

UL-Pilot-Report: FSZ Bautzen Eurostar SLW-Sport

Allrounder mit Reisezuladung

Das Flugsportzentrum Bautzen lässt seinen Eurosport SLW-Sport mit der neuerdings möglichen Höchstabflugmasse von 600 Kilogramm zu. Auch Auflastungen älterer Modelle sind problemlos möglich

TEXT & FOTOS ROBERT SENTEF





Knuffig Eine CfK-Schale als Rumpfrücken harmonisiert das Design des Ganzmetall-ULs

D-MKAR



Klar und übersichtlich Das digitale Display ist umgeben von kleinen Rundinstrumenten, die wenig Platz brauchen

Viper SD4 beim FSZ Bautzen

Die Bautzener sind auch Importeur und Musterbetreuer der Viper SD4 (UL-600) des slowakischen Herstellers Tomark.

Die Dokumente für die 600-Kilo-Zulassung sind Ende August an den DAeC übergeben worden.

Zwei Ganzmetall-tiefdecker vom selben Anbieter? Gerd-Peter Kuhn sortiert die Flugzeuge so: Die Viper SD4 (UL-600) sei das, was bei Autos zum Beispiel der VW Passat ist, während der Eurostar SLW-

Sport in die Kategorie »Mercedes« gehöre. Das zeigt sich auch im Preis: Die Viper SD4 (UL-600) ist netto für fast 15000 Euro weniger zu haben.



J

eder will sie fliegen: die ersten Ultraleichtflugzeuge, die mit 600 Kilo MTOM nach der neuen Bauvorschrift zugelassen sind. Eines der ersten, dessen Unterlagen nun bei einer Zulassungsstelle sind, ist der Eurostar SLW-Sport. Was unterscheidet ihn vom gleichnamigen Vorgänger mit 472,5 Kilo Höchstabflugmasse?

Wir besuchen Gerd-Peter Kuhn, Besitzer des Flugsportzentrums Bautzen (FSZ) am Firmensitz auf dem Flugplatz Kamenz. Erste Frage: Warum ist das FSZ Bautzen im Gerätekenntblatt des SLW-Sport als Hersteller eingetragen? Die Kennblätter der anderen Eurostar-Modelle nennen die tschechische Firma Evector als Hersteller und das FSZ als Musterbetreuer und Importeur. Peter erzählt aus der Firmengeschichte: »Evector hat 2008 die Entwicklung des Eurostar SLW begonnen. Der war dem CS-LSA SportStar Max sehr ähnlich – hatte aber aus Gewichtsgründen eine kürzere Fläche und ein anderes Fahrwerk.«

Peter war überzeugt, dass das neue Modell optimal für den deutschen Markt wäre. Doch 2011 stellte Evector die Entwicklung ein. Im LSA-Bereich entstanden SportStar RTC und Harmony – beide zu schwer für die alten UL-Lufttüchtigkeitsforderungen: »Von 600 Kilo war damals noch keine Rede. Wir haben uns dann darauf geeinigt, dass ich den SLW in abgewandelter und moderne-



1 Sieht eh keiner Hinter Pedalen und Bremszylindern verlaufen die Lüftungsschläuche

2 Der Macher Gerd-Peter Kuhn ist Chef des Flugsportzentrums Bautzen

3 Gemütlich Die Armlehne am Fenster ist neu bei der 600-Kilo-Version

rer Form selbst baue.« Das war die Geburtsstunde des SLW-Sport. »Ich habe den Rumpf des ehemaligen Sport-Star mit den Flächen und dem Höhenleitwerk der Harmony kombiniert. Dazu habe ich das UL-Fahrwerk genommen und die Flächen etwas verkürzen lassen.«

So wird der SLW-Sport ausschließlich im Flugsportzentrum Bautzen am Flugplatz Kamenz gefertigt – mit den von Evektor gelieferten Teilen. Der Eurostar SLW-Sport entsprach in seiner Festigkeit von Anfang an der damals neuen CS-LSA-Kategorie, sodass nun ältere Exemplare ohne strukturelle Änderung aufgelastet werden können.

Optimierte Details

Neu ab Werk gelieferte SLW-Sport in 600-Kilo-Ausführung haben einige Änderungen: Die Cowling ist verschlankt und wirkt rasant; die breitere Fahrwerksspur und eine optimierte Bugradfederung machen das Landen noch einfacher. Die früher vor dem Pitotrohr positionierte Verzurröse ist nun seitlich versetzt, damit der Fahrtmesser im unteren Geschwindigkeitsbereich exakt arbeitet. Und: Die Öse lässt sich herausschrauben. An der Flügelhinterkante fällt die im Querruder integrierte Trimmfläche auf. Bisher war sie angesetzt. Die neue Anordnung trägt, wie die Cowling, zur schickeren Optik bei.

Nun schaue ich mir die Schwachstelle der bisherigen Eurostar-Modelle an: die Dichtung der Cockpithaube. Sie ging leicht kaputt, sodass es in der Kabine unangenehm zog. Neuerdings wird das Dichtungsgummi an der unteren Dämpferanbindung vorbeigeführt, die auch robuster ist und näher an den Innenrand versetzt wurde. So gehört diese Schwachstelle der Vergangenheit an.

Mir fallen zwei Hebel außen unterhalb des Panels auf. Mit ihnen können die Pedale ganz einfach verstellt werden. Die Sitzposition dagegen ist nicht veränderbar. Wer gerne höher sitzt, muss sich mit einem Kissen behelfen. Sehr angenehm sind die schmalen Armlehnen, die sich nun am haubenrahmen finden. Sie tragen dazu bei, dass die Kabine breiter wirkt als die ohnehin schon großzügigen 118 Zentimeter, die in der Spezifikation angegeben sind. Die Seitenverkleidung, die sich weit in den Fußraum hinein streckt, vervollständigt den hochwertigen Eindruck der Kabine.

Gut gefällt mir auch der zweistufige Verriegelungsmechanismus der großen Glaskanzel. Sollte sich eine Stufe lösen, so verhindert die zweite das Öffnen der Haube im Flug. Eine Kontrolllampe erlischt, wenn die →

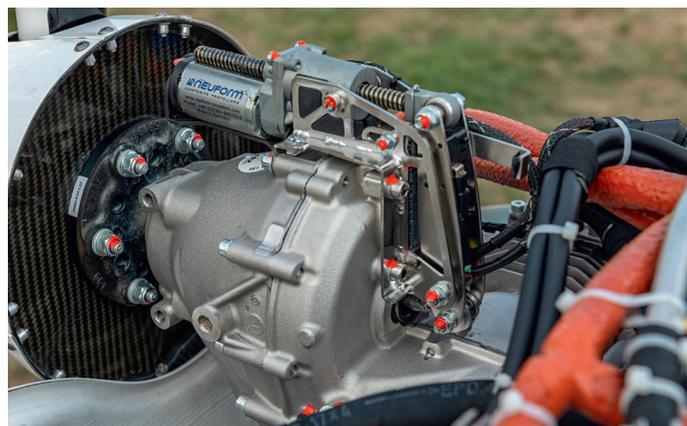
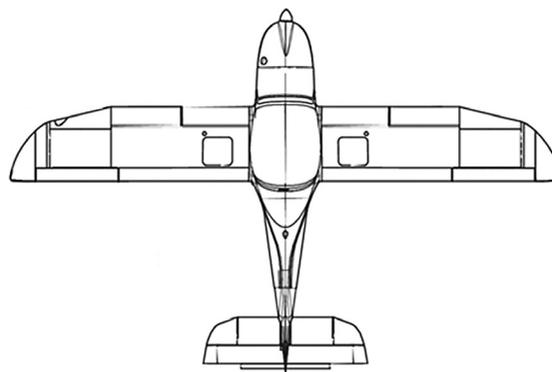
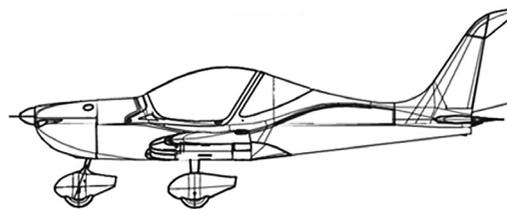
Gute Idee: Armlehnen in der Haube integriert

Haube korrekt verriegelt ist. Eine weitere Leuchte zeigt an, ob die Landeklappen ausgefahren sind – der Klappenhebel in der Mittelkonsole, der einer Handbremse im Auto ähnelt, ist nicht ständig im Blickfeld.

Was die Avionik angeht, bietet das FSZ größtmögliche Flexibilität: »Wir personalisieren auf den Punkt«, sagt Andreas Krüger, Avionikspezialist beim Hersteller. Das reicht von der gewünschten Avionik (Dynon und Flymap sind beliebt, ebenso Funkgeräte im Rundformat von TQ Avionics) bis zur Anordnung der Geräte. Auch bei Material, Farbe und Form der Sitze gibt es Auswahl.

Mit einem großen Schritt gelange ich über die Flügelhinterkante auf die Tragfläche. Die Maschine lässt sich beim zügigen Rollen zur Startbahn gut steuern. Auch die hydraulischen Matco-Fußspitzenbremsen greifen ordentlich. Die Startrollstrecke hat sich gegenüber der 472,5-Kilo-Version erhöht: 220 Meter statt früher 180. 127,5 Kilo Mehrgewicht müssen eben beschleunigt und in die Luft gebracht werden. Umgekehrt gilt dies natürlich auch bei der Landung: Dort wirkt sich die höhere Anfluggeschwindigkeit aus, sodass sich die Landerollstrecke von 210 auf 250 Meter erhöht.

Unser Flugzeug ist mit dem Neuform-Constant-Speed-Propeller ausgestattet, der elektrisch verstellt wird und so die vorgewählte Drehzahl hält. Ein Ro-



Elektrisch Auf dem Motorgetriebe sitzt der Elektromotor, der über Spindel, Hebel und Stange durch das Getriebe hindurch den Propeller verstellt



Sauber Öldämpfe aus dem Motor landen nicht einfach auf der Rumpfunterseite – sie sammeln sich in einem Behälter, der regelmäßig geleert wird

Technische Daten ↓

Eurostar SLW-Sport

Spannweite	8,68 m
Flügelfläche	9,90 m ²
Länge	6,15 m
Höhe	2,48 m
Leermasse	ab 345 kg
MTOM	600 kg
Tankinhalt	118 l
Motor / Leistung	Rotax 912 ULS / 100 PS
Propeller	Neuform, 3-Blatt, CfK, Constant Speed, 1,70 m
VerbrauchReise	ca. 15 l/h
VReise	210 km/h
Vne	270 km/h
Vno	200 km/h
Vso	81 km/h
Startrollstrecke (ISA, MSL)	220 m
Landerollstrecke (ISA, MSL)	250 m
Preis	ab 111650 Euro (netto)
Hersteller	Flugsportzentrum Bautzen, Zum Tower 3, 01917 Kamenz
Internet	www.fsz-bautzen.de

Am Werk in Bautzen Links ein aufgelastetes älteres Modell, rechts der ab Werk für 600 Kilo zugelassene Eurostar SWL-Sport



Ungestört Früher war die Verzurröse vor dem Staurohr angebracht – und führte durch Verwirbelungen zu Fehlanzeigen

Das neue Limit für die Stallspeed wird klar unterboten

tax 912 ULS mit 100 PS bringt uns zu zweit mit knapp acht Metern pro Sekunde in den wolkenlosen Himmel. Bei Temperaturen von über 30 Grad Celsius am Tag des Probeflugs ist das eine satte Leistung.

Um die Temperatur für die Insassen erträglich zu halten, gibt es vier Lüftungsschlitze. Zwei vorne mittig in der Kabinenhaube, sowie einen jeweils rechts und links. Auch der Sonnenschutz am Haubendach, der fest oder flexibel in Form eines Rollos zu haben ist, trägt zur angenehmen Kabinentemperatur bei.

Die Maschine liegt satt und ruhig in der Luft. Mit den Trimmshaltern für die elektrische Höhen- und Querrudertrimmung oben am Steuerknüppel lässt sich die Maschine perfekt austrimmen. Die Trimmstellung wird am Panel mit Leuchtbalken angezeigt.

Bei 75 Prozent Leistung und 5200 rpm kommen wir auf eine Reisegeschwindigkeit von 210 km/h. Aber ein Flugzeug soll nicht nur gerade ausfliegen. In Steilkurven

ist die SLW-Sport angenehm wendig. Andere Eurostar-Modelle werden von manchen Piloten als zu sensibel bewertet, doch ich empfinde die Abstimmung der SLW-Sport als gelungen.

Als Nächstes steht das Überziehverhalten auf dem Programm. Es ist genauso anständig wie bei der 472,5-Kilo-Version: Zuerst wird die Steuerung weich, dann fängt die Maschine an zu vibrieren. Wenn der Pilot darauf nicht reagiert, nimmt sie die Nase nach unten. Sowohl mit als auch ohne Klappen sind keine Ten- ➔

denzen zu einem seitlichen Abkippen zu spüren. Der große Unterschied ist die höhere Überziehgeschwindigkeit. Das Limit in der Bauvorschrift ist von 65 auf 83 km/h gestiegen. Der Eurostar SLW-Sport stellt mit vollen Klappen bei 81 km/h.

Bisher wurde das Flugzeug mit vier Klappenstufen (0, 15, 30 und 48 Grad) gebaut, in der 600-Kilo-Version entfällt nun die letzte: »Die Klappenstufe 4 bietet nahezu keine Verbesserung der Sinkgeschwindigkeit zu Klappenstufe 3. Allerdings besteht bei Stufe 4 die Gefahr, dass im Landeanflug die Nase nicht weit genug nach unten genommen wird. Wenn der Pilot dann nicht konsequent auf die Fahrt achtet, kann es zu einer kritischen Unterschreitung der Mindestanfluggeschwindigkeit kommen«, erklärt Peter Kuhn.

Ich mag steile Anflüge und bin gespannt, ob die auch mit nur 30 Grad möglich sind. Kurz vor dem Platz sind wir noch 1000 Fuß hoch. Der Fahrtmesser zeigt 150 km/h – Zeit für Klappenstufe 1. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für den Landeklappeneinsatz wurde von 120 auf 150 km/h angehoben.

Kurz darauf setze ich Stufe 2, dann Stufe 3. Steil geht es mit der Mindestanfluggeschwindigkeit von 110 km/h zur Landebahn. Nach einem schönen Abfangbogen setzt sich die Eurostar SLW-Sport fast von selbst sanft hin. Wenn die im Vergleich zur 472,5-Kilo-Variante um zehn Stundenkilometer erhöhte Anfluggeschwindigkeit eingehalten wird, ist von einem Durchsacken nichts zu bemerken.

Ich bin vom Handling des SLW-Sport angenehm überrascht. Was die Spritzigkeit anbelangt, gibt es keinerlei Defizite gegenüber der leichteren Version. Dass die Manövergeschwindigkeit von 165 auf 186 km/h angehoben werden konnte, spricht ebenfalls für das neue Eurostar-Modell.

Zufrieden steige ich aus. Wie bei den meisten Tiefdeckern ist dafür ein gewisses Maß an Beweglichkeit erforderlich.

Die 600-Kilo-Maschine wurde von Damian Hischier erprobt und getestet. Der von der EASA und dem LBA anerkannte Testpilot aus der Schweiz hat die Maschine in über 60 Flugstunden auf Herz und Nieren geprüft. Nach



Schnittig Beim neueren Modell (vorn) sind die Lufteinlässe kantiger gestaltet



Optimiert Federung und Dämpfung des gelenkten Bugrads wurden verbessert



Weniger ist mehr Die 48-Grad-Stellung der Spaltklappen ist entfallen – jetzt ist bei 30 Grad Schluss



Lange Legs Mit 118 ausfliegbaren Litern in den Tanks kommt der Eurostar SLW-Sport in 8,5 Stunden bis zu 1300 Kilometer weit

Abschluss der Flugerprobung sind alle Voraussetzungen für die Musterzulassung nach den neuen Bauvorschriften erfüllt.

Um beim F-Schlepp mit der SLW-Sport noch mehr Power abrufen zu können, ist auch eine Variante mit Rotax 914 Turbo angedacht, die man im kommenden Jahr zur Zulassung bringen will. Die beiden Einspritzer von Rotax – mit 100 und 141 PS – stehen zunächst nicht auf dem Programm.

Rechnen muss man immer noch

Der Eurostar SLW-Sport ist einfach und sicher zu handhaben, bietet aber dennoch eine ordentliche Reisegeschwindigkeit. Bei 118 Litern Tankinhalt müssen die Insassen meist eher »tanken« als die Maschine.

Eine Erkenntnis ist allerdings wichtig: Auch mit der Anhebung auf 600 Kilogramm maximale Abflugmasse kann man ein UL nicht einfach mit allem beladen, was

hineinpasst, sofern die Leermasse mit ansteigt. So werden beim Eurostar SLW-Sport mit einer normalen Ausstattung durchaus 350 Kilo Leermasse erreicht. Mit vollen Tanks bleiben dann 165 Kilo oder sogar weniger Zuladung – das reicht nicht mehr für zwei kräftigere Insassen samt Gepäck. Es muss also weiterhin genau gerechnet werden, was die Beladung angeht – eine Teilbetankung kann den Unterschied ausmachen, der legales Fliegen trotz schwerer Insassen ermöglicht.

Vereine, die eine Maschine zum Schulen, Verchartern und zum Schleppen von Segelflugzeugen suchen, sind mit der SLW-Sport sicher gut versorgt. Die maximale Anhängelast beträgt 700 Kilo, die minimale Schleppgeschwindigkeit 105 km/h.

Bei einem Preis ab 111 650 Euro netto halten sich die Anschaffungskosten für ein so vielseitiges Flugzeug im Rahmen dessen, was sich viele Vereine noch leisten können. Gerd-Peter Kuhn formuliert es verkäuferisch: »Sie kriegen für ihr Geld viel gutes Flugzeug.« ■