



Da wäre die Metallbauweise mit wenigen Kunststoffteilen (Cowling, Seitenruderübergang, Höhenleitwerksabschlüsse, Rad- und Fahrwerksverkleidungen). Alle tragenden Teile aus Alu – das gefällt dem Architekten. Auch die großen Stauräume: Welches andere UL hat neben dem herkömmlichen Rumpf-Gepäckraum, der bei der DX/XL 20 Kilo-

gramm fasst, noch zwei große Fächer in den Flügeln?

UL-gemäß sind hingegen die nicht verstellbaren Pedale und Sitze – je nach Körpergröße macht man's sich mit Hilfe von Kissen bequem. Und bequem ist die Zodiac! Das liegt nicht nur an den wohlgeformten Sitzen, die in Dupps Maschine mit Kunstleder bezogen sind. Auch

1,12 Meter Cockpitbreite und die perfekte Rundumsicht sind wichtige Voraussetzungen für komfortables Fliegen.

Als Reise-UL ist die Zodiac leistungsmäßig nicht ganz so ausgereizt wie einige Kunststoff-Dreiaxler, dafür stellt sie einen ausgewogenen Kompromiss zwischen Performance, Robustheit, Reparaturfreundlichkeit und Erschwinglichkeit dar. Seit 22 Jahren gibt es den Christeintz-Tiefdecker – kaum ein anderes UL kann als so ausgereift gelten wie die CH 601. Dass die Maschine, die Musterbetreuer Roland Aircraft auf der Schwäbischen Alb selbst baut, nun CH 602 XL heißt, hat ausschließlich marktpolitische Gründe: Sie ist mit der 601 DX identisch – außer dass es auch eine Spornrad-Version gibt.

Ganz nach der Heintz-Philosophie, auf einfache bewährte Lösungen zu setzen, verwendet Zenair beim Taildragger-Fahrwerk so viele Teile des »normalen« Hauptfahrwerks wie möglich. Die Federung über Gummizüge und die Lagerung der teleskopartig eintauchenden Fahrwerksbeine wurde übernommen, wanderte nur weiter nach vorn. Weil hier, dicht hinter der Flügel Nase, das Profil dünner ist als dort, wo bei der Bugrad-Version das Hauptfahrwerk



**Bewährte Technik:  
Matco-Spornrad  
mit Blattfeder vom  
Musterbetreuer**



**Höhenruder-Trimung:  
wie die Querruder-Trimung  
elektrisch und mit Tasten  
am Steuerknüppel betätigt**

Fotos: C. v. Weichetzel (5), P. Weiter (2)