

Focke-Wulf Fw 190 und P39 Airacobra

Carsten Günther

LRP erweitert Speedbird-Flotte

LRP brachte 2012 die ersten Speedbirds heraus – vier kleine, bereits mit Servo und Antrieb ausgestattete Warbirds im gefälligen Outfit, die MFI in der Ausgabe 12/2012 vorgestellt hat. Mit den neuen Modellen Focke-Wulf Fw 190 und P39 Airacobra wurden in diese Serie nun zwei weitere schöne Flugzeuge eingereiht. Klar, dass wir auch die beiden Neuen unseren Lesern nicht vorenthalten!



Wie gewohnt, kommen die Modelle gut verpackt im Karton mit Styroporeinsatz und beiliegender Anleitung. Nach dem Auspacken sind an beiden Fliegern nur noch die Seitenleitwerke mit Sekundenkleber anzukleben und an der *P39* zusätzlich die Lufthutze hinter der Kabinenhaube. Nach Einbau des Empfängers und der Senderprogrammierung kann es auch schon losgehen. Akku rein, Schwerpunk einstellen (wie in der Anleitung beschrieben) und raus auf den Platz.

Zum Design: Das Finish beider Speedbirds wirkt sehr hochwertig, und auch auf Details – wie z. B. eine Pilotenbüste in der Kabinenhaube beider Modelle – wurde geachtet. Die Farbgebung der *Focke Wulf* gefällt mir persönlich besser, aber das ist ja bekanntlich Geschmacksache.

Zur Technik: Die drei Servos inkl. Anlenkungen, der Brushless-Motor und der Regler sind bereits fertig eingebaut. Gesteuert werden können Motor, Quer und Höhe; das Seitenruder ist nicht angesteuert. Die Tragflächen sind mit einem CfK-Stab verstärkt; die Querruder werden auf der Tragflächenoberseite angesteuert, um einer Beschädigung beim Landen vorzubeugen.

Da die Kabinenhaube fast die komplette Größe des oberen Rumpfbereichs ausmacht, kommt man nach dem Abnehmen auch sehr gut an alle Komponenten ran. Platz für den Empfänger und den Flugakku ist reichlich. Um die Haube abzunehmen, wird diese nach vorne in die Motorhaube geschoben und dann von hinten her nach oben abgezogen; als zusätzliche Befestigung dienen zwei Magnete im Rumpf.

Als Empfänger reicht ein kleiner und leichter Vierkanal-Empfänger; als Flugakku sollte ein 3s-LiPo mit 800 bis 1.000 mAh verwendet werden. In meinem Fall sorgt ein 3s/850 mAh für die nötige Antriebsenergie. Der Schwerpunk kann wunderbar durch Verschieben des Akkus bzw. die entsprechende Platzierung des Reglers eingestellt werden. Die Querruder



So kommen die Speedbirds an. Zu tun gibt es folglich nicht viel: Ein wenig kleben, Empfänger und Akku rein, Sender programmieren, und auf geht's!

Nimmt man die riesige Haube ab, kommt man an alle Innereien. Bei nahezu gleicher Größe wirkt die Fw wesentlich bulliger als die vergleichsweise zierliche P-39.

Ein Blick auf die Unterseite der Fw 190. Puristen können die Servos samt Kabel mit ein wenig Farbe optisch verstecken.



Die Querruder werden auf der Flächenoberseite angelenkt; so sind sie bei der Landung gegen Beschädigungen geschützt.

werden über ein Y-Kabel an den Empfänger angeschlossen. Am Regler ist ab Werk ein T-Stecksystem montiert.

Die Flugeigenschaften

Beide Modelle lassen sich hervorragend aus der Hand starten und liegen sauber in der Luft. Der Schwerpunkt, eingestellt wie in der Anleitung angegeben, hat sofort gepasst. Ohne Expo sind die beiden sehr agil; deshalb empfiehlt es sich, den Wert auf ca. 30 bis 40 Prozent für Quer und Höhe einzustellen.

Nach dem Start zieht der eingebaute Antrieb sehr gut durch, endlos senkrecht nach oben, Rolle, Looping und Rückenflug ist alles kein Problem für diese Funflieger. Die Rollrate ist auch nicht ohne. Nur Messerflug geht nicht, klar, das Seitenruder ist nicht angesteuert. Bei Vollgas fliegen beide durch den enormen Vortrieb wie auf Schienen, selbst bei etwas böigem Wind lassen sie sich recht gut fliegen. Die *Fw 190* ist durch ihren wuchtigen Rumpf gefühlt etwas langsamer als die *P39*.

Nach rund fünf Minuten Flugzeit wird es dann auch Zeit für die Landung. Ich bin begeistert, wie einfach sich diese beiden landen lassen: Mit etwas Schleppgas die Piste angepeilt, in einer Höhe von etwa einem Meter den Motor ganz aus und durch Steuern mit dem Höhenruder butterweich aufgesetzt. In meinem 850-mAh-Akku waren nach fünf Minuten noch 33 Prozent Restkapazität übrig, also sechs bis sieben Minuten Flugspaß sollten mit diesem Akku drin sein.

Technische Daten

Fw 190 / P39 Airacobra	
Spannweite	645 / 620 mm
Rumpflänge	520 / 535 mm
Gewicht	325 / 345 g
Antrieb	Brushless, 1.950 kV
Regler	20 Ampere
Servos	3x9-Gramm-Servos
Funktionen	Motor, Quer, Höhe
Hersteller	LRP electronic, 73630 Remshalden www.lrp.cc
Bezug	Fachhandel

Fazit

Die *Focke-Wulf* wie auch die *Airacobra* sind zwei neue, wunderbare schnelle Flieger, die vom Handling her eher für Piloten geeignet sind, die eine gewisse Querrudererfahrung haben. Spannweiten von 645 mm und 535 mm und die recht hohen Fluggeschwindigkeit fordern Aufmerksamkeit und Konzentration, um die Fluglage richtig zu erkennen. QR-Einsteiger könnten da ins Schwitzen kommen. Die Speedbirds erfordern gute und schnelle Reaktionen sowie ein gutes Auge.

Qualitativ sind beide sehr gut verarbeitet und machen optisch etwas her. Alle Komponenten sind sauber eingeklebt, und nichts wackelt. Mein Favorit ist die *Focke-Wulf*, weil mich ihr Design und die bullige Form ansprechen. Das Flugvergnügen gibt es zu einem Preis von rund 136 Euro UVP, wobei der »Straßenpreis« oft um einiges günstiger ist.

MFI



Fw 190 und P39 Airacobra im direkten Vergleich. Dank des Mittelmotors hatte die Airacobra eine deutlich zierlichere Bugpartie als die Fw 190 mit dem großen Sternmotor.