

Ralph Müller

Der Triathlet

TEST: »Champion« von Staufenbiel



In der Sprintwertung haben derlei Softliner schon lange nichts mehr zu melden. Doch im Dreikampf aus Hangkante abkratzen, den leisesten Hauch Thermik umsetzen und komfortablem Steigflug mit wenigen Zellen überzeugen diese Dauerbrenner noch immer.

Das Ganze gibt's dann auch gleich in zwei verschiedenen Farbvarianten, einmal Rotgelb-Transparent und Transparent-Blau.

Bausatz

Zunächst fallen die sehr sauber gebauten und fertig gefinishten Rippenflächen mit Doppel-V-Form und lediglich 550 g Gesamtgewicht äußerst angenehm auf. Für die nötige Biegefestigkeit sorgt ein ausreichend dimensionierter Doppel-T-Holm, für die nötige Torsionssteifigkeit

dessen komplette Verkastung bis zum Randbogen und im hinteren Drittel der Flächentiefe ein zusätzlich eingebauter Hilfsholm. Alles zusammen schon mal sehr gut. Ebenfalls sehr gut ist, dass zwecks einziehen der Servo-Verlängerungskabel in den Flächen Fäden verlegt sind.

Die Steckung der zweiteiligen Fläche übernehmen ein 8er- und ein 3er-Stahldraht, beide abgewinkelt zwecks Herstellung des inneren V. Kein Manko, da die Fläche nämlich nicht am Rumpf angesteckt, sondern über nicht weniger als vier Schrauben auf demselben befestigt wird.

So weit, so gut. Und jetzt tritt ein Rumpf auf den Plan, der so futuristisch gestylt und hässlich ist, dass er schon wieder als schön durchgehen kann. Zur Seite gestellt wird ihm eine lila-blassblau, aber metallic eingefärbte Kabinenhaube, und das komplette und sehr gute Zubehör. Hervorstechend hierbei: ein CfK-Motorspant.

Bei der Bearbeitung des Rumpfs gibt's dann endlich mal wieder einen schon lange nicht mehr gerochenen Duft in der Werkstatt: Rumpf und Kabinenhaube bestehen zwar aus Glasgewebe und nicht etwa aus Glasfaser-Matte, zum Tränken wurde allerdings ganz offensichtlich Polyesterharz verwendet. Kein Manko, weil sich in der letzten Zeit auch bei den Polyesterharzen einiges getan hat. Mit dem spröden Zeug von vor 35 Jahren jedenfalls hat das hier absolut nichts mehr zu tun!

Weniger schön ist dann, dass die Kabinenhaube aus der Schachtel heraus deutlich aufklafft, nachföhnen hilft etwas, aber leider nicht auf Dauer. Hier wäre eine andere Form, weiter in den Rumpf hineingezogen, besser gewesen. Abhilfe hätte auch das diagonale Einlegen des Gewebes schaffen können.

Die beigefügten Sperrholzbrettchen und -spanten passen tadellos, das Zubehör geht auch in Ordnung und, man staunt, eine in Tschechisch-Deutsch verfasste

Bauanleitung, die diesem Begriff tatsächlich standhalten kann und auch noch einen gewissen Unterhaltungswert bietet, vervollständigt den Bausatz.

Bau

Er startet, bei ARF-Modellen scheinbar standesgemäß, mit dem Nachbügeln aller mit Folie eingeschlagenen Teile.

Weiter geht es am Rumpf, dort gilt es, als Erstes unbedingt alle Rumpfföffnungen zu schaffen, insbesondere wichtig ist das bei den Kühlluftöffnungen, weil hinten ansonsten das Servobrett bzw. dessen hinterer Spant im Wege ist. Somit sind die Entlüftungsschlitze an dieser Stelle allerdings für die Katz. Man merkt das aber erst, wenn die Bretter und Spanten eingeharzt sind. Ansonsten gibt's dann nichts mehr zu feilen, dafür aber den CfK-Motorspant, der übrigens wie angegossen passt, bei montiertem Antrieb einzuharzen.

Geändert haben wir eigentlich nur die vordere Arretierung der Kabinenhaube, hierfür liegt ein fix und fertig gebogenes Drahtteil bei, das man nicht unbedingt braucht und dessen positionsgenaueres Einharzen sicherlich nicht ganz einfach ist. Ein herkömmlicher, einfacher gerader Draht greift jetzt in eine Halbrundöffnung an entsprechender Rumpfstelle ein, hinten arretiert ein Druckknopf.

Bleibe noch zu vermeiden, dass die Einheit aus Servobrett, Akkurutsche und dazugehörigen Spanten nicht außerhalb des Rumpfs verklebt und dann eingebracht werden kann. Diese Einheit ist also im Rumpf nach dessen vorherigem Anschleifen zusammenzustecken und zu verkleben. Ein Kinderspiel, weil alles aufs Haar genau passt. Auch passen Servos der Standardgröße ganz einwandfrei in die Ausschnitte des Servobretts, verbaut wurden Dymond D 4000 BB. In der Fläche sitzen 14 mm dicke Servos desselben Herstellers, hier die Ausführung D 250 BX mit Metallgetriebe. Die sind für den gegebenen Servoschacht etwas zu dick und auch etwas zu hoch, besagter Servokasten wird voll ausgefüllt. Daher ist der ABS-Deckel größer zu beschneiden, womit auch dieser Fall erledigt wäre.

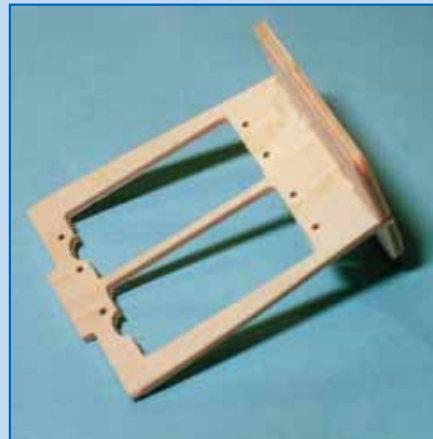
Der Bausatz ist wirklich komplett, warum dann die beigefügten Drähte für die Bowdenzüge statt 0,8 nur 0,5 mm Durchmesser haben, bleibt rätselhaft. Sie sind aber schnell gegen passende Exemplare ausgetauscht, womit wir auch das getrost schnell vergessen können.

Antrieb

Staufenbiel bietet zu äußerst günstigen Preisen Brushlessmotoren der Marke Mega an. Favorisiert für den »Champion« wird der Mega ACn 22/30/3 in Koalition mit einem Master 45 BEC (5 bis 12 Zellen), eine aeronaut Cam Carbon 11 x 7 Zoll, das Ganze gespeist aus 8 Sub-C-Zellen. Zwei viele Jahre alte 8-Zeller, die aber nur ganz wenige Zyklen auf dem Buckel haben, lagen noch rum. Die legendären



Exzellent: Staufenbiels Beipack zum »Champion«



Diese Einheit kann außerhalb des Rumpfs schon mal miteinander verklebt werden ...



Edelteil: Der CfK-Motorspant passt wie angegossen



... der Rest ist innerhalb des Rumpfs zusammenzusetzen und dann zu verharzen



Ebenfalls edel: Die Alu-Drehteile für die HLW- und Tragflächenbefestigung



Ist fertig gebogen dabei, wird aber nicht unbedingt benötigt: Der vordere Arretierungsdraht für die Kabinenhaubenbefestigung



Power-Management. Diese Antriebseinheit sorgt in Verbindung mit 8 Zellen im Softliner fast schon für Hotliner-Steigflugfeeling



Ist der 8-Zeller im Rumpf drin, wirkt die Sache schon recht „ausgefüllt“

Technische Daten

Spannweite	2740 mm
Länge	1260 mm
Gewicht (Testmodell)	1950 g
Profil	S 3021
Flächeninhalt	53,7 dm ²
Flächenbelastung	ca. 36,3 g/dm ²
Motor	Mega ACn 22/30/3
Luftschaube	aeronaut 11 x 7 Zoll
Zellen	8 Stück 1400 mAh
Standstrom	34 A
Drehzahl	8300 min ⁻¹
Landstellung Querruder	+50 mm
Tiefzumischung	-2 mm
Preis:	159,- Euro
Alle Ruderausschläge und Schwerpunkt gemäß Bauanleitung.	

Bezug: Staufenbiel Modellbauzentrum, Seeveplatz 1, 21073 Hamburg, Tel. 040/773898 und www.staufenbiel.com

N-1400SCR. Die sind leicht und gut, mal gucken, was damit geht. Schließlich ist es keine Affäre, sollte die Laufzeit nicht zufriedenstellend sein, sich eben schnell einen hochmodernen 8er-Pack 3300er-NiMH-Zellen zusammenzulöten.

Fliegen

Frühling im Schwarzwald, die Vögel zwitschern, die Luftschaube hingegen gibt ein derart sattes Geräusch von sich, dass bereits beim Probelauf die Ahnung auf flotte Steigflüge aufkommt. 8300-mal



Kaum zu glauben, aber dieser Zwerg von einem Seitenruder zeigt tatsächlich Wirkung! Auch zu sehen: Der im Bogen verlegte Bowdenzug zur Ansteuerung des Höhenruders wird seitlich aus der SL-Dämpfungsflosse herausgeführt. Nicht gerade elegant, aber zweckmäßig

rotiert der Propeller, dabei fließen 34 A. Schon mal nicht schlecht. Also ein Softlinersteigflug ist das nicht, das ist weit mehr! Und es macht Spaß. Auf Antrieb. Klar, wir wissen's doch alle, Leistung ist durch nichts zu ersetzen, außer durch

noch mehr davon. Hier scheint in Verbindung mit nur 8 Zellen ein äußerst glücklicher Kompromiss vorzuliegen, ohne gleich wieder mit hohem Gewicht zu Buche zu schlagen. Also das passt, der Steigflug auch.



Kann er am besten: Thermik auskreisen



Kann er auch gut: steigen

Nicht einmal 30 Sekunden hat der erste gedauert. Woher ich das weiß? Von meiner Senderuhr. In thermikverdächtiger Höhe angekommen, finde ich selbige aber nicht, dafür ist es etwas windig geworden. Macht nichts, da kann Staufenbiels »Champion« gleich beweisen, dass er trotz leichtgewichtigen 1950 g alles andere als ein lahmer „Schwingguin“ ist. Das Ding läuft ganz gehörig. Auch das macht Spaß. Seine ausgewiesene Stärke ist allerdings ganz klar das Thermikfliegen. Und der Kreisflug ist, trotz des Winzlings von Seitenruder, einfach exzellent. Ob's wohl die doppelte V-Form ausmacht?

Keine Frage hingegen ist, dass der im Bogen verlegte Bowdenzug zwecks Anlenkung des Höhenruders kein Wunder

an Stellungsgenauigkeit ist. Um die Nulllage herum merkt man's, mit Grundgeschwindigkeit geflogen, ist das nicht weiter schlimm, lässt man die Fuhre laufen, wird's schlimmer. Also per Gelegenheit ändern, die Bowdenzugseele in die Außenhülle einkleben, sodass der 0,8er-Stahldraht als bewegliches Element fungiert.

Zurück zu den Steigflügen: Die können rundherum gefallen, die nutzbare Laufzeit, bis der Unterspannungsschutz eingreift, liegt bei zwei Minuten. Und das mit einem nicht gerade gut konditionierten Akku. Nun sind zwei Minuten heutzutage nicht mehr allzu viel. Weiß man aber, dass das für fünf satte Steigflüge auf thermikverdächtige Höhen reicht, kann man damit wohl mehr als gut leben.

Ebenfalls gut leben lässt es sich mit den hervorragenden Langsamflugeigenschaften, die sich zum Landen durch Hochstellen der Querruder und etwas Tiefzumischung gar auf Schrittgeschwindigkeit herabsetzen lassen.

Mein Fazit

Gut leben lässt es sich mit Staufenbiels »Champion« allemal. Er ist ein Allrounder im Softliner-Look, mit 1950 g ein Leichtgewicht, das aber auch gleichzeitig Schnellfluggelüste zu befriedigen weiß. Ein gelungener Kompromiss!