

Im Test – Blade CX3 MD 520N von E-flite

Im Test – Blade CX3 MD 520N von E-flite



Im Test – Blade CX3 MD 520N von E-flite – Als der Blade CX2 im Jahr 2007 erstmalig auf der Nürnberger Spielwarenmesse vorgestellt wurde, mischte dieser Koaxial-Heli die Szene ordentlich auf. Zuvor gab es keinen Koaxial-Heli mit einer 2.4 GHz Technik und kein anderes Modell zeigte im Flug eine solche enorme Agilität. Im Anschluss folgte der Blade CX2 V2 Alu. Nun präsentiert E-flite ihren neuen Blade CX3 ... – Der neue Blade CX3 hat zum Vorbild den MD 520N Hubschrauber, der über keinen Heckrotor verfügt. Dieses patentierte System von McDonnell Douglas mit der Bezeichnung NOTAR (No Tail Rotor – kein Heckrotor) hebt das Drehmoment durch einen Luftstrom auf, der durch den Heckausleger zum hinteren Ende geführt wird und durch eine variable Steuerdüse austritt. – Die Verkaufspackung des Blade CX3 enthält das zu 100% aufgebaute und eingeflogene Modell, einen 5-Kanal E-flite L5DSM 2.4 GHz DSM2 Handsender, einen DC Lipo-Lader, einen 2S 7,4V 800mAh Lipo-Akku und eine Anleitung. Diese Anleitung liegt leider nur in englischer Sprache vor und trübt den ersten Eindruck. Die Rumpfhülle ist in den Farben Blau und Silber umgesetzt. Das Modell ist als Einsatzhubschrauber der Polizei realisiert. Dieses kann zusätzlich mit einem Beleuchtungssatz versehen werden, der über den CH-5 Mischer am Sender zugeschaltet werden kann. Dieser Beleuchtungssatz ist nur separat erhältlich. – Der Blade CX3 verfügt in der nun vorliegenden Version erstmalig über einen Heading Lock Gyro. Die Motoren wurden auch schon wie beim Vorgängermodell vor der Rotorwelle platziert. Über der oberen Rotorblattebene thronet der blau eloxierte Alurotorkopf, der einen festen Sitz der Stabilisatorstange garantiert. Die Rotorblattebenen wurden wieder als starre Einheiten realisiert. Insgesamt hat das Modell durch die hohe Scale-Umsetzung gegenüber dem Original eine sehr anspruchsvolle Optik, die auch gerade durch die Antennenattrappen und dem Heckhaken positiv abgerundet werden. Eine zusätzliche Beleuchtung rundet das Gesamtbild ab. Der Flugakku unterstützt die positive Scaleoptik, da dieser nicht sichtbar im Akkufach in der Rumpfhülle verschwindet. Die Anschlusskabel des Flugakkus lassen sich einfach hinter der Rumpfhülle platzieren, so dass kein herunterhängendes Kabel das Flugbild stört. Die Landekufen des Blade CX3 sind mit vier Schrauben am Akkufach verschraubt. – Unserer Testreihe standen zwei Modelle des Blade CX3 zur Verfügung. Nach der Entnahme beider Modelle aus der Verkaufspackung zeigte sich an beiden Modellen in Höhe der Landekufen jeweils ein Schaden an der Rumpfhülle.





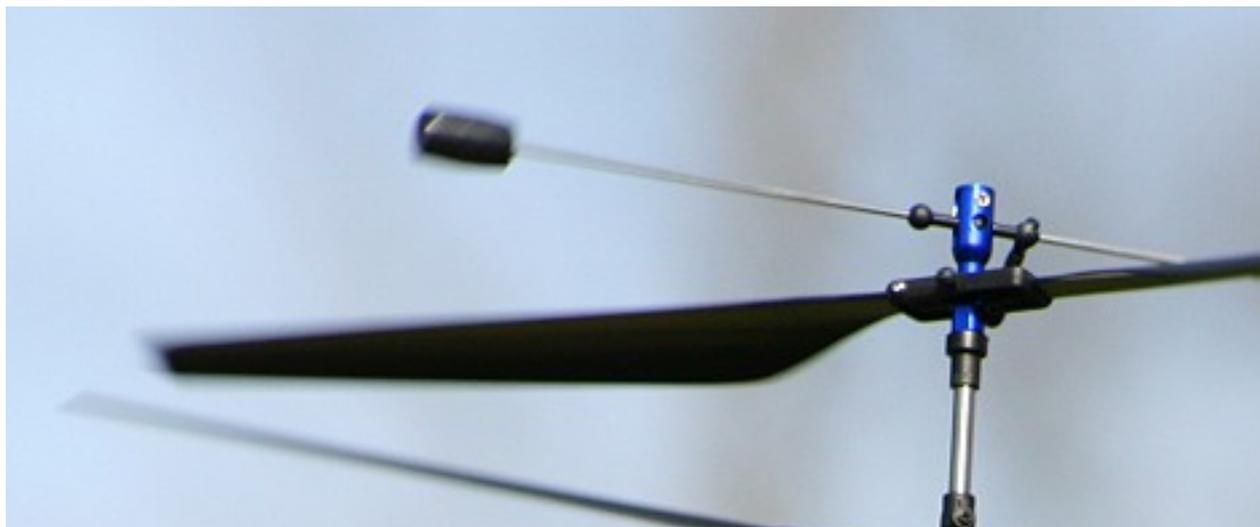
Hier klaffte an der Hülle bereits ein kleines Loch in einer Größenordnung von ca. 5mm, am zweiten Modell war die Rumpfhülle fast an der gleichen Stelle bereits eingerissen. **Trimmflug** Beim Trimmflug beider Modelle wird bei einem Modell eine schief stehende Taumelscheibe bemerkbar, das Modell ließ sich in der Steuerfunktion „Nick“ über dessen Trimmhebel am Sender nicht austrimmen. Um eine Korrektur vorzunehmen, folgt die Demontage der Rotorblattebenen, um die Rumpfhülle von der Mechanik zu trennen. Das Abziehen der Rumpfhülle von der Mechanik ist durch den sehr weit vorne platzierten Empfänger nicht gerade vereinfacht. Hier ist etwas Fingerspitzengefühl gefragt. Die Rumpfhülle ist sehr dünn und kann beim Abziehen von der Mechanik zusätzlich einreißen. Nach der Korrektur der Taumelscheibe ließ sich das Modell nun austrimmen und in einen vernünftigen Schwebeflug bringen. Beide Modelle zeigen im Schwebeflug ein Zittern des Hecks. Die Ursache liegt an der Gyroempfindlichkeit, die werksseitig zu hoch eingestellt ist. Abhilfe bringt die Feinjustierung mittels eines kleinen Schraubendrehers am Poti Gain Trimmer an der 3 in 1 Einheit.

Im Einsatz Nachdem beide Modelle ausgetrimmt und die Empfindlichkeit der Kreisel angepasst wurden, zeigen beide Modelle eine enorme Agilität im Flug. Beide Modelle lassen sich nun sehr direkt und genau steuern. Schnelle Drehungen um die eigene Achse, Rundflug und Zielpunktladungen stellen für den Blade CX3 kein Hindernis dar. Mit dem 2S 7,4V 800mAh Flugakku sind Flüge bis zu 9 Minuten möglich. Leider verfügt der neue Blade über keinen Lipo-Saver, der durch eine blinkende LED-Leuchte dem Piloten eine notwendige Landung signalisiert. Auch im Außenbereich macht der Blade CX3 eine gute Figur. Bei Windstille und geringem Wind lässt er sich fast uneingeschränkt einsetzen.

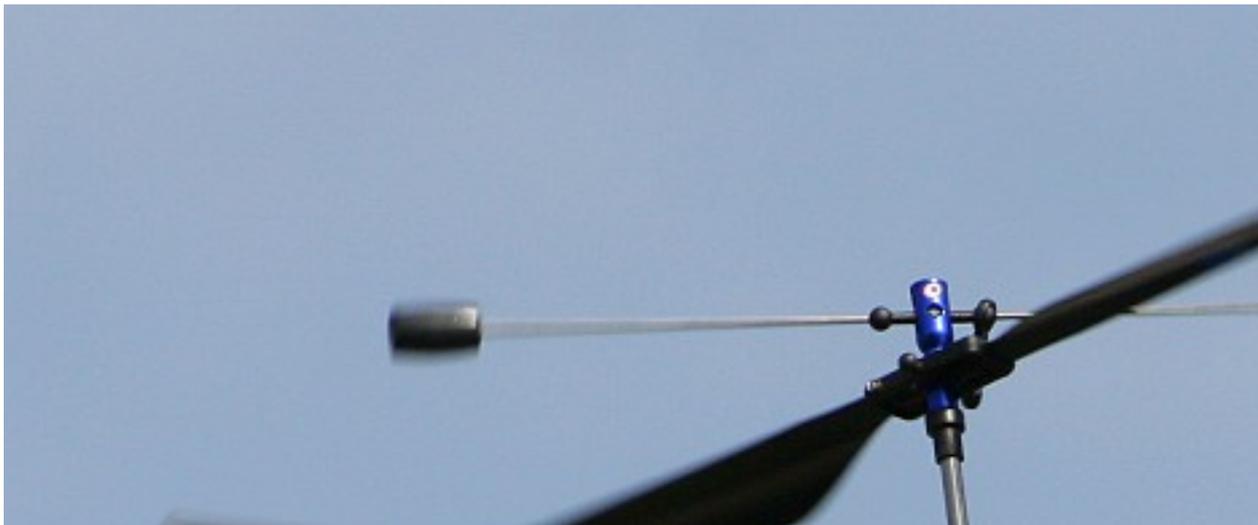
















Autor Walter Neyses **Fotograf & Grafik** Walter Neyses **Urheberrecht**

Alle Bilder, Grafiken und Videos unterliegen dem Urheberrecht von Walter Neyses **Realisiert** März 2009
4877 Klicks als Newsartikel

(c) by 'RC Line Redaktion'
URL : <http://www.rcline.de>