

Meine zweite Heli-Erfahrung – Kyosho EP Concept SRK

Zugegeben, das Keller-Schweben mit dem Caliber M24 konnte auf die Dauer nicht befriedigen und so war es an der Zeit, etwas Neues auszuprobieren. Dafür musste aber zuerst schweres Gerät für den Outdoor-Einsatz beschafft werden.

Die Evaluation dafür sollte nicht viel Zeit in Anspruch nehmen. Ein paar Wochen vor Weihnachten war's (immer diese Zufälle!) und ich machte beim Händler meines Vertrauens eine Heli-Aktion aus, wobei es sich um einen vorbildähnlichen(!), elektrisch angetriebenen Schrauber handelte. Man gönnt sich ja sonst nichts und der Rest ist bekannt...

auch nach draussen mitgenommen werden dürfen. Sein Rotor hat einen Durchmesser von 865mm und er schleppt ca. 1.5kg Kampfgewicht mit sich herum. Er stammt ebenfalls vom Hersteller Kyosho.

Ausgestattet mit Kollektiv-Pitch und einem riemengetriebenen Heckrotor mit Blattverstellung macht das Teil einen vertrauenswürdigen Eindruck. Der Antrieb erfolgt durch einen beiliegenden, aber doch recht nutzlosen Bürsten-Motor der 500/600er Baugrösse. Kyosho empfiehlt Wartungsintervalle, wie sie bei Düsentriebwerken aus dem zweiten Weltkrieg gängig waren. Da ist die Frage berechtigt, wieso überhaupt ein Motor beiliegt. Einer, der derart im Ueberlastbereich betrieben wird, dass er nach wenigen Flügen ausgekocht ist.



Der langen Rede kurzer Sinn, die Errungenschaft hört auf den Namen „EP Concept SRK“ und ist auch eine Schweizer 300 Helikopter-Nachbildung, wie sein kleiner Bruder, der Caliber M24. Er ist nur einfach eine Nummer grösser und sollte demnach

Also musste hier nach einem Kurzeinsatz bereits Ersatz her. Ich habe einen bürstenlosen Motor gewählt, einen Mega AC 16-20-2.

Der Heli ist kein ARF-Bausatz und auch kein Fertigteil sondern ein Baukasten. Vor

dem Fliegen steht das Montieren und das Einstellen auf dem Programm. Die Bedienungsanleitung ist nur in Englisch resp. Japanisch beigelegt.

Entsprechende Fremdsprachen-Kenntnisse werden vorausgesetzt.

Der Zusammenbau ist das eigentliche Highlight bei dem Modell. Wirklich zum Geniessen! Beinahe wie „Legölen“ nur halt mit Schraubenzieher, Imbus-Schlüssel und Sicherungs-Leim. Auf über einem Dutzend Seiten führt die reich bebilderte und erstklassig gemachte Bauanleitung Schritt für Schritt sehr souverän durch den gesamten Aufbau. Baufehler sind vollkommen ausgeschlossen, es sei denn, man will absichtlich welche machen. Die für jeden Bauschritt nötigen Teile sind jeweils in separate Säcklein verpackt, eine sehr empfehlenswerte Sache. Jeder, der seine sieben Sinne beieinander hat, wird den Zusammenbau schaffen. Unter Umständen sogar dann, wenn die Englischkenntnisse fehlen.

Im Gegensatz zum kleinen Bruder, dem Caliber M24 ist der Rotorkopf beim SRK sehr viel komplizierter aufgebaut. Die mechanische Zumischung von Kollektiv-Pitch fordert hier ihren Tribut. Dafür kommt man immer noch mit einer relativ primitiven Fernsteuerung aus. Der ganze Kopf ist aus Kunststoff-Teilen aufgebaut. Das fühlt sich auch im späteren Betrieb nicht wirklich präzise an. Zu den mitgelieferten Rotorblättern der Marke „Schaumwaffel“ passt der Kopf allerdings perfekt. Die Rotorblätter sind sehr leicht (Fahrradspeiche in Kunststoff-Schaum) und die weiche Anlenkung kommt mit ihnen gut klar. Im Gegensatz dazu passen (schwere) GFK-Blättern überhaupt nicht in diese Auslegung.

Die Heckrotor-Ansteuerung ist ebenfalls sehr unpräzise. Es empfiehlt sich unbedingt, anstelle der sehr weichen Anlenkung mittels eines Bowdenzug-Röhrchen eine stabile Stange aus GFK zu verwenden. Ansonsten hat man ein Heck mit unberechenbarem Eigenleben.

Ohne den Heli von einem ausgewiesenen Fachmann überprüfen zu lassen klappte

das erstmalige Schweben mit einem 8-zelligen NC-Akku ohne nennenswerte Probleme, und zwar gleich auf Anhieb. Das spricht doch zumindest für eine gut gelungene Konstruktion.

In der Folge wurde ich etwas frecher und musste dafür umgehend wieder Lehrgeld zahlen und auf Ersatzteile warten. Das schwache Scale-Landegestell erlaubt nur scale-mässige Landungen, also keine Anfänger-Plumpser. So wurden die Beine nach zweimaligem Austausch durch ein „nicht scales“ Gestell eines Trainingshubschraubers (uralt: LittleBoy) ersetzt.

Ein absoluter Killer ist das zweistufige Plastik-Getriebe. Was hat sich Kyosho nur dabei gedacht und wieso gibt's hierfür kein Tuningteil aus besserem Material? Hetzt man den Heli etwas herum, so schmilzt früher oder später das kleine Ritzel am Zwischenzahnrad einfach weg. Was passiert, wenn beim Heli in 20 m Höhe plötzlich der Saft abgedreht wird, kann man sich ja denken. Zum Glück kündigt sich das Unheil jeweils durch komisches Verhalten und ungewohnte Geräusche kurz vorher an, so dass das Schlimmste u.U. noch verhindert werden kann. Mir ist das Zwischenrad bisher dreimal weggeraucht.

Nun, das waren jetzt ein paar Kritikpunkte. Aber Kyosho hat offenbar nicht die Tendenz, Produktpflege zu betreiben. Schade eigentlich, denn so viel würde ja nicht fehlen und Leute wie ich hätten ihre helle Freude, an einem vorbildähnlichen Modell zu einem bezahlbaren Preis.

Nun gut, mittlerweile beherrsche ich das Schweben in alle Richtungen ausser mit der Nase gegen mich und das auch bei schwachem Wind. Der SRK lässt sich auch einigermassen flott in den Rundflug schicken, obwohl ich hier wegen der Sache mit dem Getriebe stets ein wenig Bedenken habe.

Seit es aber die T-Rexe gibt, habe ich den Schaumwaffel-Heli ausser Dienst gestellt.

Daniel Hess