

Ein Leichtgewicht –  
das XT One Easy



# SIMPLIFY XT ONE EASY

Leichte Trikes – oft etwas abschätzig „Rollhilfen“ genannt – erfreuen sich in den letzten Jahren steigender Beliebtheit. Nicht nur Piloten, die schon länger aktiv sind, schätzen die Entlastung ihres Rückens durch ein Fahrgestell, auch jüngere Semester erweitern ihre Möglichkeiten durch die Kombination eines Rucksackmotors mit einem Leichttrike, das bequem im Kofferraum eines PKW Platz findet. Für diese Pilotengruppe bietet Simplify seit einiger Zeit das XT One Easy an. Wir haben das Trike in Kombination mit dem Update des Cors-Air Black Devil eingehend getestet.

von Günther Bocksteiner

**D**as deutsch-ungarische Konsortium um Stefan Zorn und József Gyenis hat sich in den letzten Jahren mit ihren aus Titan gefertigten Rückenmotoren und Trikes recht schnell einen Namen in der Szene gemacht. Der Trend zum Werkstoff Titan scheint ungebrochen. Leichte, dabei aber auch kraftvolle Antriebe lassen das Herz der meisten Piloten höher schlagen. Die Herren von Simplify haben sich von Anfang an von durchdachten Systemen inspirieren lassen und diese auch teilweise eigenständig weiterentwickelt. Wir konnten uns schon durch verschiedene Tests von der handwerklichen Qualität der Produkte überzeugen. Getreu dem Motto des Herstellers findet sich kein überflüssiger

Schnickschnack an den Geräten. Einfachheit in der Bauweise und Bedienung steht bei Simplify an oberster Stelle, auch das Angebot an verschiedenen Antrieben ist umfangreich und so ziemlich jeder Pilot wird wohl den Motor seines Begehrens bei Simplify finden.

### Cors-Air Black Devil

In den letzten Jahren sprangen viele Motorenhersteller auf den Zug in Richtung Leichtantrieb auf und versuchen sich gegenseitig im Verhältnis Leistung zu Gewicht zu überbieten. Uns Piloten soll dies recht sein, denn in den Anfangsjahren unseres Sports mussten wir schwere Motoren auf den Rücken hieven und mit eher schwachen Steigwerten auskommen. Mittlerweile hat sich das Bild gedreht: Antriebe

mit 180 cm<sup>3</sup> wiegen selten über 14 kg und die Leistungsdaten aktueller Motoren sprechen eine deutliche Sprache. Auch Cors-Air aus dem oberitalienischen Barco di Bibbiano, zwischen Modena und Parma gelegen, reiht sich in die Liste dieser Hersteller ein. Mit dem „Black Devil“, einem Zweitakter mit 175 cm<sup>3</sup> können die Italiener genau in diesem Segment der Konkurrenz von Polini und Co durchaus Paroli bieten. Die Version 2018 kann übrigens mit einigen Neuerungen aufwarten, dazu später mehr.

Mit 14,4 kg Komplettgewicht ist der Black Devil etwas oberhalb vom Polini Thor 190 (13,2 kg) und dem Moster Plus (14,2 kg) angesiedelt. Die Bauweise dieses Triumvirats weist naturgemäß Ähnlichkeiten auf: gewichtsoptimierte Kurbel-

gehäuse in Verbindung mit großen Kühlrippen am Zylinder sind Gemeinsamkeiten in dieser Motorenklasse. Auch der Black Devil wird aus Gründen der Gewichtersparnis nicht zwangsgekühlt, sondern durch einen an der Nabe speziell geformten Propeller im optimalen Temperaturbereich (180–240 °C) gehalten. Genau gesagt haben wir es bei unserem Testkandidaten mit einem Hubraum von 172,5 cm<sup>3</sup> zu tun, der von einem Walbro WB37 mit Gas-Luft-Gemisch versorgt wird. Insgesamt werden von Cors-Air 6 verschiedene Riemenübersetzungen (1:2,2–1:2,88) angeboten – die höchstzulässige Drehzahl beträgt 7.900 U/min. In Verbindung mit dem von uns getesteten 3-Blatt-Helix-Propeller (125 cm) konnte der „schwarze Teufel“ auf unserem Teststand 68 kg Schub erreichen. Hinsichtlich der Höhenlage (700 MSL) beim Standschubtest ist die Herstellerangabe von etwas mehr als 70 kg Schub als halbwegs realistisch anzusehen. Gemessen wurde übrigens bei Temperaturen um den Gefrierpunkt. Aufgrund der ermittelten Daten werden sicherlich auch etwas schwerere Piloten mit dem Motor ihre Freude haben. Ein für Cors-Air-Antriebe typisches Merkmal ist die Propellerbefestigung mit dem etwas sperrigen Namen „Propeller Quick Release System“: Für die Montage des Props ist nur eine Schraube nötig, die dann mittels eines Splintes gesichert wird. Sie ist sowohl für Luftschrauben von Helix als auch für E-Prop-Produkte erhältlich. Nach anfänglicher Skepsis bei unseren Tests konnte uns die Einfachheit des Systems schließlich überzeugen.

Die augenscheinlichste Neuerung für 2018 ist die Auspuffanlage, die nach dem Black Bull auch dessen kleiner Bruder erhalten hat. Der neue und größere Endtopf dürfte ursprünglich aus dem Motorradbereich stammen und verringert das Motorengeräusch merklich. Der Sound des Black Bull ist ab sofort als tief und sonor zu bezeichnen und lässt sowohl beim Piloten als auch bei den Anwohnern von Flugplätzen Freude aufkommen.

Die meisten Antriebe anderer Hersteller werden mittlerweile mit zweigeteilten Krümmern ausgeliefert – eine Reaktion auf die doch häufig aufgetretenen Risse aufgrund der typischen Vibrationen von 2-Takt-Motoren. Cors-Air löst dieses Problem mit einem Flexschlauch, der eine flexible, aber solide Verbindung zwischen den einzelnen Komponenten herstellt.

Die Eloxierung des Enddämpfers passt übrigens farblich haargenau zu den Anbauteilen des Simplify X3. Laut Stefan Zorn wird Simplify exklusiv mit dieser neuen Auspuffanlage beliefert.

### Praxistest am Simplify X3

Mit frischem Gemisch (1:40) betankt, springt der Black Devil, der mit einem Flash-Starter ausgerüstet ist, auch nach längerem Stillstand prompt an. Aufgrund der Leichtbauweise von Käfig und Chassis empfiehlt es sich als Fußstarter, dies nur auf dem Rücken zu versuchen. Das Leergewicht von etwa 24 kg macht das Schalten des Rückenmotors recht einfach. Im Detail betrachtet, könnte man den Schwerpunkt des

Simplify X3 aber durchaus noch etwas nach vorne verlagern – Platz dafür wäre im Käfig sicher vorhanden.

Der Motor lässt schon beim ersten Gasgeben sein Potenzial für gute Steigwerte erkennen, auch der bereits besprochene satte Sound macht dem Motorsportfan sicherlich Freude. Durch die Riemenübersetzung und der daraus resultierenden gleichen Drehrichtung von Motor und Propeller zeigt sich schon am Boden ein gewisses Dreh- und Kreiselmoment. Das Ganze ist aber nicht wirklich überraschend, vor allem da der getestete 3-Blatt-Propeller auch eine gewisse Masse aufweist. Je nach Schirmtyp zeigt sich daher beim Start unter Vollast eine mehr oder weniger starke Tendenz zur Rechtskurve, die sich aber recht einfach ausgleichen lässt.

Im Flug wird man mit dem Black Devil – außer bei Bodenspielen – selten Vollgas benötigen, denn auch mit kleinen Motorschirmen braucht man kaum Halbgas für einen Nullschieber. Bei längeren XC-Flügen wird außerdem schnell deutlich, dass der Cors-Air nicht mit Benzin gekühlt wird, denn die Verbrauchswerte blieben selbst unter Verwendung des XT One Easy und einer 20er Schirmgröße stets unter 4,5 Litern. Piloten, die gerne mit größeren Schirmen fliegen, können sicherlich mit einem Verbrauch von etwa 3–4 Litern pro Stunde rechnen. Der Black Devil punktet übrigens über den gesamten Drehzahlbereich mit erstaunlich geringen Vibrationen, was für Motoren dieser Bauweise nicht immer selbstverständlich ist.

## SIMPLIFY XT ONE EASY

TECHNISCHE DATEN (HERSTELLERANGABEN)	
<b>Hersteller</b>	simplify-ppg GmbH Am Hackenzaun 20, D-83233 Bernau info@simplify-ppg.com www.simplify-ppg.com
<b>MOTOR</b>	
<b>Motor</b>	Black Devil Light
<b>Hubraum (cm<sup>3</sup>)</b>	172,5 (65 x 52 mm)
<b>Leistung/Drehzahl</b>	24 PS/7.800 U/min
<b>Standschub (kg)</b>	>70 auf MSL
<b>Kühlung</b>	luftgekühlt
<b>Anlasser</b>	Handstarter
<b>Kraftübertragung/Übersetzung</b>	Poly V-Riemen/1,2,2-1:2,88
<b>Propeller (cm)</b>	GFK Helix 3-Blatt: 1,25
<b>Vergaser</b>	Walbro WB37 Membranvergaser
<b>Kraftstoff</b>	2,5 %, 1:40 mit vollsynth. Öl
<b>TRIKE</b>	
<b>Material</b>	Aluminium
<b>Gewicht (mit Motor, kg)</b>	11 (schmale Reifen)/14 (Breitreifen)
<b>Tankinhalt (Liter)</b>	12
<b>Größe (l x b x h, cm)</b>	150–160/135/35 oder 150–160/145/45
<b>Preis (€)</b>	6.190,- (inkl. 19 % MwSt.)



Die neue Auspuffanlage des Black Devil ist nicht nur ein Blickfang, auch der Sound gefällt.



## SIMPLIFY XT ONE EASY

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Cors-Air mit der Black-Devil-Baureihe aufs richtige Pferd setzt, der Motor ist im Flug ein verlässlicher Partner und liefert satten Schub mit linearem Gasverlauf. Die einzelnen Bauteile sind – sollte es einmal zu Servicetätigkeiten kommen – leicht zugänglich und auch die Fertigungsqualität erscheint nicht nur auf den ersten Blick als erstklassig. Auch deshalb wird der Black Devil mittlerweile in hohen Stückzahlen produziert und von vielen Herstellern angeboten.

### Simplify XT One Easy

Schon beim ersten Betrachten könnte man meinen, dass Simplify mit dem hauseigenen Leichttrike einen Klon eines spanischen Herstellers fabriziert. Zugegebenermaßen gibt es eine Ähnlichkeit mit bereits auf dem Markt befindlichen Fahrgestellen, Simplify geht aber auch in diesem Bereich eigene Wege. Das XT One Easy,

ein aus hochwertigem Aluminium gefertigtes Fahrgestell, passt definitiv zum Firmencredo der Mannen von Simplify. Einfach, leicht und formschön. Das Trike gibt es in zwei Versionen – mit verschiedenen Bereifungen (schmal/breit) und wiegt 11 beziehungsweise 14 kg. In der Klasse der „Rollhilfen“ zählt es wohl zu den leichtesten auf dem Markt. Das Gefährt lässt sich in kürzester Zeit auf- und abbauen und findet in praktisch jedem Kofferraum Platz. Das ist soweit nichts Neues, gewisse Detaillösungen stechen aber bei näherer Betrachtung ins Auge: József Gyenis hat ganz offensichtlich eine

gewisse Leidenschaft für CNC-Frästechnik. Der Hauptholm des Trikes besteht aus einem sauber verarbeiteten, quadratischem Aluprofil, welches an vielen Stellen durch Fräsungen bearbeitet ist, um überflüssiges Material und Gewicht zu vermeiden. Schweißnähte sucht man am XT One Easy vergebens, die einzelnen Teile sind ausschließlich über Schraubverbindungen verbunden. Die in Firmenfarbe eloxierte Platte mit den Aufnahmen für das Chassis des Antriebs ist ein wirklicher Blickfang. Wie bei anderen Trikes kann die Länge und somit der Abstand zur Vordergabel an die Pilotengröße angepasst werden. Fixiert wird das Ganze durch einen Steckbolzen mit Sicherungssplint. Für ein geringes Packmaß in der optional erhältlichen Transporttasche können die Reifen werkzeuglos von den Achsen getrennt und mit den beiden Fußrasten in einer Tasche verstaut werden. Wie es sich für ein Leichttrike gehört, ist der Auf- und Abbau des Gerätes insgesamt

### MESSWERTE

Motor (cm³)	Black Devil 175
Standschub	68 kg Schub auf 700 MSL /0°C Helix Dreiblatt 125 cm
Leergewicht (kg)	23,9

ohne Werkzeug möglich. Für Rückenmotoren anderer Hersteller bietet Simplify übrigens eine Adapterplatte mit verschiebbaren Schraubbefestigungen. In unseren Tests hat sich herausgestellt, dass diese Platte nur für Antriebe mit parallelen Bodenstreben geeignet ist, der hauseigene Rückenmotor konnte aufgrund einer anderen Rohrgeometrie leider nicht ausreichend befestigt werden. Im Zweifelsfall hat Simplify aber sicherlich eine individuelle Lösung parat.

### Simplify XT One Easy im Test

So gut wie jeder Pilot, der vom reinen Fußstarter zum Hybrid-Paramotoristen geworden ist, weiß die Vorteile eines Leichttrikes bei den Startvorbereitungen zu schätzen. Anwerfen, Warmlaufen und die Fahrt vom Auto zum Startplatz sind klare Argumente für ein Fahrgestell, das im Normalfall im Flug auch noch ein gewisses Fußstartfeeling bietet. Das Simplify-Trike macht hier keine Ausnahme: Nach dem Zusammenbau wird der Motor an formschön gefrästen Halterungen eingehängt und mit Quickpins fixiert – fertig!

Die Kombination aus Titan und Aluminium beschert dem XT One Easy ein erstaunlich geringes Gewicht, was beim Rangieren fürs Betanken schnell deutlich wird. Auf der „Fahrt“ zum Startplatz wirkt es stabil, lediglich die Dämpfung von Bodenunebenheiten ist aufgrund der starren Aluachsen gering. Leichttrikes sind aber schließlich nicht mit schwereren Reisetrikes zu vergleichen. Das XT One Easy steckt aber sicherlich die eine oder andere härtere Landung weg, ein gewisses Feingefühl beim Ausflaren ist aber sicher gut fürs Kreuz des Piloten.

Mit einer Spurbreite von 145 cm ist das Trike insgesamt relativ kompakt. Die Umfalltendenz bei Seitenwindböen im Start- oder Landevorgang ist nicht sonderlich groß – trotzdem sollte



7

man bei drehenden Windverhältnissen über eine gute Starttechnik verfügen. Richtungskorrekturen am Boden macht das Trike recht willig mit, ohne bei höheren Geschwindigkeiten „flatterig“ zu wirken. Im Gegensatz zu anderen leichten Trikes bleibt man bei unserem Testkandidaten im Flug mit dem Hintern stets auf Tuchfühlung mit der am Hauptholm befindlichen Sitzplatte, der Gewichtssteuerung im Flug tut dies keinen Abbruch, sie funktioniert trotz der höheren Masse des Systems ausreichend. Die Aufhängungsgeometrie ist schließlich in erster Linie vom verwendeten Rückenmotor abhängig. In dieser Hinsicht – auch was das Gurtzeug betrifft – besteht noch ein wenig Entwicklungspotenzial bei Simplify.

Ein wesentlicher Teil des Fluggenusses bei „Rollhilfen“ ist die Möglichkeit, dynamisch zu fliegen. Sogar einzelne Akrofiguren sind mit ihnen noch möglich. Zum Beispiel sind hohe Wingover für das XT One Easy kein Problem.

Auch Steilschrauben sorgen für keine Verwindungen des Chassis. Dies lässt vermuten, dass sich die Entwickler ausreichend Gedanken über Schwerpunkt und Material gemacht haben – das Trike macht beim sportlichen Fliegen auf jeden Fall Spaß! Zur Anpassung der Propellerschubrichtung im Flug ist der Rückenmotor mit etwas Vorneigung am Trike befestigt. Nach ausgiebigem Testen stellte sich heraus, dass diese aufhängungsgeometrisch nicht nötig wäre. Zumindest nicht unter Verwendung stärkerer Antriebe. Außerdem bedingt diese Vorneigung eine leicht kauernde Sitzhaltung des Piloten. Mit dem Austausch der beiden hinteren Befestigungen wäre das aber schnell gelöst.

### Resümee

Das Team von Simplify hat innerhalb weniger Jahre eine fast vollständige Produktpalette auf die Beine gestellt. Mit den beiden momentan erhältlichen Trikes – auch ein Doppelsitzertrike ist bereits in Planung – können fahrende Flieger bestens bedient werden. Die handwerkliche Liebe zum Detail, das verwendete Material und die Flexibilität der Fluggeräte weisen in eine gute Richtung. Wie gesagt würde ein etwas nach vorne gerückter Schwerpunkt des Motors am Rücken noch besser zum Konzept eines Leichtmotors passen. Das aktuelle Gurtzeug könnte man noch ein wenig verfeinern, damit auch im Flug Nachjustierungen möglich werden. Im Gesamten gesehen wirken Rückenmotor und Fahrgestell so gut wie ausgereift und es hat wieder einmal Spaß gemacht, die Geräte durch die Luft zu bewegen.

„Simplify your flight“ ist ein Leitsatz, der für Piloten aller Zielgruppen interessant sein könnte. Mit dem XT One Easy und ihren praxistauglichen Antrieben kommen Stefan Zorn und József Gyenis ihrer Vision des motorisierten Gleitschirmfliegens schon verdammt nahe. ■



8



9

1. Der fahrbare Untersatz für Um- und Einsteiger in den Trikesektor
2. Die gefrästen Halterungen für das Chassis sorgen für eine gewollte Vorneigung der Propellerebene.
3. Von Cors-Air inspiriert? Die werkzeuglos montierbaren Hinterräder
4. Auch für die Verwendung von Fremdmotoren gibt es eine Version des Trikes.
5. Ein schönes Detail: die Leinenhalterungen aus gefrästem Alu
6. In der optional erhältlichen Transporttasche verstaut benötigt das XT One Easy von Simplify nur wenig Platz (L80/B35/H40).
7. Die Riemenübersetzung sorgt für geringes Gewicht des Black Devil.
8. Sogar die Gummidämpfer sind farblich abgestimmt. Ihre Dimensionierung führt zu geringen Vibrationen am Pilotenrücken.
9. Das Flexrohr – eine sehr praktikable und saubere Lösung