

„Turbo Duster“ von Lindinger

Ein vorbildähnliches Kunstflugmodell

Spannweite.....	1.640 mm
Länge.....	1.390 mm
Gewicht.....	3.029 g
Fläche.....	42,92 qdm
Flächenbelastung.....	70,57 g/qdm
Preis.....	379,99 Euro

Bezug bei Modellbau Lindinger, Tel.: 0043/7582/81313-0, www.lindinger.at.



TURBO DUSTER

EIN VIELSEITIGES SPORTMODELL VON LINDINGER

Ganz gleich ob „Airtractor“, „Cmelak“ oder „Zlin Z-37“ – Agrarflugzeuge faszinieren durch ihr ungewöhnliches Aussehen und die problemlosen Flugeigenschaften. Mit dem „Turbo-Duster“ bietet Lindinger nun ein vorbildähnliches Modell dieser Klasse an, das aber noch weitaus mehr kann als nur gut auszusehen.

Es wird wohl an der blau-gelben Lackierung liegen, dass mich der „Turbo Duster“ an den „Airtractor AT-802“ erinnert, einem weltweit eingesetzten Agrar- und Löschflugzeug aus US-amerikanischer Fertigung. Zuletzt hatte ich das Flugzeug im Sommerurlaub auf Mallorca begutachtet und detailliert fotografiert. Ich habe nämlich seit langem einen Bausatz für das faszinierende Flugzeugmodell liegen. Es endlich mal zu bauen verzögert sich allerdings von Winter zu Winter. Doch wer kennt das nicht?

Da kam mir die aktuelle Werbung von Lindinger gerade recht: Der „Turbo Duster“ sieht aus wie ein „Airtractor“ (wahlweise auch in einem rot-weißem Design erhältlich), hat 1.650 Millimeter Spannweite und wurde vom Konstrukteur bei Legacy Aviation darauf ausgelegt, auch in punkto Alltagstauglichkeit und Kunstflugvermögen eine gute Figur zu machen.

Dass der Hersteller sein Handwerk versteht, wird beim ersten Betrachten der gebauten und gebügelten Bauteile deutlich: Der Rumpf bietet mehr Luft als Holz, ist dennoch steif und stabil



01

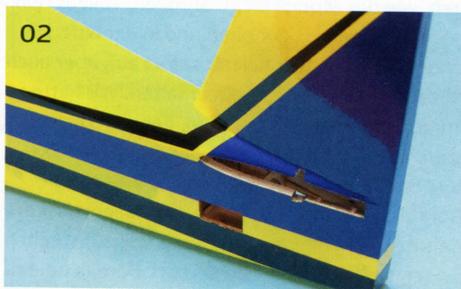
01 | Mit seinen 1,65 Metern Spannweite ist es ein sehr handliches Modell
02 | Die Bauqualität des ganz aus Holz gemachten Modells wird hier am Lieferzustand des Leitwerksträgers deutlich **03** | Der Rumpf besteht mehr aus Luft und Folie als aus Holz, ist aber sehr stabil und zudem leicht

und mit 627 Gramm auch sehr leicht. Wir reden hier von knapp 1,2 Metern Länge und 160 Millimetern Breite! Der Rumpfdeckel ist komplett abnehmbar, so kommt man leicht an alle Innenteile. Die Konturpassung des Deckels könnte wahrlich besser sein, doch das fällt erst beim zweiten Blick auf. Das CFK-Fahrwerk dagegen ist der Hit: schlank, stromlinienförmig im Querschnitt, sauber geschliffen und 43 Gramm leicht. Auch über Qualität und Gewicht der Leitwerke Worte zu verlieren, spare ich mir an dieser Stelle – zu schnell käme ich in die Verlegenheit mit Superlativen um mich zu werfen.

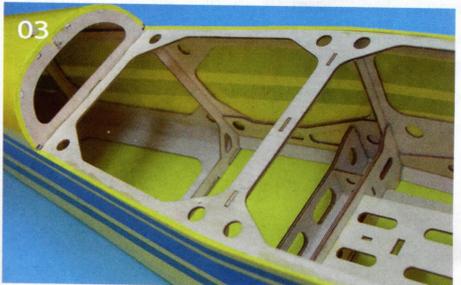
Als Antrieb wird ein potenter 6s-Antrieb empfohlen. Meine Wahl fiel auf den „Potenza 60“ – der Name ist Programm – aus dem Lindinger-Sortiment: 470 kv, 427 Gramm, 62 x 50 Millimeter groß. Laut Herstellerangaben dreht er mit 6s-LiPo bis zu 17x7 Zoll große Luftschrauben. Ein schöner Spinner mit Aluminium-Grundplatte lag der Lieferung bei. Passt perfekt zum Modell, ging aber leider nicht auf die Propellerachse. Vorsichtig musste ich erst die Bohrung von circa 6 auf 8 mm erweitern. Die Montage des ganzen Antriebsstranges am Modell verlief problemlos,

auch für den Regler gab es einen guten Platz auf dem Motordom. Anhand beiliegender, verschiedenen dünner Plättchen ist es möglich den Motor weiter nach vorne zu bringen, falls es die Ausrichtung der Motorhaube erfordert. Der lange Rumpfdeckel ist von der Motorhaube bis weit hinter die Tragfläche abnehmbar. Damit kommt man perfekt an alle Einbauten, zudem bietet sich das Modell als Erprobungsträger für Telemetrie-Bausteine an – mehr dazu in der nächsten Ausgabe von AUFWIND.

Das Höhenleitwerk ist stolze 805 Millimeter lang und wird fest im Rumpfe verklebt. Qualität, Passung und Ausrichtung sind einwandfrei – keine Beanstandungen. Nur die Länge machte mir wegen des gewünschten, einfachen Transports Kummer. Der Alltag wird es zeigen. Alle Ruderflächen wurden wie üblich mit Vliesscharnieren angesetzt. Als Ruderhörner lagen GFK-Teile bei, für die bereits Ausschnitte gemacht waren. So blieb hier nur noch, sie mit Epoxyd einzukleben. Gleiches gilt für die Tragflächenhälften mit jeweils 740 Millimetern Länge. Die werden links und rechts an den Rumpf gesteckt, verbunden mit einem 15-mm-CFK-Rohr mit 600



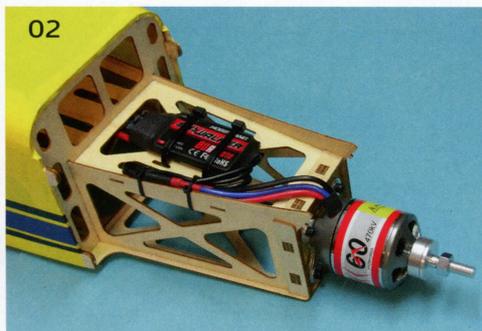
02



03



01



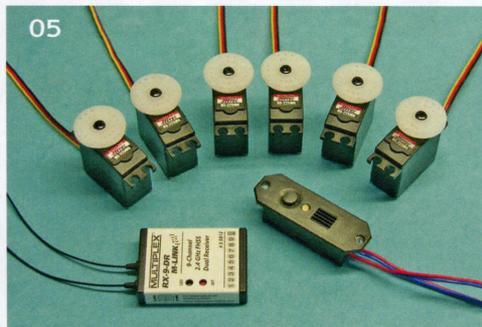
02



03



04



05



06

01 | Gelb und Blau und eigenwillig – der „Turbo-Duster“ ist dem bekannten „Airtractor“ nachgebildet **02** | Motor und Regler auf dem vorbereiteten Motordom **03** | Luxus pur bieten die sortierten und beschrifteten Kleinteile **04** | Der 4s-Akku 4.400 mAh von Gensace hat sich als perfekt passender Energiespender bewiesen **05** | Die RC-Ausstattung auf einen Blick – Servos Hitec „HS-225MG“ **06** | In der Luft unverwechselbar und sieht wirklich gut aus

Millimetern Länge. Das ist natürlich absolut transportfreundlich. Die Querruder und Landeklappen sind enorm tief, da zeigen sich die 3D-Kunstflugambitionen des Modellkonstruktors.

Wer schon mal Möbel aus einem SB-Möbelhaus zusammengebaut hat, weiß, wie „angenehm“ es ist, wenn alle Schrauben und Teile einfach in einer großen Tüte liegen. Bei „Extreme Flight“ weiß man das ganz offensichtlich auch, denn hier wurden die Kleinteile feinsäuberlich nach Baugruppen sortiert und die Tütchen eindeutig beschriftet – einen dicken Daumen hoch dafür! Gewindestangen und Kugelköpfe aus Kunststoff lagen für die Ruderanlenkungen bei. Eigentlich eine gute Sache. Doch es zeigte sich, dass sich die Kugelköpfe zwar auf

die Gewindestangen drehen ließen, allzu leicht aber wieder abgezogen werden konnten. Vielleicht war der Kunststoff schon zu spröde? Wie dem auch sei, ich tauschte die Teile gegen Metallgabel- und -kugelköpfe aus, alles fest miteinander verlötet. Mit kurzen M2-Schrauben und Muttern wurden die Anlenkungen dann in den Ruderhörnern und Servohebeln gesichert.

Insgesamt sechs Servos plus Regler waren für die Ausstattung nötig, meine Wahl fiel auf die Hitec-„HS-225MG“ (32 x 17 x 31 mm; 31 g). Die Ausschnitte zum Einbau passten exakt. Das Verlängern der Kabel der Querruder- und Leitwerkservos ist Standard, wer will, kann hier auch Verlängerungskabel nehmen. Ich persönlich bevorzuge Lötungen und Zentralstecker an der

Trennung von Flügel und Rumpf. Zur Stromversorgung habe ich einen 2s-LiPo mit 2.500 Milliamperestunden eingesetzt. Ein „Digi-Switch“ von Powerbox senkt die Spannung für die Servos.

Nach erstaunlich wenigen Baustunden – es werden an die fünf oder sechs gewesen sein – war der „Turbo-Duster“ fertig. Der Flugakku, ein Gensace 4s-LiPo mit 4.400 mAh und 490 Gramm Gewicht lag nach dem Auswiegen genau im Schwerpunkt, dank der langen Rumpfnase war das möglich. Mit ein paar aufgeklebten Leistenstücken und einem Klettband wurde der Akku in seiner Position verankert. Mit 3.029 Gramm lag ich 759 Gramm über der Herstellerangabe von „circa 2.270 Gramm“. Hatte da vielleicht jemand den Flugakku beim Wiegen vergessen?



Die großen Landeklappen ermöglichen zielgenaue Landeanflüge. Zum Start wird mit halb gesetzten Klappen in Dreipunktlage abgehoben

Ein schöner Tag der ersten Maiwoche sollte zeigen, wie das Modell fliegt: anrollen, Vollgas rein, nach 15 Metern abgehoben und in der Luft. Die enorme Wendigkeit fiel mir sofort auf, aber auch das sehr eigenstabile Flugverhalten. Wir hatten immerhin strammen Ostwind, der unseren Platz stark verwirbelte. Dennoch lag der „Turbo-Duster“ satt und ruhig in der Luft. Zehn Minuten Rundflug, ein paar Loopings und Rollen, ausgedehnte Rückenflüge – Herz, was willst du mehr? So zeigte sich der „Turbo-Duster“ bereits bei seinen ersten Flügen als absolut alltagstaugliches, universell einsetzbares und vor allem als hochattraktives Modell. Da freue ich mich doch nun auf die neue Saison und werde das Modell sicherlich häufig mit auf den Flugplatz nehmen.

Übrigens wird auch ein Schwimmer-Set angeboten – eine reizvolle Option für die heißen Tage des Sommers.

Philipp Gardemin

Fotos: Philipp Gardemin, Pascal Fempel