

praktisch von allein. Der Geradeausflug ist sehr stabil, koordinierter Kurvenflug verlangt nach Seitenrudereinsatz, versucht man Kurven nur mit Quer- und Höhenruder zu fliegen, schiebt die Maschine deutlich. Das Flugverhalten des Modells entspricht ziemlich genau dem des Originals. Die Cessna lässt sich sehr langsam machen. Dabei hat sie keine Abkipptendenz, lediglich die Ruderwirkung lässt immer mehr nach, bis sie dann nach vorne abnickt und wieder Fahrt aufnimmt. Soweit so gut, nach einigen weiteren Runden folgt die erste Landung – noch ohne Klappen. Am Ende des Gegenfluges reduziere ich die Leistung und leite den Sinkflug ein. Der Sinkflug ist stabil, 90° nach links auf den Queranflug. Fahrt auf Anfluggeschwindigkeit reduzieren, dann wieder 90° nach links, Endanflug. Stetig sinken bis über die Schwelle, dabei die Sinkrate mit dem Gas regulieren, kurz vor dem Aufsetzen die Sinkrate mit dem Höhenruder brechen (der Fachmann spricht vom „Flare“), Nase oben halten, Gas raus, sitzt. Na bitte, die Maschine fliegt wie ein Trainer. Die Flugeigenschaften lassen die kosmetischen Problemchen des Modells in den Hintergrund treten. Die Cessna fliegt sich völlig problemlos, anfängertauglich ist sie aber nicht uneingeschränkt, man muss sie halt mit allen Rudern steuern.

In der weiteren Flugerprobung habe ich dann die Klappenwirkung getestet, diese entfalten hauptsächlich eine moderate Bremswirkung, das auftretende Nickmoment ist gering und wird durch die Beimischung von etwas Tiefe neutralisiert. Beim Start helfen die Klappen nicht. Eigentlich könnte man sich den Aufwand von zwei Servos schenken, dann wäre das Modell 150 g leichter. Auf der anderen Seite sieht es aber enorm wichtig und vorbildgetreu aus, wenn man mit voll gesetzten Klappen aufsetzt und diese dann beim Zurückrollen langsam einfährt. Das Modell hat inzwischen etwa 100 Starts und Landungen auf dem Buckel und zeigt noch keine Auflösungserscheinungen – so soll es sein.

Mein Fazit

Das Modell von Phoenix bildet trotz ihrer nicht ganz exakt wiedergegebenen Silhouette das Vorbild gut ab. Das Modell ist robust, stellt keine großen Ansprüche an die Start- und Landebahn, ist einfach zu handhaben und zeigt sichere und gute Flugeigenschaften. Der zuverlässige RCGF 10 hat mehr als genug Leistung für das Modell und zieht es problemlos durch alle Manöver. Auch wenn das eindeutig nicht die Stärke der Maschine ist, geht sogar einfacher Kunstflug. Das Gesamtpaket ergibt ein schönes, vorbildähnliches Spaßmodell – eine Cessna eben.

RCGF-10 von KPO

Auf der Suche nach einem geeigneten Verbrennungsmotor für die Cessna 182 stieß ich bei KPO-Modelltechnik auf den Zweitaktbenziner RCGF-10. Das Triebwerk ist sehr kompakt, es entspricht von der Gehäusegröße einem .50er Methanoler. Zudem ist es auch vom Gewicht her interessant. Aufgrund der guten Erfahrungen mit diversen Ein- und Zweizylindern aus dem Hause RCGF fiel die Entscheidung schnell: Den Kleinen probieren wir aus.

TESTDATENBLATT | CESSNA 182 SKYLANE

Verwendungszweck:	Motormodell / Trainer	TECHNISCHE DATEN	
Modelltyp:	ARF-Modell in Holzbauweise	Spannweite:	1.667 mm
Hersteller/Vertrieb:	Phoenix / D-Power	Länge:	1.295 mm
Bezug und Info:	Infos bei D-Power, Tel.: 0221 2053172, info@d-power-modellbau.com, www.d-power-modellbau.com	Tragflächeninhalt:	34,2 dm ²
		Flächenbelastung:	85 g/dm ²
		Profil Flügel:	NACA 2415
UVP:	199,- €	Profil Leitwerk:	ebene Platte
Lieferumfang:	Rumpf mit GFK-Motorhaube, eingebauter Kabinenverglasung und Cockpit, Leitwerke, Flügelhälften, Alu-Steckungsrohr, Fahrwerk, Radschuhe, Räder, Pilotenfigur, Motoreinbauzubehör für Elektro und Verbrenner, Kunststoff-Spinner, Kleinteile, Dekorbogen und Anleitung	Masse Herstellerangabe:	3.300 – 3.400 g
		Abflugmasse Testmodell:	3.550 g
		ANTRIEB VOM HERSTELLER EMPFOHLEN	
Erforderl. Zubehör:	Antrieb und RC-Ausstattung	Motor:	Saito FA 56 4T oder BL-Motor D-Power AL42-07 mit 60-A-Regler
Bau- und Betriebsanleitung:	englisch, schwarz-weiß bebildert, alle Einstellwerte enthalten	Akku:	D-Power HD-5000/4S 14,8V LiPo
AUFBAU		ANTRIEB IM TESTMODELL VERWENDET	
Rumpf:	Holz, mehrfarbiges Folienfinish	Motor:	2-Takt-Benziner RCGF 10 Heck mit Pitts-Style-Dämpfer
Flügel:	zweiteilig, Holz-Rippenbauweise, teilbeplankt, mehrfarbiges Folienfinish, Alu-Steckungsrohr	Propeller:	Graupner G-Sonic 13x7
Leitwerke:	fest, Holz, mehrfarbiges Folienfinish	RC-FUNKTIONEN UND KOMponentEN	
Motorhaube:	GFK, mehrfarbig lackiert	Höhe:	Multiplex Mini HV
Kabinenhaube:	Verglasung fertig verklebt, Cockpittür funktionsfähig	Seite:	Multiplex Mini HV
Motoreinbau:	zweiteiliger Kunststoffträger	Querruder:	2x Multiplex Mini HV
		Landeklappen:	2x Multiplex Mini HV
		Motordrossel:	Multiplex Mini HV
		verwendete Mischer:	Flap - Höhe
		Fernsteueranlage:	Multiplex Royal Pro 16 M-LINK
		Empfänger:	RX-9-DR M-LINK
		Empfänger Akku:	LiPo SLS 2s 2.600 mAh
		Schalter:	Emcotec MPS-HV-Tankverschluss-Schalter
		Zündungsakku Akku:	LiPo 2s 1.250 mAh
		Zündungsschalter:	Zündschalter 3 von SM-Modellbau
		Motor-Telemetrie:	Drehzahl und Temperatur mit Unilog 2 von SM-Modellbau





Der RCGF-10 wird im V1-Set mit Motor, Seriendämpfer und Zündung für 199,- € angeboten.

Der Aufbau des Motors gleicht den größeren Geschwistern RCGF-15 und 20. Der 10er ist mit einem Flatterventil und Heckvergaser ausgerüstet, die Zündung ist für den Betrieb mit 2s-LiPo-Akkus ausgelegt. Der Motor wird im Set mit einem Standard-Schalldämpfer oder einem 2-Kammer Dämpfer RDL10 inklusive Krümmer geliefert.

Ursprünglich war der RCGF-10 mit einem Kükenvergaser mit nur einer Düsennadel und Kraftstoffdruckregler sowie einer separaten Kraftstoffpumpe ausgestattet. Mein Motor lief damit von Anfang an sehr gut, er ließ sich feinfühlig drosseln, drehte gut hoch und war sehr zuverlässig. Zwischenzeitlich gibt es den Motor in der Variante V2 auch mit einem Walbro-ähnlichen Membranvergaser. Der ist etwas einfacher einzustellen und bringt auch mehr Spitzendrehzahl – im sinnvoll nutzbaren Drehzahlbereich merkt man das zwar nicht, aber manchen Nutzern gefällt das halt besser. Ich habe beide Versionen getestet, mir gefällt der Kükenvergaser, weil der Motor damit im Teillastbetrieb einfach sauberer läuft. Mein Vergaser war voreingestellt, die Nadelstellung

Anzeige



FlightPower

USE THE BEST TO BEAT THE REST FlightPower LiPo-Akkus!

Wähle aus dem umfangreichen FlightPower LiPo Akku Programm, von Packs für kleine Elektromodelle bis zu hin zu 70C Hochleistungszellenpacks. Alle sind generell mit XH-Balancersteckern und mit Star Plug Hochlaststeckern ausgestattet (außer bei FlightPower Drone Akkus mit XT60 Steckern). Der Star Plug ist kompatibel zu den weitverbreiteten T-Steckern.

Ultraschallverschweißte Anschlussfahnen der Akkus optimieren den Innenwiderstand und verbessern generell die Akkubetriebssicherheit. Damit können die FlightPower Akkus eine Zyklenzahl von bis zu 300 Zyklen erreichen, ohne spürbaren Verlust.



Für weitere Informationen: Sales@hobbico.de • Tel.: +49 5223 965-133



www.hobbico.de



habe ich nur ein paar Zacken in Richtung mager korrigiert.

Der mitgelieferte Schalldämpfer ist in Ordnung, klingt aber sehr blechern. Deshalb und weil ich im Modell vorne sowieso etwas Gewicht gebrauchen konnte, habe ich in die Cessna einen noch vorhandenen Slimline-Pitts-Dämpfer eingebaut.

Auf dem Prüfstand habe ich den RCGF-10 zunächst mit dem Kompaktdämpfer und später auch mit dem von KPO angebotenen PeFa-2-Kammer-Topfdämpfersystem RDL10 betrieben. Mit allen Dämpfersystemen lief der Motor stabil und sicher, thermisch war alles unkritisch. Leistungsmäßig liegt der Topfdämpfer vorn. Je nach Propeller lag die sichere Standgasdrehzahl um 1.500 1/min. Das Ansprechverhalten und die Gasannahme waren sehr gut. Die Luftschaubengrößen orientierten sich an der Herstellerempfehlung, es kamen ausschließlich APC-Propeller zum Einsatz. Das maximale Drehmoment habe ich mit 0,8 Nm bei 11.000 gemessen, die maximale Leistung mit 1 kW bei 15.500 1/min.



Der Kompaktdämpfer kann in zwei Lagen montiert werden.



Der Kükervergaser: Der Anschluss oben am Vergaser ist der Kraftstoffzufluss, der Anschluss am Zylinder führt in den Überströmkanal und dient dem Antrieb der separaten Kraftstoffpumpe.



Unter dem Deckel mit der Bohrung sitzt die Membran des Kraftstoffdruckreglers.



Die Kraftstoff-Förderpumpe: In und Out bezieht sich auf den Kraftstoff, der schwarze Schlauch an der Rückseite ist der Pumpenantrieb und führt zum Anschluss am Überströmkanal.



Die Einlass-Steuerung erfolgt per Flatterventil.



In einer zweiten Ausstattungsvariante ist der RCGF-10 auch mit dem PeFa-Zweikammerdämpfer erhältlich. Wenn man den Platz dafür hat, sollte man ihn einsetzen.



Die Version V2 des RCGF-10 ist mit einem Pumpen-Vergaser ausgestattet.

MOTORDATENBLATT | RCGF-10 Heck

Lieferumfang:	Motor mit Mikro-Zündkerze, elektronischer Zündung, Motorträger, Schalldämpfer und Anleitung
Bezug und Info:	KPO-Flugmodellbau, E-Mail: info@kpo-flugmodellbau.net, Tel.: 0157 79702515, Internet www.kpo-flugmodellbau.net
Preis:	ab 199,- €
AUFBAU	
Kurbelgehäuse:	Leichtmetallguss
Laufgarnitur:	Integralzylinder, Leichtmetallguss, hartbeschichtet, Silumin-kolben mit Grauguss-Ring
Kurbelwelle:	Stahl, einwangig
 Pleuel:	Stahl, beide Augen nadelgelagert
Propellerbefestigung:	zentral mit Wellengewinde ¼ -28 UNF
VERGASER	
Version V1:	RCGF-Einnadel-Benzinvergaser mit Druckregler / Version V2: Membranvergaser
TECHNISCHE DATEN	
Hubraum:	10,1 cm ³
Bohrung:	27,6 mm
Hub:	17 mm
Masse ohne Schalldämpfer:	430 g
Masse Schalldämpfer:	34 g
Masse Zündung:	115 g
P gemessen:	1,0 kW bei 15.500 1/min
max. Drehmoment, gemessen:	0,8 Nm bei 11.000 1/min
STEUERZEITEN	
Auslasswinkel:	154°
Spülwinkel:	130°
Messwerte:	originaler Kompaktschalldämpfer, Tectrol 1:30
Luftschaube / Drehzahl [1/min]	11×7 / 11.000 13×4 / 10.800 13×6 / 10.000 13×7 / 9.200 13×8 / 8.700 14×4 / 8.500 14×6 / 8.200 15×4 / 7.600

