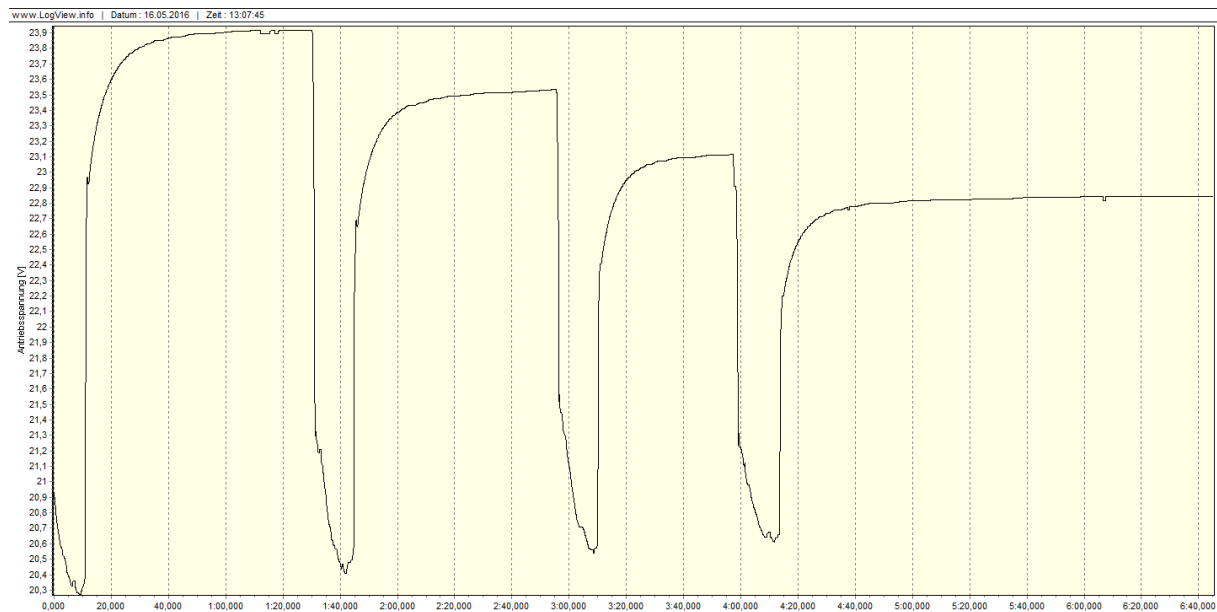
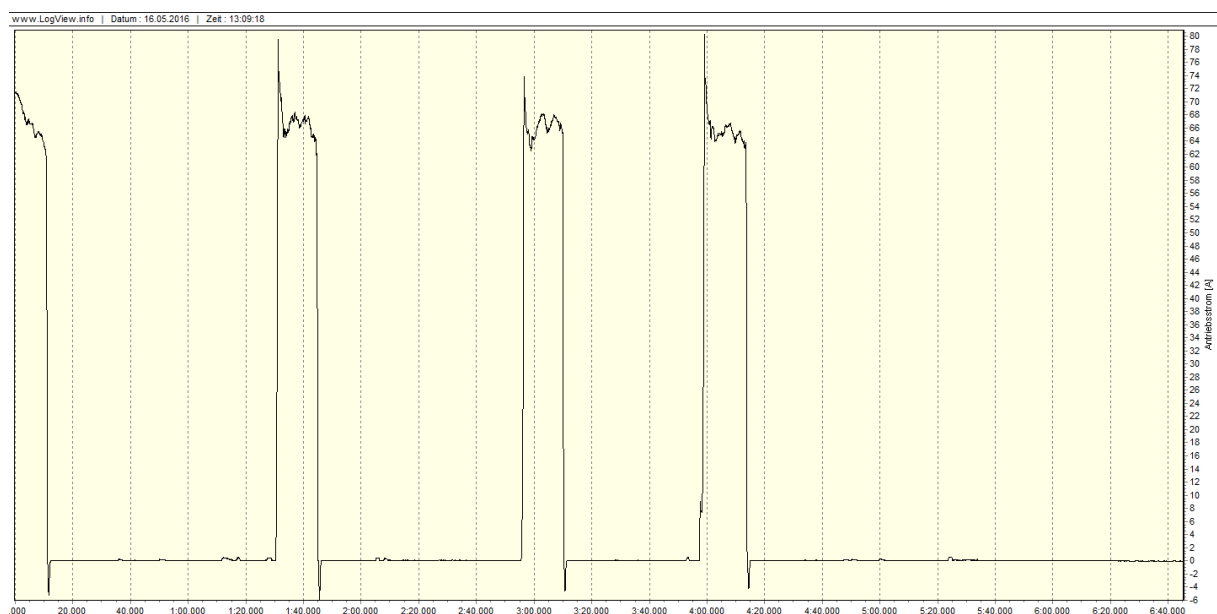


Modell: FS 4000VXL- FXL-E38, Gewicht 4,9 kg
Spinner: RF-Spezialspinner 38-6, gewinkelt, Versatz 0 Grad
Luftschraube: FS 10 (in Verbindung mit RF- Spezialspinner, 17,5x 12,3)
Motor: Tenshock EZ 2240-9T-1810U/min 6- Pol + Plettenberggetriebe 5:1
Gewicht: 352g
Regler: YGE 90LV BEC 8A
Flugakku: Mylipo 2600mAh 22,2 Volt 6S 35C/70C

Antriebsspannung (V) max.23,9V min. 20,3V



Antriebsstrom (A) mittlerer Wert 68A

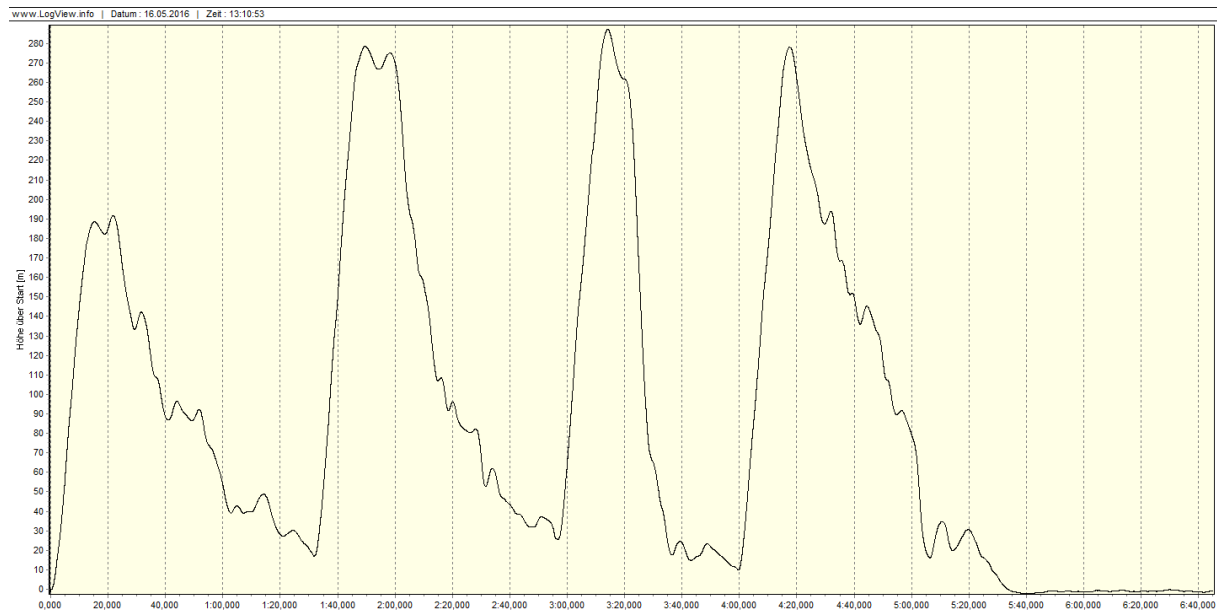


Standschub 5,5 Kg

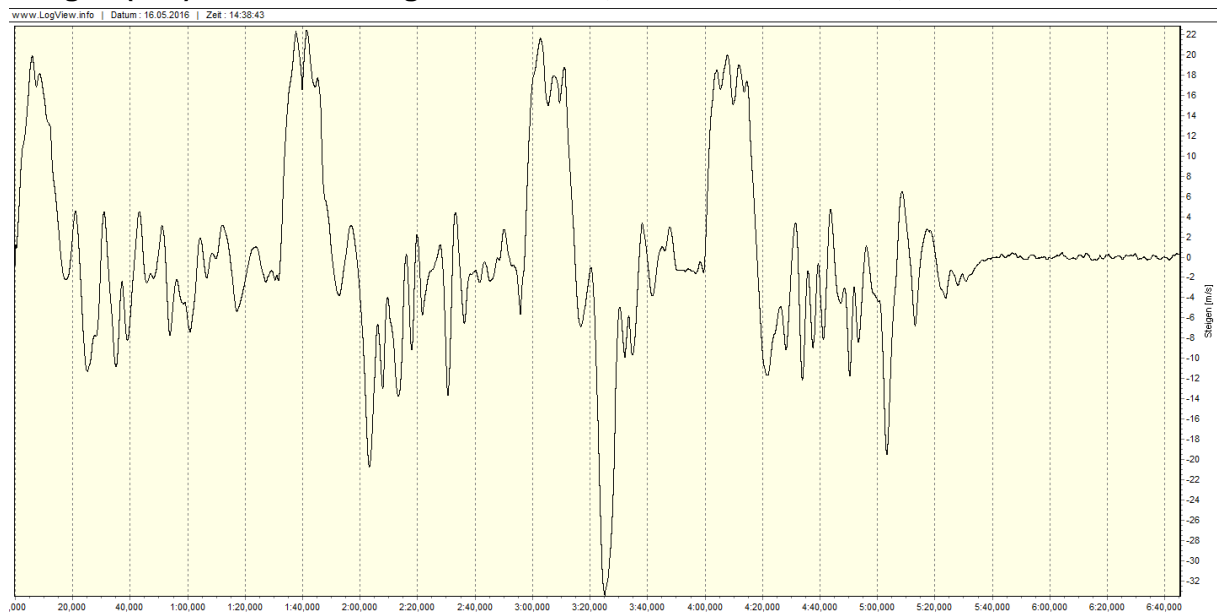
-Gestartet wird der FS 4000VXL mit VOLLGAS

-Klappenstellung normal

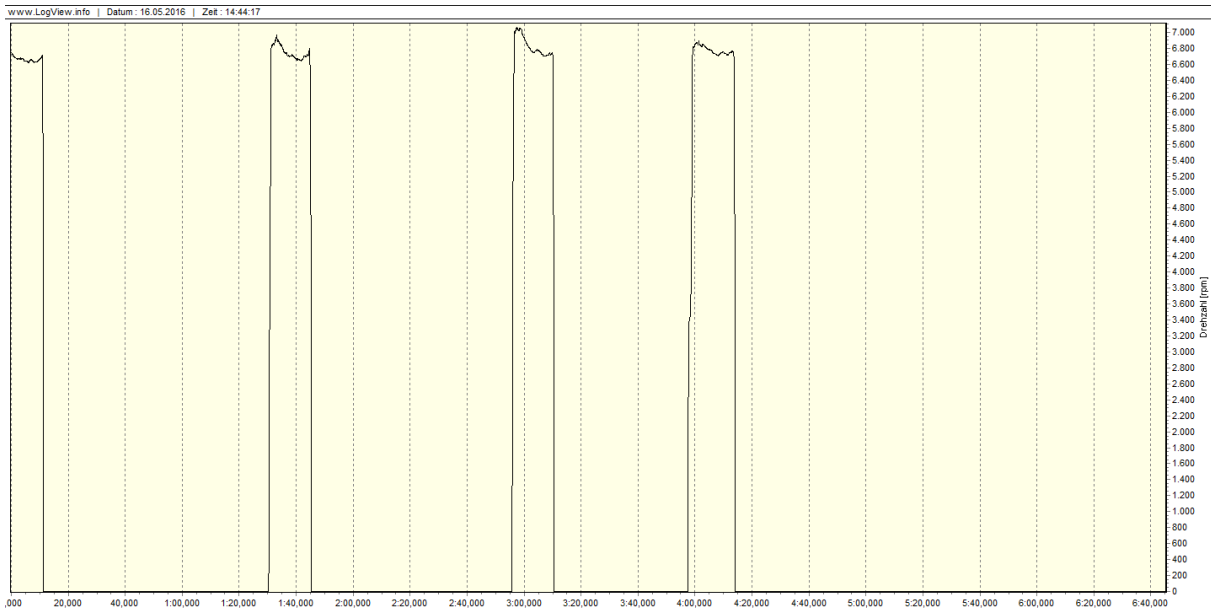
Flughöhe (m) max. 280m; Gesamthöhe: 970m; Verbrauch 1250mA; Akku Rest 40%



Steigen (m/s) mittleres Steigen 20m/s (in 10sec auf 200m Höhe)



Drehzahl (U/Min) mittlerer Wert 6900 U/min



Einsatzgebiet:	FS 4000VXL-FXL	+++++
	FS 4000VXL-HL	+++++
	FS 4000-FXL/HL	+++++
	FS 5000	+++

+++++ sehr gut, ++++ gut, +++ befriedigend, ++ ausreichend

Bei dem **FXL- Rumpf** wird das etwas höhere Gewicht des Antriebes mit einer Verlängerung des Leitwerksträgers ausgeglichen. (VLT 25-180)

Dieser Antrieb läuft auffällig leise und bleibt dabei dynamisch.

Sehr gut hat mir beim Tenshock- Motor gefallen, dass beide Lagerstirnschilder mit einem feinen Gewinde auf das Motorgehäuse geschraubt werden. Der Motor kann ohne Probleme bis 2000Watt belastet werden.



Features

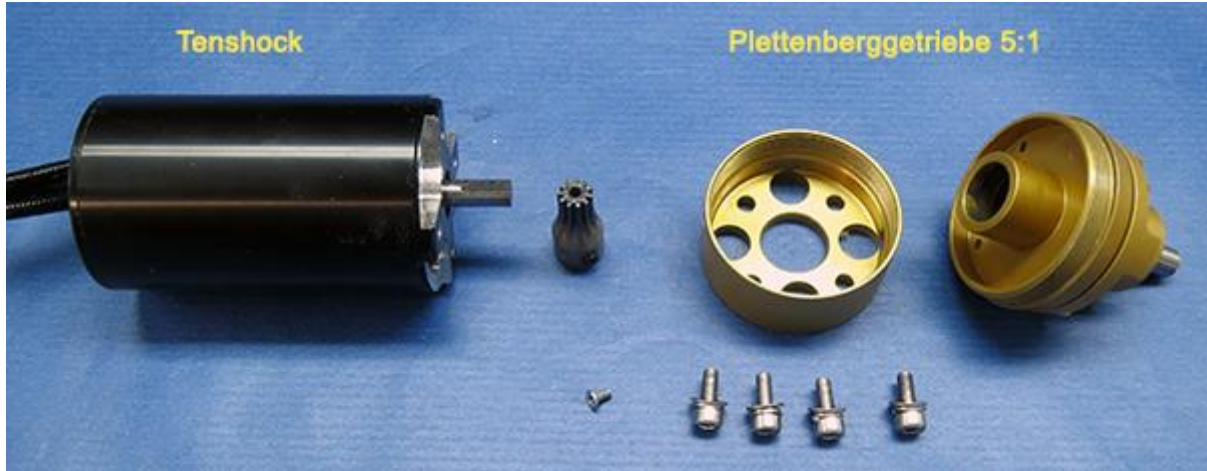
- Spezielles CNC gefrästes Gehäuse zur maximalen Hitzeabführung
- Hoch effizienter 6-Pole 9 Slots Brushless Motor
- Höchst reine Kupferwicklungen zur Optimierung der Leitfähigkeit
- Hochleistungsrotor mit Kevlar-Armierung
- Extrem starke gesinterte Neodymium Magnete
- Starkes Drehmoment bei geringem Gewicht

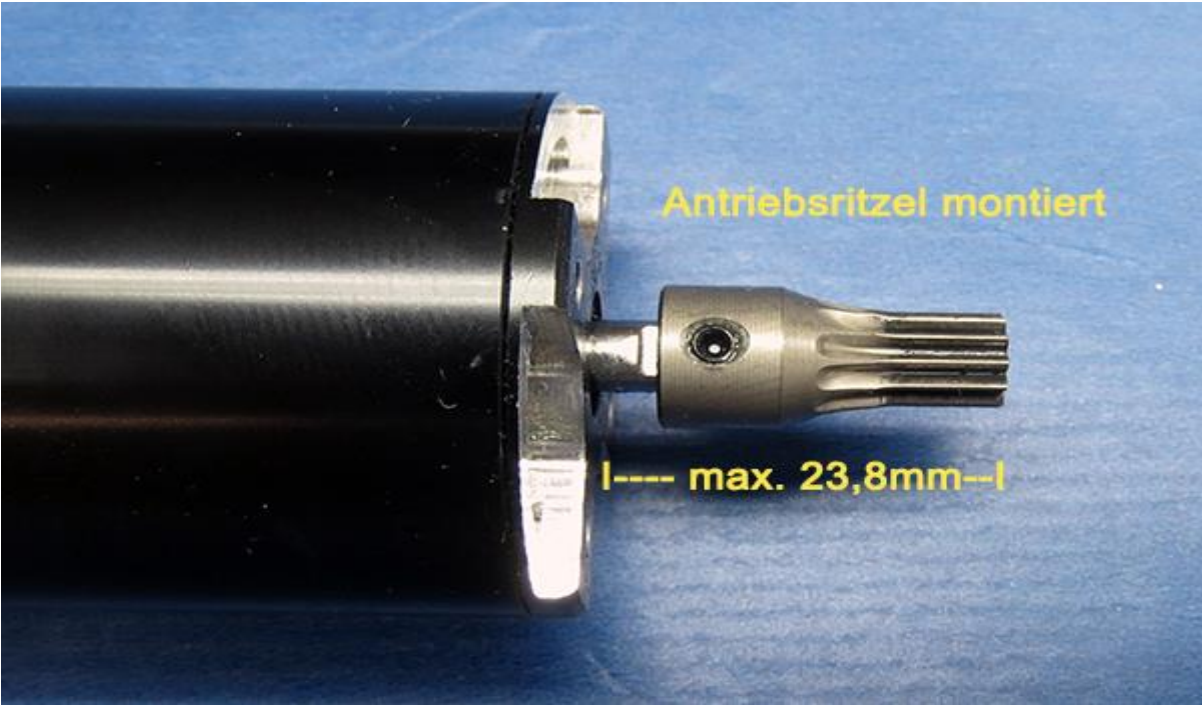
Details

Pole	6
Leistung	2200 W
Länge	61,5 mm
Ø Gehäuse	36,0 mm
Ø Welle	5 mm
Wellenlänge ab Lagerschild	14,5 mm
Gewicht	290,0 g
Bohrungen	4 x M3
Lochbild	25,0 mm
max. Temperatur des Neodyms	180 °C
Drehzahlgrenze	54.000
Empfohlenes Timing	8 - 10

Die Luftschlitze zwischen Getriebe und Motor sind so ausgeführt, dass eventueller Dreck, der durch den Spinner in den Rumpf eindringen könnte, den Motor nicht schädigen kann.

Weiterhin kann die Wärme auf der Rückseite des Motors entweichen.







Um das Getriebe zu öffnen wird lediglich eine Senkkopfschraube entfernt und dann der Getriebevorsatz abgeschraubt. (nachfetten)

Wer einen leistungsstarken und superleisen, robusten Antrieb sucht, ist mit dieser Auslegung bestens bedient.

Preis/ Leistung steht in einem sehr guten Verhältnis.

Das Plektenberggetriebe ist ca. **30g** schwerer, als herkömmliche Getriebe, aber dafür steht die Robustheit, Belastbarkeit und Montagefreundlichkeit an allererster Stelle.

Das Getriebe kann locker mit **3000** Watt belastet werden. Es gibt kein Ritzel, welches auf die Motorwelle gelötet oder geklebt werden muss, sondern es wird einfach nur angeschraubt und kann somit auch wieder entfernt werden. Z. B. wenn das vordere Kugellager des Motors ausgetauscht werden muss. Auch kann das Getriebe an jeden anderen beliebigen Motor montiert werden.

Meine **Erfahrungen** haben gezeigt, dass ein **kräftiger Antrieb** in allen Belangen von Vorteil ist.

- Einfacher Start eines Großmodells aus dem Stand (auch bei keinem Wind)
- Kurze Motorlaufzeiten 10-15sec (200m-300m) geringe Wärmeentwicklung
- Start am Hang 1-2sec, guter Startschub
- Bei widrigen Windverhältnissen genügend Durchzug (Abwinde- Gebirge)

Oftmals wird der Fehler gemacht, dass die Antriebe zu **schwach** ausgelegt werden und somit sich die Motorlaufzeiten deutlich erhöhen und damit beginnt der Hitzetod für Regler und Motor.

Der komplette Antrieb Tenshock- **EZ2240-9T-1810 + Plektenberggetriebe 5:1** mit unserem selbst entwickeltem **Prop LS10** und dem **RF Spezialspinner** ist genau aufeinander abgestimmt und aerodynamisch vom Segler kaum noch zu unterscheiden.

Art. Nr. 1042



Besonderheit: Der Prop LS 10 wird genau der **Rumpffarbe** angepasst.

