



Das Servobrett in Einzelteilen



Hochwertiges Zubehör, das man auch gerne verwendet

Charakter, Charme und

Intention von Simprop

Meine rechte Hand umklammert den Rumpf. Die Kraft der Flitsche ist enorm. Ich gebe den Intention zu seinem ersten Flug frei, das Gummiseil befördert den Segler hinaus in den Hangwind. Er steigt gut weg, zu gut. Man geht ja auf Nummer sicher. Ich habe ihn leicht auf „hoch“ getrimmt. Lieber nach oben weg steigen, statt sich in den Hang bohren. Ich korrigiere das Höhenruderauf „neutral“ und freue mich über den guten Durchzug des Intention. Jetzt ist die Gummi-Energie vollständig in Höhe umgesetzt, ich beginne zu steuern.





Diesen fertig konfektionierten Kabelsatz gibt's als Zubehör. Damit erspart man sich die lästige Löterei der Servokabel und der Kupplungen.



Das gelbe Design liegt bei der ARF-Ausführung fertig beschnitten bei. Das Aufbringen ist mühelos, benötigt aber etwas Zeit.

nd edle Gene



Jetzt gibt's auch einen Elektro-Rumpf für den Intention. Eine logische, praktische Ergänzung für diesen hervorragenden Allrounder.



E-Version

Im Februar wurde auf der Spielwarenmesse in Nürnberg die Elektroversion des Intention vorgestellt. Eine Elektrifizierung der Seglerversion ist durch die spezielle Rumpfform nämlich nicht möglich. Also wurde der Rumpf so verändert, dass er nun optimale Bedingungen für eine Elektrifizierung bietet. Wichtigste Maßnahme: Die Rumpfspitze wurde ganz vorne rund gestaltet, um einen leichten Spanteinbau zu gewährleisten. Unterhalb der Flächenaufnahme wurden zwei Stabilisatoren eingearbeitet, um auch eine noch bessere Griffigkeit des Rumpfes zu erreichen. Luftauslässe runden schließlich die Elektro-Features ab. Selbstverständlich sind die Flächenpassungen identisch mit der Segler-Version.



Servoeinbau á la Simprop: mit Powerstrips wird das Servo im Deckel befestigt. Es funktioniert, muss aber hin und wieder auf perfekten Sitz kontrolliert werden.

Wie alte Freunde

Und schon nach den ersten Kommandos und ersten Kurven stellt sich bei mir das Gefühl einer überraschenden Vertrautheit ein. Es ist, als würde ich den Intention schon seit ewigen Zeiten fliegen. Nichts ist mir fremd. Es ist, wie wenn man einen alten Freund wiedertrifft. Lange nicht gesehen und sofort wieder die gleiche Wellenlänge gespürt. Obwohl wir gerade erst ein paar Minuten in der Luft sind. Taste ich mich bei anderen Modellen über zahlreiche Flüge an Stärken und Schwächen heran, meine ich den Intention schon von der ersten Flugminute an zu kennen. Sein Charakter ist Vertrauen erweckend. Ich lenke ihn behände durch Kurven, kreise in der Thermik, steche ihn am Hang entlang und er folgt meinen Befehlen ohne zu zögern, weich und dynamisch.

Ausgereifte Kreuzung unterschiedlicher Erbanlagen

Seit dem ersten Flug hat sich daran nichts geändert. Ob wir uns noch vertrauter geworden sind? Der Intention hat im Laufe der zahlreichen Flüge, die nun hinter uns liegen, nur bestätigt, was ich vom ersten Augenblick

an gespürt habe: hier hat Simprop eine ausgereifte Kreuzung unterschiedlicher Erbanlagen zu einem neuen Modell vereint. Die Intention für den Intention kam von FMT-Autor Stefan Siemens. Als passionierter F3B-Pilot schwebte ihm ein Universal-Fluggerät vor, das in allen Alltagsbelangen hervorragende Flugleistungen aufweisen und gerade auch für den alltagstauglichen Geldbeutel erschwinglich sein sollte. Gemeinsam mit Chef-Entwickler Bernhard Schwermann ging es ans Werk. Alle Überlegungen zu einem neuen Alleskönner mit eigenem Charakter führten zu der Entscheidung, bereits vorhandene Komponenten in die Gestaltung des neuen Seglers einzubeziehen. Denn warum sollte man das Rad immer wieder von neuem erfinden, wenn sich im Simprop-Modellpark zahlreiche bereits mit dem FMT-Adler ausgezeichneten Modelle befinden? Und so bekam der Intention die Tragflächen des Big Excel spendiert. Um einen eigenen Charakter sowohl in der Optik als auch in den Flugleistungen zu erhalten, wurde ein völlig neuer Rumpf entwickelt, in den die spitze, dreieckige Nase der Sagitta Projekt Zwo integriert wurde.

Versteckte Qualitäten

Besonders auch um die versteckten Qualitäten bemühten sich die Macher. Die F-Schleppkupplung ist bereits in der Rumpfseitenwand integriert, einzige ein Bowdenzugröhrchen muss noch seinen Platz in die fertige Steckung finden, in dem der Stahldraht zum Ver- und Entriegeln geführt wird.

Für den Servoeinbau liegen gestanzte Holzteile bei. Zwei Halbspanten und ein geteiltes Servobrett lassen sich punktgenau an der vorgeschriebenen Position einbauen. Zusätzliche Holzstreifen dienen der optimalen Anpassung der Ausschnitte für die Servos. Beim Einbau sollte man sich strikt an die Anleitung halten. Die Zweiteilung des Servobrettes hat seinen Grund. Klebt man die Halbspanten und die beiden Bretthälften außerhalb des Rumpfes zusammen, wird diese ganze Einheit nicht in den Rumpf hineinpassen. Deshalb ist der Zusammenbau des Servobrettes im Rumpf ratsam, ganz so, wie es auch die Anleitung vorsieht.

Kohleverstärkungen links und rechts im Rumpf sorgen für enorme Festigkeit, die auch Stecklandungen widersteht, auch das Rumpfheck ist mit Kohleverstärkungen ausgestat-



Von hervorragender Qualität ist die Dekorfolie. Hauchdünn, reißfest und mit hoher Klebekraft. Und schön noch obendrein.



Der Intention lässt sich dank Antirutschnoppen am Rumpf hervorragend greifen und starten



Lastesel:
Intention mit Digi-Cam



Ein SCAN 9 DS ist meine Empfängerwahl für den Intention.
Sehr schön sieht man auch das fertig ausgebaute Servobrett.
Ganz links sitzt der Spannungsregler für den Lipo-Strom.



Jetzt noch programmieren, und dann geht's los.
Die Wölbklappen werden kompromisslos von oben angelenkt.
Das ist praktisch und spielfrei.

tet, die sich bis vor zur Tragflächenaufnahme im Rumpf ziehen. Als schwächster Punkt im Rumpf erwies sich die Tragflächenaufnahme. Durch den Rumpf führt ein Flächenverbinder, der sehr satt in seiner Rumpfführung sitzt. Bei ruppigen Landungen, wie es beim Hangfliegen üblich ist, werden Kräfte, die auf den Tragflügel einwirken, über den Flächenverbinder an den Rumpf weitergegeben, was bei meinem Intention-Rumpf inzwischen zu beidseitigen Rissbildungen an den Oberkanten der Führungslöcher geführt hat. Hier ist zwar eine ausreichende Materialdicke vorhanden, weshalb die Rissbildung unbedenklich ist; trotzdem stellt sich die Frage, weshalb keine schwimmende Tragflächenverbindung zur Anwendung kommt, um den Rumpf von Kräften, die in der Tragfläche auftreten, zu entlasten. Dieser Punkt ist aber wirklich das einzige kritikwürdige Kriterium bei einem ansonsten perfekt gemachten Modell.

Ich habe mich nicht geschaut, das Rumpflack aufzufräsen, um den versteckten Qualitäten des Intention auf die Spur zu kommen. Hier offenbart sich eine perfekte Verarbeitung – auch gerade in dem schwierigen Bereich der Seiten-

ruderflosse und der Höhenleitwerksauflage. Die beiden Rumpfhälften sind perfekt miteinander verklebt. Hier liegt das Augenmerk nicht auf Leichtbau, sondern auf Stabilität, ohne zuviel des Guten zu tun. Auch perfekt eingearbeitete Kohle-Verstärkungen werden offensichtlich und nach dieser Begutachtung wundert es mich nun nicht mehr, dass das Bohren der Führungslöcher für die Seitenrudieranlenkung schwarzes Bohrmehl zutage förderte. In diesem kritischen Rumpfbereich wurde ausgiebig Kohle zur Verstärkung eingebracht.

Tricksen mussten die Konstrukteure bei der Seitenrudieranlenkung. Da das Höhenleitwerk oberhalb der Rumpfachse sitzt und sich darüber das Seitenruder befindet, ist seine Anlenkung ausschließlich über Seilzug möglich, denn dieser muss vom Ruderhorn in engen Radien hinunter in die Rumpfröhre geführt werden. Mit Seilzug funktioniert diese Anlenkung aber perfekt.

Und das Höhenleitwerk ist schraubbar. Eine tadellose Lösung, um den Transport zu erleichtern. Nach dem Einbau der Gewindehülse ins HLW kann dieses auch schon auf den Rumpf geschraubt werden. Damit die

Schraube sich nicht in den Tiefen des Rumpfes verliert, wurde werkseitig ein Metallröhrchen in den Rumpf eingebaut, das der Schraube Führung und Position gibt. Das Festschrauben ist somit ein Klacks. Bringt man das Ruderhorn des HLW an, ist darauf zu achten, dass dieses nicht gerade, sondern entsprechend der Anleitung etwas schräg eingebaut werden muss, da der HLW-Bowdenzug nicht mittig, sondern seitlich am Führungsröhrchen der HLW-Schraube vorbei geführt wird. Wer also aufmerksam die knackig komprimierte aber perfekt informative Anleitung studiert, wird keine Bausünden begehen.

Servos unten und oben

Bei den Tragflächen fackelt Simprop nicht lange. Die Querruderservos werden von unten, die Wölbklappenservos von oben eingebaut. Basta! Das macht uns das Leben leichter, denn wir müssen uns mit der Anlenkung nicht diagonal durch die Tragfläche quälen und erhalten durch diese konsequente Maßnahme einfach anzupassende, spielfreie Anlenkungen. Kunststoff-Servorahmen liegen bei, deren Verwendung ich auch nur dringend empfehlen



Versteckte Qualitäten werden beim aufgefrästen Rumpf sichtbar. Beste Verarbeitung offenbart sich.



Bernhard Scherermann, Chefentwickler bei Simprop, ist stolz auf den Intention. „Da ist uns wieder einmal etwas ganz Besonderes gelungen.“ Das kann der Tester nur unterstreichen.

kann. Bitte vor dem Einbau darauf achten, dass Servokabel geführt werden müssen. Simprop bietet für die elektrische Verbindung zwischen Rumpf und Tragflächen einen fertig konfektionierten Kabelsatz an. Rumpfsseitig ist es der reinste Komfort; in den Tragflächen hielt ich eine Verkürzung der Kabel für notwendig, da deren Länge sehr großzügig bemessen ist. Da ich kein Freund von Kabelsalat in Tragflächen bin, habe ich die fertig konfektionierten Kabel schweren Herzens mit Zange und Lötkolben optimiert. Diese Maßnahme ist kein „Muss“, es stellt sich aber schon die Frage: Wohin mit der überschüssigen Kabellänge? Bei mir wanderte diese in den Abfall...

Richtig viel geflogen

Der Intention ist mit mir schon um die halbe Welt gereist. Genauer: zum Hangfliegen nach Barbados. An karibischen Steilküsten und zum Meer gewandten Hängen konnten wir uns stundenlang in der Luft tummeln und ich ihn

auf Herz und Nieren prüfen. Klar, so lange es trägt, macht diese Maschine einfach nur Spaß und erfreut das Herz des Piloten. Sie ist beweglich, folgsam, präzise, kunstflugtauglich, lässt sich großräumig oder auch in einem engen Flugfenster bewegen, wenn die Wölbklappen die Querruder unterstützen. In der Luft ist sie nicht kaputt zu bekommen, fliegt gerne auf dem Rücken, und als Lastesel für eine Digital-Kamera musste sie auch herhalten. Sie hat eine stattliche Größe, ist eine rundum harmonische, schöne Erscheinung und liefert deshalb ein beeindruckendes Flugbild ab. Im Thermik-Betrieb helfen die Wölbklappen, die Maschine langsamer und mit mehr Auftrieb zu fliegen, ohne dass sie dadurch über die Längsachse instabiler wird. Es gab auf Barbados auch Tage, an denen die Bedingungen einfach nur mies waren. Kaum ein Lüftchen regte sich, die Hitze stand flimmernd am Horizont. Vielleicht, ja, vielleicht hat's doch irgendwo Thermik? Völlig voreingenommen von den zahlreichen positiven Flugerlebnissen, entschied ich mich, den Intention auch zum Schnuppern zu starten. Und siehe da: trotz schlechter Bedingungen erarbeiteten wir uns die verlorenen Meter draußen überm Tal direkt an der Kante wieder. Auf Augenhöhe ließ er sich hin und her bewegen, vorsichtig um die Kurve lenken, um ja keinen Strömungsabriss zu riskieren. So hungerten wir uns eine geraume Zeit am Hang entlang, doch richtig Freude kam bei dieser Art Fliegerei nicht auf. Hangflieger wissen: es gibt Tage, da will man mit dem Kopf durch die Wand und startet so lange, bis das Modell schließlich kaputt ist. Das wollte ich vermeiden und stellte den Flugbetrieb mit dem Intention schließlich ein. Ein Hungerkünstler ist er nicht und man sollte ihn bei schlechten Bedingungen nicht am Hang verhungern lassen. Dafür fliegt diese Maschine, wenn die Bedingungen tragfähig sind, einfach viel zu gut. Denn der Intention ist keine Symbiose zwischen Big Excel und Sagitta Projekt Zwo, sondern ein völlig eigenständiges Flugmodell mit eigenem Charakter und Charme aber den „Genen“ zweier sehr erfolgreicher Modelle.

ALFRED KIRST

Intention und Sagitta Projekt zwo im Formationsflug an einer karibischen Steilküste

Mehr über unser Hangfliegerlebnis auf der karibischen Insel Barbados gibt's in der FMT 12/07. FMT-Autor Frank Joosten und FMT-Chefredakteur Alfred Kirst wollten wissen, ob man in der Karibik nicht nur Baden, sondern auch Hangfliegen kann.

Datenblatt FMT-TEST Segelflug

Modellname Intention

Verwendungszweck Allrounder

Hersteller / Vertrieb Simprop Electronic

Modelltyp

ARF-Modell mit GFK-Rumpf / Styro/Balsa-Fläche, ARC-Version erhältlich

Lieferumfang

2 Tragflächenhälften fertig zweifarbig bespannt, 1 Höhenleitwerk, 1 Rumpf mit integriertem Seitenruder und Höhenruderarretierung, CFK-Haube, kompletter, vollständiger und hochwertiger Kleinteilesatz, fertig zugeschnittenes Foliendesign zum Aufkleben, hochwertiges Klebedekor

Bau- u. Betriebsanleitung

In deutscher Sprache, im Maßstab 1:2 mit Stückliste, Einstellwerten, 4 Zeichnungen, 10 Fotos, ausführliche Infos, Tipps zum Fliegen mit Klappen

Aufbau

Rumpf: GFK mit CFK-Verstärkungen vom Kabinenhaubebereich bis zum Leitwerk, hervorragende Qualität, integrierte Schleppkupplung, Markierungen für Schwerpunkt außen, eingearbeitete flache Noppen zur besseren Griffbarkeit beim Werfen.

Tragfläche: zweiteilig, zweifarbig bespannt, Steckung eingearbeitet, Ballastrohre Ø 14 mm, Styro-Abachi, integriertes, leichtes V und integrierte Randbögen

Leitwerk: abnehmbar, schraubbar, Styro-Abachi, zweifarbig bespannt

Kabinenrahmen: keiner

Kabinenhaube: CFK, fertig mit integriertem Röhrrchen zur Aufnahme des Verriegelungs-Stahldrahts, passgenau

Preis ARC: 339,70 Euro, ARF: 443,20 Euro

Technische Daten

Spannweite: 2.860 mm

Länge: 1.355 mm

Spannweite HLW: 610 mm

Flächentiefe an der Wurzel: 225 mm

Flächentiefe am Randbogen: fließend

Tragflächeninhalt: 55,5 dm²

Flächenbelastung: Ca. 48 g/dm²

Tragflächenprofil: HQ/W 2,1/11>8,6>9%

Profil des HLW: HQ/W 0/8,2%

Gewicht / Herstellerangabe: ab 2.500 g

Fluggewicht Testmodell : 2.716 g

RC-Funktionen und Komponenten

Höhe: Hitec HS 525 BB

Seite: Hitec HS 525 BB

Querruder: Hobbico CS 12 MG (Metallgetriebe)

Wölbklappen: Hobbico CS 12 MG (Metallgetriebe)

F-Schleppkupplung: Hitec HS 225 BB

verwendete Mischer: Querruderdifferenzierung 33%

Querruder-Wölbklappe: 69%

Bremsklappe-Höhenruder: -6%

Bremsklappe-Wölbklappe: 94%

Bremsklappe-Querruder: 40%

Fernsteueranlage: Graupner mc 24

Empfänger: Simprop SCAN 9 DS

Empf.Akku: 1.800 mAh Flightpower 2S1P Lipo mit Helitron VS-4S Lipocontroller

Erforderliches Zubehör Servos, Ballastblei

Bezug über Fachhandel