

■ UL260i jetzt in Deutschland

# UL-Power aus 2600 Kubik

Der belgische Motorenhersteller ULPower hat einen Deutschlandhändler für sein 95-PS-Triebwerk: UL Classics in Garbsen. Die Serienfertigung des Boxers ist bereits angelaufen

**W**enig Hubraum, viel Drehzahl und eine Propelleruntersetzung – das ist die eine Philosophie, siehe Rotax. Viel Hubraum, wenig Drehzahl und Direktantrieb – das ist die andere, siehe Jabiru. Beide Hersteller bieten 80-PS-Motoren an, beide Konzepte haben Anhänger, aber auch Kritiker. Die bemängeln bei Jabiru das Leistungsdefizit, da man den Motor im Flugbetrieb nicht mit Nenndrehzahl betreiben kann, weil sonst die UL-Lärmgrenzwerte überschritten werden.

**Schlicht, aber modern: Der luftgekühlte Direktantriebler wird von einer Multipoint-Einspritzung versorgt**

Anhänger des Jabiru-Konzepts dürften sich über den UL260i freuen: Der belgische Vierzylinder hat gegenüber dem Jabiru 2200 genau das Hubraumplus, das bei moderater, zuläs-

Unterschiede zum ebenfalls luftgekühlten Direktantriebler aus Australien.

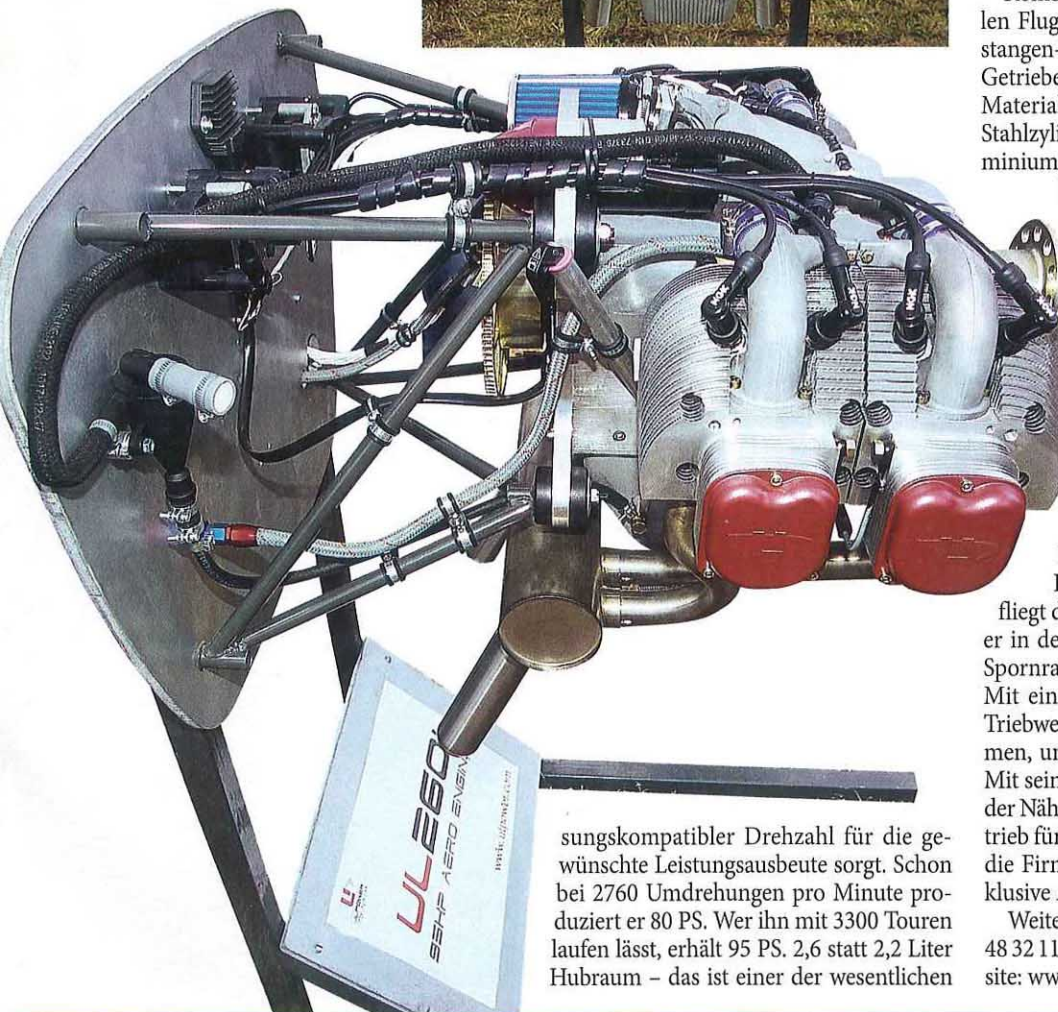
Bei genauerem Hinsehen erkennt man weitere: Statt eines Vergasers hat der UL260i eine Einspritzung. Deren Düsen kommen von Bosch; die Einspritz-Steuerung und die Software hat eine Partnerfirma von ULPower entwickelt. Basierend auf der Messung von Außentemperatur und Luftdruck werden Zündzeitpunkt und Spritmenge geregelt. So erhält der Motor höhen- und temperaturspezifisch optimal aufbereitetes Futter. Weitere Vorteile der Einspritzung: Beim Anlassen weiß sie automatisch, ob es sich um einen Kalt- oder einen Warmstart handelt, und Vergaservereisung ist kein Thema. Auch die elektronische Doppelzündung mit variablem Zündzeitpunkt markiert den zeitgemäßen technischen Standard.

Kombiniert wird er mit einem traditionellen Flugmotorenkonzept: Luftkühlung, Stoßstangen-Ventiltrieb (keine Hydrostößel), kein Getriebe – also so einfach wie möglich. Bei der Materialauswahl hat sich der Hersteller für Stahlzylinder, Aluzylinderköpfe und ein Aluminiumguss-Gehäuse entschieden. Der Kurzhuber (Bohrung x Hub: 105,6 x 74 Millimeter) ist 8,16 : 1 verdichtet und läuft mit Mogas oder Avgas (mindestens 95 Oktan).

Besonders wichtig bei einem UL-Motor ist natürlich das Gewicht: Mit Auspuff und optionalem Ölkühler, Benzinpumpe und allem drum und dran (ohne Öl) wiegt der UL260i 72,3 Kilo. Damit ist er nicht so leicht wie der Jabiru 2200 (zirka 64 Kilo), mit einem Leistungsgewicht von 0,76 Kilo pro PS dennoch attraktiv.

In sechs UL- und Experimental-Typen fliegt der Boxer bereits. Serienmäßig kommt er in der Mission M106 zum Einsatz, einem Spornrad-Hochdecker von Lambert Aircraft. Mit einem deutschen Luftfahrzeug soll das Triebwerk erstmals im Herbst in die Luft kommen, und zwar im Kiebitz von Mike Martin. Mit seinem Partner Jens Bürger hat Martin in der Nähe von Hannover den Deutschland-Vertrieb für ULPower übernommen. UL Classics, die Firma der beiden, bietet den UL260i inklusive Auspuff für 12 400 Euro (netto) an.

Weitere Infos: UL Classics, Telefon 051 31/48 32 11, [www.ulclassics.com](http://www.ulclassics.com), Hersteller-Website: [www.ulpower.com](http://www.ulpower.com)



sungskompatibler Drehzahl für die gewünschte Leistungsausbeute sorgt. Schon bei 2760 Umdrehungen pro Minute produziert er 80 PS. Wer ihn mit 3300 Touren laufen lässt, erhält 95 PS. 2,6 statt 2,2 Liter Hubraum – das ist einer der wesentlichen