

Dieser Bericht wird zur Verfügung gestellt von

MFI die Fachzeitschrift für den Modellflug

WEITERE THEMEN IN DIESER AUSGABE

Rümpfe und Hauben
Wie man schwierige Formen meistert

Umgebaut
Mehr Laufkultur
für den Seidel 525 ST-B

Extra 300 L
Erfahrungen mit der Delro-Maschine



www.mfi-magazin.com
modellflug
INTERNATIONAL



Sie möchten MFI regelmäßig, pünktlich und bequem in Ihrem Briefkasten haben? Sie wollen keine Ausgabe mehr versäumen? Dann sollten Sie MFI jetzt im Abonnement bestellen.

Es warten tolle Prämien auf Sie!

Besuchen Sie auch unseren Onlineshop und entdecken Sie actionreiche DVDs, informative Bücher, Flugzeug-Dokumentationen und vieles mehr!

Klicken Sie sich
einfach rein

MFI



Seit Jahren werden in der Werkstatt von Seidel edle Viertakt-Sternmotore produziert; die Palette reicht vom 50 ccm Fünfzylinder bis hin zum 180 ccm Siebenzylinder. Am Anfang hatte der Fünfzylinder Aufsehen erregt, da dieser Motor von Aussehen und Sound her etwas Besonderes darstellte. Danach folgten Methanolmotore mit 70 und 90 ccm, und auch diese Motore fanden sehr schnell den Weg in die Modelle. Dann kam nach einer langen Entwicklungszeit ein großer Fünfzylinder mit 125 ccm auf den Markt; parallel zu diesem Methanoler wurde aber auch ein Benziner entwickelt und gebaut.

dung die richtige Zündreihenfolge.

Als ich einigen Kameraden erzählte, daß ich einen 125 ccm Benziner kaufen wollte, wurde mir dringend davon abgeraten – der Motor liefe nicht ordentlich, hieß es immer wieder. Da ich aber den Franz Götte beim Winterfliegen in Melle mit einem gut laufenden Benziner gesehen hatte, konnte ich nicht glauben, was da erzählt wurde. Also wurde mit Franz telefo-

MEHR LAUFKULTUR FÜR DEN SEIDEL 525 ST-B

nirt; er bestätigte mir, daß der Motor nach einigen Änderungen um einiges besser liefe.

Franz war schon auf dem richtigen Weg; er hatte den Querschnitt des Vergasers mit einem Reduzierstück auf 7 mm verjüngt. Zur gleichen Zeit hat

Unterdruck besorgt, nach oben verlegt wird, gibt es nichts mehr an dem Motor zu verbessern. – Warum das Ansaugrohr nach oben verlegt werden muß? Im Lieferzustand kommt mit der Zeit Öl in die Membrane, die dann nicht mehr richtig arbeiten kann.

Wie starte ich den Motor nun am besten? – Den Vergaser ganz öffnen und so lange durchdrehen, bis der Sprit am Vergaser ansteht; anschlie-

gen Halt findet. Ich meine, wenn die Düse um ein bis zwei Zehntel aufgerieben wird, führt das zu einem ähnlichen Ergebnis. Ich drehte die Vollgasschraube so weit rein, daß die Drehzahl sich bei 3.700 bis 3.800 Umdrehungen einpegelte. Halten Sie sich außerdem genau an die Einlaufvorschriften! Wenn der Motor nach fünf bis acht Stunden eingelaufen ist, wird es mit den schwarzen Verbrennungsrückständen auch weniger. Ich benutze übrigens das Synthetiköl von Bell Ray (3%) und habe damit nur gute Erfahrungen gemacht.

UMGEBAUT!

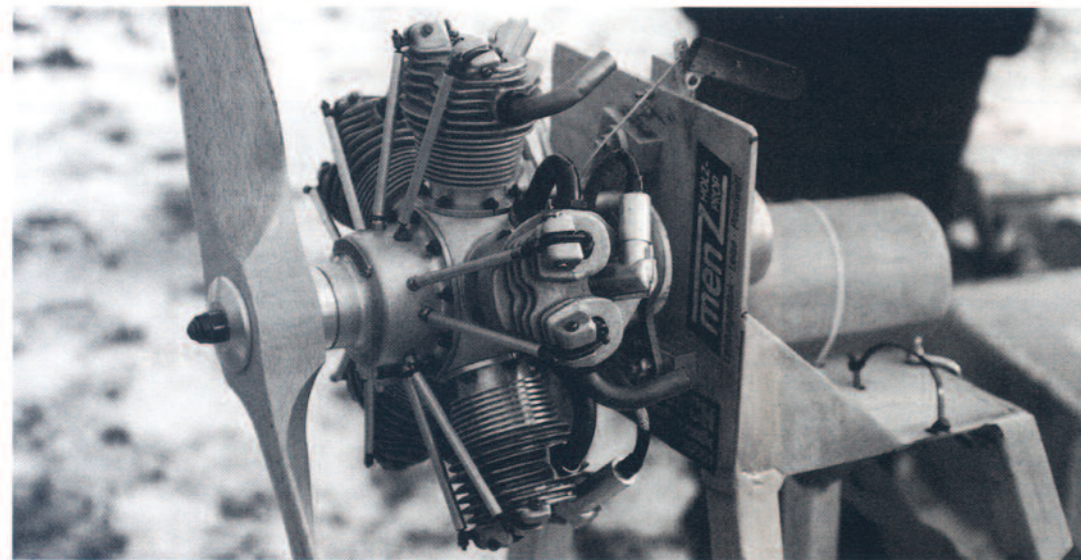
ßend noch etwa zehn Mal weiter durchdrehen. Dann noch in die Auspuffrohre einige Tropfen Benzin geben und gut durchdrehen. Jetzt die Zün-

Nun noch einige Fakten zu meinen Messungen:

- Laufzeit des Motors vor Testbeginn etwa 1,5 Stunden.
- Propeller Menz 32x12
- Drehzahl Leerlauf 800 bis 900 U/min, Vollgas 3.700 bis 3.800 U/min.
- Strom: Nach dem Einschalten, 70 mA, im Leerlauf 240 mA, bei Vollgas 540 bis 560 mA.
- Der Leerlauf des Motors konnte bis auf 700 U/min gebracht werden; nach etwa fünf Minuten war er so abgekühlt, daß stehen blieb.
- Es ist unbedingt ein Zündakku mit fünf Zellen notwendig; Tests mit einem vierzelligen Akku verliefen nicht überzeugend. War der Akku frisch geladen, lief der Motor fünf Minuten gut, danach setzten mehrere Zylinder mit der Zündung aus, und die Drehzahlen schwankten sehr. Die Höchstdrehzahl lag nur noch bei 3.000 bis 3.200 U/min, der Leerlauf wurde bereits bei 1.000 U/min sehr unruhig. Seidel schreibt zwischenzeitlich auch einen Akku mit fünf Zellen vor.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei Franz Götte und Peter Maier für ihre Tests recht herzlich bedanken.

Nun ist eine Frage naheliegend: Warum wird den Endverbrauchern für teures Geld ein Motor angeboten, der nicht richtig läuft? Werden die Motore beim Hersteller nicht richtig



Das Interessante an der Benziner-Version ist ohne Zweifel die Zündung, denn sie wird elektronisch gesteuert, kommt ohne Zündverteiler aus und funktioniert einwandfrei. Die Zündfolge ist 1-3-5-2-4. Zwölf Magnete sorgen für die Impulsaufbereitung; zwei davon sind für das Kalibrieren der Zündung zuständig.

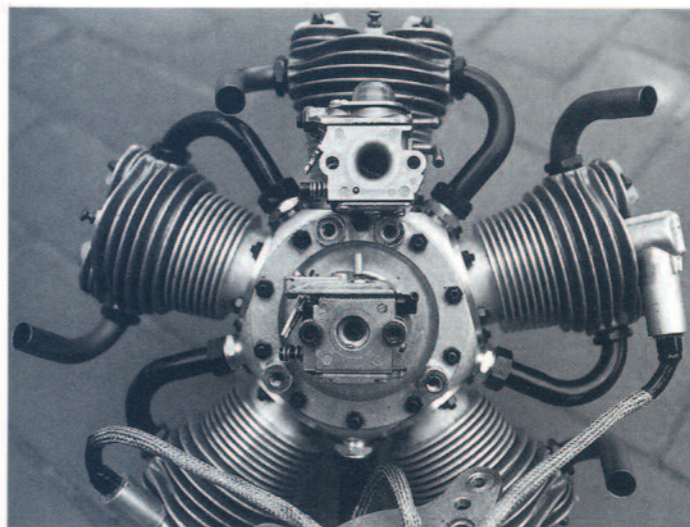
Nach dem Einschalten der Zündung ist es ganz wichtig, daß der Motor zur Kalibrierung der Elektronik mindestens zweimal vorsichtig in Drehrichtung durchgedreht wird, erst danach hat die Zün-

sich auch Peter Maier mit dem Motor beschäftigt. Er schraubte verschiedene Vergaser an und fand nach langem Probieren heraus, daß der Walbro ET 80 wohl der optimale Vergaser für den Benziner ist.

In der Zwischenzeit lag der Benziner auf meiner Werkbank; ich konnte nun davon profitieren, was Franz Götte und Peter Maier durch lange Tests herausgefunden hatten. Der Serienvergaser wurde durch den Walbro ersetzt. Wenn dann noch das Ansaugrohr, über das sich der Vergaser über einen Schlauch den

eingeschalten, den Propeller mit einer Hand umfassen und zweimal durchdrehen – erst jetzt ist die Reihenfolge der Zündung richtig. Kommt der Motor so nach und nach in Fahrt, lassen sie ihn ruhig zwei Minuten warmlaufen, erst dann langsam Gas geben. Wundern Sie sich nicht, was er so alles aus dem Auspuff spuckt – das ist normal.

Im Lauf meiner Erprobung habe ich festgestellt, daß die Vollgasschraube (H) doch sehr weit herausgedreht werden muß, so daß die Nadel nur noch an wenigen Gewindegän-



berechnet und getestet? Ich habe jedenfalls den Eindruck, daß die Endverbraucher bisweilen die Entwicklungsarbeit leisten. Und dann wundert sich der Hersteller, daß viele Käufer mit dem Motor nicht zufrieden

LIEFERANSCHRIFTEN.
Bell Ray kommt von Toni Clark/
Practical Scale, Tel. 057 41/ 5035 •
Der Vergaser Walbro ET 80 ist
erhältlich bei Modellbau Vögele,
Tel. 07 11/ 615 1495, Fax 07 11/
6158333

sind. Ich habe mich natürlich auch mit Herrn Seidel in Verbindung gesetzt; nach seiner Aussage wird der Fünfzylinder Benziner vorläufig nicht mehr gebaut. Auf meine Frage, ob der Motor wieder ins Programm kommt, bekam ich leider keine klare Antwort. Herr Seidel hat meines Wissens aber einige von den Walbro ET80 geordert.

Um alles wieder ins rechte Licht zu rücken: Der 525 ST-B

ist nach dem Umbau ein sehr gut laufender Motor. Das können auch viele Mitglieder meines Vereins, des MC Albatros Vechta, bestätigen, die alle Testläufe am Platz miterlebt haben. Ich habe, was den Motor

525 ST-B keinen Ärger mehr. – Und noch etwas: Lassen Sie den Motor nur in Drehzahlen bis maximal 4.000 U/min laufen, nicht höher. Ohne Auspuff ist der 525 ST-B ein wenig zu laut – bauen sie unbedingt

Der Vergaser in der Mitte ist der ET 80, nur zum Vergleich liegt oben das Originalteil, mit dem der Motor seine Schwierigkeiten hat. Das Problem ist der Querschnitt.

Testläufe bei – 3 Grad beim Winterfliegen in Melle. Auch kritische Beobachter konnten feststellen, daß der Motor mit dem anderen Vergaser anstandslos läuft.



und seinen Lauf betrifft, alle Versuche abgeschlossen – es steht nur noch der Zugtest mit unterschiedlichen Luftschrauben an. Ganz vorsichtig kann ich schon einmal 15 kp Schub mit einer 32x12 vermeiden (bei den oben angegebenen Höchstdrehzahlen).

Seit dem hier beschriebenen Umbau macht mir der Seidel

nach dem Einlaufen am Boden einen Schalldämpfer, das macht mächtig 'was aus! Nehmen sie den Durchmesser der Auspuffrohre auch für den Sammler; niemals kleiner wählen, weil dann im Motor ein Wärmestau produziert wird!

Hermann Wulf

Delro Modelltechnik

Die Top Adresse in Sachen Kunstflug

Cap 232 mit 2,9 m Spannweite. Der erfolgreiche Flieger beim Acro-Cup.



Die Modelle mit den wahren Komplettlösungen und umfangreichem Zubehör.

Holen Sie sich jetzt den Hauptkatalog gegen DM 10,- mit den 18 erfolgreichsten Modellen!
Delro Modelltechnik, Herforder Straße 103, 32584 Löhne, Telefon 057 32/98205-3 oder -4, Fax -5

Nein - Sie sehen nicht doppelt!
Wir haben aus dem inzwischen bekannten und bewährten Einzylinder einen Boxer entwickelt

SM25 (Ausverkauf)
DM 199.- Incl. Krümmer!

Solange Vorrat

Modell Exklusiv
Schenkenstr.7
74544 Michelbach/B.
Tel. 0791-41535 ab 19 Uhr
Fax 0791-492816

Bewährt - der SM23

- 23ccm, 1.9KW
- 5 Überströmkanäle
- keramikbeschichtete Laufbuchse
- 3-fach gelagerte Kurbelwelle
- 1160g Komplett
- elektronische Zündung mit Verstellung

DM 649.- Incl. Krümmer

46ccm, 2.42 KW
1530g komplett
Technik wie bei SM23

DM 1399.-
Incl. 2 Krümmer und 2 Dämpfer in Edelstahl!

Neu - der SM46