



Pilot und Flugzeug

www.pilotundflugzeug.de

Liberty XL2

Das kleine Flugzeug mit
dem großen Partner:
Piper Deutschland AG
übernimmt Vertrieb der XL2



Leserreise 2009: Yes, you can!

Die neue Rolls-Royce 500 GA-Turbine



Oshkosh AirVenture 2008

Piper Deutschland übernimmt Vertrieb der Liberty XL2

Am 1. Juni 2007 erhielt die Liberty XL ihre EASA-Zulassung (*Pilot und Flugzeug berichtete im Internet*). Seitdem wurde es still um dieses intelligente kleine zweisitzige Schul- und Fun-Flugzeug. Unsere Einschätzung war damals, dass die voll Nachtflug- und IFR-zugelassene und gezielt auf einfache Instandhaltung ausgelegte XL2 den Trainer-Markt im Sturm erobern würde. Dies ist bislang nicht geschehen, wohl auch, weil es dem Unternehmen an der entsprechenden Vertriebspower mangelte.

Das hat sich nun geändert. Mit der Piper Deutschland AG in Kassel hat sich ein ganz großer Name der deutschen GA des kleinen Flugzeugs angenommen.

Die Liberty XL2 hat alles, was man von einem guten Trainer- und Fun-Flugzeug erwartet. Sie ist robust, voll für alle Schulungsarten (IFR, Nachtflug) zugelassen, stock-simpel in den Systemen, auf einfache Instandhaltung ausgelegt und dank des günstigen Dollars sogar mit rund 125.000 Euro recht günstig (140.000 Euro mit EU-Avionik, Überführung und Zulassungskosten).

Damit hat das Flugzeug gleich eine ganze Reihe von Vorteilen gegenüber seinen direkten Mitbewerbern: Im Unterschied zur Aquila A210, die wegen der VLA-Zulassungssackgasse mit der Einschränkung auf VFR-Tagesbetrieb kämpft, kann die kleine Liberty die betagten Schulflugzeuge z.B. vom Typ C152 voll ersetzen.

Gegenüber der Cessna 162 Skycatcher bietet die Liberty den Vorteil, überhaupt zu-



Flugzeug verfügt über ein reguläres FAA-Type Certificate mit EASA-Validierung, es ist also 100% ICAO-konform und kann so tatsächlich überall in der Welt betrieben werden.

Allein im Vertrieb haperte es in Deutschland bislang. Das wird sich nun ändern. Kein geringerer als die Piper Deutschland

AG selbst hat nun die Generalvertretung des Flugzeugs in Deutschland, Österreich und England übernommen. Das bringt für beide Seiten Vorteile: Liberty gewinnt einen starken Service- und Vertriebspartner in diesen drei Ländern und Piper in Kassel hat im Primary-Trainer-Bereich endlich wieder ein attraktives Produkt anzubieten.

Zukunft der PA28 fraglich

Denn die Zukunft der legendären PA28 ist zumindest als Neuflyzeug fraglich. Außer etwas Glas im Panel und Leder auf den Sitzen hatte Piper bei diesen Flugzeugen wenig getan. Angesichts des explodierenden LSA-Markts und den Erfolgen von Diamond, Cessna und Cirrus verschwand die PA-28 damit praktisch aus den Verkaufsstatistiken und fristete ein Nischendasein bei den Flotten-Betreibern großer Flugschulen.

Ergebnis: Die PA28-161 Warrior wird inzwischen gar nicht mehr gebaut, ebenso die PA28R-201 Arrow. Die Produktion der PA28-181 Archer III wurde zumindest für 2008 ausgesetzt.

und C162 Skycatcher bietet die Liberty XL2 zwei wesentliche Vorteile:

Erstens ist sie ICAO-konform unter CS23 zugelassen, kann also jetzt, hier und heute in Europa und international eingesetzt werden, und zweitens sie ist für Nachtflug und IFR zugelassen, kann also im Unterschied zur Aquila im gesamten Spektrum der Grundausbildung verwendet werden.

„Wir wollen uns die Basis wieder heranziehen“, sagt Piper Deutschland Verkaufsleiter Dr. Oliver Dresler denn auch im Gespräch mit *Pilot und Flugzeug*: „Dafür müssen wir ein attraktives Flugzeug im Angebot haben. Wenn die Kunden dann sehen, dass sie von uns gut beraten und gut bedient werden, dann wenden sie sich auch für den Kauf ihres nächsten Flugzeugs an uns.“

Attraktives Package

Tatsächlich gefällt die Liberty XL2 auch der Redaktion von *Pilot und Flugzeug* sehr. Man hat hier ein gutes und solides Trainingsflugzeug gebaut, nicht versucht, das Rad neu zu erfinden.

Das Flugzeug ist keine Mini-Mooney und kein Freizeit-Kampffjet, sondern ein biederer und robuster 100-Knoten-Trainer. Neuerungen hat man da eingeführt, wo es in dieser Flugzeugklasse sinnvoll ist: Bei der Bedienung und im Komfort, nicht bei der Performance. Insbesondere der 125 PS Continental IOF-240-B mit elektronischer Einhebelbedienung (FADEC) macht Sorgen



Ein modernes und zweckmäßiges Cockpit und FADEC-Einhebelbedienung: Liberty hat nicht das Rad neu erfunden, sondern einen robusten und günstigen Trainer gebaut. Rechts: Messeangebote am Stand von Liberty in Oshkosh.

um Bedienung und Betrieb des Triebwerks überflüssig. Ein modernes Cockpit hat man der XL inzwischen ebenfalls spendiert, jedoch mit Augenmaß für den primären Zweck des Flugzeugs, nämlich die Grundausbildung.

Ein Aspen EFD1000 dient als Horizont und Kurskreisel, Garmin 430er Avionik plus einem einfachen SL40 Nav/Comm und Transponder (und DME in Europa) dürfte für die allermeisten Einsatzzwecke ausreichend sein.

Um 500 NM Reichweite und ein Verbrauch von nur 5,5 Gallonen pro Stunde (21 Liter) lassen auch einen Ausflug mit der XL2 machbar und vor allem finanzierbar erscheinen.

Knappe 190 kg soll die XL2 mit vollen Tanks (111 Liter) noch zuladen dürfen, was davon in der Praxis und bei üblichen Ausstattungen übrig bleibt, werden wir berichten, sobald Piper in Kassel die ersten beiden Demonstrator aus dem Container geholt, zusammengebaut und samt Aspen-EFD zugelassen hat.



Fazit

Mit der Zusammenarbeit zwischen Piper Deutschland und Liberty Aerospace bekommt die kleine XL2 in Deutschland, Österreich und England genau das, was ihr bisher gefehlt hat: Einen starken und erfahrenen Vertriebspartner.

Im Unterschied zu ihren Mitbewerbern ist die Liberty verfügbar, zugelassen und wird vom Hersteller seit Jahren supportet. Ein Praxistest der amerikanischen AOPA zeigte vor zwei Jahren, dass die tatsächlichen Wartungs- und Instandhaltungskosten der XL2 keinesfalls über denen einer 152er liegen.

Jan.Brill@pilotundflugzeug.de