



Der Stand der Dinge

Jeder Inhaber einer Privatpilotenlizenz kennt sie, die meisten Piloten sind sie mindestens einmal in ihrer Karriere geflogen. Die Fliegerwelt wartet seit Monaten gespannt auf die Vorstellung der ersten neuen Cessna 172 und ihrer beiden größeren Schwestern 182 und 206. Wieweit Cessna auf dem Weg zum Restart seiner Erfolgstypen gekommen ist – fliegermagazin hat sich in Kansas umgesehen

Maschinen aus den achtziger Jahren fast aufs Haar gleich – erstaunlich für die zehnjährige Pause. Daß diese Unterbrechung nicht kreativer genutzt wurde, liegt vor allem daran, daß Cessna eine Neuzulassung bei der FAA umgehen wollte. Durch die Ersparnis von einigen Millionen Dollar für die Neu-Zertifizierung, wird diese Strategie Auswirkungen auf die Gewinnmargen haben.

So blieb bei den wesentlichen Eckdaten der Konstruktion alles beim alten: kein Einsatz von Verbundwerkstoffen, keine Weiterentwicklung in Sachen Aerodynamik. »Never change a winning team«, hat man sich vielleicht auch bei Cessna gedacht. Kleine Hersteller, die gerade in USA verstärkt Zutritt in den Markt der Privatflugzeuge suchen, nennen die Selbstsicherheit, mit der Cessna versucht, sein Design aus den Fünfigern als Meilenstein neu zu verkaufen, auch gelegentlich Arroganz. Und vielleicht erwächst Cessna aus dem Heer der neuen Firmen in den nächsten Jahren ja doch noch ein ernstzunehmender Konkurrent im Bereich der Schulterdecker: Die Kestrel Aircraft Company aus Oklahoma zum Beispiel schickt sich an, das Cessna-Monopol zu brechen. Der strebenlose Proof of Concept-Prototyp aus Composite, entwickelt unter der Regie eines ehemaligen Cessna-Managers, flog vergangenen November zum ersten Mal.

Zurück nach Wichita: Die wichtigste Neuerung an der 172er ist der Motor. Nicht mehr der bewährte O-320 wird zum Einsatz kommen, sondern der hubraumstärkere IO-360-Vierzylinder von Lycoming in einer gedrosselten Version, die nur 2400 anstelle der beim Original-IO-360 möglichen 2700 Umdrehungen zuläßt. Dabei handelt es sich allerdings nicht um das Triebwerk mit derselben Bezeichnung, das mit 200 PS Leistung in der kleinen Mooney und der Piper Arrow Dienst tut, sondern um einen anderen Motor mit überarbeiteten Zylinderköpfen und gesenkter Kompression.

180 PS leistet der Vierzylinder normalerweise, in der 172 allerdings werden davon durch die Senkung der Höchstdrehzahl nur 160 zur Verfügung stehen. Grund sind vor allem die scharfen Lärmvorschriften in Europa. 10 PS gehen durch die

Senkung der Drehzahl verloren. Weitere 10 PS büßt der Motor durch die auf 7,5:1 gesenkte Kompression ein. Durch die niedrigere Verdichtung wird allerdings auch die Verwendung von bleifreiem (82 Oktan) Sprit ermöglicht.

Große Vorteile verspricht man sich von der vorgesehenen Einspritzanlage, die zusammen mit einer neuentwickelten elektronischen Zündung für niedrigeren Spritverbrauch bei ruhigerem Lauf sorgen soll. Vorbei dann auch die Zeiten, in denen der Cessna-Pilot an die Vergaservorwärmung denken mußte.

Neu sind außerdem diverse Maßnahmen zur Innenraum-Lärmdämmung, zum Beispiel mit Hilfe dickerer Scheiben (jetzt 6 Millimeter stark), oder das Metall-Instrumentenbrett, das die billig wirkenden Plastikabdeckungen aus den siebziger Jahren ersetzt.

Die erste neue 182 zwei Wochen vor ihrem Erstflug. Auch die drei Testmaschinen der 182 wurden in Wichita von Hand montiert



Die Baureihe 172 ist auf ihrem Weg zur Wiederaufnahme der Serienproduktion bis jetzt am schnellsten vorangekommen. Fand der »Erstflug« noch mit einer renovierten und mit dem neuen Motor versehenen Skyhawk von 1978 statt, existieren jetzt bereits drei wirklich neue Maschinen, von denen eine auch schon im neuen Design lackiert ist und sich mitten in der Flug-erprobung befindet. Die Produktionsmaschinen Nummer eins, zwei und drei wurden noch von Hand im provisorischen Hangar im Osten Wichitas gebaut, die »Nummer 4« wird die erste 172 sein, die die Produktionsstraße des neuen Werks in Independence, 100 Meilen südöstlich der Konzernzentrale, verlassen wird. Nach Produktionsbeginn sollen die drei Prototypen generalüberholt und verkauft werden. Nicht ganz so weit ist man bei den Testmaschinen des Typs 182. Die erste Maschine dürfte



Mit oder ohne »Skyhawk«-Schriftzug erhältlich: die neue Lackierung

bei Erscheinen dieser fliegermagazin-Ausgabe mit reichlich Verspätung zum Erstflug gestartet sein; bei unserem Besuch in Wichita fand gerade die Endmontage statt. Die beiden anderen Testflugzeuge, »Pilot Program Airplanes« werden sie Cessna-intern genannt, sind gerade mal im Rohbau. Auch bei der 182er wird die wesentliche Neuheit das Triebwerk sein, das nun ebenfalls von Lycoming und nicht wie früher von Continental kommt. Angesichts der Tatsache, daß Cessna und Lycoming seit einigen Jahren dem gleichen Konzern (Textron) angehören, keine Überraschung. Sonst bleibt es wohl auch bei der 182er bei kosmetischen Veränderungen.

hin – es gab wohl eine Zeit, in der niemand bei Cessna an die Wiederauferstehung der Einmots glaubte. Entrostet und frisch hellblau lackiert können über 95 Prozent der Werkzeuge wieder für den Bau der Flugzeuge genutzt werden. Nicht ganz so problemlos ist die Sache bei den Mitarbeitern. Zwar nennt sich Wichita »Air Capitol of the World« – angesichts der massiven Präsenz von Boeing, Cessna, Beechcraft und Lear in der Provinzstadt gar nicht so falsch. Also dürfte es kaum ein Problem sein, gelernte Flugzeugbauer zu finden. Andererseits waren die meisten der ehemaligen Mitarbeiter auch wichtige Know-how-Träger des Einmot-Programms.

Noch weniger gibt es von der ersten neuen Cessna 206 zu sehen, die in zwei Versionen gebaut werden soll – mit und ohne Turbolader. Nur die Tragflächen sind bereits fertig montiert. Wie auch bei den anderen Typen wurden diese auf 25 Jahre alten Hellingen gebaut. Zum Teil lagen die Werkzeuge über zehn Jahre lang im Freien und rosteten vor sich

Viele waren von Anfang an dabei, mit wertvollen Erfahrungen und Spezialwissen, das man nicht so einfach neu einkaufen kann. Enttäuscht wanderten nach der Einstellung der Einmot-Produktion bei Cessna viele dieser Spezialisten in andere Jobs oder Branchen ab. Es muß sich noch zeigen, ob die junge Mannschaft so schnell auf das von der 172 gewohnte Qualitätsniveau zu trainieren ist. Cessna hat wohlweislich ein Trainingsprogramm eingerichtet, bei dem noch verfügbare alte Hasen die neuen Teams anlernen. Die Zeichen stehen deshalb nicht schlecht, daß Cessna, was die Fertigungsqualität seiner Flugzeuge betrifft, an alte Zeiten anknüpfen kann.

Genau diese sprichwörtliche Qualität ist einer der wesentlichen Faktoren für den Erfolg des Restart-Programms. Sie könnte, zusammen mit dem immer noch weltweit verfügbaren Wartungs-Know-how, der entscheidende Wettbewerbsvorteil im Kampf mit den jungen Konkurrenten vom Schlage Cirrus, Kestrel oder Lancair werden.

Ab Januar 1997 soll die Produktion in Independence voll in Gang sein und auch die ersten Serienmaschinen ausgeliefert werden. Die allererste ist leider schon vergeben: Sharon Hauser, Privatpilotin aus San Jose in Kalifornien, gewann sie bei einem Preisausschreiben der amerikanischen AOPA.

Alexis von Croy



Die erste »wirklich« neue Cessna 172 R. Von Hand montiert, ist sie eines von drei Testflugzeugen, die in Wichita entstanden



Ein Lycoming IO-360 mit elektronischer Zündung treibt die »R«-Version der 172 an. Die Drehzahl wurde auf 2400 Umdrehungen reduziert, die Verdichtung auf 7,5:1



Fertig zum Einbau: der IO-540 der 182. Auch hier kommt eine Version mit gesenkter Kompression zum Einsatz. Die Leistung: 230 PS bei zirka 2500 Umdrehungen

Nicht weit fortgeschritten ist die Wiederbelebung der 206, erst die Flächen sind fertig. Unten: eine alte 206 als Hilfe für den Prototypenbau

