

Noch besser als sein Vorgänger



'Puma II'

vorgestellt von Michael Kärcher

Im Frühjahr 1977 stellte die Firma robbe, Grebenhain, das Nachfolgemodell des ebenso bekannten wie beliebten 'Puma', den 'Puma II' vor. Sicherlich fragte sich manch einer, der den 'Puma' näher kannte, was es an diesem Modell noch zu verbessern gäbe.

Als erstes sticht beim Betrachten der technischen Daten der gegenüber dem Vorgänger verlängerte Rumpf ins Auge. Er ist mit rund 121 cm für ein Flugzeug dieser Größenordnung wohl auch relativ lang geraten. Daraus resultiert der Nachteil, daß das Modell nicht mehr so kofferraumfreundlich ist. Sehr günstig wirkt sich allerdings diese Rumpfverlängerung auf die Flugeigenschaften aus. – Aufgrund des nun längeren Leitwerkshebelarmes kommt eine weiche, aber keinesfalls indirekte Wirkung des Seiten- bzw. Höhenruders zustande.

Ferner konnte das Gesamtgewicht des Modells mit Hilfe einer ausgesucht leichten, aber doch ausreichend stabilen Bauweise gegenüber dem Vormodell um 200 Gramm verringert werden. Als Beweis für die Stabilität sei hier vermerkt, daß beispielsweise das gesamte Rumpfvorderteil mit einer 4 cm breiten Kiefernleiste verstärkt ist.

Die Ausstattung des Baukastens geht wohl über den üblichen Standard hinaus. So findet man nebst lenkbarem Bugfahrwerk und allen Kleinteilen (wie Scharniere, Gabelköpfe, Bowdenzüge usw.) auch einen Alu-Motorträger vor, der für die meisten handelsüblichen Motoren der für das Modell empfohlenen Hubraumklassen paßt. Außer der Fernsteuerungsanlage müssen also nur noch Tank, Motor und Bespannmaterial beschafft werden.

Mein Exemplar wurde ganz mit 'Super'-Solarfilm bebügelt, was dank der klaren Konturen rasch von statten ging. Etwas

skeptisch stand ich zunächst den flexiblen Kunststoffplättchen gegenüber, die anstelle von richtigen Scharnieren dem Kasten beigelegt waren. Zu Unrecht, wie sich herausstellte. Mein Testmodell hat inzwischen ohne Zwischenfälle viele Flüge absolviert.

Alle Balsateile aus ausgesuchtem Holz sind sauber ausgestanzt, der Motorspant ist bereits fertig ausgesägt. Dank dieser guten Vorfertigung stand mein 'Puma II' nach zwei Wochen fertig auf dem Werk Tisch. Wegen des etwas höheren Gewichts des verwendeten Motors (OS 40 FSR mit Resonanzschalldämpfer) und der Anlage kamen 2 370 g auf die Waage.

Da mir keine entsprechende Piste zur Verfügung stand, erfolgte der erste Start aus der Hand. Sauber stieg der 'Puma' weg. Ein Nachtrimmen war nicht erforderlich. Zu meinem Schrecken stellte ich fest, daß die Querruderwirkung nicht für eine Kurve ausreichte. So mußte ich die Maschine nur mit Seiten- und Höhenruder landen, was aber aufgrund des gutmütigen Flugverhaltens problemlos von statten ging. Aus oben genanntem Grund ist es daher unbedingt erforderlich, das Gestänge an den Querruderhörnern bei Verwendung von Linearservos enger einzuhängen. Keine Angst, selbst wenn man ganz innen einhängt, ergibt das keine kritische Reaktion.

'Puma II' reagiert insgesamt gesehen sehr ausgewogen auf alle Ruder. – Bestehend sind jedoch die im Katalog nicht übertrieben geschilderten extremen Langsamflugeigenschaften. Unbedingt ist ein entsprechender Motor (ca. 6,5 ccm) zu empfehlen. Denn nur dann können die Qualitäten von 'Puma II' voll ausgenutzt werden. Beispielsweise sind herrliche Langsamflüge knapp über

Weiter verbessert wurden die bekannt guten Flugeigenschaften des 'Puma'.

dem Boden möglich, um dann in nächsten Augenblick fast senkrecht in den Himmel zu 'stechen'.

Ebenfalls ermöglicht ein starker Motor in Verbindung mit dem Dreibeinfahrwerk einen problemlosen Bodenstart auch von einer Wiese, wobei allerdings das Gras nicht zu hoch sein darf. Eventuell sind etwas größere Räder nötig.

Äquivalent ist das Landeverhalten: Die Maschine, wenn nötig, mit etwas Gas heranschleppen und dann langsam aushungern. Dies gewährleistet beim 'Puma II' immer vorzügliche Landungen. Überhaupt hat sich gezeigt, daß Landungen mit laufendem Motor am besten gelingen; übrigens sehr publikumswirksam!

Durchstarten und 'touch and go' sind die Spezialitäten dieses Flugmodells. Aber auch alle anderen geläufigen Flugfiguren gelingen auf Anhieb. Schwierigkeiten zeigten sich nur beim Trudeln. Dies erfordert große Ausschläge bei Höhen- und Seitenruder sowie etwas Querruder und vor allem viel Geduld beim Aushungern, bedingt durch die guten Langsamflugeigenschaften.

Insgesamt gesehen findet man im 'Puma II' einen vollwertigen Nachfolger seines Vorgängers, der noch bessere Flugeigenschaften aufweist. Nach wie vor jedoch kein Anfängermodell, aber auch kein Raser, wenngleich es von jedem geflogen werden kann, der ein 'Taxi', eine 'Charter' oder ein ähnliches Modell beherrscht. Kurzum, ein unkompliziertes 'Feld-, Wald- und Wiesen-Modell' das viel Freude bereitet. – Der Preis erscheint auf den ersten Blick etwas hoch gegriffen, ist aber wegen der guten Baukastenausstattung gerechtfertigt.