

## **EZ Mitsubishi A6M2 „Zero“ ein Erfahrungsbericht von D. Hess**

Abstreiten kann ich's ja nicht: Mit meinen Flugkünsten bin ich bei den Warbirds am besten aufgehoben. Nicht die kreisrunden Loops und geraden Linien stehen bei mir im Vordergrund, sondern das Heizen und die Löcher in der Luft. Vorbildgetreues Fliegen heisst das dann im Fachjargon. Glaube ich jedenfalls.



Blöd nur, dass meine P-51 „Mustang“ von ihrem letzten Einsatz nicht mehr am Stück zurückkam. Die Luftüberlegenheit musste ich also vorübergehend anderen überlassen. Aber das soll sich wieder ändern. Anlässlich der letzten Dübendorfer-Börse gönnte ich mir nämlich eine Mitsubishi A6M2, besser bekannt unter dem Namen „Zero“.

Fast ein Jahr musste das Teil nach dem Kauf noch in der Schachtel warten, bis mir endlich der Sinn nach der Endmontage stand. Dabei wären eigentlich alle benötigten Teile wie Motor und Einzieh-Fahrwerk bei mir vorrätig gewesen. Das einzige, was fehlte, war Zeit und Lust zum Bauen. Der verregnete August '05 bot dann aber soviel Bau-Gelegenheit, dass ich mich schliesslich doch über das japanische Machwerk hermachte.

Die Zero kommt aus dem Hause EZ und der Preis ist nicht heiss. Nicht mal lauwarm. Etwa das Doppelte von dem, was man heutzutage für einen „normalen“ (Billig-) ARF-Flieger ausgibt, wandert in die Tasche des Verkäufers. Wohl dem, der sich an einer Börse eindeckt. Hoffen wir also, dass teuer auch gleich gut ist!

Die Konstruktion macht einen guten und stabilen Eindruck. Die EZ-Modelle sind sehr eigenartig aufgebaut. Auf einem Holzgerüst wird mit einer speziellen Kunststoffolie beplankt. Die Folie wird durch einen Schaumteil-Rücken stabilisiert und ist erstklassig bedruckt. Das Finish beschränkt sich aufs Anbringen von ein paar Klebebildern. Das Ganze wird durch eine Vielzahl von Plastikteilen vervollständigt. Soweit so gut, nur wie baut sich das alles nun zusammen?

Der Bau oder besser gesagt die Montage ist durchdacht und wird anhand vieler Fotos illustriert. Leider aber nur sehr knapp beschrieben, und zwar in englischem und japanischem Text. Dabei werde ich den Verdacht nicht los, dass Informationen in japanischer Sprache viel reichlicher vorhanden wären. Aber ausser den Zahlen erkenne ich rein gar nichts in den Texten.

Trotzdem gibt's zum Bau nicht wirklich viel zu sagen, ausser vielleicht, dass reichlich Zeit, Erfahrung und Geduld gefragt ist. Mir ist aufgefallen, dass man sämtliche Lösungs-Konzepte von EZ übernehmen kann, so sie denn vorhanden sind. Man muss sich beispielsweise nicht selber überlegen, wie man das Höhenruder anlenkt. Der Hersteller schlägt in der Regel brauchbare Lösungen vor. Andererseits muss man hin und wieder auch mal ganz schön nachdenken, wie denn dies oder das gemeint sein könnte. An einigen Orten überlässt EZ die Lösung auch komplett dem Modellbauer.

Zeitraubend ist überdies die Tatsache, dass an fast allen Teilen Nacharbeiten nötig sind. Das geht heutzutage besser.

Dazu die Unmengen höchst kniffliger Klebungen von grossen Kunststoffteilen (z.B. Abdeckungen) machen die Sache, trotz Sekundeler, auch nicht gerade schneller. Genügend Zeit und Geduld sind hier wirklich das A und O. Kurz gesagt, ein paar Abende wird man schon im Bastelkeller verbringen, bis das Teil fertig ist. Bei mir hat sich das über 3 Wochen hingezogen. War dann aber gänzlich ohne Stress.

Im Bug sollte ein 70er OS Viertakter für Vortrieb sorgen. Ein Triebflügel, der von der Grösse und dem Gewicht her ganz gut zur Zero passt. Leichtbau ist an dieser Stelle nämlich nicht angesagt. Der Motor war eine Hinterlassenschaft aus der P-51 und musste noch nicht einmal extra ausgebaut werden. Denn das erledigte sich anlässlich des letzten Fluges gleich von selbst. Aber das ist ein anderes Thema. Immerhin hat sich der überhastete Ausbau nicht negativ aufs Laufverhalten ausgewirkt. Anlässlich eines Probelaufs hat der Motor seine Ambitionen für eine weitere Dienstzeit, diesmal unter japanischer Flagge, jedenfalls angemeldet. Ein paar thermische Probleme traten zwar noch auf, das ist aber bei Sternmotor-Hauben nichts Aussergewöhnliches. Mal sehen, ob ich das in den Griff kriegen kann. Standesgemäss wurde ein 3-Blatt-Prop (11x8) montiert.



Nach knapper Inspektion wurde kurzerhand der Tank entsorgt. Mitunter das einzige Teil, das ich nicht verwendet habe. Einen Tank ohne Metall-Ring über dem Stopfen kann ich nicht ernst nehmen. Die Frage ist nicht, ob das hält, sondern nur wann es Zeit für ein Sprit-Vollbad ist. Das muss einfach nicht sein. Das Einzieh-Fahrwerk war, neben dem Motor, eines der wenigen Teile aus der P-51 mit Wiederverwendungspotential. Ein erster Augenschein ergab eine fast perfekte Passung mit nur geringen Nacharbeiten. Bei der

endgültigen Montage musste ich dann aber dennoch tief in die Trickkiste greifen. Das Ganze wollte einfach nicht in den vorhandenen Fahrwerksschacht reinpassen und artete in eine ziemliche Fummelei aus. Eine Miniatur-Ausgabe eines solchen Fahrwerks wäre wohl die bessere Alternative gewesen. Nur woher nehmen? Irgendwie habe ich den Einbau mit Hängen und Würgen trotzdem geschafft. Was blieb, waren zwei kleine Beulen auf den Flügeloberseiten, da das Fahrwerk nach allen möglichen Schleifarbeiten immer noch einen halben Millimeter zu hoch war.

Irgendwann einmal stand jedenfalls ein wunderschönes, reichlich detailliertes Modell auf meinem Werkstisch und wartete auf den Erstflug. Mit einem Gewicht von 2.9kg bei 1.4m Spannweite für einen Warbird ein guter Wert. Ziemlich der Herstellerangabe entsprechend. Die Flugerprobung war eines der erfreulichsten Kapitel in meiner ganzen Modellflieger-Karriere. Angesichts des optisch schönen Modells wankten meine Knie vielleicht einen Tick mehr als bei einem „gewöhnlichen“ Erstflug. Aber meine Befürchtungen waren unbegründet. Die Zero hatte eben offenbar nicht nur in der Full-Size-Version überlegene Flugeigenschaften, auch fürs Modell konnten diese vollumfänglich übernommen werden.

Man fühlt sich sofort zu Hause und schon der Erstflug schreit nach Akrobatik. Dabei passen Ausschläge, Schwerpunkt und auch sämtliche Trimmungen auf Anhieb (nur 2 Zacken Quer-Trimmmung waren nötig). Das Modell zieht wie an der Schnur gezogen seine Kreise und fliegt auf dem Rücken gleich wie normal. Dabei ist auch die Geschwindigkeit ansehnlich, trotz dem grossen Stirnwiderstand wegen dem 14-Zylinder Sternmotor des Originals.

Das Handling am Boden ist vorbildlich. Schnurgerade beschleunigt er auf Abhebe-Geschwindigkeit und zeigt nirgends die berüchtigten Kopfstand-Tendenzen, die sonst bei Warbirds die Regel sind. Das Beste aber ist das einmalige Flugbild mit dem charakteristischen Abwurfbank, mit dem das Original eine Reichweite von bis zu 1900 Meilen erreichte.

Fazit: Trotz seines hohen Preises ist dieses Modell sein Geld wert. Der Bau ist etwas fummelig aber das Fliegen geht fast wie von selbst und die Flugeigenschaften sind erstklassig. Die Optik ist ausgesprochen gefällig. Nur eines könnte man vielleicht bemängeln: Reparieren wird man das Teil nicht können. Aber ich habe eigentlich auch nicht vor, Kamikaze-Angriffe damit zu fliegen.