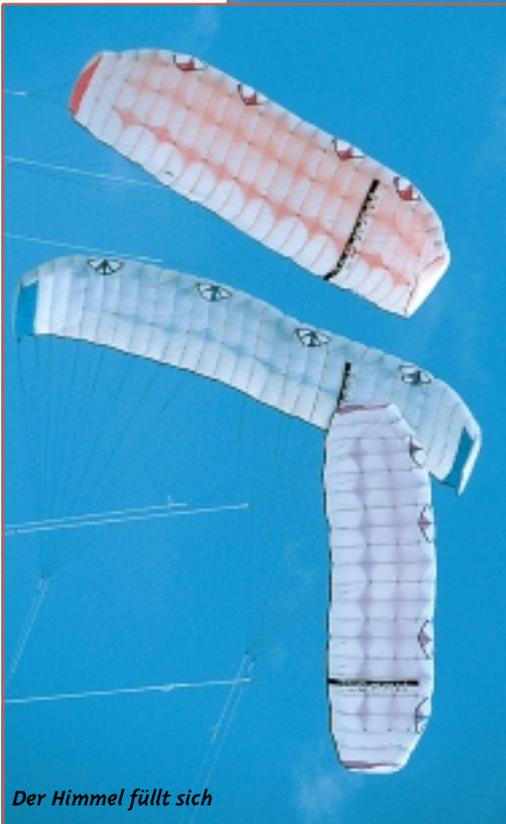


EKKO -

Gutes muß
nicht teuer
sein

Ein Himmel voller Ekkos,
nur die 1,7er fehlt



Der Himmel füllt sich

▲ Die beiden Größen (4,8 & 6,3)



Wenige Lufteintrittsöffnungen

Lange hat es gedauert und nun endlich ist er da, der Test der gesamten Ekko-Serie. Wir haben uns bewußt sehr viel Zeit gelassen, um zum einen wirklich jedes Modell ausgiebig zu fliegen, als auch den eventuellen Startschwierigkeiten aus dem Wege zu gehen. Und es hat sich gelohnt!

Es war einmal vor langer, langer Zeit, als die Strände noch einsam und verträumt am Meer ihr ruhiges Dasein zur Schau stellten, da machten sich zwei Leute aus dem hohen Norden auf um einen Sport zu entdecken, wie ihn schon einige vorher auch entdeckt hatten, und wie ihn viele, sehr viele auch später noch entdecken sollten. Nicht zuletzt dank dieser beiden Personen. Die Geschichte handelt von Ute Nissen und Volker Staudt, einem Wunsch, einer Idee und einem langen Weg hin zu den Träumen. Wie die beiden mit dem Buggyfahren begannen, was alles getüftelt, geschraubt und genäht wurde soll hier jetzt übersprungen werden, denn es gab einen Moment, da sollte sich einiges ändern. Auf Rømø, ihrer Heimatinsel, geschah es. Eines Tages, der Strand war inzwischen schon etwas bevölkerter, sah man am Himmel einen Drachen, einen vierleinen Zugdrachen, in schwarz und in weiß, so wie es ihn nirgends zu kaufen gab. Er flog ziemlich wackelig, und die Leistung war auch noch nicht sehr überzeugend, aber wenn jemand etwas selber näht, dann

sollte man dieses auch in den Hintergrund stellen. Es handelte sich um das „Klavier“, den ersten selbstentwickelten Zugdrachen von Volker. Arne Jensen, ebenfalls einer derer, die den Strand bevölkerten, half bei der Waage, und plötzlich, so schien es, war da ein Drachen geboren, der Leistung hatte, es den käuflich zu erwerbenden Matten zeigte und der dazu führte, daß Volker, Ute und Arne mit einem breiten Grinsen über den Strand heizten. Mit in diesen Kreis sollte man auch noch Rolf zählen, der ebenfalls sehr früh in die Prototypenphase eingebunden war. Alle vier fahren in unterschiedlichen Gewichtsklassen und so war natürlich schnell der Bedarf nach unterschiedlichen Größen klar. Also wurde schnell wei-

terentwickelt und genäht. In dieser Phase hießen die einzelnen Typen auch noch nach Musikinstrumenten.

Dann jedoch wurde aus dem Traum Realität, wir bauen einen Hochleistungsschirm, war die Devise. Und weil Volker ein schlauer Kopf ist und viel Zeit mit Natur aber auch mit seinem Computer verbringt wurde die neue Mattenserie am Rechner entworfen mit vielen Anleihen aus der Natur. Ich empfehle jedem mal an einem lauen Flautenabend auf Rømø seinen Erzählungen zu lauschen. Wollten wir nicht eigentlich eine Matte vorstellen und testen? Sorry, aber ich bin auch schon von früh an als außenstehender Beobachter dabei gewesen und wollte diesen kleinen Exkurs schreiben, nicht zuletzt wegen meiner Hochachtung vor Leuten, die sich die Mühe machen sich nicht mit dem kaufbaren Material zufriede-

EIGENSCHAFTEN

Endgeschwindigkeit



Wendigkeit



Gutmütigkeit



Dosierbarkeit



Bodenhandling



Preis/Leistung



Noch luftleer in der Startphase



Satt gefüllt, jetzt kann es losgehen

denzugeben, sondern ohne kommerzielle Hintergedanken (zunächst) nur für den Eigenbedarf etwas zu entwickeln, was nur mit enormen Aufwand zu schaffen ist.

Am (vorläufigen) Ende steht nun also die Ekko-Serie. Sechs verschiedene Größen zwischen 1,7 und 6,3 m². Auffälligstes Merkmal sind zwei Dinge: Diagonalprofile und eine fast komplett geschlossene Vorderkante.

Alle Modelle haben die Grundfarbe weiß mit der Größe entsprechenden farbigen Diagonalrippen und Außenbereichen (Ohren). Die Vorderkanten der Matten haben nur sehr wenige Lufteintrittsöffnungen. Daher benötigt man etwas länger um die Matte flugfähig zu füllen. Dieses geschieht durch Luftöffnungen auf den Profilen. Damit die Luft nicht schnell wieder entweichen kann, sind auf diesen Durchlässen Ventilkappen angebracht, die somit einen Staudruck innerhalb der Matte aufbauen. Dieses hat große Vorteile, zum Beispiel auch bei leichten Wasserberührungen. Je Eintrittsöffnung werden zwei Kammern direkt belüftet, der Rest nur von innen.

Die Diagonalprofile haben den Hauptgrund ihres Einsatzes in der Reduzierung der



Ein paar Falten wirft das Tuch schon noch ...



Fast voll gefüllt in der Steigphase

Waage, sowie in der besser Kappenausbildung. Beides wird nahezu perfekt erreicht. Die Waage, aus einer dünnen, ummantelten Dyneemaschnur, hat somit deutlich weniger Luftwiderstand, und damit weniger Störung für die Matte. Die Form des Schirms ist ganz bewußt so gewählt. Zum einen ist somit eine kostengünstigere Produktion möglich, was sich deutlich im Preis widerspiegelt. Zum anderen war auch die Konstruktion einfacher. Im Außenbereich findet sich einer der Clous dieser Matten. Die Ohren sind zum Piloten rangezogen und haben eine Form, die direkt aus der Natur, interessanterweise von einem Fisch, übernommen wurde. Durch die krallenartige Form wird enormer Auftrieb, in unserem Fall Geschwindigkeit mit Druck, aufgebaut. Die Verwirbelung hinter einer Ekko hat inzwischen schon den Beinamen Abschiedswirbel, und wehe man kommt zu nahe,

dann fällt einem der eigene Drachen ein, und die Ekko verabschiedet sich zügig gen Horizont.

Die Verarbeitung der Ekko ist einfach und gut, sicherlich nicht von dem hohen Niveau der Matten, die von Gleitschirmherstellern gebaut werden. Aber sie ist stabil, hält viel aus, mehr als man zunächst wegen des Staudrucks bei einem Crash vermuten würde. Auch die Waage ist stabil und gut vernäht. Anfängliche Probleme mit den Nähten und dem Nähgarn an sich sind inzwischen gelöst und stellen auch kein Problem mehr dar.

Die Schnurlänge der Ekkos sollte nicht übertrieben werden, sie fühlt sich an kürzeren Schnüren deutlich wohler als an zu langen, bei denen sie beinahe flugunfähig werden kann. 17 bis 22 Meter bei den kleineren Modellen und 20 bis maximal 30 Meter bei den großen Modellen sind absolut ausreichend.

Also angeleint und in die Luft damit. Nun, wie schon erwähnt, es braucht gerade bei weniger Wind schon eine gewisse Weile ehe auch im letzten Winkel der Matte Luft angekommen ist. Dazu muß man vielleicht ein wenig pumpen oder kräftiger anziehen. Ist dieser Teil vollzogen, so darf man sich zunächst an dem wirklich schönen Erscheinungsbild erfreuen, die Ohren leuchten in klarer Farbe und die Diagonalprofile scheinen in der selben Farbe etwas zarter durch die Hauptsegelfläche durch, gerade im Gegenlicht ein herrlicher Anblick.

Ein beherzter Zug an den Steuerschnüren, und der Spaß kann beginnen. Sehr flugstabil und jederzeit hervorragend zu bedienen und zu beherrschen, nie die Angst, daß die Matte etwas mit einem macht, was man nicht möchte. Kein Einklappen, kein Übersteigen, ein riesiger Windbereich, daß sind Dinge, die schon im Stand auffallen. Setzt man sich in den Buggy und hängt die Ekko ins Trapez kann es losgehen. Übrigens ist die Ekko eine Matte, die trotz diverser Versuche mit einem Schultergurt kaum zu fliegen ist. Durch ihre enorme Wendigkeit ist aber auch mit einem Trapez alles möglich, ohne ihr dabei durch zu radikale Manöver ständig die Luft abzudrücken, wie man es bei anderen Matten häufig mit einem Trapez, machen muß. Weit zieht die Ekko nach vorne, man möchte meinen, daß sie eigentlich ständig einklappen müßte, tut sie aber nicht! Mit der Ekko ist ein Kreuzen gegen den Wind in bisher unbekanntem Winkeln möglich geworden. Wenn man ein wenig abfällt merkt man die Kraftentfal-



Leichter Knick in der Mitte, hier wird gerade heftig gelenkt

tung, erst recht wenn man sehr feinfühlig die Bremsschnur anzieht. Der Turbo setzt spürbar ein, und dann geht die Post ab, jetzt gibt es kein Halten mehr und es wird Speed aufgebaut. Durch die Form der Matte wird dieser dann in Druck umgesetzt, ein herrliches Gefühl in der Beschleunigungsphase, wenn man immer schneller wird, und es scheinbar kein Ende geben wird. Das kommt natürlich schon, durch Angst und Windwiderstand ist der Beschleunigung irgendwo ein Ende gesetzt. Dieses aber in Bereichen, wo sich manch ein Pilot schon sehr unwohl fühlt. Wenn man die Ekko unterpower einsetzt, dann muß man sie sehr viel bewegen, erzielt damit aber auch deutlichen Druckgewinn und damit Geschwindigkeit. Aber man muß sich eigentlich nie unterpowern, denn die Abstufungen sind so gut abgestimmt, daß es immer die richtige Ekko für den richtigen Wind und den richtigen Piloten gibt. Das mal wieder einige Renn-cracks nach überdimensionalen Leichtwind-schirmen schreien, gehört inzwischen dazu. Mit zunehmender Größe wird die Streckung immer größer, was insbesondere bei der 6,3er ins Auge fällt. In dem Moment, wo sie Druck verliert, faltet sie sich wie eine Ziehharmonika langsam zusammen. Bei den kleineren Modellen ist dieser Effekt nicht so stark zu beobachten. Wird der Wind mehr,

dann gibt es eine große Zahl an kleineren Modellen, hierbei die richtige, passende Größe auszuwählen ist nicht ganz einfach, zumal kaum einer sich gleich zu Beginn einen kompletten Satz kaufen wird. Gerade auch die kleineren Modell haben ihre Eigenschaften auch bei starkem Wind nicht verloren, sie bleiben relativ gutmütig und jederzeit voll kontrollierbar, auch noch die 1,7er bei Windstärke 10 an 15 Metern Schnur, vorausgesetzt man hat den entsprechenden Mut.

Für wen ist diese Matte gedacht?

Ich sehe mit einigen Bedenken wie immer mehr Neueinsteiger mit Höchstleistern auf die Fahrgebiete strömen und keinen rech-

ten Spaß haben, weil sie mit dem Material nicht zurecht kommen. Dieses hat mehrere Gründe, die zu beleuchten ein anderes Mal meine Aufgabe sein könnte. Mit der Ekko wurden erfolgreich Fahrschulen durchgeführt, und dennoch halte ich sie für den absoluten Neueinsteiger für zu schwierig zu bedienen. Durch die Schnelligkeit, die Wendigkeit muß man sich zu stark auf den Drachen konzentrieren. Aber schon nach den ersten drei Stunden Training mit einem gutmütigen Anfängerschirm (z.B. Quad Basic) ist der Umstieg auf eine Ekko durchaus möglich, allerdings sollte eine schulende Hand immer in der Nähe sein. Dann ist bis hin zur Teilnahme an Meisterschaften kein Hindernis mehr im Weg, außer das eigene Können. Mehrfach haben Leute mit Ekkos schon Rennen gewonnen, nicht zuletzt wurde Ute Nissen mit den ersten Serienschirmen 1997 Europameisterin.

Durch die Fertigung in Fernost ist es Elliot gelungen die Matten zu einem günstigen Preis anbieten zu können. Ein Preis, der für Hochleistungsschirme bisher nicht erreichbar schien. Und durch die feine Abstufung, gerade im kleineren Bereich sollte eigentlich in keiner Drachentasche eine Ekko fehlen. Zumal, und dieses ist ein weiterer Aspekt der Ekko, sie auch zum „normalen“ Fliegen allerbestens geeignet ist. Die kleineren Modellen bieten hier Flugspaß und auch Trickmöglichkeiten, die bisher für stabile Drachen absolut undenkbar waren. Es ist eigentlich eine Frage der Zeit, wann es jemand wagt mit einer Ekko an einem Vierleinerwettbewerb teilzunehmen.

Bleibt also zum Schluß die Freude, daß es dem Kleinteam gelungen ist: eine Matte zu entwickeln, zu konstruieren und auch zu bauen und zur Serienreife zu bringen, einen Hersteller und Vertreiber in Elliot gefunden zu haben, und einen innovativen Schirm gebaut zu haben, der den Markt wieder ein Stück vorangebracht hat und der sich inzwischen hervorragend verkauft.

TECHNISCHE DATEN EKKO-SERIE

	1,7	2,2	2,8	3,8	4,8	6,3
Fläche	1,7 m ²	2,2 m ²	2,8 m ²	3,8 m	5,0 m ²	6,6 m ²
Max. Tiefe	0,82 m	0,92 m	0,95 m	1,14 m	1,28 m	1,38 m
Streckung	2,8	3,0	3,5	3,4	3,5	3,9
Kammern	16 (12 geschl.)	18(14)	22(14)	24(16)	26(16)	30(22)
Schnurlänge	17-22 m	17-22 m	17-25 m	20-25 m	20-25 m	30 m
Bruchlast	180/75	180/75	180/75	150/75	150/75	120/60
Wind	5,5-10	4,0-7,0	3,5-6,5	2,5-5,0	2,0-4,0	0,5-3,0
empf. VK	349,-	429,-	559,-	749,-	849,-	999,-