Woody
Valley
Wanì 3

WOODY VALLEY WANÌ 3

Die Modellreihe Wanì der italienischen Gurtzeugschmiede Woody Valley ist zweifelsohne eine der erfolgreichsten in der Firmengeschichte. In einer Normal- und einer Leichtversion lieferte das Wanì eine perfekt ausbalancierte Geometrie, die ihm ein Alleinstellungsmerkmal unter den Wendegurtzeugen sicherte. Mittlerweile geht der Bestseller mit zwei neuen Farbkombinationen in seine dritte Evolutionsstufe. Wir haben das Wanì 3 im direkten Vergleich mit seinen Konkurrenzprodukten gepackt, getragen, ausgiebig untersucht und natürlich geflogen.

Von Franz Altmann
Fotos: Norbert Aprissnig

Sicher, bewährt und sportlich … so präsentiert sich die Neuauflage des Klassikers.

1) KONZEPT & DESIGN

Das Wanì 3 ist ein Wendegurtzeug für den täglichen Gebrauch – vor allem aber für viele Jahre. Besonders seitens seiner Materialien wurde bewusst aufgerüstet, um die Lebensdauer zu erhöhen. Der integrierte Rucksack wurde völlig neu konzipiert, zudem sorgt nunmehr eine integrierte Stahlfeder für das Aufspannen des Airbags und damit für 100%igen Schutz schon beim Start. Auch sonst bietet das Wanì 3 einige Verbesserungen, die es zum fortschrittlichsten Wendegurtzeug auf dem Markt machen sollen.

2) AUSSTATTUNG

a. Speedsystem

Das Speedsystem ist am Wanì 3 vorinstalliert und muss im Grunde nur noch an den jeweiligen Tragegurt angepasst werden. Sehr angenehm ist der Gummizug, der den Beschleuniger vor dem Sitzbrett fixiert. Die erste Stufe (Halbgas) steht dabei im rechten Winkel nach vorne, wodurch sich der Beschleuniger jederzeit auch ohne Zuhilfenahme der Hände mit einem Bein angeln lässt. Die Umlenkrolle ist klein und aus Kunststoff, aber immerhin kugelgelagert. Ein verstellbare Plastikschnalle auf dem Schultergurt – der „Stabilisator" – (unterhalb der Hauptaufhängung) verhindert beim Beschleunigen das Kippen nach hinten, das von einigen Piloten als unangenehm empfunden werden kann. Wer oft im Beschleuniger steht, kann den Stabilisator natürlich auch nach unten verschieben, um ein vollkommenes Durchstrecken des Körpers und damit ein kraftsparenderes Beschleunigen zu ermöglichen.

b. Rucksack

Der neu designte Rucksack ist einerseits integriert, andererseits dennoch separat. Soll heißen: Rucksack und Heckfach teilen sich lediglich das Rückenteil, wodurch in beiden Modi – Rucksack und Gurtzeug – der eine im anderen verstaut werden muss. Die Frage nach dem Mehrwert bei einem Wendegurtzeug wird durch die Praxis beantwortet: Beim Packen des Gleitschirmes wird dieser mithilfe eines roten Packbandes und dem umgestülpten Heckfach fixiert, wobei gleichzeitig der Airbag komprimiert wird. Mithilfe dieses genialen Systems lässt sich der Rucksack sehr einfach schließen und mittels der außenliegenden Bänder noch zusätzlich komprimieren. Im Test fand ein Ozone Delta 3 MS gut Platz. Toll ist zudem, dass damit auch gleich die Aufteilung im Rucksack ideal ist: untenrum dicht gepackt und komprimiert, oben locker, sodass Jacke, Helm und Jause noch locker Platz finden.
Taschen und Staufächer finden sich am Rucksack viele: am Hüftgurt beiderseits (Sonnencreme, Handy …), am Rucksack seitlich (Stöcke, Trinkflasche …) sowie oben (Elektronik, Geldtasche …). Zudem kommt hinter einem kleinen weiteren Fach ein Netz für den Helm zum Vorschein – falls dieser nicht mehr in den Rucksack passt. Alternativ kann die Oberseite mithilfe der Gummizüge zum Festzurren von Kleidung verwendet werden.
Ein richtig durchdachtes Feature ist das reflektierende Band am und rundum den Rucksack, das das Gehen in der Dämmerung und Nacht am Straßenrand sehr viel sicherer gestaltet.

Die intern verbaute Stahlfeder aktiviert den Protektor schon vor und während des Starts. Foto: Hannes Mayr

c. Stauraum Gurtzeug

Das Heckfach des Wanì 3 ist zwar nicht überdimensioniert und muss die integrierte Rucksackhülle beherbergen, doch findet sich noch genügend Platz für allerlei Utensilien. Durch die Materialwahl und Bauweise ist das Heckfach stets formschön, was der Optik und wohl auch Aerodynamik dient.
Zudem besitzt das Wanì seitlich je eine große Netztasche, die auch im Flug beide supereinfach zu erreichen sind. Sie können locker ein Funkgerät, die Jause, das Telefon und Ersatzhandschuhe beherbergen.

d. Wendefunktion

Das Wenden selbst geht in wenigen Handgriffen, wenn man das Wanì 3 mal etwas kennengelernt hat. Wer weiß, wie man die Teile sorgsam hereinfaltet und umstülpt, hat die Transformation Rucksack/Gurtzeug und vice versa schnell heraus. Besonders das erwähnte Packsystem zum Fixieren des Schirmes gefällt in der Praxis außerordentlich gut.

e. Gimmicks

Wie von Woody Valley gewohnt besitzt auch das Wanì 3 das SOS-Etikett, das an der Schulter angebracht wird und Informationen für einen eventuellen Unfall beinhalten. Ebenfalls am Schultergurt findet sich ein Velcro für die Anbringung eines Varios. Auf der anderen Seite findet sich eine Führung für den Trinksackschlauch.

f. Größen

Das Wanì 3 gibt es in vier Größen, wobei die Wahl von Pilotengröße als auch -gewicht abhängt. Auf der Homepage findet sich eine Tabelle, die Klarheit über die Größenwahl verspricht. Achtung: Die Vorgängermodelle darf man nicht als Vorlage verstehen, da sich die Italiener mittlerweile auch an eine europäische Norm angenähert haben. Trotzdem: Ich selbst läge mit 184 cm und 78 kg laut der Tabelle zwischen M und L – das getestete L passte

perfekt, alleine das Tragesystem des Rucksacks hätte wie erwähnt größer ausfallen dürfen, weswegen ich vermutlich auch noch das XL inspizieren würde.

3) SICHERHEIT

a. Safe-T-Sytem

Das Wanì 3 besitzt, wie schon seine Vorgänger, ein Safe-T-System. Gemeint ist wie immer ein Schnallensystem, das ein T-Stück benötigt, um die beiden Schnallen des Brustgurtes zu schließen. Dieses ist an den Beingurten befestigt, um ein Durchrutschen des Piloten zu verhindern, falls dieser vergisst, die Beingurte zu schließen.
Ein bisschen schade finde ich, dass die Schnallen allesamt rot und baugleich sind, wodurch sie in die jeweils falschen Gegenstücke passen würden. Ein Versuch am Simulator zeigte, dass es durchaus möglich ist, die (falschen) Beingurte mit dem Safe-T-Lock zu verbinden, was durchaus eine Gefahrenquelle bedeuten könnte. Insofern sollte sich der Pilot stets versichern, die richtigen Schnallen erwischt zu haben.

b. Protektor

Das Wanì 3 besitzt, wie schon die Vorgänger, einen 3-Kammern-Airbag unter der Sitzfläche. Dieser wird nicht wie beim Wanì 2 über eine Hutze mit Staudruck befüllt, sondern durch eine integrierte Stahlfeder und eine eingearbeitetes Kunststoffplatte in Form gebracht. Die Stahlfeder sitzt unter/hinter dem Retter und drückt die Kunststoffscheibe nach unten, die ihrerseits den 3-Kammern-Airbag aufspannt. So soll der Airbag bereits beim Start, der bekanntermaßen die kritischste Flugphase ist, 100%igen Schutz bieten, und das unabhängig von Temperatur, Luftfeuchtigkeit oder Dauer des Verstauens im Rucksack.
Mit 17,4 g (ohne Retter) bzw. 26,8 g mit Retter liefert der Airbag hervorragende Verzögerungs- respektive Dämpfungswerte.

c. Notschirmfach

Der Retter sitzt ganz klassisch unter dem Sitzbrett und hat seinen Auslösegriff rechts vorne positioniert (für Linkshänder kann er links geordert werden). Diese Positionierung des Griffs rechts unter dem Oberschenkel ist gut sichtbar, einfach zu ertasten und auf jeden Fall besser als jene Rettergriffe, die weiter hinten sitzen.
Der Rettercontainer fasst beim Wanì 3 in Größe L 5,5 Liter. Eine interessante Detaillösung ist hierbei der innenliegende Reißverschluss, der das Fach bei Bedarf vergrößert. Unser Testgurtzeug war mit einem Leichtretter (Woody Valley Quadro 115) ausgestattet, der ohne Probleme auch ohne Öffnen des Reißverschlusses ins Wanì 3 passt. Das vergrößerte Fach ist groß genug, um einen Rogallo oder eine große Kreuzkappe zu beherbergen. Das Retterfach ist als Tubecontainer entworfen, das über vier kleine Laschen öffnet. Wer meckern möchte, könnte das Fehlen eines fix mit dem Innencontainer verbundenen Griffs vermissen oder die klassischen Alusplinte kritisieren, die mittlerweile vielfach durch Nylonsplinte ausgetauscht wurden. Andererseits gibt es natürlich Retter, die einen eigens konstruierten Innencontainer benötigen – respektive damit zugelassen sind –, was wiederum für einen Griff spricht, der umgebaut werden kann. So oder so – die Auslösung im Redaktions-Simulator funktionierte gut, wiewohl man ordentlich anreißen muss, um das Velcro des Griffs zu lösen. Die Splinte sitzen unter einem durchsichtigen Kunststoff – so kann gelegentlich ihr korrekter Sitz geprüft werden.

4) BENUTZERFREUNDLICHKEIT

a. Einstellung des Gurtzeugs

Das Wanì kommt mit zahleichen Einstellungsmöglichkeiten, die nicht alle auf den ersten Blick intuitiv zu durchschauen sind. Am besten geht man sie gemeinsam mit dem Fluglehrer des Vertrauens der Reihe nach durch. Die meisten Bänder besitzen eine rote Markierung für die Werkseinstellung, die in der jeweiligen Gurtgröße meist nur geringfügige Adaptionen benötigen. Mit meinen 184 cm/78 kg musste ich lediglich die Beingurte etwas zuziehen und die Schultergurte justieren, was in der ersten Flugminute erledigt war. Kleiner Tipp: Wer die Beingurte zu weit schließt, wird sich beim Groundhandling/Start in seiner Bewegungsfreiheit beengt fühlen. Hier sollte man sich schon einmal vor dem Erstflug eine ideale Einstellung suchen.

b. Start

Das Anlegen des Gurtzeugs fällt trotz der Vielzahl an Bändern und der erwähnten Verwechslungsgefahr der Schnallen im Grunde nicht schwer. Die flachen Aluschnallen sind zwar etwas anfällig auf Sand, dafür umgekehrt einfach in der Handhabung, bewährt und – was viel wichtiger ist – durch den beidseitigen Click-Mechanismus vor unbeabsichtigtem Öffnen sehr gut geschützt. Zudem öffnen sie unter Zug nicht, was eine ganz zentrale Eigenschaft darstellt.

1. „Rückholer“ aus Gummi für den Beschleuniger reduziert einen gefährlichen „Stolperstein“.
2. Der Beschleuniger ist so geformt, dass er ohne Beihilfe der Hände in der Luft „gefunden“ werden kann.
3. Schnalle: leicht, sicher und komfortabel
4. Schultergurtzusammenhalt: Haken aus Alu statt Klassik
5. Twistlock-Karabiner in zwei Farben gegens Vertauschen

1. Optional: zusätzlicher Rückenprotektor aus der Motorrad-Industrie
2. Keep it simple: Tubecontainer mit klassischen Alusplinten
3. Die Lexanplatte wird mittels der Metallfeder nach außen gedrückt und spannt somit den Protektor auf.
4. Geräumige Seitentaschen
5. Umlenkrolle für den Beschleuniger

Die relativ steife Bauweise des Gurtzeugs ist beim Handling den weichen Gurtzeugen natürlich insofern unterlegen, als sie dem Piloten möglichst rasch das Sitzbrett unter den Hintern schieben möchte. Doch korrekt eingestellt kann man auch mit dem Wanì 3 vernünftig groundhandeln bzw. auch gut laufen, wenn es die Bedingungen verlangen. Der Vorteil der Bauweise ist natürlich, dass man nach dem Start rasch ins Gurtzeug reinrutscht, was eine Zuhilfenahme der Hände kaum mal erforderlich macht.

c. Flug

In der Luft macht sich sogleich bemerkbar, weshalb die Wanì-Baureihe ein so großer Erfolg war und ist: Die Sitzposition ist werksseitig angenehm aufrecht, aber nicht übertrieben aufrecht. Das Gurtzeug ist relativ hoch aufgehängt, was hohe Flugruhe vermuten ließe, wäre da nicht ein richtig weiter Brustgurt und eine Geometrie, die starke Gewichtsverlagerung zulässt – anstatt sie zu sperren. Tatsächlich kann sich der Pilot den Grad der Wendigkeit einstellen – ebenso wie die Neigung des Rückenteils und der Sitzfläche –, alles ist nach den persönlichen Vorlieben justierbar.

Die werkseitigen Einstellungen haben im Test so überzeugt, dass sogleich ausgiebige Thermikflüge und anschließend Testmanöver problemlos machbar waren. Mehr noch: Das Wanì 3 hat mir gleich so gut gefallen, dass ich es auch für allerlei Foto- und Testflüge verwendet habe.

d. Gewicht und Packvolumen

Mit 4,3 kg in Größe L ist das Wanì 3 kein Leichtgurtzeug. Das will es auch gar nicht sein – vielmehr ein Allrounder für den täglichen Gebrauch, und das auf viele Jahre. Mit einem Leichtretter kombiniert bleibt das Gesamtpaket dennoch relativ überschaubar, was Gewicht und Packvolumen beträgt – es sollte nicht vergessen werden, dass ein Wendegurtzeug trotz allem den Packsack, und im Fall des Wanì 3 einen Schaumstoffairbag, einspart. Hinzu kommen einige Features, die das Packen und Komprimieren vereinfachen, sodass letztlich ein Rucksack entsteht, der getrost auch mal per pedes auf den Startplatz befördert werden kann.

5) KOMFORT

a. Rucksack

Der Rucksack selbst ist formschön und üppig (beiderseits, oben und am Hüftgurt) mit Taschen ausgestattet, zudem wirkt er ziemlich robust. Das Tragesystem ist mit 38 cm von

Clever: Schirmfixierung im Rucksack

Wanì 3 Rucksack: Gut komprimierbar, guter Tragekomfort
Foto: Hannes Mayr

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			
Zulassung	EN – LTF			
Protektor-Typ	Airbag			
Typ des Verschlusssystems	T-lock			
Beschleuniger (g)	90			
Größe	S	M	**L**	XL
Gewicht (kg)	3,8	4,1	**4,3**	4,4
Abnehmbarer Rucksack-Hüftgurt (g)	116	127	**141**	141
Karabinerabstand vom Sitzbrett (cm)	43	45	**47**	48,5
Abstand zwischen den Hauptkarabinern (cm)	37,5–48	37,5–48	**37,5–51,5**	37,5–51,5
Breite Sitzbrett hinten (cm)	33,5	35	**37**	38
Breite Sitzbrett vorne (cm)	30,5	32	**34**	34,5
Tiefe Sitzbrett (cm)	34,7	36,5	**38,5**	39,5
Volumen Container Rettungsschirm (l)	5,5	5,5	**5,5**	5,5

Schultergurt zum Hüftgurt für meine Körpergröße grenzwertig kurz – mit 184 cm ist es gerade möglich, mit maximal geöffneten Schultergurten das Hauptgewicht auf den Hüftgurt zu verlagern, wobei ich jedoch den Brustgurt öffnen muss, da er zu weit oben sitzt. Deutlich besser funktioniert der Rucksack, wenn man den Hüftgurt am Bauch anlegt – dann sitzt er höher und auch das Tragesystem sitzt perfekt. Der Hüft- bzw. Bauchgurt muss im meinem Fall aufs Maximum geschlossen werden, um gut zu sitzen. Dünne große Piloten sollten den Rucksack jedenfalls vor dem Kauf ausprobieren.

Kompakter Alleskönner: Die Geometrie sowie die veredelte Materialwahl machen die Wanì-Baureihe zum Dauerbrenner.

b. Sitzschale

Die – sehr bequeme – Sitzschale wird einerseits durch die einstellbare Sitztiefe, andererseits natürlich durch ihr Sitzbrett definiert. Dieses ist aus 1 cm breiten Polypropylen gefertigt, was es so unverwüstlich wie leichtgewichtig macht. Seitlich besitzt die Sitzschale eine Lasche, die das Becken sicher verpackt fixiert.

c. Rücken

Das Rückenteil ist durch seine seitlichen Laschen mit jeweils zwei Einstellungsmöglichkeiten (an drei Punkten) und den gut gepolsterten Schultergurten ausgesprochen gut abgespannt. Seine steife Bauweise verhindert ein Zusammenschieben und die Faltenbildung zu 100 %, zudem ist es sehr angenehm ausgepolstert, was es unglaublich bequem macht. Ein zusätzliches Sicherheitsfeature ist der aus der Motorradbranche stammende, TÜV- und CE-geprüfte Rückenprotektor, der optional hinter dem Rückenteil in einem eigenen Fach eingebaut werden kann. Er trägt ca. 240 Gramm auf, was für den 46 x 29 x 2 cm großen Protektor ein verschmerzbares Mehrgewicht bedeutet.

Die Neigung des Rückenteils entscheidet zusammen mit der Sitzbrettneigung und der Anatomie des Piloten über die Sitzposition. Es empfiehlt sich, das Setup so einzustellen, dass der Pilot bei Heben der Hände zu imaginären Bremsgriffen diese intuitiv entlang gedachter (oder im Simulator vorhandener) Tragegurte heben und senken kann.

d. Geometrie

Die Geometrie des Gurtes eignet sich hervorragend zum Gewichtsverlagern – und damit für Thermikfliegen, Soaring und sogar Freestyle. Gleichzeitig ist die Bewegungsfreiheit beiderseits durch V-Bänder begrenzt, die nach einer gewissen Schräglage auf den Brustgurt greifen. Wird dieser vergrößert oder ganz gelockert, so steigt die Bewegungsfreiheit – und damit auch die Kippeligkeit – auf der Längsachse markant. Das Gute daran: Der Pilot kann sich die Wendigkeit seines Gurtes im Flug einstellen.

Vorsicht sei bei dieser Gelegenheit davor geboten, die zu weit eingestellten Schultergurte mithilfe der beiden Brustgurte zu straffen – ein mancherorts gesehener Fauxpas. Also: Erst die Schultergurte auf die Körpergröße einstellen, dann den Brustgurt – je nach Vorlieben. Obgleich das Schließen des Brustgurtes subjektiv ein stabileres Fluggefühl vermitteln mag, so erhöht es objektiv die Twistgefahr.

6) VERARBEITUNG/MATERIALIEN

Die verwendete Außenhaut besitzt eine wasserabweisende Beschichtung und ein Ripstop-Gewebe, das wie bei unseren Gleitschirmen das Weiterreißen von Löchern verhindert. Im Neuzustand greift es sich rutschig und robust an. Auf der Unterseite des Protektors kommt Cordura 300 zum Einsatz, um viele Landungen auf dem Hintern zu überstehen. Die Polsterungen sind allesamt aus Mesh – und in Blau oder Orange zu haben.

7) FAZIT

Es ist erstaunlich, wie durchdacht dieses Produkt ist. Je mehr man sich mit dem Wanì 3 beschäftigt, desto grandioser erscheinen alle Detaillösungen in Ausführung und Qualität. Das Wanì 3 überzeugt nicht nur mit einem wunderbaren Flugverhalten, sondern auch einem genialen Packsystem und einer Robustheit, die sicherlich viele Jahre währen wird. Ein bisschen schade ist, dass für meine Größe das Tragesystem etwas kurz ausfällt und der Hüftgurt so zum Bauchgurt wird.

Das Wanì 3 ist ein großartiges Gurtzeug mit einem ebenso innovativen wie sicheren Airbag, sodass ich keine Zweifel habe, dass es viele Piloten glücklich machen wird.

Persönlicher Kommentar: Ich finde ganz besonders die Geometrie des Wanì 3 äußerst gelungen. Da ich persönlich hauptsächlich zu Fuß auf den Berg gehe, werde ich auf die Leichtversion warten (müssen). Wer nicht so oft geht, auf die Sicherheit des Stahlfeder-Airbags nicht verzichten will und Robustheit der Leichtigkeit vorzieht, der sollte das Wanì 3 unbedingt probesitzen. ■