

Dritter Teil:

Angetrieben wird der Swisstrainer von einem Valach VM 170 B2-4T Motor. Diesen Motor gibt es schon ein paar Jahre. Ursprünglich wurde er von der tschechischen Firma Valach gebaut. Nach Informationen aus dem Internet gibt es diese Firma seit 2013 nicht mehr. Die Motoren sollen allerdings weiter gebaut werden. Vertrieben werden die Motoren in Deutschland von Toni Clark, der auch den Service hierfür anbietet.

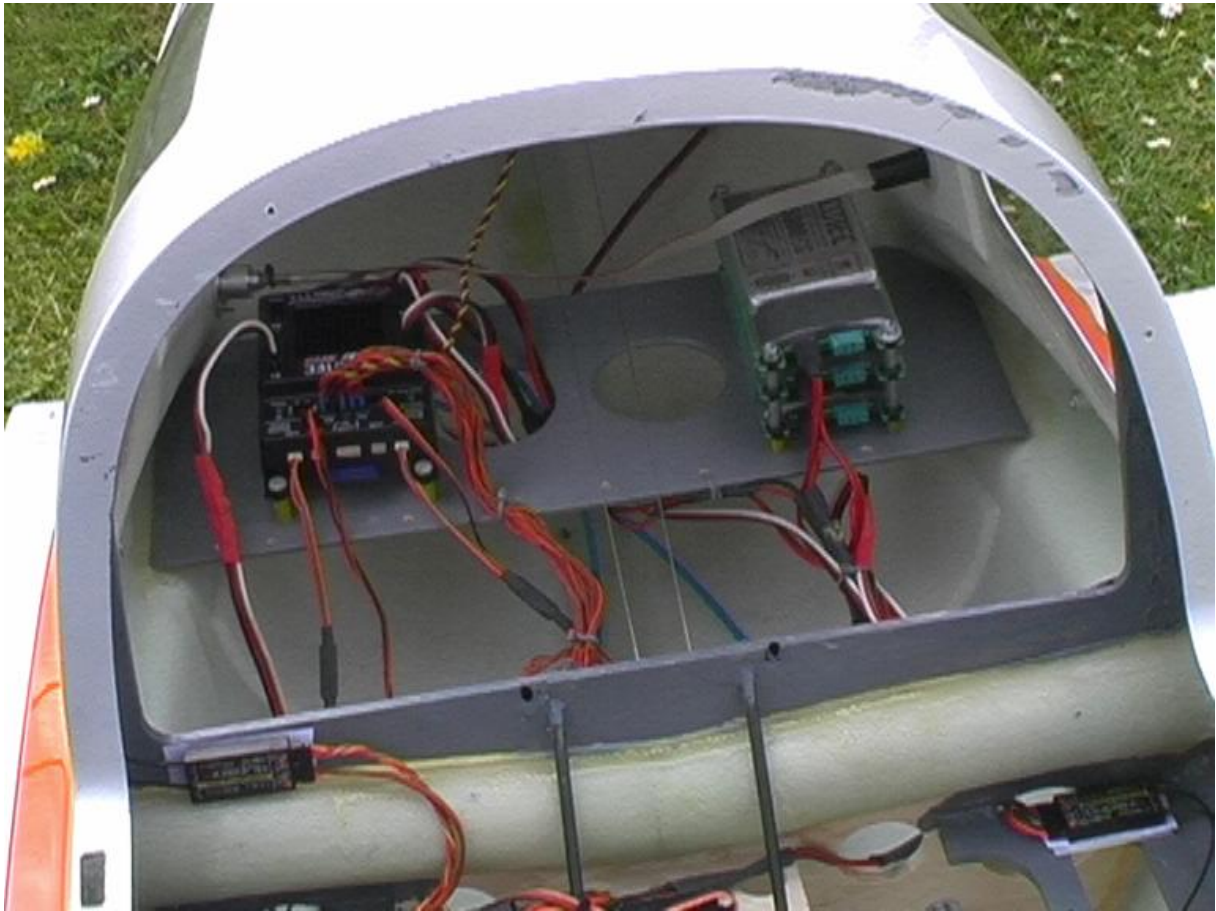
Der Valach VM 170 B2-4T ist ein Zweizylinder Viertakt-Boxer Motor mit 2 Ventilen je Zylinder und einer Gemischschmierung. Die Zahl 170 gibt das Volumen des Motors an: 170 ccm. Der Motor leistet etwa 13 PS. Als Zündanlage kommt eine Microprozessorzündung der Fa. Valach zum Einsatz. Da diese Zündung elektronisch geregelt ist, entfällt die Notwendigkeit einer geregelten Stromversorgung, wie es bei anderen Zündanlagen notwendig ist. Die Microprozessorzündung kann mit einer Eingangsspannung von 4,8 – 9 Volt betrieben werden. Im Swisstrainer wird die Zündung, wie bereits im ersten Teil angesprochen, mit einem Lipo Akku der Fa. Emcotec mit 7,4 V und 5300 mAh betrieben. Die Valach Zündung besitzt eine Sicherheitsschaltung, die dafür sorgt, dass nach mehr als einer Minute Stillstand des Propellers die Zündung automatisch abgeschaltet wird.

Für den Betrieb des Motors empfiehlt Toni Clark die Verwendung von Aral Ultimate 102 Benzin in Verbindung Valvoline SynthPower 2T synthetischem Öl. Das ganze wird dann im Verhältnis von 1:30 gemischt, in den ersten zwei Stunden der Einlaufphase im Verhältnis 1:25.

Zurzeit experimentieren Ernst und ich noch mit dem Anlassen des Motors. Dies ist für uns noch nicht zufriedenstellend. Auf der Prowing haben wir hierzu noch ein längeres Gespräch mit Gerhard Reinsch von der Fa. Toni Clark geführt. Er hat uns sehr anschaulich nochmals die Besonderheiten dieses Motors erläutert. Wetterbedingt konnten wir aber seine Ratschläge noch nicht in die Praxis umsetzen.

Ein kleiner Nachteil des Motors ist, dass nach jeweils ca. 3 Betriebsstunden das Ventilspiel kontrolliert werden muss und die Kipphebel geschmiert werden müssen. Dies ist jedoch im Hinblick auf unsere Anforderungen zu vernachlässigen, zumal diese Arbeiten mit etwas Übung in ca. 10 Minuten zu erledigen sind.

Im nachfolgenden Bild ist die Flächensteckung (im unteren Bildteil) des Swisstrainers zu sehen. Hier wird deutlich, dass diese, wie bereits im ersten Teil beschrieben, nicht durchgehend ist, sondern bereits einen Anstellwinkel für die Flächen vorgibt:



Links und rechts im unteren Bildteil sind auch die beiden Jeti RSAT2 Empfänger zu sehen.

Mittlerweile hat es noch eine Verbesserung beim Swisstrainer gegeben. Die Schleppkupplung sitzt oben im Rumpfrücken des Modells. Sie wird nur von einem etwas breiteren Steg aus Sperrholz gehalten. Um seitliche Scherkräfte aufnehmen zu können, haben wir noch zwei Vollkohlestäbe mit einem Durchmesser von 5 mm jeweils von der Schleppkupplung zur linken und rechten Seite des Spantes über der Flächensteckung eingesetzt und mit UHU Endfest300 verklebt.