



„I feel the need for speed...“ Dieses Zitat aus dem Flieger-Film schlechthin, Top Gun, kommt mir bei dem rasenden Duo unwillkürlich in den Sinn. Ich baue selbst vor allem Semi-Scale-Slow-Flyer. Aber manchmal steht auch mir der Sinn danach, richtig Gas zu geben.

Speed plus Scale

Bei dem Namen „Speedbird“ hatte ich einfache, funktionale Zweckmodelle erwartet, die nur eine ungefähre Ähnlichkeit zum Original aufweisen, so wie ich das bei anderen Herstellern schon gesehen habe. Meine Erwartungen an die Detailierung und das Aussehen waren also nicht besonders hoch. Umso überraschter war ich dann beim Auspacken, als ich zwei schöne Semi-Scale-Modelle, die sich auch für das Wohnzimmerregal eignen, in Händen hielt.

Die Lackierung ist hochwertig, die Schaumstruktur ist fast nicht erkennbar. Ergänzt wird der tolle Look durch eine Pilotenbüste und mit weiteren Details wie nachgebildeten Blechstoßen und Luftenlässen.

Die LRP Speedbird-Serie umfasst derzeit sechs Flugzeugtypen, alles so genannte Warbirds, also Kampfflugzeuge aus der Ära des Zweiten Weltkriegs, die von LRP teilweise mit zivilen Lackierungen von aktuell fliegenden Maschinen versehen wurden. Die beiden Testmuster sind im militärischen Farbleid der 1940er Jahre unterwegs. Da alle Speedbirds die gleiche Leistung haben, meine beiden Modelle wiegen sogar bis auf 3 g Unterschied gleich viel, sind mehrere dieser Flieger perfekt für spannende Feierabend-Luftkämpfe.

Ein Klacks

Der Bauaufwand, wenn man davon reden kann, beschränkt sich auf das Einkleben des sehr gut passenden Seitenleitwerks, den Einbau des Empfängers und das Programmieren des Senders. Ich habe dabei alle Komponenten mit selbstklebendem Klettband aus meinem eigenen Fundus im Rumpf befestigt. Bei der Befestigung des Seitenleitwerks habe ich zuerst über eine schraubbare Lösung nachgedacht, denn ich ziehe es vor, wenn ich Modelle nach dem Flug wieder im Originalkarton transportieren kann. Das erleichtert die Lagerung und den Transport mit dem Zweirad zum Flugfeld.

Aber auch im Auto als „Immer-dabei-Flugzeug“ ist ein Modell im Karton besser aufgehoben als ohne. Dann kam mir aber eine viel bessere Idee. Ich habe das Seitenleitwerk mit UHU-Por fest verklebt und das Modell kommt einfach kopfüber in den Karton. Hierfür muss in der Styropor-Einlage nur mit dem Teppichmesser ein kleiner Ausschnitt für das Seitenleitwerk geschaffen werden und schon passt der Flieger wieder in den Karton.

Ansonsten gibt es nichts zu tun, alle Ruder sind fertig angelenkt, alle Servos und der Antrieb sind eingebaut.

Nachgefragt

Die Modelle kommen ohne Fahrwerk und werden einfach geworfen und auf dem Bauch gelandet. Die Querruder sind zum Schutz bei der Bauchlandung oben angelenkt, so kann nichts am Gras hängenbleiben und abreißen. Da beide Querruder ein eigenes Servo haben, wäre eine elektronische Querruder-Differenzierung möglich, vermisst habe ich sie allerdings nicht.

Bleibt nur noch die Lage des Akkus und Empfängers so festzulegen, dass der Schwerpunkt stimmt. Und hier kam bei der Airacobra dann die große Überraschung. Laut Anleitung soll der Schwerpunkt 7-9 mm hinter der Flügelvorderkante liegen. Das bedeutet, der Akku liegt vor der Trennwand im Rumpf. Mit dem Schwerpunkt so weit vorne, praktisch ganz an der Flügelvorderkante, hatte ich die Befürchtung, ein stark kopflastiges Flugzeug beim Start direkt in den Acker zu stecken. Also habe ich vorsichtshalber LRP über die Kundenservice-Adresse angeschrieben und innerhalb eines Werktages eine Antwort bekommen, in der die Schwerpunktangabe bestätigt wurde.

Der Empfänger ist schnell eingebaut. Für die Programmierung verwende ich eine Vorlage, die ich auf jedes neue Modell kopiere.

Neue Speedbirds



P39 Airacobra und Focke-Wulf FW-190 von LRP

In der mittleren Dual-Rate-Schalterstellung, meine „Normal-Flug-Stellung“, habe ich 70% Servoweg mit 40% Expo voreingestellt und diese Werte passen auch direkt zu den in der Anleitung empfohlenen Ruderausschlägen.

Leistung satt

Für den ersten Test habe ich den Motor ca. 3 Minuten auf Vollgas laufen lassen. Hierbei hat sich der Regler auf moderate 62° C erhitzt, also noch gut im Toleranzbereich für Standard-Elektronik-Bauteile von 72° C. Der Motor hatte eine Temperatur von knapp 80° C. Das ist je nach verwendeter Magnetart knapp grenzwertig und könnte die Magnete des Motors bereits schädigen. Bei Dauervollgas wird der Motor also am Limit betrieben – typisch Racer eben.

Es floss ein Strom von 18,5 A bei 11,3 V, das ergibt also eine Leistung von 209 W. Ganz ordentlich für so einen kleinen Flieger. Das heißt aber auch, dass ein 3s 1.000er Akku bei Vollgas in knapp 2 Minuten unter 20% Restladung ist. Also ist permanentes Vollgas sicher keine gute Idee. Das wird aber auch nicht nötig sein, denn der maximale Standschub beträgt ca. 410 g bei einem Abfluggewicht von rund 350 g. Die Modelle sind also gut übermotorisiert bzw. ordentlich „spaßmotorisiert“.

Die FW-190 im Lieferzustand. Antrieb und Servos sind bereits eingebaut, nur das Seitenleitwerk muss noch eingeklebt werden.

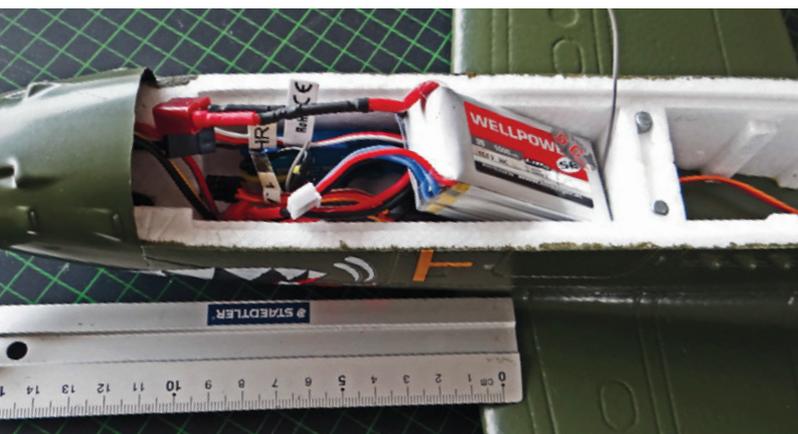


Durch die passgenaue Verzapfung ist die Montage des Leitwerks eine leichte Übung. Das Seitenruder ist nicht angesteuert.





Hier zu sehen ist die Anordnung der Komponenten für den angegebenen Schwerpunkt mit einem 3s 1.000-mAh-Akku in der FW-190.



Will man bei der P39 den in der Anleitung angegebenen Schwerpunkt von 7 mm ab der Nasenleiste einstellen, müssen alle Komponenten nach vorne.



Der Deckel wird zuerst vorne unter die Motorhaube geschoben, dann wieder nach hinten gezogen und ist damit mit einem zusätzlichen Magneten sicher arretiert.

genügend angeströmt sind, das Modell zum Abkippen bringen würde. Da der Propeller aber recht klein und der Motor relativ hochdrehend ist, gibt es dieses Problem bei den Speedbirds nicht. Man kann mit mehr Gas starten und zügig wegbeschleunigen.

Der Name ist Programm

Das Erste was auffällt: sie sind schnell! Keine große Überraschung, wenn die Flugzeuge „Speedbird“ heißen. Nachdem die euphorischen ersten schnellen Runden gedreht sind, geht es ans Pflichtprogramm. Bei Vollgas steigen sie endlos und verdammt schnell senkrecht nach oben, hier muss man schon nach kurzer Zeit aufpassen, dass man nicht die Sichtgrenze überschreitet. Bei etwas weniger als Halbgas ist man immer noch flott unterwegs und es reicht völlig für schnelle Runden. Vollgasrunden zu fliegen erfordert einiges an Konzentration, wobei die Modelle jederzeit satt an der Steuerung liegen und sich in keiner Weise giftig anfühlen, zumindest wenn man etwas Expo programmiert hat. Ohne Expo braucht man schon ein gefühlvolles Händchen.

Die Focke-Wulf

Der Schwerpunkt, wie in der Anleitung angegeben, führt dazu, dass sie sich beim Anstecht-Test nicht von selbst abfängt, sondern in einer geraden Linie nach unten fliegt. In diesem Fall ist das perfekt. Das Flugzeug wird durch den starken Antrieb in einem breiten Geschwindigkeitsbereich geflogen und geht durch den etwas weiter hinten liegenden Schwerpunkt beim Beschleunigen nicht nach oben weg, was sehr angenehm ist. Man kann auch Sturzflüge aus großer Höhe unternehmen, ohne dass die FW-190 versucht, sich selbst abzufangen und man dauernd Tiefe drücken müsste. Wäre der Schwerpunkt weiter vorne, müsste man das Höhenruder dementsprechend nach oben trimmen. Dann würde sich bei höherer Geschwindigkeit das nach oben getrimmte Höhenruder stärker auswirken und sie würde wegsteigen. Für mich ist die Schwerpunkteinstellung nach Herstellerangabe daher bei der FW-190 perfekt.

Beim Überziehen ohne Motor ist die FW-190 lammfromm. Man kann das Höhenruder voll gezogen halten und sie fliegt ohne irgendwelche gemeinen Abkipptendenzen einfach in einer sanft fallenden Linie weiter. Bei Landungen mit abgeschaltetem Motor kann man also praktisch nichts falsch machen. Worauf sie allerdings giftig reagiert: Überziehen bei Drittel- bis Halbgas. Wenn man in dieser Gasstellung mit wenig Fahrt voll am Höhenruder zieht, macht sie eine wilde Fassrolle oder sonstige Kapriolen. Und genau das

Tatsächlich sind dann auch mit einem 1.000-mAh-Akku bei beiden Modellen Flugzeiten von gut 9 Minuten im Mischbetrieb möglich. Der Hersteller empfiehlt 3s-LiPos zwischen 800 und 1.000 mAh. Angesichts der langen möglichen Flugzeit wäre ein größerer Akku also nur eine unnötige Gewichtserhöhung.

Nur nicht zu zögerlich

Ich greife meine Speedbirds klassisch hinter der Tragfläche unter dem Rumpf. Für den Erstflug empfehle ich einen Starthelfer als Werfer. Mit meiner FW-190 habe ich den ersten Start alleine probiert und sie prompt im Acker versenkt. Natürlich habe ich danach behauptet, es sei ein absichtlicher Test gewesen, um die Stabilität und Ersatzteilverfügbarkeit zu tes-

ten. Tatsächlich hatte ich zu viel Höhenruder getrimmt und zu wenig Gas stehen, da reagiert sie giftig, doch dazu später mehr.

Als Ergebnis dieses Tests lässt sich allerdings sagen: Das Flugzeug ist stabil gebaut! Keinerlei Beschädigung, nicht mal Kratzer in der Lackierung, nur der Propeller war abgebrochen. Das EPP-ähnliche Material fühlt sich nicht nur stabil an, es ist auch sehr robust und die Lackierung ist widerstandsfähig.

Wenn das Flugzeug erst mal richtig getrimmt ist und man mindestens Dreiviertelgas reinschiebt, ist der Speedbird-Start auch alleine problemlos, Speerwerfer-Qualitäten sind dabei nicht nötig. Ich hatte bei meinem ersten Versuch nur Halbgas stehen, denn ich hatte die Befürchtung, dass das Motordrehmoment beim Wurf, während die Querruder noch nicht

**TESTDATENBLATT | Speedbirds**

Modellbezeichnung:	P39 Airacobra ARF/Focke-Wulf FW-190 ARF
Verwendungszweck:	Speedfliegen und Airrace
Hersteller / Vertrieb:	LRP electronic
Bezug und Info:	Fachhandel, Info bei: www.lrp.cc
UVP:	je 139,99 €
Modelltyp:	Fast-fertig-Schaummodelle
Lieferumfang:	Rumpf, Tragfläche, Leitwerk aus EPO geschäumt, fertig lackiert; Antrieb und Servos eingebaut
Erforderliches Zubehör:	Flugakku, Sender, Empfänger
Bau- u. Betriebsanleitung:	51 Seiten auch in Deutsch, alle Einstellwerte angegeben

AUFBAU:	
Rumpf:	formgeschäumt, fertig lackiert, Antrieb und HR-Servo eingebaut
Tragfläche:	formgeschäumt, fertig lackiert, QR-Servos eingebaut
Leitwerk:	formgeschäumt, fertig lackiert
Motoreinbau:	bereits montiert
Einbau Flugakku:	mit Klettband in der Rumpfföffnung

TECHNISCHE DATEN:	
Spannweite (P39 / FW-190):	620 / 645 mm
Länge (P39 / FW-190):	535 / 520 mm
Fluggewicht / Herstellerangabe (P39 / FW-190):	345 / 325 g
Fluggewicht Testmuster mit 3s 1.000-mAh-LiPo (P39 / FW-190):	346 / 349 g

ANTRIEB (EINGEBAUT):	
Motor:	Brushless-Außenläufer mit 1.950 kV
Akku:	3s 1.000-mAh-LiPo (empfohlen)
Regler:	20 A mit BEC
Propeller:	5,5x4,5 Zoll

RC-FUNKTIONEN UND KOMPONENTEN:	
Höhe:	1x 8-g-Servo (eingebaut)
Seite:	-
Quer:	2x 8-g-Servo (eingebaut)
verwendete Mischer:	-
Fernsteueranlage:	Spektrum DX8
Empfänger:	Spektrum AR600
Geeignet für:	Experten



Kopfüber passt das fertige Modell, mit kleinen Anpassungen an der Styropor-Einlage für das Seitenleitwerk, für Transport und Lagerung wieder in den Original-Karton.



MODELL SÜD

Die Messe rund um
Modellbau und -bahn

VORTEILSCOUPON
2 EURO *
Ermäßigung



PILOTEN, KAPITÄNE UND LOKFÜHRER.

Modellbahn ... Modellflug
RC-Cars / Trucks ... Schiffsmodellbau

Schülertage mit Workshops (20. / 21.11.),
Teilnahme frei für Schulklassen

20. – 23. November 2014
Messe Stuttgart

Öffnungszeiten: täglich 10 – 18 Uhr
www.messe-stuttgart.de/modell

* **VORTEILSCOUPON: 2 Euro Ermäßigung.** Bei Einlösung dieses Coupons erhalten Sie online einen einmaligen Preisnachlass von 2 Euro auf die Erwachsenen-, Ermäßigten- oder Familien-Tageskarte inkl. VVS zur Modell Süd 2014. Der Coupon kann ausschließlich unter www.messestuttgart.de/vorverkauf eingelöst werden. Bitte klicken Sie auf das Logo der Messe und geben Sie dann den Vorteilscode **fmt2014** ein! Der Coupon ist nicht mit einer anderen Ermäßigung kombinierbar. Für bereits gekaufte Eintrittskarten gibt es keine Rückerstattung.

ist beim Erstflugversuch passiert: wenig Gas, niedrige Geschwindigkeit beim Wurf und zu viel Höhe getrimmt. Im normalen Flugbetrieb gibt es mit dieser Eigenschaft aber keinerlei Probleme. Die Geschwindigkeit, bei der dieses Phänomen eintritt, ist so niedrig, dass man im Normalbetrieb eigentlich immer schneller und damit im sicheren Bereich unterwegs ist.

Einfache Kunstflugfiguren, die ohne Seitenruder möglich sind, gelingen einwandfrei. Die Rollrate mit den angegebenen Querruderausschlägen ist flott, aber beherrschbar. Im Rückenflug muss man nur wenig drücken und weiträumige Loopings sind bei dem Leistungsüberschuss natürlich überhaupt kein Problem.

Die Airacobra

Hier hatte ich, wie weiter oben bereits geschrieben, beim angegebenen Schwerpunkt Bedenken. Der Schwerpunkt liegt fast an der Flügelvorderkante, für meinen Geschmack zu weit vorne. Und meine Bedenken haben sich im Test bestätigt. Beim meinem ersten Versuch mit dem Schwerpunkt nach Herstellerangabe lag der Akku vor der inneren Trennwand. Der Handstart war problemlos mit einem Starthelfer und sie fliegt auch gut mit dem weit vorne liegenden Schwerpunkt. Doch sehr schnell erkennt man den Unterschied zur FW-190: Wenn man waagrecht mit Halbgas fliegt, alles schön auf geradeaus getrimmt, und dann Vollgas gibt, geht sie so schnell nach oben weg, dass man Mühe hat, sie durch starkes Drücken unter Kontrolle zu halten. Rückenflug ist nur mit sehr viel Tiefenruder möglich. Im Sturzflug fängt sie sich sofort von selbst ab. Durch den weit vorne liegenden Schwerpunkt trimmt man das Höhenruder stark nach oben. Wenn man dann auf eine höhere Geschwindigkeit kommt, durch Sturzflug oder Gas geben, ist die Wirkung des nach oben getrimmten Höhenruders so stark, dass sie wegsteigt. So kann man fliegen, muss man aber nicht.

Für den nächsten Test habe ich den Akku hinter der Trennwand befestigt, der Schwerpunkt liegt dann bei 33 mm, und das Höhenruder wieder etwas nach unten getrimmt. Die Veränderung zeigt die gewünschte Wirkung, beim Beschleunigen oder im Sturzflug steigt sie nicht mehr ungewollt weg und man ist deutlich entspannter am Steuerknüppel. Im Rückenflug kann man jetzt einwandfrei Kreise fliegen mit nur wenig Drücken am Höhenruder. Beim Überziehen zeigt sie eine minimal verstärkte Tendenz kippelig zu werden im Vergleich zum vorne liegenden Schwerpunkt. Allerdings ist das so gering, dass es nicht ins Gewicht fällt und kein Problem darstellt. Daher lautet meine Empfehlung, den Akku hinter

der inneren Wand zu befestigen und einen Schwerpunkt von ca. 33 mm einzustellen.

Landen

Nach etwa 9 Minuten im Mischbetrieb zwischen Vollgasheizen und entspanntem Halbgasfliegen mahnt der Timer, die Landung einzuleiten. Die schönsten Landungen gelingen, wenn man weiträumig anfliegt und mit hoher Geschwindigkeit und abgeschaltetem Motor flach reinkommt. Die Speedbirds rutschen dann etwas auf dem Gras, was aber bei dem stabilen Material keinerlei Spuren hinterließ. Das geht besonders gut auf einem glatten Modellflugplatzrasen. Wenn man in rauherem Gelände landen will, kann man beide Modelle mit ausgeschaltetem Motor in niedriger Höhe sehr langsam machen und sie ins hohe Gras plumpsen lassen. Da man hierbei am Ende bei langsamer Geschwindigkeit stark am Höhenruder zieht, sollte man den Motor ganz abgeschaltet haben, denn sonst werden die Speedies eventuell giftig. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Landeeigenschaften beider Modelle problemlos sind.

Welche denn nun?

Im Vergleich der beiden Modelle würde ich die FW-190 als etwas ausgewogener und einfacher zu fliegen charakterisieren. Die Airacobra bietet dafür dem erfahrenen Piloten etwas mehr Pep und eine tolle Optik mit ihrer Gewehrkuelform. Besonderen Spaß bereitet das Fliegen zusammen mit mehreren

Speedbird-Piloten. In meinem Verein treffen sich oft bis zu acht Warbird-Piloten zum gemeinsamen Fliegen. Aber da alle Modelle von verschiedenen Herstellern stammen, sind die Geschwindigkeitsunterschiede oft so gravierend, dass einfach der Spaß verloren geht, wenn man im Rudel nicht mitkommt. Hier bieten die sechs verschiedenen LRP-Modelle eine tolle Möglichkeit, dass alle Piloten mit ebenbürtigem Material antreten. Wobei ich mit meinen Speedbirds keine Probleme habe, mit den anderen, größeren Maschinen mitzuhalten, im Gegenteil, das sind dann eher „stehende“ Hindernisse. Die kleinen Flitzer sind eben richtig schnell und man braucht Platz und eine gute Einteilung, denn rasch gerät das Modell außer Sicht. Man könnte ja auch langsamer fliegen, technisch lassen die Modelle das zu, aber nicht der eigene Kopf, der sagt: „I feel the need for speed!“

Fazit

Ich muss vor den Speedbirds warnen! Wenn man erst mal ein paar Akkus mit diesen heißen Modellen geflogen ist, dann fliegen sich viele andere Foamies wie nasse Schwämme. Man gewöhnt sich sehr schnell an die Geschwindigkeit und die Wendigkeit der Speedbirds und will danach mehr. Die Modelle der Speedbird-Serie wenden sich an den sicheren, fortgeschrittenen Piloten, der ein schnelles, handliches „Immer-dabei-Modell“ haben möchte. Sehr positiv ist für mich auch, dass die Original-Verpackung mit einer kleinen Modifikation als Transport-Karton verwendet werden kann.

