



Quirliges aus der

Die Namensfindung eines Helis ist heutzutage nicht mehr so einfach, naheliegende englische Bezeichnungen sind meistens schon vergeben, aber irgendwie sollte der Name schon eine Eigenständigkeit haben. So ist SOXOS zunächst mal ein Palindrom, kann also vorwärts und rückwärts gelesen werden. Zusätzlich ist das X im Original-Logo ein um 45° verdrehtes Kreuz. Die Anlehnung an das Kreuz in der Landesflagge der Schweiz gibt einen Hinweis auf den Firmensitz des Herstellers.

Die SOXOS-Reihe

Sie umfasst zunächst einmal drei verschiedene Größen: 600, 700 und 800. Der 700er und der 800er sind bis auf wenige Komponenten baugleich. Der 600er ist dagegen schon deutlich auf die geringeren Belastungen ausgerichtet, hat eine dünnere Hauptrotorwelle, einen kleineren, kompakteren Hauptrotor und auch die kleinere Haube. Das macht Sinn, damit kann auch gleichzeitig Gewicht gespart werden. Der grundsätzliche Aufbau von Getriebe, Chassis und Heck bleibt dagegen gleich. Damit kann sich der Kunde gezielt die Größe aussuchen, die ihm am ehesten gefällt. Nicht zuletzt beeinflusst diese Wahl natürlich auch die Ausrüstung des Helis, auch in finanzieller Hinsicht.

Daher wurde als Vorstellungsmuster der SOXOS 600 gewählt, schon ein richtiger Heli, aber noch kompakt. Er braucht nicht zwingend

High-End-Komponenten und passt fast in jedes Auto. Mit einem Antrieb, der von 6 bis 12s reichen darf, kann auch hier den persönlichen Befindlichkeiten Rechnung getragen werden.

Der richtige Antrieb

6s ist der kleinste gemeinsame Nenner, der Flugstil sollte eher weich und harmonisch sein. Möglich ist natürlich der komplette anspruchsvolle Kunstflug, aber kein „Protzen“ mit sinnlosen Ampere-Peaks. Die Akkus müssen schon hohe C-Raten haben, von nichts kommt nun mal nichts. Aber der Motor und auch der Regler sind deutlich billiger, da könnte man schon etwas sparen. Allerdings: Kauft man diese Komponenten neu, kann also nicht ins Regal greifen, hat man sich auf diese Motorisierung festgelegt, ein reumütiger Wechsel auf 10

oder 12s würde komplette Neuanschaffungen nötig machen. 6s sehe ich also eher für den Fall, dass die Komponenten schon vorhanden sind, quasi ein kostengünstiges Antesten.

Richtig universell sind dann 10s, meistens mit der sehr gängigen Kapazität von rund 5.000 mAh. Damit fliege ich alle meine 600er, auch die 700er Rumpfhelis. Als Sticks noch einigermaßen handlich, können sie auch am Stück noch von vielen Ladern geladen werden.

Für Leistungsfreaks sind 12s richtig, aber dann nicht unbedingt mit 5.000 mAh Kapazität, da dann der Akku schon recht schwer wird und die Kreisflächenbelastung deutlich steigt. Natürlich spielt es auch eine Rolle, in welches Heli-Umfeld der Neue reinpassen muss, es ist immer besser, wenn die Akkus in möglichst vielen Helis gemeinsam verwendet werden können.



Schweiz

SOXOS 600 von Heli-Professional



In diesem Sinne wurde dann auch das Vorstellungsmuster auf 10s ausgelegt, mit einem Kontronik Pyro 650-65 Motor, der vorhanden war, und einem Kontronik Jive Pro 120 HV als Regler.

Bei den Servos sind die Ansprüche auch nicht extrem, gute Mittelklasse in Form von den SV-1273TG und SB-2272MG von Savox wurde gewählt. Mit der Wahl von HV-Komponenten steigt natürlich auch der Preis der Servos, das ist nun mal so.

Da die Bausätze des SOXOS grundsätzlich reine Mechanik-Kits sind und keine weiteren Komponenten enthalten, wurden vorhandene Edge-Rotorblätter 623 von Mikado verwendet. Auch hier spielen die persönlichen Vorlieben eine wichtige Rolle.

Als FBL-System kommt der Graupner HoTT-Empfänger GR-18 zum Einsatz, der schon ein

Flybarless-System integriert hat und damit die Verkabelung deutlich reduziert. Ein Jlog 2.6 dient als Schnittstelle zwischen dem Jive Pro und dem Telemetrieanschluss des HoTT-Empfängers.

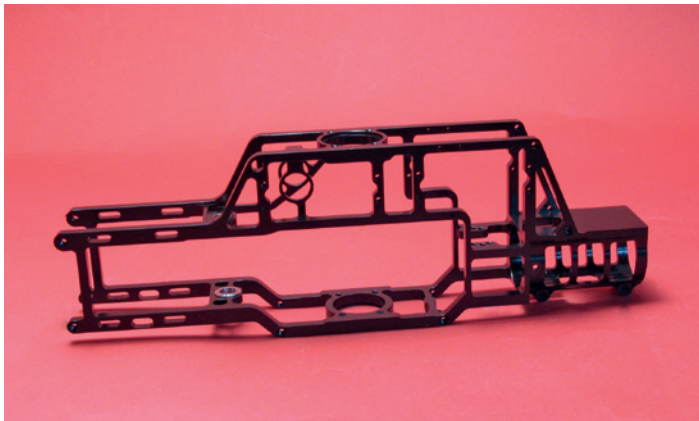
Aufbau des Chassis

Der Bausatz wird in einem hochwertig anmutenden Karton geliefert, fast zu schade zum anschließenden Wegwerfen. Die deutsche Anleitung in Printform ist ausreichend, zusätzliche Angaben für die Abstimmung, Drehzahlen, Übersetzungen usw. fehlen noch, werden aber sukzessive eingearbeitet. Ein paar wenige Komponenten sind schon endgültig vormontiert, ansonsten ist noch Bauen angesagt. Die Teile selbst sind in Baustufen eingeteilt und komplett mit den notwendigen Schrauben in

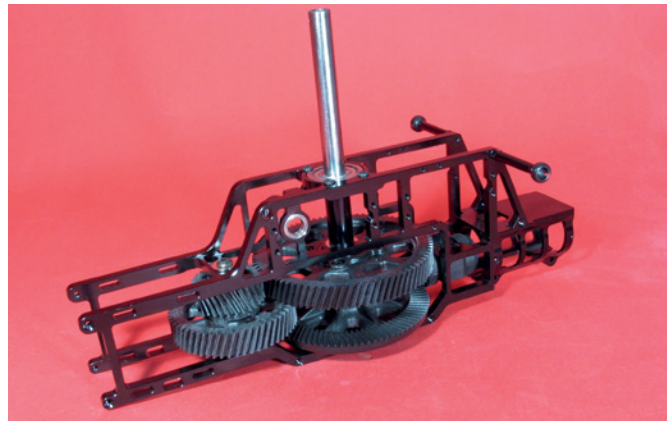
entsprechend nummerierten Beuteln eingeschweißt. Alle Schraubentypen haben einen Innensechskant zum Eindrehen, auch die Treibschrauben für die Kunststoffteile. Das ist beim Einschrauben sehr praktisch, besonders wenn man einen kleinen Akkuschauber mit Drehmomenteinstellung hat.

Wie schon bei den Helis der Alien-Reihe ist das Chassis in zwei Module gegliedert. Das obere Getriebemodul besteht aus dem ersten Highlight des Bausatzes, dem einteiligen, aus dem Vollen gefrästen Alu-Getrieberahmen, der die komplette Mechanik mit Hauptgetriebe, Heckantrieb, Heckaufnahme und RC-Komponenten enthält. Hier wird dann, entsprechend der Reihenfolge in der Anleitung, zunächst einmal der Heckantrieb eingebaut.

Das Ritzel mit Palloid-Verzahnung hat eine angespritzte Welle mit Innenverzahnung, in



Ein Leckerbissen für Technik-Fans. Der einteilige, aus dem Vollen gefräste Alu-Getrieberahmen.



Das fertige Getriebemodul ist extrem kompakt und bekommt durch die Einbauteile noch mehr Steifigkeit.



Die Nickanlenkung wird zusätzlich in Kugellagern im Chassis gelagert und dient damit auch als Taumelscheiben-Führung.



Das Motorritzel ist sehr aufwendig zweimal kugellagert und verfügt oben über ein zusätzliches Drucklager.

die dann später das Heckantriebsrohr eingesteckt wird. Das Ganze ist in zwei stabilen Lagerschalen eingeklemmt und am Chassis verschraubt. Das Hauptgetriebe an sich ist zweistufig, international nicht gerade üblich, aber besonders bei europäischen Herstellern beliebt. Als Vorteil ergeben sich dabei eine geringere Geräuschkulisse, ein schmaleres Hauptgetriebe und feinere Abstufungsmöglichkeiten bei den Übersetzungen.

Sämtliche Zahnräder sind gespritzt, laufen aber ausgesprochen rund und haben eine Schrägverzahnung. Die Zwischenwelle besteht aus hartem Alu und nimmt das erste Zwischenrad auf, in das das eigentliche Ritzel für das Hauptzahnrad verzapft ist. Dieses Ritzel ist mit 29 Zähnen großzügig dimensioniert und kann so auch hohe Momente übertragen. Auf der 10-mm-Rotorwelle ist dann unten das mit einer Stahlbuchse versehene Tellerrad für den Heckantrieb und das Hauptzahnrad mit der stabilen Freilaufnabe, die den Freilauf und zwei Kugellager zur Führung enthält.

Eingeschoben wird die Hauptrotorwelle in zwei Bundkugellager, die saugend in die Sitze im Chassisrahmen passen und mit Linsenkopfschrauben gesichert werden. Dabei hat sich allerdings gezeigt, dass die Passung zwischen Tellerrad und Heck-Ritzel etwas arg stramm ist, das obere Bundlager musste mit Nachdruck

eingesetzt werden. Heli Professional weiß dies und wird nachbessern. Die axiale Fixierung geschieht über eine Distanzhülse, gegebenenfalls muss mit einer dünnen Distanzscheibe korrigiert werden. Am Heckantrieb befindet sich unterhalb des Tellerrades noch ein Stützlager, das ein Ausweichen des Tellerrades bei hoher Last verhindern soll.

Damit ist schon mal das Hauptgetriebe mit Heckantrieb komplett, alles läuft rund und ohne zu hakeln, allerdings noch etwas klamm, die gespritzten Zahnräder brauchen ihre Einlaufzeit.

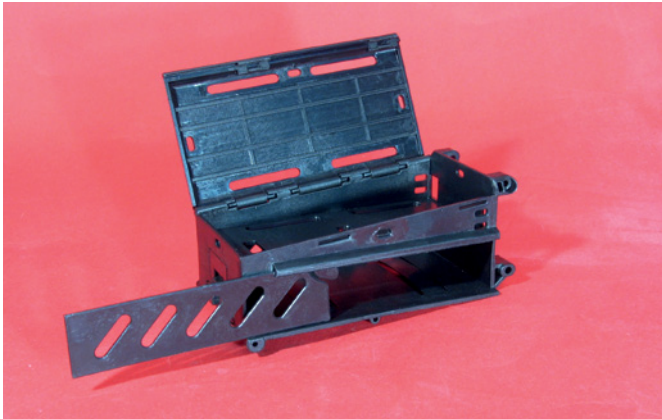
Der zweite Teil des Chassis besteht aus dem Akkuschacht mit Kufenlandegestell. Die CFK-Seitenteile sind sauber gefräst, keine rauen Schnittkanten, schleifen ist nicht zwingend notwendig, sollte man aber dennoch machen, sicher ist sicher. Der gestufte Übergang zum deutlich schmaleren Alu-Getriebe-Modul wird mit zwei Kunststoffleisten gemacht, die einmal die Nut für die Akkuplatte tragen und zum anderen die Distanzhülsen für die Modulmontage bereits angespritzt haben. Unten wird das Kufenlandegestell angeschraubt, oben das Alu-Getriebemodul eingesetzt und schon hat man ein recht steifes Chassis-Mittelteil vor sich stehen. Eine versteifende, senkrechte Schottwand hinten hat man sich erspart, versetzte Schraubenanordnungen sollen diese Steifigkeit genauso erbringen.

Vorne wird dann der RC-Kasten angeschraubt, oben mit einem Klappdeckel, unten seitlich ein Schieber zur Unterbringung der RC-Komponenten wie Empfänger und / oder Flybarless-System. Vorne am RC-Kasten ist die Verriegelung für die Akkuschiene, eine sehr bequeme Lösung fürs Einschoben und Arretieren der Schiene mit Akku.

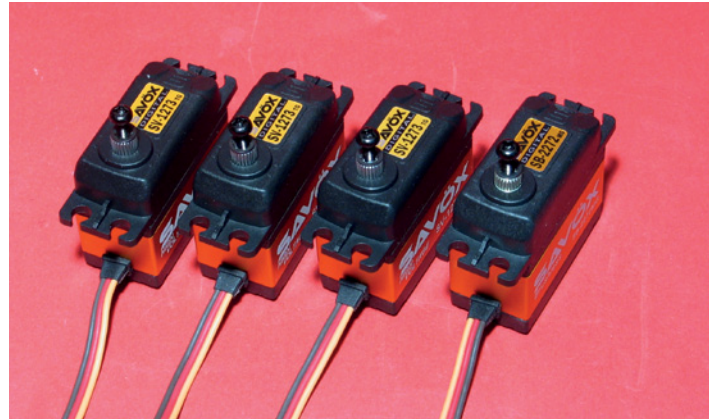
Das Rotorsystem

Bei einem Flybarless-Rotorkopf ist technisch ein Standard erreicht, der kaum noch Platz für Sensationen lässt. So präsentiert sich der Rotorkopf des SOXOS 600 in mattschwarzem Alu, das Zentralstück mit heller Einlage als optischem Punkt, elegant gefräste Blattgriffe mit seitlich angeschraubten Verstellhebeln und integrierten Mitnehmern für den Taumelscheiben-Innenring. Alles in Alu, x-fach kugellagert, mit exakten Passungen. Die 8-mm-Blattwelle ist in harten Dämpfungsgummis gelagert, die Drucklager zwischen den Radialagern in den Griffen haben die optimale Position. Die Blattschrauben sind Sonderfertigungen mit präzisiertem Schaft und exakt passender Gesamtlänge.

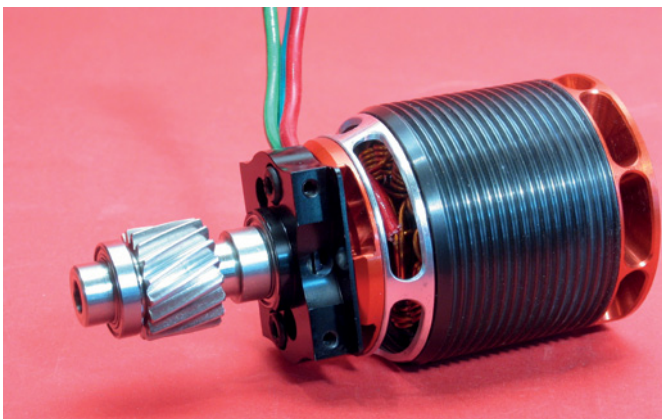
Die Alu-Taumelscheibe ist montiert, lediglich die Kugelbolzen müssen noch eingeschraubt werden. Da die Mitnehmer nicht von außen, sondern tangential aufgeklipst werden,



Der RC-Kasten ermöglicht die geschützte Unterbringung der RC-Elektronik.



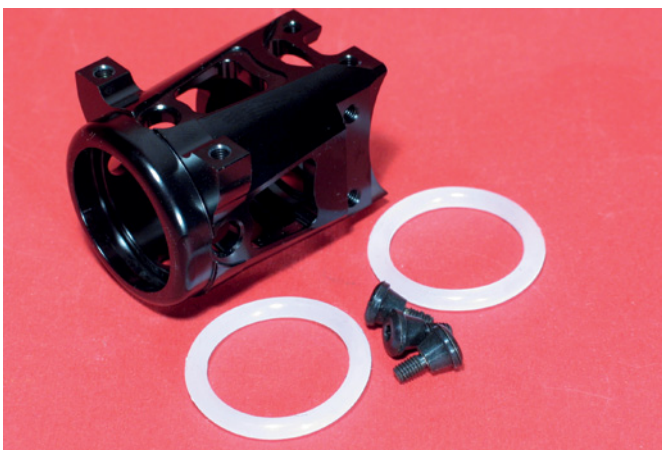
HV-Servos der gehobenen Mittelklasse, beim Testmuster von Savox, reichen vollkommen aus.



Hier zu sehen ist die fertige Motoreinheit mit Trägerplatte und kompletter Lagerung des Ritzels.



Die Taumelscheiben-Lehre aus eigenem Bestand erleichtert die Grundeinstellung sehr.



Das Hecktriebegehäuse wird auf den beiden Silikon-Ringen gelagert und mit den gummierten Schrauben fixiert.



Der gesamte Heckrotor ist hochwertig konstruiert, spielfrei und leichtgängig. Die Blatthalter haben gefräste PMGs (Propellermomentgewichte).

sollte dies gleichzeitig geschehen, damit keine Verspannung auftritt. Die Steuerstangen zu den Servos sind einteilige Spritzteile, in Verbindung mit dem Alu-Nickhebel hat man damit exakt gleichlange Steuerstangen. Die Steuerstangen zu den Blatthebeln sind konservativ mit Steuerstangen und Kugelgelenken herzustellen. Die Kugelgelenke gehen ausreichend stramm über die Kugeln, sitzen dann aber von Anfang schon so leichtgängig, wie man es üblicherweise erst nach einigen

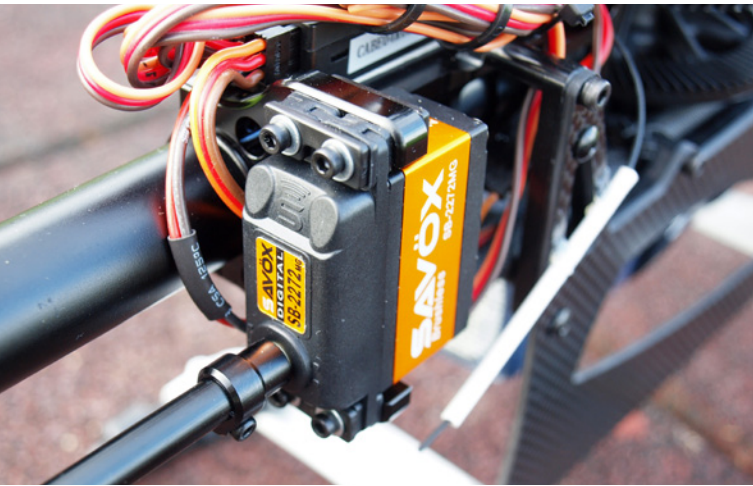
Flügen erwarten würde. Hier wäre etwas mehr Anfangsklemmung wünschenswert.

Motormontage

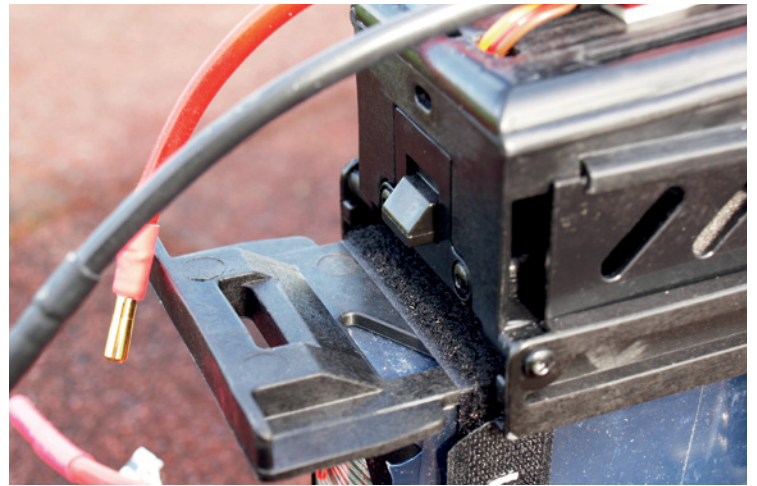
Zumindest beim Testmuster war die Höhe des Motors noch durch die Haube begrenzt, ein Pyro 700 war zu hoch. Doch Heli-Professional hat die Haubenbefestigung dahingehend überarbeitet, das nun auch diese Motoren passen. Da noch ein Pyro 650-65 vorhanden

war, wurde dieser zusammen mit einem 15er Ritzel eingebaut. Das passende Ritzel muss übrigens separat anhand einer Liste gewählt und bestellt werden. Diese Ritzel sind sehr aufwendig gefertigt, oben und unten ein Lagerbund für Radiallager, oben zusätzlich für ein Axiallager, das die Kräfte der Schrägverzahnung vom Motor fernhalten soll.

Der Motor wird mit der Trägerplatte verschraubt, auf gewünschten Kabelabgang achten, dann genau nach Anleitung das Druck-



Das Heckservo wird exakt in Verlängerung des Torsionsrohres ausgerichtet und damit starr verbunden.



Der Akkutausch mit der Schiene ist extrem einfach: Einschieben und vorne am RC-Kasten einrasten lassen.

lager einsetzen, das restliche Ritzel mit dem Kugellager aufschieben und mit der Motorwelle verschrauben. Dann in den Chassisrahmen einsetzen und mit minimalem Spiel ausrichten. Dann erst die Gegenlagerplatte von unten aufschieben und verschrauben. Mit dieser Konstruktion soll der Motor frei von jeglichen Getriebekräften werden, zusätzlich erhält das Chassis vorne eine enorme Steifigkeit.

Hat man das Chassis soweit fertig, kann bereits die komplette RC-Installation vorgenommen werden, lediglich das Heckservo muss noch offen bleiben. Dafür hat man jetzt noch ein kompaktes Chassis, das die Montage der RC-Komponenten sehr erleichtert.

Einbau der RC-Elektronik

Etwas Gedanken muss man sich wegen der Unterbringung der Elektronik machen, trotz RC-Kasten. Auf dessen oberer Klappe kommt logischerweise der Regler, darunter ist dann ein konischer und darunter wieder ein rechteckiger Raum, der seitlich mit einem Schieber verschlossen werden kann. Da ich die Elektronik nicht gerne direkt am Regler platziere, wurde letztendlich der kleine Raum zur Unterbringung der Kabel und der Ringkerne des Reglers benutzt. In den größeren kam der 2s Lilon-Stützakku.

Der Graupner GR-18 HoTT-Empfänger mit integriertem Flybarless-System wurde hinten oberhalb des Heckadapters aufgeklebt. Die beiden Regler-Anschlüsse und das Datenkabel des Jlog wurden in einem Gewebeslauch zusammengefasst und seitlich oberhalb der Akkuschiene nach hinten gelegt. Am Slave-Anschluss des Reglers wurde ein zweite Buchse angelötet, so dass dort der Stützakku an- und abgesteckt werden kann.

Die Servos werden liegend eingeschraubt, theoretisch nicht die stabilste Lage, in der Praxis aber vollkommen problemlos. Mit den beiliegenden Unterlegklötzchen kann die Distanz

so gewählt werden, dass zwischen den beiden hinteren Servos noch Platz für die Kabeldurchführung bleibt. Verschieden lange Schrauben sind ebenfalls vorhanden. Die Gummitüllen sollten auf jeden Fall benutzt werden, ich habe noch zusätzlich die übrig gebliebenen dünnen Unterlegplättchen außen mitbenutzt.

Die Servoabtriebshebel sind zweigeteilt, also eine Hülse mit Verzahnung, die auf die Servoachse geschraubt wird, und darauf der eigentliche Hebel, der stufenlos eingestellt und über eine Klemmschraube festgezogen wird. Dies hat den Vorteil, dass man keine Einstellung per Sub Trim mehr machen muss. Diese Hülsen gibt es im Moment nur mit der am meisten verwendeten Futaba-Verzahnung, JR kommt noch. Das Nickservo wird von außen nach innen verschraubt, die Hülse wird dabei zusätzlich in zwei Kugellagern im Chassis geführt und dient damit als Nicksteuerung und als Taumelscheiben-Führung. Auch hier wird der A-förmige Nickhebel erst nach Ausrichtung der Taumelscheibe geklemmt.

Diese stufenlose Ausrichtung der Servohebel ist grundsätzlich eine gute Idee, aber noch nicht zu Ende gedacht. Durch die Chassis-Konstruktion ist es nicht möglich, die Hebel mit Hilfe durchgesteckter Stifte zu fixieren, die Taumelscheibe hat keinen vernünftigen Halt. Im vorliegenden Fall wurde eine vorhandene Taumelscheibe-Lehre von Henseleit benutzt, eine runde Platte mit Nut, um sie seitlich in die Rotorwelle unterhalb der Taumelscheibe einschieben zu können. Für die Schraubenköpfe wurden kleine Ausfräsungen vorgenommen, damit die Lehre satt auf der Domlagerplatte aufliegt. Die Höhe der Lehre von 12 mm passt genau. Drückt man jetzt die Taumelscheibe auf die Lehre, stehen die Servohebel exakt waagrecht, die Taumelscheibe auch, die Klemmschrauben an den Hebeln können angezogen werden, die Taumelscheibe ist also exakt waagrecht ausgerichtet. Diesen Vorgang macht man natürlich erst, wenn Servos und

Flybarless-System aktiviert und 0° Pitch eingestellt werden. Hier sollte Heli-Professional eine entsprechende Lehre beilegen, ansonsten bietet die Hebel-Konstruktion alleine keinen Vorteil.

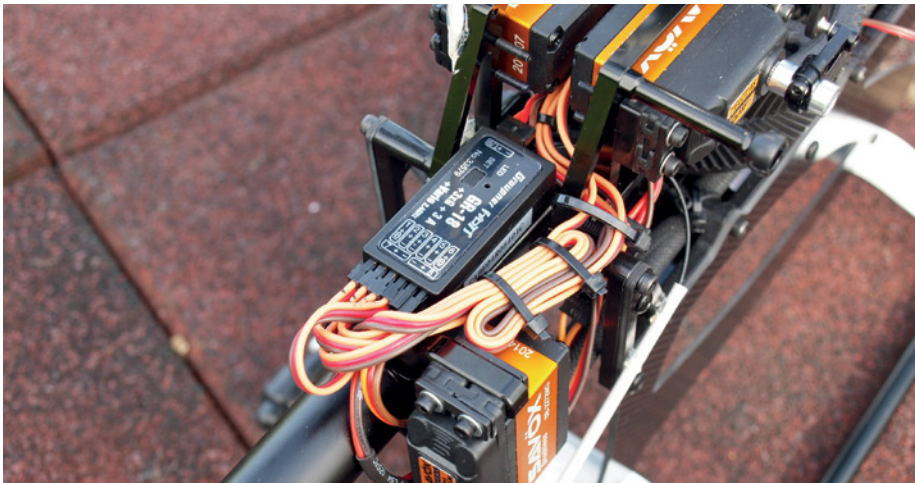
Heckausleger mit Heckrotor

Das Heckgetriebe der SOXOS-Reihe weist eine Besonderheit auf. Heli-Professional hat in Versuchen festgestellt, dass in einem bestimmten Drehzahlbereich des Heckrotors bei den meisten Systemen eine Schwingfrequenz auftritt. Man kann nun alles einfach so dimensionieren, dass diese Schwingung quasi unsichtbar wird, letztendlich aber dennoch vorhanden ist. Die Schweizer gehen diese Geschichte von der Ursache an und lagern das komplette Heckgetriebe elastisch auf dem Heckrohr, so dass diese Schwingung gar nicht erst entstehen kann. Wer jetzt wirklich recht hat, bleibt offen, zumindest ist die Vorgehensweise von Heli-Professional maschinenbautechnisch korrekter.

Dazu werden in den Getriebekörper zwei O-Ringe eingelegt und dann wird er über das Heckrohr hinten geschoben. Fixiert wird er mit vier Spezialschrauben, auf die ein Gummipolster vulkanisiert wurde. Das Getriebe ist damit fixiert, aber etwas elastisch gelagert.

Die beiden Kegelräder haben eine Palloidverzahnung und laufen butterweich. Der Heckrotor ist fertig montiert. Ausgestattet ist er mit Alu-Blatthaltern mit gefrästen PMGs, Axial- und Radiallagerung, ebenso ist die komplette Pitchbrücke aus Alu.

Eine weitere Besonderheit ist die Ansteuerung des Hecks über ein Torsionsrohr anstelle der üblichen Steuerstange. Dieses wird zweimal in Kugellagern geführt und vorne am Servo in einer Aufnahme geklemmt. Diese Anordnung ist spielfrei und bewährt, sie lässt aber beim Abstimmen keine Möglichkeit, um mit der Servohebellänge zu spielen.



Der Heckadapter hat genügend Platz für den GR-18 von Graupner, hier zeigt sich ein Vorteil des integrierten Flybarless-Systems.



Zwischen den beiden Rollservos sollte etwas Platz bleiben. Die Servohebel erlauben durch ihre Konstruktion das gradlinige Ausrichten der Steuerstangen.

Angetrieben wird das Heck durch ein einteiliges, zweifach kugelgelagertes Alurohr, das bereits durchgehend die Verzahnung für die Heckantriebe hat. Vorne am Chassis wird das 22 mm dicke Heckrohr in einer Kunststoffhülse im Heckadapter gelagert und zusätzlich gesichert. Das Heckservo wird seitlich mit einem Alu-Halter positioniert, so dass es exakt in der Verlängerung des Torsionsrohres senkrecht steht. Die Stützstreben aus Alu sind bereits mit stabilen Kunststoff-Ösen versehen und können direkt angebaut werden, ebenso die beiden CFK-Leitwerke.

Endspurt

Die Haube aus GFK ist fix und fertig, mehrfarbig lackiert, mit Bohrungen und Ausfräsungen versehen, auch die vier Aufhängungen fürs Chassis sind schon fertig einlaminiert. Vorne sind es zwei Führungen, die in zwei massive Kugelbolzen an den Seitenteilen einrasten, hinten zwei Kugelbolzen, die jeweils in die geschlitzten Kunststoff-Pfannen der hinteren Haubenhalter eingeklipst werden. Sinnvoller-

weise gibt man an alle Aufhängungspunkte etwas Schmiermittel, gerade hinten ist dann das Auf- und Abnehmen bequemer. Der Flugakku wird auf der Akkuplatte mit den beiliegenden Klettbandern befestigt, den Schwerpunkt kann man durch Verschieben auf der Platte sehr gut einstellen.

Das Flybarless-System wird nach Vorgabe eingestellt. Beim GR-18 HoTT ist dies über den Sender besonders bequem, auch beim Nachjustieren am Platz. Eingestellt wurde ein Pitch von +/-12°, die Drehzahlen wurden später endgültig auf 2.150, 1.900 und 1.650 U/min gesetzt. Der SOXOS lässt hier natürlich Spielraum, diese Werte erschienen aber als sinnvoll. Flugfertig, ohne Flugakku, ergibt sich ein Gewicht von ca. 2.960 g, kein besonderes Leichtgewicht, aber gutes Mittelfeld.

Fliegen

Naja, wilde Erlebnisse gibt es heute kaum noch, die Mechanik geht, die Elektronik geht und auch der Antrieb ist erprobt. So gestaltet sich der erste Flug als absolut unspektaku-

Anzeige






Komplett-Set
flugfertig aufgebaut
589,-€

ab 249,-€
FREE

Deutsche Meisterschaft
 1. 2. Platz Trike Klasse
 1. 2. 3. Platz Segler Klasse
 1. 2. 3. Platz Rucksackmotor

Wir können Euch jetzt hier schreiben,
 -dass die Hacker Para-RC Serie wieder die Deutsche Meisterschaft dominierte,
 -dass alle unsere Gleitschirme HighEnd Produkte sind,
 -dass unsere Gleitschirme fliegen wie echte Paragleiter,
aber...
 spielt das wirklich eine Rolle, wenn Ihr einfach nur Spaß habt?



NEU
RC FLAIR 2.4
ab 329,-€

Deutsche Meisterschaft
 2. und 3. Platz Rucksackmotor
 2. Platz Seglerklasse
 (bester SingleSkin)



www.para-rc.de

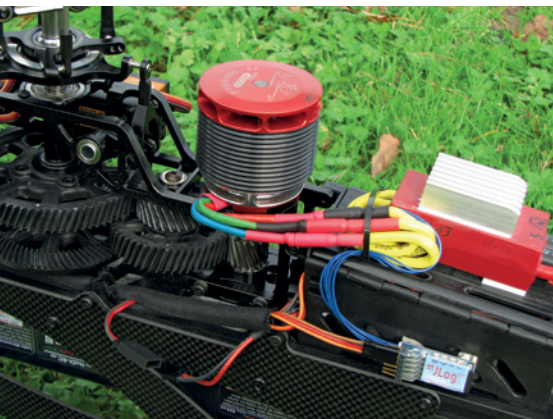
Hacker Motor GmbH
 Tel.: +49 871-953628-0
 info@hacker-motor.com
www.hacker-motor.com



Kraftvolle Erscheinung. Eine hochgezogene Haube und die etwas kürzere Rotorwelle ergeben ein gedrungenes, kompaktes Aussehen.



Der Schwerpunkt kann durch Verschieben des Akkus auf der Akkuplatte fein eingestellt werden. Der Akkuschacht selbst ist groß genug für alle denkbaren Akkus.



Auf der Klappe des RC-Kastens ist genug Platz für den Jive Pro, innen sind die Kabel und der Stützakku untergebracht.

lär. Ein bisschen mehr Kopfeempfindlichkeit, der GR-18 verträgt da gerne Maximum, das Heck auf 8 – 9 Punkte (0 – 10), noch etwas Dual Rate und schon hängt der SOXOS gut an den Knüppeln.

In allen drei Drehzahlen, die natürlich noch über die Telemetrie korrigiert wurden, ist das Steuerverhalten exakt und präzise. Mit der Drehzahl steigt natürlich auch das Reaktionsverhalten, bei hoher Drehzahl richtig knackig mit harten Reaktionen, die auch den Motor fordern. Bei 1.650 U/min ist die Reaktion weicher, angenehm zum Starten und Landen und für den entspannenden Rundflug. Durch die vergleichsweise hohe Heckübersetzung von 1:4,8 ist auch bei niedriger Drehzahl genügend Heckleistung vorhanden. Auch bei 1.400 U/min ist kein Wobbeln sichtbar. Das Laufgeräusch erscheint nicht ganz so seidig, wie es ein zweistufiges Getriebe erwarten lässt, aber das ist sehr subjektiv, je nachdem, welchen Heli man vorher geflogen hat. Die Übersetzung ist in Ordnung, der Motor zieht jede Drehzahl sauber durch, der Jive Pro kommt auch mit dem weiten Drehzahlband sehr gut zurecht.

Fazit

Die fehlende Taumelscheiben-Lehre wird sicherlich noch kommen, wie auch vielleicht eine leichtere Akkuplatte, ansonsten ist der SOXOS 600 absolut auf dem Stand der Technik. Der Bausatz überzeugt mit sehr guten Passungen, sauberer Verarbeitung, gutgemachter Haube, interessanter Getriebekonstruktion und intelligenten Lösungen am Heck, irgend-

TECHNISCHE DATEN

Bezeichnung:	SOXOS 600
Hersteller/Vertrieb:	Heli-Professional / Krick Modelltechnik
Info:	www.heli-professional.com www.krick-modell.de
Bezug:	Fachhandel
UPV Bausatz:	639,- €
Rotordurchmesser:	1.350 bis 1.410 mm
Länge:	1.050 mm

EINGESetzte KOMPONENTEN BEIM TESTMUSTER:

Rotorblätter:	Mikado 623 CFK
Heckrotorblätter:	Mikado 92 CFK
Akku:	10s/5.000 SLS Xtron
Stützakku:	2s/1.300 Lilon
Regler:	Jive Pro 120+ HV von Kontronik
Motor:	Pyro 650-65 von Kontronik
Übersetzung:	1:10,06 (15Z)
Telemetrie:	Jlog 2.6
Taumelscheiben-Servo:	3x SV-1273TG von Savox
Heck-Servo:	SB-2272MG von Savox
Flybarless-System/Empfänger:	GR-18 HoTT von Graupner
Gewicht (flugfertig ohne Flugakku):	2.960 g
Gewicht Akku 10s/5.000 SLS Xtron:	1.401 g

was geht also immer noch. Damit reiht sich der SOXOS nahtlos in seine Leistungsklasse ein, ist eine gute Alternative für jeden, der auch anders gelagerte technische Überlegungen zu schätzen weiß. Und wenn der 600er zu klein ist, gibt es ja auch noch den SOXOS 700 und 800.