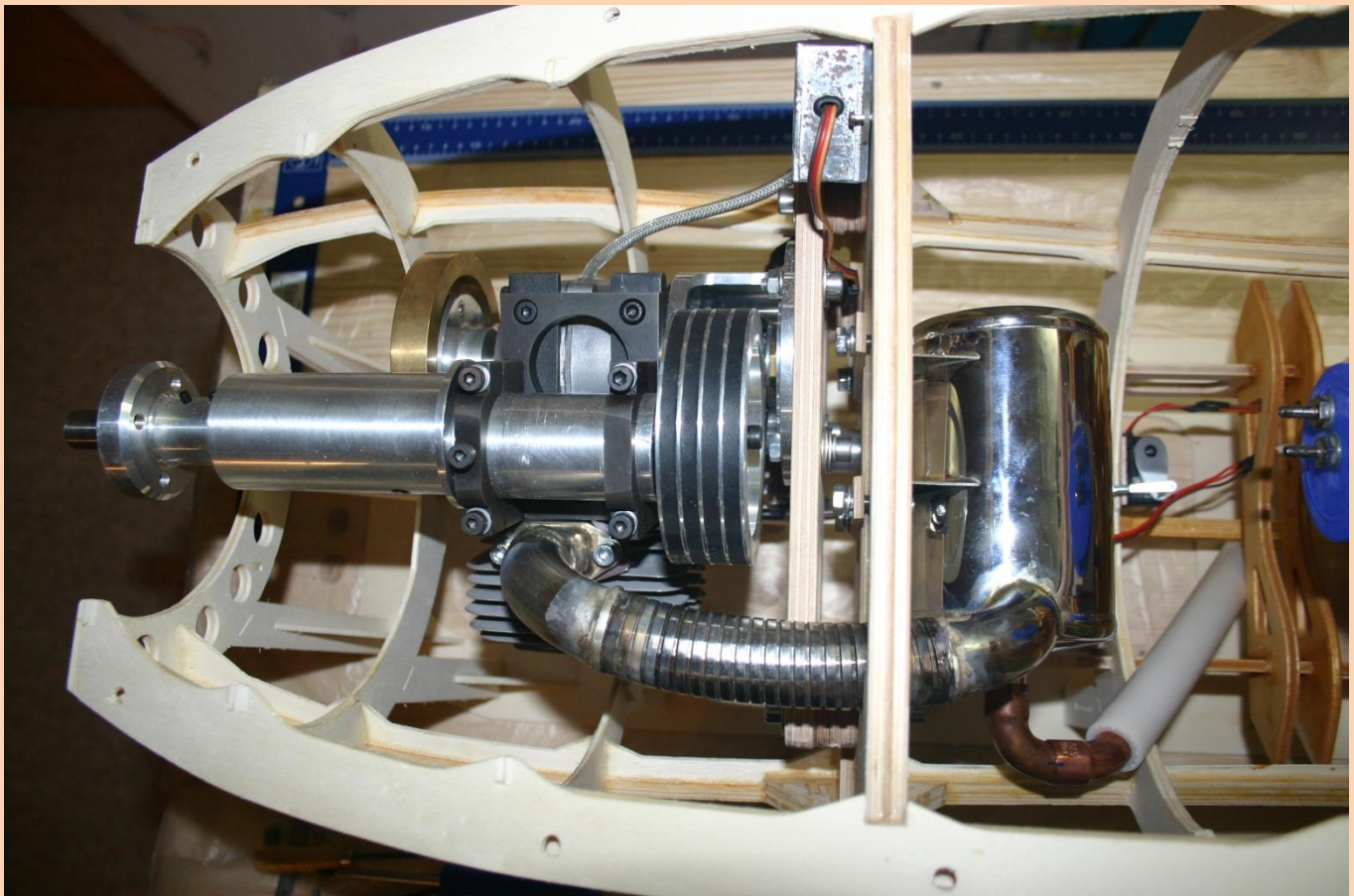


9. Auswahl und Einbau der Motorisierung

In das halbwegs fertige Rumpfgestüt galt es nun vor dem Weiterbau, den späteren Antrieb einzupassen. Ein grundsätzliches Problem bei der Albatros DV ist die Kühlung des Motors, da der Originalrumpf vorne geschlossen ist und keine Frischluftzufuhr ermöglicht. Einzylindermotoren mit ausreichendem Leistungsvermögen passen nicht komplett in den Rumpf. Ein großer Viertaktboxer wäre optimal – aber viel zu teuer. Zweitaktboxer würden passen, aber auch hier kommt man bzgl. der Kühlung von 2 Zylindern ins Grübeln. Da das Cockpit ausgebaut werden sollte, konnte ich ferner keine langen Schalldämpfersysteme im Rumpf gebrauchen, die dann bis ins Cockpit reichen würden.

Nach monatelangem Grübeln und Austausch mit anderen Piloten entschied ich mich, einen ZG 62 mit Getriebe und Edelstahl-Dämpfer zu verbauen. Das Getriebe bezog ich über die Fa. Aeroscale in den USA. Es ähnelt dem Schlundt-Getriebe, ist aber länger (dadurch wandert der Zylinder weiter hinten in den breiteren Rumpfteil) und kann zudem noch platzsparender am Motor montiert werden.



Vorteil der Antriebseinheit ist, dass diese komplett in den Rumpf passt. Nur ein kleiner Teil des Kerzensteckers (ca. 1 cm) wird unten seitlich herausragen. Auf der anderen Seite wird der freie Zugang zu den Düsenadeln durch eine Wartungsklappe in der Beplankung realisiert werden. Der Edelstahl-Dämpfer wurde leicht modifiziert und ein eigener Krümmer gelötet – so kann der Dämpfer unmittelbar hinter dem Motorspant montiert werden. Die Abgase werden durch einen gefertigten Bogen aus Messingrohr und ein Stück hitzebeständigem Silikon Schlauch nach hinten geleitet und unten (hinter der Fahrwerksverkleidung, damit diese nicht immer eingesaut wird) nach außen geleitet. Gashebel und Chokeklappe werden jeweils über ein Servo angeleitet.

Diese Motorisierung verfügt über genug Kraft, um eine Latte 34 x 20'' in Scalegröße zu drehen und sollte für die Albatros DV ausreichen. Auch das Gewicht der Einheit von rd. 5 kg ist wohl bei einem Doppeldecker dieser Größe zu verkraften. Als Kompromiss werden die unteren Beplankungsfelder hinter dem Spinner später mit Kühlluftschlitz versehen. Dahinter wird seitlich

hängend der Zylinder im Rumpf positioniert. Da der Bereich der vordersten Beplankungsfelder und der Spinner - dem Farbschema meines Vorbildes entsprechend - ohnehin schwarz lackiert werden, sollten diese Kühlluftschlitze später kaum auffallen.

