

K 3.600 VON LEOMOTION

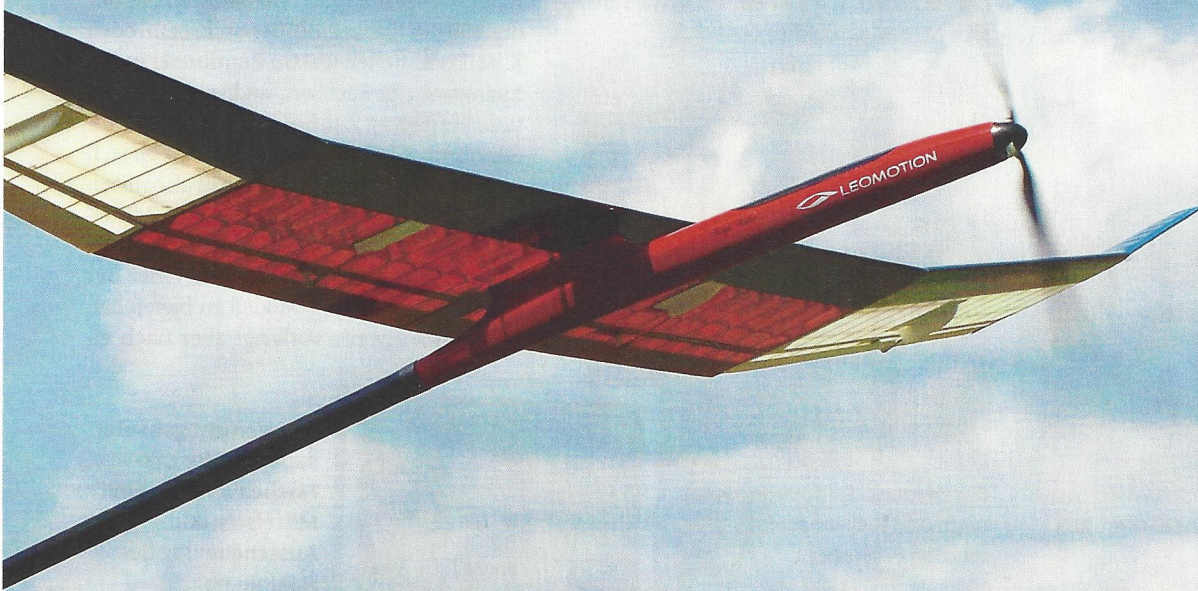
# Wappen oder Zahl?

Der K 3.600 ist der ältere und größere Bruder des Osprey, vorgestellt in *FlugModell* 6/2018. Bei einem Spannweitenunterschied von 60 Zentimetern und dem um etwa 100 Euro höheren Preis kann die Entscheidung nur per Münze fallen: Wappen oder Zahl?

**TEXT UND FOTOS:** *Ralph und Marianne Müller*



Ältere Herrschaften werden wohl zum K 3.600 greifen, seine etwas bessere Erkennbarkeit in größeren Höhen loben



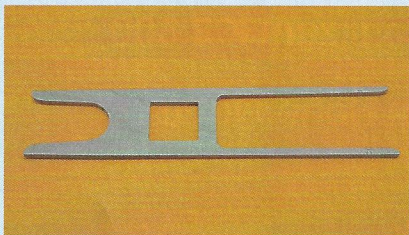
### Technische Daten

Spannweite:	3.620 mm
Länge:	1.770 mm
Profil:	Drela AG
Fluggewicht:	1.520 g
Flächeninhalt:	79,1 dm <sup>2</sup>
Flächenbelastung:	19 g/dm <sup>2</sup>
Motor:	Leomotion 3019-4100
Regler:	Ice 60 A/BEC
Luftschraube:	Leomotion 18 x 10 Zoll
Drehzahl:	6.100 U/min
Strom:	56 A

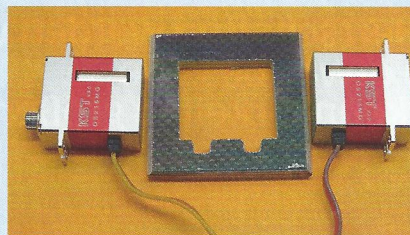
### Alle Einstellungen nach Anleitung

Tiefzumix Butterfly:	5 mm
Tiefzumix Steigflug:	2 mm

Bausatzpreis: circa 750 Euro



Das gelieferte Servobrett für die F3J-Maschine, ...



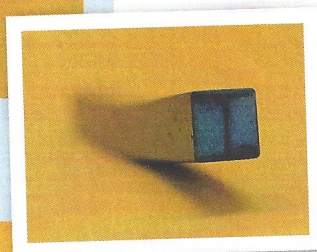
... das sich im Elektriker aufs Wesentliche reduziert. Die KST-Servos erwiesen sich als geringfügig zu hoch ...



... und sind daher durch HS-5065 MG ersetzt worden



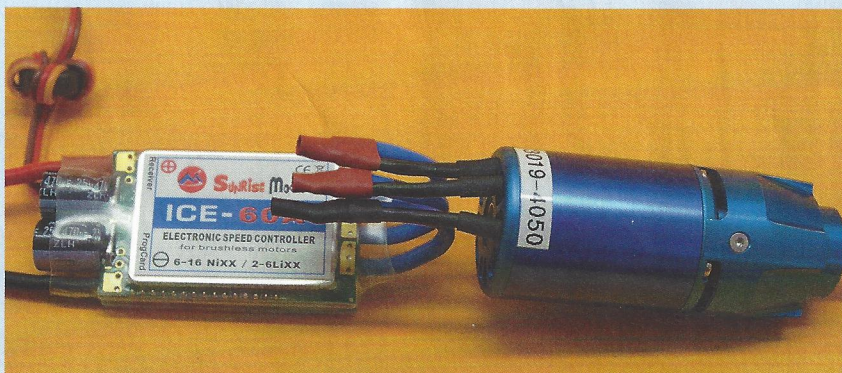
Der Beipack. Schrauben, Scharniere und Balsaabschluss-Steg wurden verwendet



Fachgerecht gebauter, superleichter Cfk-Flächenverbinder mit Mittelsteg und Ausschäumung der Hohlräume



Völkergemeinschaft. Schweizerisch-ukrainische Steigflugpower. Akku und Regler kommen aus China



Spezialverlötung der Antriebseinheit

Und es ist wie immer: Ich muss wissen, was ich will. Also erst mal nix Münze werfen. Hier geht es nur um das Mehr an Spannweite, die Innereien sind bei beiden Modellen gleich und somit auch gleich teuer. Ein guter Antrieb kostet, was er kostet, und vernünftige Servos haben ihren Preis, denn Billigmaterial hat in einem solchen Modell nichts verloren.

Sonst ist klar: Die Tschechen wenden das Baukastenprinzip an. Die Außenteile der dreiteiligen Fläche sind identisch, beim odell K ist das Mittelteil um 60 Zentimeter in der Spannweite gewachsen, und seine Wurzel-tiefe beträgt 27 Zentimeter. Damit die Außenohren wieder passen, verjüngt es sich auf 25,5 Zentimeter. Wir haben es also mit einem Einfachtrapez zu tun. Beim Mittelstück. Nicht aber bei den Außenteilen, die glänzen mit Mehrfachtrapezen, einer der Reize, die ein solches Modell zu bieten hat. Mehr Spannweite verlangt aber nach ei-

nem längeren Rumpf und einem größeren Höhenleitwerk, beidem wurde hier Rechnung getragen. Beim Rumpf wurde nur ein längerer Ausleger fällig, sein Boot ist gleich geblieben und beherbergt alle Rumpfinne-reien. Ebenfalls geblieben ist die betörende Bauweise und -ausführung aller Teile, geblieben ist genauso das Zubehör mit seinen zu kurzen Ruderhörnern und den Plastik-gabelköpfen, am Testmodell durch besser passende Teile ersetzt.

### Bauduplizität

Der Bau des großen Osprey-Bruders ist ohne Hürden und gleicht einer Doublette. So gesehen macht es wenig Sinn, hier zu wiederholen, was wir bereits in *FlugModell* 6/18 geschildert haben. Also lassen wir das und beschäftigen uns besser mit den wenigen, aber sinnvollen Änderungen.

Es liegen Bowdenzüge bei, die in Koalition mit besagten Gabelköpfen die Anlenkung von Höhen- und Seitenruder übernehmen sollen. Dass das geht, steht außer Zweifel, nur ist das beim Auf- und Abrüsten, zumindest im Fall des Höhenleitwerks, jedes Mal ein „Einhängegewürge“. Lösung: indem anstelle der Kunststoff-Bowdenzugseele ein 1,2-mm-Stahldraht verbaut wurde. Der ist hinten im rechten Winkel abgelenkt, was es gestattet, das Höhenleitwerk seitlich heranzuschieben

und den Draht im Ruderhorn einzufädeln. Ohne Werkzeug. Beim Osprey war das auch schon so gelöst worden und hat sich bewährt. Bei beiden Modellen ist das Seitenruder auf diese Weise angelenkt. Ohne Gabelköpfe, die sitzen zusammen mit ihren Stellhülsen auf der anderen Drahtseite und sind in die Servo-Abtriebshebel eingeclipst. So, das war es auch schon, mit den Änderungen.

Alles weitere ist klassischer ARF-Modellbau der Neuzeit, verlangt aber nach Sorgfalt, zu schnell ist sonst was verhunzt. Also Vorsicht beim Umgang mit 5-min-Epoxy und dem LötKolben. Es soll schon vorgekommen sein, dass die schöne, durchsichtige Bespannung hinterher etwas mitgenommen aussah.

### K-Punkt

Einen klassischen Bauknackpunkt gibt es beim K nicht. Allenfalls sei noch erwähnt, dass sowohl das Servobrett im Rumpf wie

auch jenes für die Akkuaufgabe selbst herzustellen sind. Akkurateure werden wieder mit Carbon beschichten.

In den Flächenteilen ist das nicht nötig, weil Servoabdeckungen den Blick ins Innere verhindern. Nicht zu verhindern ist aber der lösbare Servoeinbau über Servorahmen, die aber nicht dabei sind – am Prüfling kamen Holzexemplare von Staufenbiel zur Anwendung. Servorahmen.de hält hier ebenfalls Passendes bereit.

Ah, doch noch ein Knackpunkt! Das dünne Profil verlangt entsprechend dünne Servos: 13-mm-Exemplare gehen schon nicht mehr, jedenfalls dann nicht, wenn mit Einbaurahmen gearbeitet wird. Soll geklebt werden, wovon ich dringend abräte,

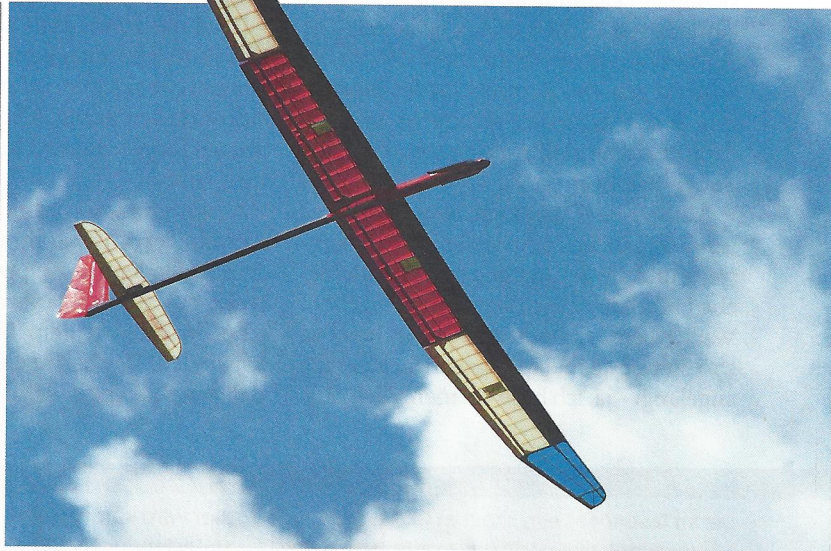
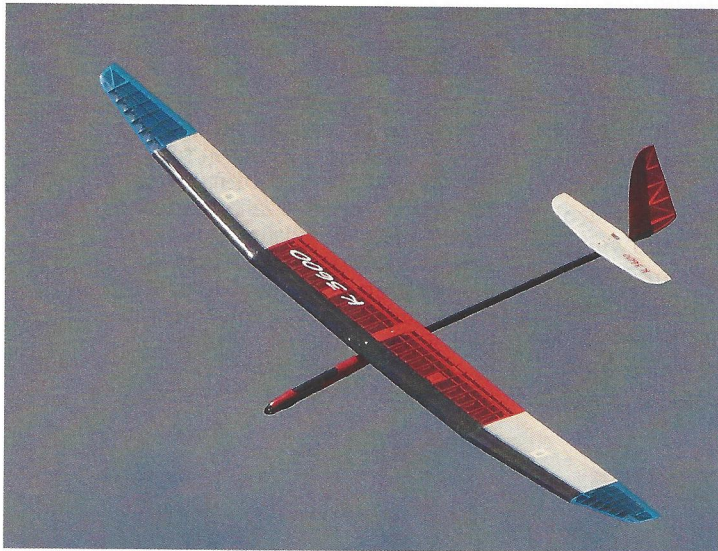
könnte ein an der Schleifscheibe modifiziertes Servo vorgenannter Dicke passen. Da sich der Autor aber, wenn immer möglich, mit lösbaren Verbindungen befasst, sitzen in den Holzrahmen Digi-Servos von HiTec mit 11,6 Millimetern Dicke, die zwar ihren Preis haben, aber eben auch für ein so edles Modell prädestiniert sind.

Wer diese Ruderantrieber auch an den Wölbis dienstverpflichten will, muss andere Abdeckungen besorgen. Dem Bausatz liegen zwar vier Stück bei, zwei mit Ausbuchtung, zwei ohne. Wir brauchen aber an allen Schächten Abdeckungen mit Ausbeulung, weil das Servo samt seiner Befestigung an der dünneren Profilstelle, also Richtung Endleiste, leicht übersteht.

Eine Bauanleitung im eigentlichen Sinn ist nicht dabei, die braucht es auch nicht wirklich. Viel wichtiger ist, dass ein Einstelldatenblatt und eine Drei-Seiten-Ansicht beiliegen. Eingestellt nach diesen Vorgaben, Schwerpunkt bei thermikorientierten

### Bunter Augenschmaus klebt am Himmel

Der Kreisflugzauberer bei seiner Lieblingsbeschäftigung



Hier comes the Fun,  
ziehen und hinsetzen



## Man sollte nicht glauben, was 60 Zentimeter mehr Spannweite an besserer Sichtbarkeit ausmachen



106 Millimetern, will mein K endlich in den blauen Schwarzwaldhimmel stechen.

### Himmelsstürmer

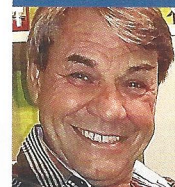
Die brachiale Steigflugpower der eingebauten Völkergemeinschaft bohrt den durchsichtigen Leichtling samt seiner auf Sicht laminierten Carbon-D-Box senkrecht ins Schwarzwaldblau. Ohne ihn dabei zu beschleunigen. Der Kommentar der Fotografin: Schön langsam senkrecht steigen, dann erwische ich ihn gleich mehrfach. Ein 400er-Telezoom hat da was.

Unser Neuer aber auch, man sollte nicht glauben, was 60 Zentimeter mehr Spannweite und die geringfügig tiefere Mittelfläche an besserer Sichtbarkeit ausmachen. War ich beim dreimetrigen Osprey bei etwa 270 Metern an meiner eigenen Sichtgrenze angelangt – ja, ich habe für mein Alter aus-

gesprochen gute Augen und ja, es ist ein Vario an Bord –, sind es jetzt 320 Meter. Da kann ich ihn noch in jeder Fluglage einwandfrei erkennen, was sauberem Fliegen entgegenkommt: Ist die Fluglage nicht mehr gescheit zu erkennen, sind allfällige Steuerbefehle nicht mehr präzise möglich.

Und trotzdem, das Fliegen in solchen Höhen macht mit einem solchen Augenschmaus wenig Sinn, ist langweilig und Genickstarre-verdächtig. Also herunter damit. Schnell fliegen will und kann er nicht, Butterfly liebt er.

Ohne großartig schneller zu werden, schwebt der K 3.600 im 60-Grad-Winkel dem Erdboden zu. Klappen rein, Rechtskreis, es hat Schwarzwaldthermik und schon will er meinem Blick wieder entschwinden. Das haben diese Thermikspezialisten so an sich, dafür sind sie gebaut.



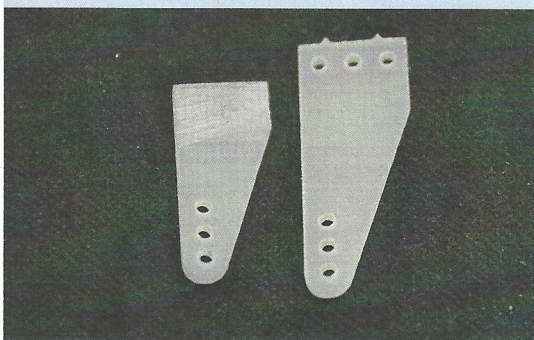
### Mein Fazit

Seine Kernkompetenz ist die Langsamkeit in Seilschaft mit exorbitanten Kreisflugeigenschaften. Seine Mach-

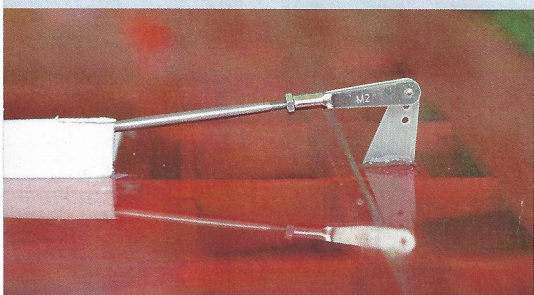
art ist so liebevoll wie makellos, sein Stil konsequent. Fragt sich also nur noch, welcher der unterschiedlich großen, sonst aber eineiigen Zwillingen soll es denn nun sein? Also doch Wappen oder Zahl entscheiden lassen? Ältere Herrschaften werden wohl lieber zum K 3.600 greifen, seine etwas bessere Erkennbarkeit in größeren Höhen loben und den Aufpreis gerne bezahlen. Denn er bietet nicht nur mehr Prestige, sondern allgegenwärtigen Erlebniswert mit Grinsgarantie.

Ralph Müller

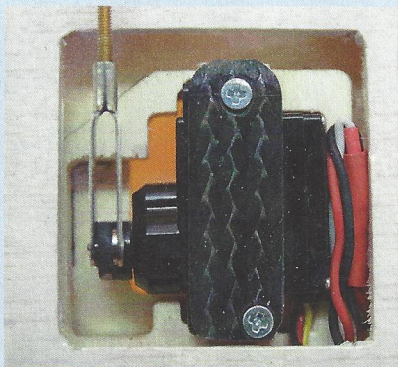
Die im Testmodell eingebauten GfK-Ruderhörner aus eigenem Fundus, rechts in ursprünglicher Form, links einbaufertig modifiziert



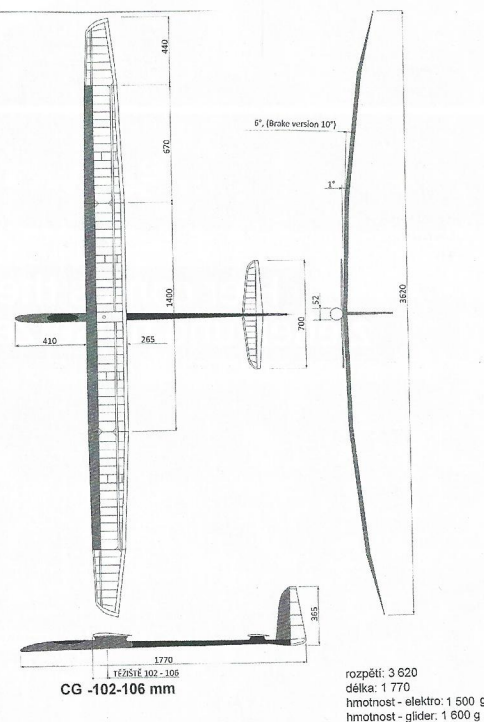
Wölbklappenanlenkung. Das eingeklebte GfK-Ruderhorn zeigt leicht nach hinten, was den verlangten Ausschlag möglich macht



Hier wird klar, warum Servoabdeckungen mit Beule nötig sind



Die Höhenruderanlenkung am Testmodell, simpel, aber ohne Einhänggefümmel



Dreiseitenansicht des K 3.600