



Seit 1997 wird der EuroStar von der Firma Evezor gefertigt. Das Erfolgsmodell aus Tschechien wurde bisher über 800 mal als UL und LSA aus den Werkshallen von Kunovice gerollt. Es ist ein klassischer Metalltieflieger mit Rechteckflügeln, bestückt mit Rotax-Triebwerken. Mit dem neuen EuroStar SL ist nun die bislang umfassendste Überarbeitung des Erfolgsmodells auf den Markt gekommen – ein echt neues Flugzeug, weit mehr als einfach nur Modellpflege.





Ausgestattet mit vielen Neuerungen erscheint der EuroStar SL auf dem Markt: Das dynamischere Aussehen verdankt er einer neuen Cockpithaube, einer neugestalteten Motorverkleidung aber auch einem abgeänderten Höhen- und Seitenleitwerk (großes Foto, links und oben). **Vergrößert wurde auch das Armaturenbrett,** um die Instrumente überschaubarer anordnen zu können (linke Seite, unten). **Peter Kuhn vom Flugsportzentrum Bautzen** und Deutschlandimporteur der Evekto-Modelle freut sich über den Neuzugang, und demonstrierte auf der ILA ausführlich, was das Baby kann.



Die Gründung der Firma Evekto geht zurück ins Jahr 1991. Die Entwicklung des EV 97 Team EuroStar begann fünf Jahre später. Der Tiefdecker basierte auf dem P 220 UL Koala dessen Produktion Ende 1999 eingestellt wurde. Der EuroStar wurde zwar seit 1996 laufend in vielen Details verbessert, jedoch in seiner Urform belassen. Am 18. April dieses Jahres lud Peter Kuhn, deutscher Musterbetreuer des EuroStar, zur Präsentation des neuen SL ins Werk von Evekto nach Kunovice in Tschechien. Soviel gleich vorweg: EuroStar SL steht für ein praktisch neues Flugzeug und „SL“ steht für „sleek line“ was so viel bedeutet wie „glatte bzw. geglättete Linie“, aber auch „elegante, schnittige Linie“.

Die Besucher der Sun 'n Fun in Florida konnten schon anfangs April das amerikanische LSA-Pendant, den Sportstar SL bestaunen. Dieses Modell besitzt, um den amerikanischen Vorschriften gerecht zu werden, größere Flächen und damit konnten statt des 65 Liter Rumpftanks zwei Flächen-tanks mit insgesamt 118 Liter eingebaut werden.

EuroStar

Nicht viele UL-Hersteller können eine ebenbürtige Bilanz vorzeigen: im Schnitt mehr als 80 verkaufte EuroStars pro Jahr und das über einen Zeitraum von fast zehn Jahren in nahezu unveränderter Form. Durch die gutmütigen Flugeigenschaften ist der EuroStar als beliebtes Schulungs- und Vereinsflugzeug bestens bekannt und auf vielen Flugplätzen auf der ganzen Welt zu finden.

Im Zuge der Anpassungen an die LSA-Vorschriften mussten die Tschechen einige Detailveränderungen vornehmen, welche auch der europäischen UL-Version zugute kam. Die US-Regeln schreiben beispielsweise vor, dass die gedachte Linie von der Cowlingspitze zur Oberkante des Seitenleitwerks oberhalb der Kabine verlaufen muss, um im Falle eines Überschlages die Insassen zu schützen. So wurde das Seitenleitwerk in der Höhe um 18 cm vergrößert und abgerundet, was auch einen dynamischeren Eindruck vermittelt. Als nächstes hat Evekto die Haube und den Rumpfrücken komplett neu gestaltet. Hier kam statt der bisherigen Haube mit Metallbügel eine Kanzel in CFK-Konstruktion zur Verwendung. Das Ende der

Haube geht nahtlos in den Rumpf über und endet erst kurz vor dem Seitenleitwerk. Weitere Neuerungen sind die neu gestaltet Cowling mit veränderten Lufteinlässen. Hier werden laut Hersteller die Kühlung des Motors und die Ansaugsysteme für Heizung, Luftfilter und Airbox verbessert.

Die Flugleistung des Tiefdeckers waren auch in der Urform respektabel und beförderte Pilot und Passagier mit einer Reisegeschwindigkeit von 190 km/h von A nach B. An dieser Stelle hätte eine neue aerodynamisch günstigere Form sicher ein wenig mehr Tempo bringen können. Die Entwickler hatten aber mehr den Komfort, als eine höhere Reisegeschwindigkeit im Auge. So vergrößerten sie den Schulterbereich auf stattliche 118 cm. Was im Cockpit zudem angenehm auffällt, sind die seitlichen Armauflagen, wie man sie aus dem Automobilbau kennt.

Rundum entstanden passgenaue Übergänge beispielsweise von der Haube zum Rumpf. Diese ist mit einer Verriegelung bestückt, die nicht nur funktionell sondern auch noch schön ist. Auffällig ist übrigens bei allen Verschlüssen und Schaltern die Liebe zum Detail. Die Gurtabdeckung für das Rettungssystem, welche bislang außen am Rumpf entlang verlief, gehört dank Sleek Line nun auch der Vergangenheit an.

Ebenfalls sollte erwähnt werden, was man am wenigsten sieht, nämlich die Pedalerie mit den Fußspitzenbremsen. Die Echo-Umsteiger wird es freuen, die Pedalen haben eine Verstellvorrichtung, die zwar ein Hinunterbücken nicht vermeiden, aber mit einer Hand leicht in drei Stufen einrasten lässt. Ich habe mit 180 cm Körpergröße die dritte Raste gewählt und erlebe, dass nicht nur im Beinraum, sondern auch im Kopfbereich reichlich Platz ist. Apropos reichlich Platz: Dies bietet das Gepäckfach im Überfluss. UL-bedingt zwar nur mit 15 kg zu beladen, kann man dort aber auch voluminöse Sachen unterbringen, wie Zelt und Schlafsack.

Cockpit

Das Cockpit unserer Testmaschine D-MKKD ist mit einem Dynon D180 (EFIS kombiniert mit EMS) sowie Funk und Transponder von Filser und dem Flymap L ausgestattet. Ein analoger Fahrt- und Höhenmesser sowie der obligatorische Schnapskompass befinden sich als Back-up im aufge-

»Test Dreiaxser / LSA«

räumten Panel. Selten gesehen aber wirklich praktisch ist das Handschuhfach auf der Copilotenseite. Hier finden Bordbuch, Fliegertaschenkalendar, AIP und diverse ICAO Karten ihren Platz.

Auf der Pilotenseite ganz links befinden sich drei kleine Züge an filigranen Hebeln: Lüftung, Heizung sowie Vergaservorwärmung. Das Design hat Klasse, lediglich bei der Vergaservorwärmung wünscht sich der eine oder andere vielleicht eine etwas griffigere Bedienung.

Heizung

Normalerweise wird dieses Detail nicht erwähnt, weil es bei vielen UL-traleichten entweder nicht vorhanden ist oder nur mäßig funktioniert. Hier jedoch hat sich der Hersteller viele Gedanken gemacht und ein System entwickelt, welches eine vernünftige Leistung hat. Neben den Auslassdüsen befinden sich im vorderen Scheibenrahmen, ähnlich wie im PKW, eine Scheibenbelüftung, die ein Beschlagen der Scheibe verhindert und insgesamt eine optimale Luftumwälzung gewährleistet.

Einstieg

Wo langt man hin? Wo kann man draufsteigen? Bei Tiefdeckern ist der Einstieg naturgemäß schwieriger als bei Schulterdeckern. Auch hier haben sich die Konstrukteure Gedanken gemacht. Auf der Paneloberseite befindet sich für Pilot und Co je eine Griffmulde, hinter den Sitzen schützt eine Alustange vor Beschädigung und erleichtert den Einstieg. Ein Detail, das aus der Erfahrung und vielen kaputten Rückenlehnen entstanden ist.

Flug

Die bereits erwähnten Fußspitzenbremsen sind einfach zu handhaben und dank Hydraulik sehr wirkungsvoll. Das Rollen ist leichtgängig und die Sicht auf die Rollwege und Piste hervorragend. Wir stehen am Rollhalt und rasten mit Hilfe eines in der Mitte befindlichen mechanischen Hebels die Klappen auf 15 Grad. An dieser Stelle sei erwähnt, dass der EuroStar über Spreizklappen verfügt, der Klappenbereich geht bis 120 km/h.

Vollgas und nach zirka 150 Meter sind wir in der Luft. Die weit nach unten gezogene Verglasung der Haube bietet für einen Tiefdecker sehr gute Erdsicht. Die hervorragende Rundumsicht ist ebenfalls erwähnenswert. Wann sieht man schon das Seitenleitwerk des eigenen Flugzeuges?

Unsere Delta Kilo Delta ist mit einem mechanisch verstellbaren Varia 1700/2/R Dreiblatt Propeller von Woodcomp und einer optionalen Höhen- und Seitenrundertrimmung ausgestattet, welche über den Stick bedient wird. Bei einer Außentemperatur von 12° Celsius in 2000 Fuß messen wir

im Steigflug 1200 Fuß/min. Ein Wert, der sich mit zwei Personen mit je ca. 80 kg und knapp 30 Liter Mogas sehen lassen kann. Im Horizontalflug erreichen wir mit dem 912 S bei 4650 U/min und 24 in. HG Ladedruck knapp über 200 km/h. Die Vmax von 225 km/h erreichen wir mit 5300 U/min und 25 in. HG. Die reinen Leistungsdaten haben sich laut Peter Kuhn gegenüber dem alten EuroStar nicht wesentlich verändert, der Komfort aber in jedem Fall. Das Mehr an Cockpitbreite macht sich im Flug deutlich bemerkbar. Ebenfalls sehr angenehm zeigen sich die Höhen- und Seitenrundertrimmung. Einmal eingestellt ersetzen sie fast den im UL ohnehin verbotenen Autopiloten.

Der neue EuroStar glänzt durch eine enorme Längsstabilität, die Ruder reagieren dank Gestänge sehr direkt. Extreme Schräglagen sind ebenso unkritisch wie Stalls. Ohne Klappen kündigt sich bei 75 km/h ein leichtes Schütteln an. Das Seitenruder muss dabei kaum betätigt werden, auch mit 30 Grad Klappen kann ich kein Abkippen feststellen; unsere angezeigte Geschwindigkeit liegt im Stallbereich unter 60 km/h. Dank der Spreizklappen hat man im Anflug nur eine geringe Änderung um die Querachse, die Landung erfolgt ohne Probleme.

Die momentan viel diskutierte Frage, wie schwer die SL nun wirklich sei, beantwortete Peter Kuhn mit 310 kg. In diesem Leergewicht finden sich jedoch all die neuen Details, die volle Ausstattung mit EFIS, Transponder, GPS, Strobelychts, Positions- und Landelichter, Verstellprop sowie Radverkleidungen und nicht zuletzt eine Metallic Lackierung. Lässt man ein paar den nicht unbedingt UL-typischen Ausstattungsdetails weg, kommt man sicher unter die magische 300 kg-Grenze.

Fazit

Der neue EuroStar hat mit dem SL sein braves Biedermann Image endgültig verloren und braucht sich auch optisch vor der Konkurrenz nicht zu verstecken. Fliegerisch war dies sowieso nie ein Thema. Mit dem neuen Look, dem Mehr an Komfort und der guten Eignung als Vereins- und Schulungsflugzeug wird sich das UL in die Herzen der Piloten, Vereinsvorstände und Schulleiter fliegen. Gute Verarbeitung und die Liebe zum Detail zeichnet dieses UL aus. Die ergänzende Musterzulassung ist in Arbeit und wird in dem Zeitraum erwartet, während dieses Magazin gedruckt wird. Den großen Auftritt hatte das Ganzmetallflugzeug auf der ILA in Berlin (27. Mai bis 1. Juni). Viele werden im SL das UL aus den 90er Jahren nicht wieder erkennen können, denn was die Entwickler in Tschechien geleistet haben, ist in der Tat mehr als nur eine Modellpflege.

Robby Bayerl «

Spaltklappen können bis 120 km/h ausgefahren werden (unten). **LED Positions- und Landelichter** zeigen bei dem SL-Modell den Weg (rechts, oben)

Auch die Seitenrunderpedale wurden von dem Erneuerungsprozess nicht verschont: sie haben jetzt ein ergonomischeres Design und zusätzlich eine rutschfeste Beschichtung (rechts, unten).



» Test Dreiachser / LSA »

Technische Daten & Infos

» Name, Kategorie, Preis

Name:	EuroStar SL - 80 PS
Kategorie:	UL-Dreiaxser, Hochdecker
Preis	69.401,00 Euro (EuroStar SL Basis) mit 912 UL (80 PS), Funkgerät, Transponder, Heizung, Kompass, Junkers Lightspeed Rettungsgerät.

» Struktur, Bauart, Dimensionen

Spannweite	8,10 m
Länge	5,98 m
Höhe	2,34 m
Flügelfläche	9,84 m ²
Kabinenbreite	1,18 m
Leermasse	298 kg (302 kg*) incl. Rettungssystem, Standardausrüstung
Belastung	+4 g / -2 g, höchstzulässig, getestet auf +6 g / -3 g
Kap. Gepäckfach	15 kg
Max. Abfluggewicht	472,5 kg

» Triebwerk

Motor	Rotax 912 UL
Tank	65 l

» Flugleistungen

Vne	270 km/h
V _{reise}	215 km/h (230 km/h*)
V _a	165 km/h
V _{min} / V _s	65 km/h
Startstrecke	280 m (190 m*) über 15 m Hindernis
Steigleistung	4,5 m/s (7,0 m/s*)
Reisegeschw.	160 - 180 km/h (190 - 210 km/h*)
Spritverbrauch	ca. 11 l/h (ca. 14 l/h*)
Reichweite	ca. 750 km (ca. 690 km*)

* = abweichende Werte mit dem 100 PS Rotax 912 ULS

» Hersteller

Evektor
www.evektor.cz

» Musterbetreuer

Flugsportzentrum Bautzen GmbH & Co. KG
Dr. Peter Kuhn
Am Fuchsberg 7
02736 Oppach
Telefon: +49 (0) 35 872 / 35 98 78
Telefax: +49 (0) 35 872 / 33 067
eMail: info@flugsportzentrum-bautzen.de
Internet: www.flugsportzentrum-bautzen.de

ANZEIGEN



Password vergessen? Kein Problem!
www.parawing.de

PARAWING
Versicherungsservice
Telefon 07 11/73 27 79

Schnell, preiswert und sicher zur Tragschrauber-Lizenz

Durch eine Ausbildung in der Flugschule Drive&Fly Luftfahrt GmbH
Intensivkurs: Theorie + 15 Std. prakt. Ausbildung für nur 2.400 Euro plus Landgeb.
Infos: Drive & Fly Luftfahrt GmbH, Flugplatz Trier-Föhren (EDRT)
54343 Föhren, Tel.: 06502-980787 Fax:06502-980789 www.drive-and-fly.de

www.flymap.net

ULTRA-MOVER
Rangierhilfe für UL s bis 600kg, Stk. 110,- €
Echte Eine-Person-Bedienung

www.Becker-Technik.de Tel.: 05507-3127

MTOW 472,5 kg
F-Schlepp bis 720 kg

TL 96 *Sting*
...vision meets reality

Martin Wezel
Flugzeugtechnik
Erlenbachstr. 38 · 72768 Reutlingen
Tel. +49 (71 21) 6 84 08
Fax +49 (71 21) 67 72 38
www.wezel-flugzeugtechnik.de

„SPEEDY“-MOUSE
GFK-Rumpf, Rotax 12 S,
Holzfläch. - Holme, 3-Bl-
Carbon, Spinner, getönte
Haube, Antenne, Strobe, V2A
Auspuff, Heizg., Rettung,
komplett notwend. Instrument

Vergleichen Sie! „472,50 KG“

Tel.: 0531-89 35 35
www.ultraeicht-flugtechnik.de

EIN Standard - EIN Preis
Berichte Aerokurier 8/02
Fliegermagazin 12/02

Komplett nur 49.950 Euro
incl. 16% MwSt. = 7265 Euro