

Pilot Report: Evektor SportStar RTC

Solides Spaßgerät

Nach einigen Jahren Abwesenheit vom deutschen Markt meldet sich Evektor zurück. Mit der SportStar bringen die Tschechen einen Tiefdecker mit Tradition in die Echo-Klasse. Der Allrounder versucht den Spagat zwischen Spaß, Sport und Bezahlbarkeit

TEXT DIRK M. OBERLÄNDER FOTOS BASTIAN PRIEGNITZ

Klassischer Flugzeugbau Der zweisitzige Tiefdecker besteht zum Großteil aus genieteten Alu-Blechen. Für Vortrieb sorgen Rotax-Motoren mit 100 PS



Schön wendig Der SportStar ist mit unter neun Metern Spannweite recht schmal und beim Rollen ziemlich agil



Bequemer Einstieg Die Haube öffnet weit, im 1,18 Meter breiten Cockpit empfangen die Crew gut gepolsterte Sitze



Übersichtlich gemacht Alle Schalter für Bedienung und Check des Rotax-Einspritzmotors liegen links neben dem Display



Gut ausgestattet Die Avionik ist von Garmin und umfasst zwei Glascockpits G3X Touch, ein G5-EFIS mit Pufferakku sowie Transponder und Nav-Com-Einheit



Klar gegliedert In der Mitte der Gashebel, darüber der Tankwahlschalter, in der Konsole Heizung und Lüftung sowie der Auslöser fürs Rettungsgerät

Manchmal braucht es buddhistische Geduld, um ans Ziel zu kommen. Das sich in diesem Fall am Flugplatz Kamenz (EDCM) nahe Dresden befindet. Bereits zwei Termine zum Probefliegen und für Air-to-air-Aufnahmen scheiterten am Wetter. Doch aller guten Dinge sind drei. Bei CAVOK-Bedingungen will der Autor dieser Zeilen mit dem UL von Finow bei Berlin anreisen. Doch ein fieses NOTAM groundet den Piloten. Der Platz ist wegen Schäden an der Piste geschlossen. Plan B ist die Deutsche Bahn. Bereits auf dem Weg zum Bahnhof signalisiert die großspurig als DB Navigator benannte App über 60 Minuten Verspätung – Probleme mit dem Bahnfunk. Das Infrastruktur-Trauerspiel endet mit einer Mitfahrgelegenheit beim Fotografen. Das spannende Fachsimpeln und pünktliche Ankunft entschädigen für den ausgefallenen Flug.

In Kamenz betreibt der im positiven Sinne umtriebige Dr. Peter Kuhn sein Flugsportzentrum Bautzen, das UL-Flugschule, Werkstatt und Flugzeughandel kombiniert. Daneben gilt er als Spezialist für Musterzulassungen. Bereits 14 verschiedenen Flugzeugen hat er zur Zulassung in Deutschland verholfen. Seine besondere Leidenschaft gilt den Metalltieflackern von Evektor im nahen Tschechien. Seit über 20 Jahren handelt er mit Luftfahrzeugen aus Kunovice. In den vergangenen vier Jahren hat sich der Hersteller überwiegend auf den US-Markt und Übersee konzentriert.

Dorthin ging fast die gesamte Jahresproduktion der Muster SportStar und Harmony, die beide in der

Rückkehr vom US-Markt: Evektor konzentriert sich wieder auf Europa

amerikanischen LSA-Klasse mit 600 Kilogramm MTOM zugelassen worden. Während der SportStar seit 2012 auch eine EASA-Zulassung hat, wird die Harmony in Deutschland als Ultraleichtflugzeug vermarktet. Bedingt durch die aktuelle Zollpolitik rückt nun der europäische Markt wieder in den Fokus. Dafür hat Dr. Peter Kuhn hart gekämpft. Für beide Muster ist er Generalvertreter, bei der Harmony zugleich UL-Musterbetreuer. Der SportStar hat eine Zulassung als VFR-Motorflugzeug in der Echo-Klasse. Bei entsprechender Ausstattung ist auch VFR-Nachtflug möglich. Das Profil des Tiefdeckers ist auf konsequenten Alltagsnutzen ausgelegt: PPL-Schulung und Reisen im mittleren Geschwindigkeitsbereich. Der Zweisitzer ist mit dem Rotax 912 als Vergaser- und Einspritzversion lieferbar – bei beiden Varianten liegt die Startleistung bei 100 PS.

Budgetfreundlich kalkuliert

Beginnen wir zur Abwechslung einmal mit dem Preis. Der SportStar wird zur Markteinführung für →



Schnittige Linie Der Tiefdecker mit Winglets wirkt gefällig, in der NVFR-Version sind natürlich Positionsleuchten vorhanden



Rollt ruhig Das lenkbare Bugrad und kräftige Bremsen erleichtern das Handling auf dem Taxiway



Gut integriert Die Crew sitzt wie in einem Sportcoupé, das Cockpit ist aufgeräumt. Über den weiten Verstellbereich der Pedale freuen sich Piloten aller Größen

Gut abgestimmt Quer-, Seiten- und Höhenruder sind agil, aber nicht hyperaktiv. Ein guter Kompromiss für Schulung und Spaß mit größeren Querneigungen



Klappe zu Die Haubenverriegelung erfolgt mit einem Zentralverschluss. Das Geräuschniveau im Reiseflug ist auch mit passiven Headsets niedrig



207180 Euro netto in der VFR-Version beziehungsweise für 225680 Euro netto für die Nachtflug-Variante mit NVFR-Zulassung angeboten. In beiden Fällen ist der Rotax 912 ULS, also der Vergasermotor an Bord. Dabei ist die Avionik-Ausstattung modern und umfangreich: Zwei Glascockpits G3X Touch von Garmin mit zehn Zoll großen Touchscreens dominieren das Cockpit. Als Backup-Instrument steht ein Garmin G5 mit Pufferakku bereit. Auch Transponder und Nav-Com-Einheit stammen vom US-Hersteller.

Im Preis enthalten sind außerdem ein ELT-Notsender sowie elektrische Klappen und elektrische Trimmung. Am angelenkten Fahrwerk finden sich Felgen und Bremsen des französischen Herstellers Beringer. Das mutmaßlich populärste Extra dürfte das Gesamtrettungssystem von Junkers sein, das für 6895 Euro netto in der Preisliste steht. Für das Upgrade auf den Einspritzmotor 912 iSc werden 13500 Euro netto fällig. Für Flugschulen und vielfliegende Vereine dürfte sich die Investition lohnen. Denn neben dem Verbrauchsvorteil von zwei bis drei Litern pro Flugstunde entfällt auch die Wartung der Doppelvergaser. Dafür ist beim 912 iSc mehr Elektronik und zwei Generatoren an Bord, die der Wartungsbetrieb im Blick behalten muss. Je nach Halter- oder Vereinsstruktur kann die Entscheidung klar für eins der beiden Rotax-Triebwerke ausfallen.

Klassischer Flugzeugbau

Inzwischen ist Testpilot Milan Sochor aus Kunovice in Kamenz gelandet. Mit einer kleinen Überraschung.

Statt der angekündigten Version mit Vergaser-Motor steckt nun doch der 912 iSc mit Einspritzung unter der Cowling. So erklären sich auch die Messsonden und ordentlich abgeklebten Kabel an Rumpf und Flächen sowie die Experimental-Beschriftung am Rumpf. Denn es werden letzte Messwerte für die ergänzende Musterzulassung gesammelt. Ich begeben mich zu einem ersten Walk-around um den 8,65 Meter breiten Tiefdecker.

Evektor setzt auf klassischen Flugzeugbau. Die Aluminiumbleche werden vernietet und an den Auflageflächen verklebt. Das soll den Korrosionsschutz deutlich verbessern. Alle tragenden Bauteile bestehen aus Aluminium. Aerodynamische Formteile wie Cowling, die Winglets

Die SportStar will es im positiven Sinne Vielen recht machen

an den Flächen, der Rumpfrücken und die Radkappen bestehen aus GFK. Die Landeklappen sind als Spaltklappen ausgelegt und so im eingefahrenen Zustand unsichtbar. Wird die elektrische Betätigung bedient, fahren die Flaps nach unten aus. Der Wahlschalter legt drei Positionen mit 15, 30 und 50 Grad Ausfahrwinkel fest. Beim Start ist Position eins Standard, bei der Landung im Endanflug Position zwei. Der SportStar wirkt auf den ersten Blick zierlich. Was außerdem auffällt, ist die großzügige Verglasung. Im Rumpf hinter den Sitzen sehe ich eine geräumige Gepäckablage. Im Demonstrator ist hier noch Messequipment verbaut. Laut Pilotenhandbuch dürfen bis zu 25 Kilogramm Gewicht mitreisen. Wenn wir schon bei Weight & Balance sind, werfen wir noch einen Blick auf die beiden Flächentanks. Diese nehmen jeweils 60 Liter Treibstoff auf. Womit wir naturgemäß bei den Stichworten Leermasse und MTOM angelangt sind. Die Leermasse liegt je nach Motorisierung und Ausstattung zwischen 359 bis 371 Kilogramm. Die maximale Abflugmasse bei 600 Kilogramm.

Ab in die Thermik

Jetzt bin ich natürlich gespannt, wie sich der Metalltiefdecker in der Luft anfühlt. Leider sind die Wetterbedingungen zum Nachfliegen der Handbuchwerte wenig geeignet. Die Temperatur liegt bei fast 32 Grad und es weht ein seichter Wind mit drei Knoten aus nord-westlicher Richtung. Zudem kündigt sich bereits am Boden Thermik aufziehende Cumulus-Bewölkung an. So können die abgelesenen Werte im Glascockpit nur einen eher groben Richtwert liefern. Wir rollen auf die Piste 03 und steigen bei Vollgas mit rund 650 Fuß pro Minute. Unser Flug führt uns nordöstlich vom Platz. Das Wetter ist thermisch und leicht bockig. Doch die SportStar erweist sich als gutmütig-stabil liegendes Fluggerät. Quer- und Höhenruder sprechen direkt und linear an. Mittels leichtem Seitenrudereinsatz lassen sich auch Kurven mit großer Querneigung einfach und sauber fliegen. Dabei fällt mir die schnelle Rollrate auf. Von 60 Grad links auf 60 Grad rechts Querneigung zähle ich knapp sieben Sekunden. Das Flugverhalten ist agil, aber nicht übertrieben nervös. Der Tiefdecker vermittelt schnell ein Gefühl von beruhigender Berechenbarkeit.

Bei unserer Airwork schaut mein Begleiter immer wieder auf die Motorparameter, die sich trotz der Hitze und häufiger Leistungsänderungen stabil »im →



Schön berechenbar
Beim Stall-Verhalten
gibt sich der Tiefdecker
als Musterknabe – das
elektronische Horn
warnt sehr früh



Auch ohne Handbuch auffindbar Alle Bedienelemente sind
logisch angeordnet und fassen sich wertig an

Projekt Avatar

Evektor plant, einen digitalen Zwilling der SportStar anzubieten. Die dazu nötige Messtechnik ist in der Vorführmaschine bereits installiert. Das System erlaubt die Überwachung des Luftfahrzeugs über die gesamte Lebensdauer und kann sowohl im Flugtraining zur Analyse von (Solo-)Flügen als auch bei Wartung und Instandhaltung eingesetzt werden. Dabei werden die gemessenen Daten drahtlos und in Echtzeit über das Internet auf eine Avatar-Plattform übertragen und können von dort auch exportiert werden.

Der Tiefdecker taugt zum Vereinsmeier



Gute Kombination Der am Boden verstellbare Dreiblatt-Propeller von DUC
harmoniert gut mit dem 100 PS starken Rotax 912 iSc Einspritzmotor

grünen Bereich« bleiben. Trotz der Thermikschüttelei wollen wir den Punkt Stallverhalten nicht auslassen. Beim Abkippen ohne Klappen warnt bei rund 42 KIAS das Garmin lautstark. Die SportStar lässt sich mittels Seitenruder recht einfach im Gradeausflug halten, bis bei gut 38 Knoten eine Art leichter Sackflug einsetzt. Die gleiche Reaktion erfolgt mit Klappen auf Stufe 2 in Landekonfiguration. Hier ertönt die Stallwarnung bei 40 KIAS, während das Abkippen sich bei etwa 36 KIAS einstellt. Bei beiden Überziehversuchen steht das Gas im Leerlauf. Mit Pitch & Power lässt sich die Zweisitzer stressfrei wieder in Normalfluglage bringen. Das Verhalten im Power-on-Stall ist ebenso berechenbar.

Natürlich möchte ich auch noch die Reisefluggeschwindigkeit erfliegen, auch wenn Thermik und Temperatur nicht ISA-konform sind. In der typischen Reisekonfiguration bei 5000 rpm, was rund 75 Prozent der Leistung entspricht, lese ich 90 Knoten KIAS ab – wobei wir eine minimale Seitenwindkomponente haben. Der Spritdurchfluss liegt bei 15 Litern pro Stunde. Der Wert entspricht fast exakt der Handbuchangabe von 92 KIAS.

Zeit, ein wenig über Cockpit und Sitzkomfort zu schreiben. Die Sitze sind gut gepolstert und bieten auch für langbeinige Pilotinnen und Piloten genug Schenkelauflege. Die Seitenruderpedale sind weit verstellbar. Dank der großzügigen Verglasung und des recht niedrigen Instrumentenbretts ist die Sicht nach außen gut. Im Cockpit liegen alle Schalter und Sicherungen dort, wo man sie als Pilot instinktiv erwartet. Die elektrische Trimmung lässt sich bequem am Knüppel steuern. Die Schulterbreite ist mit rund 1,18 Meter klassentypisch. Wir machen uns auf zur Landung. Hier verhält sich der Tiefdecker unkompliziert. Die Klappen helfen effektiv beim Geschwindigkeitsabbau. Wir fliegen mit 65 KIAS und Klappenstufe eins an. Im Final reduzieren wir bei Klappenstufe 2 auf 60 KIAS, das Flaren ist einfach. Bei rund 45 KIAS setzt das Fahrwerk sanft auf. Die Bedienung der Beringer-Bremsen erfolgt über Fußspitzenbremsen. Das lenkbare Bugrad erleichtert das Rollen.

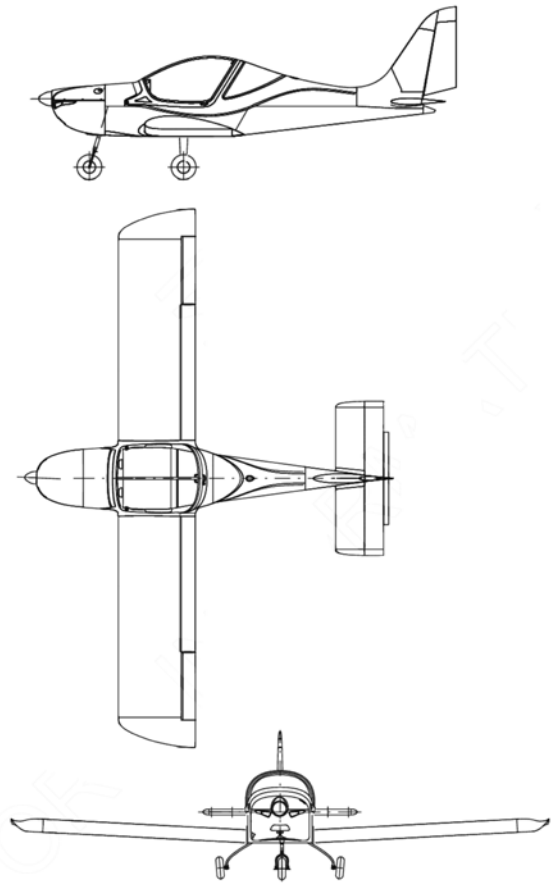
Gutmütig aber nicht spaßfrei

Mein Eindruck ist positiv. Die Evektor SportStar ist wendig und gutmütig. Wobei die Ruderabstimmung Anfänger nicht mit Hyper-Agilität überfordert und routinierte Pilotinnen und Piloten das Flugzeug trotzdem zackig ums Eck bewegen können. Die moderne Avionik ermöglicht Vereinen und Flugschulen eine zeitgemäße Ausbildung. Das Cockpit-Layout wirkt sinnvoll. Die Reisegeschwindigkeit ist klassentypisch. Das Preis-Leistungs-Verhältnis erscheint ziemlich attraktiv. In ihrem Segment konkurriert die SportStar mit etablierten Größen wie BRM Aero Bristell B23 oder Tecnam P2008. Den Vergleich muss das sympathische Muster aus Tschechien sicher nicht scheuen.



EVEKTOR

Die Firma wurde 1991 als Konstruktionsbüro und Zulieferer für die Flugzeugindustrie von den Ingenieuren Josef Vávra und Jaroslav Růžicka sowie dem Juristen Dr. Libor Duchtík gegründet. 1996 kaufte Evektor den Flugzeughersteller Aerotechnik und stieg selbst in die Produktion von Kolbenflugzeugen ein.



Technische Daten ↓

Evektor SportStar RTC	
Spannweite	8,67 Meter
Flügelfläche	10,6 m²
Länge	5,98 m
Höhe	2,48 m
Leermasse	ab 368 kg
MTOM	600 kg
Tankinhalt	2 x 60 l
Motor / Leistung	Rotax 912 iSc / 100 PS
Propeller	DUC Drei-Blatt, fest
Verbrauch 75 %, 5000 Fuß	ca. 15 l/h
V 75 %, 5000 Fuß	92 KIAS
V NE	146 KIAS
V NO	115 KIAS
V S	42 KIAS
V SO	39 KIAS
V Y	65 KIAS
V X	49 KIAS
Max. Steigrate	872 fpm
Start Rollstrecke@ISA, MSL	207 m
Land Rollstrecke@ISA, MSL	169 m
Importeur	FSZ Bautzen, Zum Tower 3, 01917 Kamenz
Internet	www.fsz-bautzen.de