

Wir lassen den K 3.000 entspannt am blauen Himmel entlangschleichen und die Sonne durchs Gebälk scheinen



Der K 3.000 betört die Sinne! Noch schöner geht nicht! Gemeint ist vor allem die Bauweise von Fläche, Höhenleitwerk und Seitenruder. Das Rumpfbauwerk kann dagegen nicht ganz mithalten, seine Naht ist hier und da nicht mehr ganz „skalpellmessergeritzt“.

Das Modell kommt mit dreiteiliger Fläche, die so bleibt, und zweiteiligem Rumpf, der nicht so bleibt. Die Negativform scheint nicht mehr die jüngste zu sein. Nicht weiter schlimm und mit einer feinen Schlüsselfeile schnell egalisiert. Der Rumpfausleger, eine konische Angelrute, glänzt wieder mit makellosem, auf Sicht laminiertem Cfk. Spätestens hier wird klar: Die beiden Rumpfteile müssen noch zusammengefügt, verharzt werden. Doch das kommt später.

Der K 3.000 ist ein reiner Segler, verlangt zwecks Motoreinbau also nach dem

Absägen der Rumpfschnauze, was nach bewährter und mehrfach beschriebener Schablonenmethode schnell und problemlos gelingt. Sitzt der Motorspant, trocknet das Epoxidharz, widmen wir uns dem Flächenausbau. Die neuen Fox-Servos von ChocoMotion sind auf Servo-Einbaurahmen verschraubt, ihre gelötet-verlängerten Kabel in die eingebauten Trinkhalme eingezogen. Das geht schnell und ohne Fingerverrenkungen. Das gilt ebenso für alle anderen, an den Flächenteilen anfallenden Arbeiten, weil alle Ruderklappen herstellenseitig betriebsfertig angeschlagen sind.

Am zeitraubendsten, wobei man hier nur bedingt von diesem Umstand sprechen kann, ist das gelötete Verlängern aller Servokabel und das Schaffen der zentralen Schnittstelle. Alle Kabel sind beim Test-

modell auf einem MPX-Stecker zusammengefasst, was schnelles Auf- und Abrüsten gewährleistet, weil eben nur ein Stecker zu handhaben ist.

Boot und Ausleger

Bevor die beiden Teile nach exaktem Ausrichten zusammengefügt werden können, fällt auf, dass der ältere Bruder von Osprey und K 3.600 im Heckbereich völlig aus der Art schlägt. Er ist hier einteilig. Bei den beiden anderen genannten ist das nicht so, sie

K 3.000 VON LEOMOTION

Das Leichtgedicht

Er ist durch und durch durchsichtig! Von einer wie auch immer gearteten D-Box ist keine Spur. Und trotzdem ist der K 3.000 der Urvater aller Leichtgewichte, der ältere Bruder von Osprey und K 3.600. Aber: Ist er tatsächlich der Beste? Eine gute Frage, die es hier zu klären gilt

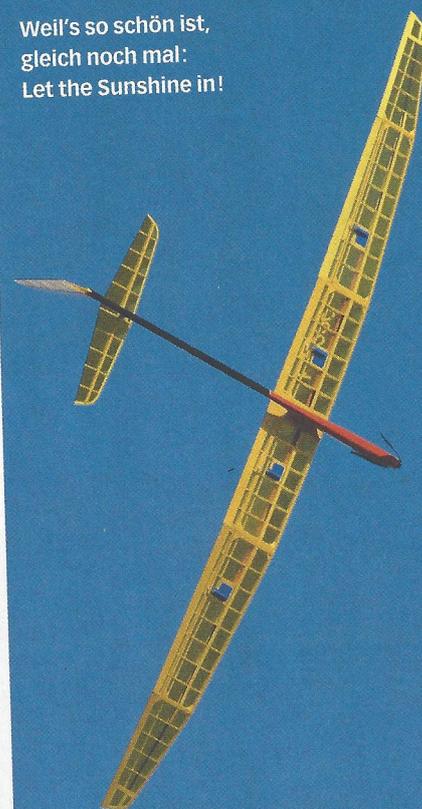
TEXT UND FOTOS: *Ralph und Marianne Müller*

verfügen über eine über zwei Schrauben mit der Röhre verbundene Seitenleitwerks-Dämpfungsflosse. Die einteilige Lösung beim K 3.000 ist die leichtere.

Das Zusammenkleben von Boot und Ausleger geschieht nach bewährtem Muster, also bei aufgeschraubtem Höhenleitwerk und Flächenmittelteil. Alles sauber ausrichten, Markierung anbringen, zerlegen, eingedicktes Harz angeben, wieder zusammenfügen, erneut exakt ausrichten, mit Klebeband fixieren und aushärten lassen. Dass die Cfk-Angelrute zuvor innen gut angeraut wurde, ist Voraussetzung für eine vernünftige Verklebung. Für den Bürzel des Rumpfvorderteils gilt gleiches. Die hier beschriebene Tätigkeit ist die mit Abstand wichtigste des ganzen Baus. Sonst haben wir ein krummes Modell.

Ansonsten gibt es nicht mehr viel zu erzählen, außer dass das Ausrichten des Pendel-Höhenleitwerks bei in Fluglage gebrachtem Rumpf optisch geschehen ist. Der Rumpf lag dabei in einem Montageständer, die Anlenkung über den Bowdenzug war fertig, bis auf das Ablängen und Anbringen der Stellhülse samt Gabelkopf an der Servoseite. Und genau darum geht es: sauber ausrichten, den Zug dann mit dem Filzstift markieren und ablängen. Am Testmodell wurde mit Sekundenkleber-Gel geklebt und die Stellhülse zusätzlich gequetscht. Das hält allemal, weil bei dem Langsamflieger und dem Leichtgewicht von Leitwerk keine wirklichen Kräfte auftreten. Geändert wurde lediglich die Seitenruder-Anlenkung, weil des Herstellers Vorschlag, selbiges mit einem Kunststoff-Bowdenzug, der deutlich vor dem Ruder-

Weil's so schön ist,
gleich noch mal:
Let the Sunshine in!



Technische Daten

Spannweite:	3.000 mm
Länge:	1.750 mm
Profil:	Drela AG
Fluggewicht:	1.320 g
Flächeninhalt:	62,6 dm ²
Flächenbelastung:	20,3 g/dm ²
Motor:	Leomotion 3013-4550
Regler:	Castle Talon 60 BEC
Akku:	Leomotion 3S, 2.450 mAh
Luftschraube:	Leomotion 16 x 10 Zoll (Cfk)
Strom:	54 A
Drehzahl:	6.500 U/min
Schwerpunkt:	100 mm

Alle Ausschläge nach Anleitung

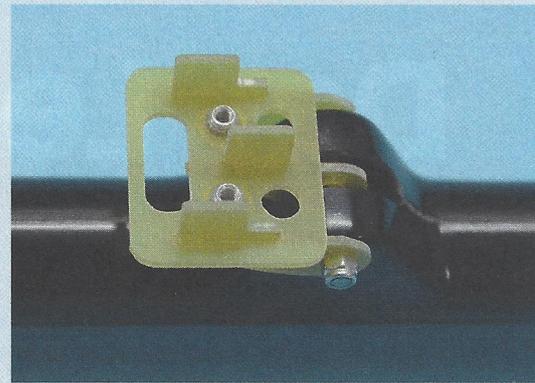
Bausatzpreis: ca. 500 Euro
Bezug: www.leomotion.ch



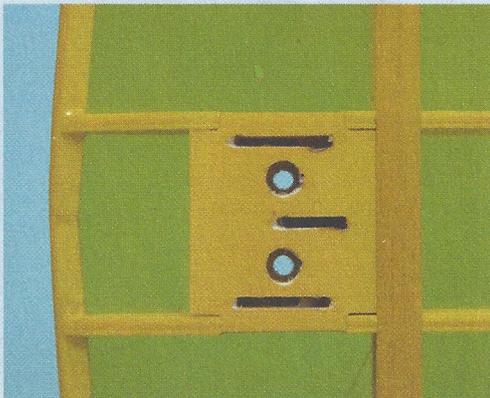
Diese Antriebseinheit garantiert Steigflugadrenalin



Das Servosexttett von ChocoMotion



Diese edel gebaute Höhenleitwerks-Wippe ist fertig eingebaut und angelenkt



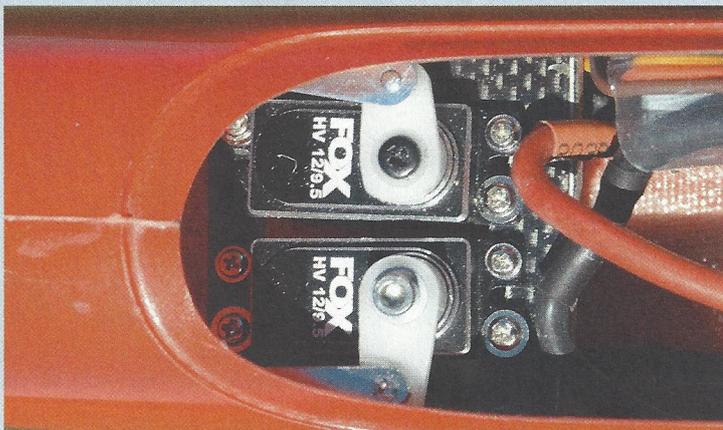
Das Holzgegenstück im Leitwerk sieht dann so aus



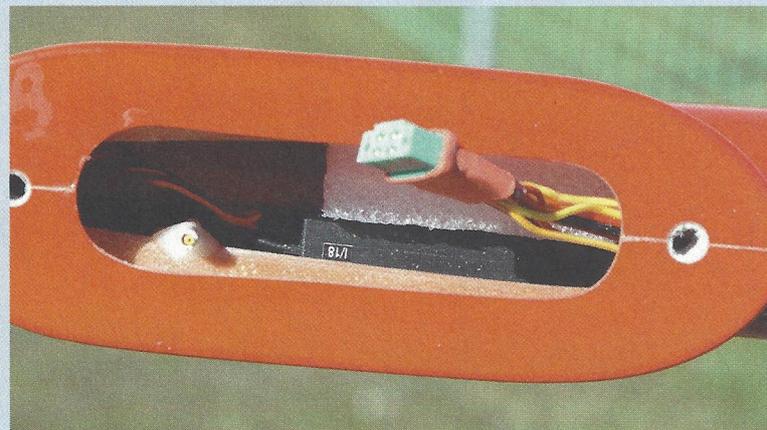
Wippe ausgebaut, um zu zeigen, wie das im Rumpfinneren funktioniert



Kunstwerk aus Holz und Folie. Mit Trinkhalmen – wohl bekomm's!



Die Servos im Rumpf müssen wegen des Flugakkus im Rumpf weit nach hinten



Der Empfänger wohnt unter dem Flächendom

drehpunkt seitlich aus der Röhre herauszuführen gewesen wäre, nicht gefallen konnte. Der Autor erledigte das, wie bei den jüngeren Brüdern schon, nach bewährtem RC-4-Muster, unser Bild verdeutlicht die (fast) verdeckte Anlenkung.

Der schwere Punkt

Da bei seinen beiden Brüdern die Schwerpunktangabe des Datenblatts schnell als Science-Fiction entlarvt wurde – beide waren deutlich schwanzlastig – erwies sich der bei der Antriebseinheit abgebildete 1.800er-Dreizeller als Irrtum des Bericht-

erstatters. Er ist zu leicht. Trotz Austausch gegen einen etwas schwereren Kandidaten mit 2.450 mAh war die hinter Schwerpunktangabe gerade so zu schaffen. Das Datenblatt nennt da 102 bis 106 Millimeter, von der Nasenleiste aus gemessen. Aus Erfahrung wissend, dass damit ein schwanzlastiges Flugverhalten zu erwarten wäre, wanderten gleich mal 30 Gramm Blei unter den Motor, zunächst nur provisorisch mit einigen Tropfen 5-min-Epoxy fixiert. Also: Hoffnungsfroh geht's in den sommerlich warmen Schwarzwald-Spätherbst mit strahlend blauem Himmel.

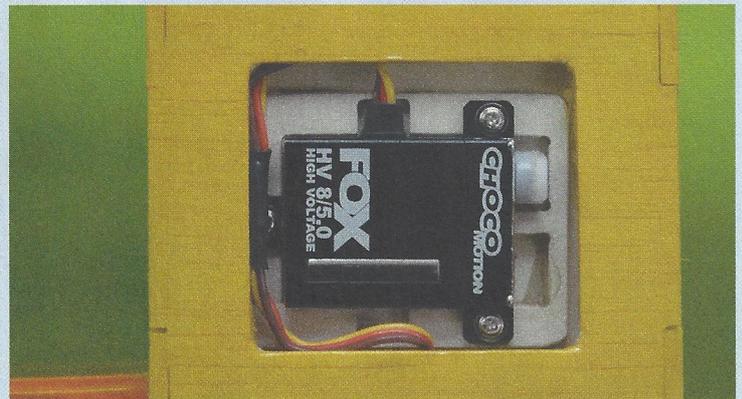
Himmelsstürmer

Der Antrieb, bekannt und bewährt vom Osprey, leistet auf Antrieb ganze Arbeit, katapultiert unser Leichtgedicht mit gleichmäßiger Geschwindigkeit senkrecht steigend ins Schwarzwaldblau. Es dauert keine 20 Sekunden, bis 220 Höhenmeter erklommen sind. Hat jedenfalls meine Jeti-Telemetrie verlauten lassen. Motor aus, freier Fall? Nix da, EWD (fast) exakt erwischt (und das ist bei optischer Ausrichtung eines Pendelleitwerks so eine Sache), was sind da schon zwei Trimmklicks? Jetzt fliegt er gerade und ist mit dem vom Osprey

Hoch angesetzter Anflug mit voll Butterfly, im Endanflug steiler werdend, ohne Geschwindigkeitszuwachs



Eines der Flächenservos in seinem Holzrahmen ...



... und im Flächenschacht eingebaut



Klaustrophobische Verhältnisse im Rumpf bei eingesetztem Akku



Fast verdeckte Ermittlung: des Autors Seitenrudernanlenkung



Lackiertrick. Was hier zweiteilig aussieht, ist in Wirklichkeit an einem Stück

übernommenen Schwerpunkt – der ist ja schließlich gleich groß – noch ganz leicht schwanzlastig, aber trotzdem gut zu fliegen. Das freut die Fotografin und den Tester, weil zusätzliche 20 Gramm Blei noch gut unterzubringen sind und den Fall regeln werden.

Regeln wir dann den Rest. Und dieses Restprogramm fällt kurz aus. Der K 3.000 ist ob seiner Auslegung und Bauweise ein ausgewiesener Spezialist: ein Thermikspezialist mit herausragenden Kreisflugeigenschaften. Allem anderen verweigert er sich standhaft. Also im Supercup der Schnellen

will er nicht mitspielen. Da die Wölbklappen einen Ausschlag nach oben zulassen, circa einen Zentimeter, bin ich ganz schnell von dem Gedanken angefixt, doch eine Rolle zu probieren.

Und jetzt auf Schwäbisch: Scheißele, Herr Eisele! Selbst diesem ungebührlichen Pilotenansinnen trotz er standhaft, zeigt, dass er der Thermik-Wellenreiter ist und nix anderes sein will. Lassen wir den K 3.000 also entspannt am blauen Himmel entlangschleichen und die Sonne durchs Gebälk scheinen. Das entschleunigt ungemain, da schlägt das Herz nie schneller.



Mein Fazit

Er ist der Thermik-Wellenreiter ohne D-Box und ohne jeden Angriffsmodus. Und eigentlich müsste er der leichteste der drei Brüder sein. Was er erstaunlicherweise nicht ist: Nahezu ebenso schwer wie der Carbon-D-Box-bewehrte Osprey – ob's an den massiven Kiefernholmen liegt? –, glänzt er zwar nicht mit dem niedrigsten Gewicht, dafür aber mit völliger Durchsichtigkeit, dem niedrigsten Preis und dem Rundherum-Thermik-Wohlfühlmodus.

Ralph Müller