



Unter Motorradfahrern ist das Superbike Fireblade Synonym für Kraft und Sportlichkeit. Staufenbiel bietet unter diesem Namen einen Elektrosegler in der 1,5-m-Klasse an. Allrounder? Hotliner? Der Test wird es zeigen.

Aufbau

Das Modell ist vollständig aus GFK in Formen hergestellt. Carbon findet sich nur als Holmgurt und als Verstärkung der Servoschächte. Die Festigkeit aller Bauteile ist durchweg gut. Die Qualität liegt deutlich über dem, was man für diesen Preis eigentlich erwarten dürfte. Der einteilige Flügel gefällt mit einer exzellenten Oberfläche und 4 einsatzfertigen Klappen mit Dichtlippen. Die Ruderhörner müssen noch eingeklebt werden, wobei sich die Einsatzmuttern als untauglich erwiesen und ausgebohrt wurden. Nichts, was nicht mit etwas UHU Endfest 300 geregelt werden könnte. Die

Anlenkung der Wölbklappen ist noch nicht vorbereitet, macht aber keine Probleme. Die Ausstattung des Rumpfes ist schnell erledigt, da auf ein angelenktes Seitenruder verzichtet wird und sämtliche Verschraubungen von Flügel und Höhenleitwerk fertig sind. Außerdem ist viel Platz vorhanden, so dass keine Chirurgenhände oder besondere Komponenten für den Rumpfausbau benötigt werden.

Tipps

Ein paar Hinweise zum Bau: Das Servobrett für das Höhenruderservo so tief wie möglich einbauen, damit man den Empfänger nach hinten schieben kann. Auch den Kabelbaum zum Flügel so weit wie möglich hinten aus dem Flügel füh-

ren, damit er nicht mit dem Antriebsakku kollidiert. Der Schwerpunkt kann mit einem Motor von 125 g Gewicht ohne Trimmgewichte durch Verschieben des Antriebsakkus eingestellt werden. Der Antriebsakku liegt beim Testmodell praktisch genau im Schwerpunkt, wodurch der Wechsel auf andere Akkutypen bzw. Kapazität möglich wird. Dafür muss der Empfänger hinter dem Höhenruderservo Platz finden, was die Zugänglichkeit erschwert. In Zeiten von 2,4 GHz spielt das kaum eine Rolle.

Da die Bauanleitung zwar bebildert, aber doch sehr knapp und allgemein gehalten ist, ist etwas Ausrüstungserfahrung und Eigeninitiative gefragt. Aber ein Anfängermodell ist der Fireblade weder als Motorrad noch als Modellflugzeug.

Fireblade F3F von Staufenbiel



Super sportler

Antrieb

Ohne Antrieb wäre der Fireblade ein kleiner Hangrenner und geschätzt 100 g leichter. Wer also geeignete Hänge in der Nähe hat und sich nicht an dem etwas merkwürdig gestalteten Rumpfvorderteil stört, kann sich das Weitere sparen. Die Rumpfnase, die selbst abgesägt werden muss, ist bis zu einem Durchmesser von 34 mm ziemlich genau kreisrund und lässt daher Motoren und Spinner nach eigenen Vorstellungen zu. Staufenbiel empfiehlt einen Innenläufer ohne Getriebe von Dymond, den IL 2854-1300 mit nominal

170 W aus einem 3S-LiPo-Akku, der sehr gut zu dem Modell passt und im Testmodell verwendet wurde. Natürlich könnte auch ein Getriebeantrieb mit größerer Luftschraube (bis zu 14 Zoll) eingebaut werden oder ein Außenläufer mit einem Motordurchmesser von ca. 28 mm. Man kann selbst entscheiden, welche Antriebscharakteristik man möchte. Am Rumpf ist keinerlei Kühlluft einlass vorhanden. Eine Belüftung durch den Spinner ist also keine schlechte Idee. Bei hohen Lufttemperaturen wird der Motor trotz Segelpausen ziemlich heiß.

Wenig Gegenwind...

... und lauffaule Helfer machen keine Probleme beim Start, da der Rumpf gut in der Hand liegt und sicher geworfen werden kann. Speerwerferqualitäten sind nicht gefragt. Der Antrieb zieht den Fireblade ohne Zappeln oder Durchsacken sicher in einen kräftigen Steigflug mit geschätzten 5 – 7 m/s Steigen. Die Angaben zu Schwerpunkt und Ruderausschlägen liegen auf der sicheren Seite und bieten eine gute Grundlage für die Abstimmung nach eigenem Geschmack. Ich hatte etwas zu wenig Motorsturz eingebaut, auch dabei sollte man der Anleitung folgen. Durch das schwarz-rote Design und das Kreuzleitwerk lässt sich die Fluglage recht gut erkennen. Nach einem stabilen Steigflug hat man die Wahl, ob man erst einmal etwas segelt oder die Höhe zu Turnübungen nutzt.

► Das Servobrett für das Höhenruderservo sollte so tief wie möglich eingebaut werden, damit der Empfänger noch dahinter geschoben werden kann.



► Im Testmodell wurde der von Staufenbiel empfohlene Antrieb eingesetzt: Dymond IL 2854-1300 Innenläufer und Dymond Smart 30 Regler.

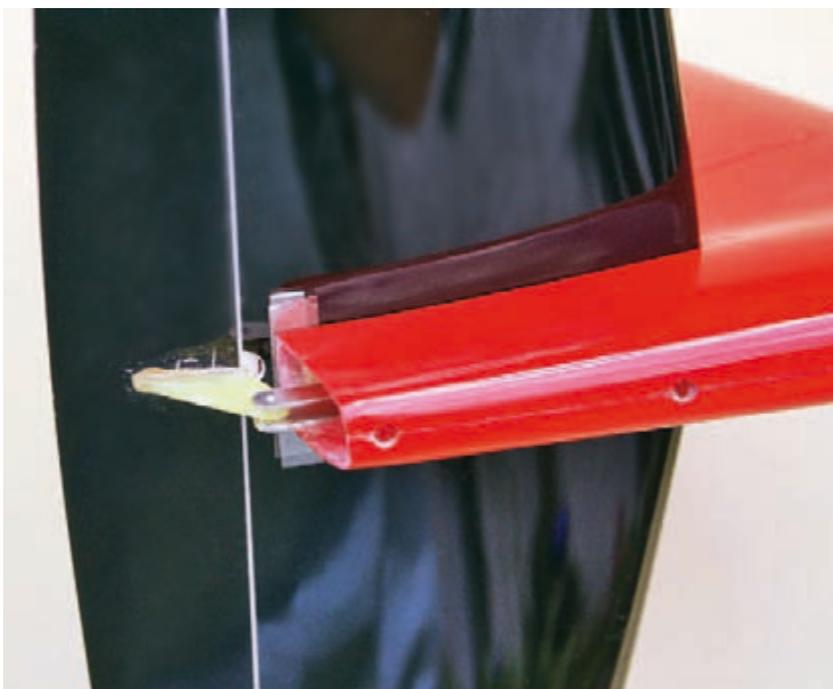


► Muss noch abgesägt werden: die Rumpfnase. Bis zu einem Durchmesser von 34 mm ist sie fast kreisrund und ermöglicht daher auch Motoren und Spinner eigener Wahl.





Optimal gelöst:
die Anlenkung des
Höhenruders
über das offene
Rumpfennde. Das
Seitenruder
ist nicht angelenkt.



Der Fireblade ist, wie schon vermutet, ziemlich flott unterwegs. Das Profil HN 1038 gehört in die Klasse „Hangrenner“ – und so geht der Fireblade auch. Es macht wenig Sinn, ihn langsam zu fliegen. Zwar ist er überhaupt nicht kritisch im Langsamflug, aber die Leistung geht dann doch in den Keller. Dynamisch und mit Kunstflugeinlagen, das ist mehr seine Welt. Dabei kommt keine Hektik auf, weil die Flugeigenschaften des Fireblade gut abgestimmt sind. Die geringe Größe zwingt den Piloten natürlich zur Konzentration und beschränkt den Luftraum. Obwohl das Höhenleitwerk recht klein aussieht, ist die Flugstabilität um die Querachse in Ordnung. Dagegen erscheint mir das Seitenleitwerk zu klein, weil der Fireblade bei unruhigem Wetter zum Pendeln um die Hochachse neigt. Falls die Rumpfform irgendwann erneuert würde, wäre hier etwas zu verbessern.

Wölbklappen

Wenn es dann an's Thermikfliegen geht, erweitern die sehr sinnvollen Wölbklappen den ohnehin guten Geschwindigkeitsbereich und helfen ungemein. Ein Komfortmerkmal dieses Modells, auf das man auf keinen Fall verzichten sollte. Mit gesetzten Wölbklappen wird der Flieger spürbar langsamer und das Sinken wird besser. Die Stabilität um die Querachse bleibt gut, auch hierfür ist das Höhenruder ausreichend groß. Fliegt man den Fireblade zu langsam, wird er schwammig ohne Neigung zum Abriss. Im Kreisflug kann man noch kräftig ziehen. Der Fireblade bleibt stabil. Ohne Seitenruder kreist das Modell gut und nimmt Thermik passabel an. Die Thermik ist aber insgesamt gesehen nicht sein Reich. Es geht zwar und gelegentlich gar nicht so schlecht, aber der Höhengewinn in der Thermik bedarf schon sehr viel Erfahrung und eine ruhige Hand. Ein programmierter Flugzustand hilft: mit um 2 – 3 mm abgesenkten Wölbklappen, dabei die Querruder 60 – 80% mitgenommen, mehr Querruderdifferenzierung und kleinere Ausschläge auf dem Querruder. So ein Feintuning macht Sinn.

Für diese Aufgabe gibt es natürlich bessere Modelle, das liegt auf der Hand. Die vorgeschlagenen 2 mm Absenkung der Wölbklappe sind passend, mehr ist hier weniger. Ein zusätzlicher Mischer Höhenruder-zu-Wölbklappe (auch Snap-Flap genannt) macht das Thermikreisen und Kunstflugfiguren noch effektiver. Ich kann mir gut vorstellen, das Modell ganz ohne Antrieb als kleinen Hangsegler zu nutzen. Etwas Wind, eine kleine Hangkante

und schon hat man bestimmt viel Spaß. Das geht natürlich auch mit Antrieb als Absaufversicherung. Ausgerechnet im Urlaub verabschiedete sich ein Wölbklappenservo. Da auf dem Balkan kein Ersatz in Sicht war, wurden die Wölbklappen still gelegt. Es geht auch ohne, aber nicht gut. Mit dem Wölbklappen im Strak fällt das Thermikfliegen erheblich schwerer. Und ohne „Krähe“ (Butterfly), nur mit hochgestellten Querrudern, kommt der Fireblade doch verflücht schnell zur Landung herein und die Wiese wird ziemlich kurz.

Die Wölbklappen ermöglichen, mit Butterfly zu bremsen, wobei die inneren Klappen so weit wie möglich nach unten

ausgeföhren werden und die Querruder ca. 10 mm nach oben. Darauf reagiert der Fireblade mit deutlichem Aufbäumen, welches mit viel Tiefenruder-Zumischung kompensiert werden muss, mehr als bei anderen Modellen. Stößt das Höhenleitwerk an seine Grenzen der aerodynamischen Stabilität? Kann sein, jedenfalls ist das Butterfly als Bremse nicht ganz einfach einzustellen. Einige etwas härtere Landungen dienen gleich als Festigkeitstest. Dabei bekam der Rumpf Risse an den Ecken der Aussparung in der Flügelauflage. Eine altbekannte Schwachstelle, die mit ein paar Rovings repariert werden kann. Der Flügel steckt in der Luft alles weg, was man mit dem Flieger anstellen kann.

Fazit

Was ist der Fireblade nun, ein Hotliner oder Allrounder? Dank gelungener Auslegung des Flügels und ordentlicher Flächenbelastung ist das Modell sehr dynamisch und für Freizeitwendungen schnell genug. Ein echter Supersportler ist der Fireblade dann aber doch nicht, mehr ein Spaßflieger zum Herumbolzen zu einem sehr günstigen Preis. Die Flugeigenschaften sind unkritisch, vorausgesetzt, etwas Erfahrung mit flotten und quirligen Modellen ist vorhanden. Denn bei Vollgas ist der kleine Fireblade schnell an der Sichtgrenze und kann dann bei hektischen Rudereingaben auch mal außer Kontrolle geraten. Flugeigenschaften und -Leistungen machen den Fireblade zum Alltagsflieger für den fortgeschrittenen Piloten, der neben dem Großsegler noch etwas Platz im Kofferraum hat.

Scharfe Formgebung, doch das Seitenleitwerk könnte größer sein; bei unruhigem Wetter neigt der Fireblade nämlich zu einem Pendeln um die Hochachse.

DATENBLATT SEGELFLUG

■ Modellname: Fireblade	■ Flächentiefe am Randbogen: Ca. 65 mm Ende Querruder
■ Verwendungszweck: Elektro- und Hangsegler	■ Tragflächeninhalt: 24,05 dm ²
■ Hersteller/Vertrieb: Staufenbiel	■ Flächenbelastung: 22,5 g/dm ²
■ Modelltyp: ARF-Bausatz	■ Tragflächenprofil Wurzel: HN 1038
■ Lieferumfang: GFK-Rumpf, Flügel, Leitwerk, Zubehör	■ Tragflächenprofil Rand: k.A.
■ Bau- u. Betriebsanleitung: 5 Seiten mit 11 Bildern	■ Gewicht/Herstellerangabe: 650 g (leer)
■ Aufbau:	■ Fluggewicht Testmodell: 1.050 g
■ Rumpf: GFK mit Haube GFK	■ Antrieb vom Hersteller empfohlen/ im Testmodell verwendet:
■ Tragfläche: Einteiliger GFK-Flügel mit 4 Klappen	■ Motor: Dymond IL 2845-1300
■ Leitwerk: Kreuz-Höhenleitwerk mit Klappe, GFK-Seitenleitwerk am Rumpfangeförmt ohne Seitenruder	■ Regler: Dymond Smart 30
■ Preis: 179,- € ohne Motor, 229,- € mit Motor, Spinner, Luftschraube	■ Akku: 3s Lipo
■ Technische Daten:	■ RC-Funktionen und Komponenten:
■ Spannweite: 1.524 mm	■ Höhe und Querruder: Dymond DS 1500
■ Länge: 1.000 mm	■ Wölbklappen: HiTec HS 65
■ Flächentiefe an der Wurzel: 150 mm	■ Fernsteueranlage: robbe/Futaba FX 30 2,4 GHz
	■ Empfänger: robbe/Futaba F 617 FS
	■ Empf.Akku: BEC
	■ Geeignet für: Fortgeschrittene



Mit Butterfly (Wölbklappen nach unten, Querruder nach oben, dazu einiges an Tiefe, um ein Aufbäumen zu verhindern) lässt sich der Fireblade gut landen. Ohne wird's schwierig.



Bezug:

Direct bei: Gustav Staufenbiel GmbH, Seeveplatz 1, 21073 Hamburg, Tel.: 040/30061950, E-Mail: info@modellhobby.de, Internet: www.modellhobby.de