

SAPAC Eurofighter

Autor, Fotos, Bau und Test: Peter Kaminski



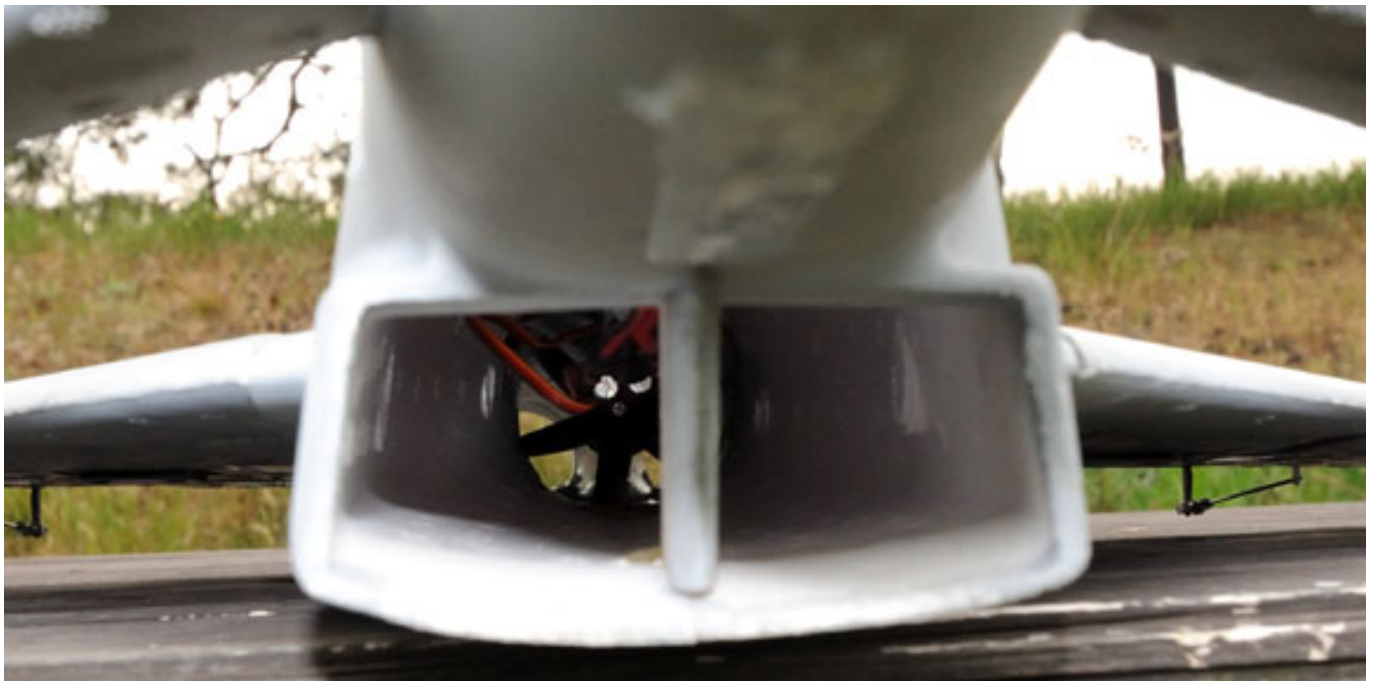
Das Modell wurde in Deutschland auch von Graupner vertrieben, welches mit der SAPAC RTF-Version identisch ist. Das Modell muss lediglich mit Empfänger und Regler ausgestattet werden und die Flächen, das Seitenleitwerk und die Canards sind anzukleben. Weiter muss die Kabinenhaube verklebt werden. Drei Servos sowie der Motor und der Impeller sind bereits eingebaut. Das Modell verdient also den Namen RTF schon mal zu recht denn in zwei Stunden ist es flugbereit.

Die Waffenatrapen müssen aus beiliegenden Styro- und Holzteile zusammengeklebt werden. Wir haben beim Bau auf das mitgelieferte Fahrwerk und die Zusatztanks sowie Waffenatrapen verzichtet um Gewicht zu sparen. Das Fahrwerk ist zudem für Rasenstarts nicht sonderlich geeignet.



Den Schwerpunkt haben wir aus der Graupner Anleitung mit 305 mm von der Flügelhinterkante übernommen und der passt auch so, wie auch die weiteren Angaben in der deutschsprachigen Graupner-Anleitung. Für den normalen Geradeausflug zeigen die Ruder 10 mm nach oben. Dieser Offset ist auch in der Bauanleitung so vorgesehen.

In das Modell passt ohne Modifikationen allerdings nur ein kleiner Akku, wie der z. B. schmale SLS 2100 3S1P hinein. Aber auch damit lassen sich problemlos über fünf Minuten Flugzeit erreichen. Für größere Akkus muss man leider reichlich Schaum entfernen. Die Magnetsicherung der Haube ist etwas zu schwach, so wir einen weiteren Magnet in einem zusätzlichen Querholm eingebaut haben.



Leider lassen sich nur sehr kleine Regler in den vorgesehenen Platz unterbringen. So haben wir unseren Regler entgegen der Bauanleitung nicht unterhalb der Seitenflosse sondern oben im Impellerkanal (vor dem Impeller) anbracht und er ist damit optimal gekühlt. Mehr gibt es zum Bauaufwand auch schon nicht zu sagen.



Starten lässt sich der Eurofighter mit gegenüber der Neutralstellung etwas hochgestelltem Höhenruder leicht aus der Hand - so wie man es von einem leichten Delta gewohnt ist.

Die Flugeigenschaften der SAPAC-Version sind mit 3S1P etwas bescheiden. Jet-like Fliegen ist nur sehr bedingt möglich oder man fliegt immer mit Vollgas, was auch bei leichtem Gegenwind erforderlich ist um überhaupt voranzukommen. Dafür kann man ihn auf relativ engem Raum fliegen. Wer mehr Leistung möchte muss auf 4S erhöhen, was der Motor wahrscheinlich nicht lange aushält oder gleich einen anderen Motor und Impeller einsetzen - was unbedingt zu empfehlen ist. Die Landung ist überhaupt kein Problem, da man das Modell stark anstellen und extrem langsam machen kann.

Fazit

Man muss bei dem Modell leider schon im Voraus einen stärkeren Antrieb einplanen, denn der Spaßfaktor ist sonst nicht sonderlich hoch. SAPAC bietet den Eurofighter übrigens auch in einer Version ohne Impeller und Motor an. Es gibt Piloten, die den Eurofighter mit WeMoTec Minifan Pro und HET 2W20 Motor an 4S Lipo (3.600 bis 4.000 mAh) getuned haben und die Leistungen sind nicht mehr wiederzuerkennen. Nun ist er flott unterwegs und hat auch ein brauchbares Schub/Gewichtsverhältnis. Eine sehr empfehlenswerte Modifikation.

Daher kann man abschließend der ARF-Variante mit Antrieb für die Ausstattung und Qualität lediglich ein befriedigend vergeben. Der Bauaufwand ist gering und die Flugleistung in ARF-Version eher bescheiden. Es ist aber reichlich Potential in dem Flieger, wenn er, wie zuvor beschrieben, getuned wird.

Technische Daten

Spannweite: 765 mm

Länge: 1.095 mm

Antrieb: vorinstallierter Brushless-Motor mit SAPAC 65 mm Impeller (6 Blätter)

Steuerfunktionen: Querruder/Höhe kombiniert

Max. Strom: 27 A (Akku: SLS 3S1P, 2100 mAh, 25 C)

Stand Schub: 550 g

Gewicht: ca. 820 g (ohne Fahrwerk und Zusatztanks etc.)