

**EXKLUSIV** ERSTE NEUHEITEN 2013  
7 SEGLER VON STAUFENBIEL



www.modell-aviator.de  
**Modell AVIATOR**  
TEST & TECHNIK FÜR DEN MODELLFLUG-SPORT



erhältlich auf  
Google play

erhältlich im  
App Store



QR-Code scannen und die kostenlose  
Kiosk-App von Modell AVIATOR installieren

**OLD SCHOOL**  
SO WIRD AUS DER ARF-ALBATROS  
VON ROBBE EIN SCALE-MODELL

**Themen im Heft:**

Downloadplan E-Jet Tornado •  
ASK-21 von Horizon Hobby •  
RC-Wuffgleiter • Visionär:  
Modelle aus PU-Schaum •  
Restaurierte Piper Pa-18 •  
Doku: Sbach 300 • Razor  
von Multiplex • Turbine J130 •  
von Schweighofer • FPV-Map •  
Workshop: Kabinenhauben  
selbst machen • Trendsport:  
Das ist F5J • Museums-Guide



**ALL IN ONE**  
NEUER FUTABA-SENDER:  
DAS ALLES KANN DIE T14SG

**UNABHÄNGIG**  
ELEKTRO-MOTOR-AUFSATZ VON  
SCHAMBECK IM PRAXISTEST



Ausgabe 03/13 ■ März ■ Deutschland: € 4,80

A: € 5,50 CH: 7,90 sfr Benelux: € 5,70 I: € 6,20 DK: 53,00 dkr

wellhausen  
& marquardt  
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in der  
Ausgabe 03/2013 des Magazins  
Modell AVIATOR erschienen.  
www.modell-aviator.de





# Sieben auf einen Streich

**Exklusiv: Modellneuheiten 2013 von Staufenbiel**

**Text und Fotos:  
Mario Bicher**

Mit einem Paukenschlag läutet Staufenbiel die Segel- und Elektrosegelflug-Saison 2013 ein. Modell AVIATOR konnte Anfang des Jahres exklusiv einen Blick auf gleich sieben Neuheiten werfen. Alle Modelle sind in Voll-GFK erstellt und – abgesehen vom kleinsten, dem Radical – sowohl als reine Segler als auch als Elektrosegler erhältlich.

Bei der Spannweite der Seglerneuheiten reicht die Bandbreite von schmalen 840 bis hinauf zu ausladenden 3.180 Millimeter. Die Verarbeitung der Modelle hinterließ bei der ersten Inaugenscheinahme einen sehr guten Eindruck. Makellose, leichte, stabile Oberflächen, die eine hervorragende Lackierung aufweisen. Besonders stechen da die mehrfarbigen, aufwändig lackierten Segler wie der Zulu oder Aiolos heraus.

Zu einigen Modellneuheiten kündigt Staufenbiel passend abgestimmte Elektroantriebe an, die ebenfalls neu ins Programm genommen werden. Diese verfügen beispielsweise über eine konisch geformte Glocke oder sind als gekapselte Außenläufer erhältlich. Ziel war es, die aerodynamisch erreichte Effizienz der Elektrosegler durch den Antrieb zu steigern sowie den Komfort beim Handling zu erhöhen.

Bei der Fertigung und Ausstattung der Modelle sind eine Reihe von Ideen entwickelt und umgesetzt worden. Wer

Neu im Programm ist der Zulu mit 1.500 Millimeter Spannweite und V-Leitwerk. Das Gewicht liegt leer bei 680 Gramm

In der Elektroversion ist der Motorspant herstellerseitig fertig installiert



Im schicken Gulf-Design präsentiert sich der überarbeitete Hawk V2 mit 1.695 Millimeter Spannweite bei 550 Gramm Gewicht leer

eine Elektroversion ordert, erhält einen Rumpf mit bereits fertig eingeklebtem Motorspant und erspart sich damit einen wesentlichen Arbeitsschritt. Bei den großen Modellen Boreas und Aiolos verfügen die sehr leichten, stabil gebauten Flächen über sogenannte Gigaflaps. Das sind kleine Klappen außen an den Tragflächen, und am V-Leitwerk des Aiolos, die von der Hauptklappe (Querruder) mitgenommen werden und einen glatten Strömungsübergang gestatten. Beim Ruderausschlag verringert man damit die Verwirbelungen an den Außenbereichen der Fläche und steigert – nach Aussage der Firma Staufenbiel – die Effizienz des Modells signifikant. Weitere Goodies sind beispielsweise die bereits installierte Steckung der V-Leitwerke beim Aiolos und Zulu beziehungsweise Umlenkmechanik zur Höhenruderanlenkung beim Boreas und Skiron. Zur Auslieferung kommen die Neuen voraussichtlich ab März 2013.

Im Boreas ist die Umlenkmechanik eingebaut, das verkürzt die Montagezeit



Rechts (gelbes Modell) der neue Pylonflitzer Radical mit 840 Millimeter Spannweite und etwa 180 Gramm Leergewicht. Links der Mini Hawk V2 mit 1.320 Millimeter Spannweite. Die bekannte Version wurde punktuell überarbeitet und erhielt ein neues Design



Die Neuheit Skiron hat 2.010 Millimeter Spannweite und wird um die 1.050 Gramm wiegen. Die Anlenkung von Höhen- und Seitenrudern erfolgt über CFK-Schubstangen



Die Gigaflaps beim Boreas und Aiolos steigern die Effizienz der Segler



Platzhirsch unter den Neuheiten ist der Aiolos. 3.180 Millimeter Spannweite misst der Vierklappensegler, dennoch liegt das Leergewicht bei geringen 1.700 Gramm. Die Montage wird durch einige interessante Details wesentlich vereinfacht. Die neuen Gigaflaps sind in der Fläche und dem V-Leitwerk vorhanden





## Till Schnabel von Staufenbiel im Interview

Zur Präsentation der Neuheiten führte die Modell AVIATOR-Redaktion exklusiv ein Interview mit Till Schnabel, Leiter Marketing und Mitglied der Geschäftsleitung bei Staufenbiel, über die Entwicklung von Segelflugmodellen und Zubehör bei der Firma Staufenbiel.

### Modell AVIATOR: Was hat Sie bewogen, die Modelle zu entwickeln und ins Programm zu nehmen?

Till Schnabel: Die bestehende Modellpalette an Voll-GFK-Modellen sollte erweitert werden. Die neuen Modelle sind effizienter, leistungsfähiger und mit modernen Features ausgestattet. Diese können die Älteren, wie beispielsweise der bewährte Segler Falcon, nicht bieten.

### Wer hat die Modellneuheiten entwickelt?

Wir entwickeln die Modelle in erster Linie selbst und beziehen dabei unseren Hersteller aus Fernost mit ein. Die Segler werden dort nach unseren Vorgaben gebaut, beispielsweise erhält er konkrete Angaben zur Fertigung oder welche Einbauteile ins Modell gehören, damit dieses später möglichst kundenfreundlich fertigzustellen ist. Dazu zählt zum Beispiel der bereits eingeklebte Motorspant bei einer Elektroversion.

### Warum greifen Sie nicht einfach auf bereits fertig entwickelte Konstruktionen zurück?

Als aktive Modellflieger wissen wir am besten, welche Features ein Produkt haben sollte, was verbaut sein sollte, was man selbst von einem Modell erwarten würde und was Spaß macht. Wir verlassen uns nicht allein darauf, was sich andere für uns ausdenken würden. Nimmt man einen Segler in die Hand, muss sich dieser wertig anfühlen. Später soll er abgehen wie Schmitts Katze. Das geht mit Eigenentwicklungen.

### Wie lange dauert die Entwicklung eines Modells?

Das hängt vom Modell ab. Zunächst setzen wir uns mit einigen Kollegen zusammen und erstellen ein Lastenheft. Was soll das Modell können und leisten. Wir bestimmen die Optik und Größe sowie das Design und Profil.

Anschließend wird festgelegt, was in der angepeilten Preiskategorie machbar ist. Zu Beginn entsteht eine Bleistiftskizze, die dann zu einem immer konkreteren Konzept führt. Passt alles, bekommt der Hersteller nach diesen Vorgaben einen Auftrag.

### Welche Rolle spielt dabei das Profil?

Das Profil ist für die Charakteristik des Modells ganz entscheidend, dazu machen wir uns viele Gedanken. Bei den neuen Modellen kommt ein modifiziertes Hangflugprofil zum Einsatz, das sehr effizient ist, aber auch sehr gute Floatereigenschaften mitbringt. Davon profitieren die größeren Segler deutlich und prädestinieren sie fürs Thermikfliegen.

### Sie machen sich auch Gedanken über die Antriebsauslegung?

Ja, und das ist gar nicht so einfach, weil die Ansprüche sehr unterschiedlich sind. Wir versuchen immer, einen guten Kompromiss aus Leistung und Kosten zu finden. Man kann bei Segelflugzeugen mit geringer Spannung viel Standschub erzeugen. Unsere neuen Modelle sind genau daraufhin ausgelegt. Der Segler soll sich ganz sicher aus der Hand starten lassen können, ohne als Pilot Speerwerferqualitäten mitbringen zu müssen.

### Werden Sie auch neue Antriebe anbieten?

Wir bekommen gekapselte Außenläufer neu ins Programm, die ideal für die aktuellen Segler, aber auch andere Modelle geeignet sind. So wird es keine rotierende Glocke mehr geben. Einige neue Motoren haben speziell geformte konische Nasen, damit der Motoreinbau in schlanken Seglernasen noch leichter fällt. Zudem wurde die Kabelführung optimiert, sodass man in engen Rumpfen viel Power unterbringen kann.



**Der Boreas spannt 2.503 Millimeter, ist bis 1.406 Millimeter lang, wiegt etwa 1.300 Gramm und ist mit Wölbklappen und den neuen Gigaflaps ausgestattet. Als Antrieb kommt ein V-Max V35XL mit einem 3s-LiPo in Frage**

### Kontakt

**Staufenbiel**  
Hanskampring 9  
22885 Barsbüttel  
Telefon: 040/30 06 19 50  
Fax: 040/300 61 95 19  
E-Mail: [info@modellhobby.de](mailto:info@modellhobby.de)  
Internet: [www.modellhobby.de](http://www.modellhobby.de)  
Bezug: Direkt

