das auf die Cockpittasche montiert werden kann. Von vielen Piloten wird dieses Extra, das ja auch schon andere Gurtzeughersteller wie Gin Gliders und Advance einsetzen, belächelt. In der

Das optionale Windshield mimimiert den Luftzug nachweislich und verbessert damit wohl auch die Aerodynamik.

TECHNISCHE DATEN

Vertrieb D/A	Turnpoint fastline GmbH Tel. +49 8036 908 82 61 info@turnpoint.de, www.turnpoint.de			
Vertrieb CH	High Adventure AG, Dallenwil Tel. +41 41 628 01 30, info@highadventure.ch, www.highadventure.ch			
Größe	S	M	**L**	XL
Aufhängehöhe (cm)	46	48	**50,5**	52
Karabinerabst. (cm)	37,5–48	37,5–48	**37,5–51,5**	37,5–51,5
Gurtzeuggewicht (kg)	3,10/3,18*	3,24/3,35*	**3,44/3,59***	3,51/3,66*
Protektor	Aufblasbarer Air-Protektor oder Schaumprotektor			
Zulassung	EN – LTF			
Preis (€)	1.610,–/1.560,–* 1.715,–/1.665,–* (Setpreis mit Rucksack und Concertina Bag			
Preis Optionen (€)	Aufblasbarer Air-Protektor 202,50 Schaumprotektor 157,50 Windshield 33,80 GTO Light Rucksack 127,50 GTO Light Concertina Bag 81,20			
Lieferumfang	Gurtzeug mit Protektor nach Wahl, Beinsackschutz**			

*Schaumprotektor, **nur DE und AT

Praxis reduziert das Windshield tatsächlich den Fahrtwind, das Sichtfeld des Piloten wird nicht negativ beeinträchtigt und auf die Aerodynamik kann es sich nur positiv auswirken. Gerade für XC-Piloten, die viele Stunden in der Luft sind, ist das Windshield überaus nützlich und zumindest bei meiner Einstellung des GTO Light 2 stört es die Sicht nicht. Allerdings muss man sich diesen Benefit mit der umständlichen Handhabe des kratzempfindlichen Schilds erkaufen, besonders das Handling am Startplatz ist gewöhnungsbedürftig.

Stauraum

Der Heckstauraum im Bürzel ist überaus groß dimensioniert, sodass man keinerlei Probleme hat, auch klobige Packsäcke und nicht benötigte Bekleidung unterzubringen. Serienmäßig ist ein Fach für den Trinksack (mit Durchführung) ebenso vorgesehen wie ein Fach für klein zusammengelegte Wanderstöcke. Gegenüber dem Vorgänger gleich geblieben sind die beiden großzügigen Seitentaschen, bewusst ohne Reißverschluss. Neben der schon erwähnten Cockpittasche gibt es rechts vor dem Cockpit im Beinsack eine schmale Tasche für ein Funkgerät oder eine kleine Kamera. Die Seiten- wie auch die Funkgerätetasche haben natürlich Schlaufen zur Sicherung von mitgeführten Utensilien. Biwakpiloten werden auch den zusätzlichen Stauraum unter der Sitzfläche vorne zu schätzen wissen, sei es für Wasser oder einen kleinen Schlafsack.

Weitere Funktionen

Die für Woody-Valley-Gurtzeuge üblichen generellen Funktionen findet man natürlich auch am GTO Light 2: SOS-Karte im rechten Schultergurt, farbliche unterschiedliche Karabiner, „Not-Trillerpfeife“ in der „oberen“ Brustgurtschließe integriert. Wie beim Vorgänger können männliche Piloten einen Urinschlauch nach außen führen.

SICHERHEIT

Protektor

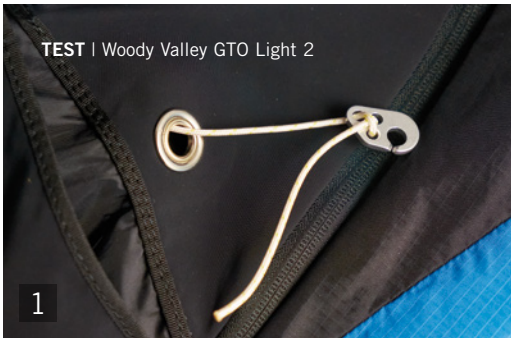
Wie beim Ur-GTO-Light gibt es zwei Protektoren im Gurtzeug: einen Schaumairbag, der zugleich als Sitzfläche dient, und einen Lightshieldschutz im Rückenbereich. Dass der Schaumprotektor zugleich als Sitzbrett dient, finde ich persönlich als eines der genialsten Details an diesem Gurtzeug von Woody Valley. In Verbindung mit zwei seitlichen Fiberglasstäben sind der Sitzkomfort und die Möglichkeiten zur Gewichtsverlagerung „sehr nahe“ am Fliegen mit Sitzbrett.

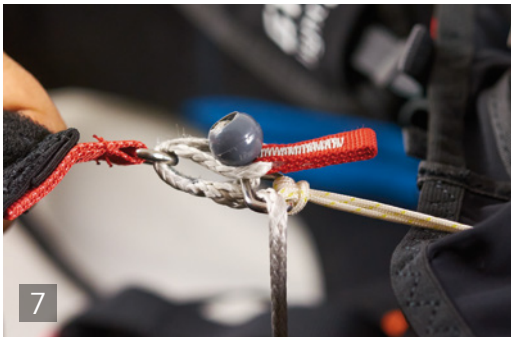
Das Heckbürzel öffnet einen großen Stauraum.

Und trotzdem gibt es gerade in diesem Bereich eine große Änderung gegenüber dem Vorgänger. Optional gibt es statt dem Schaumprotektor einen um ca. 150 g leichteren, aufblasbaren Protektor. Neben dem Gewicht hat vor allem dieser Protektor den Vorteil, dass er bei Bedarf vollständig komprimiert werden kann. Ein unschätzbarer Vorteil bei Reisen und Hike & Fly. Ich persönlich empfinde den aufblasbaren Protektor allerdings nicht ganz so angenehm als Sitzfläche als den steifen Schaumprotektor. Zusätzlich verändert er je nach Grad der Befüllung (und auch der Flughöhe) etwas Festigkeit und Form. Allerdings gibt es im THERMIK-Team auch Piloten, die nach dem Umstieg auf das neue Modell nur mit dem aufblasbaren Protektor fliegen und keinerlei Probleme haben. Ich verwende den aufblasbaren Protektor tatsächlich nur „optional“, auf Reisen und bei Hike & Fly. Im täglichen Gebrauch auf leicht erreichbaren Startplätzen bevorzuge ich den (für mich) komfortableren Schaumprotektor und nehme das größere Packmaß und die 150 g mehr gerne in Kauf. Ein geniales System!

Notschirmfach

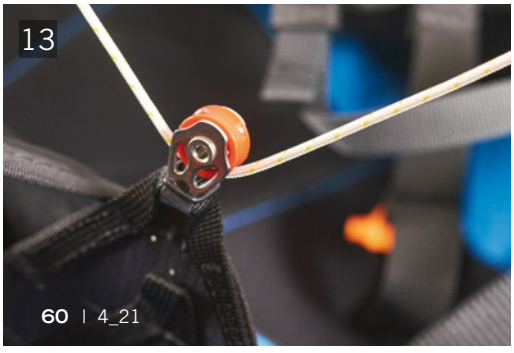
Das eigentliche Retterfach und -system dürfte gegenüber dem Vorgänger unverändert geblieben sein: symmetrische V-Leinen mit Schulterbefestigung, großzügiges Retterfach, einfacher Rettereinbau, guter Verschluss. Die einzige Änderung betrifft den stylischen Rettergriff, der bei der Version 2 nun mit einem Magneten





WOODY VALLEY GTO LIGHT 2

1. Die Beschleunigerschnur wird durch eine Öse nach außen geführt, wodurch der Brummelhaken nicht im Inneren des Gurtzeugs verschwinden kann.
2. Symmetrische Aufhängung der Rettungsschirm-V-Leinen
3. Das Ventil des aufblasbaren Protektors wird hinter dem Karabiner nach außen geführt.
4. SOS-„Heftchen“ im rechten Schultergurt
5. Schaum- oder Luftprotektor: Mit dem GTO Light 2 hat man die Wahl.
6. Ein Trinksack findet im Heckteil seinen eigenen Platz, die Trinköffnung wird hinter dem linken Karabiner nach außen geführt.
7. Neuer Safety-Verschluss von Beinsack und Cockpit
8. Der ergonomische Rettungsgriff wird beim GTO Light 2 mittels Magnet an der Außenhaut des Gurtzeugs gehalten.
9. Zwei Außentaschen ohne Reißverschluss bieten Platz für Reservehandschuhe oder ähnliche Utensilien.
10. Der Beschleuniger hat drei Stufen
11. Trillerpfeife und oberer Brustgurt in einem
12. Die Kreuzgurtwirkung ist beim GTO Light 2 im Unterschied zum Vorgänger verstellbar (ABS-System).
13. Kleine Umlenkrollen für das Beschleunigerseil. Alternativ kann auch eine fette Rolle mit Übersetzung von Harken oder Ronstan verbaut werden.
14. Das neuen Windshield wird unter anderem mit Druckknöpfen fixiert.



anstelle eines Klettbandes zusätzlich an der Außenwand des GTO Light 2 gesichert wird.

Safety Lock und Get-Up-Sytem

Das woody-valley-typische Get-Up-System verbindet Beinschlaufen und Brustgurt in insgesamt nur zwei Schließen. Wohl aus Gewichtsgründen verwendet der italienische Hersteller keine Automatikschnallen, sondern herkömmlich Steckschnallen, die allerdings sehr gut zu bedienen sind.

Neu beim GTO Light 2 ist ein verstellbares „ABS-System“, dass es ermöglicht, durch Verkürzung oder Verlängerung eine Kreuzgurtwirkung zu erhöhen oder zu mindern. Obwohl das GTO Light 2 im Flug kaum sperrt, ist es in der Werkseinstellung so gut dämpfend, dass ich kein Bedürfnis nach mehr Kreuzgurtwirkung hatte.

Das Safety Lock soll verhindern, dass unter einem versehentlich zu früh geschlossenem Beinsack und Cockpit das Schließen der Beingurte verhindert wird. Dies ist beim GTO Light 2 nicht möglich, da ohne Hochführen des linken Beingurts die Cockpitverbindung kaum geschlossen werden kann. Falls dieser fast unmögliche Fall doch eintreten sollte, hängt man im schlimmsten Fall an einem Beingurt und der Cockpitverbindung, was ein komplettes Herausrutschen aus dem Gurtzeug verhindert. Die Verbindung des Cockpitverschlusses wurde wohl eben aus diesem Fall geändert: Anstelle eines Kunststoffkarabiners hält nun eine Dyneemaschnur Cockpit, Brustgurt und linke Gurtzeugseite (über den linken Beinstrecker) zusammen.

BENUTZERFREUNDLICHKEIT

Anlegen

Das Anlegen der beiden Aluschließen ist einfach. Dann folgt eine Schnur, die von rechts diagonal zum linken Beinsack führt. Anschließend muss man noch das eben besprochene Kugelsystem auf der linken Gurtzeugseite Cockpit, „Beingurtsicherung“/Brustgurt und Beinstrecker verbinden. Das wirkt anfänglich etwas fummeliger als beim Vorgänger. Schnell hat man sich allerdings an die Verbindungsreihenfolge gewöhnt, mit dicken Handschuhen im Winter wird es allerdings schwierig, die muss man wohl kurz ausziehen.

Start

Die Bewegungsfreiheit beim Start ist sehr gut, das relativ flexible GTO Light 2 schränkt die Beweglichkeit kaum ein. Auch an den empfindsamen männlichen Stellen zwickt nichts und auch ein herkömmliches Sitzbrett ist nicht vorhanden, das den Startlauf hemmen könnte. Lediglich die Frontplatte des Beinsackes kann schon mal in die Waden beißen …

Flug

Ich empfinde das GTO Light 2 im Flug von der ersten Sekunde an als einfach perfekt. Dass ein so hoher Sitzkomfort in einem Liegegurtzeug mit nur 3,5 kg erreicht werden konnte, ist sensationell. Selbst bei langen und weiten Flügen wird jegliche Ermüdung durch umfassende Bequemlichkeit verhindert.

Die Abstimmung von Aufhängungshöhe und Kreuzgurtwirkung ist perfekt gelungen. Mit etwa 50 cm Aufhängungshöhe gehört es wohl zu den am höchsten „aufgehängten“ Liegegurten. Umso mehr verwundern mich manche Aussagen in Internetforen, die das GTO Light/GTO Light 2 als zu kippelig beschreiben. Eher ist das Gegenteil der Fall! Aber das ist natürlich auch ein sehr subjektiver Punkt …

Woody Valley GTO Light 2 – die Zigarre von oben

Gewicht und Packvolumen

Laut Herstellerangaben ist das GTO Light 2 in Größe L gegenüber dem Vorgänger etwa 300 g schwerer geworden (bei identen Schaumprotektoren). Verwendet man den neuen aufblasbaren Protektor, ist es nur etwa die Hälfte – 164 g um genau zu sein. Obwohl ich mehr mit dem Schaumprotektor fliege, kann ich die 300 g gut verschmerzen.

Das Packvolumen hat sich hingegen mit dem entleerten aufblasbaren Protektor ganz markant verbessert. Perfekt für Hike & Fly und auf Reisen!

VERARBEITUNG UND MATERIALIEN

Mit den geänderten Materialien hat der italienische Hersteller auch weiter an seiner Material- wie auch an der Verarbeitungsqualität geschraubt. Beides erscheint untadelig, mehr kann man natürlich erst nach vielen langen Flügen sagen.

FAZIT

Evolution statt Revolution! Gutes Verbessern, kleine Mängel ausmerzen … so kann man den Wandel vom GTO Light zum neuen GTO Light 2 am besten beschreiben. Viele Details wurden dabei erfolgreich verbessert. Faszinierend bleibt weiterhin die aerodynamische Güte und der hohe Komfort in einem nach wie vor relativ leichten Gurtzeug. Jeder Flug mit mit dem GTO Light 2 ist für mich wegen der rundum perfekten Abstimmung einfach ein Genuss. Daß wohl nicht jeder Pilot so ins Schwärmen gerät, ist angesichts vieler Unterschiede im Körperbau und im subjektiven Empfinden klar.

Der Erfolg des Vorgängers zeigt allerdings, dass der in Trento/Italien beheimatete Hersteller mit dieser Konstruktion dem Optimum für sehr viele Piloten schon sehr nahe gekommen ist. Aufgrund der weiteren Verbesserungen ist jedenfalls gewiss: Diese Erfolgsstory geht weiter … ■