

Im Herbst 1999 reifte in mir, nachdem mein Modellhubschrauber "Starlight" von Vario unsanft gelandet und damit reparaturbedürftig war, die Idee, den Wunderkäfer "DUDU" aus früheren Kinofilmen im Modell nachzubauen.

In Aussicht auf unsere Flugmodellausstellung "25 Jahre MSC Buxheim e.V." nahm ich das Projekt dann in Angriff:

Die Karosserie:

Als erstes ging es darum, eine passende Karosserie zu finden, die groß genug war, um die komplette Mechanik darin unterzubringen. Erfolg hatte ich bei einem Modellbauhändler, der auch Automodelle im Angebot hatte. Eine Buggy-Karosse im Maßstab 1:6, 720 mm lang, 440 mm breit und 245 mm hoch für 22 ccm-Motoren wurde gekauft.

Beim Wiegen zu Hause wurde die Lexan-Karosse mit 700 gr. als zu schwer empfunden, so dass ich mich entschloss auch wegen der zu erwartenden Hitze im Inneren eine GFK-Karosse abzuformen. Nach Rücksprache mit einem Vereinskameraden, der in diesen Dingen große Erfahrung hat, wurde mit dessen Hilfe eine 250 g leichte Karosse und gleich dazu der Kühltunnel aus dem Starlight hergestellt.

Nun ging es ans Chassis. Und um hier bei größtmöglicher Festigkeit Gewicht zu sparen, baute ich ein Sandwich aus Balsaholz und Kohlefaser. Die Kohlefaser bekam ich günstig von einem Freund, der ein Orthopädie-Fachgeschäft besitzt, denn die Prothesen heutzutage bestehen auch nicht mehr aus Holz.

Die Reifen sind ein gewichtiges Problem, da die 140 mm hohen Originalpneus nicht unter 250 g je Stück zu bekommen sind, was schon 1.000 gr. Gewicht ausmachen würde. Im Spielzeugsektor fand ich an einem LKW 100 gr. schwere Räder, doch diese passten mir in Form und Größe nicht gut genug in die Radhäuser, und so entschloss ich mich zum Eigenbau. Aus Styrodur, Sperrholz und Styropor schnitt ich genau passende Räder, deren Lauffläche nach dem zusammenleimen mit einer 25 gr.-Matte überlaminiert wurde. Nach dem Verschleifen und Bemalen mit Styropor-resistenter Acryl-Farbe hatte ich vier Räder mit je 50 g Gewicht.

Jetzt konnte mit dem Bau des Chassis begonnen werden. Im Grunde ähnelt der Aufbau dem Starlight, aus dem ich auch einige Beschlagteile besonders für den Heckausleger verwendete. Um genügend Bodenfreiheit am Heckrotor zu bekommen, wurde die ganze Mechanik um 5° nach vorne geneigt eingebaut. Als erstes baute ich ein Chassis aus 3-mm-Balsaholz, das dann komplett mit Kohlefaser überzogen wurde. Auf die Unterseite kamen noch kohleummantelte Balsalängsleisten, die die Stabilität noch deutlich erhöhen. Nach dem Einbau des Heckrohrhalters, der Heckabstrebung, des Kühltunnels und der mit einem Kohlerohr-T-Stück nach links und rechts außen verlegten Luftansaugung waren die großen Arbeiten hier beendet. Nun wurden die - wegen der Landestöße gefederten Achsen hergestellt. Die vordere Achse ist lenkbar. Der Lenkeinschlag erfolgt gegengleich zum Ausschlag des Heckrotors und ist an diesen gekoppelt. Die Hinterachse ist ein 6-mm-Kohlerohr aus dem Drachenbau.

Jetzt konnte die Karosserie angepasst werden, die zur besseren Zugänglichkeit an die Mechanik in der Mitte auseinander geschnitten wurde und danach durch Nut und Feder aus GFK wieder zusammensteckbar ist. Nach dem Ausschneiden des Fensters und des

Schiebedachs - das als Kühllufteinlass dient - konnte mit dem Spachteln und Füllern begonnen werden. Als Farbe verwendete ich Paletti-Lackfarbe von Extron, die ohne Klarlack auskommt uns sehr spritfest ist.

Dann wurden die Scheiben aus Lexan mit Silicon eingeklebt und markante Beschlagteile wie Nummernschilder, Türgriffe, Scheinwerfer-Attrappen, Scheibenwischer und der Windabweiser am Schiebedach hergestellt und angebracht. Die Rückspiegel schwatzte ich meinen Töchtern von ihrem "Barbie-Auto" ab...

Nach dem Einbau der kompletten Mechanik, des Tanks und der Steuereinheit musste im hinteren rechten Radhaus zwischen Styroporrad und dem Dahm-Resorohr - das wegen seiner kurzen Maße gut unter die Karosserie passte - ein Hitzeschutz eingeharzt werden.

Glühkerzenanschluss und Ein-/Ausschalter sind von unten zugänglich. Die Empfangsantenne musste vom Kohlechassis möglichst entfernt verlegt werden, wegen der Abschirmung, und hängt zum Teil beim Fliegen nach unten weg, aber nur so weit, um nicht in den Kühlluftpropeller zu gelangen.

Dann kam unsere Ausstellung, auf der mein Du-Du von allen bestaunt wurde und ich so manche Frage beantworten musste. Eine Woche danach wollt' ich wissen, ob mein "Käfer" auch fliegen kann - und nach den letzten Einstellungen und dem Wiegen - das mit 5100 gr. zufriedenstellend ausfiel - ging es ab auf's Fluggelände.

Ob er wirklich fliegt?

Volltanken, Anlassen, Spurlauf einstellen und Abheben zum ersten Schwebeflug. Der Du-Du liegt ruhig in der Luft. Nach einigen Umkreisungen des aufgeregten Piloten ging es ab zum Rundflug. Außer der Neigung, bei schnellerem Vorwärtsflug vorne etwas abzutauchen, was ich auf die Aerodynamik der Karosserie zurückführe, verhält sich das Modell wie jeder gewöhnliche Heli. Das Flugbild aber kann man ruhig als "urig-originell" beschreiben! Das Landen bereitet bei diesem breiten, gefederten Fahrwerk keine Probleme, und das Aufsetzen mit Vorwärtsfahrt ist gut möglich. Mit knapper Schwebeflugdrehzahl und Nick fährt der Käfer über die Piste und kurvt zurück zum Startplatz, wo dann der Du-Du wirklich seitlich eingeparkt werden kann...