

# Exposé Weller „Rebell“ D-MIKM



## Der erste „Rebell“ kommt zur Saison 2017 auf den Gebrauchtmarkt.

Die Flieger von Roman Weller sind die einzigen, die als „echte Leichte Luftsportgeräte“ noch beim Luftsportgeräte-Büro des DAeC Ende 2013 die Musterprüfung nach der Bauvorschrift LTF-L durchlaufen konnten. Diese Bauvorschrift bietet ein Höchstmaß an geprüfter Sicherheit, sie stellt teilweise noch höhere Anforderungen als die Bauvorschrift LTF-UL 2003 für die Geräte bis 472 kg Abfluggewicht.

Nachdem die Prüfung durchlaufen war, hat Roman Weller den ersten Rebell nochmal komplett auseinander genommen und außer dem Rumpfgerüst nochmals in praktisch allen Teilen überarbeitet. Mit neuer Bespannung, neu gestalteter Cowling, neuem Fahrwerk, neuem Panel, neuer Windschutzscheibe etc. wurde dann ein sowohl optisch als auch technisch stark überarbeitetes Modell auf den Markt gebracht.



## Warum wird der Flieger nach nur zwei Betriebsjahren verkauft?

Die Zeit verging „wie im Fluge“: Nun ist es schon über zwei Jahre her, dass ich auf den September 2014 von Roman Weller die Baunummer 1 seines neu konstruierten „Rebell“ in der Version mit Briggs + Stratton V2-Viertakter ausgeliefert bekam. Die ersten Stunden wurden zusammen mit meinem Fliegerfreund und Hallen-Nachbarn geflogen, der sich nach einem kurzen Probeflug an meinem Rebell beteiligen wollte. Nach einigen Flugstunden war er dann von dem kleinen Flieger so sehr begeistert, dass er kurzerhand seinen eigenen Rebell bestellte. Er bekam den Prototyp der Version mit Dreizylinder Sternmotor von Verner. Und es hat Spaß gemacht hin und wieder in „rebellischem“ Verband zu fliegen.



*Bordinstrumente: Uhr mit drehbarer Lünette, Winter Variometer m/sec , Winter Höhenmesser bis 10.000 Fuß, Winter Fahrtmesser, Zylinderkopftemperatur recht und links, Drehzahlmesser, Libelle, Airpath-Kompass, Zubehör-Halterung*

Was sich zwischenzeitlich geändert hat: In einer Form des Flugzeug-Sharings besitzen mein Freund und ich seit November 2016 zusätzlich einen kleinen, geschlossenen Einsitzer. Den betreiben wir vorzugsweise in der kalten Jahreszeit. Und da wir keine Vielflieger (mehr) sind, erscheinen uns zwei „Rebellen“, also insgesamt drei Flieger, des Guten etwas zu viel. Wie beim geschlossenen Fliegen würde uns ein offenes Exemplar genügen. So hatten wir schnell entschieden, dass einer von beiden „Rebellen“ wieder verkauft werden soll.

Unsere Entscheidung, den Rebell mit Sternmotor zu behalten, wurde aber erst nach 6 Monate langem Abwägen der Vor- und Nachteile getroffen. Denn schließlich muss der wuchtig-prächtige Dreizylinder Sternmotor erst noch vollends ausreifen und seine Zuverlässigkeit beweisen. Der Briggs + Stratton dagegen schnurrt bei uns und anderen wie ein Uhrwerk und hat bei uns noch keine Landung erzwungen. Das kann man von den ersten drei bei uns erprobten Exemplaren des Sternmotors leider nicht behaupten.

Doch da wir ja immer auf den geschlossenen Flieger zurückgreifen können, der im Sommer ebenfalls recht luftig ohne Türen geflogen werden darf, falls „der Stern“ mal wieder flügelahm sein sollte, gehen wir dieses Risiko sehenden Auges ein. Wir drücken uns und der Firma Verner kräftig die Daumen, dass Motor Nr. 4 die nötige Zuverlässigkeit zeigt!

### **Verbesserungen, die in die Serienfertigung eingeflossen sind**

An der D-MIKM konnten innerhalb der ersten 12 -18 Monate konsequent die wenigen Kinderkrankheiten diagnostiziert und ausgemerzt werden, die bekanntlich auch bei gut konstruierten und gewissenhaft gefertigten neuen Flugzeugmustern unvermeidlich sind. Um Roman Weller bei dieser Gelegenheit mal ein kräftiges Lob auszusprechen, es waren wirklich ausnahmslos leicht zu behebbende Kleinigkeiten, die einer Nachbesserung bedurften:



- Härtere Gummimischungen der Dämpfer an den Motoraufhängungen, um die Vibrationen auf das normale Maß eines V2 zu reduzieren.
- Wechsel auf einen „richtigen“ Drehzahlmesser, die billigen Digitalversionen bereiteten nur Ärger.
- Überarbeitung / Upgrade der zunächst teilweise verbliebenen B+S Elektrik mit fehlerträchtigen Verkabelungen / Dioden.
- Ergänzung des E-Starters. Das Anwerfen von Hand ist bei einem 2-Zylinder Viertakter mit 630 ccm nicht gerade die reine Freude. Außerdem: Das Cockpit sollte beim Motorstart nach Möglichkeit bemannt sein.
- Änderung Choke-Rückstellfeder (Blieb hängen: Rauher Lauf, „simulierte“ Vergaservereisung).
- Vibrationsresistenteres, anders verlegtes Massekabel.
- Zusätzliches Sicherungs-Stahlkabel an der oberen Motor-Aufhängung.
- Tank mit dickerem Blech verstärkt.

Kurz: Der gängige Spruch „Ein neuer Flieger ist kein guter Flieger“ traf auch etwas auf die D-MIKM zu: Sie ist und fliegt jetzt eindeutig besser als neu!



### **Ausstattung wie Serie Herbst 2016**

Im Spätsommer 2016 holte Roman Weller meine Baunummer 1 zu sich für eine gründliche Durchsicht. Bei dieser Gelegenheit erhielt der Flieger auch in allen Details ein Upgrade auf den im Herbst 2016 erreichten Serien-Standard:

- Neue, feinfühligere Höhenruder-Trimmmung über Handrad und Spiralfedern - statt der zunächst vom Uli NG übernommenen Einfach-Trimmmung.
- Neu konstruierte Tankanzeige mit Schutzbügel und Alu - statt Kork-Schwimmer.
- Verkleidung der Fahrwerksstreben.
- Der B+S bekam einen Ölfiler und einen Ölkühler.
- Als einzige Änderung an der Zelle wurden die Halterungen der Fahrwerksstreben verstärkt, die (bei einem anderen Rebel mit 110 kg - Piloten) bei einer härteren Landung leicht „gearbeitet“ hatten, wie sich an Lackrissen rekonstruieren ließ.
- Neues Spornrad mit besser erreichbarem Ventil.

Seit dieser Komplett-Durchsicht und Überarbeitung durch den Hersteller wurde der Flieger nur noch wenige Stunden geflogen, da wir bereits zu Beginn der kalten Jahreszeit 2016 unseren geschlossenen „Winter-Flieger“ übernehmen konnten.

### Sehr guter, lückenlos dokumentierter Zustand

Der Flieger stand immer aufgerüstet in der Halle, die Flächen wurden nur für den Transport der Rumpfes zum Hersteller demontiert. Der Rebell ist unfallfrei und hat auch keine Roll- oder Rangierschäden. Auch gab es keine Außenlandung oder zu harte Landung. Das Bordbuch ist lückenlos geführt. Die Haftpflichtversicherung für 2017 ist bezahlt. Zum Frühjahr/ Verkauf erfolgt eine Motorinspektion mit Öl- und Ölfilterwechsel sowie die im Mai fällige Nachprüfung des Rettungssystems. Der nächste beim Hersteller vorgesehene Check ist August 2019

Zahlen und Daten: Weller Flugzeugbau Uli V3 Rebell, B+S Vanguard 30 PS, Auslieferung 30.08.2014, in Betrieb bis 03. November 2016 mit nunmehr 200 Landungen und knapp 70 Flugstunden.

Verkaufspreis 18.900 VB. Zu besichtigen nach Absprache ab März in EDRO bei Karlsruhe.



Eintragungszeichen: **D - MIKM**

**Bundesrepublik Deutschland**  
Beauftragter des  
Bundesministers für Verkehr



**Eintragungsschein  
für  
Luftsportgeräte**

Art des Luftsportgerätes  
**Leichtes Luftsportgerät**

Muster 4 b (§ 18a LuftVZO)

Hersteller: Roman Weller Flugzeugbau  
Geräte-Nr.: 62003  
Baumuster: ULI V3  
Werk-Nr.: UW\_11\_01\_13  
Baujahr: 2013  
Halter: Michael Anderson  
Anschrift: Richard-Wagner-Str. 12  
76185 Karlsruhe



02.09.2014  
Datum der Ausstellung

*M. Anderson*  
Unterschrift

Hiermit wird bescheinigt, dass das vorbezeichnete Luftsportgerät in das Luftsportgeräteverzeichnis der Bundesrepublik Deutschland in Übereinstimmung mit dem Luftverkehrsgesetz und den zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsverordnungen eingetragen ist.

### Mehr Information:

Michael Anderson  
+49 172 48 510 48

[michael@anderson.de](mailto:michael@anderson.de)

[www.ultraleicht120.de](http://www.ultraleicht120.de)

Einfach „Rebell“ in die Suchfunktion eingeben

<http://www.aerokurier.de/luftsport/ultraleicht-lsa/erster-uli-v3-rebell-ausgeliefert/592794>

<https://ultraleicht120.de/2016/06/12/lustfliegen-mit-dem-rebell/>

Karlsruhe, 31. Januar 2017