



BELLA MARCHETTI!

SIAI Marchetti SF-260 von GB Models / Hepf

Elektro-Flugmodelle müssen bei mir drei Voraussetzungen erfüllen: Sie müssen ein manntragendes Vorbild haben und um die zehn Minuten Flugzeit ermöglichen. Und sie sollten nicht zu klein sein. Da wir nicht gerade über den besten Flugplatz verfügen, sollten die Haupträder schon einen Mindestdurchmesser von 100 mm haben, gerade wenn es sich um ein Einziehfahrwerk handelt. Im Maßstab 1:4 gehalten und mit sehr vorbildgetreuen Proportionen realisiert, erfüllt die SIAI Marchetti SF-260 von GB Models im Vertrieb von Hepf Modellbau diese drei Punkte – also schauen wir mal genauer hin.



Zum Original

Italien ist neben gutem Essen natürlich auch für gutes Design bekannt. Dafür ist die SIAI Marchetti SF-260 ein gutes Beispiel. Das Design des rassigen Tiefdeckers gilt aufgrund der schlanken und harmonischen Linienführung als sehr gelungen. Die Maschine bietet Platz für maximal drei Personen und ist für ein Lastvielfaches von +6/-3 g zugelassen. Der Erstflug erfolgte 1964 und noch

heute wird dieses Muster an vielen Orten der Welt geflogen. Sei es als Militärtrainer, aber auch in privater Hand. Für Letzteres ist die auf vielen Flugshows präsente Maschine von Ralf Niebergall ein gutes Beispiel. Motorisiert ist die SF-260 mit einem Lycoming O-540-6-Zylinder-Boxermotor, welcher über 260 PS zur Verfügung stellt. Damit erreicht die Maschine eine maximale Geschwindigkeit von 440 km/h und macht ihrem schnittigen Aussehen alle Ehre.

Das Komplettpaket von Hepf

Da man bei Hepf gleich mehrere Antriebssets von 6 bis 10s inklusive der passenden Luftschauben bereithält, ist für jeden Anspruch etwas Passendes dabei. Hepf hat mit Axi auch eine bekannte Marke mit entsprechendem Knowhow im Sortiment, so dass mir die Entscheidung für eines der empfohlenen Antriebssets leicht fiel. Mei-

ne Wahl fiel auf die 10s-Antriebskombo, da ich dafür bereits die entsprechenden Akkus habe. Ebenfalls bietet man bei Hefp auch ein passendes Einziehfahrwerk für die SF-260 an, welches ganz zeitgemäß elektrisch betrieben und direkt aus dem Empfänger mit Spannung versorgt wird. Da das Fahrwerk nur bis 6 V verträgt, bietet Hefp für HV-Ausstattung einen Delimiter an. Das ist lediglich ein Single-BEC mit auf 5,5 V regulierter Ausgangsspannung.

Die Maschine ist für die Verwendung von Hitec-Servos der 16-mm-Klasse ausgelegt, auch hier folgte ich der Herstellerempfeh-

lung. Theoretisch könnte auch die Stromversorgung und die Empfangsanlage durch das Programm von Hefp abgedeckt werden – somit kommt alles aus einer Hand.

ARF in Vollendung!

Als der Riesenkarton bei mir zu Hause ankam, war ich zuerst etwas erschrocken, denn das Modell ist doch um einiges voluminöser als man anhand der technischen Daten erwartet. Was als Erstes auffällt, ist der Geruch, welcher mir nach dem Öffnen entgegen strömt. Kein üblicher Pestizid oder Klebstoffgestank wie



Das Modell ist sehr weit und sauber vorgefertigt. Es müssen keinerlei Durchbrüche oder Ausschnitte getätigt werden.



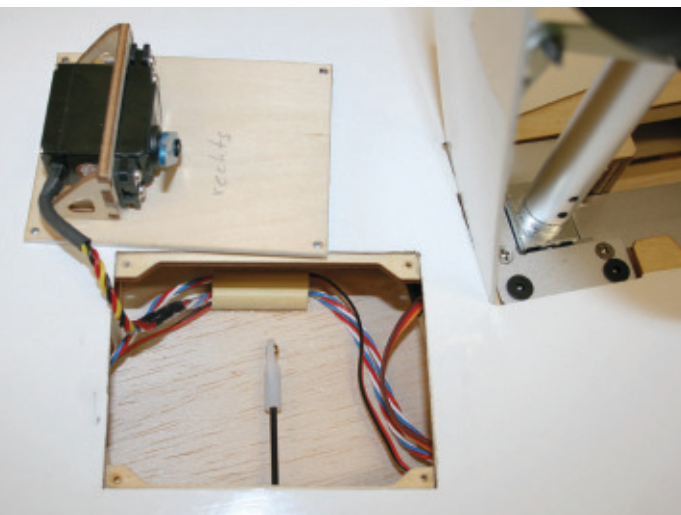
Am kompletten Modell finden sich flächenseitig solche Lagertaschen aus Sperrholz zur Aufnahme der Dübelscharniere.



Anlenkung der Landeklappen im Lieferzustand, mehr Vorfertigung ist hier nicht mehr möglich.



Die Landeklappen werden über GFK Scharniere angeschlagen, um den außen liegenden Drehpunkt zu ermöglichen. Da man den Lagerpunkt natürlich nicht fest anziehen kann, wird bei dieser Verschraubung Schraubensicherungslack verwendet.



Kurze Stücke Kabelkanal sorgen für Ordnung innerhalb der Tragfläche und verhindern, dass die Anlenkung im Betrieb Kabel beschädigt.



Die Verkleidungen der Radschächte werden mit etwas Übermaß verklebt und anschließend mit einer scharfen Klinge bündig abgeschnitten.

bei vielen ARF-Modellen. Nein, das Modell duftet nach Sperrholz, dass es eine reine Freude ist. Dieser erste Eindruck setzt sich auch bei der Begutachtung der Teile fort. Kein Billigsperrholz mit schmieriger Oberfläche, sondern gutes, gerades und stabiles Material. Fast fühle ich mich in meine Jugend zurückversetzt, wenn ich in der Holzabteilung meines Fachhändlers war, denn dort duftete es genauso. Man möge mir meine Begeisterung nachsehen, aber ein solches Erlebnis hatte ich schon seit langer Zeit nicht mehr.

Alle Teile sind sauber verarbeitet und mit Oracover-Folie gebügelt. Wenn man bedenkt, welch lange Reise das Modell hinter sich hat, ist doch erstaunlich wenig Nacharbeit am Bügelfinish vonnöten. Erstaunlich sind auch die sehr geringen Gewichtsunterschiede zum Beispiel bei den Tragflächenhälften. So differieren die 614 und 627 g leichten Hälften gerade mal um

13 g zueinander. Hier ist anzumerken, dass alle Flächen sowie Leitwerksteile vollbeplankt und dennoch leicht und sehr stabil sind.

Auch das mitgelieferte Einziehfahrwerk ist eindeutig von der besseren Sorte und verfügt zum Beispiel über gefräste Scheren an den Fahrwerksbeinen. Der gute Eindruck setzt sich auch beim mitgelieferten Zubehör fort. Nach Baugruppen geordnet, sauber in einzelnen Beuteln verpackt und durch Aufkleber leicht zuzuordnen, präsentieren sich GFK-Ruderhörner, Kugelköpfe und Anlenkgestänge in sehr guter Qualität und ausreichender Dimensionierung. Abgerundet wird das Ganze von einem Beleuchtungsset, samt Light-Controller.

Aufbau der SF-260

Nachdem alle Baugruppen – wo möglich – kurz zusammengesteckt waren, habe ich auch

sofort mit der Komplettierung des Modelles begonnen. Die gut gemachte deutschsprachige Anleitung erklärt Schritt für Schritt die nötigen Arbeitsvorgänge, wobei man sich schon anhand der Fotos gut zurechtfindet.

Laut Anleitung wird mit den Tragflächen begonnen, deren Hälften über ein CFK-Rohr mit 22 mm Durchmesser verbunden werden. Zuerst war ich ob der Länge von lediglich 435 mm etwas skeptisch, wobei man sich aber bezüglich der Festigkeit keine Gedanken machen muss, denn die Flächenhälften sind in sich schon sehr steif. Bei einer Spannweite von 2.300 mm würde eine einteilige Fläche für viele schon ein wirkliches Transportproblem darstellen, und das Mehrgewicht der Steckung wird durch die Leichtbauweise mehr als ausgeglichen. Flächendübel vorne und Torsionsdübel bestehen aus Aluminium und sind bereits passgenau in den Tragflächenhälften verklebt.

Die SF-260 ist in jeder Flugphase leicht beherrschbar – der kräftige Antrieb ermöglicht – wenn gewünscht – sogar ein senkrechtes Steigen.





Das hervorragend verarbeitete Fahrwerk mit den Scheren zur Längsführung. Auch die Reifen sind von guter Qualität und dämpfen Stöße recht gut, ohne dabei zu weich zu sein. Ebenfalls zu sehen ist die GFK-Zunge, welche die Abdeckung beim Einziehvorgang mitnimmt.

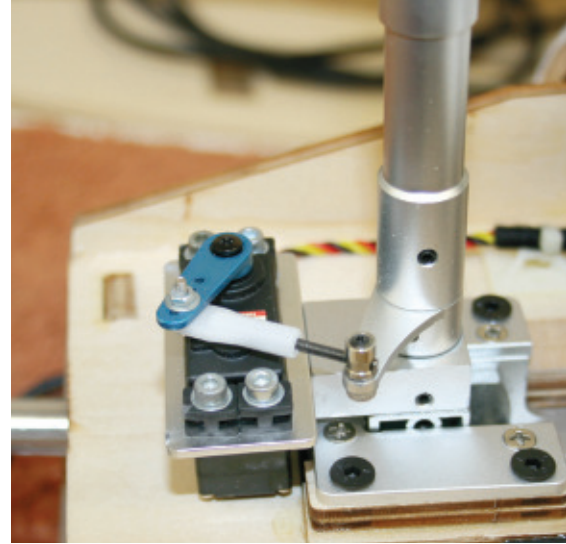
Die Tragfläche passt perfekt in die Aussparung am Rumpf und auch die Verschraubung ist bereits vom Hersteller erledigt. Somit beginnt man mit dem Setzen der Ruder-Scharniere. Die Querruder werden mittels hochwertiger Dübelscharniere in perfekten Hohlkehlen gelagert. Die Aufnahmen für die Dübelscharniere sind schon fix und fertig eingebaut. Hier wurden allerdings nicht nur einfache Löcher in die Abschlussleiste gebohrt, sondern kleine Sperrholzkästchen verklebt, welche die Scharniere aufnehmen. Diese stehen etwas weiter vor und man kann die Scharniere daran gut ausrichten, so dass der Drehpunkt der Querruder genau passt – gut gemacht, weil mitgedacht! Um das Querruder dann perfekt in der Tiefe zu positionieren, montiert man den Tip-Tank am Randbogen. Auch hier findet man maximale Vorfertigung, die Verschraubung mit je zwei M3-Stahlschrauben ist ebenfalls herstellereitig vorbereitet.

Das Verkleben des zuvor angeschliffenen GFK-Ruderhorns geht dann genauso schnell von der Hand, da auch hier der Aufnahmeschlitz vom Hersteller schon passgenau erstellt wurde. Zur Aufnahme des Ruderhorns befindet sich ausreichend Material innerhalb der Ruderfläche und man muss keine Sorge haben, dass das ganze Gebilde lediglich an der Beplankung hängt. Das zugehörige Servo wird dann in der bereits fertigen Halterung auf dem Deckel des Servoschachtes montiert. Hier findet man ebenfalls Sperrholz von guter Qualität und die Servoschrauben lassen sich schön fest anziehen. Dass die Servodeckel saugend in die Schächte passen, sei hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Bleibt nur noch die Erstellung der Anlenkung, welche

Dank in korrekter Länge beiliegender Gestänge ebenfalls schnell erledigt ist. Die Gestänge erscheinen auf den ersten Blick etwas dünn für ein Modell dieser Größe, sind aber sehr stabil und völlig ausreichend dimensioniert.

Bei den Landeklappen geht der Einbau ähnlich schnell, nur dass hier der Drehpunkt unterhalb der Tragfläche liegt und die Klappe somit über GFK-Scharniere befestigt wird. Die Anlenkung erfolgt verdeckt innerhalb der Fläche, das benötigte Ruderhorn ist bereits im Lieferzustand in der Landeklappe verklebt.

Ich habe alle GFK-Teile mit UHU plus endfest verklebt, denn an diesen sensiblen Stellen sollte Sicherheit groß geschrieben werden. Gleiches gilt für die Kabelverlegung im Inneren der Fläche. Im Bereich der innenliegenden Landeklappen-Anlenkung besteht durchaus die Gefahr, dass sich Kabel und Gestänge ins



Die Aufnahme für das Bugrad-Lenkservo ist direkt am Schwenkblock montiert – besser geht's nicht.

Die Höhenruderanlenkung zeigt es exemplarisch: Alle Anlenkungen am Modell sind kurz und nahezu spielfrei.

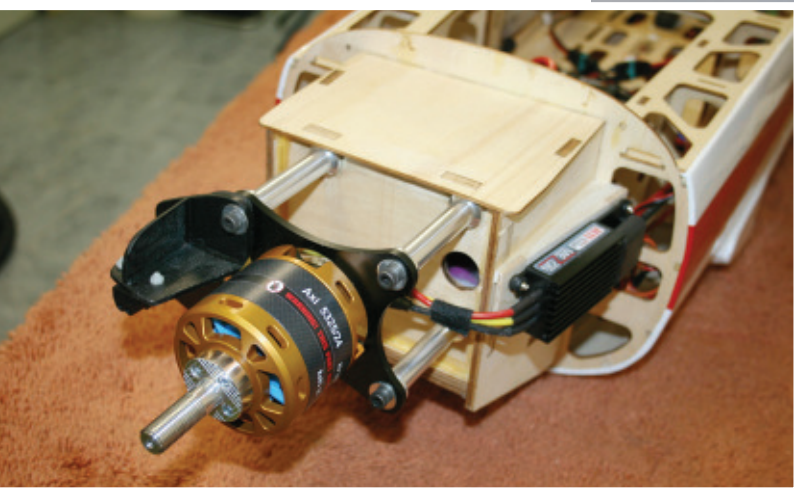


Auch das Seitenleitwerk ist mittels CFK-Rohr gesteckt und abnehmbar.



Dieser Stelling sorgt dafür, dass auch der vordere Teil der Dämpfungsfläche auf dem Rumpfdeckel aufliegt.





Das Zubehör zur Motormontage ist perfekt angepasst und erfordert keine Nacharbeit. Der Regler liegt genau im Luftstrom und wird somit effektiv gekühlt. Am linken Rand ist der Drehzahlsensor der Telemetrie zu erkennen.

Gehege kommen. Daher habe ich dort ein Stück Kabelkanal verklebt, welcher für Ordnung sorgt.

Im nächsten Schritt kann man dann das Fahrwerk einbauen. Dazu muss die Folie im besagten Bereich bündig mit der Öffnung ausgeschnitten werden. Da der Radschacht nämlich 90° zur Beplankung verklebt wird, entfällt hier der oft übliche Keberand, unter dem die Folie zusätzlich entfernt werden muss. Der Radschacht wird dann zunächst etwas beschnitten und danach eingeklebt. Nach dem Verkleben lässt sich dieser dann einfach entlang der Beplankung besäumen. Dieser Vorgang gelingt mühelos, da das Material sehr dünn ist.

Der Einbau der Mechanik gestaltet sich dann ebenso einfach wie der Einbau der restlichen Komponenten. Alles ist perfekt vorbereitet und passt auf Anhieb! Die Fahrwerksabdeckung besteht aus Flugzeugsperholz (ja, Sie



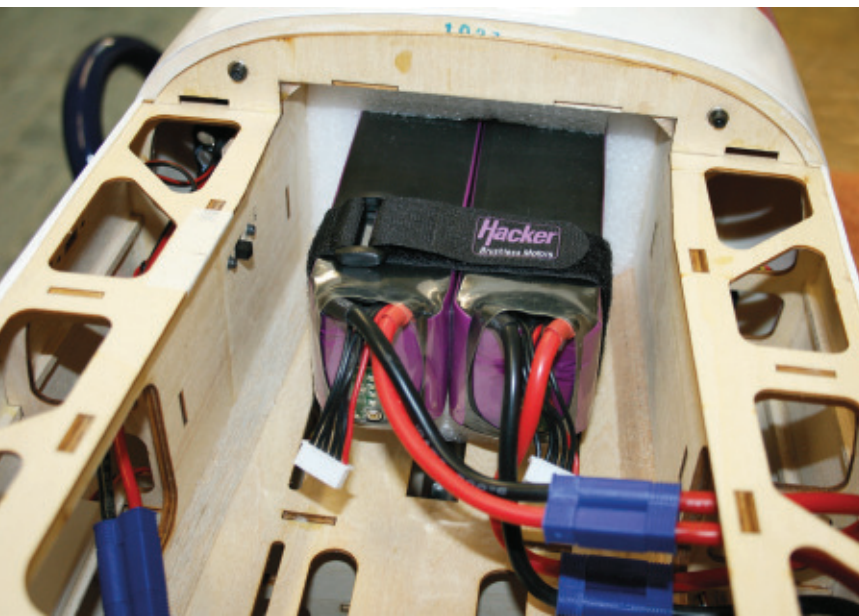
Am Spinner wird deutlich, wie viel Qualität in diesem ARF-Modell steckt. Die Aluminium-Rückplatte verhindert nicht nur sicher einen Verzug beim Anziehen der Schrauben, sondern gewährleistet auch einen sicheren Rundlauf, da herstellerseitig bereits ausgewuchtet. Man beachte zusätzlich die gewichtsoptimierte Ausführung.

haben richtig gelesen) und ist mittels Formteil regelrecht kunstvoll gewölbt. Damit ist das Fahrwerksbein komplett verkleidet und die Abdeckung schließt dennoch bündig mit der Flächenunterseite ab. Wie beim Original auch, liegen die Räder nämlich nur zur Hälfte ihrer Dicke im Profilstrak, so dass dieser kleine Kunstgriff notwendig wird. Über eine GFK-

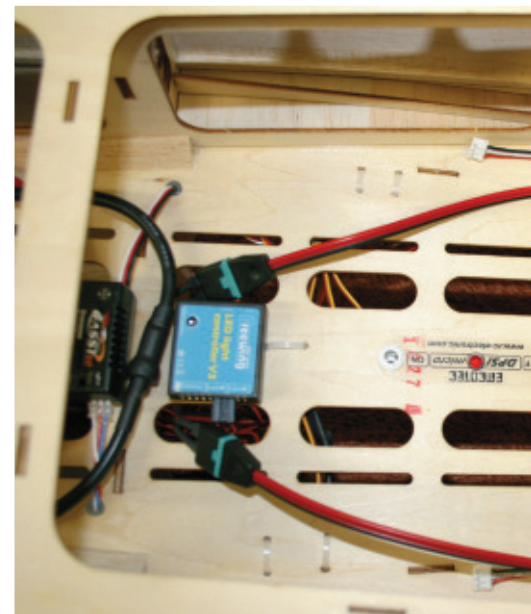
Zunge wird die Abdeckung mit dem Fahrwerksbein verbunden und von diesem an die Fläche gezogen.

Zum Fahrwerk selbst sei noch erwähnt, dass man auch in Fernost hochwertige Qualität produzieren kann, welche dann allerdings auch wie hierzulande ihren Preis hat. Das Fahrwerk der SF-260 ist hierfür ein gutes Beispiel, denn Merkmale wie Scheren zur Längsführung oder die Verbindung zur Mechanik über eine vierfache Klemmverbindung findet man bei den Billigangeboten nicht. Ich bin sehr froh darüber, dass man hier ebenfalls den hohen Qualitätsanspruch des Modells unterstreicht und diesem auch gerecht wird. Was nutzt es mir, angesichts der gesamten Investition 100,- € beim Fahrwerk zu sparen und bereits nach einer Saison nur Ärger mit dem Material zu haben? Hier gehen GB-Models und Hepf genau den richtigen Weg, denn nur Qualität behauptet sich dauerhaft am Markt.

Das Fahrwerk ist drin und somit fehlt nur noch die Beleuchtung, um die Tragfläche zu komplettieren. Das ist dann auch der einzige Punkt, welcher mir die Stirn etwas in Falten legt. Der Light-Controller und auch der Lan-



◀ Durch die große Öffnung kann man komfortabel die Antriebsakkus wechseln. Links ist der Ein-Aus-Schalter des Reglers zu erkennen.





Vorbildgetreuer Kunstflug steht dem eleganten Modell gut und ist dank der sehr guten Flugleistungen uneingeschränkt möglich.

Höhen- und Seitenleitwerk gleichermaßen. Bei den Leitwerken finden sich die gleichen Qualitätsmerkmale wie bei den Tragflächen. Alles ist vollbeplankt, dabei superleicht und maximal vorgefertigt.

Es sind die kleinen Details, welche aufzeigen mit welchem Sachverstand und Qualitätsbewusstsein das Modell gefertigt wurde. Schaut man sich zum Beispiel den sauber und gleichmäßig abgeschnittenen Folienrand an der Wurzelrippe an, so fällt das genauso auf, wie der absolut exakt eingebrachte Durchbruch für die Höhenruderanlenkung oder die Servoaufnahme innerhalb der Höhenleitwerks-Dämpfungsfläche. Dass in der Dämpfungsfläche dann im Bereich der Steckung Hartholzteile zum Sichern des CFK-Rohres mittels Schrauben eingelassen sind, rundet das Bild noch weiter ab.

Neben dem Höhenleitwerk ist auch das komplette Seitenleitwerk über eine CFK-Steckung mit dem Rumpf verbunden und somit abnehmbar. Das macht durchaus Sinn, denn alleine das Seitenruder stellt mit 13 cm Tiefe und 36 cm Länge eine beachtliche Fläche dar. Die Anlenkung erfolgt doppelseitig über ein gut dimensioniertes, mit Nylon umhülltes Stahlseil. Gesichert wird das Seitenleitwerk über eine M3-Schraube und eine GFK-Zunge

im hinteren sowie einen Torsionsstift und Magneten im vorderen Bereich der Dämpfungsfläche. Durch die Länge dieses Teils, liegt die Finne allerdings nicht ganz am Rumpfrücken an. Daher habe ich im Rumpffinnern noch einen 3-mm-Stelling über den Torsionsstift geschoben, welcher gut über die Kabinenhaube erreichbar ist und das Seitenleitwerk auch am Ansatz sauber in Position hält. Zur Demontage muss lediglich eine zusätzliche Schraube gelöst werden.

Antrieb und Anlage

Auch beim Rumpf der SF-260 zeigt sich die gut gemachte Konstruktion. Der Rumpf ist vollbeplankt und bei guter Stabilität mit 1.640 g sehr leicht. Das Holz zeigt die typischen Brandspuren des Laserschneidens und hat dennoch nicht die schmierige Oberfläche, welche man sonst oft bei derlei verarbeiteten Teilen antrifft. Die Kontur des Vorbildes wurde sehr schön übernommen und gerade am charakteristischen Rumpfheck der Maschine zeigt sich, dass man auf eine vorbildgetreue Linienführung des Modells geachtet hat.

Im Rumpf ist lediglich das Seitenruder-Servo einzubauen, dessen Position vorgegeben ist. Diese fluchtet dann auch genau mit den Steuerseilen zum Seitenleitwerk.

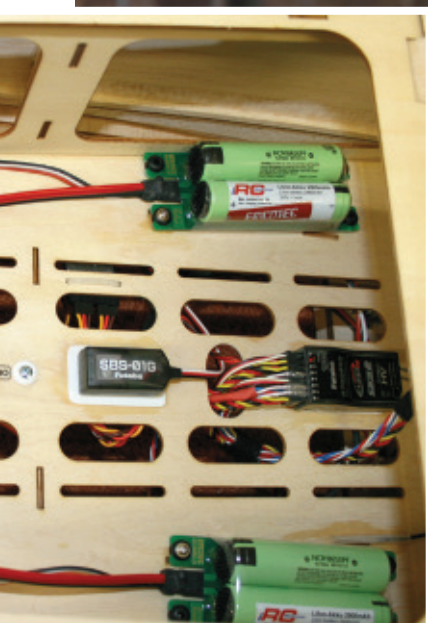
Das Modell ist ausdrücklich für den Betrieb mit Elektromotoren ausgelegt und der Einbau des Antriebes ist völlig unspektakulär, da alle benötigten Teile hierfür beiliegen. Da Sturz und Seitenzug bereits am Motordom berücksichtigt sind und die Haube bereits herstellerseitig in ihrer Endposition montiert ist, war ich

descheinwerfer überzeugen mit einfacher Bedienbarkeit und sehr großer Helligkeit. Lediglich die Dioden für die Positionsleuchten fallen hier etwas aus dem Rahmen, denn diese sind so schwach, dass man sie nur in völliger Dunkelheit wahrnehmen kann. Daher beschloss ich, diese nicht zu verwenden und lediglich die Kabel zu verlegen. Da ich dem Modell in Zukunft noch ein „Scale-Update“ spendieren will, werden dann auch hellere LEDs und Blitzer in den Tip-Tanks installiert.

Lösbare Leitwerke

Die Marchetti ist schon ein größeres Modell, wobei man auch mit einem kleinen Pkw keine Sorge haben muss. Neben der geteilten Fläche verfügt das Modell nämlich auch über abnehmbare Leitwerke – das gilt für

Die Langsamflugeigenschaften der Marchetti sind ohne Tücken – der Landeanflug gestaltet sich somit ganz einfach.

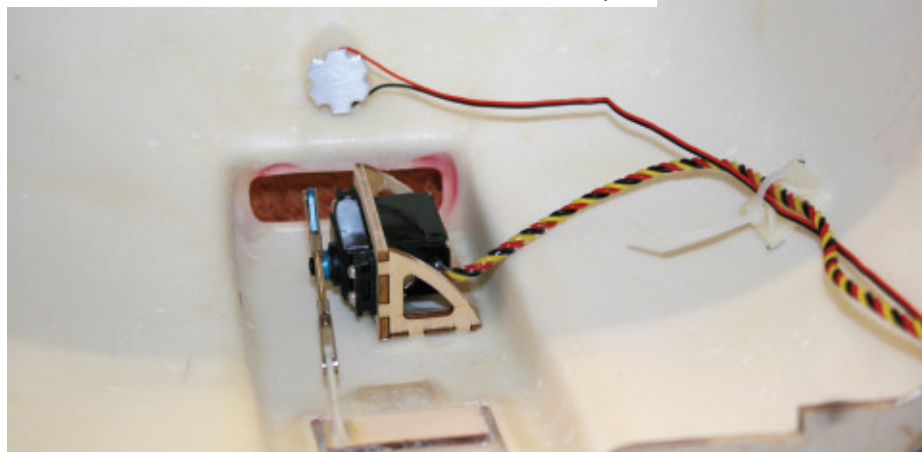


◀ Unter der Kabinenhaube, im „Obergeschoss“, liegen Empfängerakkus, Empfänger, GPS- und Stromsensor und Akkuweiche, im „Untergeschoss“, erreichbar über die Tragflächenöffnung, wohnen Akkuweiche, S-BUS-Adapter und Single-BEC.



gespannt auf die Passung im Hinblick auf die Spinnerrückplatte. Der Motor wird mit einem Befestigungskreuz und Abstandshaltern montiert. Letztere bestehen aus Aluminium und haben ein beidseitig eingeschnittenes Gewinde. Die Einheit aus Motor, Montagekreuz und Abstandshalter wird dann auf den Motorspant gestellt und an der montierten Motorhaube ausgerichtet. Der Rumpf steht hierbei natürlich senkrecht. Wie erhofft, passt die Länge perfekt und mein Qualitäts-Gesamtbild des Modells formt sich weiter Richtung Note 1. Die Fixierung der Antriebseinheit auf dem Kopfspant erfolgt dann mittels dickflüssigem Sekundenklebers durch die Öffnung in der Motorhaube. Hierfür genügen zwei größere Tropfen, wenn man die Motorhaube anschließend mit der nötigen Vorsicht demontiert. Nun ist es ein Leichtes, die Befestigungslöcher zu bohren und die Abstandshalter am Spant zu verschrauben. Diese Methode hat sich bewährt und ergibt einen perfekt passenden Motorhauben-Spinner-Übergang. Apropos Spinner: Hier sei noch kurz erwähnt, dass der beiliegende eine Alu-Rückplatte hat, welche sich beim Anziehen der Schrauben nicht verzieht und somit für einen perfekten Rundlauf sorgt. Darüber hinaus ist die Rückplatte über gezielte Senkbohrungen bereits ausgewuchtet. So etwas hatte ich bis dato noch in keinem ARF-Kasten vorgefunden.

Zusätzlich am Motordom angebrachte Holzteile dienen dann zur Montage des 90-A-Reglers von Jeti, direkt im Luftstrom unter der Motorhaube. Die Antriebs-Akkus finden vor dem Cockpit ihren Platz und sind durch die große Rumpfoffnung gut erreichbar. Die restlichen Komponenten wie Empfänger, Akkuweiche und Sensorik der Telemetrie können durch ihr geringes Eigengewicht am für die Leitungsführung günstigsten Platz montiert



In der Motorhaube sind der Landescheinwerfer und das Servo zur Betätigung der Restabdeckung des Bugfahrwerks montiert.

werden. Lediglich die Akkus der Empfangsanlage wandern soweit als möglich nach hinten, was dem Schwerpunkt geschuldet ist.

Der Einbau des Bugfahrwerks ist ebenfalls bestens vorbereitet. Die Aufnahme der Mechanik besteht aus Flugzeugsperrholz, was ich bisher in keinem anderen ARF-Modell gesehen habe. Das Bugfahrwerk passt perfekt in seine Aufnahme und hat im ausgefahrenen Zustand auch den korrekten Winkel analog zum Original. Die Aufnahme für das Lenkservo ist direkt am Schwenkblock der Mechanik montiert, was eine extrem kurze und spielfreie Anlenkung des Bugrades ergibt. Der Anlenkhebel am Fahrwerksbein muss allerdings in der Drehachse etwas nach vorne gedreht werden, damit er nicht am Aufnahmeholz anstößt. Trotz dieser Maßnahme bleibt noch mehr als ausreichend Servoweg für einen genügend großen Ausschlag des Bugrades übrig. Hiernach wird dann noch das Servo zur Anlenkung der Restabdeckung eingebaut. Die Halterung hierfür wird aus wenigen Teilen zusammengebaut und dann in der zuvor gut angeschliffenen Mo-

torhaube verklebt. Die Restabdeckung selbst ist bereits herstellenseitig montiert und mit einem entsprechenden Anlenkhebel versehen.

Zum Abschluss der Arbeiten wird dann noch der Cockpiteinsatz in der Kabinenhaube befestigt. Hier findet sich wieder eine geniale Idee, denn der Einsatz wird einfach von hinten in die Kabinenhaube eingeschoben und zentriert sich auf dem Rahmen von selbst. Danach schneidet man noch den hinteren Bereich der Kabinenhaube auf Maß. Hierbei muss man etwas Vorsicht walten lassen, damit kein Spalt zwischen Haube und Rumpf entsteht.

Endarbeiten

Zu meiner Freude habe ich beim Auswiegen des Modells kein einziges Gramm Ballast benötigt. Durch das Gewicht der zwei 5s-5.800-mAh-Packs in vorderer Position ließ sich der Schwerpunkt bequem einstellen. Zum Thema Schwerpunkt sei noch gesagt, dass man auf dem Versandkarton einen Hinweis auf die korrigierte Schwerpunktangabe findet. Diese





Das schöne Modell verlangt förmlich nach einem weiteren Scale-Ausbau – dem wollen wir uns in einer der nächsten Ausgaben widmen.

sollte man unbedingt einhalten, denn damit fliegt das Modell hervorragend. Schlussendlich ergab sich für die Marchetti ein Abfluggewicht von 8.692 g, was in einer Flächenbelastung von 109 g/dm² resultiert. Die Flächenbelastung stellt einen durchschnittlichen Wert für ein Flugzeug dieser Art dar und so blickte ich dem Erstflug entspannt entgegen.

Der Antrieb dreht die montierte Fiala 21×12E3 mit etwas mehr als 6.250 1/min und konsumiert dabei knapp 76 A. Laut Datenblatt sind 75 A als Kurzzeitbelastung für 20s zulässig – also auf zum Flugplatz.

Die Marchetti wird flügge

Mit nach Anleitung eingestellten Ruderaus-schlägen und Schwerpunkt steht die SF-260 nach kurzer Aufrüstzeit in Startposition. Also

langsam Gas geben, das Modell rollt schnur-gerade los und das Seitenruder hat kaum etwas zu korrigieren. Mit etwas mehr als Halbgas hebt das Modell nach etwa 60 Metern ab. Das Fahrwerk wird eingezogen und die Aerodynamik ist perfekt. Deutlich ist der vorhandene Leistungsüberschuss zu spüren, denn mit geschätzter 3/5-Gasstellung hat das Modell schon eine überzeugende Steigleistung. Es gibt kaum etwas zu trimmen, Sturz und Seitenzug passen gut und das Modell fliegt neutraler als ich es erwartet habe. Die Ruderaus-schläge sind genau richtig, um sanft und weiträumig zu fliegen, so wie es auch beim Original der Fall ist. Man merkt dem Modell deutlich an, dass die angegebenen Werte erflogen wurden. Mit der empfohlenen Grundeinstellung kommt man sofort zurecht. Die Feinabstimmung bleibt dann dem persönlichen Geschmack des Piloten überlassen.

Alle klassischen Kunstflugfiguren sind möglich, wobei man ein solches Modell natürlich eher „laufen lässt“. Die Marchetti zeigt kein nervöses Verhalten im Langsamflug, kein Nickmo-

ment beim Setzen der Landeklappen – genau so soll es sein. Ein Kollege meint: „Man sieht richtig, wie gut die Maschine fliegt!“ Womit er den Nagel auf den Kopf trifft. Das Modell gibt einem sofort ein vertrautes Gefühl und macht einfach genau das, was der Pilot erwartet. Macht man sie zu langsam, dann weicht sie erst ganz langsam zur Seite aus. Falls man dann nicht reagiert, so kippt sie über die Fläche ab und braucht dabei nur wenig Höhe, um wieder steuerbar zu sein. Dies geschieht allerdings in einem Geschwindigkeitsbereich, welchen man höchstens mutwillig herbeiführen muss, denn so langsam fliegt man niemals in Bodennähe. Die SF-260 zeigt dem Piloten ganz behutsam an, dass er gerade mit zu wenig Fahrt unterwegs ist, ohne auch nur im Ansatz zickig zu sein. Hat man hingegen die Landeklappen voll gesetzt, so kann man mit der Maschine noch entspannter im Schleichgang unterwegs sein. Hier muss man sogar etwa 30% Leistung stehen lassen, denn die Bremswirkung der Landeklappen bei Vollausschlag ist schon enorm. Für die Landung bevorzuge ich den kleinen Ausschlag der Landeklappen, denn damit ist diese schon sehr einfach auszuführen: Mit leicht gesenkter Nase und Viertelgas anfliegen, an der Platzgrenze ganz drosseln, das Modell abfangen und ausschweben lassen. Das klingt einfach und ist es auch! Ich hatte selten ein Modell, was sich so einfach landen lässt. Natürlich ginge das auch noch langsamer, aber schließlich landen wir ja auf einem Flugplatz und nicht auf einem Flugzeugträger. Hält man die Nase immer etwas unten, stellt sich die nötige Geschwindigkeit quasi von selbst ein.

Apropos Geschwindigkeit – dieser Aspekt interessiert viele Modellflieger immer brennend. Die verbauten Telemetrie-Sensoren zeigen eine V-max von 148 km/h an. Für den

vorbildgetreuen Denkansatz ist das allerdings schon viel zu schnell, denn das Original erreicht maximal 440 km/h. Dank der Telemetrie kann natürlich auch die während des Fluges abgerufene Leistung bequem ausgelesen werden. Mit der Fiala 21x12 E3 erreicht der Antrieb in der Luft 6.840 1/min und damit annähernd 80% der Nennzahl des Motors. Dabei konsumiert der Antrieb knapp 78 A und liegt damit geringfügig über dem zulässigen Maximalwert des Motors, welcher mit 76 A/20 s angegeben ist. Da diese Leistung aber höchstens mal für wenige Sekunden im senkrechten Steigflug abgerufen wird, ist man damit noch auf der sicheren Seite. Um es klar auszudrücken: Das Modell hat mit diesem Antrieb einen derart großen Leistungsüberschuss, dass man mit Vollgas senkrecht rollend steigen kann und dabei kaum an Geschwindigkeit verliert! Wer das Modell einigermaßen vorbildgetreu bewegt, wird daher nie ein Problem mit dem höheren Stromfluss unter Vollast haben. Wer ganz sicher sein möchte, der montiert eine 20-Zoll-Luftschaube mit gleicher Steigung. In beiden Varianten erreicht man immer mindestens zehn Minuten Flugzeit.

Mein Fazit

Die SIAI Marchetti SF-260 von GB Models im Vertrieb von Hepf Modellbau bekommt von mir eine glatte Eins. Das Modell ist makellos gut verarbeitet, unter Verwendung von wirklich hochwertigen Materialien, wie man sie kaum in anderen ARF-Modellen findet. Darüber hinaus kann es auch im Detail überzeugen und ist mit dem geteilten Höhenleitwerk, dem abnehmbaren Seitenleitwerk, dem hochwertigen Fahrwerk und der leichten und stabilen Bauweise in hohem Maße praxistauglich. Das beiliegende oder zu erwerbende Zubehör ist von Top-Qualität und zeigt keinerlei Schwächen. Exemplarisch seien hier das Anlenkungsmaterial, der Spinner und das Fahrwerk genannt. Die schwachen LEDs möchte ich hierbei nicht werten, denn diese sind zum Betrieb ja nicht unbedingt notwendig.

Zu den genannten Faktoren gesellen sich dann noch ein perfektes Flugverhalten sowie ein extrem schönes Erscheinungsbild, da das Modell optisch sehr schön dem Original entspricht. Ich möchte behaupten, dass dieses Modell eines der besten ARF-Modelle ist, was ich je in den Händen hatte.

Die etwas längere Wartezeit von der ersten Vorstellung bis zur Auslieferung der Serienmodelle will ich bei der SF-260 nicht als Kritik formulieren. Wenn am Ende ein so ausgereiftes und gut funktionierendes Produkt ohne Schwächen herauskommt, dann kann man sich, allen Nörglern zum Trotz, ruhig eine etwas längere Erprobungsphase erlauben!

Die Marchetti hat eine stattliche Größe, die Form des Originals ist sehr schön nachempfunden.



SIAI Marchetti SF-260

Verwendungszweck:	Semi-Scale-Modell	Flächentiefe an der Wurzel:	460 mm
Modelltyp:	ARF-Modell in Holzbauweise	Flächentiefe am Randbogen:	235 mm
Hersteller/Vertrieb:	GB Models / Hepf Modellbau	Tragflächeninhalt:	79,9 dm ²
Bezug und Info:	Hepf Modellbau, Tel.: +43 (0)5373 570033, E-Mail: info@hepf.at, Internet: www.hepf.at	Flächenbelastung:	108,8 g/dm ²
UVP:	629,00 €	Tragflächenprofil Wurzel:	symmetrisch
Lieferumfang:	Rumpf, Tragflächen, Leitwerke fertig aufgebaut und bespannt, GFK-Motorhaube, Kabinenhaube, Spinner, Beleuchtung und Anlenkungsmaterial	Tragflächenprofil Rand:	symmetrisch
Erforderl. Zubehör:	Fahrwerk, RC-Ausrüstung und Antrieb	Profil des HLW:	symmetrisch
Bau- u. Betriebsanleitung:	deutsch, 102 Abbildungen, Einstellwerte und Schwerpunktlage angegeben	Gewicht / Herstellerangabe:	ab 7.500 g
Aufbau		Fluggewicht Testmodell o. Flugakku:	7.211 g
Rumpf:	Holz, vollbeplankt, mehrfarbiges Folienfinish	mit 10s-5.800-mAh-LiPo:	8.692 g
Tragfläche:	zweiteilig, Holz, vollbeplankt, mehrfarbiges Folienfinish	Antrieb empfohlen und eingesetzt	
Leitwerk:	abnehmbar, Holz, vollbeplankt, mehrfarbiges Folienfinish	Motor:	AXI 5325/24 V2
Kabinenhaube:	abnehmbar, klar	Regler:	Jeti Mezon 90 A
Motorhaube:	GFK, montagefertig, mehrfarbig lackiert	Propeller:	Fiala 21x12 E3
Motoreinbau:	Rückwandmontage, fertig vorbereitet	Akku:	2x Hacker TopFuel ECO-X 20C 5s 5.800 mAh LiPo
Einbau Flugakku:	vorbereitet, unter der Kabinenhaube	RC-Funktionen und Komponenten	
Technische Daten		Höhenruder:	2x Hitec HS-5245MG
Spannweite:	2.300 mm	Querruder:	2x Hitec HS-5245MG
Länge:	1.800 mm	Landeklappen:	2x Hitec HS-5245MG
Spannweite HLW:	760 mm	Seitenruder:	1x Hitec HS-5245MG
		Bugrad:	1x Hitec HS-5245MG
		Restabdeckung:	1x Hitec HS-5245MG
		Fahrwerk:	elektr. Spindelantrieb mit Jeti Single-BEC
		verwendete Mischer:	keine
		Sender:	Futaba T18MZ
		Empfänger:	Futaba R7008SB

