

Grundüberholung einer FK 9

SO GUT WIE NEU

Ein UL in erstklassigem Zustand, mit Gewährleistung, für rund 60 Prozent vom Neupreis? Das klingt zu schön, um wahr zu sein. B & F aus Speyer macht's möglich und bietet grundüberholte Flugzeuge an.



So sah sie vorher aus: In den ersten Jahren ihres Lebens gehörte die FK 9 zur Flotte des LFV Mainz.

Die FK 9 Mark IV des Luftfahrtvereins Mainz (LFV) hat schon einiges mitgemacht. In den ersten drei Jahren ihres Lebens haben die Piloten mehr als 1700 Stunden „geschraubt“ – von zahllosen Schulungsplatzrunden bis hin zu ausgedehnten Touren, zum Beispiel nach Kroatien. Es gehört zur Strategie des Vereins, seine Ultraleichtflotte regelmäßig zu erneuern, bevor größere Reparaturen anfallen. Im Fall der D-MZRR führte der Weg nach „Dienstschluss“ zurück zum (ehemaligen) Hersteller: B & F hat das Flugzeug in Zahlung genommen und für einen Kunden aus dem Großraum Berlin aufbereitet.

B & F war Hersteller der FK-Reihe, bis Firmenchef und Konstrukteur Peter Funk vor ein paar Jahren die Produktion an das polnische Unternehmen FK Lightplanes übertrug. Nach wie vor ist Peter Funk für die Entwicklung verantwortlich – außerdem hat sich sein Unternehmen mit den beiden FK-Servicecentern in Speyer und Senden auf das Geschäft mit Gebrauchten spezialisiert.

Zentrale Idee ist dabei der An- und Verkauf von Second-Hand-ULs der hauseigenen FK-Reihe. Peter Funk: „Wir kaufen die Flugzeuge an, unterziehen sie einer Grundüberholung, um sie dann wieder zu verkaufen.“ Ein Geschäft, bei dem alle Beteiligten gewinnen. Der Verkäufer muss sich

nicht um den Verbleib seines alten Flugzeugs kümmern und steht, zum Beispiel als gewerbliche Flugschule, selbst nicht in der Gewährleistungspflicht. Wer möchte, kann sein FK-Flugzeug in Zahlung geben oder es es auch einfach nur an das Unternehmen verkaufen. Der Käufer des Gebraucht-ULs erhält nach erfolgter Werksüberholung ein fast neuerwertiges Flugzeug mit Gewährleistung durch B & F. Der Kaufpreis liegt unter dem Strich, je nach Baujahr und Flugstunden, bei 60 bis 65 Prozent des Neuwerts eines vergleichbaren ULs.

Ein paar Nachteile gibt es natürlich auch. So muss der Verkäufer damit leben, nicht den Höchstpreis zu bekommen, den er vielleicht auf dem freien Markt hätte erzielen können. Der Kunde hingegen muss akzeptieren, dass der Motor einen Teil seiner TBO bereits hinter sich hat.

Für B & F ist das Geschäft mit den Gebrauchten ohnehin ein Gewinn: Mit den eigenen Produkten kennen sich die Spezialisten aus Speyer und Senden bestens aus. Ersatzteile sind entweder am Lager oder schnell beschafft und die Auslastung des Unternehmens steigt. Zudem ist der Verkauf einer Top-Gebrauchten auf dem stagnierenden Markt oft einfacher als ein neues UL zu einem wesentlich höheren Preis zu veräußern. „Allerdings beschränken wir unser Angebot auf FK-Flugzeuge. Andere Mar-

ken kaufen wir nicht an. Das Risiko wäre zu hoch“, sagt Peter Funk. In Frage kommen jedoch auch etwas betagtere Baureihen wie etwa eine FK 9 Mark III oder frühere Versionen von FK 12 und FK 14.

Auch Besitzer, die ihr Flugzeug zwar behalten, aber nach intensivem Gebrauch gründlich aufmöbeln lassen möchten, sind bei B & F an der richtigen Adresse. Zum Angebot gehören Pakete für Teilüberholungen, etwa für Interieur, Panel oder Zelle.



Neues Kraftpaket: Die D-MZRR hat einen Rotax 912 S erhalten.

Im Fall der D-MZRR gab's für B & F besonders ausgiebige Hausaufgaben. Das UL wurde ursprünglich mit dem Rotax 912 (59 kW/80 PS) ausgeliefert. Im Zuge der Überholung rüstete es das B & F-Team auf den 100 PS starken Rotax 912 S um und montierte eine Schleppkupplung. Nach 1700 Stunden in der Luft waren viele Teile des Interieurs abgegriffen und die Sitzpolster durchgesessen. Auch



[1]



[2]

[1] Das neue Panel ist in dieser Ausbaustufe bereits fertig. Das übrige Interieur fehlt noch. [2] Die neuen Sitze machen was her. Nach 1700 Stunden war der Stoff des alten Gestühls ziemlich abgenutzt. [3] Eine neue Scheibe sorgt wieder für klaren Durchblick. [4] Augenmaß und Geduld sind beim Aufbringen des neuen Dekors gefragt. [5] Das Leitwerk in den bisherigen Farben Weiß und Gelb. [6] Viel frischer wirkt da schon das neue Schachbrettmuster, das hier gerade angebracht wird.



[3]



[4]



[5]



[6]

äußerlich zeigte der ultraleichte Schulterdecker Gebrauchsspuren: Risse im Lack von Spinner und Cowling, ein paar Kratzer, außerdem ein Schaden am Höhenruder – eben Dinge, die sich nach mehreren Jahren und vielen Stunden im Vereinsbetrieb nicht vermeiden lassen. Die Struktur war indes gesund, so dass eine Renovierung in jedem Fall wirtschaftlich sein würde.

Als die Mainzer FK 9 zur Grundüberholung nach Speyer kam, wurde sie zunächst gestrippt. Panel, Sitze und Kunststoffverkleidungen wurden aus dem Innenraum entfernt. Kabel und Steuerelemente lagen dabei offen – ein Anblick, der kaum glauben ließ, dass hier gerade ein Top-UL entstehen sollte. Statt die abgenutzten Kunststoffteile wegzurufen, versetzte das Team sie wieder in einen nahezu neuwertigen Zustand. Dabei wurde das Panel für eine geänderte Instrumentierung umgestaltet und stellenweise neu laminiert.

Auch äußerlich wurde die D-MZRR ordentlich aufgepeppt. Das in die Jahre gekommene Design in Gelb und Weiß wurde durch ein frisches Farbdekor ersetzt: Rot-graue Streifen und ein FK-9-Schriftzug zieren heute die Rumpffseite, ein Schachbrettmuster werdet das Seitenruder auf. Auch bei näherem Hinsehen steht die drei Jahre alte FK 9 nach dieser Frischzellenkur einem Neuflugzeug kaum nach. Und das, obwohl B & F, abgesehen von arg strapazierten Teilen wie Cowling und Spinner, auf eine Neulackierung verzichtete. „Aus Gewichtsgründen“, sagt Peter Funk. Kleinere Lackschäden wurden mit Airbrush behutsam ausgebessert.

Einige der Änderungen sind erst auf den zweiten Blick ersichtlich. So hat das Bugrad, das mit einem Gummidämpfer ausgestattet war, eine neue Gasfeder erhalten. Die Cowling wurde an den neuen Motor angepasst. Eine neue Scheibe sorgt für Durchblick. Dabei gilt: Während sich Kratzer aus den höherwertigen Plexiglasscheiben unter Umständen noch herauspolieren lassen, werden angegriffene Lexanscheiben getauscht.

Mit überschaubarem Aufwand ist aus dem strapazierten Vereins-UL wieder ein schickes Flugzeug geworden. Durch den Verzicht auf eine Neulackierung und allzuviel Luxus steht im Wägebericht eine moderate Leermasse von 295 Kilogramm. **ae**

Patrick Holland-Moritz Fotos: B & F