



Testbericht

Modell:	Eurofighter 2000
Hersteller:	Carson Modellsport
Spannweite:	650 mm
Länge:	950 mm
Gewicht leer:	550 g
Gewicht flugfertig:	737 g
Impeller:	2 * 56mm (Hyperflow)
Material	EPP
Baukasten	ARF
Lieferumfang	Modell, 2 Servos, 2 Impeller, 2 Brushless Motore, 2 Brushless-Regler 18A
Stand Schub:	700g bei 11Volt 32 Ampere 32.000 U/ min



Erster Eindruck:

Das ist schon ein mächtig großer Karton, in dem das Modell geliefert wird, stolze 100cm*68cm*15cm misst die Verpackung. Nach dem Öffnen findet man ein wirkliches Fast-Fertig-Modell vor. Das Modell selbst ist im Karton mit Abstandhaltern transportsicher befestigt, die fertig verklebte Kabinenhaube, das Seitenleitwerk und die Anleitung sind in Kunststoffbeuteln im Karton mit Klebestreifen fixiert.



Wo sind die Kleinteile?

Der sonst übliche Beutel mit Kleinteilen fehlt, kein Wunder sind sie doch bei diesem Modell samt und sonders bereits eingebaut. Das gilt für die Servos mit Gabelköpfen und Gestängen ebenso wie für die Impeller mit Motoren, Reglern, Kabeln und Steckern, selbst der Magnetverschluss der Kabinenhaube ist an Ort und Stelle.

Was bleibt zu tun?

Das Seitenleitwerk ist mit einem doppelseitigen Klebeband versehen, dessen Schutzfolie abgezogen wird, bevor es in den Rumpf geklebt wird. Aufgrund der Aussparung im Rumpf geht das nur rechteckig und lässt keinerlei Spielraum für Fehler zu.



Ein Empfänger muss angeschlossen und eingebaut und seine Antenne verlegt werden. Benötigt wird ein Empfänger mit (mindestens) 3 Kanälen (2 Querruderservos und 1 Regleranschluß).



Der Sender muss in der Lage sein, mittels Mischer die Querruder- und Höhenrudefunktion zu mischen (häufig Deltamischer genannt). Sehr hilfreich ist es, wenn im Sender 30% Expo auf die Steuerfunktionen einstellbar sind, damit um die Neutrallage herum die Steuerwege gering sind und nach außen exponential grösser werden.



Der Antriebsakku

Ein 3-zelliger Lipo-Akku mit 2000 bis 2500 mAh und passendem Anschluss (3,5mm Goldstecker für Plus und Goldbuchse für minus) ist für den Antrieb einzubauen. Es empfiehlt sich, an der Belastbarkeit des Akkus nicht zu sparen. Die beiden Impeller ziehen bei 11 Volt gut 32 Ampere Strom. Die sollte der eingesetzte Akku auch tatsächlich dauerhaft und nicht nur nach seinem Etikett liefern können. Ein probeweise eingesetzter „2100mAh 16C Lipo“, der das eigentlich leisten sollte, brach gleich auf 10 Volt in seiner Spannung ein, was den Verlust von rund 70 Watt Antriebsleistung zur Folge hatte, die dann beim Start fehlten. Zum Test eingesetzt wurde ein 3S1P Lipo 2000 mAh mit 30C Belastbarkeit.

Gleichzeitig wird mit dem Akku der Schwerpunkt eingestellt. Hier wäre es schön, wenn seitens des Herstellers bereits Markierungen unter dem Rumpf vorhanden wären. Die ausführliche Bauanleitung in einwandfreiem Deutsch hilft aber sofort weiter: 230mm ab Vorderkante Triebwerkseinlauf nach hinten gemessen ist angegeben. Außer dem Akku wird noch eine Befestigung benötigt. Benutzt wurde hier selbstklebendes Klettband. Damit ist man in der Lage, die Akkuposition im Modell noch zu verändern, was später auch nötig wurde.

Rudereinstellungen:

Die vorbildliche Bauanleitung empfiehlt Ruderklappen auf neutral, maximal 15mm Ausschlag und den Schwerpunkt auf 230mm einzustellen.

Testflüge haben ergeben, dass das Modell deutlich besser fliegt und steuerbar ist, wenn die Ruderklappen um 2mm hoch gestellt (statt neutral) und auf 10-12mm Weg begrenzt werden, dazu 30% Expo und der Schwerpunkt auf 220 bis 210mm vorverlegt wird.

Der Start:

Das Modell wird aus der Hand gestartet. Sinnvollerweise beim Erstflug von einem routinierten Starthelfer. Ein paar Schritte Anlauf zur Sicherheit und gerades Werfen, dann ist der Eurofighter impellertypisch in der Luft, .leichtes Durchsacken, gefühvolles Halten am Höhenrudef und dann gilt es Fahrt aufzunehmen und Höhe zu gewinnen um die Ruder leicht auszutrimmen.



Der Flug:

Die Steigleistung ist nach Fahrtaufnahme gut, die Rollrate recht hoch und die Fluggeschwindigkeit für den fortgeschrittenen Modellpiloten angemessen. Das Modell mag Vollgas bzw. Vollstrom und ist dabei problemlos beherrschbar, der Flugeindruck bei ‚Halbgas‘ passt irgendwie nicht zum Modell.



Wie bei jedem Impellermodell gilt es jettypisch weiträumig zu fliegen und dabei kommt der Eurofighter auch gut zur Geltung.



Die Landung:

Sehr angenehm ist das Landeverhalten. Das Modell lässt sich ohne Antrieb problemlos zur Landung steuern und zum Schluss stärker angestellt butterweich „ablegen“.



Der Eindruck:

Der Sound der beiden Impeller und das Flugbild heben sich angenehm von anderen -Modellen ab. Absolut vorbildlich ist die wirklich weitestgehende Vorfertigung des Modells und die ausführliche Betriebs-Anleitung. Das Material ist recht unempfindliches EPP, das im Notfall schnell wieder geklebt ist. Die beiden 56mm Impellereinheiten dürften Hyperflows sein, die auch andere Hersteller erfolgreich verwenden. Die Impeller laufen sauber, ohne nennenswerte Vibrationen mit den beiden brushless Innenläufern und ein Schub-/Gewichtsverhältnis von nahezu 1:1 ist für eine Serienmodell beachtlich.

Das Potential:

Carson wird demnächst ein Ausbauset zur Anlenkung der vorderen Canards anbieten. Damit wird die Wendigkeit des Modell sicher gesteigert. Die Impeller können noch deutlich in Ihrer Leistung gesteigert werden, wenn leistungsfähigere Motore verwendet werden. Die Hyperflows sind jedenfalls bei entsprechender Motorisierung bis zu 720g Schub je Impeller gut, dann allerdings an 4S und 32 Ampere (ebenfalls je Impeller).



Fazit:

Es handelt sich beim Carson Eurofighter um ein gut verarbeitetes ARF-Modell für den fortgeschrittenen Modellpiloten, der in die Impellerfliegerei bei geringem Bau- und Kostenaufwand einsteigen möchte.

Ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle an

Felix Neubauer für die Fotos und

Willem Persson als Starthelfer.