



Ein kleiner Vorgriff auf die Geschichte: So sah die »Super Dimona« nach Abschluss aller Stylingarbeiten aus.

SUPER DIMONA

Elektrosegler und Bodenstart

Elektrosegler und Bodenstart – diese beiden Vorgaben galt es, unter einen Hut zu bringen, als unser Autor Rolf Flicke ein neues Modell suchte. Gefunden hat er die 240 cm spannende Super Dimona aus dem Programm von BMI.

Rolf Flicke

»Suche Infos über Modell-Elektrosegler mit Fahrwerk, GfK-Rumpf, ab 2,20 m Spannweite.« Irgend ein Modellflieger hatte diesen Text in einem der Modellflugforen des Internet eingestellt, und nun wurde der arme Kerl mit Berichten über alle möglichen Modellvarianten förmlich zugeschüttet. Ich

weiß nicht, ob ihm diese geballte Info-Masse weitergeholfen hat, aber meine Neugier war geweckt, denn ein Modell, die *Super Dimona* von BMI, ein ARF-Modell mit 240 cm Spannweite, einem offensichtlich stabilen Dreibeinfahrwerk und GfK-Rumpf fiel mir besonders auf. Hinzu kam, dass ich schon einige Zeit nach einem bodenstartfähigen Elektrosegler Ausschau hielt, und so brauchte ich nur wenig Zeit, meine liebste Ehefrau und Verwalterin der häuslichen Finanzen davon zu überzeugen, dass vom Kauf dieses Modells nicht nur mein Seelenheil, sondern auch ihres abhing, denn wenn ich es darauf anlege, kann ich mit meiner Modellfliegerei schon mächtig auf die Nerven gehen.

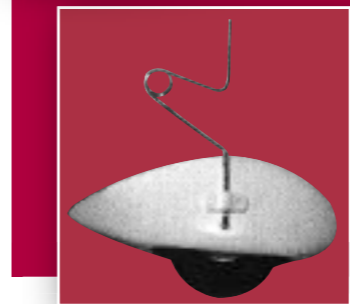
Allerdings bereitete mir die Frage, wo es das Teil zu kaufen gab, ein wenig Kopfzerbrechen, denn BMI vertreibt seine Produkte nicht selbst, und die mir bekannten Händler

hatten das Modell nicht im Programm. Fündig wurde ich bei einem eBay-Shop, und schon drei Tage später trudelte das gute Stück bei mir zu Hause ein.

Beim Auspacken entpuppte sich das Modell zunächst als wahre Schönheit. Auf den ersten Blick schien auch alles zu passen, alles zu stimmen. Die Tragflächen werden mittels eines 9,5 mm dicken Carbonrohrs verbunden und mit je einer Nyloanschraube am Rumpf fixiert. Alle notwendigen Anschläge, Verstärkungen, Servobrett und Bowdenzüge waren sauber in den Rumpf eingeklebt. Auch der bereits in den GfK-Rumpf eingeharzte Fahrwerksträger machten einen sehr stabilen Eindruck. Allerdings war das Teil von seinen Erbauern zwar bombenfest, aber auch leicht schräg eingeharzt worden, so dass das Hauptfahrwerk ein wenig asymmetrisch aus dem Rumpf ragte. Zu ändern



Das entsprechend Montageanleitung fehlerhaft montierte Bugrad.



war hier nichts mehr, also beschloss ich, das einfach hinzunehmen, hatte ich doch schon ganz andere Fahrwerkskonstruktionen bei ARF-Modellen erleben dürfen.

Die nur in englischer Sprache abgefasste Bauanleitung sorgte bei mir allerdings für wesentlich größeren Ärger, denn als ich den Federstahl des Bugfahrwerks in die vorgesehene Aufnahmebohrung des bereits baureits in den Rumpf eingeharzten Hartholzklotzes setzte, durfte ich feststellen, dass der Radschuh des zuvor von mir ganz nach Baubeschreibung montierten Bugrads mit dem Sporn auf dem Boden schlurfte. ...

Die kleineren Originalräder wurden durch drei größere ersetzt. ▼



Das Bugrad nach den Korrekturarbeiten. ▼