

## HERON von Multiplex

# Die neue Referenz am Himmel

*Wie vor zwei Jahren der SOLIUS, so ist mir diesmal auf der Nürnberger Messe am Stand von Multiplex der HERON sofort ins Auge gestochen. Im Erscheinungsbild ähnlich zum SOLIUS, aber größer und mit 4-Klappenfläche funktionell umfangreicher, ist der HERON der neue Star im Bereich der „Schaumwaffelsegelflugmodelle“. Wie er fliegt, was er kann und ob er trotz ELAPOR® bereits das Niveau von Styro-Abachi Modellen erreicht? Einfach weiterlesen!*

---

Autor  
Wolfgang Wallner  
Fotos  
Ingrid Wallner

---

### Konstruktion

Der SOLIUS war das erste Modell mit „M-SPACE Technologie“. Multiplex ist beim HERON noch einen Schritt weitergegangen und hat zusätzlich im Rumpf ein GFK-Sechskant-Rohr mit eingebaut. Auch im Flügelbereich gibt es durch die innovative CFK/ALU-Rohrholmtechnologie hochbelastbare Tragflächen. Querruder und Wölbklappen sind ebenfalls verstärkt. Die Oberfläche ist glatt und für ein Schaummodell sehr druckfest. Trotzdem sind Verletzungen am Rumpf während der Landung durch scharfkantige Steinchen etc. schnell geschehen. Die einfache und effektive Flächenarretierung wurde vom SOLIUS übernommen, hat sie doch schon in diesem Modell überzeugen können. Sie ermöglicht im Crash-Fall das automatische Lösen der beiden Flächenhälften. Die Aufrüstung zum Start des HERON ist mit wenigen Handgriffen erledigt. Das T-Höhenleitwerk verhindert Beschädigungen bei der Landung im hohen Gras. Das neue Wölbklappenprofil wurde speziell für den HERON entwickelt. Durch die vier Klappen kann der Flügel

für Thermikflug als auch für hohe Geschwindigkeiten gut angepasst werden. Aerodynamisch verkleidet und damit geschützt sind die fertigen Anlenkungen der Servogestänge am Flügel. Multiplex bezeichnet das Modell als Hochleistungs-Elektrosegler mit Extravaganz und Performance!

### Lieferumfang Montage RR Modell Programmierung

Der HERON wird entweder als Bausatz oder als RR Fertigmodell angeboten. Unser Testmodell in der RR Version, Modell montiert inkl. Antrieb + Servos, Servoverlängerung + Dekor aufgebracht, benötigt nur mehr einen 7-Kanal Empfänger und einen 3s 2.200 mAh Lipoakku. Zusätzlich wurden im Testmodell noch das V-Speak Vario Pro sowie der Multiplex Stromsensor 35 A und der Spannungssensor eingebaut. Die Platzverhältnisse unter der Klarsichtkabinenhaube mit Cockpitausbau sind knapp bemessen. Es empfiehlt sich deshalb die Verwendung des schlanken RX-7 M-Link Empfängers. Spannungssensor und Vario wurden

mittels Klettband auf der Oberseite des Empfängers befestigt. Diese Einheit wird in den Rumpf geschoben und liegt dann unter der Tragfläche. Steller, Stromsensor und der Lipoakku finden ihren Platz unterhalb der leicht abnehmbaren Kabinenhaube. Der vorgegebene Schwerpunkt von 65 mm wird damit erreicht. Die Kontrolle ist durch die auf der Unterseite der Tragfläche befindlichen kleinen Noppen einfach durchzuführen. Das T-Höhenleitwerk wird mit zwei M5-Nylonschrauben am feststehenden Teil des Seitenruders befestigt. Nachdem werkseitig bereits alle Ruder angelenkt sind, ist nur mehr die Programmierung des Senders durchzuführen. Die Bedienungsanleitung gibt dazu vorbildlich für drei Flugphasen sowohl Ausschläge als auch Mischanteile an. Mein Sender, die PROFI TX 12 mischt automatisch in allen drei Flugphasen, also Thermik1, Normal und Speed1, eine Mitnahme der Wölbklappen zu den Querruderaus-schlägen dazu. Dies bedingt eine bessere Wendigkeit des Modells um die Längsachse. Ich bevorzuge allerdings in der Flugphase Ther-







Lieferumfang des RR Kit



Detail Kabinenhaube mit Cockpit und Abdeckung Servohebel



Detail Elektrischer Anschluss Querruder / Wölbklappe

Schalter programmiert. Nun können für Speed1 und Normal jeweils eigene Mitnahmewerte der Wölbklappe eingestellt werden. Die Werte werden nur in der jeweiligen Flugphase freigegeben. Mit der aktuellen Software 2.28 ist die Zuordnung und Festlegung von Alarmschwellen der Sensoren wesentlich vereinfacht worden. Beides kann nun im Sender erfolgen, dies ist eine wesentliche Verbesserung. Die angegebenen Werte der Bauanleitung wurden für den Erstflug von mir 1:1 übernommen. Um das volle Potential des Modells auszuschöpfen sollte gerade bei der Einstellung der Ausschläge mit Sorgfalt gearbeitet werden. Die Nullstellung der Ruder wurde bereits seitens Multiplex mechanisch gut vorgenommen. Hier waren nur kleine Anpassungen am Sender notwendig. Ein Versatz der Flächenhälften ist genau so wenig zu bemerken wie ein etwa nicht 100%ig im rechten Winkel sitzendes Höhenleitwerk. Das Testmodell ist aus der ersten Liefercharge und

mik keine Mitnahme der Wölbklappen. Die Bewegung der Wölbklappen stört die Strömung in diesem Bereich der Tragfläche. Die Folge ist ein früherer Strömungsabriss bei hohem Anstellwinkel.

Bei der PROFI TX muss dazu im Menü Setup/Mixer aufbauen im FLAP\_IN+ Mischer zusätzlich nochmals ein Anteil Quer programmiert werden. Als Schalter wird die Flugphase FP3 festgelegt. Im bereits vorhandenen Anteil Quer wird die Flugphase FP2 für den



deshalb muss man der Produktion für die sehr gute Ausführung Lob zollen.

#### Fliegen

Nach dem üblichen Rudercheck und Reichweitentest wird der HERON bei kalten Februartemperaturen mit  $\frac{3}{4}$  Gas in Flugphase NORMAL gestartet. Das Modell zieht im 45° Winkel ohne notwendige Trimmkorrektur nach oben. Nach wenigen Sekunden wird Vollgas gegeben. Bei knapp 29 A Stromaufnahme steigt der HERON jetzt mit mehr als 5 m/sec Richtung grau-blauen Himmel. Der Kraftflug verläuft auch jetzt ohne Aufbäumen des Modells. In 100 m Höhe wird der Motor ausgeschaltet. Die Klappflugschraube legt sich an die Rumpfspitze an und der HERON soll jetzt einmal im Segelflug seine Qualitäten zeigen. Schnell wird klar, dieses Modell will laufen, die langsame Gangart alla RES Modell ist nicht die bevorzugte Fluggeschwindigkeit. In der Flugphase Thermik1 fliegt das Modell etwas langsamer. Winterthermik ist in der Ebene nur schwach ausgeprägt, trotzdem will ich versuchen eine zu finden. Der Hausbart am Flugplatz ist mir gnädig. Mit flachem Kreisen und kräftiger Seitenrunderunterstützung kann Höhe gewonnen werden. Auch hier zeigt sich, nicht zu langsam werden im Kreisflug! Das Flugbild des HERON entspricht einem manntragenden Segler ohne SCALE zu sein. Damit unterscheidet er sich wesentlich von einem Easy Glider Pro oder Ähnlichem. Mit seiner Spannweite von 240 cm ist er auch in größerer Höhe gut zu sehen. Nach diesem ersten Kennenlernen wird nochmals Höhe getankt und in

Flugphase Speed1 die andere Seite des HERON getestet. Multiplex verspricht Speed und Kunstflug. Na dann lassen wir das „Ding laufen“! Kurz angedrückt nimmt der HERON willig Fahrt auf. Loopings können weiträumig geflogen werden, Rollen kommen für die Spannweite flott und im Rückenflug kann er auch entzücken! Aber vor allem die Festigkeit der Tragfläche ist für ein Schaummodell gewaltig. Der subjektive Eindruck täuscht nicht. Das eingebaute Vario zeichnet auch die g-Belastung in allen drei Richtungen auf. 7 g wurden dabei als Höchstwert gemessen und der HERON hat das locker überstanden, das nenn ich Nehmerqualität! Bei mildereren Temperaturen wurden noch einige Thermikflüge in der Ebene absolviert. Das Auskurbeln von Thermikschläuchen konnte dabei fast immer erreicht werden.

Die bessere Leistungsfähigkeit gegenüber dem SOLIUS ist für mich eindeutig erkennbar. Ein weiteres Plus ist die Butterfly-Möglichkeit. Damit sind Landungen mit steilen Abstiegen auf kurzen Landeflächen leicht umzusetzen.

Mit den Erfahrungen in der Ebene geht es bei auffrischendem Wind an den Hang. Am Waschberg in Niederösterreich ziehen die F3F Boliden wie Freestyler, Crossover oder Needle ihre flotten Bahnen. Wie wird sich der HERON bei diesen Verhältnissen schlagen? Natürlich darf man nicht die Dynamik einer F3F Maschine erwarten. Im Streckenflug, bei einer Mischung aus Hangaufwind und Thermik, fällt der HERON im Pulk der schnellen Segler durch seine vorbildähnliche Form auf, nicht aber durch schlechte Flugleistung.



Detail Flächenverbinder und Verriegelung mittels Zapfen



Empfänger + Sensoren für Strom, Spannung und Vario V-Speak



Unter der Kabinenhaube geht es eng zu, aber alles passt hinein

Allerdings geht es darum an der Hangkante zu „wetzen“ dann sind diese teuren CFK Hochleistungsmaschinen eine ganz andere Klasse. Spaß macht es mit dem HERON am Hang aber alle Mal. Die Landefläche am Waschberg ist klein und kurz. Auch in dieser Disziplin kann sich der HERON beweisen. Mit einem flotten Anflug mit dem Wind gegen den Hang wird nach Überfliegen der Hangkante eine 180° Kurve eingeleitet und der Segler mit wohl dossierierter Butterflystel-





lung aus 15 m Überhöhung sanft auf die Wiese gelegt. Die Testflüge in der Ebene machen sich bei solchen Verhältnissen bezahlt. Ist das Modell in der Butterflystellung mit entsprechendem Höhenruderausschlag nach unten gut eingeflogen, verlieren kritische Landeverhältnisse ihren Schrecken. Bei weniger Flugbetrieb kann der HERON noch zeigen, dass er Speed und enge Wenden im Messerflugstil an der Hangkante auch gut beherrscht. Die hohe Festigkeit von Rumpf und Tragfläche geben dem Modell eine gute Ruderfolgsamkeit und Einhaltung der vom Piloten gewählten Fluglage. Multiplex hat nicht zu viel versprochen, ein Hochleistungsmodell bezogen auf Größe und Material.

#### Fazit

Beim HERON kommen viele positive Faktoren zusammen. Die ansprechende Optik des Modells gepaart mit einer bisher nicht erreichten Festigkeit im Schaumbereich heben den HERON aus der Masse der angebotenen Produkte heraus. Die Flugleistungen sind außergewöhnlich gut und durch aus Konstruktionen mit beplankten Styroflächen ebenbürtig. Auch der Rumpf ist festigkeitsmäßig während des Flugs mit einem GFK

Rumpf vergleichbar. Die Oberfläche leidet bei der Landung auf hartem Grund wie Steinen oder Gestrüpp allerdings sichtlich mehr als Glasfaserverbundstoffe. Der eingebaute Antrieb bringt das Modell mit einem Akku mehr als 10mal auf 100 m Höhe. Damit sind Flugzeiten ohne Thermik von 40 Minuten locker erreichbar, Herz was willst du mehr! Der HERON ist ein gelungenes neues Modell von Multiplex und ersetzt bei mir den etwas in die Jahre gekommenen CULARIS. **p**

**+ sehr gute Verarbeitung des RR Fertigmodells**  
**+ hohe Festigkeit gepaart mit toller Optik**  
**+ hervorragende Flugleistung in ELAPOR Ausführung**  
**+ gut abgestimmter Antrieb für mehr als 1.000 m Steighöhe**

**- empfindliche Oberfläche bei Landungen auf steinigem Böden**  
**- bei zu geringer Fahrt erhöhtes Sinken**



#### TECHNISCHE DATEN HERON

Typ	E-Segler
Bauweise	ARF (RR) auch als KIT (Baukasten) lieferbar
Hersteller/Vertrieb	Multiplex
Preis	359,90 €
Bezug	Fachhandel
<b>AUFBAU</b>	
Rumpf	Elapor in GFK M-SPACE Technologie
Tragfläche	Elapor in CFK / ALU Rohrholmtechnologie
Leitwerk	Elapor
<b>ABMESSUNGEN</b>	
Spannweite	2.400 mm
Länge	1.100 mm
Tragflächeninhalt	41,3 dm <sup>2</sup>
Gewicht (Herstellerangabe)	1.550 g
Fluggewicht Testmodell	1.481 g
Flächenbelastung Testmodell	35,9 g/dm <sup>2</sup>
Tragflächenprofil	k.A.
<b>VERWENDETER ANTRIEB</b>	
Motor	Multiplex BL-O 3516-0850
Propeller	12 x 6 Klapp
Regler	Multiplex MULTicont BL 40 S-BEC
Akku	Multiplex Li-BATT FX3/1-2.200 30C Gewicht 195 g
Strom	28,8 A bei 11,5 V
Steigen	5 bis 6 m/sec ohne Thermik
Flugzeit	mehr als 40 Minuten ohne Thermik
<b>VERWENDETE KOMPONENTEN</b>	
Sender	Multiplex PROFI TX 12
Empfänger	Multiplex RX-7 M-LINK 2,4 GHz
Seite	Multiplex Nano-S
Höhe	Multiplex Nano-S
Quer	2x Multiplex Tiny-S
Wölbklappe	2x Multiplex Tiny-S
Sensoren	Multiplex Strom und Spannung V-Speak Vario pro

