

■ DURANGO DEX410R VON RUDDOG ■ HUDY KOLUMNE ■ ECX TORMENT VON HORIZON HOBBY
■ DEUCE N VON ANSMANN RACING ZU GEWINNEN ■ ON THE ROCKS: TIPPS UND TRICKS FÜR CRAWLER

www.cars-and-details.de

Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



SCHARFE TEILE

HPI Firestorm Flux und Nitro
im Vergleich

Gratis
zum Herausnehmen:

**KALENDER
2012**



KF-01 von Kyosho

SPASS-FORMEL



Ausgabe 1/2012
Januar 2012
11. Jahrgang

Deutschland: € 5,00
A: € 5,80 CH: sfr 8,50
NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75



**Aller Anfang
ist leicht**

Anderson M5 Race von Graupner



**Gleiche Chance
für alle**

LRP-Offroad-Challenge-DM 2011



**Zurück
in die Zukunft**

Avante von Tamiya

Legenden sterben nie!

TAMIYA Vintage Serie –
RC-Car Legenden mit
überarbeiteter Technik im
originalen Design.



N° 30 005 8346

The Grasshopper I 2005

Erstmals präsentiert Mai 1984



N° 30 005 8452

The Sand Scorcher 2010

Erstmals präsentiert Dezember 1979



N° 30 005 8470

Holiday Buggy 2010

Erstmals präsentiert Dezember 1980



N° 30 005 8496

Fast Attack Vehicle 2011

Erstmals präsentiert Dezember 1984



N° 30 005 8489

Avante 2011

Erstmals präsentiert März 1988



N° 30 004 9459

Lunch Box Gold Edition

Erstmals präsentiert Juni 1987

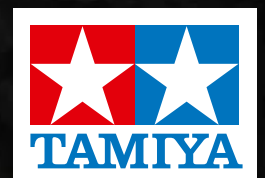
You Tube

www.youtube.com/TamiyaVideo

Mehr Infos & Händlerverzeichnis:

www.tamiya.de

Im Vertrieb von DICKIE-TAMIYA



TAMIYA – First in Quality Around the World!



mit über 570 Seiten
Modellbau pur !!!
**NEWS & MORE
2011/2012**
Per Tauschrate € 1,-
**HAUPTKATALOG 11/12 +
NEWS & MORE FLYER 11/12**
Per Tauschrate € 3,-

**• Versandkosten
Pauschale:**

Österreich: € 4.96
BRD/EU: € 6.00

**• alles aus einer Hand
(spart Versandkosten und Lieferzeit)**

**• kürzeste Lieferzeiten
(1-3 Tage)**

GRATIS VERSAND *

ab € 90,00 Auftragswert, in ALLE EU-LÄNDER
ausgenommen EMS, Sprittlieferung)

... so einfach geht's s...

• Internet: www.lindinger.at
• Post: Modellbau Lindinger
Industriest.10, 4060 INZERSDORF
• Tel.: +43/7582/81313-0 Fax: DW-17

GREEN RACER XL

Der neue Green Racer XL Brushless Racing Buggy ist eine komplette Neuentwicklung für die Klasse 1/8 Elektro-Offroad zu einen absolut unschlagbaren Preis!! Ziel der Konstrukteure war es eines der hochwertigsten und agilen Fahrzeuge zu konstruieren. Ebenso wurde großer Wert darauf gelegt um einen möglichst niedrigen Schwerpunkt zu erzielen. Dafür wurde ein neues Chassis mit einer durchdachten Anordnung für die Elektrokomponenten entwickelt. Der Green Racer XL setzt also neue Maßstäbe in Beschleunigung, Fahr- und Lenkverhalten bei 1/8 Brushless Buggys.

Exklusiv nur bei uns erhältlich!

Lieferumfang:

- fertig aufgebauter Buggy
- ultraflaches Karosseriedesign!!
- fertig lackierte Karosserie
- Brushless Motor 2230kv
- Brushless Regler mit Lüfter
- LiPo-Akku 11,1V/3500mAh
- LiPo-Ladegerät mit Netzteil
- Tuningteile bereits verbaut
- Beschreibung

Länge: 490 mm
Breite: 300 mm
empf.Motor: beinhaltet
Ausführung: RTR
Drive / Bau:

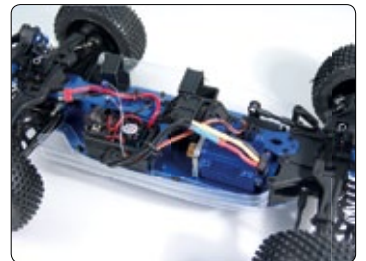
NEU



- inkl. 3S-LiPo-Akku
- inkl. LiPo-Ladegerät
- **Topspeed 70 km/h**

	RTR	
4WD	1:8	B-Nr. 91593

279.00



DIRT ATTACK XXL

Es kommt eben doch auf die Größe an und natürlich auch auf die Leistung. Eine unkomplizierte und dennoch robuste Technik zeichnen den Dirt Attack XXL aus. Die enorme Fahrleistung erfolgt über zwei 3S LiPo-Akkus mit mind. 30C und 3500 mAh.

Features:

- Allradantrieb
- 2 Kegelrad-Differenziale aus Stahl
- 6S Brushless Motor (980 kv) mit Kühlkörper aus Alu
- Brushless Regler 125 A mit Lüfter
- gehärtete 6 mm Antriebswellen
- gehärtete CNC-gefrägte Zahnräder
- 4 mm Alu-Chassis 6061T6 mit versenkten Schrauben
- Heckspoiler einstellbar
- einstellbare Alu-Öldruckstoßdämpfer
- Spur und Sturz vorne einstellbar
- seitlicher Chassis-Schutz
- kugelgelagert

Lieferumfang:

- fertig aufgebautes Modell
- fertig lackierte Karosserie
- Reflex Pro LCD Sender
- Brushless Motor 980kv
- Brushless Regler 125A
- Lenkservo 20 kg Stellkraft
- Lieferung ohne Akkus
- Beschreibung

Länge: 750 mm
Breite: 440 mm
empf.Motor: beinhaltet
Ausführung: RTR
Drive / Bau:



B-Nr. 89718

AKTION s.v.t.

579,90

439.00



Wir von CARS & Details ...

... sind regelmäßig einen Schritt weiter. Und zwar als alle anderen. Davon könnt Ihr, liebe Leserinnen und Leser, natürlich nur profitieren. Denn dadurch kriegt Ihr die Infos heiß serviert. Wir schenken Euch keinen kalten Kaffee ein. Seit einiger Zeit bieten wir beispielsweise jede Ausgabe auch als so genanntes eMagazin über Pubbles (www.pubbles.de) und den Onlinekiosk (www.onlinekiosk.de) an. Dadurch könnt Ihr Euch das aktuelle Heft in digitaler Form sichern. Als PDF für Computer, Tablet-PC oder Smartphone.

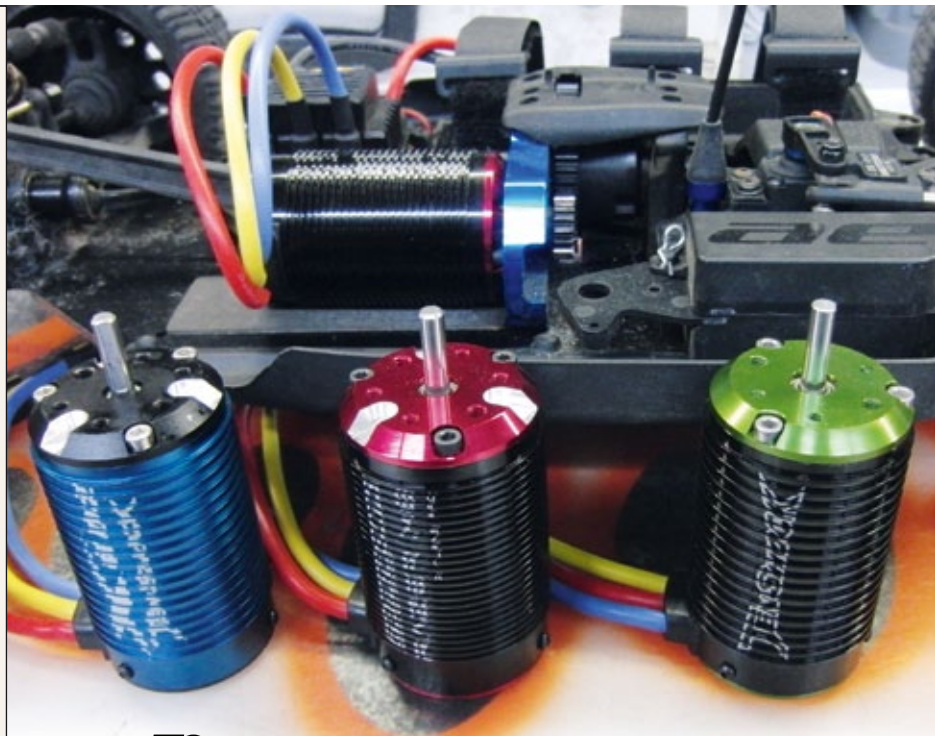
Und wir gehen noch weiter. Seit Neuestem gibt es das eMagazin von CARS & Details nämlich auch direkt bei Facebook zu kaufen. Auf der Magazin-Seite unter www.facebook.com/carsanddetails findet Ihr – vorausgesetzt Ihr seid Fan – links im Menü den Button „CARS & Details-Kiosk“. Dort drauf geklickt, gelangt Ihr sofort zu einer Übersicht, wo Ihr die entsprechende Ausgabe wählen und mit nur einem Mausklick bestellen könnt. Die Bezahlung erfolgt dann ganz bequem über PayPal.

Doch wir wollen Euch natürlich nicht die Katze im Sack verkaufen. Im Gegenteil: Ihr sollt die Chance haben, das Ganze erst einmal auszuprobieren, bevor Ihr Geld ausgeben. Darum machen wir Euch passend zur Weihnachtszeit ein Geschenk: Die Ausgabe 12/2011 erhaltet Ihr gratis. Ihr findet sie ganz regulär über den CARS & Details-Kiosk auf Facebook und könnt Euch durch 116 Seiten Berichte über die neuesten Cars, Technik-Produkte und Szene-Highlights klicken.

Wenn Ihr Gefallen daran gefunden habt, stehen Euch natürlich auch sämtliche anderen Hefte ab Ausgabe 07/2011 zur Verfügung. Dabei habt Ihr vor dem Kauf Zugriff auf die Titelseite und das Inhaltsverzeichnis. Somit wisst Ihr genau, was in Eurem virtuellen Einkaufswagen landet.

Viel Spaß beim Lesen – ob im eMagazin oder in der Printausgabe.

Euer,
Jan Schnare
Redaktion CARS & Details



50

3.000 Watt und mehr leisten die neuen Brushlessmotoren von Tenshock und Robitronic. Wir haben die Power-Aggregate auf den Prüfstand gestellt.



Erstmals fand nun die Deutsche Meisterschaft der LRP-Offroad-Challenge statt. Wir waren vor Ort und berichten über die Highlights von der Veranstaltung.

98

Alle neuen Produkte dieses

Er ist der Klassiker im neuen Gewand schlechthin: der Avante von Tamiya. Die 2011er-Version der Kult-Mobils vereint Oldschool-Look mit moderner Technik.

108



Markt

20 Neue Modelle, Motoren und Elektronik



Cars

- 26 KF-01 von Kyosho
- 32 HPI Trophy Truggy Flux von LRP electronic
- 40 Anderson MRX5 Street Bike von Graupner
- 48 Doppel-First Look: S10 Blast SC/ S10 Twister Buggy von LRP electronic
- 60 Deuce N von Ansmann Racing
- 82 ECX Torment von Horizon Hobby
- 88 Vergleich: HPI Firestorm 10T Nitro und Firestorm Flux von LRP electronic
- 92 Maverick Strada SC von LRP electronic
- 102 Team Durango DEX410R von Ruddog Distribution
- 108 Avante 2011 von Tamiya



Technik

- 50 Brushlessmotoren von Tenshock und Robitronic
- 66 On The Rocks: Tipps und Tricks für Crawler und Scaler



Sport

- 6 Szene: Alle News aus dem RC-Car-Sport
- 76 Juraj Hudy-Kolumne
- 78 Spektrum: Alle Infos zu Events, Modellen und Herstellern
- 98 LRP-Offroad-Challenge-DM



Standards

- 56 CARS & Details-Shop
- 58 Euer Kontakt zu CARS & Details
- 68 Gewinnspiel
- 70 Fachhändler
- 74 Termine
- 114 Vorschau

Titelthemen sind mit diesem Symbol gekennzeichnet

Kaum wird es um die Truggys im Maßstab 1:8 etwas ruhiger, trumpft HPI mit einem neuen Brushlesshammer auf. Der Name des RTR-Modells: Trophy Tuggy Flux.

32



Bisher waren Onroad-Bikes so etwas wie die Königsklasse. Nun bietet Graupner mit dem MRX5 Street Bike ein Motorrad an, das durch einfache Handhabung und sofortige Einsatzbereitschaft auch Neulinge auf diesem Gebiet überzeugt.

40



Monats ab Seite 20





Auch 2012 gehen wieder zahlreiche Fahrer an den Start

Heiße Halle Indoor-Rennen in Quakenbrück



Neben Buggys im Maßstab 1:8 sind beim Hallenrennen in Quakenbrück auch Truggys zugelassen

Die Motoren heulen, der Fahrerstand ist vollbesetzt und der Geruch von Nitro liegt in der Luft. Diese einmalige Atmosphäre kann man 2012 schon zum achten Mal erleben.

Beim internationalen Hallenrennen vom 27. bis 29. Januar brennt auch in diesem Jahr wieder die Luft. Buggy- und Truggy-Modelle im Maßstab 1:8 mit Verbrennungsmotor werden über die anspruchsvolle und gut präparierte Strecke gejagt.

Doch nicht nur das Rennen an sich ist ein Besuch wert. Auch die besondere Stimmung in der zweckentfremdeten Industriehalle mit eigenem Fahrerlager gibt es bei kaum einem anderen Rennen. Auch 2012 haben sich wieder bekannte Fahrer wie die Reckward-Brüder angemeldet. Auch, wer zum Nennschluss am 15. November noch keinen Startplatz bekommen hat, sollte sich das Internationale Hallenrennen in Quakenbrück nicht entgehen lassen. Auch als Besucher ist dieser Veranstaltung ein echtes Highlight. Infos unter: www.rcrt-quakenbrueck.de

Jetzt gratis eMag sichern Bestellen über Facebook

Die Fans der **CARS & Details**-Facebook-Seite sind stets auf dem Laufenden über die neuesten Modelle und Technikprodukte, erhalten regelmäßig Hinweise zu sehenswerten Veranstaltungen und wissen bestens über aktuelle Ereignisse im RC-Car-Sport Bescheid. Doch seit Neuestem haben RC-Car-Enthusiasten, die zum Kreis der **CARS & Details**-Fans zählen, noch einen weiteren Vorteil: Ganz bequem per Mausklick können sie sich ihr Lieblingsfachmagazin ordern – und zwar in elektronischer Form. Als eMagazin.

Schon seit einiger Zeit wird **CARS & Details** nun auch als eMagazin über die Online-Plattformen Pubbles (www.pubbles.de) und Online-Kiosk (www.onlinekiosk.de) angeboten. Jetzt ist es auch möglich, jede

elektronische Ausgabe von **CARS & Details** direkt über das größte aller sozialen Netzwerke zu beziehen. Auf der Magazin-Seite unter www.facebook.com/carsanddetails findet sich dazu im Menü links der Reiter „**CARS & Details**-Kiosk“. Dort findet man alle verfügbaren Ausgaben auf einen Blick und gelangt mit nur einem Klick direkt zum Bestell-Button. Bezahlt wird ganz bequem per PayPal.

Doch natürlich muss keiner die Katze im sprichwörtlichen Sack kaufen. In einer kleinen Vorschau sieht man nicht nur den Titel der jeweiligen Ausgabe, sondern kann sich

Die elektronische Ausgabe von CARS & Details kann man nun auch ganz bequem direkt über Facebook bestellen. Einzige Voraussetzung: man muss Fan der Seite sein

auch im Inhaltsverzeichnis über alle Themen informieren. Darüber hinaus gibt es die komplette Ausgabe 12/2011 jetzt für alle Facebook-Fans gratis.





Nachdem wir in der letzten Kolumne einen ersten Blick auf die neue Flugmodell-Linie geworfen haben, möchte ich in diesem Monat auf das Car-Segment zurück kommen. LRP öffnet ein neues Kapitel mit unseren ersten lizenzierten Karosserien: den S10 Blast TC Mercedes-Benz DTM Editionen. Mit den brandneuen Speed-Kits für die S10-Blast-Linie und den S10 Twister wird Tuning zum Kinderspiel. Und last but not least steht Skandinaviens großes RC-Event, der DHI Cup 2012, mit einem revolutionärem Konzept unmittelbar vor der Tür.



S10 Blast TC Mercedes-Benz DTM Edition

Nach der Ankündigung unseres ersten lizenzierten RC-Modells, der LRP F-1420 Cessna® 182®, kann ich nun stolz davon berichten, dass sich mein Produktmanager Andy Krämer und mein Marketingmanager Heiko Wolf erfolgreich um unsere erste Car-Lizenz von Mercedes-Benz bemüht haben. Ein lizenziertes Scale-Modell stellt eine deutlich größere Herausforderung dar als eine freigestaltete Ausführung, die in Form und Design keiner realen Vorgabe folgt. Um das gewünschte Ergebnis zu erzielen, muss man jedes Detail exakt nachbilden. Als Start unserer Linie entschieden wir uns für die Mercedes-Benz C-Klassen des 2010er-DTM-Champions Paul di Resta sowie des bekannten Rennfahrers David Coulthard. Di Restas Car wird das 2010 Mercedes-Benz AMG DTM Design tragen, die Coulthard-Version das der 2010 Mercedes-Benz Deutsche Post DTM. Beide Karosserien wurden bis ins letzte Detail exakt nachgebildet. Die Mercedes-Benz DTM Edition wird ausschließlich in den 2,4-Gigahertz-Paketen des S10 Blast TC RTR erhältlich sein. Die Lexanhauben selbst wird es natürlich auch separat geben, sowohl in fertig lackierten, als auch in unlackierten Ausführungen. Grundsätzlich können damit auch alle früheren S10-Tourenwagen bestückt werden. Komplette Aufkleberbö-

gen im Originaldesign sind bereits enthalten. So lassen sich echte Mercedes-Benz-Cars im Miniaturformat kreieren. Natürlich ist das noch nicht das Ende – weitere tolle Scale-Modelle werden folgen.

DHI Cup 2012

Skandinaviens größtes RC-Event entwickelt sich weiter, LRP wird als Hauptsponsor beteiligt sein. Vom 6. bis zum 8. Januar 2012 werden zum allerersten Mal bei einem großen internationalen Indoor-Event gleichzeitig Onroad- und Offroad-Rennen auf zwei unterschiedlichen Strecken ausgetragen. Beide Tracks verfügen über beeindruckende Dimensionen von 32 x 22 Meter. Onroad werdet Ihr entweder in der Super-Stock-Klasse mit dem vorgeschriebenen LRP X12 17.5T und LRP-VTEC-CPX-Reifen an den Start gehen können oder in der Modified-Klasse, ebenfalls mit VTEC CPX. Offroad werdet Ihr 2WD- und 4WD-Klassen ohne Motorlimit erleben. Wer will, kann sich also in bis zu vier Klassen messen. Austragungsort dieser großartigen Veranstaltung wird das Arena-Fyn-Stadion im dänischen Odense sein. Die Nennliste ist bereits seit dem 13. Oktober geöffnet. Beeilt Euch, sonst ist es vielleicht zu spät. Ich freue mich sehr auf reichlich Rennaction und hoffe darauf, dass mein LRP-Teamfahrer Ronald Völker seinen Titel von 2011 verteidigen kann.

LRP Speed-Kits

Alle Mitglieder unserer Forschungs- und Entwicklungsabteilungen schlossen sich zusammen, um einen vollkommen neuen Weg des Tunings zu beschreiten. Wir wollen nicht länger nur einzelne Tuningparts anbieten, sondern zusätzlich komplette Sets perfekt aufeinander abgestimmter Komponenten. Diese Speed-Kits werden sowohl für unsere S10-Blast-Linie, als auch für den neuen S10 Twister erhältlich sein. Als wir daran gingen, die einzelnen Kits zu bestücken, entschieden wir, dass es am einfachsten wäre, unterschiedliche Maximalgeschwindigkeiten vorzugeben, die mit dem jeweiligen Tuning-Kit realisierbar sein würden. Demzufolge stehen nun drei Kits für Geschwindigkeiten von 45, 60 und 80 Kilometer pro Stunde zur Verfügung. Jedes von ihnen enthält aufeinander abgestimmte Komponenten wie Fahrregler, Motor und Akku, mit Ausnahme des 80-km/h-Kits, das keinen Akku enthält. Wir sind der Überzeugung, dass diejenigen unter Euch, die 80 Kilometer pro Stunde händeln können, vermutlich bereits eigene High-End-LiPos besitzen. Zusätzliche Anpassungen der Übersetzung werden nicht notwendig sein, die LRP Speed-Kits erledigen alles. So wird es Kits für jeden Zweck und jeden Geldbeutel geben. Rüstet Euren S10 damit auf!



TROPHY FLUX TRUGGY



4S KOMPATIBEL



H101707 - RTR TROPHY TRUGGY FLUX mit 2.4GHz (UPE 519,90€)

Sind Sie auf der Suche nach einem unglaublichen 1:8er Offroad 4WD Modell mit atemberaubenden Höchstgeschwindigkeit, coolem Design und die Fähigkeit für Stunts, die bei Ihnen Gänsehaut verursacht? Dann haben Sie beim **RTR Trophy Truggy Flux** Ihr Ziel erreicht! Sie erwartet ein unglaubliches Kraftpaket, dass von zwei 2S Lipos (entspricht 14,8 Volt!) mit ausreichend Strom versorgt wird! Maximaler Spaß bei minimalem Aufwand mit dem Brushless Trophy Truggy Flux!

Der **Bullet MT Flux** ist ein Mitglied der HPI Bullet Modellreihe, die auf einem stabilen 4WD Antrieb, 2 Dämpfern pro Rad und einem Doppeldeck Aluminiumchassis basieren. Der neue HPI Bullet MT Flux ist ein 1:10er Monstertruck, der sich ideal für Offroad-Monster-Fans eignet. Die neueste Version bietet wasserdichte Elektronik und HPI's neueste, digitale 2.4GHz Fernsteuerung.

FLUX

WASSERDICHT!

3S KOMPATIBEL



BULLET MT FLUX

H101703 - RTR BULLET MT Flux mit 2,4GHz (UPE 399,90€)

WASSERDICHTE ELEKTRONIK
 Diese HPI Modell bietet Schutz für den Einsatz unter nassen Bedingungen (z.B. Regen, Schnee, Pfützen usw.) Nicht für Unterwasserbetrieb.



Achten Sie bei den Fachhändlern auf unseren Katalog und unsere Kundenzeitschrift „LRP NEWS“

WWW.LRP.CC

LRP electronic GmbH | Wilhelm-Ensle-Str. 132-134 | 73630 Remshalden | Deutschland | www.LRP.cc | info@LRP.cc



TROPHY FLUX BUGGY



4S KOMPATIBEL

H101706 - RTR TROPHY BUGGY FLUX mit 2.4GHz (UPE 469,90€)

LUX

Der 1:8er Brushless RTR Trophy Buggy Flux von HPI gehört zur neuesten Generation und verspricht top Performance in Kombination mit einer unglaublichen Höchstgeschwindigkeit! Der Trophy Buggy hat bereits eine große Fan-Gemeinde und ist jetzt mit dem extrem schnellen Scream Brushless Motor, sowie dem 4S-fähigen Flux Rage Fahrtenregler ausgestattet. Sie werden von diesem Buggy begeistert sein und das bei einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis!

Der HPI Bullet ST Stadium Truck basiert wie sein Bruder, der MT, auf dem überaus soliden Bullet Aluminiumchassis und Fahrwerk mit Doppelstoßdämpfer. 2.4GHz Fernsteuerung, 3S-kompatibler Flux-Antrieb und wasserdichte Elektronik sind auch hier serienmäßig. Niederquerschnittsreifen und eine flachere Karosserie geben coolen Stadium-Truck-Look.



WASSERDICHT!

3S KOMPATIBEL



H101702 - RTR BULLET ST Flux mit 2,4GHz (UPE 399,90€)

BULLET ST FLUX



TROPHY TRUGGY FLUX



TROPHY BUGGY FLUX



BULLET MT FLUX



BULLET ST FLUX

WWW.HPIRACING.COM



hpi-racing™



SAVAGE

WASSERDICHT!

WASSERDICHTE ELEKTRONIK

Diese HPI Modell bietet Schutz für den Einsatz unter nassen Bedingungen (z.B. Regen, Schnee, Pfützen usw.) Nicht für Unterwasserbetrieb.



FASTEST MINI MONSTER TRUCK...EVER!

Der Savage XS Flux kann alles, was Sie von seinem großen Bruder, dem Savage Flux HP, kennen und lieben gelernt haben. Ein extrem kraftvoller Flux Brushless Motor bietet die Grundlage für atemberaubende Höchstgeschwindigkeitsrennen und Stunts wie nie zuvor! Legendäre Savage Stabilität, innovative TVP Technologie und ein extrem cooles Design verleihen dem Savage XS Flux sein außergewöhnliches Erscheinungsbild. Und haben wir schon erwähnt, dass er in Ihren Rucksack passt? Der Savage XS Flux besitzt ein extrem solides Metallgetriebe, sodass große Sprünge und Geschwindigkeiten von über 105km/h ohne Schäden bewältigt werden können. Das 4WD Antriebssystem bietet hervorragende Traction im Gelände und auf der Straße. Dank der legendären Savage Stabilität können Sie mehr Zeit mit Fahren, als mit lästigen Reparaturen verbringen!

Mit dabei ist ein 2,4GHz Funkfernsteuer System, sowie ein Flux Brushless Set. Der komplett neue 105+ Km/h Savage XS Flux - Der schnellste Mini-Monstertruck der Welt! PUNKT.

LEGENDÄREN SAVAGE TVP CHASSISDESIGN

ÖLDRUCKSTOSSDÄMPFER MIT EINSTELLGEWINDE

WASSERDICHT EMPFÄNGERBOX.

METALLGETRIEBE

2.2" GT2 REIFEN

CHROM-FELGEN
Komptibel mit den meisten 2.2" 1:10er Felgen und Reifen

AKKUHALTERUNG FÜR 2S ODER 3S LIPO, ODER 6-ZELL NIMH

FLUX VEKTOR 4000 MOTOR

Der Flux VEKTOR 4000 Motor ist das Kraftpaket schlechthin - jede Menge Power für unmittelbare Wheelys und Backflips aus dem Stand!



FLUX VAPOR PRO REGLER

Mit der Möglichkeit 2S und 3S Lipos verwenden zu können, eignet sich der Flux VAPOR Pro Fahrtenregler perfekt für den Savage XS Flux Monstertruck! Der Vapor Pro besitzt einen integrierten Lüfter, um den Regler in jeder Situation kühl zu halten.



Achten Sie bei den Fachhändlern auf unseren Katalog und unsere Kundenzeitschrift „LRP NEWS“

WWW.LRP.CC

LRP electronic GmbH | Wilhelm-Enssle-Str. 132-134 | 73630 Remshalden | Deutschland | www.LRP.cc | info@LRP.cc



DER WELTWEIT
SCHNELLSTE
MINI MONSTERTRUCK

XS FLUX

3S LIPO KOMPATIBEL!

**VOLLE 1:10ER
LEISTUNG IN EINEM
MINI-MONSTER-TRUCK.**



#104242 RTR SAVAGE FLUX HP

**ACTION-VIDEO
BEI: HPI.TV**



**SAVAGE FLUX
THRILL
IN A SMALLER
PACKAGE!**

105+
KM/H

H106572

Vormontierter 4WD Elektro
Mini-Monstertruck mit 2,4GHz
Funkfernsteuer System, FLUX VEKTOR
4000Kv Brushless Motor, wasserdichtem
FLUX VAPOR PRO Regler, wasserdichtem
SF-10W Servo und lackierter GT.2XS
Karosserie.

UPE*: 349,90€

Our catalogues, instruction leaflets, manuals, drawings, specifications
and price lists (information) are not an offer to create a contract.
We can change any of them and correct any clerical error without
any liability to you.



hpi-racing™

nitro rs4 RTR 3 evo+

1:10
TOURENWAGEN
MIT
VERBRENNUNGSMOTOR



UNSER BELIEBTESTES ONROAD-MODELL, JETZT MIT 2,4GHZ!

Der außergewöhnliche RTR Nitro RS4 3 Evo+ ist ein herausragendes HPI Modell, das schon viele RC Fans vom Nitro RC Fahren begeistert hat. Mit dem 2,2PS starken T3.0 Motor wird Ihnen ein leicht einzustellender und extrem kraftvoller Motor geboten, der sich perfekt für Höchstgeschwindigkeitsrennen mit Ihren Freunden oder fürs Fahren auf Ihrer Rennstrecke eignet! Das einstellbare 2-Gang Getriebe, verleiht diesem Modell die optimale Kombination aus Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit! Der permanente Allradantrieb sorgt ebenfalls für eine gute Beschleunigung und bietet einfaches Handling auf nahezu jedem Untergrund.

Die HPI Nitro RS4 Reihe war von Anfang an speziell für die Zielgruppe Anfänger bis Fortgeschrittene RC Fahrer gedacht. Fahrer die ein schnelles Auto suchen, das eine tolle Performance bietet und sofort fahrbereit ist, haben mit dem Nitro 3 Evo+ das perfekte Modell gefunden!

Wir versuchen unsere Modelle zur jeden Zeit zu verbessern, und der RTR Nitro RS4 3 Evo+ ist jetzt mit wasserdichten Servos und unserem aktuellsten 2,4GHz Funkfernsteuer System ausgestattet! Das HPI 2,4GHz Funkfernsteuer System ist komfortabel und einfach zu bedienen, sodass Sie Ihr Modell präzise und direkt steuern können!



T3.0

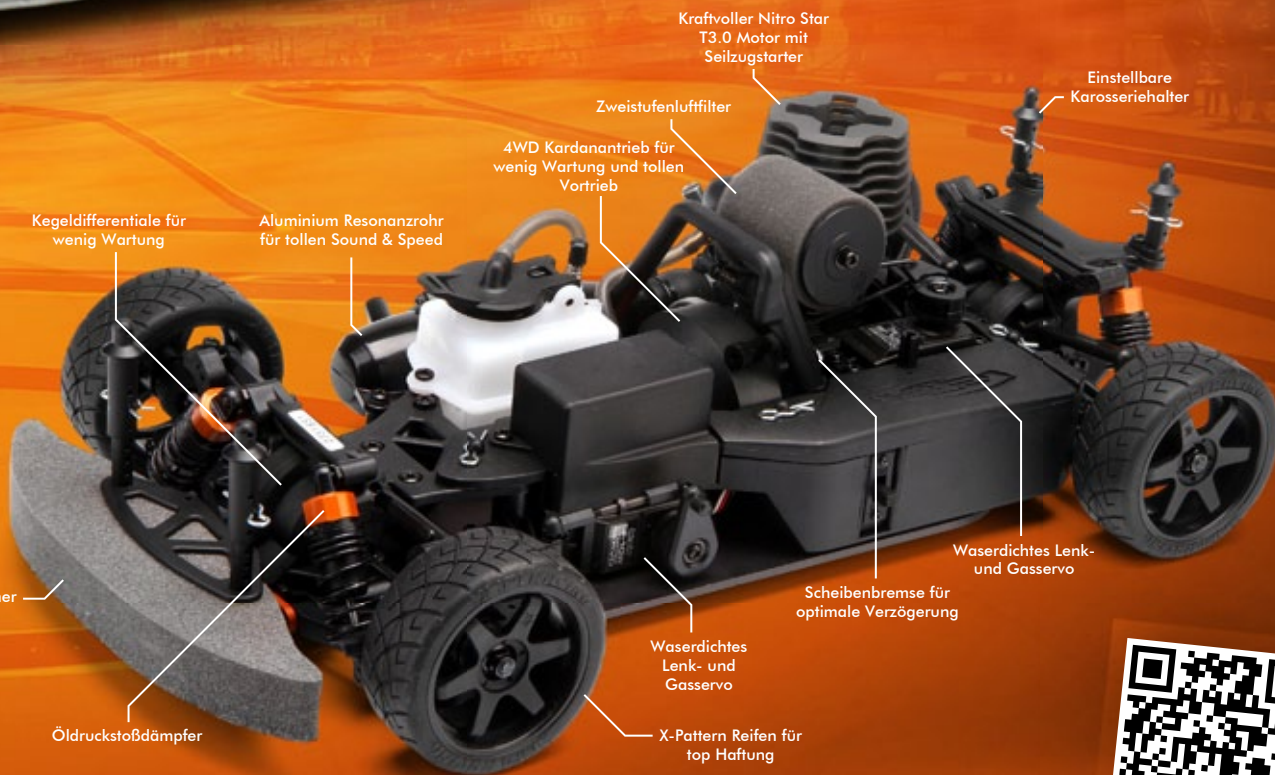
Der Nitro Star T3.0 Motor ist das Herzstück vom RTR Nitro RS4 3Evo+ Modell. Mit seinen 2,2 PS in Verbindung mit dem 2-Gang Getriebe können immens hohe Geschwindigkeiten erreicht werden, ohne das die Beschleunigung leiden muss! Der Motor wird über ein einfaches Seilzugstarter System gestartet und wird von einem 2-Stufen Luftfilter zuverlässig geschützt.



2.4GHz
RC-ANLAGE



2-GANG
GETRIEBE



Kegeldifferentiale für wenig Wartung

Aluminium Resonanzrohr für tollen Sound & Speed

4WD Kardantrieb für wenig Wartung und tollen Vortrieb

Kraftvoller Nitro Star T3.0 Motor mit Seilzugstarter

Zweistufenluftfilter

Einstellbare Karosseriehalter

Breiter Schutzrammer

Öldruckstoßdämpfer

Wasserdichtes Lenk- und Gasservo

X-Pattern Reifen für top Haftung

Scheibenbremse für optimale Verzögerung

Wasserdichtes Lenk- und Gasservo



Einscannen für mehr Informationen

H105942



H105944



H105942 (UPE 309,90€)
RTR NITRO RS4 3 EVO+ mit 2.4GHz - 1:10 4WD Nitro-Tourenwagen mit 2.4GHz Funkfernsteuersystem und lackierter Porsche 911 GT3 Karosserie.

H105944 (UPE 309,90€)
RTR NITRO RS4 3 EVO+ mit 2.4GHz - 1:10 4WD Nitro-Tourenwagen mit 2.4GHz Funkfernsteuersystem und lackierter BMW M3 Karosserie.



hpi-racing



Vollgas

Ansmann expandiert auch 2012

Ansmann rüstet sich für die Zukunft. Nachdem bereits in den vergangenen Jahren sehr viel Geld in den Ausbau gesteckt wurde, legt das Unternehmen aus Assamstadt auch 2012 noch einmal eine ordentliche Schippe drauf. Speziell in die Logistik und in den Bereich Entwicklung wird ein siebenstelliger Betrag investiert. Ansmann möchte deutlich wachsen und den Umsatz in den nächsten zwei Jahren um weitere 10 Millionen Euro auf insgesamt rund 60 Millionen steigern. „Es ist uns ein Anliegen, sowohl an unserem Hauptstandort in Deutschland, mit derzeit 270 Mitarbeitern, als auch in unseren weltweiten Tochtergesellschaften Arbeitsplätze zu schaffen und diese langfristig zu sichern.“ so Kai Brücher, Geschäftsleiter der Vertriebs. „Dafür ist es notwendig, dass wir uns ständig auf wechselnde Marktgegebenheiten einstellen und durch Innovationen neue Akzente setzen“ erklärt Brücher weiter.

Natürlich hat dieses enorme Investitions-Vorhaben auch Auswirkungen auf Ansmann Racing. „Wir wollen den Geschäftsbereich Ansmann Racing in den nächsten Jahren deutlich ausbauen. Seit Start des Ansmann Racing-Teams Anfang dieses Jahres haben wir mit einigen unserer Autos bereits super Erfolge gefeiert. Unter der Teamleitung des sechsmaligen deutschen Meisters Markus Lübke konnte sich beispielsweise Chris Schellein den zweiten Platz bei den XRAY Nitro Masters mit unserem X8 sichern. Lucas Wessel wurde Deutscher Meister mit unserem XT Pro Stadium Truck und Tom Maquel wurde mit einem Ansmann-Modell vor Sascha Hengen Erster bei der LRP Offroad-Challenge-DM 2011. Beide

fuhren unseren AR X2. Ebenso haben wir die Elektro-Buggy-Championships in Spanien mit dem X2 TE gewonnen. Ich könnte jetzt noch weitere aufzählen, aber eigentlich möchte ich nur klarstellen, dass diese und weitere kleine und große Erfolge uns Mut für die Zukunft machen. Wir sind auf dem richtigen Weg.“



Das Ansmann-Werk in Assamstadt.
Die Ansmann-Racing-Abteilung hat ihren Sitz in Nürnberg

CARS & Details: Was kommt von dem Investitionspaket im Bereich Racing an?

Kai Brücher: Wir haben Anfang des Jahres begonnen, den Bereich Ansmann Racing ein wenig umzustrukturieren. Zum einen werden wir den Bereich ab Januar 2012 komplett von Assamstadt aus führen. Zum anderen werden wir speziell für den Bereich Racing in den Ausbau der Logistik investieren. Unser Ziel ist es, die Verfügbarkeit aller benötigten Ersatzteile noch weiter zu verbessern und die Lieferzeit nochmals deutlich zu verkürzen. Des Weiteren arbeiten wir an einem Konzept, mit dem wir speziell Ersatz- und Kleinteile noch schneller zum Anwender bringen können. Dabei werden wir selbstverständlich eng mit dem Fachhandel zusammenarbeiten. Dafür planen wir eine neue, automatisierte Packstraße und auch die Lagerkapazität wird auf deutlich über 6.000 Palettenplätze erhöht, wovon ein nicht unerheblicher Anteil auf den Bereich Racing entfällt.

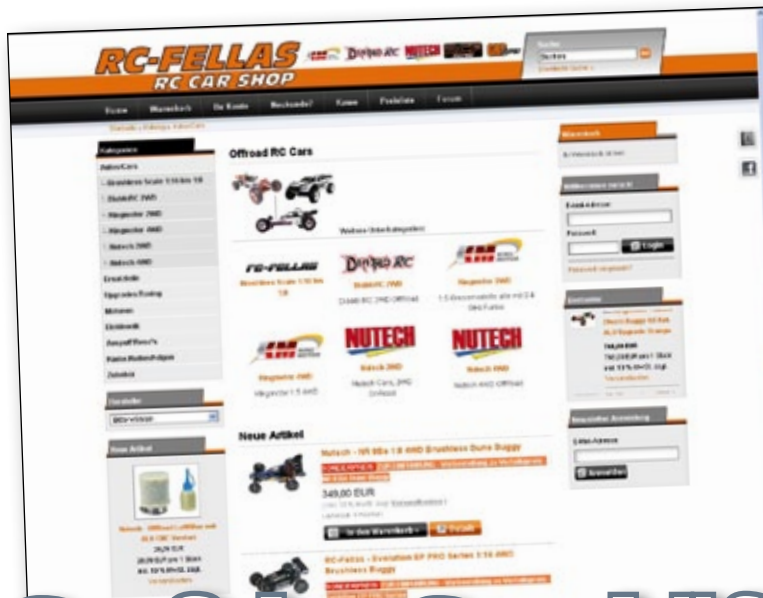
Neue Produkte planen wir natürlich auch. Wir haben einige neue Mitarbeiter gewonnen, deren einzige Aufgabe es ist, die bestehenden Artikel zu verbessern und neue innovative Produkte zu entwickeln. Wir gehen davon aus, dass bereits zur Spielwarenmesse 2012 in Nürnberg einiges gezeigt werden kann.

Wo wird man die Ansmann Racing-Produkte in Zukunft kaufen können?

Auch in der Zukunft wird man die Produkte von Ansmann Racing ausschließlich beim gut sortierten Modellbauhandel erwerben können. Wir planen nicht, die jetzigen Produkte auch über andere Kanäle zu verkaufen. Versuche haben gezeigt, dass nur der Fachhändler dem professionellen Modellbaukunden die nötige Beratung und vor allem auch Service geben kann. Wir wollen nur zusammen mit dem Fachhandel noch enger an die Verbraucher gelangen, um den bestmöglichen Service anbieten zu können.



6.000 neue Palettenplätze will Ansmann schaffen



Groß im Geschäft Nutech und DiabloRC bei RC-Fellas

RC-Fellas, Spezialist für den Vertrieb von RC-Großmodellen, erweitert sein Portfolio um die Hersteller Nutech und DiabloRC. Ab sofort sind ausgewählte 2WD- und 4WD-Racer in speziellen Konfigurationen sowie bestimmte Ersatzteile europaweit exklusiv im Onlineshop unter www.rc-fellas.com erhältlich. Daneben bietet RC-Fellas auf seiner Webseite ein reichhaltiges Angebot an Ersatzteilen und Tuning-Kits sowie die Möglichkeit an, im Forum zu diskutieren, Erfahrungen auszutauschen oder Anleitungen herunterzuladen.



Helmut Krüger (Sportkreisvorsitzender Nord) und Dirk Horn (Vizepräsident DMC) nehmen 120 Modelle von Sascha Baumann (Horizon Hobby) entgegen (von links)

Die Leudde ...

Das war mal ein großer Tag für den Deutschen Minicar Club (DMC). Anfang November hatten Vizepräsident Dirk Horn und Sportkreisvorsitzender Nord, Helmut Krüger, einen ganz besonderen Termin im norddeutschen Elmshorn bei Horizon Hobby. 120 Pakete warteten dort auf die zwei. Na ja, okay – nicht direkt auf die zwei, sondern vielmehr auf ganze viele glückliche DMC-Vereine. Dahin gehen nämlich die 120 Pakete. Was darin ist? Short Course-Modelle! Losi XXX-SCT, Losi Ten SCTE und noch mehr. Wofür das Ganze? Zur Förderung der Short Course-interessierten Jugend. Ganz schön nett von Horizon Hobby. Aber auch durchaus nachvollziehbar, schließlich will das Weltunternehmen die Short Course-Sparte in Deutschland nachhaltig fördern. So macht man Leudde glücklich.

RCACTION.de News

- Der neue Mini-Z MB-010 Optima von Kyosho ist ein echtes Highlight im kleinen Maßstab. Für alle Fans, die den kleinen Boliden mal in Action sehen wollen, gibt es auf der RC Action-Website ein Video über den Winzling. Reinschauen lohnt sich.

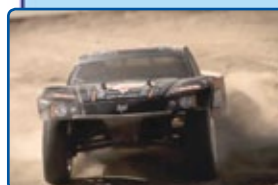


- Serpent ist im Endstadium der Entwicklung einer neuesten Version des **Serpent 411 mit Frontantrieb**. Der neue 411 FWD basiert auf dem aktuellen S411-Chassis. An der Vorderachse arbeitet ein neuer Getriebeaufbau mit einem



Frontmotor, welcher vor der Vorderachse platziert ist. Die Markteinführung des Modells ist für Ende 2011 geplant. 2012 soll zusätzlich noch eine günstigere Sport-Version mit mehr Kunststoffteilen folgen.

- Passend zum Brushless-Trend auch in größeren Maßstäben arbeitet man bei HPI mit Hochdruck an einem **1:5er-Modell mit Flux-Antrieb**. Basierend auf dem HPI Baja 5SC soll der neue Riese im Sortiment mit 10s-LiPos befeuert werden.



- Den **DEX408** von Team Durango soll es nun auch elektrisch geben. Dabei handelt es sich jedoch um kein einfaches Conversion-Kit sondern eine speziell auf Elektro-Rennen angepasste Konstruktion. In Kürze wird das bereits erprobte Modell in Serie gehen.



www.rcaction.de



DMC-News

www.dmc-online.com



Nitro-West-Brunch 2011



Die strahlenden Gewinner konnten sich über zahlreiche Pokale freuen

Eine bemerkenswert gute Atmosphäre prägte den Nitro-West-Brunch 2011, der mit 76 Personen einen deutlich größeren Zuspruch als in den Jahren zuvor verzeichnete. Damit war die traditionelle Meisterfeier im DMC-Sportkreis West ein Spiegelbild der abgelaufenen Saison. Denn der Nitro-Rennsport in den Maßstäben 1:8 und 1:10 erlebte im Westen geradezu eine Renaissance. Im Mittelpunkt des Nitro-West-Brunches stand natürlich die Ehrung der erfolgreichen Piloten der Saison 2011. Den Auftakt machten die Piloten aus dem KWC West mit Pokalen für die besten Zehn. Altmeister Werner Vogel verteidigte seinen KWC-Titel in der Klasse GP Race erfolgreich und verwies Marvin Schumann sowie Holger Wittek auf die Plätze zwei und drei. In der Klasse GP Sport siegte Frederik Schumann vor Michael Stein und Sebastian Barlak.

Für die Ehrung der drei Besten in den Sportkreis-Meisterschaften West hatte der DMC die Pokale gestiftet. Meister wurde in der Klasse VG10 Benjamin Lehmann (MAC Walsum) vor Andreas Weyhofen (RG Rheinland) und Bernd Rausch (Team Rennschnecken). In der VG8-Klasse 2 fuhr Thilo-Alexander Tödtmann (MAC Walsum) vor Dirk Drechsler (ORC Essen) und Markus Bastians (MRC Alst. Oberhausen). In der VG8-Klasse 1 gewann Tobias Hepp (RMC Düren) vor René Püpke (MAC Walsum) und Jean-Pierre Rönicke (MRC Alst. Oberhausen), der im Jahr zuvor den K2-Titel erobert hatte.

Erster Champion in der HC8 ist Senior Reinhard Zick vor Junior Christian Rönicke und dem Niederländer Luigi Pili. In der Klasse VG10 holten sich René Püpke, Benjamin Lehmann und Daniel Toennessen drei Trophäen ab. Und in der VG8-Klasse ließ sich Ralf Vahrenkamp als Meister feiern, während Uwe Baldes und Ingo Odenthal auf den Plätzen zwei und drei landeten. Als punktbeste Clubs – insgesamt waren

30 Ortsvereine in Wertung – wurden der MRC Alstaden Oberhausen sowie der MAC Walsum und der MRT Unna ausgezeichnet.

Alle News, Endstände 2011, Termine 2012 und mehr sind auf www.nitro-west.de zu finden.

OR6 – echt klasse

Ein langer Weg war es, bis das DMC-Reglement für die großen Allrad-Offroader stand. Viel länger dauerte es für die Großmodell-Offroader vom OR6-Cup bis hin zum eigenen Prädikat „Deutsche Meisterschaft OR6“. Für den ersten DM-Lauf hatte man Ende 2010 auch gleich eine passende Bewerbung vom M.A.C. Brombachsee, der mitten in einem Neuanfang stand. Der bisherige Erfolg der Pleinfeldler und die Präsentation des Projektes ließ Zuversicht aufkommen.

Zur ersten OR6-DM wurde wirklich alles wie versprochen vorgefunden. Ein wunderbares Gelände, das bei den ersten Trainingsläufen jedoch gleich Federn in Form der obersten Lage Erde lassen musste. Rasche Instandsetzungseinsätze brachten zwischen den Läufen immer wieder schnell beste Verhältnisse auch in den Randbereichen der Piste zurück. Ein hoch motivierter M.A.C. Brombachsee bescherte mit bestem Service eine glanzvolle erste OR6-DM.



Mehr Informationen rund um den DMC erhaltet Ihr viermal im Jahr im Mitglieder-Magazin DMC-News. Die aktuelle Ausgabe ist am 25. November 2011 erschienen.





8IGHT MINI

HEIZKRAFTZWERG

RTR
READY-TO-RUN
EVERYTHING
INCLUDED

1/14-SCALE 4WD
BRUSHLESS POWER
2.4GHZ DSM FERNSTEUERSYSTEM

Dieses kleine Kraftpaket ist ein ein reinrassiger Race-Buggy mit Power wie ein Großer! Brushless-Motor, 2.4 GHz Fernsteuerung, Akku und Ladegerät, der Losi Mini 8IGHT macht keine Kompromisse. Also – worauf wartest du noch? Der Kleine will auf den Track!



HORIZON
H O B B Y

horizonhobby.de

©2011 Horizon Hobby, Inc. Losi, 8IGHT, DSM, EC2 and the Horizon Hobby logo are trademarks or registered trademarks of Horizon Hobby, Inc. The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc. 33986.1G





Erfolgreicher Schreiberling

Sechs Stunden Renn-Action pur – eine Herausforderung für Mensch und Material. Die Rede ist vom Short Course-Langstreckenrennen „BAJA“ im RC-Glashaus Hamburg. Dieses Rennen ist ein Erlebnis, das den Fans von RC-Cars völlig neuartige Erlebnisse vermittelt – rundum etwas ganz Anderes als die sonst üblichen Sprint-Rennen, die insbesondere in den Elektro-Klassen meist nur wenige Minuten dauern. Das Team um CARS & Details-Fachredakteur Frank Jaksties fuhr mit dem Team Associated SC10 „Factory Team“ zum Sieg und entschied das Event für sich. Nach dem Race ist vor dem Race, und so macht sich das Team bereits seine Gedanken für die nächste Steigerungs-Stufe. Weitere Infos, Bilder und Videos unter www.thundertiger-tv.de



THUNDER TIGER TV

**Jörns
Wörld**

Longfield Six days

Mitte Oktober fand der erste Lauf der Longfield Six Days statt. Hierbei handelt es sich um eine Winter-Indoor-Offroad-Serie über insgesamt sechs Läufe. Von Oktober bis März findet jeden Monat ein Lauf statt. Für den Auftakt hatte sich die Langenfelder-Crew wie immer ein anspruchsvolles Streckenlayout mit schnellen Abschnitten und einigen Sprüngen einfallen lassen. Ich fuhr das erste Mal mit dem neuen Speed Passion powered DEX210 und neuen Dboots Nanobyte Reifen auf Teppich. Am Samstag ging es dann ab 15 Uhr mit dem Training los, wie immer open end. Mein DEX210 ging von Anfang an ganz gut. Dennoch musste ich noch ein paar kleine Änderungen am Setup vornehmen, um ihn perfekt auf meinen Fahrstil einzustellen. Dies gelang mir, indem ich härteres Dämpferöl verwendete. Und gleich wurden die Rundenzeiten deutlich schneller. Von den Dboots-Reifen gibt es zwei verschiedene Mischungen für Teppich: A ist hart und B mittel. Ich testete beide Varianten und entschied mich für die mittlere Mischung. Am Sonntag ging es dann um 9 Uhr mit den Vorläufen los. Jeweils drei Vorläufe von sechs Minuten wurden gefahren, von dem der beste gewertet wurde. Ich konnte alle drei für mich entscheiden und stand somit auf der Pole-Position, gefolgt von Alex Hardt auf Platz zwei und Björn Prümper auf der Drei. Im ersten Finale lieferten Björn und ich uns einen spannenden Kampf um die erste Position. Am Ende konnte ich die Ziellinie mit einer Sekunde Vorsprung als Erster überqueren. Das zweite und dritte Finale konnte ich mit etwas mehr Vorsprung gewinnen und somit stand ich als Sieger fest. Zweiter wurde Björn Prümper vor Niklas Göbel.



Jörn Neumann

**Jörn
Neumann**

XERUN

1:8TH SCALE BRUSHLESS SYSTEM

Unser BLAU ist BESSER...!

- ★ Einfache Bedienung
- ★ Starkes Preis-Leistungs-Verhältnis
- ★ Ideal für 1:8 Offroad Modelle
- ★ Integriertes Sensorsystem
- ★ Abschaltung bei Unterspannung
- ★ Temperatur-Absicherung
- ★ Updatefähig über LCD-Progbox



229,90€

COMBO-SET 150A / 2.000KV
Best.-Nr. 81040010M6A

Motor und Regler
auch einzeln erhältlich!

Der **HOBBYWING** 150A Regler aus der XERUN –Serie ist die perfekte Wahl als leistungsstarker und zuverlässiger Antrieb in Modellen im Maßstab 1:8. Der Regler ist für die Ansteuerung von Brushless-Motoren ausgelegt. Das integrierte Sensorsystem macht das Gas geben noch präziser und dosierbarer.



LCD-Programmbox im
Lieferumfang enthalten

- Folgende Parameter können komfortabel konfiguriert werden:
- Betriebsmodus (nur vorwärts, vorwärts-rückwärts)
 - Rückwärtsmodus in vier Leistungsstufen programmierbar
 - Bremsmodus (5 Step ABS, 8 Step Drag Brake, 4 Step Initial Brake)
 - Anlaufverhalten (9 Step von soft bis hart)
 - Timing, 8 Stufen
 - Schutzfunktionen (Unterspannung, Überhitzung, Verlust des Sendersignals, Blockierung des Motors)

ÜBERSICHT ERHÄTLICHER COMBO-SETS:

Art.-Nr.	Bezeichnung	Dauerstrom	I _{max} <10s	Motor	Sensor	LiPo	Nixx	Preis
81040010	Combo#Xerun M1A, 80A	80 A	380 A	2.250 KV	nein	2-4	6-12	199,90 €
81040010M5A	Combo#Xerun M5A, 150A	150 A	950 A	2.250 KV	ja	2-6	6-18	229,90 €
81040030	Combo#Xerun M3A, 150A	150 A	950 A	2.000 KV	nein	2-6	6-18	229,90 €
81040010M6A	Combo#Xerun M6A, 150A	150 A	950 A	2.000 KV	ja	2-6	6-18	229,90 €



HOBBYWING



markt

Modellbau-Neuheiten im Überblick

Carson Modelsport

Neu bei Carson Modelsport ist der Short-Truck **Desert Master XXL** im Maßstab 1:5. Das Großmodell verfügt über Allradantrieb, einen Brushlessmotor, eine 4 Millimeter dicke Alu-Chassisplatte, einstellbare Big-Bore-Alu-Öldruckstoßdämpfer, zwei Kegelraddifferenziale aus Stahl und gehärtete Antriebswellen sowie CNC-gefräste Zahnräder. Mit dazu gehört eine 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung LCD-RC-System mit 15 Modellspeichern und weiteren Features. Preis: **619,99 Euro**.

Short Truck Desert Master XXL
von Carson Modelsport



FY10 Destroyer Line
von Carson Modelsport

Fahrzeuge der Destroyer Line von Carson Modelsport richten sich an Nachwuchs-Rennfahrer. Neu ist hier der vierradgetriebene **FY10 Destroyer Line** im Maßstab 1:10 mit 11T-Brushlessmotor und Brushlessregler. Das RC-Car wird fahrfertig inklusive Fahrakku und Steckerlader ausgeliefert. Es ist komplett kugelgelagert, verfügt über ein einstellbares Fahrwerk, Öldruckstoßdämpfer, 1:8er-Buggyreifen und eine 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung. Der Preis: **209,90 Euro**.



CRC Industries

CRC Industries vetreibt jetzt mit **Acryl RAL** eine neue Linie von Schutzlacken in spezifischen RAL-Farbtönen. Die Sprays eignen sich für unterschiedliche Materialien, beispielsweise Metalle, Holz, Glas oder Kunststoffe und sind UV- und witterungsbeständig. Erhältlich sind die Lacke in 400-Milliliter-Dosen.

Acryl RAL
von CRC Industries

CN Development & Media

Die Firma CN Development & Media hat das Sortiment an hochwertigen Kabeln und Steckern der hauseigenen Marke YUKI MODEL erweitert. Erhältlich sind **Stecker, Buchsen sowie Paare** für kraftschlüssige und widerstandsarme elektrische Verbindungen im RC-Modellbau. Angeboten werden diese in unterschiedlichen Größen sowohl fünferpaarweise als auch in 50er-Vorratsbeuteln, wahlweise in männlicher oder weiblicher Ausführung. Es handelt sich im Einzelnen um folgende Typen: EC3, XT60, Tamiya mini, Tamiya, BEC sowie 3- und 5,5-Millimeter-Goldkontakt. Selbstverständlich werden auch Ladekabel in den Varianten EC3 und XT60 angeboten.



Kabel und Stecker
von CN Development & Media

Der Himmlische Höllein

Der Himmlische Höllein rundet das Sortiment seiner Qualitäts-Schaltnetzteile mit dem **MAAS SPS 9602** nach oben hin ab. Die technischen Daten lassen aufhorchen: Eingangsspannung 230 Volt, Ausgangsspannung regelbar 1 bis 30 Volt. Bei einem Gewicht von 4.800 Gramm stellt dieses Schaltnetzteil eine Dauerleistung von bis zu 900 Watt zur Verfügung. Ein temperaturgesteuerter Ventilator sorgt für minimierte Geräuschentwicklung. Die Anzeige von Ausgangsstrom und -spannung erfolgt über LED-Digitalanzeigeinstrumente. Für Ausgangsströme bis 5 Ampere stehen Buchsen an der Frontseite, bis 30 Ampere an der Rückseite zur Verfügung. Ideal für die Versorgung von Ladegeräten im Modellbau, Car-Hifi-Anlagen, Halogenbeleuchtungen oder auch als leistungsfähiges Labornetzteil. Abmessungen 220 x 110 x 360 Millimeter. Der Preis: **269,- Euro**.

MAAS SPS 9602
vom Himmlischen Höllein



powered by



Hersteller
Kontaktdaten

Wir bewegen was!

FG Modellsport

Neu bei FG Modellsport gibt es eine komplette **Tuning-Kurbelwelle**. Durch die Montage dieses Teils wird der Kolbenhub auf 30 Millimeter vergrößert. Der Serienhub beträgt 28 Millimeter. Die Kurbelwelle ist passend für die Zenoah-Motoren G230, G240, G260, G270 und G290. Bei Montage der Kurbelwelle erlischt die Motor-Garantie. Der Preis: **79,90 Euro**.



Tuning-Kurbelwelle von FG Modellsport



Einschraubanschluss für FG-Bremsanlagen von FG Modellsport

Das **Tankentlüftungsset** von FG Modellsport funktioniert auch noch bei hohen Kraftstofftemperaturen. Die Entlüftung ist ausgestattet mit je einem Ventil für die Be- und Entlüftung und passt auf alle Kraftstofftanks von Großmodellen. Der Preis: **14,95 Euro**.

Nun gibt es von FG Modellsport einen geraden **Einschraubanschluss** passend für die Bremsättel aller hydraulischen FG-Bremsanlagen. Die Lieferung erfolgt einzeln. Der Preis: **7,80 Euro**.



Tankentlüftungsset von FG Modellsport

CN Development & Media

Dorfstraße 39, 24576 Bimöhlen
Telefon: 041 92/891 90 83, Fax: 041 92/891 90 85
Internet: www.cn-group.de

Carson Modellsport

Werkstraße 1, 90765 Fürth
E-Mail: tamiya@tamiya.de
Internet: www.carson-modellsport.com

CRC Industries

Südring 9, 76473 Iffezheim
Telefon: 072 29/30 30, Fax: 072 29/30 32 66
E-Mail: info.de@crcind.com, Internet: www.crcind.com

Der Himmlische Höllein

Glender Weg 6, 96486 Lautertal
Telefon: 095 61/55 59 91, Fax: 095 61/86 16 11
E-Mail: mail@hoellein.com
Internet: www.hoelleinshop.com

FG Modellsport

Spanningerstraße 2, 73650 Winterbach
Telefon: 071 81/967 70, Fax: 071 81/96 77 20
E-Mail: info@fg-modellsport-gmbh.de
Internet: www.fg-modellsport-gmbh.de

GlobeFlight

Auweg 44a, 93055 Regensburg
Telefon: 09 41/50 27 53 90, Fax: 09 41/56 99 76 55
E-Mail: info@globe-flight.de
Internet: www.globe-flight.de

Horizon Hobby Deutschland

Christian-Junge-Straße 1, 25337 Elmshorn
Telefon: 041 21/265 51 00, Telefax: 041 21/265 51 11
E-Mail: info@horizonhobby.de
Internet: www.horizonhobby.de

LRP electronic

Wilhelm-Essle-Straße 132-134, 73630 Remshalden
Telefon: 071 81/409 80, Fax: 071 81/40 98 30
E-Mail: info@lrp-electronic.de, Internet: www.LRP.cc

Multiplex

Westliche Gewerbestraße 1, 75015 Bretten-Gölshausen
Telefon: 072 52/58 09 30, Fax: 072 52/580 93 99
E-Mail: info@multiplexrc.de
Internet: www.multiplex-rc.de

Raceport.de

Eduard-Soermus-Strasse 44, 08062 Zwickau
E-Mail: info@raceport.de, Internet: www.raceport.de

RC-Car-Shop Hobbythek

Nauenweg 55, 47805 Krefeld
Telefon: 021 51/82 02 00, Fax: 021 51/820 20 20
E-Mail: hobbythek@t-online.de
Internet: www.rc-car-online.de

Robitronic Electronic

Brunhildengasse 1, 1150 Wien, Österreich
Telefon: 00 43/1/982 09 20, Fax: 00 43/1/982 09 21
E-Mail: info@robitronic.com
Internet: www.robitronic.com

SMI Motorsport & T+M Models

Gärtnerstraße 2, 57076 Siegen
Telefon: 02 71/771 19 20, Fax: 02 71/771 19 22
E-Mail: info@smi-motorsport.de
Internet: www.smi-motorsport.de

T+M Models (Vertrieb in der Schweiz)

Klosterzelgstraße 1, 5210 Windisch, Schweiz
Telefon: 00 41/564 42 51 44
E-Mail: tm.models@bluewin.ch
Internet: www.tmmodels.ch

Thunder Tiger

Rudolf-Diesel-Straße 1, 86453 Dasing
Telefon: 082 05/95 90 30, Fax: 082 05/959 03 29
E-Mail: infos@thundertiger-europe.com
Internet: www.thundertiger-europe.com

Techamp

Am Hollerbusch 7, 60437 Frankfurt
Telefon: 069/50 83 00 91, Internet: www.parkflyer.eu

GlobeFlight

Neu bei GlobeFlight ist die **GoPro HD 2 Professional**. Die tragbare und überall montierbare Kamera ist bis zu 60 Meter Tiefe wasserdicht, erlaubt 1.080p-Videos und 11-Megapixel-Fotos im 170-Grad-Weitwinkel. Eine Rate von zehn Fotos pro Sekunde ist einstellbar. In 1.080p-Einstellung mit 1.920 x 1.08 Pixel sind Videos mit 30 Bilder pro Sekunde möglich. Die Kamera verfügt über eine dem Vorgänger gegenüber schärfere und klarere Glaslinse sowie verbesserte Schwachlichtperformance. Integriert sind ein 3,5-Millimeter-Anschluss für ein externes Stereo-Mikrofon sowie ein Mini HDMI Port. Zusätzlich lassen sich je nach Auflösung die Aufnahmewinkel einstellen. Preis: **349,90 Euro**.



GoPro HD 2 von GlobeFlight

Horizon Hobby

Neu bei Horizon Hobby gibt es den **ECX Smash Monster Truck** im Maßstab 1:18. Der 238 Millimeter lange und 186 Millimeter breite Racer ist mit einem faserverstärkten Chassis ausgerüstet und verfügt über einen 2WD-Antrieb mit Kegeldifferenzial. Erhältlich ist das Minimonster in zwei Farben und kostet jeweils **79,99 Euro**.

ECX Smash Monster Truck von Horizon Hobby





Wasserdichte und mit 2,4-Gigahertz ausgestattete HPI-Modelle von LRP electronic



HPI Savage XS Flux von LRP electronic

LRP electronic

Vier bewährte HPI-Modelle gibt es nun mit 2,4-Gigahertz-Technik und wasserdichten Komponenten. Der **HPI Trophy 3.5** ist ein fahrfertig ausgestatteter Buggy mit Verbrennungsmotor. Der Preis: **359,90 Euro**. Ebenfalls aus der Trophy-Serie ist der auch der **4.6**, ein Truggy mit Nitro-Antrieb. Der Preis: **429,90 Euro**. Im Maßstab 1:10 ist der **Bullet ST Flux** gehalten, der auch mit einer RTR-Ausstattung geliefert wird. Der Preis: **399,90 Euro**. Der **HPI Nitro 3** ist hingegen ein Onroad-Modell, das mit RC-Anlage, allen Servos und Verbrennungsmotor sowie einer BMW M3-Karosserie zu haben ist. Der Preis: **309,90 Euro**. Ebenfalls im Onroadbereich ist der **Nitro RS4 3 Evo+** von HPI unterwegs. Es wird von einem 2,2 PS starken Nitromotor angetrieben und kostet ebenfalls **309,90 Euro**.

Der **HPI Savage XS Flux** besitzt ein extrem solides Metallgetriebe, sodass große Sprünge und Geschwindigkeiten von über 105 Kilometer pro Stunde ohne Schäden bewältigt werden können. Das 4WD-Antriebssystem bietet hervorragende Traktion im Gelände und auf der Straße. Vom Werk aus vormontiert kommt der Savage XS Flux mit 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem und einem Flux-Brushlessset beim Kunden an. Er verfügt über wasserdichte Elektronik-Komponenten und Vierspider-Diffs. Der Brushlessmotor leistet 4.000 Umdrehungen pro Minute und Volt. Der Preis: **349,90 Euro**.

Ideal für den Einstieg in die Nitro-RC-Car-Szene ist das neue **LRP Nitro-Starter-Set Basic**. Es enthält viele für den Betrieb eines Verbrennermodells unverzichtbare Zubehörteile. Neben einer flexiblen, verschleißbaren Spritflasche, einem Glühstarter mit fest montiertem Akku und Steckerladegerät sowie einem Glühkerzenschlüssel mit diversen Steckschlüsseln für Achtkantmuttern gehören auch ein Motorstopper, ein Kupplungswerkzeug mit 17-Millimeter-Radmutterenschlüssel und ein Kreuzschraubenschlüssel zum Anziehen von Muttern mit beispielsweise 5,5 oder 7 Millimeter Durchmesser zum Lieferumfang. Der Preis: **19,99 Euro**.



Nitro-Starter-Set Basic von LRP electronic

Das **SRG-CT** und das **SRG-CS** sind zwei Servos, die beide über robuste und präzise Metallgetriebe, Corelessmotoren und doppelte Kugellager verfügen. Durch die SSR-Fähigkeit (SSR = Sanwa Super Response) sind sie die perfekte Ergänzung zu den Sanwa-Fernsteuerungen M11X, MT-4 und Exzess X. Dadurch werden noch schnellere Reaktionszeiten der Servos erreicht. Doch auch ohne den SSR-Betriebsmodus sind die Digitalservos natürlich auch mit allen anderen RC-Anlagen kompatibel. Das **SRG-CT** mit 14,8 Kilogramm Stellkraft bei einer Stellzeit von 0,08 Sekunden eignet sich besonders gut für die Bereiche 1:8-Offroad, 1:8-Onroad, 1:10-Offroad oder auch 1:10-Onroad. Das **SRG-CS** verfügt über eine Stellkraft von 9 Kilogramm bei einer Stellzeit von 0,07 Sekunden und ist ein Spezialist für die Bereiche 1:8-Onroad, 1:10-Onroad und 1:10-Offroad. Die Preise: jeweils **120,90 Euro**.



Sanwa SRG-CT und SRG-CS von LRP electronic



Multiplex

Neu von Multiplex gibt es das hochstromfähige **Hitec HS-5085MG-Servo**. Es eignet sich für den Einsatz in RC-Cars im Maßstab 1:16. Das HS-5087MH ist das erste digitale 13-Millimeter-Servo von Hitec für den 2s-LiPo-Betrieb. Es verfügt über ein Metallgetriebe, ist kugellagert und realisiert eine Stellzeit von 0,13 Sekunden auf 60 Grad. Der Preis: **49,90 Euro**.

Hitec HS-5085MG-Servo von Multiplex

Raceport.de

Ab Anfang 2012 ist bei Raceport.de der neue **Photon EX-Tourenwagen** erhältlich. Der Nachfolger des TOP Photon bietet einige effektive Neuerungen, basiert jedoch weitgehend auf der bewährten Photon-Technik. Bereits seit geraumer Zeit sind weltweit einige Prototypen erfolgreich im Wettbewerbs-Einsatz. Gute Vorzeichen also für einen erfolgreichen Release als Serienfahrzeug.

TOP Photon EX von Raceport.de



RC-Car-Shop Hobbythek

Neu bei RC-Car-Shop Hobbythek gibt es ein **Großmodell-Servo vom Typ 10.5MG** mit kugellagertem, komplettem Metallgetriebe und Gegenlagerung im Gehäusedeckel. Das Servo ist ausgestattet mit einem hochwertigen Kabel und konventionellem Universal-Servostecker. Zum Lieferumfang gehören ein Sortiment an Lenkhebeln und Befestigungsmaterial. Die Messingabtriebswelle hat einen 25er-Vielzahn und die Maße des Servos betragen 41,2 x 20 x 38,4 Millimeter bei einem Drehmoment von 105 Newton pro Zentimeter an 6 Volt. Die Stellzeit auf 60 Grad liegt bei 0,13 Sekunden. Der Preis: **24,90 Euro**.

Großmodellservo 10.5MG von RC-Car-Shop Hobbythek



DISCOUNT PREISE! HÖCHSTE QUALITÄT!

DER ERSTE AKKU, DER MEHR LEISTET ALS ANGEGEBEN!
Testen Sie jetzt selbst!

EXPERT
modell

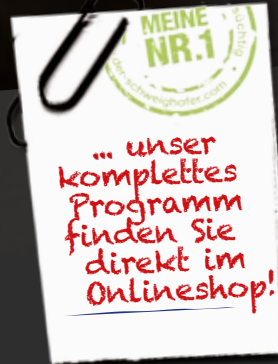
Modellexpert ist eine neue Produktlinie und steht für ausgezeichnete Qualität und enorm günstigen Preis.

Diese Serie bietet eine gute Spannungslage und hohe Kapazität bei geringem Gewicht. Mit einer höheren Lade-/Entladerate steigt auch das Akku-Gewicht. Da der Motor meist keine höhere Leistung bringt, aber mehr Gewicht bewegt werden muss, ist das Resultat nicht immer zielführend. Jetzt gibt es endlich Discount LiPos, zu denen man sogar noch Service erhält. Alle WHITE LINE Akkupacks werden nur mit eng selektierten Zellen konfektioniert (Abweichung ± 2%). Balancer Stecksystem „EHR“



Bei diesen Preisen sind wir nicht König sondern Kaiser!

- Lipos der neusten Generation
- Direkt Import - Riesen Mengen ermöglichen diese Preise
- Selektierte Zellen



Bezeichnung	Spannung	Maße LxBxH mm	AN	1 Stk.	ab 3 Stk.	ab 5 Stk.
25C++ 350 mAh 2S	7,4V	54x30x9 mm	96507	4. ⁵⁰	3. ⁹⁰	3. ⁵⁰
25C++ 500 mAh 2S	7,4V	57x30x11 mm	93858	5. ⁵⁰	4. ⁹⁰	4. ²⁰
25C++ 800 mAh 3S	11,1V	72x37x18 mm	93860	8. ⁵⁰	7. ⁹⁰	7. ⁵⁰
25C++ 1000 mAh 3S	11,1V	70x30x23 mm	93861	9. ⁹⁰	8. ⁹⁰	8. ⁵⁰
25C++ 2200 mAh 3S	11,1V	110x34x24 mm	93862	17. ⁵⁰	16. ⁹⁰	15. ⁹⁰
25C++ 2600 mAh 2S	7,4V	136x44x12 mm	96510	14. ⁹⁰	13. ⁹⁰	13. ⁵⁰
25C++ 2600 mAh 3S	11,1V	136x44x17 mm	93863	21. ⁹⁰	19. ⁹⁰	18. ⁹⁰
25C++ 2600 mAh 4S	14,8V	136x44x28 mm	96511	30. ⁹⁰	28. ⁹⁰	27. ⁹⁰
25C++ 5100 mAh 6S	22,2V	162x55x56 mm	96512	81. ⁹⁰	80. ⁹⁰	79. ⁹⁰

Bezeichnung	Spannung	Maße LxBxH mm	AN	1 Stk.	ab 3 Stk.	ab 5 Stk.
30C++ 360 mAh 2S	7,4V	53x31x8 mm	96513	4. ⁹⁰	4. ⁵⁰	3. ⁹⁰
30C++ 450 mAh 2S	7,4V	54x30x10 mm	96515	5. ⁵⁰	4. ⁹⁰	4. ⁵⁰
30C++ 850 mAh 3S	11,1V	54x31x23 mm	96517	8. ⁹⁰	8. ⁵⁰	7. ⁹⁰
30C++ 1000 mAh 3S	11,1V	70x35x19 mm	96519	9. ⁹⁰	9. ⁵⁰	8. ⁹⁰
30C++ 1500 mAh 3S	11,1V	88x35x22 mm	96523	14. ⁹⁰	14. ⁵⁰	13. ⁹⁰
30C++ 1800 mAh 3S	11,1V	104x35x21 mm	96525	15. ⁹⁰	15. ⁵⁰	14. ⁹⁰
30C++ 2200 mAh 3S	11,1V	104x35x24 mm	96527	18. ⁹⁰	18. ⁵⁰	17. ⁹⁰
30C++ 2600 mAh 3S	11,1V	135x44x18 mm	96529	22. ⁹⁰	22. ⁵⁰	21. ⁹⁰
30C++ 2600 mAh 6S	22,2V	135x44x38 mm	96531	46. ⁹⁰	45. ⁹⁰	44. ⁹⁰
30C++ 3300 mAh 3S	11,1V	135x44x22 mm	96533	27. ⁹⁰	26. ⁹⁰	25. ⁹⁰
30C++ 4000 mAh 3S	11,1V	135x44x26 mm	96537	35. ⁹⁰	34. ⁹⁰	33. ⁹⁰
30C++ 4000 mAh 6S	22,2V	160x44x50 mm	96539	80. ⁹⁰	79. ⁹⁰	77. ⁹⁰
30C++ 5100 mAh 6S	22,2V	160x45x55 mm	96542	86. ⁹⁰	84. ⁹⁰	82. ⁹⁰

Car-Pack	Spannung	Maße LxBxH mm	AN	1 Stk.	ab 3 Stk.	ab 5 Stk.
30C++ 4000 mAh 2S	7,4V	140x47x25 mm	96549	29. ⁹⁰	28. ⁹⁰	25. ⁹⁰

Komplettes Programm: www.der-schweighofer.at/artikel/auswahl/whiteline

portofrei

ab einem Bestellwert von 90,- in alle EU Staaten!

*Ausgenommen Treibstoffe, Sperrgut und Speditionssendungen



AN-96549

**modellsport
schweighofer**
www.der-schweighofer.com

Modellsport Schweighofer GmbH

Wirtschaftspark 9
8530 Deutschlandsberg, Österreich

Tel.: +43 3462-25 41-100
Fax: +43 3462-25 41-310

Allgemeine Anfragen:
info@der-schweighofer.com
Bestellungen:
order@der-schweighofer.com



Für mehr Information auf Ihrem Smartphone
getag.mobi
(Adresse in Browser eingeben und Anweisungen folgen)



www.der-schweighofer.com
www.der-schweighofer.com

LiPo-Akku von Robitronic



Splinthalter von Robitronic



Robitronic

Robitronic bietet einen **LiPo-Akku** mit 6.000 Milliamperestunden Kapazität an. Der Hardcase-Akku hat eine Nennspannung von 7,4 Volt und kann mit 50C belastet werden. Bei einem Gewicht von 313 Gramm ist der Stromspender mit einem Deans-Stecker sowie einem XH-Balancer-Anschluss ausgestattet.

Neu von Robitronic gibt es **Karoseriesplinthalter** von MCD für Modelle im Maßstab 1:5 und 1:6. Damit kann man seine Karosserie vor dem Einreißen und gleichzeitig die Splinte gegen Verlust schützen. Das Set beinhaltet sechs Splinte und sechs Splinthalter. Der Preis: **15,41 Euro**.

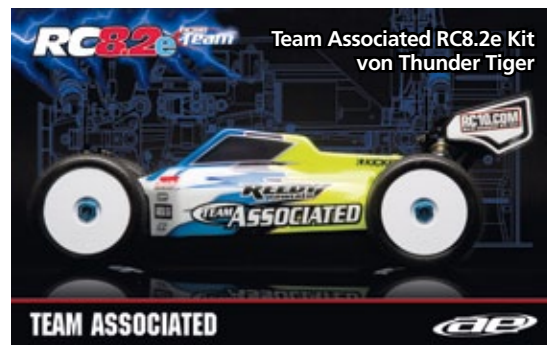
Thunder Tiger

Anlässlich des Gewinns der 2WD-Buggy-Weltmeisterschaft von Team Associated 2011 in Finnland bringt Thunder Tiger den **B4.1 Factory Team-Baukasten** in einer limitierten Sonderedition auf den Markt. Das Modell im Maßstab 1:10 hat eine Länge von 377 Millimeter, eine Breite von 250 Millimeter und einen Radstand von 273 Millimeter. Angetrieben wird das Buggy von einem Brushlessmotor mit 7,5 Turns. Zum Lieferumfang gehört ebenfalls ein 2s-LiPo mit 5.500 Milliamperestunden Kapazität. Der Preis: **399,- Euro**.



B4.1 Factory Team Sonderedition von Thunder Tiger

Neu bei Thunder Tiger gibt es den **Team Associated RC8.2e** als Bausatz. Der Elektro-Buggy im Maßstab 1:8 basiert auf der Technik des Wettbewerbsmodells RC8.2 Nitro und verfügt über neue, verstärkte Querlenker mit zentralisierter Dämpfer-Kopplung und optimierter Stabi-Positionierung, 16-Millimeter-Alu-Gewinde-Dämpfer, Alu-Dämpferbrücken, sowie einen CVD-Antriebsstrang mit Gummi-Tüllen. Für den Betrieb des Buggys werden Fahrakku, eine Motor-Regler-Combo, ein Lenkservo sowie eine RC-Anlage benötigt.



Team Associated RC8.2e Kit von Thunder Tiger

XRAY T3 2012 1:10 Elektrotourenwagen von SMI Motorsport & T+M Models



SMI Motorsport & T+M Models

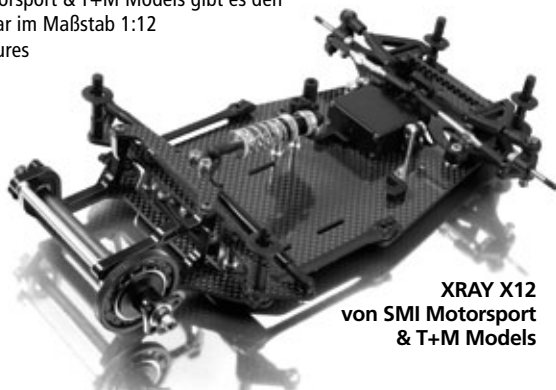
Der neue **XRAY T3 2012 1:10er-Elektrotourenwagen** von SMI Motorsport & T+M Models wurde in folgenden Punkten überarbeitet: Umgestaltung des Chassisdesigns zur besseren Gewichtsverteilung, stabilere, vordere Dämpferbrücke, stabileres, hinteres Kegelradifferential und vieles mehr. Zu diesen Neuerungen kommen viele kleinere Änderungen, um zum Beispiel das Spiel auf ein absolutes Minimum zu verringern oder die Qualität einzelner Teile nochmals zu steigern. Selbst das Gewicht konnte trotz dieser Maßnahmen wieder leicht gesenkt werden.

Neu von SMI Motorsport und der Firma T+M Models aus der Schweiz gibt es die **HUDY-Kleinteilebox**. Die doppelseitige Box ermöglicht das Stapeln hunderter Kleinteile auf kleinstem Raum. Sie verfügt über zehn feste und 16 veränderbare Unterteilungen und jede Seite wird mit einem separaten Deckel geschützt. Die gerundeten Kanten ermöglichen zusätzlich die leichtere Entnahme der Kleinteile ohne Pinzette oder andere Hilfsmittel.



Kleinteilebox von SMI Motorsport & T+M Model

Ebenfalls neu bei SMI Motorsport & T+M Models gibt es den **XRAY X12**. Das Onroad-Car im Maßstab 1:12 ist mit einigen neuen Features ausgestattet: Eine neue, horizontale Akkuposition, härteres Chassismaterial für besseres Federverhalten, neue Kunststoffteile für die vordere Aufhängung und zwei optionale Servopositionen, um die Balance des X12 einzustellen.



XRAY X12 von SMI Motorsport & T+M Models

Techamp

Die RockAmp-Servo-Reihe wird mit dem **DS390** um eine neue Rudermaschine erweitert. Das Digital-Servo besitzt eine Stellkraft von 11 Kilogramm pro Zentimeter, arbeitet mit einer Eingangsspannung von 4,8 bis 6 Volt und erreicht bei 60 Grad eine Stellzeit von 0,14 Sekunden. Das DS390 ist mit Metallgetriebe und Kugellagern ausgestattet. Die Abmessung betragen 39,9 x 19,8 x 47 Millimeter bei einem Gewicht von 42 Gramm. Der Preis: **19,95 Euro**.

RockAmp DS390 Digital-Servo von Techamp



Neuheiten, Produktinfos und Aktualisierungen senden Sie bitte an:

Redaktion CARS & Details, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg
E-Mail: markt@wm-medien.de

MALi

RACING

Speedfighter II

1:8 RTR brushless Buggy

KV 2230 Brushless-Motor
2,4 GHz 2-Kanal Fernsteueranlage
11,1V, 3200 mAh-LiPo-Akku
230V/ 1,5A LiPo Balance-Charger

TopSpeed
ca. 70 km/h



www.maliracing.com



ist die Exklusivmarke von





Spassformel

Rennstrecken-Feeling für Unkomplizierte



Die Formel 1 – die Königsklasse des Motorsports – ist hierzulande derzeit wieder so beliebt, wie zu besten „Schumi“-Zeiten. Dank Sebastian Vettel, dem frisch gebackenen Doppel-Weltmeister, sitzen immer wieder viele Motorsportfans an den Rennwochenenden vor dem Fernseher. Was im Großen funktioniert, gelingt auch meistens im kleinen Maßstab. So gibt es seit einiger Zeit wieder vermehrt neue Formel-Fahrzeuge auf dem Modellbaumarkt. Die Hersteller haben den Trend erkannt und verstärkt ein Augenmerk auf die Entwicklung neuer Modelle geworfen. Auch Kyosho war hier nicht untätig und hat einen neuen Formelflitzer, der auf den Namen KF-01 hört, auf den Markt gebracht.

Der KF-01 von Kyosho folgt dem Ruf der Fun-Racing-Klassen, die derzeit wieder im Aufleben sind. Doch im Gegensatz zu allen anderen Anbietern setzt Kyosho mit dem KF-01 auf ein revolutionäres Konzept mit dem Verbrennungsmotor Sirio 09. Dabei herausgekommen ist eine absolute Rennmaschine, die sich trotz der unglaublich hohen Geschwindigkeiten perfekt beherrschen lässt und einfach nur Spaß macht.

Teilweise

Die Lieferung erfolgt grundsätzlich als Kit, also als Bausatz ohne jegliche Elektronik. Die Verpackung ist schlicht und modern gestaltet und zeigt nur das Wesentliche. Beim Öffnen des Kartons bekommt man erst mal große Augen, aber nicht vor Begeisterung, sondern eher vor Verwunderung, wie aus diesen wenigen Teilen ein Auto werden soll – oder wurden vielleicht Teile vergessen? Nein, es hat alles seine Richtigkeit und nach näherem Betrachten des Inhalts konnte er als vollständig gewertet werden.

Das Kit beinhaltet neben der klaren Karosserie eine englischsprachige Anleitung, einen Dekorbogen, zwei Innensechskantschlüssel, einen Mini-Kreuzschlüssel, diverse Schmiermittel, nach Baugruppen abgepackte und nummerierte Teilebeutel und natürlich das Herzstück, den Sirio 09-Nitro-Motor inklusive Resorohr. Wer an dieser Stelle nach Stoßdämpferölen sucht, der sucht vergebens. Beim Aufbau des KF-01 verzichtete man auf jede Art von Stoßdämpfern und selbst die Fahrwerksfedern sind auf den ersten Blick nicht auffindbar.

Die etwas älteren Semester unter den RC-Car-Begeisterten werden sich vielleicht noch an die Bezeichnung Hackbrett erinnern und an die 1970er-Jahre zurückdenken, als die ersten 1:8er-Onroad-Modelle auf den Markt kamen. Hier gab es keine Diskussionen über den Härtegrad des Dämpferöls oder der Federn. Aber keine Sorge, Kyosho hat hier nicht die Baupläne vertauscht, der KF-01 ist ausgestattet mit technischen Details aus der Neuzeit und alles andere als veraltet.

Das Grundgerüst des Chassis steht. Das Schöne am KF-01 ist, dass Komponenten in Standardgröße zum Einsatz kommen können

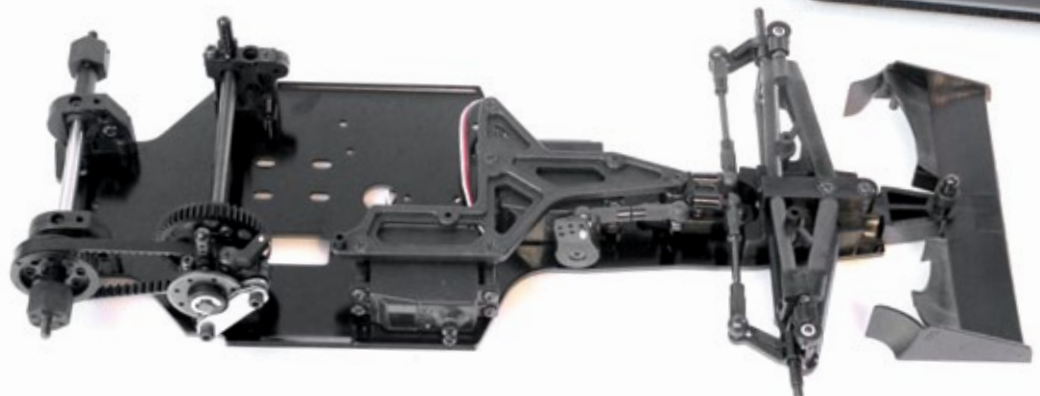
Bekanntmachung

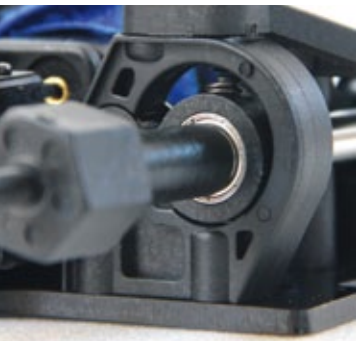
Fortgeschrittene und Profis bevorzugen meist Kit-Versionen, um bereits vorhandene Fernsteuersysteme, die meist mehr Einstellmöglichkeiten bieten als die RTR-Standardkomponenten, zu verbauen und das Fahrzeug von Grund auf kennen zu lernen. Während der Bauphase können so bereits bekannte Schwachstellen beseitigt und eigene Verbesserungen umgesetzt werden. Die Bauanleitung überzeugt mit guter Bebilderung und Angabe des Beutels, in dem sich die Teile für den momentanen Bauabschnitt befinden. Durch die gut gewählte Reihenfolge des Aufbaus geht die Montage schnell von der Hand und sorgt für keinerlei Verwirrung.

Am Anfang der Bauphase werden das Zahn- und das Riemenrad auf der Hauptwelle montiert. Für festen Halt der Welle auf der 3-Millimeter-Chassisplatte aus Aluminium sorgen zwei Lagerböcke aus Kunststoff, die jeweils mit einem leichtlaufenden, abgedichteten Kugellager bestückt sind. Der Rechte der beiden Lagerböcke dient auch gleich als Befestigungspunkt für die Rennbremsanlage mit gelochter Brems Scheibe aus Stahl, mit der einfach nur die Hauptwelle gebremst wird und somit genug Verzögerung zur Verfügung steht.

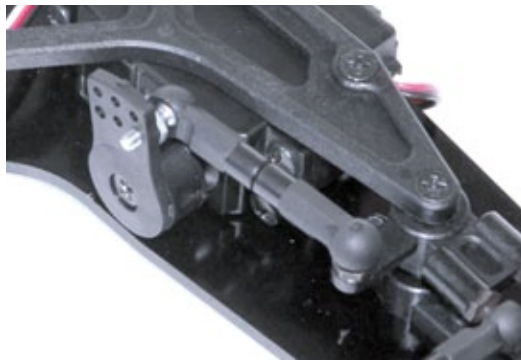
Auf ein Differenzial wird verzichtet und mittels einer starren Achse aus Aluminium die Energie des Zahnriemens aufgenommen. Die Hinterachse ist in beweglichen Hülsen gelagert und mit nur zwei Federn,

**Eine kleine
Stahlbrems Scheibe
mit Lochung sorgt
für ordentliche
Verzögerungswerte**

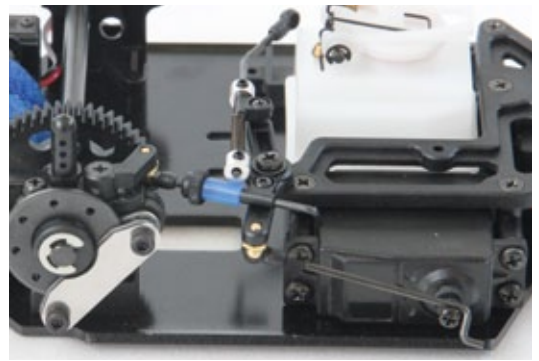




Die Federung ist beim KF-01 minimalistisch ausgeführt



Der Servosaver ist direkt im Servohorn integriert



Das Gas-Brems-Gestänge wirkt auf den ersten Blick etwas wirr, ist aber gut durchdacht

Formel 1-Feeling
Gute Performance
Durchdachte Konstruktion

Spezial-Glühkerze erforderlich

die von oben in die Achsböcke eingesetzt werden, gefedert. Um auch ohne Stoßdämpfer immer genügend Griff auf der Strecke zu erhalten, setzt Kyosho auf unterschiedlich weiche Hohlkammerreifen mit einer Breite von vorne 30 Millimeter und hinten 45 Millimeter, wobei die hinteren zusätzlich mit einer Schaumstoffeinlage versehen sind. So werden kleine Unebenheiten schon durch die Reifen geschluckt. Die Kraftübertragung der Hauptwelle zur Hinterachse ist über Zahnriemen realisiert. Durch die relativ kurzen Abstände der Zahnriemenräder wird auf Riemenspanner verzichtet. Positiv aufgefallen sind die abgedichteten Kugellager, die dem kompletten Antriebsstrang eine sehr schöne Leichtgängigkeit verschaffen.

Anderthalber

Der 1,5-Kubikzentimeter-Motor liegt inklusive Resorohr bei. Der Auspuff ist nicht wie ein typisches Reso geformt, sondern aus Platzgründen etwas kleiner und hat seinen Auslass direkt mittig über der Hinterachse. Der Sirio 09 hat schon im Mini Inferno sein Leistungsspektrum unter Beweis stellen können. Das kleine Kraftpaket muss erst noch etwas umgebaut werden, bevor es seinen Platz auf dem Chassis einnehmen kann. So muss erst die originale Kuppelungsglocke gegen die beiliegende mit 17 Zähnen getauscht werden. Weiterhin muss man die Anlenkung des Schieberversgasers tauschen. Jetzt lässt sich der Motor direkt auf der 3 Millimeter starken Chassisplatte zwischen Tank und Hauptwelle festschrauben. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Zweibackenkupplung. Das Tanksystem ist neu konzipiert und exakt auf das Chassis des KF-01 angepasst. Der Tank

verfügt über einen Inhalt von 38 Milliliter, womit sich laut Herstellerangaben Fahrzeiten von bis zu sieben Minuten erreichen lassen.

Der Tank sitzt mittig auf dem Chassis, links davon findet der Empfänger Platz. Gas- und Bremservo sind liegend verbaut, was den Schwerpunkt sehr niedrig hält. Erwähnenswert ist, dass Kyosho selbst bei dem recht kleinen Chassis Wert darauf gelegt hat, dass Elektronikkomponenten in Standardgröße verwendet werden können. Bei der Wahl des Empfängers sollte aber vorzugsweise ein Micro-Exemplar zum Einsatz kommen. Als Onboardstromversorgung dient eine Batteriebox für vier AAA-Zellen. Der Platz für diese ist zwar hinter dem Motor zwischen Haupt- und Antriebsachse nicht ganz optimal, aber aus Platzgründen nicht anders möglich, zumal auch noch das Resorohr direkt darüber verläuft und somit einen Akkuwechsel erschwert. Hier bietet es sich an, die Akkus im eingebauten Zustand zu laden.

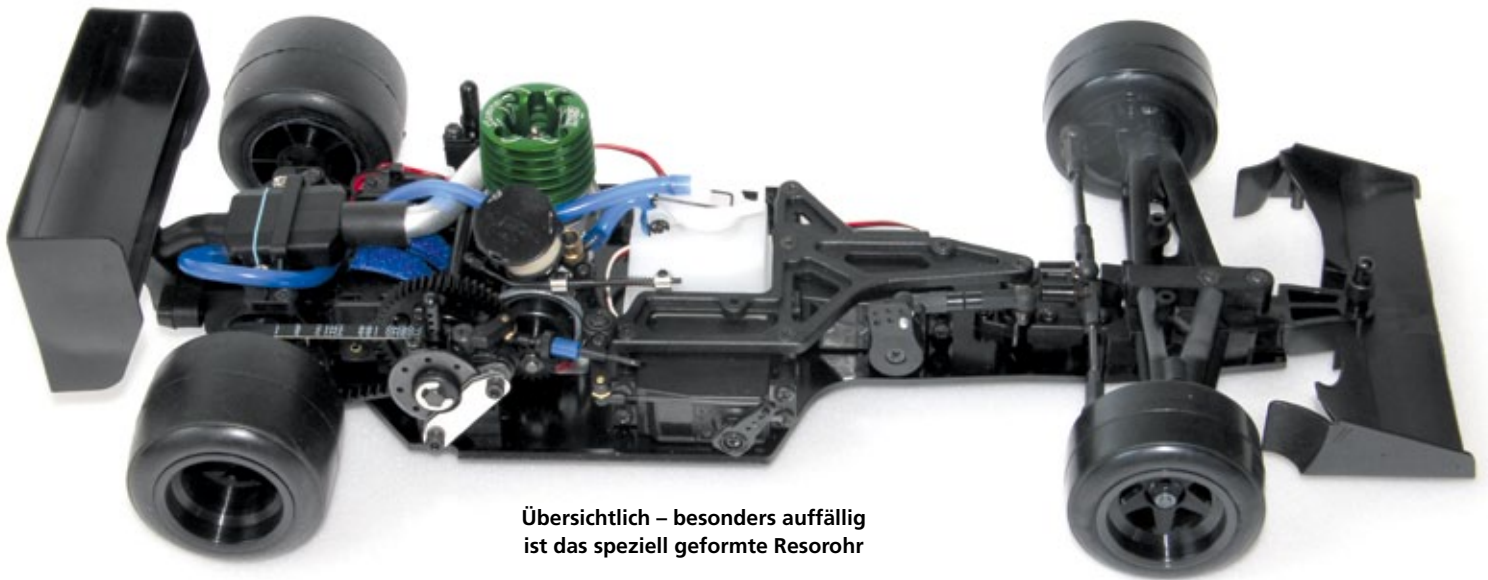
Das Lenk-Steuerhorn dient gleichzeitig als Servosaver und verspricht so eine direkte Ansteuerung der Räder. Die Vorderachse besteht nur aus einem oberen und einem unteren Teil, das direkt und starr auf der Chassisplatte verschraubt wird. Einzig eine kleine Feder, die jeweils nur auf dem Achsschenkelstift platziert ist, ermöglicht somit zumindest einen kleinen Federweg.

Nachgiebig

Die nicht angetriebenen vorderen Räder sind mit jeweils zwei Leichtlaufkugellagern bestückt und

Trotz des Heckantriebs ist der KF-01 gut kontrollierbar und neigt nicht so stark zum Übersteuern, wie man zunächst vermutet





Übersichtlich – besonders auffällig ist das speziell geformte Resorohr

sitzen auf der Steckachse der Achsschenkel. Die Montage der Räder erfolgt sowohl vorne als auch hinten über eine Zentralmutter. Der Heckflügel und auch der Frontspoiler sind aus sehr weichem, schon fast gummiartigem Kunststoff hergestellt, sodass sie auch mal eine Berührung mit dem Gegner oder dem Bordstein verzeihen und bei einem Überschlag nicht gleich zerstört werden.

Die gesamte Montage des Fahrzeugs inklusive Einstellung vom Gas-Brems-Gestänge und der Lenkung kann durch die gute Passgenauigkeit der einzelnen Bauteile locker in drei bis vier Stunden erledigt werden, wobei das Lackieren der Karosserie nicht inbegriffen ist und je nach Design und Vorlieben mehr oder weniger Zeitaufwand benötigt. Optisch ist der KF-01 ein wahrer Leckerbissen, wenn er so vor einem auf dem Tisch steht – fast zu schade zum Fahren. Aber zum Herumstehen ist er nicht gemacht.

Schonfrist

Bevor der kleine Formelbolide so richtig zeigen darf, was er kann, muss der Sirio 09 noch seinen Einlaufprozess hinter sich bringen und zwei Tankfüllungen im Stand verbrennen. Ohne die optional erhältliche Startbox fällt es etwas schwer, den kleinen Motor zum Leben zu erwecken. Kyosho hat auch hier das passende Produkt im Programm. Die Starter-Box F-01R ist speziell für den KF-01, die V-One- und die Spada-Modelle entwickelt worden. Ebenso ist auch

ein Positionsguide für die genannten Fahrzeuge dabei. Mit der Starter-Box lässt sich der KF-01 kinderleicht starten und die Einlaufphase kann beginnen.

Ab der dritten Füllung wurde das Gemisch bereits etwas magerer gedreht, um ein langsames Fahren zu ermöglichen, da die Werkseinstellung viel zu fett war. Nach weiteren drei Tankstopps mit Achtel-Drehungen der Düsennadel wurde die Schonfrist aufgehoben und der Gashebel für volle Leistungsentfaltung bis zum Anschlag gezogen. Durch das geringe Gewicht des Kyosho KF-01 beschleunigt der Sirio 09 das Fahrzeug mit überzeugenden Werten und bringt trotz des Verzichts auf ein Zweigang-Getriebe eine enorme Endgeschwindigkeit und bleibt trotzdem noch beherrschbar. Die sehr weichen und breiten Reifen auf der Hinterachse sorgen in schnellen Kurven für extrem viel Grip und verhindern in Verbindung mit den spürbar härteren Vorderreifen ein Übersteuern des Fahrzeugs.



Der Sirio-Motor hat 1,5 Kubikzentimeter Hubraum

Auf einem Parkplatz folgen die ersten Runden unter Begutachtung des tollen Sounds des kleinen Sirio 09-Motors, der mit seinen hohen Drehzahlen das Formel 1-Feeling noch deutlich unterstützt. Mit ein paar Cornermakern im Gepäck ist auch schnell eine kleine Strecke abgesteckt, auf der sich dann das Motor-Setup noch verfeinern lässt.

Reichlich Schub

Nach wenigen Eingewöhnungsrunden zeigten sich immer besser werdende Zeiten. Durch Feintuning an der Einstellung des Vergasers konnte das Optimum an



Zum Anlassen des kleinen Sirio-Motors ist eine spezielle Startbox erforderlich

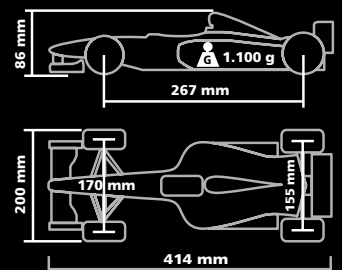
CAR CHECK

KF-01
Kyosho

- Klasse: **Verbrenner-Onroad 1:10**
- Empfohlener Verkaufspreis: **429,- Euro**
- Bezug: **Fachhandel**

- Technik: **Heckradantrieb über Starachse, Kraftübertragung durch Leichtlaufzahnriemen, komplett kugelgelagert**

- Benötigte Teile: **Gas-Brems- und Lenkservo, RC-Anlage, Startbox, Sprit, Glüher**





Der KF-01 bietet kaum Einstellmöglichkeiten am Fahrwerk – das überfordert Einsteiger nicht



Front- und Heckspoiler sind besonders elastisch und geben so bei ungewollten Feindberührungen nach, ohne zu brechen

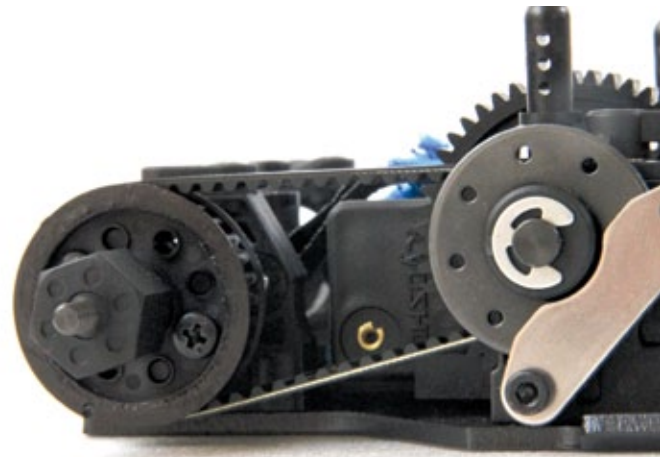
Leistung aus dem Aggregat herausgeholt werden. Der Motor verfügt er über ein enormes Grunddrehmoment und eine lineare Leistungsentfaltung.

Der Versuch, noch andere Glühkerzen zu testen musste leider verschoben werden, da Kyosho hier nicht auf Standardglühkerzen setzt. Von Außen ist die Glühkerze des Sirio 09 identisch mit herkömmlichen Exemplaren, allerdings wurde ein Zollgewinde mit kleinerem Durchmesser verwendet. Die weichen Hohlkammerreifen bieten optimale Bodenhaftung und liefern somit viel Traktion. Die gelochte Stahl-Brems-scheibe garantiert eine fading-freie Verzögerung auch aus hohen Geschwindigkeiten. Durch die fast starre Achsaufhängung und die hohen Geschwindigkeiten zeigt das Fahrzeug optisch die Fahreigenschaften eines richtigen Formel 1-Fahrzeugs, was wirklich schon beim Zusehen Spaß macht.

FAZIT

Der KF-01 von Kyosho ist genau das Richtige für alle, die nicht viel Zeit in Setup investieren, sondern einfach nur fahren wollen. Nicht lange Schrauben, nur auftanken, anlassen und Spaß haben.

Nach Ende der Testfahrten wurde der KF-01 auf Herz und Nieren überprüft. Als Erstes fielen die hinteren Reifen auf, die bereits starke Abnutzungserscheinungen zeigten, was auf die hohen Geschwindigkeiten und das fehlende Differenzial zurückzuführen ist. Die Achsschenkel und Querlenker konnten hingegen durch tadellosen Zustand punkten und auch der Riemenantrieb sowie die Kugellager gaben keinen Grund zur Beanstandung. Durch die freistehenden Räder und die eng anliegende Karosserie hielt sich auch die



Ein leichtgängiger Riemenantrieb überträgt die Kraft zur Hinterachse

Schmutzansammlung im Inneren des Autos in Grenzen. Durch das geringe Gewicht und den sehr leicht laufenden Riemenantrieb wurden die Kunststoff-Zahnräder keinen zu hohen Belastungen ausgesetzt und die Zahnflanken zeigten ein tadelloses Tragbild und keine Veränderung des Spiels.

Auf eigene Faust

Auf Rat eines Kollegen wurde kurzerhand der Kühlkopf des Sirio 09 demontiert und überprüft, ob hier durch Umbaumaßnahmen die Verwendung von Standardglühkerzen realisierbar ist. Damit dieses möglich ist, wurde durch Verwendung eines Kernlochbohrers und des passenden Gewindegewindes der Kühlkopf bearbeitet. An dieser Stelle sei allerdings erwähnt, dass hier schon einiges an Erfahrung und Feingefühl mitzubringen ist, um diesen Umbau durchzuführen, ansonsten kann man den Kühlkopf auch ganz schnell zerstören. Der abschließende Funktionstest mit einer Standardglühkerze und Anpassung der Vergasernadel wurde mit Bravour gemeistert.

Der Kyosho KF-01 ist ein richtiger Fun-Racer. Durch die fast starre Achsaufhängung gibt es außer dem Einstellen der Spur an der Vorderachse keine Möglichkeit, das Fahrwerk anzupassen. Auch Gedanken über Federate und Dämpferöl entfallen. Der Sirio 09 Nitro-Motor überzeugt spielerisch mit guten Beschleunigungswerten und umproblematischem Einstellverhalten. ■

Ob Silberpfeil oder nicht, das ist Geschmackssache. Dank der beiliegenden, unlackierten Karosserie kann jeder sein eigenes Design wählen



SSR HIGH-SPEED SERVOS - C-SERIE (CORELESS)



SRG-CZ Servo
Super Response Coreless Torque-Servo
0.08s/40° 6.0V | 14.8kg/cm 6.0V
40.5x21x38mm | 63g

#107A53541A



SRG-CR Servo
Super Response Coreless Speed-Servo
0.07s/40° 6.0V | 9.0kg/cm 6.0V
40.5x21x38mm | 61g

#107A53542A



SRG-CT Servo
Super Response Coreless Digital Servo
0.09s s/40° 6.0V | 11.6kg/cm 6V
40,5 x 21 x 38mm | 64g

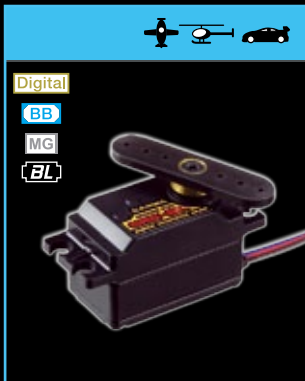
#107A53805A



SRG-CS Servo
Super Response Digital Speed Servo
0.07s s/40° 6.0V | 8.5kg/cm 6V
40,5 x 21 x 38mm | 64g

#107A53806A

SSR HIGH-SPEED SERVOS - B-SERIE (BRUSHLESS)



SRG-BL Servo
Super Response Low Profile Digital Servo
0.07s/40° 6.0V | 8.0kg/cm 6V
40,5 x 21 x 26,5mm | 44g

#107A53741A



SRG-BRX
High Speed Brushless Servo für VGB,
1/10 Tourenwagen und 1/10 Elektrobuggys
0.06s/40° 6.0V | 7.6kg/cm 6V
40,5 x 21 x 38mm | 61g

#107A53555A



SRG-BZ Servo
Super Response BL Torque-Servo
0.08s/40° 6.0V | 13kg/cm 6V
40.5x21x38mm | 63g

#107A53551A



SRG-BR Servo
Super Response BL Speed-Servo
0.07s/40° 6.0V | 8.0kg/cm 6.0V
40.5x21x38mm | 61g

#107A53552A

SSR HIGH-SPEED SERVOS



SRG-BLS
Low Profile Brushless Servo für 1/10 Tourenwagen
0.05s/40° 6.0V | 7.6kg/cm 6V
40,5 x 21 x 26,5mm | 47g

#107A53743A



SRG-HR Servo
Für 1/12, 1/18 und Formel 1 Modelle.
0.07s/40° 6.0V | 0.05s 40° 7.4V | 3.8kg/cm 6V
4,6kg/cm 7.4 V | 27 x 12,1 x 30,5mm | 27g

#107A53811A

LEGENDE

	Boot	Digital	Digital servo
	Monstertruck	BB	Kugellager
	Onroad	MG	Metallgetriebe
	Offroad	BL	Brushless
	Offroad Electro		
	Flug		
	Heli		

SSR = SANWA SUPER RESPONSE

Die schnellste Reaktionsumsetzung der Welt.
Voraussetzungen: 1) Ein Sanwa Servo der SRG - Serie
2) Eine Sanwa IM1X oder MT-4 im SSR Modus
3) Ein Sanwa Empfänger RX-451R, RX-461 oder RX-462



1:8 RTR LRP electronic (www.LRP.cc)
HPI Trophy Truggy Flux

E-Plus

Mehr Power gut kontrolliert



Viel eloxiertes Alu, eine kraftvolle Brushless-Combo, aktuelle Funktechnik sowie eine ausgezeichnete Verarbeitung – das alles zeichnet den HPI Trophy Truggy Flux von LRP electronic aus. Der neue Trophy-Truck im Maßstab 1:8 wird als RTR-Modell inklusive einer 2,4-Gigahertz-Anlage ausgeliefert. Dank des kompletten Lieferumfangs werden für den Betrieb des Offroad-Boliden nur noch zwei Fahrakkus sowie sechs Mignonzellen für die Funke benötigt.

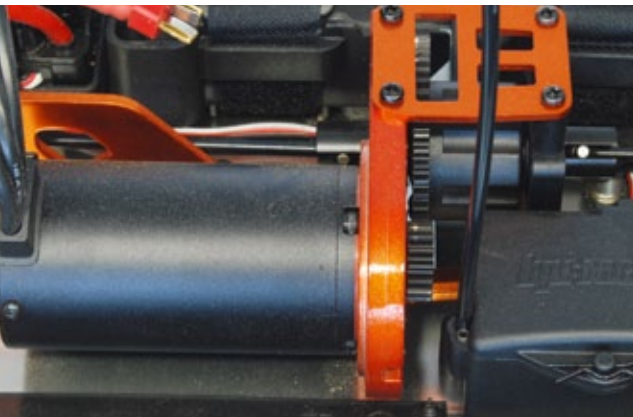
Text und Fotos:
Tobias Meints

Der Flux basiert auf dem HPI Nitro Trophy 4.6 Truggy, verfügt jedoch statt eines 4,6-Kubikzentimeter-Nitroaggregats in der Elektro-Version über ein Bushlesset, bestehend aus Flux Scream-Motor und Flux Rage-Fahrregler. Ausgelegt ist der Bolide für zwei 2s-LiPos. Doch nicht nur mit dem, was er unter der Haube hat, kann der Flux punkten. Hinzu kommt die bullige und aggressive Optik des Racers. Diese ergibt sich aus der Kombination von ansprechend lackierter Karosserie, tiefem Schwerpunkt und groß dimensionierten Rädern. Zum Lieferumfang gehört neben diversen Kleinteilen zudem eine ausführliche, mehrsprachige und reichbebilderte Anleitung. Diese ermöglicht es auch Hobbyeinsteigern, den Flux schnell und sicher in Betrieb zu nehmen.

Blickwinkel

Befreit man den Truggy von seiner Haube, zeigt sich die hochwertige Verarbeitung des Chassis. Eine solide Platte aus 4 Millimeter starkem Alu mit abgekanteten Seiten bildet die Basis für den Racer. Zwei seitliche Kunststoffrahmen sorgen dafür, dass grober Schmutz und Spritzwasser nicht an die elektronischen Komponenten gelangen. Die linke Seite des Truggys wird von der Akkuhalterung dominiert, die vor dem Brushlessregler platziert ist. Letzterer ist bereits mit dem Motor verbunden, der auf der rechten Chassisseite vor der hinteren Achse untergebracht ist. Dieser überträgt seine Power auf ein Mitteldifferenzial, das die Kraft an die beiden Achsen verteilt.





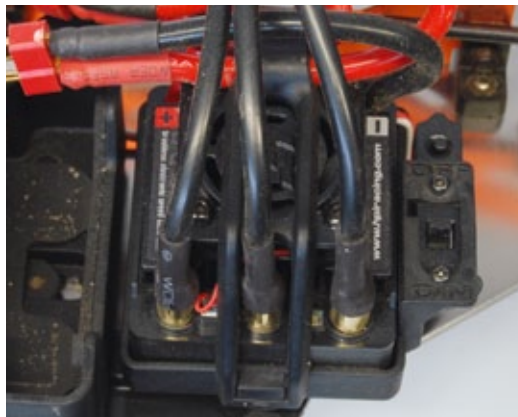
Das Brushlessaggregat leistet 1.965 Umdrehungen pro Volt in der Minute und überträgt die Kraft an das solide Mitteldifferenzial in Vierspider-Bauweise. Der Motor ist bereits ab Werk mit dem Regler verbunden

Vor dem Brushlessaggregat befinden sich eine spritzwasser- und staubgeschützte RC-Box, in der der 2,4-Gigahertz-Empfänger untergebracht ist, sowie das stehend platzierte Lenkservo, das eine mit etwas Spiel behaftete Mechanik ansteuert. Die Vorder- und die Hinterachse basieren beide auf Doppelquerlenkern. Während die unteren als Schwingen ausgeführt sind, handelt es sich bei den oberen um Rechts-links-Gewindestangen. Aufgehängt werden beide Paare an den Gehäusen der Achsdifferenziale. Hier ist auch die Dämpferbrücke befestigt, die die großvolumigen Alu-Öldruckstoßdämpfer aufnimmt. Die Dämpfer wiederum zwingen die Querlenkerschwingen nach unten. Sie sind mit schwarzen, relativ harten Federn bestückt und ab Werk ordentlich mit Öl befüllt.

Die Vorspannung der Federn kann über C-Klipse variiert werden. Diese liegen dem Set in unterschiedlichen Stärken und großer Stückzahl bei. Des Weiteren kann die Achskonstruktion mit Stabilisatoren punkten, die beim Trophy zur Standardausstattung gehören. Diese sind bei vielen anderen Modellen lediglich Teil des Tuningsortiments und müssen zugekauft werden. Es versteht sich von selbst, dass es sowohl für die Dämpfer als auch die oberen Querlenker verschiedene Aufhängungspunkte gibt. Auf diese Weise lässt sich das Setup des Modells auf den jeweiligen Kurs abstimmen. Zusammenstöße oder Unfälle werden von den Kunststoffrahmen abgefedert, die an der Front



Die Federvorspannung der großvolumigen Öldruckstoßdämpfer lässt sich mittels C-Klippen einstellen. Diese liegen dem Set in unterschiedlichen Größen in ausreichender Menge bei



Der Brushlessregler kann an 4s betrieben werden und ist über ein One-Button-Setup programmierbar. Alternativ kann hierzu eine im Tuning-Sortiment erhältliche Programmierbox von HPI genutzt werden

und dem Heck des Flux verbaut sind. Sie schützen die Achsen vor harten Schlägen und garantieren damit eine lange Lebensdauer der Komponenten.

An der Hinterachse fällt zunächst eine massive Alu-Strebe auf, die das Differenzialgehäuse mit der Chassisplatte verbindet. Wie alle Alu-Parts ist sie orange eloxiert und unterstreicht den hochwertigen Eindruck des Racers. Ansonsten entspricht der Aufbau der Hinterachse der der Vorderen. Unterschiede gibt es noch bei den Antriebswellen. Während vorne CVD-Varianten verbaut sind, kommen hinten einfache Pendants in Knochenbauweise zum Einsatz.

Herzstücke

Für den Vortrieb des Truggys sorgt eine Brushless-combo aus programmierbarem Flux Rage-Regler und einem Scream-Aggregat, das 1.965 Umdrehungen pro Volt in der Minute leistet. Bestückt ist dessen Welle mit einem 15-Zähne-Ritzel, das seine Kraft auf ein Hauptzahnrad mit 50 Zähnen überträgt. Diese Kombination ist ein guter Kompromiss zwischen der maximal zu erreichenden Geschwindigkeit und der Beschleunigung. Wem des Setup nicht zusagt, der kann auf ein anders Motorritzel aus dem HPI-Sortiment zurückgreifen. Erhältlich sind diese mit 13 bis zu 19 Zähnen. Verwendet man ein kleineres, so beschleunigt das Modell schneller, was sich jedoch negativ auf die Höchstgeschwindigkeit auswirkt.



Für ordentlichen Grip im Gelände sorgen die auf Siebenseichen-Felgen verklebten, grobstolligen Pneus. Die 40 Millimeter breiten Räder haben einen Durchmesser von 110 Millimeter und tragen zum bulligen Aussehen des Boliden bei



Ein großer Heckspoiler sorgt für Abtrieb auf der Hinterachse und trägt zu den guten Fahreigenschaften des Racers bei

CAR CHECK

HPI TROPHY TRUGGY FLUX
LRP electronic

- Klasse: **Elektro-Offroad 1:8**
- Empfohlener Verkaufspreis: **519,90 Euro**
- Bezug: **Fachhandel**
- Technik: **4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, drei Differenziale**
- Benötigte Teile: **Fahrakku, sechs Mignonzellen**

180 mm
365 mm
365 mm

405 mm
365 mm
365 mm
580 mm

THE NEXT LEVEL

Terrier 2.0 Brushless Power 4WD 1:8

ANSMANN
RACING

NOW WITH
2.4GHZ

weitere Informationen unter www.ansmann-racing.com

Features

- Big Bore Öldruckstoßdämpfer
- Permanenter Allradantrieb
- Komplett kugelgelagert
- Pivot Ball Aufhängung
- 6kg Servo mit Metallgetriebe
- Betrieb mit 2 und 4 Lipo Zellen möglich
- 2.250kv Brushless Motor
- Leistungsstarker Brushless Regler 80A
- Fertig bedruckte Karosserie
- 2 Kanal W5 2.4GHz Fernsteuerung

Art.Nr. 126000005
Terrier 2.0 RTR Brushless

ANSMANN
RACING

ANSMANN AG • DIVISION RACING • Thomas-Mann Str. 63 • 90471 Nürnberg • Germany •
Tel. +49(0)911 81744-0 • Fax +49(0)911 81744-22 • Internet: www.ansmann-racing.com



Die hochwertigen Komponenten des 1:8er-Truggys sind auf einem sauber verarbeiteten und soliden Chassis platziert, das auf einer 4 Millimeter starken Platte basiert

Nimmt man ein Ritzel mit mehr Zähnen, steigt zwar die Höchstgeschwindigkeit, jedoch nimmt die Beschleunigung des Boliden merklich ab und die Belastung auf den Motor nimmt zu. Da das Grundsetup des Trophy überzeugen kann, sind Änderungen an dieser Stelle nicht notwendig.

Befestigt ist der Scream-Motor an einer soliden, eloxierten Motorhalterung aus Aluminium, die zudem das Mitteldifferenzial aufnimmt. Das Mitteldiff ist wie seine Pendanten an den Achsen in Vierspider-Bauweise ausgeführt, absolut dicht und ab Werk gut geschmiert. Von den Outdrives übernehmen Antriebswellen in Knochenbauweise die Weiterleitung der Motorkraft zu den Achsen.

Der Rage-Regler verträgt bis zu 80 Ampere Dauerstrom. Der Controller ist mit einem Ein-aus-Schalter versehen und lässt sich über diesen und ein One-Button-Setup programmieren. So lassen sich der Fahrmodus, die Kraft der Rollbremse, eine LiPo-Abschaltung, der Start-Modus, die maximale Bremskraft, die Initial-Bremse, der Neutralbereich, das Mototiming sowie der Überhitzungsschutz modifizieren. Auskunft über das gewählte Menü geben

eine blinkende LED sowie eine Folge von Pieptönen. Wem dies zu kompliziert ist, der wird im HPI-Sortiment fündig. Hier ist eine 2-in-1-Programmiereinheit verfügbar. Diese hat ein Display, das die Auswahl der gewünschten Modi erleichtert. Da an sich größere Eingriffe in das Werkssetup nicht nötig sind, handelt es sich hierbei um eine technische Spielerei, die man nicht unbedingt haben muss. Der Regler ist für den Betrieb an zwei 2s-LiPo-Akkus ausgelegt und verfügt über die dementsprechenden Anschlusskabel, die mit hochstromfähigen Deans-Steckern versehen sind. Die Akkuhalterung, die vor dem Controller untergebracht ist, lässt sich mit Einsätzen auf unterschiedliche Akkugrößen einstellen und sorgt so für einen sicheren Sitz der Energieriegel. Fixiert werden letztere über zwei Klettbänder.

Ansprechende Optik
Hochwertige Verarbeitung
2,4-Gigahertz-Technik
Viele Aluminiumteile

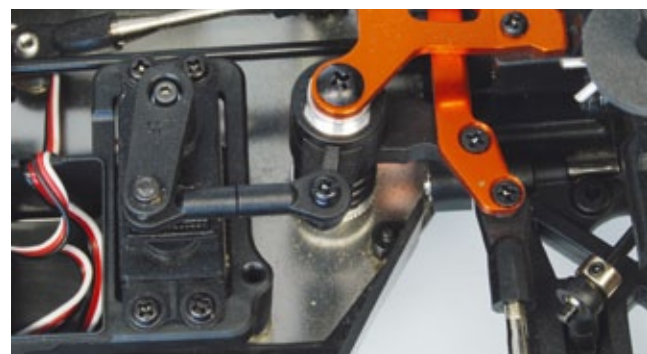
Leichtes Lenkungsspiel

Sicher ist sicher

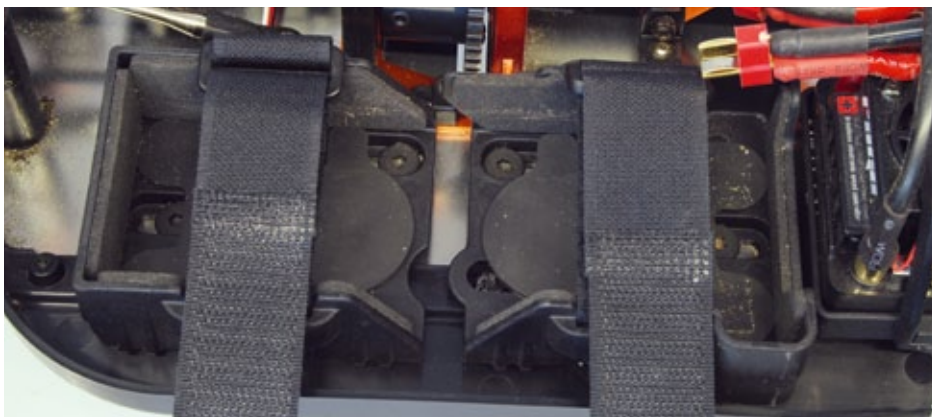
Zum RTR-Set gehört eine TF-20E-Zweikanalfernsteueranlage, die mit aktueller 2,4-Gigahertz-Technik arbeitet. Nachdem HPI bis vor Kurzem noch auf die 27-Megahertz-Modulation der TF-1-Funke



Die Funke, die dem RTR-Set beiliegt, verfügt über eine angenehme Haptik, ist relativ leicht und bietet alle notwendigen Einstelloptionen, um den Truggy perfekt zu justieren. Sie arbeitet mit aktueller 2,4-Gigahertz-Technik



Für die Umsetzung der Lenkbefehle sorgt ein SB-5-Servo. Dieses verfügt über ein Metallgetriebe und realisiert eine Stellzeit von 0,11 Sekunden bei einer Stellkraft von 11,8 Kilogramm an 6 Volt. An dieses schließt eine solide, mit ein wenig Spiel behaftete Lenkmechanik an



Vor dem Brushlessregler befindet sich der mit Klettbindern ausgestattete Akkuschaft. Dieser nimmt zwei Fahrakkus auf und lässt sich auf die Breite der Energieriegel einstellen

geschworen hat, setzt das Traditionsunternehmen nun ebenfalls auf das störungssichere 2,4-Gigahertz-Band. Für den Betrieb der TF-20E werden sechs Mignonzellen benötigt. Die Funke verfügt über alle gängigen Einstelloptionen wie Trimmungen, Dual Rate und Servo-Umkehr. Sämtliche Bedienelemente sind auch während des Betriebs gut zu erreichen.

Das Gegenstück zur TF-20E bildet ein RF-20-2,4-Gigahertz-Empfänger. Dieser ist vor Staub und Spritzwasser geschützt in einer RC-Box vor der Akkuaufnahme platziert. Der gerade einmal 7,5 Gramm schwere Zweikanal-Receiver verfügt zudem über eine Failsafe-Funktion. Regler und Lenkservo sind RTR-typisch bereits mit dem Empfänger verbunden, sodass hier keine Nacharbeit erforderlich ist.

Für die Umsetzung der Lenkbefehle sorgt ein kraftvolles Metallgetriebeservo mit der Bezeichnung SB-5. Dieses realisiert eine Stellkraft von 11,8 Kilogramm mit einer Geschwindigkeit von 0,11 Sekunden bei einer Spannung von 6 Volt. Es überträgt seine Kraft auf eine solide Lenkmechanik. Diese ist auf zwei Pfosten platziert, die mit der Chassisplatte verbunden sind. Die Mechanik besteht aus Rechts-links-Gewindestangen, was eine Feinjustierung des Setups ermöglicht. Zudem gibt es zum Schutz des Getriebes einen Servosaver. Überspannt wird die Lenkung von einer eloxierten Aluminiumplatte, die zur

Verwindungssteifigkeit des Trophy beiträgt. Sie ist mit den Lenkungspfosten sowie dem Differenzialgehäuse verbunden.

Showtime

Nun soll der Flux im Gelände zeigen, was alles in ihm steckt. Die Akkus sind geladen, in der Halterung fixiert und mit dem Regler verbunden. Funke sowie Modell anschalten und schon hat der Binde-Prozess zwischen Fernsteuerung und Empfänger stattgefunden. Drehbefehle am Lenkrad setzt das Servo direkt und schnell um, ein paar Modifikationen an Trimmung und Dual Rate und schon kann es losgehen. Ein beherrzter Zug am Gashebel lässt den Truggy lossprinten. Die Höchstgeschwindigkeit auf ebener Strecke ist erstaunlich, ebenso wie seine Geradeausfahreigenschaften. Schnell droht dem Trophy die Strecke auszugehen. Doch ein ordentlicher Griff ins Lenkrad bei Vollgas lässt abrupte Richtungsänderungen zu. Wo andere RC-Cars zum Ausbrechen oder gar zum Überschlag neigen, bleibt der Flux ganz gelassen. Sein tiefer Schwerpunkt und der mächtige Heckspoiler sorgen dafür, dass der Bolide zwar ordentlich Sand aufwirbelt, jedoch in der Spur bleibt und seinen Sprint in anderer Richtung fortsetzt. Das Fahrverhalten ist absolut unkritisch. Selbst bei hektischen Lenkbewegungen bleiben die vier Räder am Boden, als wären sie mit dem Kurs verwachsen.



Die Vorderachse basiert auf Doppelquerlenkern, zwei Öldruckstoßdämpfern und serienmäßig verbauten Stabilisatoren. Die unteren Querlenker sind in Schwingenform ausgeführt, die oberen Pendants als Rechts-links-Gewindestangen

▼ Anzeige



CS-ELECTRONIC
FACTORY

MODELLBAU
OUTLET
STORE



Lipo 7,4V 6000mAh
CS-Factory Professional 70C,
Hardcase
C211021



Lipo 7,4V 5400mAh
CS-Factory Professional 50C,
Hardcase
C211020



Lipo 7,4V 5200mAh
CS-Factory Professional 50C,
Saddle Pack,
C211019



Lipo 7,4V 4000mAh
CS-Factory Professional 40C,
Hardcase
C211018



Lipo 7,4V 1900mAh
CS-Factory Professional 32C,
C211011

Lipo Lade Bag



Lipo Safe,
Explo-Schutztasche
9cm x 22cm, small
C180731



Lipo Safe,
Explo-Schutztasche
18cm x 22cm, medium
C180732



Lipo Safe,
Explo-Schutztasche
24cm x 30cm, large
C180733

www.cs-electronic.com



Genauso solide wie die vordere ist auch die hintere Achse konstruiert. Während vorne CVD-Antriebswellen zum Einsatz kommen, sind hinten Wellen in Knochenbauweise verbaut

FAZIT

Der HPI Trophy Truggy Flux von LRP electronic ist ein Truck im Maßstab 1:8, der sich durch seine hochwertigen Komponenten sowie die solide Verarbeitung auszeichnet. Aufgrund der RTR-Ausführung und der guten Fahreigenschaften richtet sich das Modell an Einsteiger, aufgrund der grenzenlosen Brushless-Power aber auch an fortgeschrittene RC-Car-Fahrer.

So kontrollierbar sein Fahrverhalten ist, so unkritisch verhält sich der Truggy auch bei Sprüngen. Dank der Power des Antriebs sind lange Anläufe oder hohe Rampen nicht erforderlich, um dem Racer das Fliegen zu lehren. In der Luft lässt sich die Fluglage mit Gasstößen ausgezeichnet regulieren. Beim Landen sorgen die großvolumigen Dämpfer für eine ausreichende Federung, sodass das Chassis nicht aufsetzt. Dank seiner großen Räder und des Allradantriebs kann der Flux sowohl in leichtem als auch schwerem Gelände bewegt werden. Ein Bolide für alle Fälle, dessen Werksetup bereits absolut überzeugen kann.

Nach rund 15 Minuten sind die beiden Akkus mit einer Kapazität von je 5.600 Milliamperestunden geleert und vor dem nächsten Ausritt steht eine Überprüfung des Truggys an. Die Betriebstemperaturen von Motor und Regler liegen im Normalbereich. Des Weiteren sind, auch nach einigen verunglückten Sprüngen, keine Schäden am Modell festzustellen. Das war bei dem soliden Aufbau des Trophy und der Kombination von hochwertigen Aluminium-Parts sowie verwindungsstifem Kunststoff nicht anders zu erwarten. Auch nach mittlerweile dreißig Akkuladungen sind nur minimale Verschleißerscheinungen festzustellen, die sich mit einer guten Wartung jedoch problemlos in den Griff bekommen lassen. ■



Das Durchziehen des Gaszugs sorgt für einen kraftvollen Antritt. Trotz der immensen Power der Brushless-Combo lässt sich das Modell jederzeit gut kontrollieren



Best.-Nr. 90180 € 499,--

R-1 NITRO

BACK TO RACE

WETTBEWERBSBUGGY 4WD M 1:8

- ◆ Unmontiertes 4WD Chassis mit Allradantrieb und 3 Differenzialen (Stahlkegelraddifferenziale)
- ◆ Passend für Motoren mit 3,5 cm³ Hubraum
- ◆ 4 einstellbare Alu-Öldruckstoßdämpfer
- ◆ CVD Kardangelenke zur Kraftübertragung vorne
- ◆ Spezial-Antriebswellen hinten
- ◆ Glasklare Polycarbonat-Karosserie
- ◆ Passend für alle gängigen Masterfix Resorohre



www.facebook.de/graupnernews



www.youtube.de/graupnernews



Alle Anfang ist leicht Easy Rider für Einsteiger

Text und Fotos:
Dieter Renzel



ABS, ESP, ASR – zahlreiche elektronische Helferlein unterstützen uns bei der Fahrt in unseren Pkw. Und auch im kleineren Maßstab entlasten uns pfiffige, reaktionsschnelle Kreiselsysteme beispielsweise beim Helifliegen oder – auch wenn es eigentlich verpönt ist – beim Driften mit RC-Cars. Unterstützung im mechanischen Sinne gibt es nun endlich auch im Bereich der 1:5-Onroadbikeszene. Mit einem Kreiselsystem im Hinterrad sollen nicht nur das Fahrverhalten auf rutschigem Untergrund verbessert, sondern auch Ein- oder Umsteiger an die RC-Bike-Szene herangeführt werden.



Über die großzügig ausgelegte erste Getriebestufe verleiht der 540er-Bürstenmotor dem recht schweren Modell ordentlich Dampf von unten raus bei gleichzeitig akzeptabler Höchstgeschwindigkeit

Die taiwanische Firma Anderson im Vertrieb von Graupner ist hierzulande keine Unbekannte mehr und sorgte bereits letzte Saison mit einem günstigen aber praxistauglichen Motocrossmodell im Maßstab 1:5 für viel Spaß im gemäßigten Gelände. Nun traut man sich endlich auch an die bekanntere Szene der Straßenbikes heran und stellt mit der MRX5-Serie ein reines Straßenmodell auf die breiten Pneus. Es verfügt neben einer schnittigen Optik auch über das bereits bekannte und einstellbare Kreiselsystem im Hinterrad. So wollen wir an dieser Stelle gleich ans Eingemachte gehen und uns das stabilisierende System in der gekapselten Hinterradfelge einmal näher ansehen.

Massig

Staubgeschützt sitzt hier eine kugelgelagerte Schwungscheibe aus schwerem Eisen, die – über ein Planetengetriebe auf Drehzahl beschleunigt – wie ein Kreisler wirkt und dadurch auch das Fahren bei sehr geringer Geschwindigkeit ermöglicht, beziehungsweise das Bike in rutschigen Situationen stabilisiert. Über eine Dreibackenkupplung und ein Freilauflager wird hierbei das große Schwungrad vom Antrieb entkoppelt. So kann es auch bei niedrigen Motordrehzahlen ungehindert ausrotieren, womit auch ein kurzer Ausritt in die Wiese neben der Strecke kein Problem darstellt und der Fahrer sein Bike meist kontrolliert wieder zurück auf die Ideallinie dirigieren kann.

Der weitere Aufbau orientiert sich streng am aktuellen Reglement und optisch an den großen Vorbildern. So bietet Anderson in dieser Klasse als einziger Hersteller



Eine massive Metallkette sorgt für sichere Weiterleitung der Motorpower an das Hinterrad

eine sehr schnittig gehaltene mehrteilige Karosserie und eine geschäumte Fahrerpupe an. Unter dem etwas schweren Kunststoffkleid mit der praktischen Akkuabdeckschale verbirgt sich ein schmal gehaltener Kunststoffrahmen, an, beziehungsweise auf dem die notwendigen Komponenten untergebracht sind. Der Eyecatcher ist hier ganz klar die mächtige Hinterradschwinge mit vorbildgetreuen Unterzügen und dem massiven Kettenantrieb, dessen Spannung über den verschiebbaren Getriebelock mit angeflanschem 540er-Elektromotor im Chassis eingestellt wird.

Fahrbahnunebenheiten dämpft hierbei ein großvolumiger Öldruckstoßdämpfer ab, der wie bei den manntragenden GP-Bikes an einer am Chassis angehängten Schwinge montiert ist. Technisch aufwändig geht es auch im Vorderradbereich zu, wo eine klassische Upside-Down-Gabel arbeitet. Zwar fehlt hier eine Öldämpfung, doch über die internen Kunststoffführungen in Verbindung mit einer ordentlichen Portion Fett wird zumindest eine ausreichende Reibungsdämpfung bei gleichzeitiger Leichtgängigkeit der Gabel gewährleistet.

Dass auch bei einem RTR-Motorrad Einstellmöglichkeiten der Fahrwerksgeometrie zum guten Ton gehören, beweist Anderson an der MRX5 mit einer etwas speziellen Gabelaufnahme in einer Schlittenführung im Chassis. Um Federungseinflüsse auf die Lenkung zu vermeiden (Bump-Steering), wird hierbei das Lenkservo in die Gabelaufnahme integriert und so zwischen die beiden Chassishälften fixiert, dass der Nachlauf der Gabel in drei Stufen für bissiges (wenig Nachlauf, steile Gabelposition) bis entspanntes Fahrverhalten (mehr Nachlauf, mehr liegende Gabelposition) fix justiert werden kann. Auch um die eigentliche Anlenkung der Gabel hat man sich hierbei Gedanken gemacht und den mittlerweile üblichen, ölbefüllten Lenkungsdämpfer nochmals überarbeitet. Eine durchgehende Kolbenstange mit der notwendigen doppelseitigen Abdichtung des Plastiklenkungsdämpfers soll nun ohne Volumenänderung für gleichmäßiges Lenkverhalten sorgen.

Für satte Straßenlage sorgt am Heck ein großvolumiger Kunststoff-Öldruckstoßdämpfer mit stufenloser Einstellmöglichkeit der Federvorspannung. Der Ausfederweg wird über eine Anschlagschraube am Chassis begrenzt



Zentral unter dem Fahrer ist das Lenkservo angebracht, welches die Vorderradgabel indirekt mit dem ölgefüllten Lenkungsämpfer ansteuert



Der Auspuff dient nur der Optik, außer zu heißen Reifen qualmt beim E-Bike nichts



Bei maximaler Schräglage stützt sich das Modell auf den seitlichen Sturzrollen aus Kunststoff ab

Zurück im Chassis, das für maximale Schräglage über ein flaches Akkufach schwerpunktünstig tief unten verfügt, in der der Akku hochkant über die zwei Klettverschlüsse fixiert wird, findet der kompakte RTR-Regler vor der Motor-Getriebe-Einheit leicht Platz. Der 2,4-Gigahertz-Empfänger der beiliegenden DSM GM-Funke wurde hinter dem Lenkservo auf dem Hauptrahmen unterhalb des Fahrersitzes geschützt vor Schmutz positioniert.

Fahrvergnügen

Das hier vorliegende Modell kommt als RTR-Variante. Es fehlen lediglich noch ein Fahrakku und Stromspender für die Funke. Daneben gibt es noch eine ARTR-Version mit Brushlessmotor und eine Race-Version ohne Antriebsmotor. Neben der umfassenden Bau- und Bedienungsanleitung liegen nur noch die Einzelteile für die notwendigen Sturzbügelrollen bei.

Die beiliegenden Sturzrollen waren rasch montiert. Überlegungen, anstatt der Bronzgleitlager Kugellager einzusetzen, kann man schnell verwerfen, denn diese würden die harten Schläge im Fahrbetrieb nicht lange aushalten. Seitens des Modells wurde auf eine relativ massive Ausführung Wert gelegt. Alle zugänglichen Schraubverbindungen waren ordentlich angezogen und auf den neuralgischen Stellen wie der Verschraubung der Vorder- und Hinterradnabe gab es bereits ab Werk eine Portion Schraubensicherungslack. Aufgrund der Konstruktion des Modells gestalten sich die etwaigen Wartungsarbeiten recht einfach. Etwas mehr Schraubaufwand ist lediglich bei der Kontrolle des Kreisel-systems im



Die im RTR-Paket beigelegte XS-6i-Funke von GM Racing verfügt über alle notwendigen manuellen Einstellmöglichkeiten und das stör-sichere 2,4-Gigahertz-Übertragungssystem

Hinterrad notwendig. Hier müssen neben den beiden Halbschalen zumindest auch einer der Beadlock-Ringe abmontiert werden, welche die griffigen Reifen sicher auf der Felge halten.

Ein kleiner Wermutstropfen blieb schlussendlich dennoch, da in das Akkufach zwar die für den reglerseitigen typischen 7,2-Volt-Anschluss passenden Racingsticks grade noch so passen, ab einer Zellenstärke über 24 Millimeter wird es jedoch schwierig. Ein letzter Funktionstest, wobei sich der Regler nach dem Einschalten automatisch auf die Senderwege einstellt, verlief positiv. So stand dem Praxistest nun nichts mehr im Weg.

Und Abfahrt

Für die erste Ausfahrt sollte man sich zunächst einen freien und möglichst weitläufigen Parkplatz aussuchen, um sich mit den Fahreigenschaften eines Zweirads ungehindert vertraut machen zu können. Der Platz war schnell gefunden, doch die Oberfläche war weitgehend mit gelben Pollenblüten bedeckt, was nun nicht unbedingt optimale Griffverhältnisse garantierte. Für den Start wird das Bike einfach in der Hand angehoben und mittels Vollgas das Kreisel-system in Schwung gesetzt. Kurz Abbremsen, um das Hinterrad zum Stillstand zu bringen, während die Schwungmasse im Hinterrad deutlich hörbar weiter rotiert. Nun einfach von dem Ständer mit forciertem Gaseinsatz losstarten. Der Kreisel stabilisiert das Modell jedoch ausreichend, um das Bike auch durch einen leichten Schubs mit der rechten Hand kontrolliert in Fahrt zu bringen.

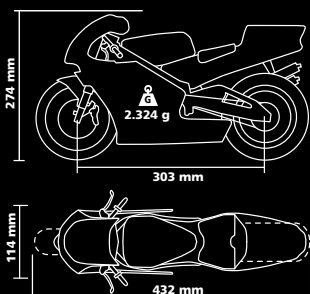
BIKE CHECK

MRX5 STREET BIKE Graupner

- Klasse: Elektro-Onroad 1:5
- Empfohlener Verkaufspreis: 404,- Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: Doppelarmhinterradschwinge mit Unterzügen, Öldruckstoßdämpfer, Upside-Down-Vorderradgabel, Kreisel-system im Hinterrad, Lenkungsämpfer

- Benötigte Teile: Fahrakku, acht Mignonzellen, Ladegerät



In das schwerpunktünstig unten am Chassis angebrachte, horizontale Akkufach passen herkömmliche Racingpacks

Die neue Dimension für wahre Flieger.

Jetzt zum Reinschnuppern:
Das vorteilhafte Schnupper-Abo



Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ 12,00 Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher



Auch im Schnupper-Abo
erhältlich: **3D-Heli-Action**

Jetzt bestellen unter:

www.rc-heli-action.de www.3d-heli-action.de
oder telefonisch unter: 040/42 91 77-110

Jetzt auch als **eMagazin** und **Printabo+** erhältlich

mehr Infos unter www.3d-heli-action.de/emag
und www.rc-heli-action.de/emag



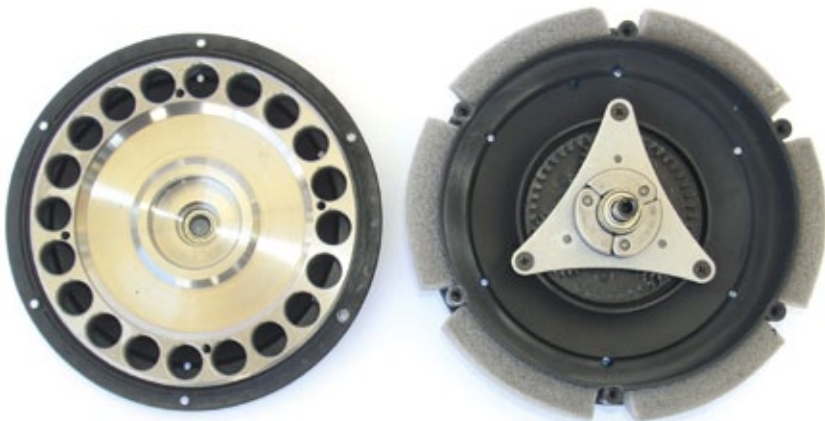


Unter der Verkleidung kann das schmale, verwindungssteif gestaltete Kunststoffchassis sowohl optisch als auch funktionell durch vielfältige Einstellmöglichkeiten bei leichtem Zugriff auf die jeweiligen Komponenten überzeugen

So geht es nun dank des Lenkungs-dämpfers ohne großes Aufschaukeln der frei beweglichen Vorderradgabel die ersten Meter voran. Und das trotz RTR-Ausstattung gar nicht mal langsam. Zwar schluckt der mechanische Kreisel im Hinterrad doch etwas an Power. Doch ist die Schwungscheibe erst mal in Bewegung, drückt der 540er-Bürstenmotor das nicht unbedingt leichtgewichtige 1:5er-Bike stoisch nach vorne auf eine für den Anfang mehr als ausreichende Höchstgeschwindigkeit. Beim Fahren mit der hohen Geschwindigkeit zeigte sich eine Überstabilisierung, die es praktisch unmöglich machte, das Bike um enge Spitzkehren herum zu drücken. Bei Vollgas und die dadurch erzeugte, maximale Kreiselwirkung, spricht die Lenkung nur sehr träge an, was zu Wendekreisen mit mehreren Metern Durchmessern führt. Daher am Kurveneingang runter vom Gas und ruhig die kernige Bremse, die der verbaute elektronische Fahrregler

anbietet, in Anspruch nehmen, bis das Bike nur noch in Schrittgeschwindigkeit unterwegs ist. In diesem Geschwindigkeitsbereich würden andere RC-Bikes nun zum Umkippen neigen. Das kreiselstabilisierte Anderson-Bike aber nicht.

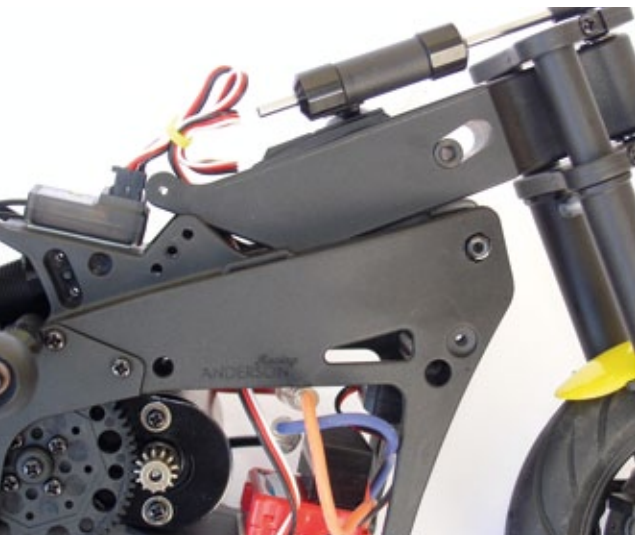
So kann die erste Wende fast schon wie mit einem RC-Car behutsam mit etwas Schleppgas genommen werden. Zur Not stützen die seitlichen Sturzrollen auf dem Asphalt zusätzlich ab. Bleibt das Bike wegen zu geringer Geschwindigkeit oder wegen eines Fahrfehlers doch einmal seitlich auf den Sturzrollen liegen, einfach in Kurvenrichtung einlenken und das Bike



Die schwere Metallschwungscheibe, welche die gesamte Hinterradfelge ausfüllt, verleiht – einmal in Rotation gebracht – dem Modell ungewohnte Stabilität auch in langsamen Geschwindigkeitsbereichen. Die Wirkung kann über optionale Gewichte im Randbereich der Schwungscheibe sogar noch gesteigert werden



Wie am großen Vorbild wird die Kraft ans Hinterrad über eine Kette weitergeleitet. Die großvolumig ausgeformte Hinterradschwinge mit Unterzügen sorgt für Spurtreue und die seitlichen Sturzrollen dienen zum Eingrenzen der maximalen Schräglage



Das Vorderrad hängt an einer funktionellen, verwindungssteifen Upside-Down-Doppelbrückengabel

Der Nachlaufwinkel, und damit die Lenkwilligkeit des Bikes, werden an der Aufnahme der Gabelbrücke in drei Stufen zwischen den Chassishälften justiert

Ganz Mutige können durch harten Bremsensatz das Heck des Bikes am Kurveneingang zum Ausbrechen bringen, um so quasi in die Kurve hineinzudriften. Das ist speziell auf rutschigen Parkplatzoberflächen problemlos möglich, war aber auch schon mal bei weiteren Testfahrten auf griffigeren Rennstrecken der Fall, auf denen die maximale Schräglage und damit auch die Kurvengeschwindigkeit durch vorsichtiges Hochbiegen der seitliche Sturzrollen etwas erhöht werden konnte.



mit dosiertem Gaseinsatz aus der Kreisfahrt wieder aufrichten. In Zusammenarbeit mit der Schräglage und dem hauptsächlich am Kurveneingang sowie -ausgang notwendigem Lenkeinsatz und der jeweiligen Geschwindigkeit, ergibt sich die Größe der Wendekreise. Je mehr Schräglage, desto höher ist prinzipiell auch die mögliche Kurvenspeed. Allerdings rutscht das Bike trotz der recht griffigen Bereifung dann natürlich leichter seitlich weg, wobei dann die Sturzrollen meist Schlimmeres verhindern.

Ein absolutes No-Go ist aber bei flotten Kurven das zu starke Aufliegen auf den seitlichen Sturzrollen. Dadurch wird die Lenkung außer Kraft gesetzt und das Bike rutscht ohne Lenkkontrolle einfach geradeaus weiter. In diesem Moment einfach die Lenkung loslassen und das Modell richtet sich selbstständig wieder auf. Hat man die Lenktechnik im Griff, kann die eigentliche Lenkwilligkeit über die Servoweg-Potis am Sender noch verbessert werden, um so gerade das etwas träge Umlenken in S-Schikanen zu verbessern.

Driving Trainer

Nach zwei Testwochenenden und etwas mehr als vierzig Akkuladungen kam nicht nur die Erkenntnis, dass kontrolliertes RC-Bike-Racen auch auf rutschigem Untergrund dank Gyrosystem möglich ist und gerade deswegen verdammt viel Spaß machen kann. Auch zeigte sich im Gegenzug auf griffigen permanenten Strecken die Kurvenwilligkeit – zu Gunsten der Einsteigerfreundlichkeit – etwas eingeschränkt. Dafür hatten die anwesenden RC-Car-Kollegen den Dreh sehr schnell raus, wenngleich es zu Anfang wegen der ungewohnten Kurvenfahrtechnik zu manchen Bordsteinkontakten kam. Dabei ist schlussendlich die hintere Schwinge einseitig angebrochen, was eine mittels Sekundenkleber bis heute haltbare Reparatur notwendig machte. Darüber hinaus brauchen die filigranen Speichen der Vorderradfelge bei einem harten Frontalcrash. Hier half schließlich nur noch ein Ersatzteil. Abgesehen von einem locker gegangenen Motorritzel und den üblichen Schrammen auf der Verkleidung überstand das Bike den Fahrtstest ansonsten problemlos.

Schicke Optik
Haltbare Fahrerfigur
2,4-Gigahertz-Technik
Stabilisierendes Kreiselsystem

Filigrane Vorderradfelge
Recht schwere Verkleidung

Vom Fahrverhalten her braucht sich das MRX5 nicht vor der Konkurrenz zu verstecken





Enge Kurven gelingen nur bei niedrigen Geschwindigkeiten

Regelmäßig wurde auch das Schwungradsystem kontrolliert, das mit dem zahmen Bürstenmotor nur minimale Verschleißerscheinungen aufwies. Nach unsanften Bodenkontakten oder auf griffigen Pisten schnappte mitunter der Vorderreifen von der Felge.

Man sollte ihn zumindest mit ein paar Klebepunkten auf der Felge sichern. Bei forscher Fahrweise passierte es mitunter, dass der Hinterreifen unter dem Bead-Lock-Ring hervorrutschte und erneut unter der Verschraubung des Rings fixiert werden muss. Eine dauerhafte Verklebung ist hier nicht möglich, da der Hinterreifen zu Wartungszwecken des Kreiselsystems demontierbar sein musste. Ebenfalls zur den Wartungsarbeiten zählen die regelmäßige Kontrolle und das Nachziehen der Vorder- und Hinterachsschrauben, die sich gerne lösen. Auch die Nachspannung der Antriebskette durch Verschieben des Motorantriebsblocks ist ab und zu erforderlich, wobei ein leichtes Durchhängen der Kette aus Gründen der Leichtgängigkeit beachtet werden sollte.

Mit dem MRX5 Street Bike in der RTR Ausstattung gestaltet sich der Einstieg ins RC-Bike-Geschehen spielerisch und schon nach wenigen Akkuladungen gelingen dank der innovativen Kreiselsysteme perfekte Kurvenschräglagen oder auch ansprechende Driftmanöver. Schritt für Schritt kann das Modell mittels optionaler Tuningteile dem eigenen Fahrkönnen angepasst werden oder man steigt gleich mit der ARTR-Brushlessausführung eine Stufe höher ein. Alternativ ist es auch denkbar, als Fortgeschrittener auf die reine Race-Version zu setzen und ohne Kreiselsystem in Kurven noch mehr Spaß zu haben. ■

FAZIT

Das MRX5 Street Bike von Graupner ist ein gelungenes Einsteiger-Onroad-Bike. Eine solide Verarbeitung und die sofortige Einsatzbereitschaft machen es zum perfekten Begleiter auf dem Weg in die RC-Bike-Szene.



Aufgrund der hohen Stabilisierung eignet sich das MRX5-Bike besonders für Einsteiger

IF SIZE MATTERS...!!

MINI-Z Buggy

KYOSHO
THE FASTEST RACE CONTROL MODEL

1/24th scale Radio Controlled
Electric Powered 4WD Racing Buggy
MB-010 with ASF2.4GHz System
readysset

€ 239.-
unverbindliche Preisempfehlung



- ★ Öldruckstoßdämpfer
- ★ Komplett kugelgelagerter Antriebsstrang
- ★ Mainboard mit innovativer 2.4GHz-Funktechnologie
- ★ Ausgefeilte Vorderachsgeometrie
- ★ Hochauflösendes Digital-Lenkservo
- ★ Staub geschützte Getriebebox und Servoeinheit
- ★ Wartungsfreie Slipperkupplung
- ★ Separate Regler- und Empfängereinheit
- ★ High-Grip-Offroadreifen
- ★ Extrem niedriger Schwerpunkt
- ★ CHASE MODE für Rennen mit Boost
- ★ Großer Lenkausschlag für engen Wendekreis
- ★ ICS-Interface für Anschluss an Laptop

NEU!



Art.-Nr.: 32281BW
BK#Mini-Z Buggy
OPTIMA blau/weiss



Art.-Nr.: 32282RG
BK#Mini-Z Buggy
LAZER ZX-5 FS rot/grau



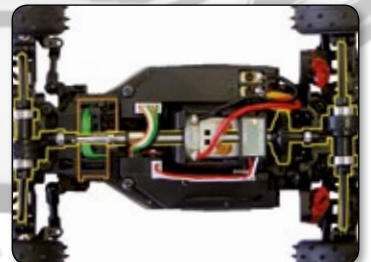
Große Federwege und eine spezielle Geometrie der Querlenkeraufhängung, angelehnt an den Inferno MP9, liefern eine bisher ungekannte Performance für Fahrzeuge dieser Größe auch abseits der Rennstrecke.



Robuste Kegeldifferentiale und die Erfahrung aus acht Weltmeistertiteln bei der Entwicklung des Antriebsstrangs, machen den Mini-Z-Buggy zum überlegenen Gegner in jedem Terrain.



Hochwertige Öldruckstoßdämpfer mit einstellbarer Federvorspannung sorgen für das passende Dämpfungsverhalten am Mini-Z-Buggy. Die High-Grip-Offroad-Reifen garantieren den schlupffreien Kontakt auf jedem Terrain.



Das ausgeklügelte Chassislayout und die geniale Gewichtsverteilung sorgen für ein überragendes Handling auf der Strecke und erleichtern die Wartungsarbeiten am Modell.

KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen
Helpdesk: 04191-932678 • helpdesk@kyosho.de • www.kyosho.de

Lieferung nur über den Fachhandel!!

Irrtum vorbehalten



follow us

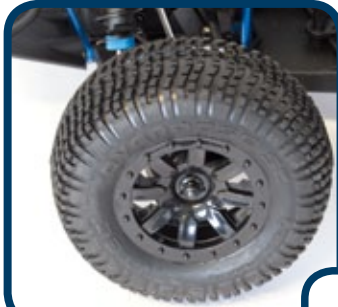




Die S10 Blast-Familie von LRP electronic hat Zuwachs bekommen. Bisher war die Zusammenstellung von Modellen für fast alle Bereiche immer komplett, doch seitdem es Short Course-Trucks gibt, musste nachgezogen werden. Mit dem S10 Blast SC stellt LRP nun erstmals ein solches Modell vor. Es folgt dem Trend, dass sich 1:10er-Modelle in dieser Klasse durchgesetzt haben und verfügt über einen 4WD-Antrieb. Ausgestattet mit einem Bürstenmotor und komplettem RTR-Equipment fügt sich auch der SC in das bekannte S10-Bild ein: Er richtet sich an Einsteiger, die ihr Modell technisch mitwachsen lassen wollen. Den ausführlichen Testbericht lest Ihr in einer der kommenden Ausgaben von **CARS & Details**.

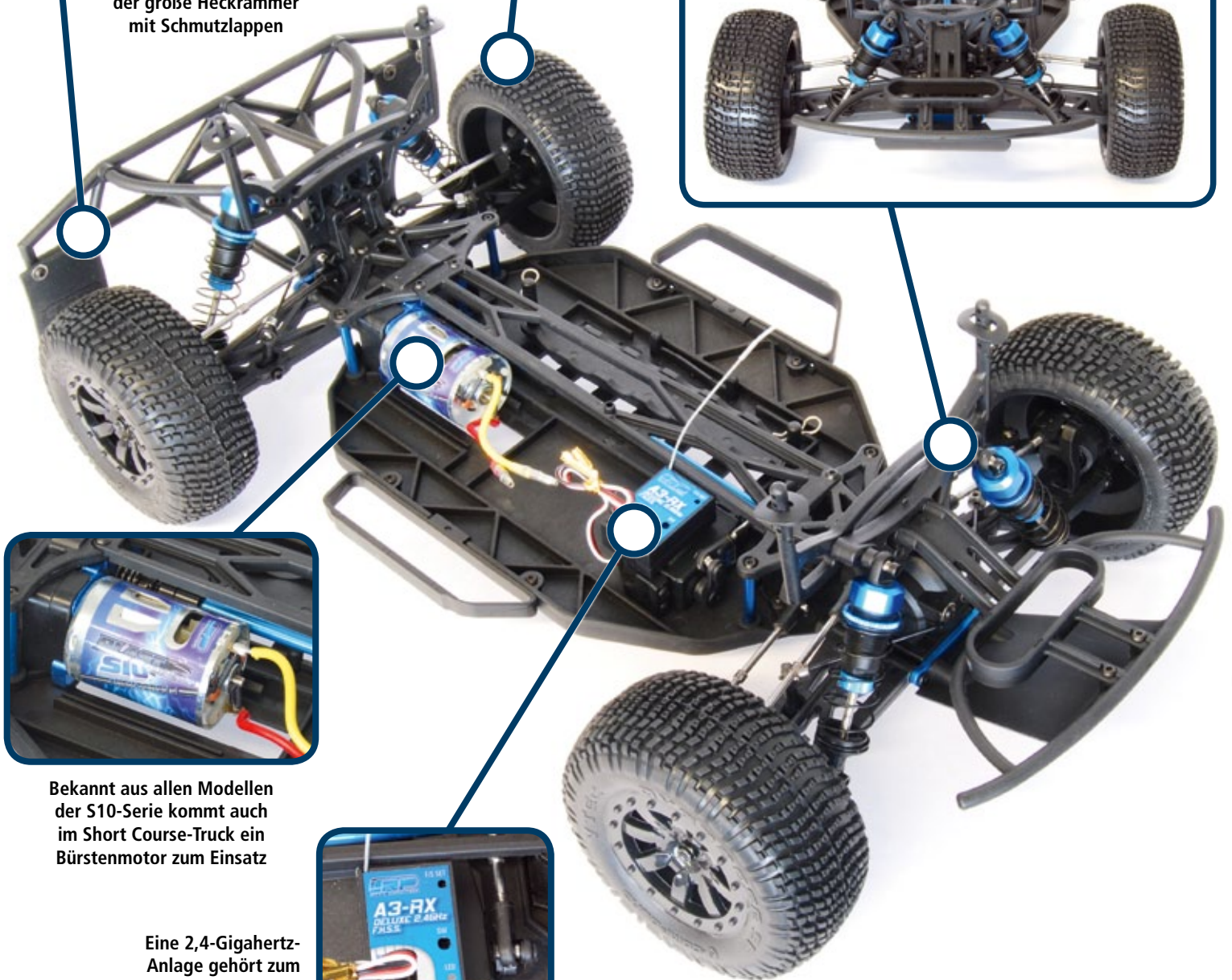


Typisch Short Course:
der große Heckrammer
mit Schmutzklappen



Für ordentlichen Vortrieb sorgen
die Overdose SC-Reifen von VTEC

Öldruckstoßdämpfer mit Rändelschrauben
und Rechts-links-Gewindestangen erlauben
vielfältige Fahrwerkssetups



Bekannt aus allen Modellen
der S10-Serie kommt auch
im Short Course-Truck ein
Bürstenmotor zum Einsatz



Eine 2,4-Gigahertz-
Anlage gehört zum
Lieferumfang. Der
Empfänger ist auf dem
Lenkservo platziert

Text und Fotos:
Jan Schnare

DOPPEL

FIRST LOOK

Text und Fotos:
Tobias Meints



Die Vorderachse des Twister basiert auf Doppelquerlenkern. Während unten Schwingen verbaut sind, handelt es sich bei den oberen Pendants um Kunststoffstreben, die beidseitig auf Kugelköpfen platziert sind



Das liegend verbaute Servo hinter der Vorderachse sorgt über eine simple Mechanik für die Umsetzung der Lenkbefehle



Ein Bürstenmotor in 540er-Baugröße, der klassentypisch mitsamt der Getriebeeinheit hinter der Hinterachse platziert ist, sorgt für Vortrieb

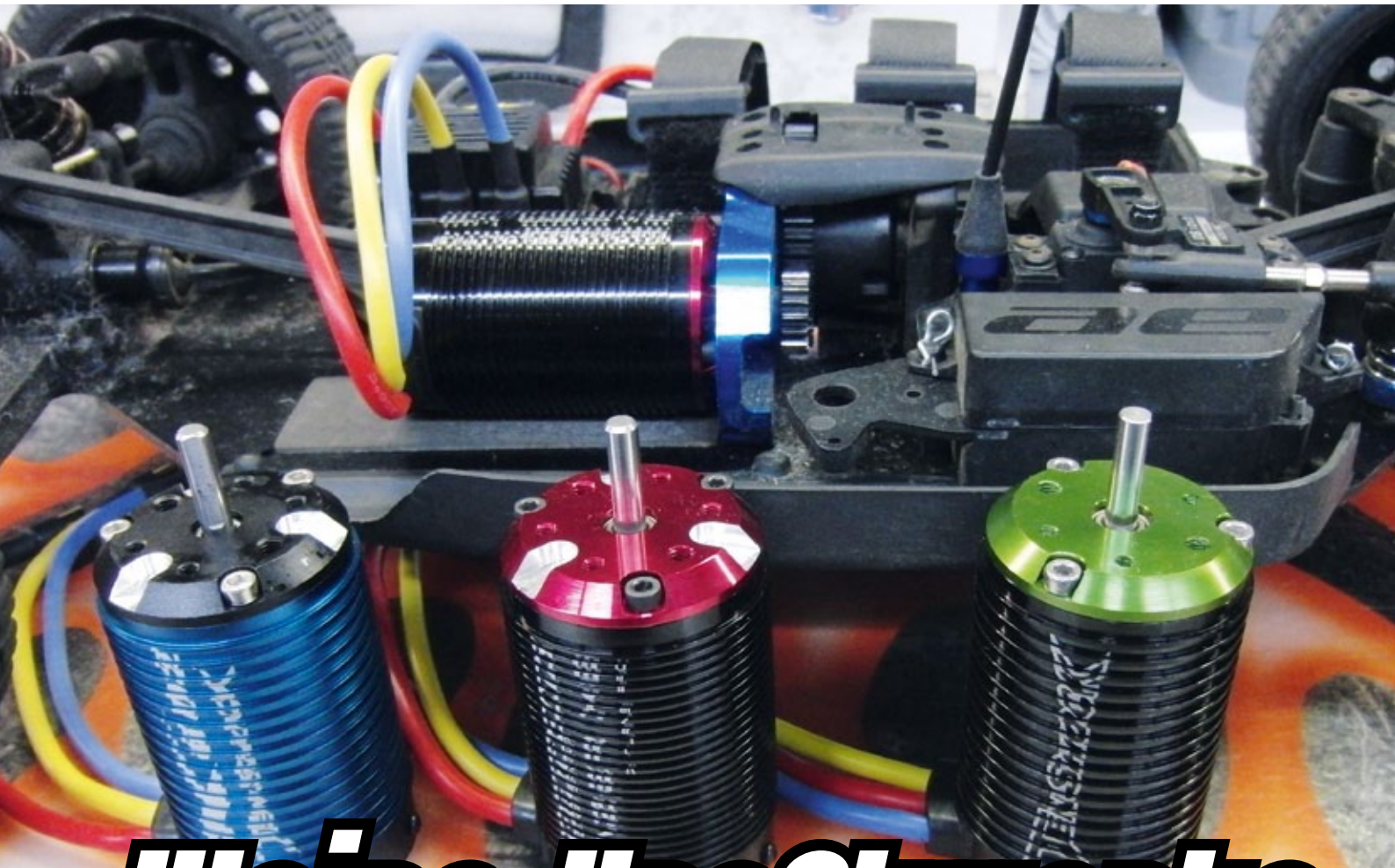


An der Vorderachse kommen VTEC Groove High-Grip-Reifen zum Einsatz. Diese sind bereits ab Werk mit den schwarzen Siebenspeichen-Felgen verklebt und verfügen über ein Rillenprofil

Ein großvolumiger Heckspoiler aus Kunststoff garantiert ordentlich Abtrieb auf der Hinterachse



„Wild like a twister“, so bewirbt LRP electronic seinen neuen Wirbelwind – den S10 Twister Buggy. Mit ihm präsentiert das Remshaldener Unternehmen seinen ersten eigenen 2WD-Buggy im Maßstab 1:10. Der Racer wird als RTR-Modell inklusive Funke und Fahrakku ausgeliefert. Typisch für die Modelle der S10-Reihe ist auch der Twister Buggy so konzipiert, dass er mit den Fähigkeiten des Fahrers wächst. Zu diesem Zweck gibt es im LRP-Tuningsortiment verschiedene Antriebscombos für alle Erfahrungsstufen. Ob der Twister tatsächlich etwas von einem Tropensturm hat, lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.



Kleine Kraftwerke ***Robitronic und Tenshock machen mobil***

Eines ist klar: Brushlesssysteme sind mittlerweile das Maß der Dinge, wenn es um den elektrischen Antrieb von RC-Modellen geht. Sie haben Leistung bis zum Abwinken und werden mit der sich immer weiter entwickelnden Technologie sparsamer, was den Stromverbrauch angeht. Die Firmen Tenshock und Robitronic haben jetzt ein paar neue Motoren im Programm, die hier einmal vorgestellt werden sollen. Mit von der Partie sind zwei Antriebe für die Allrad-Klasse des Maßstabs 1:10 und vier Pendants der 1:8er-Riege.

Text und Fotos:
Frank Jaksties

Der Startschuss in die Brushlesstechnologie fiel mit zweipoligen Rotoren. Das brachte schon ordentlich Leistung, wobei die dabei auftretenden Betriebstemperaturen bei nicht ganz optimalen Untersetzungen der Getriebe schon eher grenzwertig waren. Man kann die heutigen zwei-, vier- und sechspoligen Brushlessmotoren fast mit denen unserer Kraftfahrzeuge vergleichen. Je mehr Pole, desto mehr Leistung. Vom Drehmoment und der sich daraus ergebenden Langlebigkeit der Aggregate ganz zu schweigen.

Spezifisch

Ganz so geht es bei den beiden Tenshock-Motoren der SC401-Serie. Diese sind extra für Short Course-Trucks im Maßstab 1:10 mit Allradantrieb ausgelegt

und optimiert. Dank ihrer 540er-Baugröße passen sie in alle allradgetriebenen Short Course-Trucks. Sie unterscheiden sich allein durch ihre spezifische Drehzahl voneinander. Der SC401/8 hat mit 4.000 Umdrehungen pro Minute und Volt etwas weniger Drehzahl als sein Bruder SC401/7 mit 4.600 Umdrehungen pro Minute und Volt. Beide weisen einen Rotor mit vier Polen auf. Die Magnete sitzen verklebt in Schwalbenschwanzführungen, wodurch ein Lösen vom Kern unmöglich ist.

Vor und hinter den Magneten sitzt jeweils eine Aluminiumbuchse, die zum Wuchten des Rotors kleine Bohrungen aufweist. Die Welle, auf der die Magnete sitzen, hat stattliche 5 Millimeter Durchmesser. Für



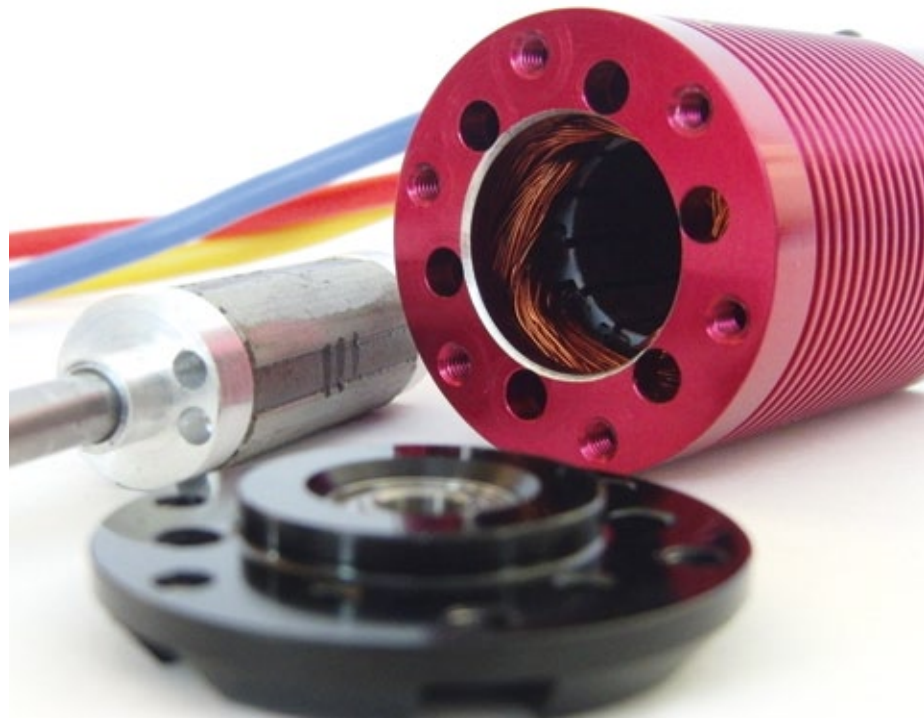
Unverkennbar: Typ, Umdrehungen pro Volt und Einsatzbereich sind klar auf dem Backplate zu erkennen. Die drei dicken Stromkabel sind geschützt in einer Führung aus Kunststoff untergebracht

einen 1:10er-Short Course-Truck ist das schon ganz ordentlich. Da die SC401-Serie von Tenshock für 4WD-Trucks gedacht ist, kommt auch keine Frage der zu verwendenden Motorritzel auf. Der Markt gibt ausreichend Auswahl an 32DP- und Modul 1-Ritzeln her.

In Anbetracht der Drehzahl von 4.600 Umdrehungen pro Minute und Volt des SC401/7, kam die Idee auf, ihn in einem 2WD-Short Course-Trucks einzusetzen. Da diese Trucks, respektive derer Getriebe, eigentlich nur Hauptzahnräder mit einer Verzahnung von 48DP aufweisen, muss man schon etwas länger nach geeigneten Ritzeln suchen. Die beiden SC401-Motoren



Der SC401 passt hervorragend in unseren Testwagen SC10 4x4. Die Leistung wird von einem Mamba Max Pro Regler verwaltet



Der Tenshock SC401 hat vier Pole an seinem gewuchteten Rotor. Das Gehäuse ist super stabil und lässt sich spielend leicht öffnen

kamen im SC10 4x4 von Thunder Tiger mit einer Standardübersetzung und dem 32DP-Hauptzahnrad zum Einsatz. Die Stromversorgung übernahm ein 5.000er-LiPo-Akku mit 7,4 Volt. Geregelt wurde der Strom von einem Mamba Max Pro-Regler, der ohne viel Einstellarbeiten die Motoren versorgt.

Mach Männchen

Als Erstes war der Motor mit 4.000 Umdrehungen pro Minute und Volt an der Reihe. Auf der Teppichstrecke entwickelten die Reifen so großen Grip, dass der SC10 beim Herausbeschleunigen aus den Kurven das eine oder andere Mal auf die Hinterbeine ging. Das ist im Rennbetrieb so natürlich nicht gewollt, also ist es empfehlenswert, den Slipper ein klein wenig zu lösen, um maximale Traktion zu gewährleisten. Für die winklige und kurvenreiche Indoorstrecke war der Motor schon fast überdimensioniert. Einen Zahn weniger am Ritzel könnte hier Abhilfe schaffen. Die Betriebstemperatur von 55 Grad Celsius zeigt an: hier ist alles im grünen Bereich.

Für den Test mit dem größeren Motor, der 4.600 Umdrehungen pro Minute und Volt leistet, sollte es dann auf eine wesentlich größere Außenstrecke gehen. Da die wenigsten Outdoor-Strecken mit

TENSHOCK TS SC-401 L

■ Vierpoliger Motor ■ Gehäuselänge: 63 mm ■ Durchmesser: 36 mm
 ■ Wellendurchmesser: 5 mm ■ Gewicht: 230 g ■ Maximale Leistung: 1.350 W ■ Drehzahl: 5.200, 4.600, 4.000 oder 3.500 KV ■ Preis: je 59,- Euro

TENSHOCK TS X-801

■ Sechspoliger Motor ■ Gehäuselänge: 69 mm ■ Durchmesser: 42 mm
 ■ Wellendurchmesser: 5 mm ■ Gewicht: 290 g ■ Maximale Leistung: 2.200 W ■ Drehzahl: 2.500, 2.150 oder 1.900 KV ■ Preis: je 99,- Euro

TENSHOCK TS X-802

■ Sechspoliger Motor ■ Gehäuselänge: 69 mm ■ Durchmesser: 42 mm
 ■ Wellendurchmesser: 5 mm ■ Gewicht: 373 g ■ Maximale Leistung: 3.000 W ■ Drehzahl: 2.400 oder 2.100 KV ■ Preis: je 129,- Euro



Der Tenshock-Rotor ist im Trägermaterial mit einer Wuchtbohrung versehen

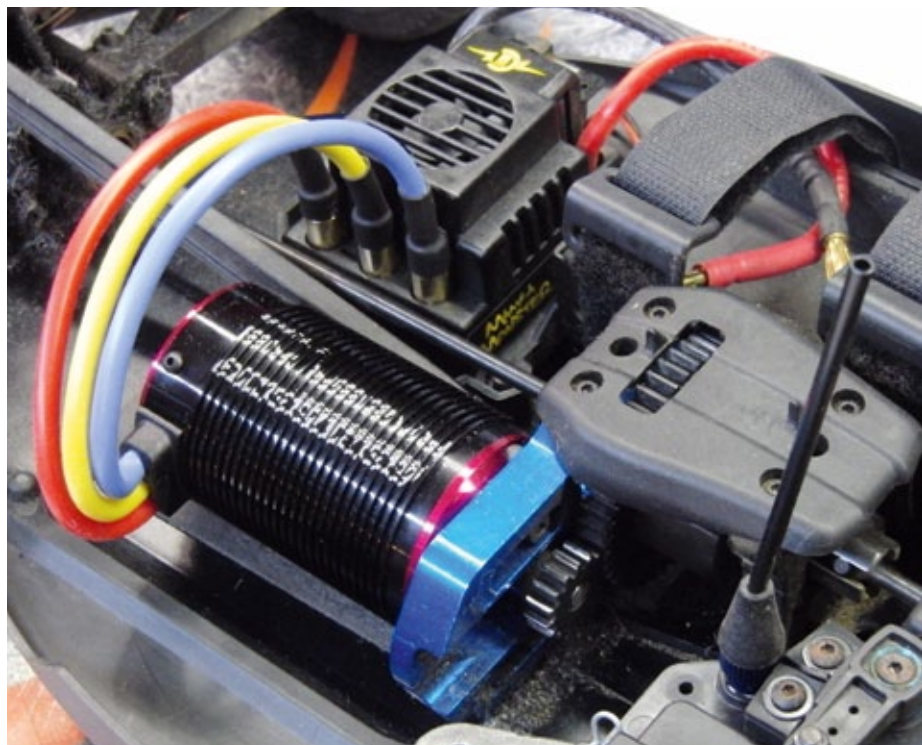


Der Robitronic-Rotor hingegen hat diese Bohrungen in den Alubuchsen vor und hinter den Magneten

Teppich ausgestattet sind, stießen die Räder schon an ihre Grenzen, um den Vortrieb vom SC401 auf die Strecke zu bringen. Subjektiv kam das Gefühl auf, dass der Motor nicht nur mehr Drehzahl, sondern auch wesentlich mehr Drehmoment hatte. Brach die Traktion einmal ab, mutierten die Reifen zu flachen Tellern und man musste seinen Gasfinger erst einmal wieder zähmen. Im Anschluss an den Test förderte der Datenlogger eine Leistung von 860 Watt und einen Strom um die 120 Ampere als Maximalwerte zu Tage. Die Fahrzeit betrug dabei rund zwölf Minuten.

Zwillingspaar

Es hat fast den Anschein, dass Robitronic mit Tenshock gemeinsame Sache machen, wenn man sich die vorgestellten Motoren ansieht. Der Tenshock X-801 gleicht dem Robitronic RD2240-7T Razor X8 auf den ersten Blick wie ein Ei dem anderen – abgesehen von der Farbe. Genau so sieht es beim TS X-802 und dem RD2240P-7T aus. Layout, Aufbau und Material sind fast identisch. Allerdings gibt es doch ein paar kleine Unterschiede zwischen diesen vier Motoren. Neben der Farbgebung weisen die Gehäuse unterschiedliche Kühlrippen auf. Im Inneren wird, nach dem recht einfach zu handhabenden Zerlegen der Motoren, Weiteres sichtbar.



Ein Castle Creations Mamba Monster Regler versorgt den Robitronic RD2240-7T Razor X8 mit Strom

Die Rotoren sind bei den Tenshock-Motoren am Trägermaterial der Magnetaufnahmen mit kleinen Bohrungen zum Feinwuchten der Hochleistungsrotoren versehen. Die Robitronic-Aggregate haben jeweils vor und hinter den Magneten Aluminiumscheiben, die ihrerseits Bohrungen zum Wuchten aufweisen. Bei einem Vergleichstest auf der Waage ließen sich hier keine Gewichtsvorteile bei den Tenshock-Rotoren feststellen. Alle Rotoren haben sechs Magnete, was sie logischer Weise zu Sechspolern macht. Auch hier gilt die Regel: je mehr Pole, desto kraftvoller und wirtschaftlicher der Antrieb.

Die Statorn der Motoren sind hingegen gleich. Hier haben der TS X-801 und der Robitronic Razor X8 je neun Slots. Den Vogel schießen dagegen der TS X-802 und der RD2240P-T7 von Robitronic ab. Ihre Armaturen haben unglaubliche 18 Slots für noch mehr Effizienz und Kraft. Angegeben sind diese Motoren mit 3.500 Watt Leistung. Mit der richtigen Stromquelle von bis zu 21 Volt Nennspannung sollte dies kein Problem darstellen. Die Tests haben ergeben, dass im Team Associated SC8e mit einer Spannung von 14,8 Volt die Leistung immer noch bei 1.600 Watt lag. Der gemessene Strom wurde mit maximal 115 Ampere bei einer ungefähren Fahrzeit von 18 Minuten dokumentiert.

ROBITRONIC RD2240-7T RAZER

■ Sechspoliger Motor ■ Gehäuselänge: 68,5 mm ■ Durchmesser: 42 mm
 ■ Wellendurchmesser: 5 mm ■ Gewicht: 375 g ■ Maximale Leistung:
 2.200 W ■ Drehzahl: 2.150 KV ■ Preis: 96,- Euro

ROBITRONIC RD2240P-7T RAZER

■ Sechspoliger Motor ■ Gehäuselänge: 68,5 mm ■ Durchmesser: 42 mm
 ■ Wellendurchmesser: 5 mm ■ Gewicht: 380 g ■ Maximale Leistung:
 3.500 W ■ Drehzahl: 2.100 KV ■ Preis: 114,- Euro

Mini-Abo Maxi-Vorteil

cars & Details
 Test und Technik für den RC-Car-Sport
PREISE IM WERT VON MEHR ALS 28.000,- € GEWINNEN!
 Zum Siegen bestimmt **XRAY R**
KF-01 von Kyosho SPASS-FORMEL
3 für 1
 3 Hefte frei Haus - nur 1 Heft bezahlen!
 Abo jederzeit kündbar

Deine Schnupper-Abo-Vorteile

- ▶ 10,- Euro sparen
- ▶ Keine Ausgabe verpassen
- ▶ Versand direkt aus der Druckerei
- ▶ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ▶ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

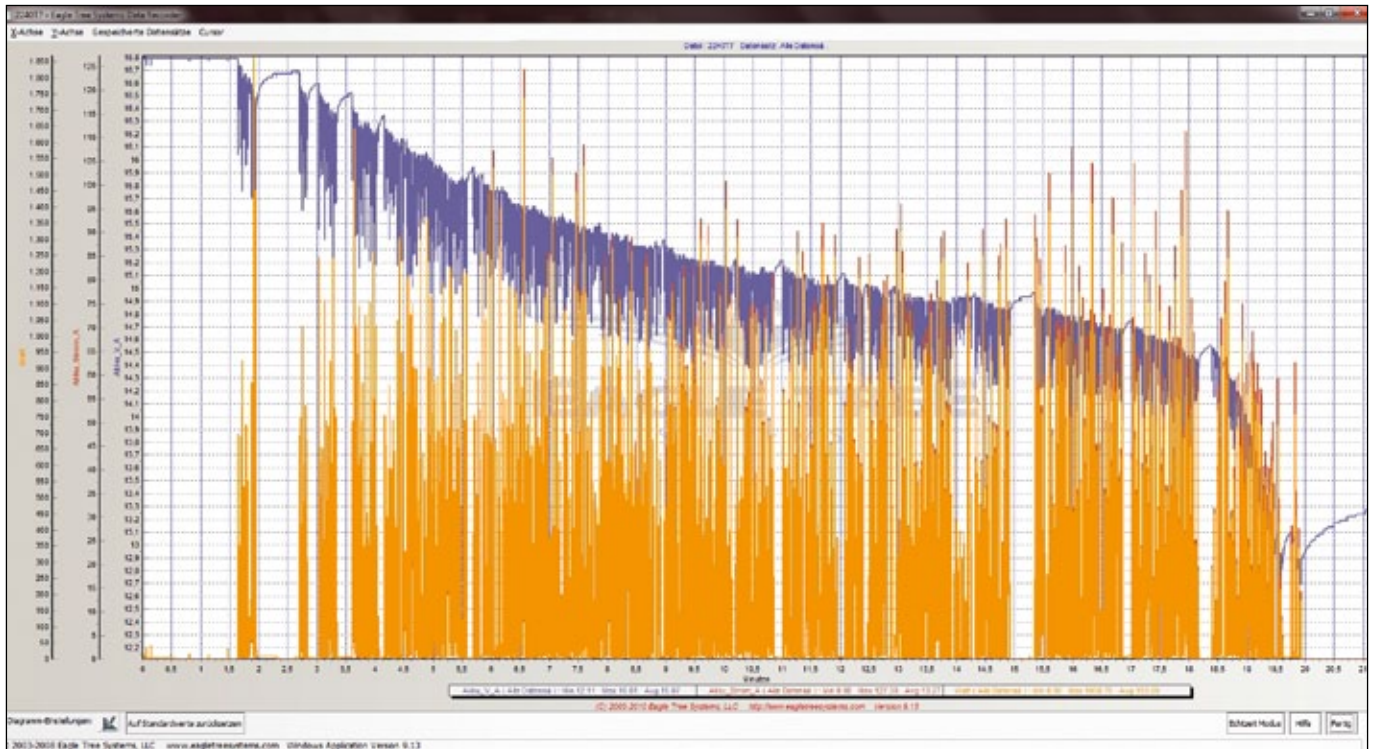
Jetzt bestellen! Im Internet unter www.cars-and-details.de oder telefonisch unter 040/42 91 77-110



Jetzt auch als **eMagazin** und **Printabo+** erhältlich.

Mehr Informationen unter www.cars-and-details.de/emag





Die Datenaufzeichnung erfolgte mit dem Eagle-Tree-System. Dabei ergaben sich Spitzenströme von über 120 Ampere. Hier der TS X-801 von Tenshock an einem 4s-LiPo mit 5.000 Milliamperestunden Kapazität

Das 18-Slot-Design der großen Motoren zählt sich in guter Fahrbarkeit, Effizienz und hohem Wirkungsgrad aus. Mit den Motoren sind bis zu 3.500 Watt realisierbar

Seelenverwandt

Bei beiden Herstellern gab es kaum Unterschiede, was die Daten angeht. Die nächst kleineren Varianten – der TS X-801 und der Razor X8 – wurden im gleichen Fahrzeug auf ihre Power getestet. Jeweils mit demselben Akku bestückt, wurden 20 Minuten auf der Rennstrecke abgespult, was auch die maximale Fahrzeit beider Motoren mit einem 5.000-Milliamperestunden-4s-LiPo darstellt. Die Ergebnisse konnten sich ebenfalls sehen lassen, denn beide Motoren zeigten auf dem Eagle Tree-Datenlogger eine Leistung von bis zu 1.700 Watt an. Der Strom, der dabei vom Motor gefordert wurde, war mit Spitzen um die 125 Ampere noch vertretbar.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die SC401-Serie von Tenshock bestens für 1:10er-Short Course-Trucks mit Allradantrieb geeignet ist. Man muss lediglich etwas mit der Übersetzung herumspielen, um den besten Wirkungsgrad heraus zu finden. Als Regler empfiehlt sich hier ein Mamba Max Pro oder vergleichbares. Die beiden Serien der RD2240 Razor X8-Motoren von Robitronic und die X-801 Tenshock-Varianten können im 1:8er-Buggy hervorragend für Rennen gewählt werden. Die leistungsstärkeren Motoren RD2240P und X-802 hingegen entwickeln ausreichend Schub, um auch schwerere Gefährte wie zum Beispiel Truggys und Short Course-Trucks im Maßstab 1:8 entsprechend zu beschleunigen. Hierbei sei allerdings zu erwähnen, dass aufgrund der höheren Leistung und des Gewichts der Fahrzeuge ein leicht erhöhter Stromverbrauch in Kauf genommen werden muss. Der Regler für diese großen Motoren sollte auf Dauer mindestens 150 Ampere verkraften, damit ein reibungsloser Betrieb gewährleistet werden kann. ■



Auch die Robitronic-Motoren geben bereitwillig Auskunft über ihre inneren Werte

TRAXXAS

KEN BLOCK
GYMKHANA FIESTA

29 7309

EUR 329,90*



Zur Zeit ist Ken Block unzweifelhaft einer der spektakulärsten Fahrer. Ob im sportlichen Rally-Einsatz, bei schier unglaublichen Sprüngen oder bei Drifts im Gymkhanastyle, nur noch cool! Jetzt gibt es von TRAXXAS den Fiesta von Ken Block lizenziert mit allen Logos und natürlich TRAXXAS-like so motorisiert, daß man einfach versuchen muß, die YouTube-Stunts nachzufahren und die Reifen qualmen zu lassen. Just try it!

- Lizenzierte Ford Fiesta Karosserie
- Permanenter Allradantrieb
- 45 km/h mit beigefügtem Akku
- 80 km/h mit zusätzlichem Akku
- Velineon® 380 Brushless-Motor
- VXL 3s Regler (LiPo-fähig)
- Wasserfeste Elektronik
- Lizenzierte VOLK TE37 Felgen
- Slicks mit Gymkhana-Gummimischung
- 2.4GHz RC-System mit Traxxas Link
- Inkl. Traxxas Power Cell-Akku und Ladegerät

Technische Daten:

Länge	356 mm
Gewicht	964 g
Radstand	206 mm
Regler	VXL-3m
Motor	V 380 BL
Antrieb	4WD (Welle)
RC-System	2.4GHz mit TRX-Link™



* unverbindliche Preisempfehlung

TRAXXAS

The Fastest Name in Radio Control

www.traxxas.de

Im Vertrieb von: MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • D-75015 Bretten

MULTIPLEX

www.multiplex-rc.de

HITEC

www.hitecrc.de

RC System

www.rcsystem-multiplex.de

**KEINE
VERSANDKOSTEN**
ab einem Bestellwert
von 25,- Euro



Oldtimer Simulator

Erwirb mit Deinem Startkapital Dein erstes Auto und rüste es durch die gewonnenen Preisgelder auf. Kaufe neue Motoren, Bremsen, Reifen oder verbessere Deine Karosserie. Mit dieser Simulation ist fast alles möglich.

Artikel-Nr. 12620
€ 14,99

Offroad Rally Simulator 2010

Hier steuerst Du die stärksten und beeindruckendsten Geländewagen. Zeige, wie sich Dein Offroader in den schwersten Prüfungen verhält, wenn die Strecken nahezu unpassierbar sind.

Artikel-Nr. 12621
€ 14,99



RC-Cars richtig tunen, einstellen und warten (DVD)

An einem ferngesteuerten Automodell gibt es immer etwas zu verbessern und gelegentlich auch zu reparieren. Auf dieser DVD siehst Du alles, was einen erfolgreichen Einsatz des Modells im Maßstab 1:6 gewährleistet. Du siehst, wie Du Deinen RC-Buggy durch verschiedene Tuningmaßnahmen verbessern kannst und aus ihm einen richtig tollen „Flitzer“ machst.

Artikel-Nr. 12644
€ 24,95



RC-Cars richtig tunen, einstellen und warten

Dieses Buch vermittelt anschaulich, wie Du Dein RC-Car tunen und somit verbessern kannst. Daneben wird auch dem korrekten Einstellen und Abstimmen breiter Raum eingeräumt. Wertvolle Tipps und Hintergründe vermitteln das nötige Basiswissen, um auch RC-Neulingen die Grundlage bereitzustellen, dass sie von Beginn an Spaß an ihrem neuen Hobby haben.

Artikel-Nr. 12643
€ 19,95



RC-Short-Course-Action Ausgabe 2011

- ▶ Große Reifen-Übersicht
- ▶ Vorstellung der beliebtesten und neuesten Modelle
- ▶ Ausführlicher Test des HPI Baja 5SC im Maßstab 1:5
- ▶ Antriebssets im großen Vergleichstest
- ▶ Team Associated SC8e von Thunder Tiger
- ▶ Ausführlicher Test des neuen Losi Ten SCTE von Horizon Hobby

Artikel-Nr. 12640
€ 12,00



RC-Monster-Action Ausgabe 2012

- ▶ Großer Test des Hurricane von Robitronic
- ▶ Maverick Blackout MT von LRP electronic
- ▶ Savage X4.6 von HPI
- ▶ Vergleich: Zwei Big-Block-Motoren von Losi

Artikel-Nr. 12767
€ 12,00



Werner Frings

Modellmotoren praxisnah

„Modellmotoren praxisnah“ vermittelt Grundlagen sowie praktisches Wissen zu allen Aspekten rund um Modell-Verbrennungsmotoren. Es schafft umfangreiches technisches Verständnis und schärft den Blick für Ursache und Wirkung der verschiedensten Einflussfaktoren.

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80



Ludwig Retzbach

Akkus und Ladetechniken

Unser Alltag ist ohne die Energie aus Akkus nicht mehr vorstellbar. Ihre Bedeutung wächst rasant. Schon heute bewegen sich Zweiräder und Autos abgasfrei mit Energie aus Batterien. Doch wer kennt die Möglichkeiten und Grenzen dieser zeitgemäßen Energiespeicher? Das Buch gibt Antworten auf diese und andere Fragen.

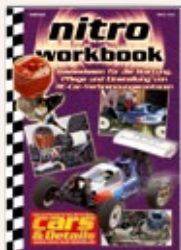
Artikel-Nr. 11373
€ 29,95



Matthew B. Crawford
**Ich schraube,
also bin ich**

Die beschriebene Ethik des Instandsetzens will ermutigen, die handwerkliche Beschäftigung mit materiellen Dingen als sinnvoll und erfüllend anzusehen. Der Autor regt mit seinem Buch zum Nachdenken über sich selbst und das eigene Hobby an. Und er gibt dem scheinbar Nebensächlichen einen tiefen, äußerst bemerkenswerten Sinn.

Artikel-Nr. 11553
€ 16,95



Nitro Workbook

Das Nitro-Workbook ist das ideale Nachschlagewerk für Boxengasse und Hobbywerkstatt. Es hilft unter anderem bei der Wahl des passenden Motors, der richtigen Spritsorte und beim optimieren der Vergasereinstellung.

68 Seiten, A5-Format
Artikel-Nr. 11586
€ 8,50

Tuning Workbook

In diesem Workbook erfährst Du alles über die vielfältigen Möglichkeiten, die das Tunen von RC-Cars bietet. Von Maßnahmen zur Steigerung der Performance bis zu Tipps und Beispielen aus der Praxis.

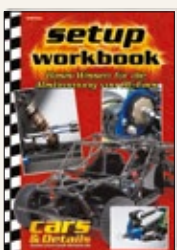
68 Seiten, A5-Format
Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Setup Workbook

Ein detailliertes Nachschlagewerk für die Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars. Mit Insider-Wissen für On- und Offroader, Hilfestellung für die Abstimmung aller Komponenten sowie Tipps und Beispielen aus der Praxis.

68 Seiten, A5-Format
Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



Herzstück

Anschaulich und praxisnah verdeutlicht RC-Car-Experte Bertram Kessler alle wissenswerten Grundlagen rund um das Thema RC-Car-Verbrennungsmotoren.

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90

Deinen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 58.

Bestell-Fax: 040/42 91 77-199

E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

Bitte beachte, dass Versandkosten nach Gewicht berechnet werden. Diese betragen maximal 5,- Euro innerhalb Deutschlands. Auslandspreise gerne auf Anfrage.

alles-rund-ums-hobby.de
www.alles-rund-ums-hobby.de

Über 30 000 Modellbauartikel erwarten Dich!



Dein Vorteilscode
V57340



GUTSCHEIN
€ 10,00*
Gleich einlösen!

*Gültig für Deinen Einkauf auf www.SMDV.de.
Mindestkaufbetrag ist €75,00 pro Person und Bestellung.
Nicht mit weiteren Rabattaktionen kombinierbar.
Keine Bar-Auszahlung.
Der Gutscheincode kann nur einmal eingelöst werden.

CARS & Details SHOP BESTELLKARTE

- Ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 5,00. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtungen.
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.

Artikel-Nr.	Menge	Titel	Einzelpreis	Gesamtpreis
			€	
			€	
			€	
			€	

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Bestell-Service: Telefon: 040/42 91 77-100, Telefax: 040/42 91 77-199
E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

Mehr attraktive Angebote online: www.alles-rund-ums-hobby.de
Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

CD1201



Die Suche hat ein Ende. Täglich nach hohen Maßstäben aktualisiert und von kompetenten Redakteuren ausgebaut, findest Du bei www.alles-rund-ums-hobby.de Literatur und Produkte rund um Deine Freizeit-Themen.

Problemlos bestellen

Einfach die gewünschten Produkte in den ausgeschnittenen oder kopierten Coupon eintragen und abschicken an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51
22085 Hamburg

Telefon: 040/42 91 77-100
Telefax: 040/42 91 77-199
E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

CARS & Details LESERBRIEFKARTE

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Kontakt zur Redaktion:
Telefon: 040/42 91 77-300, Telefax: 040/42 91 77-399, E-Mail: redaktion@cars-and-details.de, CARS & Details im Internet: www.cars-and-details.de
Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

CD1201

Deine Meinung ist uns wichtig.

Was fällt Dir zu CARS & Details ein? Gefällt Dir Themenauswahl, Inhalt und Aufmachung?

Von RC-Car-Fahrern für RC-Car-Fahrer – so funktioniert www.cars-and-details.de, die Website zum Magazin. Hier erhältst Du die Möglichkeit, aktuelle Beiträge zu kommentieren und so Deine Meinung mitzuteilen.

Einfach nebenstehenden Coupon ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Redaktion CARS & Details
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51
22085 Hamburg

Telefon: 040/42 91 77-300
Telefax: 040/42 91 77-399
E-Mail: redaktion@cars-and-details.de

CARS & Details ABO BESTELLKARTE

- Ich will CARS & Details bequem im Abonnement für ein Jahr beziehen. Die Lieferung beginnt mit der nächsten Ausgabe. Der Bezugspreis beträgt jährlich € 54,00* (statt € 60,00 bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein Jahr. Ich kann aber jederzeit kündigen und erhalte das Geld für bereits gezahlte Ausgaben zurück.

- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.

- Es handelt sich um ein Geschenk-Abo. (mit Urkunde)
Das Abonnement läuft ein Jahr und endet automatisch nach Erhalt der 12. Ausgabe. Die Lieferadresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

*Abo-Preis Ausland: € 63,00
Abo-Service: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

CD1201

CARS & Details Deine Abo-Vorteile

- ✓ 0,50 Euro pro Ausgabe sparen
- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

Deine Bestellkarte

Einfach ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Leserservice CARS & Details
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

INFERNO NEO

RACE SPEC

NEU!

- ★ Stabilisatoren an Vorder- & Hinterachse
- ★ Komplett kugelgelagerter Allradantrieb
- ★ KE-25 Hochleistungsmotor m. Resonanzrohr
- ★ KT-201 2.4GHz Synchro-Fernsteuersystem
- ★ Spurstangen mit R/L-Gewindestangen
- ★ Neue Abstützstreben für Getriebekästen
- ★ HighGrip-OffRoad-Reifen
- ★ BigBore Öldruckstoßdämpfer
- ★ Aerodynamisch optimierte Lexankarosse, lackiert und ausgeschnitten

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

€ 429.-
Best.-Nr. 31682

CHAMPION INSIDE...!

You Tube

Erlebe den Inferno Neo in Action!
www.youtube.de/kyoshostream

KT-201 2.4GHz Fernsteuerung

- LCD-Display
- 10-Modellspeicher
- Digitale Trimmung
- Dual Rate Funktion

NEU!



NEU! Smartphone
QR Code Link
direkt zum Produkt!

follow us



readyset®

TECHNISCHE DATEN

Länge: 496 mm; Breite: 307 mm; Höhe: 189 mm; Spur (v): 258 mm;
Spur (h): 261 mm; Radstand: 325,5 mm; Reifen (v/h): Ø116 x 44 mm;
Gewicht: 3.400 g; Motor: KE-25; Getriebeübersetzung: 11,7:1

KYOSHO Deutschland GmbH
Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen
Helpdesk: +49-4191-932678 • helpdesk@kyosho.de • www.kyosho.de
Lieferung nur über den Fachhandel! • Irrtum vorbehalten!



Teufelchen

Der Wolf im Wolfspelz



Video im Netz
www.cars-and-details.de/videos



Deuce N – was für ein komischer Name. Wie spricht man den überhaupt aus? Deudsche? Deus? Nein, djus ist die korrekte Aussprache, denn das Wort kommt aus dem Englischen und hat mehrere Bedeutungen. Wären wir nicht im RC-Car-Sport sondern beim Tennis, würde das Modell „der Einstand“ heißen – oder im Würfelspiel: „die Zwei“. Alles Humbug, der Deuce N ist kein Kinderspielzeug, so ist die dritte und letzte Möglichkeit wohl die richtige: der Teufel.

Bei Ansmann Racing möchte man mit dem Deuce N eine günstige Basis für Renneinsteiger schaffen, die – einmal Blut geleckt – ihr Auto weiter aufrüsten können. Denn der Deuce ist mit dem Wettbewerbs-Car X8 aus dem gleichen Hause voll kompatibel. So lassen sich, wenn nötig, die Tuningteile direkt aus der Ersatzteilliste des X8 entnehmen. Denn der Deuce präsentiert sich auf den ersten Blick sehr robust. Wir werden sehen.

Eingelaufen

Ein paar Tropfen Sprit im Vergaser verkürzen den Anlassvorgang ungemein. Doch sollte man unbedingt den Luftfilter vor dem ersten Lauf wieder aufstecken, denn, – auch wenn man aufgrund des Einlaufvorgangs des Motors noch nicht fahren will – sicher ist sicher. Das war bis hierhin die einzige Modifikation am Antrieb des 1:8er-Buggys. So wurde die Glühkerzenheizung aufgesteckt und der Seilzugstarter betätigt. Nach vier Zügen meldete der bereits eingebaute 3,5-Kubikzentimeter-Motor Bereitschaft und tuckerte sonor vor sich hin. Gut, das Resonanzrohr ist nicht das leiseste, doch der Lauf des Motors war bereits im Standgas stabil – und fett.

So leerte sich die erste Tankfüllung des Deuce N im aufgebockten Zustand. Bereits bei der zweiten Tankfüllung durften die Räder auf den Schotter. Auch das erneute Anlassen ohne zusätzliches Spritansaugen gelang nach ein paar lockeren Zügen am Seilzug und der Motor nahm direkt Gas an. Allerdings nur bis zu einer gewissen Drehzahl, denn eine vom Werk aus vorgenommene, fette Vergasereinstellung verhinderte übermäßiges Gasgeben. Das ist auch gut so, denn dann überlastet man den Motor während der so wichtigen Einlaufphase nicht. Bis hierhin machte man bei Ansmann Racing demnach alles richtig und die Werkseinstellungen passten ohne Nachjustieren.

Doch wir möchten ja nicht nur langsame Achten in den Kies zaubern. Eine halbe Umdrehung der Hauptnadel des Vergasers nach rechts verhilft dem AR-21-Verbrennungsmotor zu einem ungeahnten

Leistungsschub. Man merkt, der Buggy schiebt nun zwar schon mächtig an, doch in der Endgeschwindigkeit macht sich eine noch fette Vergasereinstellung bemerkbar. Und zwar so, als würde der Motor in einen nicht vorhandenen Drehzahlbegrenzer laufen. Auch dies ist gewollt und verhindert in den ersten Läufen eine Überbelastung des Motors. Denn dieser befindet sich noch etwa zehn Tankfüllungen in seiner Einlaufphase und sollte daher noch geschont werden.

Über Stock und Stein

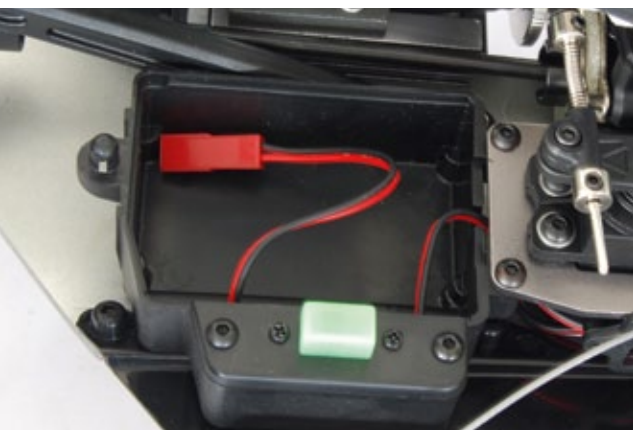
Doch schon jetzt offenbart der Deuce N seine Vorzüge. Das Fahrwerk schluckt alle Unebenheiten vorbildlich weg und bei kurzen Gasstößen bricht er Nicht aus. Der Motor nimmt willig Gas an und sorgt für amtliche Beschleunigung. Um diesen Vortrieb im Zaum zu halten, besitzt der Deuce N eine Zweischeiben-Bremsanlage, die vor und hinter dem Mitteldiff eingreift. Die Bremsleistung ist soweit in Ordnung, jedoch könnte das Servo etwas stärker zupacken. Trotzdem lässt sich die Bremsleistung zwischen der Vorder- und Hinterachse bequem durch Verlängern oder Verkürzen der Gestänge einstellen.

Auf der robusten Grundplatte aus Aluminium sind insgesamt drei Differenziale in ihren Halterungen angebracht. Am mittleren sitzt der AR-21-Motor, der bereits fix und fertig ans Tanksystem und an das Gasservo angeschlossen ist, und treibt über ein Stahlzahnrad das Mitteldiff an. Die Ausgleichsgetriebe selbst sind in Vierspider-Ausführung gestaltet und sollten daher jeder Belastung widerstehen können. Knochenwellen geben die Motorkraft nach vorn und hinten an die jeweiligen Differenziale weiter. In den Getriebegehäusen der Vorder- und Hinterachse treiben kleine Kegelräder in Spiralverzahnung die Diffs an –

Text und Fotos:
Stefan Strobel



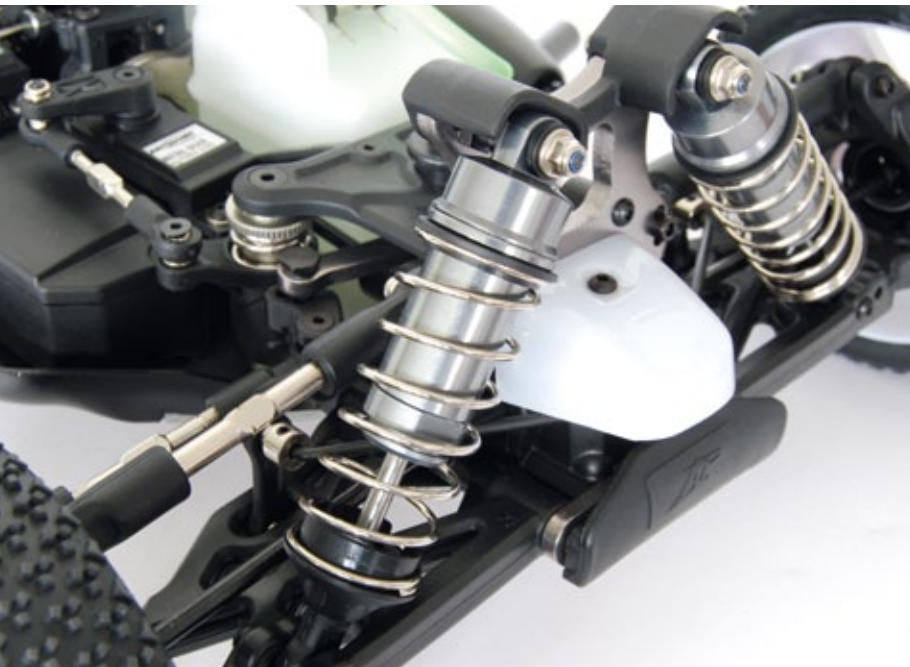
Die 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung W5 von Ansmann Racing bietet alle nötigen Funktionen



Ins Akkufach passen alle Standardakkus. Der Schalter ist bereits verbaut



Der AR-21RS mit 3,5 Kubikzentimeter Hubraum bietet ordentliche Leistung



Die Big-Bore-Dämpfer schlucken auch die härtesten Stöße



Der Motor freut sich über eine heiße, normale Kerze, die noch zusätzlich benötigt wird

auch hier sind die Zahnräder natürlich aus Stahl. Von hier geht es mit Knochenwellen schlussendlich an die Räder. Zumindest an der Hinterachse, denn vorne ist jeweils ein CVD-Gelenk zu finden.

Die Radaufhängung beim Deuce N präsentiert sich solide und klassisch. Der untere Querlenker ist breit ausgeführt, was für eine verwindungsarme Aufhängung sorgt. Die jeweils vorne an den Getriebehäusen befestigten Schwingenstifthalter bestehen aus stabilem Aluminium, die hinteren aus Kunststoff. Radeinstellungen sind an dieser Stelle beim Deuce Nicht geplant. Möchte man den Vorlauf oder die Vorspur ändern, wird man im Ersatzteilsegment des X8 fündig. Anders sieht es beim oberen Querlenker aus. Dieser ist mit einer Gewindestange versehen, die die Einstellung des Radsturzes ermöglicht. Hierzu schraubt man am besten eine Seite des zu verstellenden Querlenkers ab, da die Gewindestange selbst nicht mit gegenläufigen Gewinden versehen wurde.

Achsgelegenheit

Die Radachsen stecken mit Kugellagern versehen in den großzügig dimensionierten Achsträgern aus schlagzähem Kunststoff – auch an der Vorderachse.



Den beiliegenden Luftfilter muss man noch ölen



Der Ackermannwinkel lässt sich verstellen

Hier allerdings natürlich in C-Hub-Bauweise. Das Ganze ist robust und spielfrei gestaltet. Die beweglichen Achsen sind natürlich mit Metalleinsätzen ausgebuchst und daher besonders langlebig. C-Klipse sucht man am Deuce N übrigens vergeblich. Hier sind die Wellen zumeist mit Muttern gesichert.

Für gute Traktion im Gelände sorgen vor allem die passend eingestellten Big-Bore-Stoßdämpfer. Diese sind bereits mit Öl befüllt und bestehen aus Aluminium. Allerdings hätten die Kolbenstangen gerne mit einem Gummibalg gegen Schmutz geschützt sein können, denn so könnte letzterer die Dichtungen der Dämpfer abnutzen, sodass sie mit der Zeit undicht werden – was bei unserem Modell allerdings auch nicht nach unzähligen Fahrten auftrat. Die Stoßdämpfer selbst sind an Dämpferbrücken aus Aluminium verschraubt. Gegen auftretende Kippmomente helfen wirkungsvoll Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse.

Ungewöhnlich viele Einstellungsoptionen offenbart die Lenkung. Das Servo steuert direkt den rechten Lenkpfosten an, der, wie üblich, den mit einer Rändelschraube einstellbaren Servosaver beinhaltet. Es ist sogar möglich, die Ackermannstange – ein robustes Bauteil aus Aluminium – an verschiedenen Stellen zu fixieren, um den verstärkten Lenkungswinkel des inneren Rads beeinflussen zu können. Die Lenkpfosten sind natürlich wie üblich auch beim Deuce oben abgestützt. Eine Kunststoffplatte ist hierzu am vorderen Getriebekasten verschraubt. Außerdem trägt sie die Haubenhalterung und ist noch zusätzlich mit einer Strebe am Chassisboden abgestützt, um die Einheit zusätzlich zu versteifen.



Ein Seilzugstarter erspart die sonst nötige Startbox

Kraftvoller Motor
Unkompliziertes Fahrverhalten
Robustes Chassis
Gutes Fahrwerk

Karosserie schmilzt am Resorohr
Keine Gummibälge an den Dämpferkolben



GEWINN MICH!
Alle Infos in diesem Heft

Es ist natürlich Geschmackssache, doch die beiliegende Haube aus Lexan wirkt gefällig, kommt sie doch komplett lackiert und mit Dekor beklebt beim Kunden an. Darunter geht es zwar eng, doch im Großen und Ganzen übersichtlich zu. Die Mitte im Chassis dominiert das Mitteldiff, an dem das Gas-Brems-Servo hängt. Der RC-Aufbau besteht beim Deuce N aus einer gestanzten Aluminiumplatte, an der die Servos, die Empfängerbox und die Akkubox befestigt sind. Das RC-Equipment besteht aus einem 6-Kilogramm-Servo mit Metallgetriebe auf der Lenkung, einem 3-Kilogramm-Servo auf Gas/Bremse sowie einer Ansmann-2,4-Gigahertz-Funkanlage mit dem klangvollen Namen W5. Der Empfänger ist bereits eingebaut, ein Ein-aus-Schalter installiert und auch sind alle Kabel verlegt. Was noch für den Betrieb des Deuce N fehlt, sind Empfängerakku, Batterien für die Fernsteuerung, Sprit, eine Glühkerze und ein Glüher hierfür.

Zurück zum Glück

Na sowas, nun haben wir uns total verquatscht. Denn eigentlich waren wir bei der Fahrbeschreibung. Jedenfalls liegt der Deuce N fast fertig montiert in seiner Verpackung. Als Zubehör findet man ein Antennenröhrchen und rudimentäres Werkzeug. Nach dem Einlegen des Empfängerakkus kann es im Grunde auch schon losgehen. Wo waren wir? Ach ja, wir haben die Einlaufphase des Motors abgeschlossen. Nach der zehnten Tankfüllung ist Schluss mit lustig. Der Motor bekommt seine finale Justierung und siehe da: das 3,5-Kubikzentimeter-Triebwerk legt nochmals kräftig zu. So viel Druck von unten heraus würde man einem Standardmotor in einem günstigen RTR-Buggy gar nicht zutrauen, zudem dreht er nun für eine hohe Endgeschwindigkeit richtig aus.

Den Standardtest, Vollgas mit anschließender Vollbremsung, meistert der Deuce N ohne Ausbrechenden. Das Fahrwerk wurde demnach von Werk



Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse vermindern das Rollmoment bei Kurvenfahrten

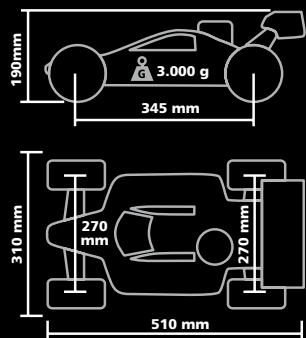
CAR CHECK

DEUCE N Ansmann Racing

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 349,95 Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: 3,5-Kubikzentimeter-Motor, drei Vierspider-Differenziale, vier Big-Bore-Stoßdämpfer, komplett kugelgelagert, 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung

- Benötigte Teile: acht Mignonzellen, Empfängerakku, Sprit, Glüher und Glühkerze





Die Vierspider-Diffs sind offensichtlich für die Ewigkeit gemacht

schon mal mit einem guten Grundsetup versehen. Macht man mit einem Gasstoß in der Kurve das Heck leicht, ist driften gut möglich und macht durch die einfache Beherrschbarkeit richtig Spaß. Auch lässt sich das Modell mit Gegenstauern leicht wieder einfangen. Die Steuergeschwindigkeit des Lenkservos ist hierfür ausreichend schnell. Überhaupt fühlt sich der Buggy auf losem Untergrund sichtlich wohl und auch Beginner sollten mit den Fahreigenschaften zu keiner Zeit überfordert sein.

Bei Sprüngen lässt sich der Flugwinkel sehr fein mit Bremse und Gas beeinflussen. Und auch bei der Landung aus großen Höhen gibt sich das Fahrwerk keine Blöße. Selbst härtere Aufschläge schlucken die Big-Bore-Stoßdämpfer ohne zu murren. Klar, irgendwann schlägt auch das beste Fahrwerk durch, doch selbst dann bleibt der Buggy ohne nachzuspringen beherrschbar. Gerade bei Sprüngen geht am meisten



Die relativ breiten Querlenker sorgen für ein steifes Fahrwerk

kaputt, hier trennt sich die Spreu vom Weizen. Man kann nicht sagen, dass der Deuce N bei den Tests geschont wurde. Überschläge, Frontalzusammenstöße, selbst versetzte Crashes konnten dem Buggy nichts anhaben. So kann man dem Deuce N sehr hohe Robustheit bescheinigen. Noch nicht einmal die Reifen lösten sich bei rauer Fahrweise von den Felgen. Dass man nach jeder Fahrt nach lockeren Schraubverbindungen suchen sollte, versteht sich von selbst. ■

FAZIT

„Der Deuce schafft die Basis“, steht da am Ende des Werbetexts auf der Website. Wir würden hier sogar noch einen Schritt weitergehen. Tatsächlich bekommt man mit dem Deuce N von Ansmann Racing einen 4WD-Buggy, der mit starkem Motor und ausgeglichenen Fahreigenschaften überzeugt. Die Option, den Deuce mit Teilen des X8 zu tunen, ist bestimmt für Wettbewerbsfahrer interessant, Einsteiger und Fortgeschrittene haben auch in der Standardversion ihren Spaß.





Gens ACE - Motor Brushless
Sensored Type

Turns : 5,5 - 21,5T
Eingangsspannung : 2S(4.5V-8.4V)
Gewicht (incl. Kabel) : 176g

€ 39.99



Gens ACE - Lipo Battery Pack
5000mAh 7.4V 40C 2S1P Hard Case

Kurzzeitige Entladerate : 80C
Lade Rate : 1-3C Recommended, 5C Max

€ 29.92

Product no. B-40C-5000-2S1P-HardCase-10



Gens ACE
Mars - Sensored - ESC 80A for 1/10

Typ : 1 / 10 BEC
Eingangsspannung : 2-3S(5V-12.6V)
Sensor/Sensorless : sensor
BEC : 1.5A/5V
Gewicht : 80g

€ 39.99

Product no. D-Mars-S80A



Gens ACE - Lipo Battery Pack
5000mAh 7.4V 50C 2S1P Hard Case

Kurzzeitige Entladerate : 100C
Lade Rate : 1-3C Recommended, 5C Max

€ 34.99

Product no. B-50C-5000-2S1P-HardCase-10

**Exzellente Qualität
Günstiger Preis**

Genspow GmbH Address: Fritz-Vornfelde-Str. 8 Platz, Ort: 40547 Duesseldorf
Tel: 0211/71069-402 Fax: 0211/71069-408 E-Mail: info@genspow.de

Die Adresse für RC-Car-Großmodelle:

rc-car-online.de



hpi-racing



Alle HPI, FG, Losi, Smartech
und Carson-Großmodelle
sofort lieferbar!



RC-Car-Shop Hobbythek
Nauenweg 55
47805 Krefeld
Tel.: 02151 - 820200
Fax: 02151-820200





Das SCX 10-Chassis von Axial erfreut sich größter Beliebtheit und ist aus der Scalerszene nicht mehr wegzudenken. Der Markt an Tuningteilen wächst daher ständig und hält eine interessante Auswahl für alle Zwecke bereit. Sowohl optisches als auch technisches Tuning ist verfügbar. Gerade im Crawler-Bereich ist die Firma RC4WD inzwischen eine bekannte Größe. Die hochwertigen und detailreichen Parts sind bewährt und finden daher nun am SCX 10 ihren Einsatz. Hier werden die beliebtesten Teile vorgestellt.

Text und Fotos:
Jörg Gröger

SCX 10 Deluxe

Ein Klassiker auf neuen Wegen

Die im Maßstab 1:10 gehaltene Bulldog 9300XT Scale-Winde sieht nicht nur gut aus, sie ist es auch. Das Teil besteht komplett aus Metall, hat ein echtes, mit Teflon beschichtetes Drahtseil, das serienmäßig aufgewickelt ist und an dem der amtlich massive King Kong-Haken montiert ist. Strommäßig verkräftet sie einen 2s-LiPo oder sieben Nickel-Zellen. Die maximale Zugkraft beträgt 2 Kilogramm. Für den Fall, dass man es doch mal übertreibt, liegt ein Ersatzmotor bei



Die extra für den Scaler- und Crawlerbereich produzierten Motoren sind von 35 bis 80 Turns erhältlich. Die 540er-Baugröße lässt den Motor in allen gängigen Fahrzeugen Platz finden. Der wirklich günstige Anschaffungspreis macht ihn gerade für Anfänger sehr interessant

Die Tough Amour Winch Front- und Rear-Bumper sind aus schwerem Stahl von Hand geschweißt. Eine schwarze Pulverbeschichtung ist obligatorisch. Ebenso die Tough Amour Side Bars





Eine Schippe darf natürlich im harten Offroad-Alltag auch nicht fehlen



Die King Kong Tow Shackles lassen sich perfekt am Fahrzeug befestigen. Der Schäkel passt bestens zu den King Kong-Haken. Wer einfach ein Seil an ihm befestigen will, kann es natürlich auch machen



Der ARB Winch Snatch Block ist eine Seilrolle, die bei keinem Windeneinsatz fehlen darf. Die Umlenkrolle ist dem Original exakt nachempfunden. Ein wirklich nettes Scale-Accessoire



Das RC4WD-Lenkervo-Chassis-Mounting-Kit lässt den Steuermann eine Etage höher zwischen dem Leiterraum verschwinden. Somit ist die Achse freigelegt und erhöht den Scalefactor deutlich

DEUCE N VON ANSMANN RACING

GEWINNEN



TECHNISCHE DATEN

■ Maßstab: 1:8 ■ Länge: 510 mm
■ Breite: 310 mm ■ Höhe: 190 mm
■ Radstand: 345 mm ■ Bodenfreiheit: 55 mm ■ Gewicht: 3.000 g

Er ist genau die richtige Wahl für Einsteiger auf dem Gebiet der 1:8er-Verbrenner-Buggys: der Deuce N von Ansmann Racing. Flotte Optik, komplette Ausstattung und solide Verarbeitung machen das Modell zu einem echten Allrounder für den schnellen Offroad-Spaß. Befeuert von einem 3,5-Kubikzentimeter-Motor kommt damit Freude auf. Für die Umsetzung der Lenk- und Steuerbefehle sorgen zwei eingebaute 6-Kilogramm-Servos der Standardgröße. Sie bekommen ihre Signale von einer modernen 2,4-Gigahertz-Fernsteueranlage. Rennerprobte Features wie drei Differenziale, Big-Bore-Stoßdämpfer, Aluteile an besonders beanspruchten Stellen und Gewindestangen zur Einstellung der Fahrwerksparameter sind bei Ansmann Racing eine Selbstverständlichkeit. Zum Fahren des Boliden benötigt man lediglich etwas Sprit, einen Glühkerzenstecker und insgesamt zwölf Mignonzellen für die Stromversorgung von Sender und Empfänger – schon kann es losgehen!

Wir verlosen den Deuce N von Ansmann Racing in der Ready-to-Run-Version. Zum Lieferumfang gehört das fertig montierte Modell samt Motor, Auspuffanlage, Servos und 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung. Zum Fahren werden Sprit, ein Glühkerzenstecker und zwölf Mignonzellen benötigt. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 30. Dezember 2011 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

AUFLÖSUNG HEFT 11/2011

Der Gewinner des Specter 6s von Carson Modelsport, den wir in CARS & Details 11/2011 verlost haben, ist Martin Ströbel aus Langenzenn.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.

Was wird unter anderem zum Fahren des Deuce N benötigt?

- Glühkerzenstecker
- Reifen
- Heckspoiler

Frage beantworten und Coupon bis zum 30. Dezember 2011 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 01/2012
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

Schneller geht es per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de oder per Fax an: 040/42 91 77-399

Einsendeschluss ist der 30. Dezember 2011 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ebenso die Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Wellhausen & Marquardt Medien und deren Familien. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

Cars & Details

jetzt als eMagazin.



www.onlinekiosk.de



www.pubbles.de

Weitere Infos auf

www.cars-and-details.de/emag





ROBITRONIC
POWER FOR WINNERS

BE EXCESSIVE DRIVE HURRICANE

No. R039090



▶ 2,4 GHZ TL-3C RADIO SYSTEM



▶ MAMBA MONSTER BRUSHLESS MOTOR



▶ MAMBA MONSTER BRUSHLESS ESC



▶ SAVÖX SERVO WITH METAL GEAR

Hurricane in Action www.robtron.com



Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk zur Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars



Handliches A5-Format, 68 Seiten. Mit zahlreichen Fotos und Abbildungen. Nur 8,50 Euro

- Insider-Wissen für On- und Offroader
- Hilfestellung für die Abstimmung aller Komponenten
- Tipps und Beispiele aus der Praxis
- Große Setup-Tabelle für perfekte Einstellungen

IM INTERNET

unter www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-100

www.modellbau-berlinski.de
... die Auswahl wird Sie begeistern



ACT Modelle steuern - aber sicher

2,4 GHz **S3D** 2,4 GHz Dual FSSS 2 generations 2.4 GHz

Sender-Erweiterungs-System
Schiffskapitäne, Trucker, Racer

S3D-Empfänger
Von 1,8 g bis 42 g, bis zu 26 Servoausgänge

Für ALLE Sender

nautic Set € 249,-
nautic Converter € 79,-

Set mit Empfänger ab € 99,-

Ideal zum Erweitern von Handsendern und Pult- + Carsendern, nautic Funktionen bleiben erhalten. Das S3D-Sicherheitssystem mit überlegener Reichweite und "Durchsetzungsvermögen", auch bei schwierigsten Einbaubedingungen in Metallumgebung. Flexible Antennen-Möglichkeiten

www.acteurope.de

THUNDER TIGER TV THUNDER TIGER EUROPE ONLINE

HOME

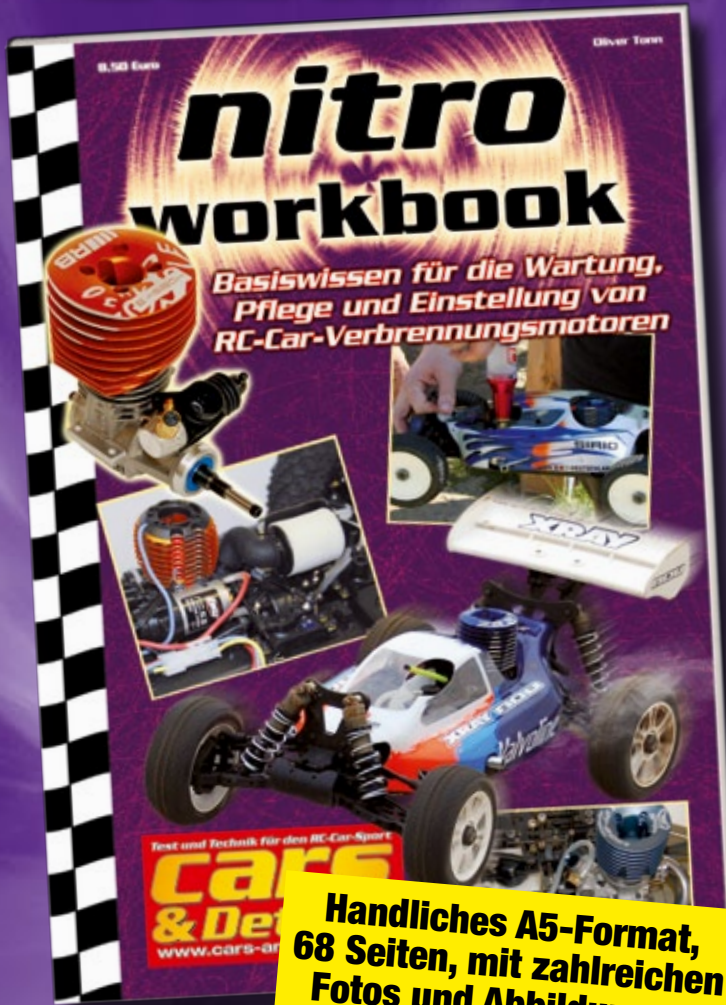
Videos, Bilder, Galerie, Community, Blog

THUNDER TIGER TV

THUNDER TIGER

Täglich aktuelle Videos, Bilder & Anleitungen auf:
www.thundertiger-tv.com

Jetzt bestellen!



**Handliches A5-Format,
68 Seiten, mit zahlreichen
Fotos und Abbildungen.**

**Nur 8,50 Euro
(zuzüglich 2,50 Euro Versand)**

Das Nitro-Workbook von
**CARS & Details: Das ideale
Nachschlagewerk für Boxengasse
und Hobby-Werkstatt.**

- Die Wahl des passenden Motors
- Die richtige Sprintsorte finden
- Wahl der optimalen Glühkerze
- Einbau und Ausrichtung des Motors
- Starten des Motors
- Optimieren der Vergasereinstellung

IM INTERNET UNTER:

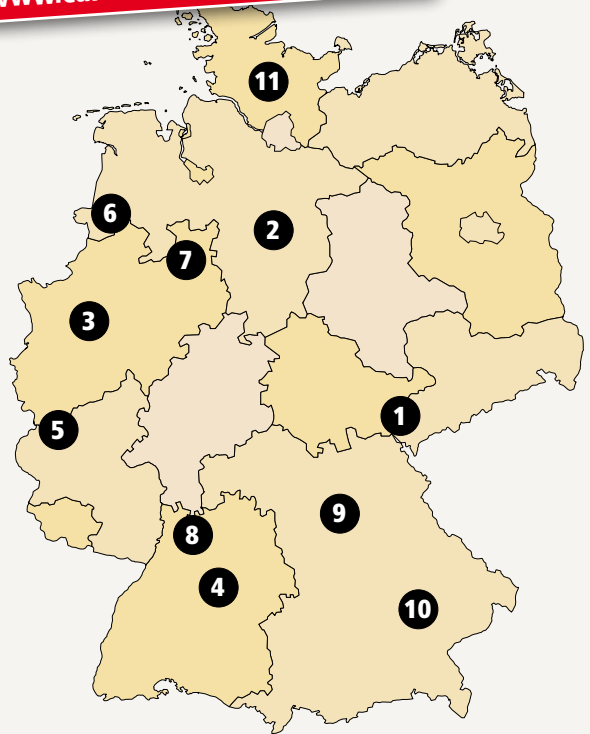
www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-100



TERMINE

... mehr Termine findest Du auf:
www.cars-and-details.de/termine



05. bis 11. Dezember 2011

10. bis 11. Dezember 2011

In **Plauen (1)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** der Gruppe Ost statt. Aufbau und Training am Samstag, der Wertungslauf findet am Sonntag statt. Kontakt: Hartmut Gruber, 08527 Plauen, Telefon: 037 41/13 11 62, E-Mail: GerritGruber@hotmail.com, Internet: www.lrp-hpi-challenge.de

10. bis 11. Dezember 2011

Beim **MAC Burgdorf (2)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** der Gruppe Nord statt. Aufbau und Training am Samstag, der Wertungslauf findet am Sonntag statt. Kontakt: Horst Hampel, 31303 Burgdorf, Telefon: 051 36/47 09, E-Mail: nennung@mac-burgdorf.de, Internet: www.lrp-hpi-challenge.de

12. bis 18. Dezember 2011

17. bis 18. Dezember 2011

Beim **MSC Essen (3)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** der Gruppe West statt. Aufbau und Training am Samstag, der Wertungslauf findet am Sonntag statt. Kontakt: Nico Britzkow, 45289 Essen, Telefon: 01 79/482 55 74, E-Mail: nico.britzkow@msc-essen.de, Internet: www.lrp-hpi-challenge.de

17. bis 18. Dezember 2011

Bei der **HSB Bauteile GmbH (4)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** der Gruppe Süd statt. Aufbau und Training am Samstag, der Wertungslauf findet am Sonntag statt. Kontakt: Manuel Jooß, 72669 Unterensingen, Internet: www.lrp-hpi-challenge.de

18. Dezember 2011

In 53518 **Leimbach (5)** findet der 3. Lauf des **Tonisport-Winter-Cup** statt. Die teilnehmenden Tourenwagen-Klassen sind 13.5T-Speed, 17.5T-Fun und Rookie. Nennschluss ist der 15. Dezember 2011. Kontakt: MAC Adenau, Uwe Baldes, Telefon: 01 71/512 20 04, E-Mail: ub@mac-adenau.de, Internet: www.mac-adenau.de

18. Dezember 2011

Die High Voltage Buggy Racer **Säntis** veranstalten einen Lauf ihrer **Offroad-Masters 2011/2012**. Die Veranstaltung findet in der Indoorpiste Islikon in CH-2012 Frauenfeld statt. Kontakt und Anmeldung: www.hvbrs.ch

09. bis 15. Januar 2012

14. Januar 2012

Der französischsprachige Club ERMC aus Genf organisiert einen Lauf der **Swiss-Indoor-Off-Road-Championship** in Genf. Infos und Reglement: www.ermcgs.com

14. bis 15. Januar 2012

In Lingen (6) findet die **Emslandmodellbau 2012** statt. Vor Ort werden zahlreiche Aussteller zu den Themen Modelltrucks, -autos, -eisenbahn, Mini-Car, Schiffsmodellbau sowie Slot-Racing und Flugmodellbau sein. Veranstaltungsort sind die Emslandhallen in Lingen. Internet: www.emslandhallen.de

15. Januar 2012

Die High Voltage Buggy Racer **Säntis** veranstalten einen Lauf ihrer **Offroad-Masters 2011/2012**. Die Veranstaltung findet in der Indoorpiste Islikon in CH-2012 Frauenfeld statt. Kontakt und Anmeldung: www.hvbrs.ch

16. bis 22. Januar 2012

20. bis 21. Januar 2012

Die **Lipper Modellbautage** finden im Messezentrum **Bad Salzuflen (7)** statt. Auf 13.000 Quadratmeter werden verschiedene Bereiche aus dem Kreativ- und Modellbaubereich präsentiert. Vor Ort sind 1:8er-Buggys und Flachbahnmodelle in Aktion zu sehen. Internet: www.lipper-modellbautage.de

23. bis 29. Januar 2012

28. Januar 2012

Der MFSV **Sinsheim (8)** organisiert seit eine der größten **Modellbaubörsen** in Süddeutschland. In diesem Jahr findet das Event erstmals an einem neuen Termin am 28. Januar 2012 statt. Veranstaltungsort ist die Elsenzhalle in 74889 Sinsheim. Öffnungszeiten zwischen 8.30 und 15 Uhr. Kontakt: Ingo Jackisch, Telefon: 072 61/138 88 (nach 18 Uhr), E-Mail: boerse@mfsv-sinsheim.de, Internet: www.mfsv-sinsheim.de

30. Januar bis 05. Februar 2012

01. bis 06. Februar 2012

In **Nürnberg (9)** findet die **62. Spielwarenmesse International Toy Fair** statt. Die Veranstaltung gehört international zu den wichtigsten Ereignissen in der Modellbauszene, viele Neuheiten werden hier präsentiert. Internet: www.spielwarenmesse.de

06. bis 12. Februar 2012

11. bis 12. Februar 2012

Der Modellsportverein Landshut veranstaltet in der Dreifachturnhalle der Realschule **Ergolding (10)**, Eitzstraße 2 in 84030 Ergolding eine **Flug-, Auto- und Schiffsmodellausstellung**. Freitags von 11 bis 18 Uhr, samstags von 9 bis 17 Uhr. Kontakt: Ralf Hupf, E-Mail: gisela.hupf@gmx.de, Telefon: 08 71/408 63 36

20. bis 26. Februar 2012

25. Februar 2012

Der französischsprachige Club ERMC aus Genf organisiert einen Lauf der **Swiss-Indoor-Off-Road-Championship** in Genf. Infos und Reglement: www.ermcgs.com

27. Februar bis 04. März 2012

03. bis 04. März 2012

In **Neumünster (11)** findet die **12. Modellbau Schleswig-Holstein** statt. Veranstaltungsort sind die Holstenhallen in der Justus-von-Liebig-Straße. Gezeigt werden fast alle Sparten des Modellbaus. Internet: www.bv-messen.de

Y Anzeigen

www.Grossmodelle.com 1:5 & 1:6

www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand

Airbrushtechnik & Modellbau Farbenhaus Gührig • Hauptstraße 17 • D-01877 Rammenau • 035 9479 04 50

www.modellbau-berlin.de
... die Auswahl wird Sie begeistern

Hobby-Theke
Jetzt mit neuem Onlineshop:
www.modellbaufan.de



Dieses Buch führt auf verständliche Weise in die Welt der Batterien ein. Erklärt werden die Grundlagen elektrochemischer Energiespeicher sowie die Unterschiede und typischen Einsatzbereiche von Batterien und Akkus.

Artikel-Nr. 11373

Mehr Informationen, mehr Bücher
und mehr Vielfalt im Online-Shop
www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 56.

Lipper Modellbau Tage & Creativ Messe
Brushless Buggy Rennen - Live!
www.bl-cup.de

Modellbau & Vorführungen

Basteln & Kreatives Gestalten

Int. Stoff- & Tuchmarkt

20. -22. Januar
Messezentrum Bad Salzuflen

Fr. + Sa. 10-18 Uhr - So. 10-17 Uhr
Modellbau: www.messezentrum.de
Kreativ & Stoff: www.expo-concept.de





Juraj Hudy

Dipl. Ing. **Juraj Hudy**, Chef-Designer



Die besten Fahrer aus unserem Team bei der EM in Ettlingen – immerhin konnten wir die Plätze zwei und drei herausfahren

Direkt im Anschluss an die letzte Veranstaltung in Österreich ging es sofort nach Ettlingen in Deutschland zu den 1:10er-Nitro-Tourenwagenmeisterschaften. Diese Europameisterschaft sollte das letzte größere Rennen für uns alle sein, daher konnten wir die über 750 Kilometer lange Anreise mit einer gewissen Leichtigkeit angehen – danach würden erst mal nur unsere internen Tests auf dem Programm stehen. Der Stress der vergangenen Monate wird einem in solchen Momenten erst bewusst. Doch für derlei Dinge blieb wie immer wenig Zeit, denn die Vorbereitungen auf die EM liefen im Werk schon auf vollen Touren. So waren es nur wenige neue Teile, die es zur Strecke einzupacken galt.

Schon das erste Training am frühen Morgen auf noch nasser Strecke war eine Art Who-is-Who der Rennszene. Neben vielen anderen Teams waren auch



Trotz einiger Rückschläge und Pech mit seinem Motor hatte mein Sohn Martin immer noch ein Lächeln im Gesicht

wir wieder mit sehr vielen Fahrern vertreten. Da es unmöglich ist, alle zu nennen, möchte ich hier nur die erfolgreichsten an dieser Stelle erwähnen: Dirk Wischniewski, Alex Hagberg, Eric Dankel, Teemu Leino, Manuel Huber und mein Sohn Martin Hudy. Die schon im 1:8er-Sektor begonnene Debatte um die Reifenbehandlung und deren Legalität wurde zu Beginn der Veranstaltung leider fortgesetzt.

Die Strecke machte vielen einen Strich durch die Rechnung. Da der Grip ohnehin schon auf hohem Niveau war, machte sich der Einsatz der diversen Zusätze nicht oder nur sehr gering bemerkbar. Die Charakteristik der Ettlinger Strecke verlangte nach einer guten Kupplungsabstimmung und forderte viel Leistung vom Motor, um vorne dabei sein zu können. Natürlich mussten das Chassis und der Fahrstil ebenfalls optimal passen, aber die Motorwahl konnte hier wirklich entscheidend sein.



Die Sieger konnten sich über sehr schöne Pokale freuen und bereiteten sich schon auf die anschließende Sektdusche vor

Die deutschen Fahrer aus unserem Team demonstrierten dann zunächst – wie erwartet – eine gewisse Überlegenheit. Immerhin konnten viele die Strecke schon. Doch gerade Dirk konnte sich sehr schnell nochmals verbessern und war fast auf Anhieb der Schnellste im ganzen Team. Seine Rundenzeiten waren mitunter die schnellsten aller Teilnehmer. Es bestand also Hoffnung auf einen Sieg. Durch die Regeländerungen 2011 war eine direkte Qualifikation in das Finale nicht mehr möglich und jeder musste sich über die Qualifikationsrennen hocharbeiten – dies verspricht mehr Action auf der Strecke und letzten Endes für alle mehr Fahrspaß. Der NT1 kam schon in der Vergangenheit mit leicht unebenen Pisten sehr gut zurecht und daher waren unsere guten Resultate etwas im Vorfeld erhofft worden. Immerhin konnten wir acht der zehn Finalteilnehmer stellen, womit wir allerdings nicht gerechnet hatten.

Des einen Leid

Mein Sohn Martin gehörte leider nicht zu den glücklichen Finalteilnehmern. Nach dem Pech bei der letzten EM – wo er schon durch den Regen beim Training weit zurückfiel – sollte es dieses Mal auch nicht viel besser werden. Er hatte mit Motorproblemen zu kämpfen und konnte zunächst nur bis ins Achterfinale vorfahren. Plötzlich waren die Motorprobleme aber anscheinend verschwunden, denn die Aufholjagd brachte ihn nach einem guten Start im Viertelfinale auf Finalkurs. Doch zwei „Abschüsse“ verhinderten sein Weiterkommen, zumal die Karosserie durch den Crash so unglücklich verklemt war, dass er kurz in die Box musste – so blieb ihm leider nur Platz zwölf in der Gesamtwertung.



Hier das ganze Team bei der EM in Ettlingen



von XRAY schreibt exklusiv in

**Cars
& Details**



Die Rennstrecke in Ettlingen war sehr gut vorbereitet und die Jagd nach schnellen Runden machte dort viel Spaß, lediglich das Wetter war etwas launisch

Glücklicherweise war das Wetter zum Finale milde gestimmt und der Lauf über 45 Minuten konnte beginnen. Dirk hatte einen sehr guten zweiten Startplatz herausgefahren, doch trotz hartnäckiger Versuche konnte er den vor ihm Fahrenden nicht in einen Fehler drängen. Nach einiger Zeit ließen dann die Reifen nach, woraufhin er kontinuierlich einige Sekunden auf den Führenden verlor. Um diese Lücke nicht zu stark ansteigen zu lassen, sollte der Reifenwechsel etwas vorgezogen werden. Dabei hatte die Boxencrew allerdings Probleme, denn es schien ein Teil zu klemmen und zu allem Überfluss ging auch noch der Motor aus – wohl eine Folge der Hektik in der Box. So ging er leider mit einer Runde Rückstand wieder auf die Piste, doch der neue Reifensatz ließ sich von Anfang an deutlich besser fahren. Der Abstand zur Spitze war aber schlicht zu groß und so konnte er am Ende nur knapp eine halbe Runde wieder gut machen. Dennoch schaffte er es so noch auf den zweiten Rang und konnte zusammen mit Teemu, der Rang drei erlangte, auf dem Podium stehen.

Endlich etwas Pause

Nicht, dass mir die Rennen keinen Spaß machen, aber nach einer so langen Zeit muss auch mal eine Pause drin sein. Doch gerade in dieser Phase realisiert man, was man in diesem Jahr erreicht hat – leider konnten wir keinen einzigen Titel bei einer der EM- oder WM-Veranstaltungen erringen. Dennoch freue ich mich sehr über die gute und konzentrierte Arbeit innerhalb des Teams. Die vielen Tests und neuen Teile trugen dennoch zur Leistungssteigerung bei – natürlich hatte die Konkurrenz in einigen Fällen ebenfalls eine Leistungssteigerung hinbekommen. Das Niveau ist derzeit so extrem hoch, dass es mitunter wirklich nur Feinheiten sind, welche die Entscheidung zwischen Sieg und Niederlage ausmachen. Daher möchte ich diesem Moment einen Dank an alle Mitglieder im Team richten, denn ohne sie wären wir längst nicht so weit vorne.

Natürlich werden wir auch 2012 wieder bei allen Events dabei sein. Vor allem werden wir weiter sehr intensiv an der Verbesserung unserer Produkte arbeiten. In diesem Sinne wünsche ich allen eine frohe Weihnachtszeit und eine erfolgreiche Hallensaison. **Dipl. Ing. Juraj Hudy, XRAY Chef-Designer**

▼ Anzeigen

Kitsch oder Action

Wer *Kitsch*filme mag,
schaut am Besten TV.

Wer coole **RC Car Videos**
sehen will, besucht
RCACTION.de.

robbe
Futaba

**FÜR HOHEN
ANSPRUCH!
UND JEDE
HERAUSFORDERUNG!**

**Megatech
T4PKS
R6 14FF
2,4 GHz
FASST
Nr. F3034**



**www.rcaction.de
und alles wird gut.**

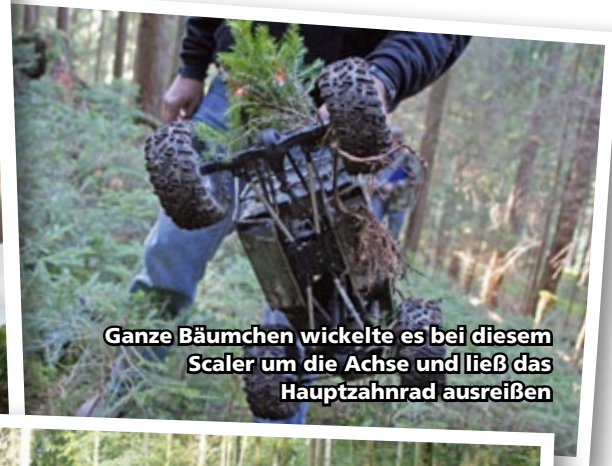
robbe.com



Die Optik macht's

Crawlerkeller Scaletrophy 2011

Text: Andreas Heinzinger
 Fotos: Andreas Heinzinger,
 Daniel Schlotterbeck



Ganze Bäumchen wickelte es bei diesem Scaler um die Achse und ließ das Hauptzahnrad ausreißen



Erste Startaufstellung zur Fahrt ins Fahrerlager

Im September fand zum ersten Mal eine Crawler-Veranstaltung der ganz besonderen Art in Bayern statt. Der Crawlerkeller hatte eine Scaletrophy ins Leben gerufen, für die die Teilnehmer von weit her anreisen, um an dieser einzigartigen Veranstaltung teilnehmen zu können. Nach gut zwei Jahren Veranstaltungserfahrung im Crawlerbereich war es nun für den Keller an der Zeit, auch die Scalergemeinde zu unterhalten. In wochenlanger Arbeit erstellte das Team im eigenen Wald drei Kurse mit jeweils zweimal 30 Toren sowie einmal 20 Toren.

Insgesamt 26 Starter nahmen an dem Event teil. Vor dem Start wurden noch zügig die Startnummern ausgegeben und die Teams eingeteilt. Es gab zwei Fahrzeugklassen: zum einen die Klasse mit einem maximalen Raddurchmesser von 108 Millimeter und zum anderen die Klasse ab 109 Millimeter Raddurchmesser. Erlaubt war in beiden Klassen fast alles. Gegen Allradlenkung, Dig-Getriebe und Seilwinde sprach überhaupt nichts. Im Vordergrund standen die Gemeinschaft und der Spaß am Hobby. Es sollte für alle ein schöner Tag werden.

Wasser- und Schlammflöcher mussten durchfahren werden. Am Ende der ersten Streckenetappe angekommen, fanden die Starter das Fahrerlager mit ausreichend Sitz- und Abstellmöglichkeiten vor. Hier hatten die Teilnehmer nun etwas Zeit, um sich auf die Weiterfahrt vorzubereiten. Währenddessen wurden die Scalepunkte der Fahrzeuge auf den Wertungsbögen notiert. Diese flossen in die Gesamtwertung der Teams ein und konnten den einen oder anderen Fahrfehler ausgleichen. Fehlerpunkte wurden für Überschläge, Torberührungen oder direkt überfahrene Tore gegeben. Weiterhin für Reparaturen und das Nichtvollenden der Kurse. Nach 20 Minuten brachen die Starter dann zum zweiten Mal

Etappenziele

Ab dem ersten Startpunkt musste eine Wegstrecke von 300 Meter zurückgelegt werden. Hier wurden die Allrad-Scaler zum ersten Mal an diesem Tag richtig schmutzig. Viele

Auch Mitfahrer brachten Punkte, die in die Gesamtwertung eingingen



Feintuning war angesagt, bevor es auf den Kurs ging



SPEKTRUM
Innovative Spread Spektrum Technology

HORIZON
H O B B Y . D E



Mit der Seilwinde wurden die Fahrzeuge vor Überschlagen gesichert



Der amerikanische Hummer von einem Teilnehmer aus der Schweiz

auf, um an die Wettkampfsektionen zu gelangen. Angekommen an der ersten Sektion, starteten zuerst die kleinen Fahrzeuge, um die Strecke nicht schon am Anfang zu sehr abzunutzen.

Nach der Mittagspause ging es dann weiter zur zweiten Sektion, die an diesem Tag absolviert werden sollte. Auch hier wurden viele anspruchsvolle Passagen auf der Strecke verwirklicht und die Fahrer sowie die Scaler gerieten an ihre Grenzen. Die in schwerem Gelände aufgebauten Tore mussten gesucht und durchfahren werden. Bei Berührung oder dem Umfahren einer Torstange gab es Fehlerpunkte für die Fahrer. Überschlänge waren keine Seltenheit, sodass die Teamkollegen mit ihren Allrad-Offroadern aushelfen und die verunglückten Fahrzeug bergen mussten.

Das Eingreifen per Hand war zwar erlaubt, brachte aber Fehlerpunkte aufs Teamkonto. Auch ein Lkw-Modell war an diesem Wochenende am Start. Der 8x8-Tatra schob sich Meter für Meter,

gesteuert von zwei Schweizer Fahrern, durch den Kurs. Gesichert durch die starken Servoseilwinden der TTC-Fahrzeuge aus den USA, bezwang der Tatra den ersten Kurs ohne Probleme. Leider trat zum Ende der ersten Sektion ein Defekt an den Achsen des 16 Kilogramm schweren Kolosses auf, der die Weiterfahrt leider unmöglich machte. Nach 30 Toren war auch diese Sektion geschafft und es ging direkt weiter mit dem letzten Abschnitt.

Finale grande

Der letzte Abschnitt begann mit einem Erdhügel-Hindernis, das es in sich hatte. Hier kam fast keiner um den Einsatz der Seilwinde herum. Danach ging es über einen zirka ein Quadratmeter großen Wurzelstumpf und anschließend noch auf einen extra gefällten Baumstamm, der etwas präpariert wurde, um die Überfahrt zu ermöglichen. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg für den Crawlerkeller und die Szene. Alle Teilnehmer waren sehr zufrieden. Fest steht, dass dies auf keinen Fall die letzte Trophy ihrer Art gewesen ist.



Der Tatra hatte so seine Probleme mit dem Durchfahren der Startrampe



Auch Strom war vorhanden, um die LiPo-Akkus zu laden



Über die Startrampe durfte jeder einmal fahren



Flagge zeigen Race-Outfit von FG Modellsport

Einfach mal Flagge zeigen: das ist mit dem FG Team Sweatshirt nun möglich. Dieses coole Kleidungsstück eignet sich ideal für die kalten Tage an der Strecke und verfügt über das neue FG-Design inklusive gesticktem Logo. Das Shirt ist in den Größen M, L, SL sowie XXL erhältlich und kostet 35,80 Euro.



Saisonabschluss Racing in Traunstein

Im Oktober 2011 fand beim Modellautoclub Inzell ein Saisonabschlussrennen statt. Schönes Wetter und eine bestens präparierte Strecke sorgten für gute Stimmung bei den Fahrern. Die Inzeller entschieden sich dazu, das letzte Rennen im „Race of

ERGEBNISSE

2WD

1. Stefan Pfeifhofer
2. Andreas Knott
3. Robert Hart
4. Stefan Knott
5. Jens Hennigsen
6. Jürgen Knott
7. Wolfgang Pospischil
8. Patrick Ehmer

4WD

1. Stefan Pfeifhofer
2. Stefan Knott
3. Lukas Stadler
4. Patrick
5. Andreas Knott
6. Robert Hart
7. Toni Riepl
8. Steffen Kernbach

Champions“-Modus auszufahren. Morgens konnte zunächst noch trainiert werden, bis dann um 11 Uhr die ersten Läufe begannen. In den Klassen 2WD und 4WD wurden jeweils sieben Läufe ausgefahren, von denen die besten fünf in die Wertung eingingen. Lokalmatador Stefan Pfeifhofer war an diesem Wochenende nicht zu schlagen und gewann souverän in beiden Klassen.

Lokalmatador Stefan Pfeifhofer sicherte sich in der Klasse 4WD den Sieg vor Stefan Knott und Lukas Stadler



In der Klasse 2WD siegte Stefan Pfeifhofer vor Andreas Knott und Robert Hart

Einfach kleben – einfach gewinnen Praktische Arbeitskleidung von UHU



Im Falle eines Falles, klebt UHU wirklich alles. Und jetzt kann der bekannte Klebstoffhersteller noch mehr. Ab sofort gibt es einen Klebeberater als kostenlose App. Bei jedem Klebeprobem bietet dieser Berater schnelle sowie zuverlässige Hilfe und zeigt, welche Materialien am besten miteinander verklebt werden können. Damit das Heimwerken und Tüfteln in den eigenen vier Wänden ein voller Erfolg wird, verlosen UHU und CARS & Details einen Geschenkgutschein der Marke Snickers Workwear im Wert von 150,- Euro. So wird das Heimwerken zum Kinderspiel. Die hochwertige und innovative Arbeitskleidung vom Pionier der Branche erleichtert nicht nur dem Fachmann die Arbeit, sondern auch dem Heimwerker Zuhause. Snickers Workwear steht für höchste Anforderungen an Funktionalität, Tragekomfort, Schutzfunktion, Qualität und Haltbarkeit von Arbeitskleidung. Mehr Informationen unter www.uhu.de und www.snickers-workwear.de oder telefonisch unter 072 23/28 40.

Die neue UHU-Klebeberater-App hilft dabei, herauszufinden, welche Materialien sich wie am besten verkleben lassen

Snickers Workwear ist nicht nur praktisch, sondern sieht auch gut aus. Mit etwas Glück kann man einen Gutschein für diese Marke im Wert von 150,- Euro gewinnen



UHU steht nicht nur für einen Kleber, sondern ist auch die Bezeichnung eines ...?

- Reptils
- Vogels
- Wildhunds

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

Jetzt mitmachen und einen Snickers Workwear-Gutschein im Wert von 150,- Euro gewinnen. Einfach die folgende Frage beantworten und bis zum 30. Dezember 2011 einsenden.

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: UHU-Gewinnspiel
Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

Schneller geht es per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de oder per Fax an 040/42 91 77-399

Einsendeschluss ist der 30. Dezember 2011 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ebenso die Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Wellhausen & Marquardt Medien und deren Familien. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

JETZT BESTELLEN!

www.rc-monster-action.de



*Jetzt
im Handel!*

- **VORSTELLUNG DER BELIEBTESTEN UND NEUESTEN MODELLE**
- **AUSFÜHRLICHER TEST DES MAVERICK BLACKOUT MT IM MASSSTAB 1:5**
- **ROBITRONICS BRUSHLESS-MONSTER HURRICANE IM TEST**





„Always lead, never follow“ – immer führend, niemals folgend – steht da in dicken Lettern auf der Windschutzscheibe. Das sind große Worte für ein Modell, das fix und fertig mit Akku, Sender und allem nötigen RC-Equipment für gerade mal 179,99 Euro über den Ladentisch geht. Da bleibt nur eins: Akku laden und los.

Text: Stefan Strobel
Fotos: Oliver Wahls,
Stefan Strobel

Der neue Einstiegs-Short Course-Truck ECX Torment von Horizon Hobby wird komplett fahrfertig geliefert. Doch bis der Akku mit dem Netzstecker-Ladegerät vollgeladen ist, schauen wir uns die Kiste mal genauer an. Den ersten optischen Knaller stellt schon allein die Karosserie dar. Diese ist ansprechend in Silber, Schwarz, Weiß und knalligem Orange gestaltet und für noch mehr Leuchtkraft von unten mit Weiß hinterlegt. Der beiliegende Dekorbogen ist fast gar nicht nötig, doch hier ein Torment- und dort ein ECX-Schriftzug runden den Gesamteindruck dann doch ab.

Haube runter

Technik, die begeistert. Da der ECX Torment Short Course-Truck RTR, also Ready to Run aus dem Karton kommt, ist zunächst keinerlei Zubehör notwendig. Ja, „zunächst“ ist eine Einschränkung. Denn der



Der Empfänger sitzt gut geschützt in seiner Box. Lediglich das Antennenröhrchen ist noch zu montieren

sechszellige NiMH-Akku mit 1.800 Milliampere-stunden Kapazität und das Netzsteckerladegerät, das leider keinerlei Auskunft über den Ladezustand gibt, genügen nur geringsten Ansprüchen. Als Fernbedienung liegt die neue Spektrum DX2E bei, die einfach nur gut in der Hand liegt. Den Empfang übernimmt ein DSM-Exemplar mit der Bezeichnung SR 200. Oh und hey, hier gibt's tatsächlich noch was zu bauen:

Short Course für alle
Leadership



Die Kardan-Antriebswellen sind in Teleskop-Bauweise erstellt, um die Längendifferenz beim Einfedern ausgleichen zu können

Das Antennenröhrchen muss noch montiert werden. Jetzt ist der Torment wirklich fahrfertig, denn ein leichter Temperaturanstieg beim Akku meldet dessen vollen Ladezustand – oder aber man hält sich an die Bedienungsanleitung, die für einen 1.800-Milliamperestunden-Akku dreieinhalb Stunden Ladezeit angibt. Dies gilt jedoch nur für NiMH-Akkus. LiPos dürfen so nicht mit dem beiliegenden Lader befüllt werden.



**Aufgeräumt:
das Chassis im Auslieferungszustand**

Der Akku liegt sicher gebettet in der Mitte des Chassis. Ein T-Stück aus Kunststoff sichert den Stromspeicher und zwei Drehverschlüsse ermöglichen einen schnellen und unkomplizierten Wechsel. Der ECX Dynamite mit 80 Ampere Belastbarkeit regelt die Kraft des 20-Turns-Bürstenmotors. Der Controller ist mit bis zu 8,4 Volt angegeben, so ist der Einsatz von einem 2s-LiPo problemlos möglich. Die Motor-Getriebe-Einheit sitzt hinter der Hinterachse und ist hermetisch





Klassisch: Der Sechskantmitnehmer der Felgen sitzt auf einem Quersplint der Radachse



Der Dynamite-Regler verträgt 80 Ampere Dauer- und 240 Kurzzeitbelastung. Ein sanftes Regelverhalten zeichnet ihn aus

gegen Schmutz abgeschlossen. Im Inneren sorgt ein Kegeldifferenzialgetriebe für den Drehzahlausgleich bei Kurvenfahrten. Allerdings ist dieses ungesperrt, was einerseits Untersteuern und andererseits jedoch Beschleunigung bei der Kurvenausfahrt verringert. Auch hier wird deutlich, dass Einsteiger die Zielgruppe darstellen.

Gelenkig

In der Länge verschiebbare Kunststoffwellen mit Kardangelenken sorgen für die Kraftübertragung an die Hinterräder. Die Konstruktion ist leichtgängig und belastbar. Die Radaufhängung selbst besteht aus einem breiten, unteren Querlenker und einer Stange als oberen Querlenker. An der gesamten Radaufhängung sind keinerlei Einstellungen möglich, doch sollte die Werksvorgabe mit einer leichten Vorspur und geringem Radsturz bestens funktionieren. So ist die gesamte Hinterachse mit sechs Schrauben am Chassismittelteil befestigt.

Vier Öldruckstoßdämpfer aus Kunststoff mit langen Federwegen sorgen für Traktion in jeder Fahrsituation. Zwar liegen dem Modell noch C-Klipse bei, mit denen sich die Federvorspannung – und damit die Höhe des Chassis – erhöhen lässt, doch dann würden



Das Lenkservo sitzt gut geschützt unter einer Abdeckung

die Räder nicht mehr ausfedern und so an Traktion verlieren. Möchte man größere Sprünge meistern, macht es allerdings durchaus Sinn, die Federvorspannung zu erhöhen. Doch selbst Fallhöhen von über einem Meter lassen das Fahrwerk auch ohne Klipse nicht durchschlagen. Auspacken und losrocken ist also beim ECX Torment die Devise. Man braucht sich hier keine Gedanken über irgendwelche komplizierten Einstellzusammenhänge machen – der Wagen funktioniert einfach.

Auf der Lenkung sitzt ein ECX 1069-Servo der Standardgröße mit Standardwerten. So stellt das Aggregat mit 30 Newtonzentimeter auf 60 Grad in 0,23 Sekunden. Klar, es gibt Schnellere, doch die Stellgeschwindigkeit genügt vollends. Zudem überzeugt das Servo mit sehr guter Rückstellgenauigkeit. Es sitzt hängend neutral unter dem Mittelteil des Chassis und wird dort von einer Kunststoff-Abdeckung geschützt. Der Rest ist Standard: Über einen L-Winkel auf der linken Lenksäule, in der gleichzeitig auch der Servosaver in Form eines C-Klipes aus Kunststoff sitzt, wird die Ackermannstange angelenkt. Diese stützt die rechte Lenksäule ab. Am Ackermann selbst sind die Lenkungsstangen der Vorderräder angebracht. Auch hier wieder: keine Einstellmöglichkeiten. Der Beginner soll sich mit keinen umständlichen Zusammenhängen befassen müssen. So ist der korrekte Wert bereits vorgegeben. Die Anlenkung ist spielfrei und leichtgängig mit Kugelköpfen realisiert.



Der Sender DX2E liegt außerordentlich bequem in der Hand und bietet auch eine Dual-Rate-Funktion für die Lenkung

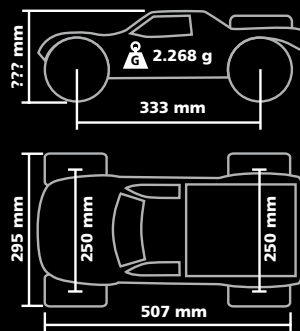
CAR CHECK

ECK TORMENT Horizon Hobby

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 179,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

■ Technik: Heckantrieb, komplett kugellagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Teleskop-Kardanwellen, Kegeldifferenzial, 540er-Bürstenmotor

■ Benötigte Teile: keine



Der 540er-Bürstenmotor mit 20 Turns erledigt seine Aufgabe zuverlässig

RC8.2

FACTORY Team

Technische Daten:

Länge: 473mm
Breite: 305mm
Radstand: 323mm
Gewicht fahrbereit: 3167g
Antriebsart: 4WD



Das Potential des neuen Fahrzeugs konnte man eindrucksvoll bei seinem Debut unter Beweis stellen:
1. und 2. Platz bei der Amerikanischen Meisterschaft R.O.A.R. mit Ryan Cavalieri & Ryan Maifield.

Ausstattung:

- Factory Team 7075 harteloxiertes Alu-Chassis +3mm
- Neue Querlenker mit optimierten Dämpferaufnahmepunkten
- Factory Team 16mm "Big Bore" 7075 harteloxierte Alu-Dämpfer mit 4mm Titanium Nitride Kolbenstangen
- Factory Team 5mm 7075 Alu-Dämpferbrücken mit optimierter Geometrie
- Factory Team 7075 blau eloxierte Querlenkeraufnahmen, extra leicht
- Factory Team 7075 blau eloxierte Lenkhebel
- Factory Team 7075 blau eloxierte Lenkversteifungsplatte vorne
- Factory Team 7075 Alu-Wellen
- Factory Team Hauptzahnrad extra leicht
- Factory Team Differenzialausgänge extra leicht
- CVA Gummimanschetten an den Antriebswellen (mitte & hinten)
- Bremsscheiben mit Ventilatorwirkung zur besseren Kühlung
- JConcepts Punisher Karosse & Illuzion Heckspoiler
- Factory Team 83mm Felgen
- Aluminium Kupplungsbacken
- 4.30:1 Getriebeuntersetzung für max. Beschleunigung
- Nachlaufblöcke 14°, 16° & 18° im Lieferumfang
- 3.5mm CVA Antriebswellen
- Voll kugelgelagert
- Spritzlappen hinten
- Factory Team Silikonöle

Best# 03080906 TEAM ASSOCIATED RC8.2 Factory Team Baukasten ohne R/C Komponenten

TEAM ASSOCIATED

www.thundertiger-europe.com



Verkauf nur über den Fachhandel! Technische Änderungen vorbehalten!

Thunder Tiger Europe GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 1, D-86453 Dasing

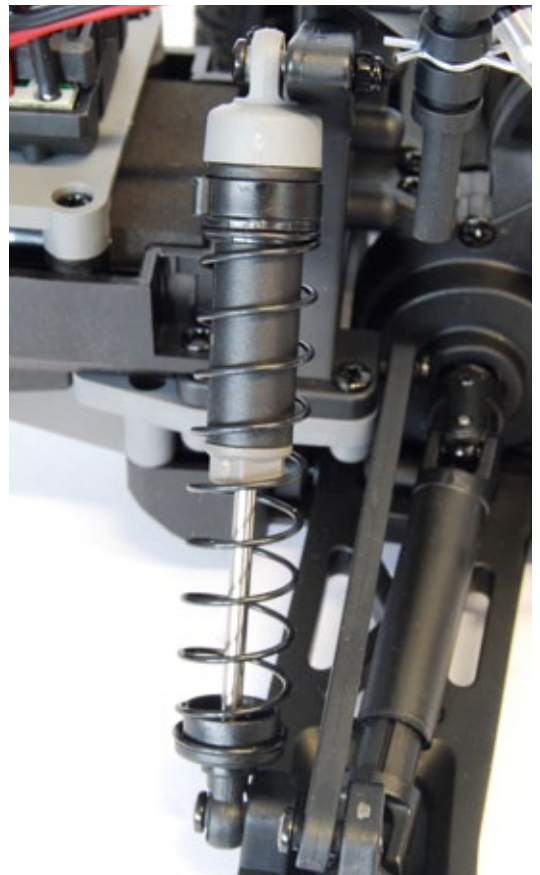


Die Radaufhängungen sind zwar nicht einstellbar, stecken jedoch auch härtere Schläge weg

Vorneweg

Die Vorderräder sind, wie auch die Hinterräder, auf einer gehärteten Welle verschraubt, deren Sechskant-Mitnehmer mit einem Quersplint gesichert ist. C-Hubs aus schlagzähem Kunststoff nehmen den Achsträger auf. Die Vorderachse bekam von Werk aus schon etwa 25 Grad Vorlauf spendiert. Das macht den Torment wendiger auf der Lenkung. Sinngemäß sind die Federn der vorderen Stoßdämpfer natürlich weicher ausgelegt und die Dämpfer auch schon mit C-Klipsen versehen, die eine gute Federwirkung ermöglichen. Die Schwingenstifthalter bestehen beim Torment aus stabilem GFK-Plattenmaterial. Es liegen keine weiteren Exemplare bei, die eine Einstellung der Vorspur ermöglichen würden und auch hier gilt: gar nicht nötig. Short Course-typisch sind vorne und hinten große Stoßfänger montiert, die dank ihrer weiten Knautschzone auch stärkere Rempler einfach wegstecken sollten.

Das alles ist am mittleren Chassisblock montiert, der im Grunde aus einem Kunststoff-Formteil besteht. Interessant wäre hier die Bodenfreiheit von 60 Millimeter, die sich allerdings aufgrund der Schutzabdeckung des Lenkservos auf etwa 30 Millimeter reduziert. Andererseits sind am Unterboden keine Kanten oder Ähnliches vorhanden. Alle Übergänge sind mit Rampen abgedeckt, die die Gefahr zum Verhaken am Untergrund minimieren. Der Empfänger ist über dem Lenkservo sicher in einer verschraubten Box untergebracht und der Regler bekam sogar eine höher gelegte, exponierte Plattform spendiert. Das würde die Wattiefe im Wasser deutlich erhöhen, wenn das



Die Öldruckstoßdämpfer bestehen aus Kunststoff und leisten hervorragende Arbeit

Lenkservo dann nicht komplett unter Wasser wäre. Doch der ECX Torment ist ja nicht zum Schwimmen, sondern zum Fahren gebaut.

Und genau darum geht es etwa zwei Stunden nach dem Anstecken des Akkus an das Ladegerät. Der Akku passt dank beigelegter Moosgummi-Einsätze saugend in sein Fach. Vor dem Anstecken sollte man allerdings kontrollieren, ob die Trimmungen auf null stehen, da auch der Regler bereits vorprogrammiert wurde. Rechts vorne am Sender befindet sich der kleine Drehgeber St.Rate, mit dem sich der Gesamtweg des Lenkservos einstellen lässt. Den kann man jedoch getrost auf vollem Ausschlag belassen. Da die Lenkung wie auch das Gas in der richtigen Richtung wirken, befördert ein lockerer Schwung aus dem Handgelenk den Torment in den Staub.

Komplette Ausstattung
Günstiger Preis
Gelungene Voreinstellung
Robuste Konstruktion

Fahrakku mit wenig Kapazität



Bodenfreiheit ist, zumindest zwischen den Achsen, reichlich vorhanden



Vollgas

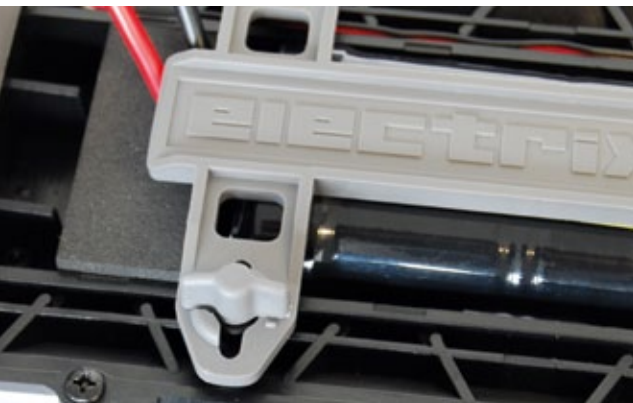
Der ECX Torment von Horizon Hobby ist ganz klar als Einsteiger-Truck gebaut. Er ist von vornherein auf einfaches und unkompliziertes Handling ausgelegt – auch von der Motorleistung her. So beschleunigt der

Torment erwartungsgemäß und bleibt dabei stabil in der Spur und natürlich jederzeit beherrschbar. Der Controller regelt sehr feinfühlig und in Kurven spricht die Lenkung präzise an, ohne jedoch in irgendeiner Weise nervös zu reagieren oder gar ein Übersteuern zu provozieren. Ganz im Gegenteil: Bremsst man vor Kurven ab, kann man das Heck gezielt ausbrechen lassen und die Kurve mit Vollgas meistern. Das macht Spaß und schult auch die Reflexe.

Ein echtes Sahnestück ist das Fahrwerk. Es schluckt alle Stöße sanft weg, ohne die Fahre springen zu lassen. Andererseits: Springt man über eine Rampe, bleibt der Truck sauber in der Bahn, lässt sich sogar etwas im Neigungswinkel beeinflussen und setzt danach sauber auf. Dabei dürfen die Sprünge gerne auch höher sein, denn die Dämpfer schlucken die Stöße ohne Aufspringen gut weg. Nach vielen ge- und missglückten Sprüngen stand fest: Die Konstruktion ist robust und zuverlässig. Nach etwa zehn Minuten ist der Fahrspaß vorbei und schlagartig der Wunsch nach einem zweiten Akku vorhanden. ■

FAZIT

Mit dem ECX Torment hat Horizon Hobby einen Short Course-Truck im Angebot, der trotz günstigen 179,99 Euro bei kompletter Ausstattung mit guter Performance glänzt. Selbst fortgeschrittene Fahrer werden mit dem Torment viel Spaß haben und Einsteiger können sowieso bedenkenlos zugreifen, da alle Fahrwerkeinstellungen bereits von Werk aus passen.



Die Halterung des Akkus ist mit zwei Drehverschlüssen versehen



Text und Fotos:
Stefan Franz



Scharfe Teile

Der Firestorm von HPI ist eine feste Größe im Stadium-Truck-Segment. Dem 10T Nitro und dem Flux hat der Hersteller nun eine Überarbeitung mit neuen Karosseriedesigns, 2,4-Gigahertz-Technik und wasserdichten Elektronikkomponenten spendiert. Ob die Nitroversion mit dem Brushlessboliden mithalten kann – oder umgekehrt – soll dieser Vergleich klären.



Der Colt-Sender TF-20E arbeitet mit 2,4-Gigahertz-Technologie und verfügt über die wichtigsten Einstelloptionen

Beim Öffnen der Kartons beider Firestorm-Modelle aus dem Hause HPI fallen zuerst nur kleine Unterschiede auf. Da wären das etwas unterschiedliche Karosseriedesign und die beim Nitro-Modell vorhandenen Luftöffnungen in der Frontscheibe und im Heck, durch die auch der Kühlkörper des 3-Kubikzentimeter-Motors zu sehen ist. Beim Abnehmen der beiden Karosserien vermutet man eigentlich ein und dasselbe Chassis mit unterschiedlichen Antrieben. Aber ganz so einfach ist es dann doch nicht. Auf dem ersten Blick fällt sofort auf, dass HPI beim Firestorm 10T Nitro auf ein Doppeldeck-Chassis aus Aluminium setzt. Beim Flux-Truck wird ein glasfaserverstärktes Kunststoff-Wannenchassis verwendet.

Unterschiede

Auch die hintere Dämpferbrücke ist nicht baugleich. Die des Elektromodells sitzt etwas weiter vorne,

weshalb die Federbeine auch vorne an den hinteren Querlenkern befestigt sind. Die Geometrie der Dämpferbrücke ist hier ebenfalls anders. Am Heck, noch hinter der Antriebsachse, ist beim Flux der Brushlessantrieb mit Motor und Getriebe verbaut. Beim Nitromodell hingegen hat die RC-Box für den Empfängerakku ihren Platz an dieser Stelle gefunden. Die Querlenker, Dämpfer und Räder sind allerdings komplett baugleich.

An der Vorderachse sieht das schon anders aus. Die ist bei beiden Modellen identisch. HPI setzt hier auf ein System mit einem liegenden Lenkservo. Übereinstimmend ist auch der weitere Lieferumfang. Beide Stadium-Trucks sind mit dem Colt-Sender TF-20E ausgestattet, der mit 2,4-Gigahertz-Technologie arbeitet. Ebenso sind bei beiden Modellen oft benötigte Werkzeuge vorhanden. Dazu gehören das Radkreuz



Heisse Geräte mit unterschiedlichen Stärken

mir vier verschiedenen Sechskantaufnahmen und Inbusschlüssel in verschiedenen Größen. Bauanleitungen sowie eine DVD mit Videos von HPI-Modellen runden den Lieferumfang ab.

Die Setup-Möglichkeiten, die bei beiden Modellen geboten werden, weisen keine Unterschiede auf. So ist es möglich, den Radsturz über Rechts-links-Gewindestangen einzustellen. An der Vorderachse kann über eben diese Gewindestangen auch die Vorspur geändert werden. Für die Dämpfer gibt es zahlreiche Befestigungspunkte an den Dämpferbrücken und an den Querlenkern. Die Bodenfreiheit ist bei beiden Modellen über Kunststofffrändelmutter an den Dämpfern einzustellen. Somit bieten die Brüder einige Setup-Möglichkeiten, um das Chassis an den jeweiligen Einsatzort anzupassen.

Bisher zeigten sich noch keine großen Abweichungen. Der größte Unterschied der beiden besteht natürlich in der Antriebsart. Hier gibt es keine Gemeinsamkeiten

mehr, denn während der Firestorm Flux mit einem Brushlessmotor, der unter dem Namen Vector eine Drehzahl von 4.800 Umdrehungen pro Volt und Minute bereitstellt, ausgestattet ist, wird der Firestorm 10T Nitro von einem 3-Kubikzentimeter-Verbrennungsmotor vom



Die Vorderachse der beiden Modelle ist baugleich



Typ Nitro Star G3.0 befeuert. Hier soll der Praxistest zeigen, welche Antriebsart die bessere Wahl ist. Vorweg sei aber schon mal erwähnt, dass die Frage nach dem Antriebskonzept – Elektro oder Verbrenner – die wohl meist diskutierte Frage unter den RC-Car-Fahrern ist. Es wird beim Kauf immer auf die eigenen Vorlieben ankommen.

In der Praxis

Um die Frage, welche Antriebsart besser ist, zumindest ansatzweise zu beantworten, ging es nun endlich raus, um beide Probanden auf Herz und Nieren zu testen. Beim Flux wurde als Energiequelle ein 2s-LiPo-Akku mit 5.200 Milliamperestunden Kapazität und 40C Belastbarkeit gewählt. Für die Nitro-Variante kam 25-prozentiger Sprit zum Einsatz. Als Erstes musste der Nitro Star G3.0 natürlich erst mal ordentlich einlaufen. Hierfür mussten laut Anleitung vier Tankfüllungen erst im Standgas und später bei Halbgas gefahren werden. Erst dann sollte der Motor nach und nach magerer gestellt werden. Die Einlaufphase und das Einstellen des Motors sind in der Anleitung sehr gut beschrieben. Der elektrogetriebene Firestorm ist nach dem Einlegen des Akkus in den Akkuschacht und einem kurzen Setup des Reglers sofort einsatzbereit.

Große Öffnungen in der Karosserie bieten bei der Nitro-Variante genügend Luftzirkulation, um den 3-Kubikzentimeter-Motor zu kühlen



FAZIT

Der Nitro-Firestorm ist wesentlich gutmütiger als sein Bruder zu bewegen. Das geht natürlich auf Kosten von Beschleunigung und Geschwindigkeit. Dafür kann man mit dem Verbrenner nach dem Kauf von Sprit direkt losfahren und muss keine teuren Akkus mehr kaufen. Auch das meist zeitaufwändige Nachladen der Akkus entfällt beim 10T Nitro.



Sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse sind Sechskantradmittennehmer montiert

Das erste Starten des Nitro Star G3.0, der serienmäßig mit einem Seilzugstarter ausgerüstet ist, war Anfangs nicht ganz einfach, da die Kompression des Motors wirklich sehr hoch ist. Nach der Einlaufphase ist aber das Anlassen um einiges leichter, der Motor springt nach ein paar Zügen am Seilzugstarter sofort an und läuft, bis der Tank leer ist, sauber durch.

Als Erstes sollten die beiden Modelle auf Asphalt zeigen, was sie können. Hier punktete der Brushlessantrieb mit schier unbändiger Kraft. Selbst beim Beschleunigen von Halbgas auf Vollgas hoben die Vorderäder des Firestorm Flux immer wieder vom Boden ab. Ein Brushlessmotor hat gegenüber dem Verbrenner den großen Vorteil, dass das maximale Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich anliegt. Ein Nitromotor hingegen erreicht seine maximale Power erst ab einem bestimmten Umdrehungsniveau.

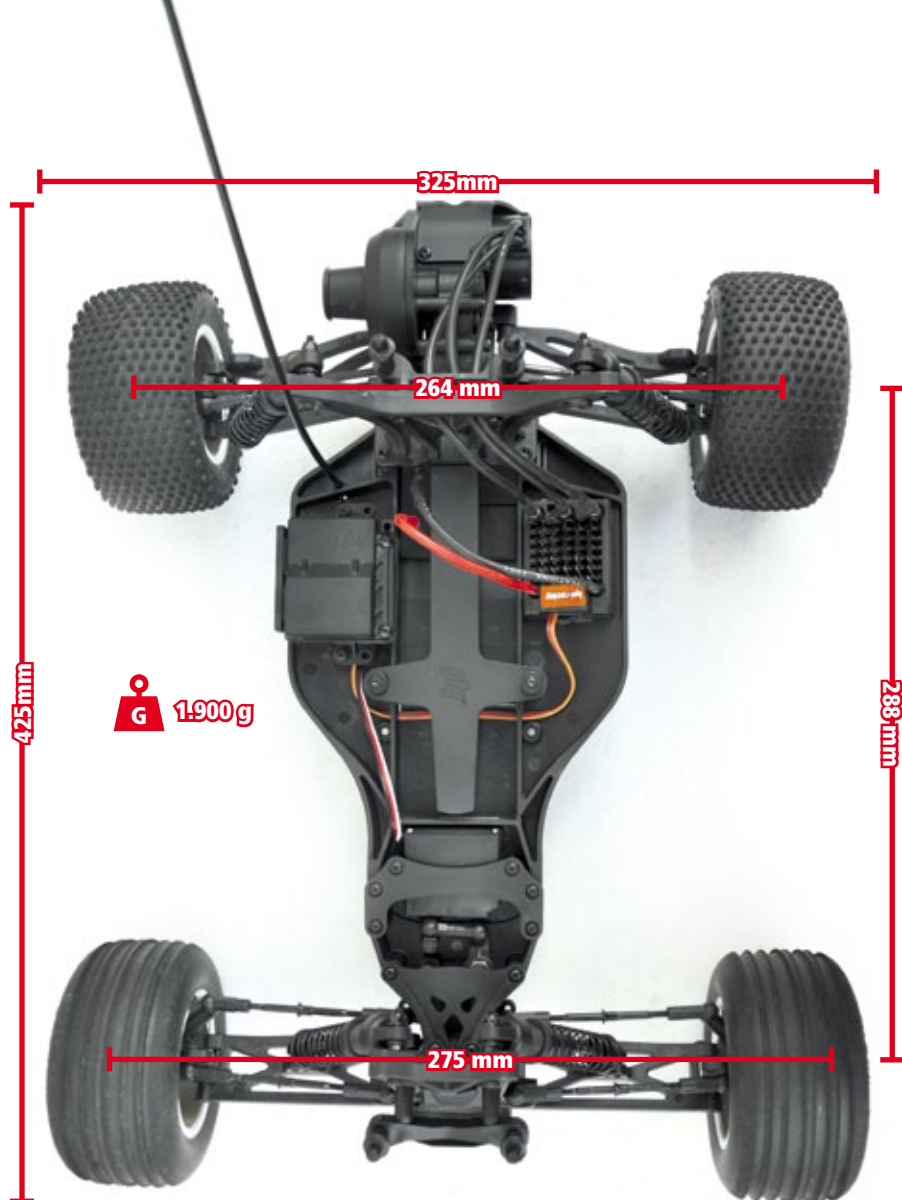


Highspeed

Auch die Endgeschwindigkeit liegt beim Flux um einiges höher als beim 10T. HPI gibt beim Flux eine Endgeschwindigkeit von 50 Meilen pro Stunde an – dies sind umgerechnet etwa 80 Stundenkilometer. Beim Nitro-Modell werden 38 Meilen pro Stunde, also zirka 60 Kilometer pro Stunde angegeben. Hierbei ist allerdings zu erwähnen, dass die Topspeed des Verbrenners nicht zu unterschätzen ist, denn sie ist für einen 2WD-Stadium-Truck absolut ausreichend.

Weiter ging es auf unbefestigtem Boden mit feinem Schotter und Erde. Hier kam dann das Plus des Nitros hervor, denn er lässt sich einfach viel gefühlvoller um enge Kurven bewegen. Das Elektromodell mit seinem Brushlessantrieb neigt hier immer wieder zum Übersteuern. Auch beim Beschleunigen ist sehr viel Fingerspitzengefühl erforderlich, da sonst die Vorderräder den Bodenkontakt verlieren und ein kontrolliertes Lenken nicht mehr möglich ist. Sprünge mit harten Landungen können beide Modelle sehr gut ab. Selbst wenn der Firestorm 10T Nitro mal auf dem Dach liegen bleibt, läuft der Motor lange genug weiter, um das Modell wieder herumzudrehen. Die Vorderreifen mit Rillenprofil bieten vor allem auf Sand und Erde sehr guten Grip. Die Noppenreifen an der Hinterachse haben gerade beim Flux Probleme, die Kraft auf den Boden zu bringen. Das liegt aber weniger an der Gummimischung, als vielmehr an der Kraft dieser Antriebsvariante.

Beide Modellvarianten sind sehr robust, bei keinem gab es im Test irgendwelche Defekte. Was bei der Anschaffung zur Entscheidungsfindung beitragen sollte, ist das benötigte Zubehör. Beim Flux wären das ein Fahrakku – am besten LiPo –, ein passendes Ladegerät und die Mignon-Batterien oder besser gleich -Akkus für den Sender. Bei der Verbrenner-Variante werden lediglich ein Glüher, eine Spritflasche und natürlich Treibstoff benötigt. Das sind alles Punkte, die vor dem Kauf mit in Betracht gezogen werden sollten. Alles in allem wird die Vorliebe für den jeweiligen Antrieb den Ausschlag geben, für welche der beiden Modellvarianten man sich entscheidet. Spaß hat man definitiv mit beiden Stadium-Trucks. ■



Das Chassis ist beim Flux sehr übersichtlich. Jedes Teil findet hier seinen Platz



Der Vector-Brushlessmotor leistet 4.800 Umdrehungen pro Minute und Volt. Für Speed-Fans genau das Richtige

FAZIT

Wer auf maximale Leistung in Sachen Beschleunigung und Endgeschwindigkeit Wert legt, der kommt im Vergleich dieser beiden Modelle nicht um die Flux-Variante herum. Der Elektroantrieb zeigt dem Verbrenner deutlich die Grenzen auf. Allerdings ist ein wirklich gefühlvoller Gasfinger gefragt, denn durch den Heckantrieb neigt der Flux Firestorm immer wieder zu Wheelies und Rückwärtssaltos.



Maverick, der Fünfte

Nachfolgemodell in neuem Gewand

Short Course-Veranstaltungen sind in den USA der Renner. Was die Sache so spannend und für den Zuschauer so kurzweilig macht, ist der Austragungsmodus: Trucks mit großvolumigen Motoren treten im K.O.-System gegeneinander an. Der Sieger kommt jeweils einen Lauf weiter, der Verlierer scheidet sang- und klanglos aus. Dieses Rezept war schon beim Drag-Racing von Erfolg gekrönt, warum also nicht auch im Offroad-Bereich?

Text und Fotos:
Rolf Röder

So kommt es nicht von ungefähr, wenn die Hersteller von RC-Cars an diesem Erfolg partizipieren möchten und nach und nach fast jeder einen oder mehrere Short Course-Trucks im Sortiment hat. Auch LRP macht hier keine Ausnahme und bedient sich dabei relativ einfacher Mittel: Man schnitt einfach ein bereits bestehendes Allround-Fahrzeug auf SC-Belange zu und war im Rennen. In diesem Falle griff man auf den Maverick Strada zurück. Diesen gab es bereits als Glattbahner Strada TC und in der Offroad-Szene war er schon als Strada XB, MT sowie XT dreifach vertreten.

Wie im Falle des Maverick Strada SC von LRP electronic geschehen, macht es durchaus Sinn, auf der Basis eines einzelnen Fahrzeugs durch Abänderung von verschiedenen Komponenten Cars auf andere Einsatzmöglichkeiten zuzuschneiden. Man spart sich dadurch unnötige Kosten für Lagerhaltung und Pro-

duktion neuer Teile und braucht nur die jeweils abgeänderten oder hinzugekommenen Teile neu aufzulegen. Wenn man dann noch die Ersparnis in Form von günstigen Preisen an den Endverbraucher weitergibt, hat man die Grundlage für ein erfolgreiches Konzept geschaffen, das auch beim Kunden gut ankommt. So entstand schließlich der Maverick Strada SC als fünftes Modell der Strada-Reihe, bereit auf der Short Course-Welle mitzuschwimmen.

Startklar

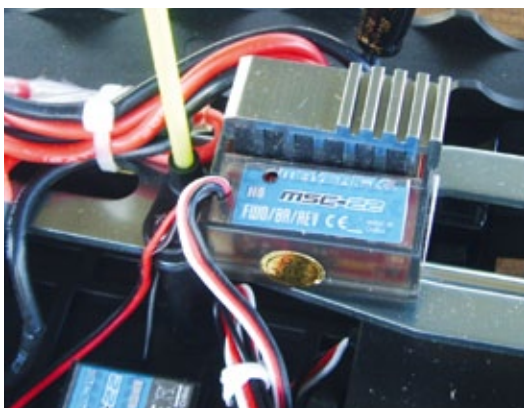
Man kann davon ausgehen, dass derjenige, der einen Short Course-Renner in dieser Preisklasse erwirbt, nicht erst einen Bausatz zusammenbauen, Reifen auf Felgen verkleben und eine Karosserie ausschneiden und lackieren will. Erfahrungsgemäß soll hier direkt Gas gegeben werden und Fahrspaß ohne große Umschweife schnell zur Verfügung stehen. So ist es



Das Lenkservo ist liegend montiert



Für den Empfänger ist noch Platz ...



... der Regler hingegen musste aufs Oberdeck ausweichen

auch nicht verwunderlich, dass der Maverick Strada SC ausschließlich als Ready-to-Run-Modell geliefert wird, wie dies übrigens auch schon bei den anderen Strada-Brüdern der Fall war. Auch bei den meisten anderen Anbietern von Short Course-Trucks geht der Trend dahin, diese ausschließlich mit RTR-Ausstattung auf den Markt zu bringen.

Nach Öffnen des Kartons findet man neben dem Fahrzeug noch die Fernsteuerung, einen Radmutter Schlüssel, Klipse zum Ändern der Federvorspannung sowie eine Betriebsanleitung vor. Ebenfalls dazu gehört ein NiMh-Akku mit 1.800 Milliamperestunden Kapazität – kein Energiewunder, aber zum Fahren reicht es allemal. Das beiliegende Steckerladegerät zur Ladung des Fahrakkus reicht zwar aus, jedoch dauert das Laden mehrere Stunden. Man wird hier auf Dauer nicht um den Erwerb eines richtigen Laders herumkommen, wenn man das Hobby weiterbetreiben will. Zum Los-



Fahrfertig kommt das Chassis aus der Verpackung

fahren müssen nun lediglich noch acht Batterien der Größe AA erworben werden, um den Sender mit Strom zu versorgen. Akkus sind hier nicht unbedingt nötig, wer sich aber dafür entscheidet, kann diese über die integrierte Ladebuchse später wieder befüllen.

Alles Wesentliche

Bei der Fernsteuerung handelt es sich wie so oft im RTR-Sektor um eine 27-Megahertz-AM-Anlage. In diesem Fall die Maverick MTX 22 zusammen mit dem recht kompakten Zweikanal-Empfänger MRX 22. Der Pistolensender ist zwar relativ einfach aufgebaut, verfügt aber über alle Möglichkeiten, die man braucht, um den SC über den Kurs zu steuern. So sind beispielsweise Trimmung und Reverse der beiden Kanäle möglich. Hinter einer halbtransparenten Klappe findet man neben den LED für die Stromanzeige noch weitere Möglichkeiten, wie zum Beispiel Endpunkt-Einstellung, vor. Wem der 27-Megahertz-AM-Modus nicht reicht, der kann bei LRP mittlerweile eine Fernsteuerung mit 2,4-Gigahertz für unter 50,- Euro nachrüsten. Störungen im Fahrbetrieb gehören dann der Vergangenheit an.

Die Betriebsanleitung ist in Schwarzweiß gehalten und viersprachig. Auf den deutschen Teil entfallen zehn Seiten. Hier gibt es neben allgemeinen Hinweisen noch Tipps zum Einstellen des Senders sowie zum Verändern der Parameter am Auto selbst. Auch eine kleine Fahrkunde ist enthalten und wenn es einmal Beschädigungen gibt, kann man sich die Ersatzteilnummern aus der Teileliste mit Explosionszeichnungen herausuchen. Man kann hier schon erkennen, dass dies alles auf Einsteiger zugeschnitten ist, Profis brauchen solche Angaben nicht.

Die Wanne ist voll

Der Maverick SC ist wie alle anderen Maverick-Versionen auf einem verwindungssteifen Kunststoffchassis in Wannenform aufgebaut und verfügt über einen permanenten 4WD-Antrieb. Der Motor befindet sich in der hinteren rechten Ecke des Chassis und zwar in Längsrichtung. Er ist in einem Motorhalter aus Aluguss verschiebbar angeschraubt, um verschiedene Motorritzel einsetzen zu können. Die Bezeichnung



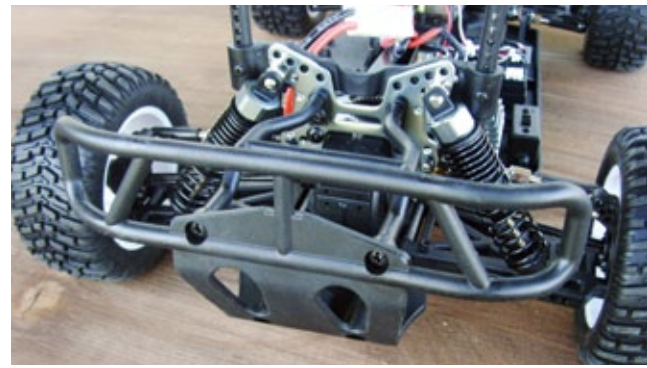
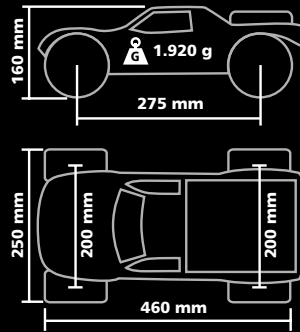
Der Sender verfügt über alle notwendigen Einstellmöglichkeiten



CAR CHECK

MAVERICK STRADA SC LRP electronic

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 209,90 Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Antrieb, komplett kugelgelagert, vier Öl Druckstoßdämpfer
- Benötigte Teile: Acht Mignonzellen



Die voluminösen Rammer halten das Ärgste ab

MM 22 sagt nichts aus, es handelt sich jedoch hier um einen einfachen wartungsfreien Bürstenmotor der Baugröße 540 mit 20 Turns. Er leitet seine Antriebskraft über das am hinteren Ende der in der Fahrzeugmitte rotierenden Kardanwelle aus Aluminium montierte Hauptzahnrad an die Diff's der Vorder- und Hinterachse weiter.

Das Übersetzungsverhältnis wurde beim SC moderat mit 8,04:1 gewählt. Die Kegeldiffs sitzen voll gekapselt in Ihren Gehäusen. Um die Wartung braucht man sich hier keine großen Gedanken zu machen. Von dort werden die Antriebskräfte mittels Knochenwellen aus Stahl an die Räder weitergeleitet. Diese Knochen wirken für ein Offroad-Fahrzeug relativ dünn, wenn nicht sogar unterdimensioniert. Im späteren Fahrbetrieb ergaben sich aber hier keine Probleme, zumal auch der Antriebsstrang komplett kugelgelagert ist. Die Schwingen der Vorder- und Hinterachse hingegen zeigten sich ausreichend dimensioniert. Auch der verwendete Kunststoff wies die für einen Offroader benötigte Zähigkeit auf.

Feinabstimmung

Die Rechts-links-Gewindestangen zur Sturz- und Spureinstellung der Vorderachse machen ebenfalls einen soliden Eindruck. Die Stoßdämpfer mit Kunststoffgehäuse sind mit mittelharten schwarzen Federn mit progressiver Kennung ausgerüstet. Die Einstellung der Bodenfreiheit erfolgt mittels der beiliegenden, verschieden dicken Klipse. Es zeigte sich, dass die Dämpfer blasenfrei und vollständig befüllt waren, über die Viskosität des verwendeten Öls lagen keine Erkenntnisse vor.

Stoßdämpferbrücken und Oberdeck bestehen nicht aus Kunststoff, sondern aus 2,5 Millimeter starkem Aluminium, bei dem Verwindungen nicht stattfinden. Auf der linken Fahrzeugseite ist der Akku untergebracht. Da in diesem Fall ein inline-verlötetes Pack zum Einsatz kam, wurde es in die am Fahrzeugboden angeschraubten Stützen eingelegt und mit dem Halter und zwei Splinten unverrückbar gesichert. Man kann die Position durch zwei Schaumstoffblöckchen variieren. Wenn LiPo-Akkus verwendet werden sollen, sind

Einfacher Aufbau
Robust
Anfängertauglich
Hohes Fahrvergnügen
in leichtem Gelände

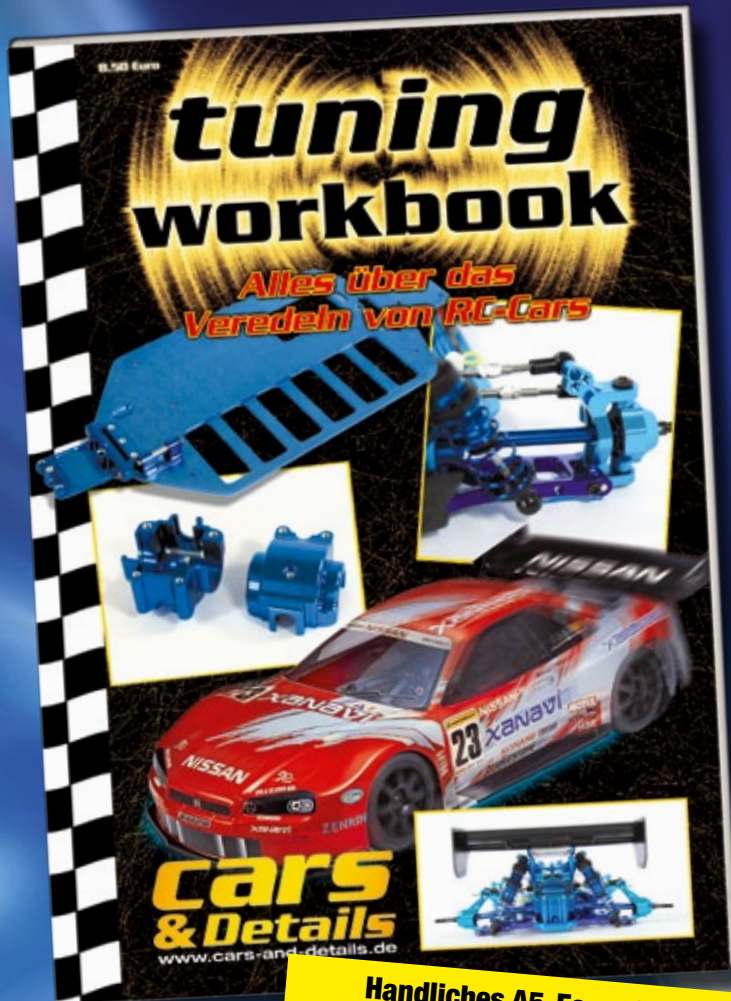
Motor könnte mehr
Leistung haben
27-Megahertz-Fernsteuerung

Drifts oder übersteuerndes Verhalten sind dem Modell fremd, was an der sehr neutralen Auslegung und der Abstimmung auf ein gutmütiges Fahrverhalten liegt



Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk
für die Veredelung von RC-Cars



Handliches A5-Format,
68 Seiten. Mit zahlreichen Fotos
und Abbildungen. Nur 8,50 Euro

In diesem Workbook
von CARS & Details erfährst Du
alles über die vielfältigen
Möglichkeiten, die das Tunen
von RC-Cars bietet

- Maßnahmen zur Steigerung der Performance
- Veredelung für mehr Haltbarkeit
- RC-Cars individuell gestalten
- Tipps und Beispiele aus der Praxis

IM INTERNET

unter www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-100

www.modellbau-berlinski.de
... die Auswahl wird Sie begeistern

Cars & Details Sammelordner

€ 12,00



- ✓ Geballtes Wissen immer schnell zur Hand
- ✓ Dein persönliches Archiv in einem attraktiven Sammelordner

Einen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 58 in dieser Ausgabe.

Dieses und mehr attraktive Angebote gibt's im Internet:

www.alles-rund-ums-hobby.de

Artikel-Nr. 10233

Airbrush-Kurse für Modellbauer mit Fachbuchautor Matthias Faber



HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare



Infos unter: www.harder-airbrush.de
Tel. +49 (0)40 878798930

Modellbau
SEQUOIA

LRP S10 Twister RTR
Der 2WD Buggy für ultimativen Offroad-Fahrspaß!



Der S10 Twister ist ein waschechter
heckantriebener 2WD Offroad Buggy
der Extraklasse.

Features wie ein gekapseltes Getriebe, Slipperkupplung, kugelgelagerter Antriebsstrang und voll einstellbare Fahrwerksgeometrie machen es zu einem exklusiven Modell mit Wettbewerbsgenen. Ob als Einsteiger, fortgeschrittener oder wettbewerbsorientierter Hobby-Fahrer, der S10 Twister ist extrem vielseitig und begeistert durch sein einfaches Handling, sein direktes Ansprechverhalten und seine exzellenten Offroadeigenschaften.

Weitere Infos zu diesem Modell erhalten Sie unter
www.seq-modell.de oder per Telefon 089 666 592 80.

99,99

www.seq-modell.de

SEQUOIA Modellbau, Karlstraße 8a, 82041 Oberhaching

Schnelle Lieferung, umfangreiches Lager und faire Preise!

Automodelle | Tuningteile | RC-Anlagen | Zubehör | Ersatzteile



Die Dämpfergehäuse bestehen aus Kunststoff

die Stützen zu entfernen, da sonst nicht genug Platz für den Akku ist. Der Strom fließt von hier aus weiter zum MSC 22-Regler, der aus Platzgründen auf dem Oberdeck angebracht ist. Dieser ist für Bürstenmotoren bis 13 Turns zugelassen.

Angemessen

Als Lenkservo hat man ein Mittelklassenservo vom Typ MS 22 gewählt. Nicht spektakulär, aber für diesen Einsatzzweck voll ausreichend. Die SC-Reifen sind vorne und hinten gleich dimensioniert und gewissenhaft verklebt. Das gemäßigte Offroad-Profil macht einen guten Eindruck. Nach vorne und hinten sichern voluminöse Rammern aus sehr biegsamem Kunststoff das Fahrzeug bei Crashes ab. Die Karosserie ist mehrfarbig bedruckt und mit Aufklebern versehen. Sie passt exakt. Das Design kann sich in nahtlos in die Reihe der bisher erschienenen SC-Deckel einreihen.

Nach der ausgiebigen Inspektion des Modells stand nun der Fahrtstest auf dem Programm. Auf einem Baugrundstück, wellig und teilweise geschottert, bekam der SC seinen ersten Auslauf. Der Motor verfügte nicht über brachiale Kraft, aber es kam ein anständiges Fahrbild zustande. Ein richtig schöner Drift wie beim großen Vorbild gelingt allerdings nur bedingt, was auf den 4WD-Antrieb des Modells zurückzuführen ist, wohingegen die großen Vorbilder ja bekanntlich über Heckantrieb verfügen. Durch die



Für die Stoßdämpfer gibt es genügend Befestigungspunkte



Die Kühlrippen und die Motorhalterung aus Alu sorgen für Wärmeableitung

vier angetriebenen Räder fährt das Modell deutlich stabiler, was gerade Einsteigern das Fahren erleichtert. Somit zeigt sich der Maverick Strada SC von seiner unproblematischen Seite und überzeugt durch ein leicht beherrschbares Fahrverhalten.

Action

Die nächste Session fand auf der neu mit Kunstrasen gestalteten Offroadbahn des AMC Langenfeld statt. Hier zeigte sich, dass zwar nicht das Fahrwerk aber die Motorisierung an ihre Grenzen stieß. Der vorhandene Doppelsprung war nicht zu bewältigen, der SC landete immer genau dazwischen, man konnte sich nur behelfen, indem man langsam über die Sprünge rollte. Das war schade, das Fahrwerk hätte den Doppelsprung vertragen.

Nach der ersten Akkuladung hatten Motor und auch Regler erhöhte Temperatur – nicht ohne Grund hatte LRP hier also Kühlkörper für beide Komponenten spendiert. Für das Fahren in leichtem Gelände gibt es keine Einschränkungen. Auf der Rennstrecke hingegen bedarf es größerer Motorleistung, der Serienmotor ist hier einfach zu kraftlos. Für Anfänger bietet er jedoch zunächst mal eine gute Alternative, bis man sich vollständig an das Fahrzeug gewöhnt hat und dann zu einer kräftigeren Antriebscombo greifen kann. Hier bietet sich als nächster Schritt dann beispielweise ein Brushless-Ensemble an. Das Fahrwerk würde es ohne Weiteres verkraften, der Spaßfaktor wäre garantiert.

FAZIT

Der Maverick Strada SC von LRP electronic ist ein Short Course-Modell für Einsteiger. Die verbauten Komponenten ermöglichen einen schnellen und einfachen Einstieg in diese Klasse.



Das Fahrverhalten ist äußerst unkritisch und eignet sich gerade für Einsteiger

Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!

Web-Race



**Cars
& Details
3**

Findet die Flagge mit der Zahl 3 auf einer der unten aufgelisteten Seiten. Der Gewinner erhält einen 200,- Euro Einkaufsgutschein.



www.rc-car-online.de



www.mst-modellbau.de



www.horizonhobby.de



www.robionic.com



www.thundertiger-europe.com



www.smdv.de



www.rc-toy.de



www.kyosho.de



www.der-schweighofer.at



www.modellbau-bochum.de



www.ansmann-racing.de



www.mogatech.de

Das Gewinnspiel findet ihr auch im Internet unter www.cars-and-details.de

Einsendeschluss ist der 03.01.2012. Die Lösung samt eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an webrace@cars-and-details.de oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ebenso die Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Wellhausen & Marquardt Medien und deren Familien. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.



Gleiche Chance für alle

Keine Panik in Troisdorf

Text: François Legrand
Fotos: Mathias Mayer

Bereits ein Jahr ist vergangen, seitdem LRP electronic die Offroad-Challenge ins Leben gerufen hat. Die logische Konsequenz war die Durchführung der ersten Deutschen Meisterschaft, für deren Premiere sich das Panik Team Troisdorf als ausrichtender Verein zur Verfügung gestellt hatte.

Am 24. und 25. September fanden rund 80 Fahrer den Weg nach Troisdorf, einer Stadt mit knapp 77.000 Einwohnern unweit der A59, zwischen Bonn und Köln, um an der Deutschen Meisterschaft der LRP Offroad-Challenge teilzunehmen. Bereits freitags waren zahlreiche Fahrer angereist, um ihre Offroad-Boliden auf die 125 Meter lange Kunstrasenpiste mit den zahlreichen Sprüngen abzustimmen. Dabei sorgte der Verein für einen netten Empfang samt Parkplatz-einweisung und man war stets bemüht, den Aufenthalt für die Teilnehmer so angenehm wie möglich zu gestalten. Hierzu zählte unter anderem eine Flutlicht-anlage, mittels derer bis in die späten Abendstunden trainiert werden konnte. Für das leibliche Wohl war ebenfalls gesorgt. Einige Probleme mit der Zeitnahme und beim Ablauf sowie der fehlende Kompressor boten allerdings noch Verbesserungspotenzial.

Anspruch an die Fahrzeugbeherrschung stellen – den größten Zuspruch, was die Teilnehmerzahlen eindeutig belegen. Gründe hierfür dürften der geringere finanzielle und technische Aufwand sowie der höhere Spaßfaktor sein. Vor allem die etwas behäbig wirkenden Short Course-Modelle kommen immer besser an, was LRP electronic dazu bewegt hat, die Klasse zukünftig auch für alle Marken zu öffnen.

Allen anderen stehen die Klassen Rookie und 4WD zur Auswahl, wobei erstere ausschließlich den meist jungen Nachwuchspiloten vorbehalten sein sollte, denen man einen kostengünstigen Einstieg mit einheitlichen Modellen (LRP, Maverick, HPI) ermöglichen möchte. Bei 4WD hingegen sind alle DMC-legalen Modelle ohne Tuningbeschränkungen zugelassen. Der Grundgedanke der LRP-Offroad-Challenge bleibt aber in allen Klassen der gleiche wie bei der LRP-HPI-Challenge. Nämlich den Fahrern eine Rennserie anzubieten, die aufgrund ihrer Einschränkungen eine größtmögliche Chancengleichheit bei überschaubaren Kosten garantiert. Die wesentlichen Elemente bilden hierbei die Low Budget-Einheitsreifen und die strikte Reglementierung der Regler und Motoren.

Let's race

Entsprechend des derzeitigen Reglements wurde in vier Klassen gestartet. Die Anhänger der zweiradgetriebenen Modelle konnten zwischen 2WD (klassisch) und Short Course wählen. Erstaunlicherweise finden diese beiden Kategorien – obwohl sie einen höheren



Schokotörtchen mal anders



Die Sieger der Klasse Rookie (von links): Erik Seelen (2), Oliver Keim (1), Tobias Witzel (3)



Die Sieger der Klasse Short Course (von links): Alex Piperato (2), Bernd Haas (1), Thorsten Schmidt (3)

Action

Nach einer ausgedehnten Trainingssession in Gruppen, folgten Samstagnachmittag drei Vorlaufdurchgänge. Sonntagmorgen wurden zwei weitere Durchgänge gestartet. Anschließend folgten die Finalläufe, die nicht zur Freude aller auf fünf Minuten begrenzt waren. In einem kurzen Meeting hatte man sich aber auf die Beibehaltung der Zeit geeinigt, um auch den B- und C-Finalisten drei Finalläufe zu ermöglichen.

Nach einer überzeugenden Vorstellung während der Vorläufe musste sich Oliver Keim bis zum letzten Finale gedulden, um sich als erster Deutscher Meister der

Premiere: LRP's neuer 2WD-Buggy Twister



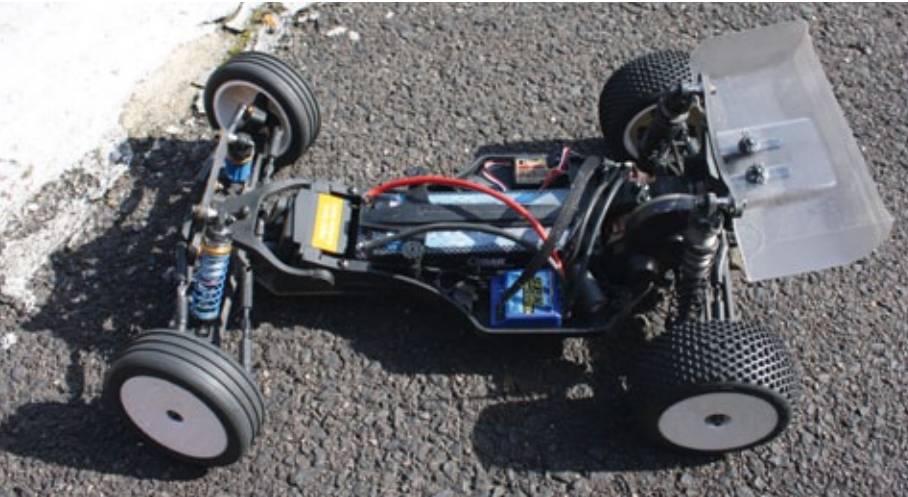
Klasse Rookie der Offroad-Challenge feiern zu lassen, denn Erik Seelen konnte den ersten Durchgang für sich entscheiden. In den beiden folgenden Durchgängen ließ Oliver aber nichts mehr anbrennen und ging jeweils als klarer Sieger von der Strecke. Platz zwei belegte Erik Seelen vor Tobias Witzel, der von Platz vier aus eine schöne Aufholjagd gestartet hatte.

Mit drei Laufsiegen am Samstag verdeutlichte Tom Maquel bereits frühzeitig seine Siegambitionen in der 2WD-Klasse. Doch auch Tim Weber und Gerd Streng lagen mit je einem Sieg noch gut im Rennen. Während der Finalläufe behielt der routinierte Luxemburger Tom aber die Nerven, sodass er sich letztlich mit drei Siegen souverän den Titel in der Klasse 2WD sicherte. Tim und Gerd agierten leider weniger erfolgreich und verloren je zwei Positionen im Bezug auf die Startaufstellung. Toms Landsmann, Sascha Hengen hingegen, konnte sich mit zwei guten Läufen den Vizemeistertitel erkämpfen. Platz drei belegte punktgleich, aber mit einem etwas schlechteren Einzelergebnis Christoph Thile.

Mit 28 Startern war die Short Course-Klasse nicht nur eine der sehenswertesten, sondern auch die am besten besetzte. Bereits während der Vorläufe, die in



Freundliches Wetter und ein ebensolches Teilnehmerfeld sorgten für eine entspannte Veranstaltung



Gerd Streng setzte den neuen 2WD-Buggy von Durango ein, der bereits sehnsüchtig von vielen Fahrern erwartet wird

allen Klassen über zehn Minuten gefahren wurden, zeigte sich ein hohes Leistungsniveau, sodass letztlich sechs Fahrer 18 Runden mit recht geringen Zeitunterschieden erreichten. Angeführt wurde die Tabelle von Bernd Haas, der sich recht knapp vor Alex Piperato – beide mit je zwei – und Dai Sakaguchi mit einem Laufsieg behaupten konnte. In den Finalen konnten Bernd und Alex ihre Positionen bestätigen, Dai aber büßte seinen Platz ein, sodass Thorsten Schmidt den letzten Podestplatz übernahm.

Gerade mal zwölf Fahrer waren in der 4WD-Klasse an den Start gegangen, die im Wesentlichen von Dai Sakaguchi, Tobiasch Frederik, Tom Maquel und Tim Walther beherrscht wurde. Am Ende war es auch Dai, der seinen Tamiya TRF511 nach den Läufen eins und zwei vorzeitig zum DM-Titel steuerte. Tim Walther, der im zweiten Turn unmittelbar hinter Dai ins Ziel kam, konnte den dritten Durchgang für sich entscheiden, nachdem Dai auf einen Start verzichtet hatte. Damit wurde er Vizemeister vor Tobiasch Frederik, während der Vorlaufdritte, Tom Maquel, aufgrund technischer Probleme nicht über der zehnten Platz hinaus kam.

Pitstop

Was die Fahrregler angeht, werden in den Brushlessklassen fast ausschließlich SPX Zero-Regler von LRP

Die Short Course-Klasse erfreut sich immer größerer Beliebtheit



Die Sieger der 2WD-Klasse (von links): Sascha Hengen (2), Tom Maquel (1), Christoph Thile (3)



Die Sieger der 4WD-Klasse (von links): Tim Walther (2), Dai Sakaguchi (1), Tobiasch Frederik (3)

verwendet, die sich in Kombination mit den Vector X12-Motoren von 17,5 bis 10,5 bestens bewährt haben. Seitens der Akkus setzen viele Fahrer auf die neuesten LiPo-Generationen mit Kapazitäten zwischen 5.900 und 6.200 Milliamperestunden, die in der Regel auch den meisten Druck haben. Bei den Fahrzeugen sorgen vor allem die neuen 2WD-Buggys von Durango und LRP für Gesprächsstoff. Während sich der lang erwartete DEX210 mit interessanten Features als Hingend-Wettbewerbsmodell empfiehlt, eignet sich der Twister von LRP eher für Hobbyfahrer und Renneinsteiger, die beispielsweise an der LRP-Offroad-Challenge teilnehmen möchten. In der Klasse Short Course fuhren die meisten Teilnehmer den Blitz von HPI, der sich gegen die Konkurrenzmodelle von Kyosho und Team Associated gut behaupten konnte. Angesichts der Popularität dieser Klasse überlegt man bei LRP, die Kategorie markenübergreifend für alle Modelle auf 2WD-Basis zu öffnen. Nach einer Saison fällt auch die Bilanz der LRP VTEC-Reifen durchweg positiv aus. Die polyvalenten Einheitsreifen haben sich auf allen Untergründen bewährt und dies bei akzeptabler Haftung.

Gelungen

Den gebührenden Abschluss der ersten LRP-Offroad-Challenge-DM bildete eine Siegerehrung mit ansprechenden Pokalen und einer sehr attraktiven Tombola mit zahlreichen großen und kleinen Preisen aus dem LRP-Programm. Die positive Stimmung und Resonanz macht Mut für die Zukunft, sodass man sich bereits auf die nächste Ausgabe 2012 freuen kann. ■

CARS & Details SIX-PACK



Alle Ausgaben
findest Du unter:

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

* zuzüglich 2,50 € Versandkosten. Das Angebot gilt für Ausgaben aus den Jahren 2001 bis 2009.

Jetzt 6 Archiv-Ausgaben
CARS & Details für 6 Euro bestellen*

Telefon: 040/42 91 77-100, E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

www.modellbau-berlinski.de
... die Auswahl wird Sie begeistern

EG 1:5/1:6/Monster-billig?
www.motec-shop.de

Der heiße Draht zu CARS & Details:

Redaktion:
Telefon: 040/42 91 77-300
Telefax: 040/42 91 77-399

Aboservice:
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120

Post:
Wellhausen & Marquardt Medien
Redaktion **CARS & Details**
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg

Post:
Leserservice
CARS & Details
65341 Eltville

E-Mail: redaktion@cars-and-details.de
Internet: www.cars-and-details.de

E-Mail: service@cars-and-details.de
Internet: www.alles-rund-ums-hobby.de



In diesem Buch werden Grundlagen sowie praktisches Wissen zu allen Aspekten rund um Modell-Verbrennungsmotoren vermittelt. Es schafft umfangreiches technisches Verständnis und schärft den Blick für Ursache und Wirkung der verschiedenen Einflussfaktoren.

Artikel-Nr. 10664

**Mehr Informationen, mehr Bücher
und mehr Vielfalt im Online-Shop
www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 56.**



THE NEXT GENERATION

SIKURA XI

V10 Scale Radio Control Touring Car

nur EUR 359,-

www.LMI-Racing.com



Galaktisch gut



Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Konstruktion vom anderen Stern

Ein besonderer 4WD-Buggy mit vier Buchstaben und drei Zahlen? Durango DEX410R! Das Modell stellt derzeit eine der kompromisslosesten Wettbewerbskonstruktionen im 1:10er-4WD-Bereich zu einem unverschämt günstigen Preis dar und genau deshalb werfen wir nun einen Blick unter die Haube.



Der Slipper kann dank der Schnellwechselhalterung sehr einfach aus dem Modell genommen werden und lässt so eine bequeme Einstellung außerhalb des Modells zu

Die Konstruktion des DEX410R (oder auch des etwas besser ausgestatteten Bruders DEX410) ist erfrischend anders und vor allem aber von Grund auf neu. Beim Antriebskonzept hatte man bei Durango ja schon immer den Hang zu etwas unkonventionellen Ideen.

Durchdacht

Die Platzierung des Saddle-Pack-Akkus hintereinander quer im Modell und unterhalb des Antriebsstrangs stellt die Basis für die schmale Erscheinung des DEX410R-4WD-Buggys dar. Doch auch beim restlichen Antriebsstrang ging man andere Wege, was zum Beispiel der Einsatz von Kegeldifferenzialen anstelle von den sonst üblichen Kugeldifferenzialen zeigt. Dennoch beginnt die Montage des 410ers mit einem eher bekannten Bauteil – dem Slipper. Und auch hier nur feinste Materialqualität und saubere Verarbeitung. Die Montage geht dadurch natürlich schnell von der Hand und der Bau macht schlicht Spaß.

Bis das Modell fertig ist, müssen allerdings noch gut 41 Bauschritte mit Hilfe der farbigen und sehr gut gemachten Anleitung erledigt werden. Bei der Montage der Differenziale fällt der Einsatz von E-Klipsen auf. Kein Grund zur Unruhe, denn dies ist die einzige Stelle, an der die kleinen Dinger verwendet werden. Wer seine Differenziale später zur Abstimmung mit Öl in bestimmten Viskositäten befüllen möchte, dem sei an den Abtrieben der Einsatz von zähem Schmierfett angeraten, um so die Dichtungsringe zusätzlich zu unterstützen. Die Innereien des Diffs bestehen aus vier kleinen Kegelrädern, welche auf die beiden größeren Kegelräder der Abtriebe wirken. Dies ist die stabilste Konstruktion bei 1:10er-Buggy-Modellen und ermöglicht mit dem passenden Öl ein sehr



Die Getriebeteile der Durango-Modelle sind seit jeher sehr präzise gefertigt und durch den Einsatz von Kegeldifferenzialen lassen sich hohe Kräfte verschleißarm übertragen



Eine Durango-Spezialität sind die mit nur vier Schrauben befestigten Diffs – schneller kommt man bei kaum einem anderen Modell an die Antriebssteile

Der Slipper wird aus sehr präzise gefertigten Einzelteilen zusammengesetzt. Die in der Anleitung beschriebene Einstellung kann auf 8 beziehungsweise 7,5 Millimeter verändert werden, damit es optimal zu einem 5,5-Turns-Motor passt





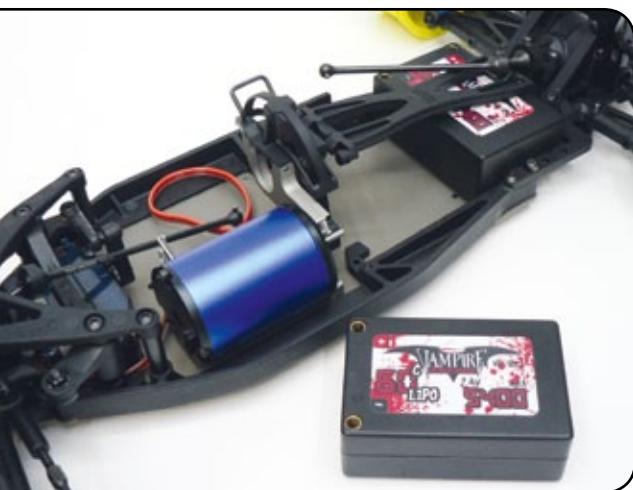
Eine solide C-Hub Lenkconstruction, präzise gefertigte CVD-Wellen und keinerlei E-Klipse in der gesamten Aufhängung – so muss ein modernes Rennmodell aussehen

vorherbestimmbares Fahrverhalten – genau dies ist mit den sonst in dieser Klasse genutzten, stufenlos einstellbaren Kugeldiffs nicht immer möglich.

Steife Sache

Die Montage der Diffs in Halbschalengehäusen verhindert zuverlässig einerseits das Austreten von Öl und andererseits wird eine sehr exakte Führung der Kegelräder ermöglicht. Daher sollte man beim Einstellen des Spiels auch sehr akribisch vorgehen, die dafür benötigten Unterlegscheiben liegen dem Baukasten in ausreichender Stückzahl bei. Die ungewöhnlichen Lösungen gehen bei dem für die Chassisplatte verwendeten Aluminium weiter. Die Verwindungssteifigkeit des Modells ist dadurch trotz eines sehr niedrigeren Aufbaus aber auf hohem Niveau.

Die Montage der Kunststoffteile sollte optimalerweise von einem Akkuschauber mitsamt Gewindeschneider begleitet werden – der verwendete, faserverstärkte Kunststoff ist recht hart. An beiden Achsen kommen Kunststoffteile zum Befestigen der Querlenker zum Einsatz. Optional gibt es alle Teile aber auch aus Aluminium – sollte es die Rennstrecke wirklich erfordern. Bei der Montage der Querlenkerhalter können dann auch die Einstellung des Anti-Squats,



Der Akkuwechsel geht sehr schnell von der Hand und alle aktuellen Saddle-Packs bis zu einer Höhe von 25,1 Millimeter passen hinein



Unterhalb der Karosserie gilt es, jeden Millimeter zu nutzen. Die elektronischen Teile sollten nicht zu groß sein, um die Kabel sauber am Antriebsstrang vorbei verlegen zu können

die Vorspur an der Hinterachse oder der Nachlauf an der Vorderachse variiert werden. Alle Varianten liegen dem Baukasten sogar bei.

Etwas filigran wirkt die Befestigung des Akkuhalters. Der Splint der hinteren Halterung ist durch das obere der beiden Löcher zu pressen, um später Akkus mit einer Höhe von bis 25,1 Millimeter nutzen zu können. Die Montage der Lenkung hingegen sollte man zunächst außerhalb des Modells vornehmen, da dort alles gut erreichbar ist. Auffällig ist hier nur die umgekehrte Montage zweier selbstsichernder Muttern und das Fehlen eines Servosavers. Doch in einem solchen Modell sollte sowieso ein schnelles und starkes Lenkservo mit einem Metallgetriebe zum Einsatz kommen, daher wurde auch der beiliegende Kunststoffservohebel verwendet – quasi als Sollbruchstelle, um das Servogetriebe nicht zu beschädigen.

Stabilität ist alles

Die Montage der vorderen und hinteren Versteifungen zeigt die enorme Stabilität der flachen Konstruktion. Um trotz der seitlichen Verstärkungswannen einen Wechsel der Akkus zu ermöglichen, kann der Fahrer die Abdeckung oberhalb des Slippers abnehmen und den Akkuhalter hochklappen. Der Pin zur Befestigung der Abdeckung oberhalb des Slippers lässt sich deutlich leichter durch die Bohrungen schieben, wenn man vorher die Enden mit einem Dremel etwas abgerundet hat.



Das Kegelradgetriebe verlangt nach einer sauberen Einstellung des Spiels, läuft dafür aber dann mit der richtigen Schmierung sehr wartungsarm

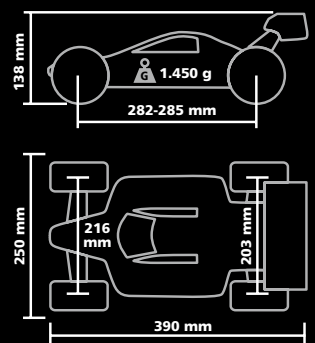
CAR CHECK

DURANGO DEX410R Ruddog Distribution

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: ab 210,- Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: CVD-Wellen, vier Öldruckstoßdämpfer, Allradantrieb, Slipper

- Benötigte Teile: Fahrakku, Motor, Servo, Reifen, RC-Anlage, Ladegerät





Diese Konfiguration hat sich bei der schmaleren Karosserie bewährt und zur besseren Kontrolle der Kabel wurde so viel Fensterfläche wie möglich bei der Karosserie frei gelassen

Der Antriebsstrang ist somit komplettiert und die Montage konzentriert sich nun auf die Aufhängung. Diese stellt an sich nichts absolut Neues dar, doch die Stabilität der einzelnen Teile und die Passgenauigkeit heben das Modell aus der Masse hervor. Auffallend ist hier wieder der komplette Verzicht auf E-Klipse an allen Stellen. Die stattdessen eingesetzten Sicherungsschrauben werden im Kunststoff befestigt und können sich daher nicht so leicht wieder lösen.

Dies gilt leider nur bedingt für die Rechts-links-Gewindestangen, denn sind diese erst einmal in den Kugelpfannen verschraubt, kann eine Verstellung im montierten Zustand zum Lösen der Stange vom Kugelkopf führen. Da Durango aber Löcher in den Kugelpfannen für ein schnelleres Umsetzen vorgesehen hat, kann man hiermit auch schnell und einfach die Gewindestangen mit zwei Inbusschlüsseln

beim Verstellen festsetzen. Zusätzlich könnte man die Gewinde in den Kugelpfannen vorschneiden und einen Tropfen Öl hinein träufeln, um das Verstellen leichter zu machen.

Was sich schwer montieren lässt, löst sich auch schlecht, mag man denken, doch dies gilt zum Glück nicht für die Dämpfer, denn hier treffen gute Passgenauigkeit, sehr gute Materialqualität und eine schicke Optik zusammen. Die Funktion der Dämpfer ist dabei über jeden Zweifel erhaben, denn mit den beiliegenden Federn und dem beiliegendem Öl ergeben sich sehr weich laufende Dämpfer. Wer sich etwas Wartungsarbeit ersparen möchte, sollte an dieser Stelle die optional erhältlichen Dämpfertüllen verbauen. Diese stellen ein sehr preiswertes und simples Tuningteil dar und schützen den Dämpferkolben und die untere Dichtung sehr wirkungsvoll vor Dreck.

**Steifes Aluminiumchassis
Hochwertige Verarbeitung
Komplette Kugellagerung
CVD-Wellen**

Umständlicher Akkuwechsel



Das Servokabel vom Antriebsstrang fernzuhalten, ist mitunter recht knifflig. Vor allem, da es an mehreren Stellen an bewegten Teilen vorbeigeführt werden muss



Der 4WD-Antrieb mit Slipper ermöglicht sehr gute Beschleunigungswerte ohne schwammiges oder instabiles Fahrverhalten zu produzieren



FAZIT

Der Durango DEX410R von Ruddog Distribution ist ein solides Modell, das mit sauberer Verarbeitung, einem günstigen Preis und einer tollen Optik sowie sattem Fahrverhalten aufwartet. Was will man mehr?



Verschiedene Einsätze und Halterungen ermöglichen die Justierung des Anti-Squats sowie der Vorspur an der Hinterachse in feinen Schritten – umständliches Nachmessen wie bei stufenlosen Verstellsystemen entfällt somit

Enge Angelegenheit

Nachdem die mechanische Seite abgeschlossen ist, steht der Einbau der Elektrik an. Doch hier wird's mitunter richtig eng, denn die optisch sehr schmale Buggykarosserie lässt nur wenig Platz darunter. Daher muss die Wahl des Reglers sehr bedacht erfolgen, denn Platz für sperrige Kabel oder gar hohe Kühlkörper mit Lüftern ist nicht vorgesehen. Zum Glück gibt es heute in fast allen Preisklassen auch recht kompakte Controller.

Der Feigao-5,5-Turns-Motor entspricht den Abmessungen der 540er-Baugröße, daher gibt es hier bei der Auswahl keine Probleme. Lediglich die Untersetzung gilt es bei der Motorwahl zu berücksichtigen, denn kleine Motorritzel mit weniger als 18 Zähnen lassen sich mit dem Serienhauptzahnrad nicht nutzen. Allerdings macht ein 2,5- oder 3,5-Turns-Motor im 4WD-Buggy auch eher wenig Sinn, denn die Leistung ist mit einem 5,5-Turns-Antrieb schon mehr als ausreichend. Und dank des wirklich sehr leichtgängigen Kardantriebs kommt viel von dieser Kraft auch da an, wo sie hin soll: an den Rädern.

Die Reifenwahl bleibt hingegen dem Fahrer überlassen, es liegen lediglich Felgen bei. Wer die Elektrik zur Reinigung des Modells des Öfteren entfernen möchte, sollte den Regler und den Empfänger auf die mitgelieferte Kunststoffplatte montieren. Mit nur zwei Schrauben lässt sich dann alles schnell entfernen. Das gilt übrigens auch für viele andere Teile am DEX410R, denn alles ist sehr wartungsfreundlich ausgelegt. Die Kabelführung hingegen ist mitunter

recht knifflig, gilt es doch vor allem, das lange Servokabel aus der Lenkung und der vorderen Kardanwelle heraus zu halten.

Alles fertig

Der erste Ausritt ist zwar immer wieder spannend, doch gilt es zunächst, die Einstellung zu überprüfen und wie bei vielen Reglern heutzutage üblich, die Programmierung zu erledigen. Mit einer Programmierbox und einigem Werkzeug bewaffnet, konnten die ersten Tests beginnen. Eine Veränderung der Reglerwerte machte sich dabei ebenso schnell bemerkbar, wie Setup-Änderungen am Auto selbst. Doch neben einer Erhöhung der Federvorspannung vorne auf 6,5 und hinten auf 5 Millimeter sowie einer leichten Veränderung der Expo-Einstellungen für den Gaskanal waren keinerlei weitere Änderungen notwendig, um auf eher unebenem und buckeligem Untergrund schnelle Runden zu fahren.

Der spätere Einsatz auf sehr sandigem Untergrund zeigte dann auch die Vorteile einer eng anliegenden Karosserie, denn trotz viel aufgewirbeltem Sand kamen die meisten Körner nicht unter die Karosserie. Da Sand ein eher ungeeigneter Untergrund ist, ging es nun wieder auf festes aber staubiges Gelände. Der sehr tiefe Schwerpunkt und die gute Lastverteilung zwischen vorne und hinten sorgen dafür, dass das Modell förmlich am Boden klebt. Selbst absichtlich herbeigeführte Schlenker bei hohen Geschwindigkeiten führten nicht zum Überschlag des Modells – auch nicht auf eher griffigem Boden.

Die Fertigungsqualität der Dämpfer kann sich sehen lassen und in Kombination mit dem Baukasten-Dämpferöl und den Originalfedern ergibt sich ein wirklich gutes Basis-Setup



Die ersten Sprünge wurden daher auch mit einer gehörigen Portion Selbstvertrauen angegangen. Hier zeigte das Modell Nehmerqualitäten, aber die Dämpferabstimmung war für derartige Flugeinlagen – und vor allem deren Landungen – zu weich. Doch dank der vielen Setup-Optionen kann man den DEX410R schnell auf jede Strecke einstellen. Stabilität hat er mehr als genug und dazu einen wirklich sauber laufenden Antriebsstrang. Der einzige Wermutstropfen bei einem Rennen wird aber der Punkt sein, dass man nun keine Ausreden mehr für sein schlechtes Abschneiden hat. Am Durango kann es nicht liegen und so ist das Modell erste Wahl für alle Rennfahrer, aber auch für Technikbegeisterte und dank moderater Preise der R-Version auch für Aufsteiger mit Rennambitionen. ■

HIGH-PERFORMANCE

BRUSHLESS MEETS 1/8 OFFROAD



DYNAMIC 8

1/8 BRUSHLESS-POWER DER NÄCHSTEN GENERATION!

Geht da noch mehr? Ja - noch viel mehr! Das dachte sich unser Entwicklungsteam und entwarf einen von Grund auf neuen Motor der 100%ig auf die 1/8 Bedürfnisse zugeschnitten ist:

- Hohes Drehmoment
- Maximale Effizienz für geringe Temperaturentwicklung
- Robuste/universelle Konstruktion

DER ENTSCHIEDENDE VORTEIL BEIM NÄCHSTEN 1/8 RENNEN FÜR SIE!

DYNAMIC 8 BL MOTOR

- Heavy-Duty XTEC B8 Gehäuse
- Design für hohe Drehmomente
- CoolTemp Motordesign
- Präzisionsgewuchteter Rotor
- Oversized Ball Bearings
- Universal Fit
- LRP-Sensortechnologie

TECHNISCHE DATEN

Art.-Nr.	53230	53235	53240
Spannungsbereich	7.4-18.5V		7.4-14.8V
Drehzahl ²	26640	29600	32560
Spez. Drehzahl pro Volt, kv	1800	2000	2200
Leistung ²	1850W	2120W	2370W
Wirkungsgrad	91%	90%	90%
Magnetmaterial	Sintered 4-Pol		
Gewicht	340g		
Durchmesser	41.0mm		
Länge	65.5mm		
Reglerempfehlung	iX8 Brushless Regler (#80880)		



IX8 - 1/8 HIGHTECH FREERIDE UND RACING REGLER

Speziell für die höheren Spannungen im 1/8 Bereich komplett neu entwickelt, präsentiert sich der iX8 als idealer Basher- oder Wettbewerbsregler. Er vereint das Beste vom Besten heutiger Brushless Racing-Technologie und ist robust genug um im harten Renn- oder Bashalltag zu bestehen.

KOMPROMISSLOSE UND ÜBERRAGENDE PERFORMANCE AUF HÖCHSTER EBENE HAT EINEN NAMEN - IX8!

IX8 BRUSHLESS REGLER

- 2S-6S LiPo Operation
- Sensored Design
- USB Software-Update möglich
- Spezielle 1/8 Power Profile
- Vorwärts/Bremse + Vorwärts/Bremse/Rückwärts
- Revolutionäres Internal-Temp-Check System 3
- 100% Steckbare Verbindungen
- Abschaltspannung / LVC einstellbar

TECHNISCHE DATEN

Best.Nr.	80880
Typ	Vorwärts/Bremse/Rückwärts
Motorlimit	Keins
Spannungsbereich	7.2 - 22.2V (2S-6S LiPo)
Strombelastbarkeit	600A/Phase
BEC	6.0V/6.0A
Abmessungen	55 x 40 x 24mm

BEST. NR.

80880

ARTIKEL

iX8 Brushless Regler

SOFTWARE UPDATEABILITY!
- PC AND MAC -

Beiliegender steckbarer High-Performance Lüfter



iX8

Achten Sie bei Ihrem Fachhändler auf GRATIS Katalog und GRATIS Kundenzeitschrift „LRP News“

WWW.LRP.CC

Verkauf nur über den Fachhandel

LRP electronic GmbH | Wilhelm-Enssle-Str. 132-134 | 73630 Remshalden | Deutschland | www.LRP.cc | info@LRP.cc
Technik + Service Hotline für D: 0900-5774624 (0900 LRP GMBH) (0,49 €/Minute aus dem öst. Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)
Technik + Service Hotline für A: 0900-270313 (0,73 €/Minute aus dem deutschen Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)





ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT

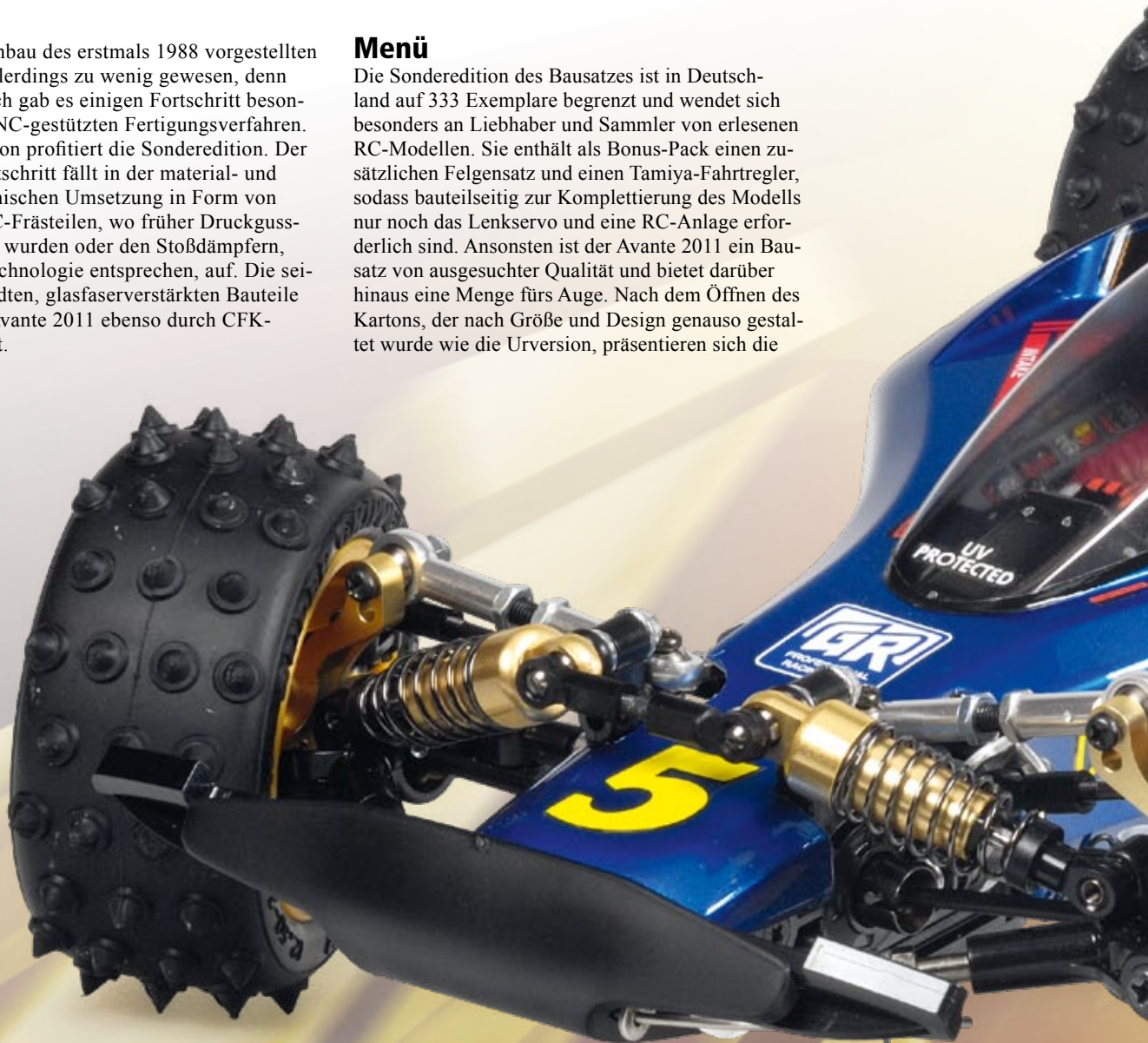
Tamiyas moderner Retro-Buggy

Um die Ursprünge des Avante-Buggy zu finden, muss mittlerweile mehr als zwanzig Jahre in der Modellbaugeschichte zurückgegangen werden. Damals wurde der Grundstein für ein innovatives Chassiskonzept gelegt, das auch heute noch als Meilenstein gilt. Viele der seinerzeit vorgestellten technischen Lösungen sind zum Standard der RC-Car-Technik geworden. Dies war für Tamiya Grund genug, den Avante in einer limitierten Sonderedition 2011 wieder auferstehen zu lassen.

Ein reiner Nachbau des erstmals 1988 vorgestellten Avante wäre allerdings zu wenig gewesen, denn zwischenzeitlich gab es einigen Fortschritt besonders bei den CNC-gestützten Fertigungsverfahren. Und genau davon profitiert die Sonderedition. Der technische Fortschritt fällt in der material- und fertigungstechnischen Umsetzung in Form von modernen CNC-Frästeilen, wo früher Druckgussteile eingesetzt wurden oder den Stoßdämpfern, die heutiger Technologie entsprechen, auf. Die seinerzeit verwandten, glasfaserverstärkten Bauteile wurden beim Avante 2011 ebenso durch CFK-Bauteile ersetzt.

Menü

Die Sonderedition des Bausatzes ist in Deutschland auf 333 Exemplare begrenzt und wendet sich besonders an Liebhaber und Sammler von erlesenen RC-Modellen. Sie enthält als Bonus-Pack einen zusätzlichen Felgensatz und einen Tamiya-Fahrtregler, sodass bauteilseitig zur Komplettierung des Modells nur noch das Lenkservo und eine RC-Anlage erforderlich sind. Ansonsten ist der Avante 2011 ein Bausatz von ausgesuchter Qualität und bietet darüber hinaus eine Menge fürs Auge. Nach dem Öffnen des Kartons, der nach Größe und Design genauso gestaltet wurde wie die Urversion, präsentieren sich die



Bauteile in eingeschweißten Displayverpackungen. Zum Zusammenbauen eigentlich zu schade, möchte man an dieser Stelle meinen; aber die Montage eines derart perfekt aufgemachten Modells hat ihren eigenen Reiz und bereitet dementsprechend Freude.

Die Schrauben und Kleinteile finden sich in nicht weniger als sechs Beuteln zuzüglich drei weiterer Kleinteiletüten. Wer es hier genau nimmt, der kann diese Beutel in entsprechende Schalen entleeren und fühlt sich dann wie ein Chefkoch beim Zubereiten eines Gourmet-Menüs. Die pragma-

tische Methode des Entleerens aller Beutel in ein oder zwei Schalen funktioniert aber ebenso gut, denn die Bauteilidentifizierung über die Bauanleitung ist zuverlässig.



AVANTE-EDITIONEN

1988: Avante #58072

Ur-Version des Avante-Buggy mit einer Reihe von innovativen Lösungen besonders im Fahrwerksbereich

1990: Avante 2001 #58085

Preiswerte Version des Avante-Buggy durch den Einsatz von Kunststoffbauteilen anstatt von Metall-Teilen. Der Avante sollte dadurch ein breiteres Publikum finden. Die Karosserie der 2001-Version wurde modifiziert

2007: Avante Mk II DF03 #58387

Dieser Avante basierte auf dem Tamiya DF03-Chassis und hatte damit keinen konstruktiven Bezug mehr zum Ur-Avante. Lediglich die Gestaltung der Karosserie und natürlich der Name erinnerten an das Original-Modell

2011: Avante 2011 #58489

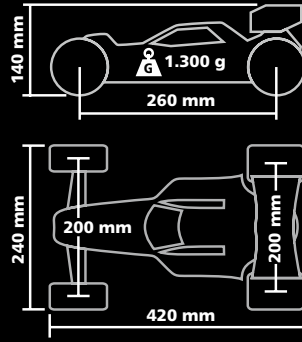
Retro-Version des Avante mit sowohl konstruktiv-technischer als auch optischer Nähe zum Vorbild, jedoch mit modernisierten Bauteilen



CAR CHECK

AVANTE 2011 Dickie-Tamiya

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 529,99 Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Kardantrieb, Doppel-Deck-Chassisrahmen, Multi-Link-Federung vorne und hinten, vier Aluminium-Öldruckstoßdämpfer, Planetendifferenzial
- Benötigte Teile: Lenkservo, Fahrakku, RC-Anlage



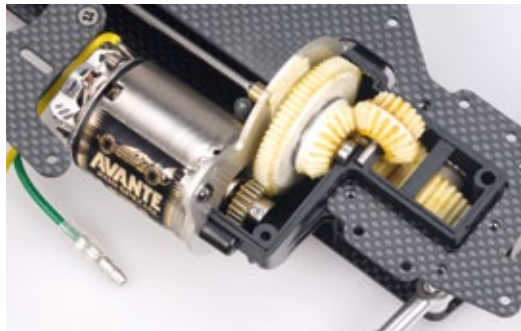
Die Display-Verpackungen sind etwas fürs Auge, leider müssen sie zerstört werden, wenn der Buggy gebaut wird

beim Einfedern die Vorspur und je nach Geometrie der oberen Querlenker gegebenenfalls auch der Sturz vergrößert werden. Das Fahrverhalten in Kurven verbessert sich dadurch.

Die Kugelgelenkstreben sind nicht als Rechts-links-Gewindestreben ausgeführt. Die Fahrwerkseinstellung geschieht deshalb immer in Schritten, die einer halben Umdrehung auf der Gewindestange entsprechen. Das Chassis ist als Sandwich aus einem CFK-Unter- und -Oberdeck ausgeführt. In dessen Mitte sind im Wesentlichen der Akku, das Lenkservo und der Antriebsstrang untergebracht. Trotz des Einsatzes von CFK-Bauteilen und der Sandwichbauweise hat das Chassis einen gewissen Flex um die Längsachse. Das Fahrwerk verfügt an Vorder- und Hinterachse über Stabilisatoren. Deren Anordnung ist ebenso ungewöhnlich wie der vergleichsweise hohe bauteiltechnische Aufwand für den Anbau der Stabilisatoren.



Im Hauptzahnrad auf der Zentralwelle ist ein Kugeldifferenzial untergebracht, dessen Sperrung den Drehzahlausgleich zwischen Vorder- und Hinterachse bestimmt



Das Hauptgetriebe des Avante mit dem einstellbaren Kugeldifferenzial auf der Hauptwelle

Kreation

Die Konstruktion des Avante ist an vielen Stellen bemerkenswert und immer auffallend solide. Besondere Erwähnung verdient die Einzelradaufhängung, die es so bei anderen Modellen vergleichbarer Größe nicht gibt. Die mit Kugelgelenkstreben ausgebildeten Querlenker ergeben ein spielfreies und stabiles Fahrwerk. Die Hinterachse ist eine so genannte Schräglenkerachse. Diese Lösung ist bei RC-Cars recht selten zu finden. Der Schräglenker ist dadurch gekennzeichnet, dass

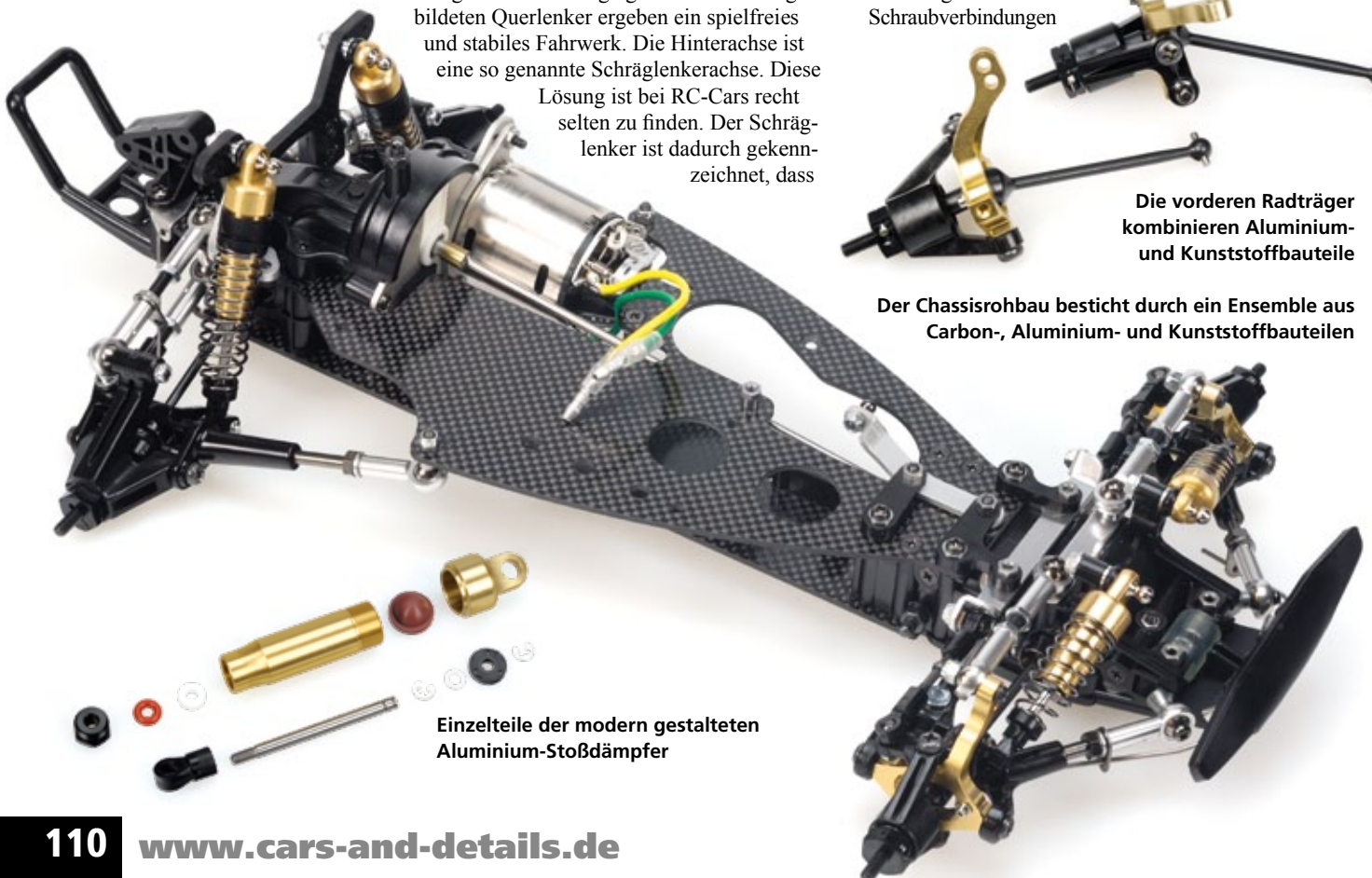
Montage

Der Zusammenbau gemäß Anleitung ist problemlos und bereitet entsprechend Spaß. Für das erste Eindrehen der Schrauben in die Kunststoffteile empfiehlt es sich, die Gewinde der Schrauben ein wenig zu fetten. Die Schraubverbindungen



Die vorderen Radträger kombinieren Aluminium- und Kunststoffbauteile

Der Chassisrohbau besteht durch ein Ensemble aus Carbon-, Aluminium- und Kunststoffbauteilen



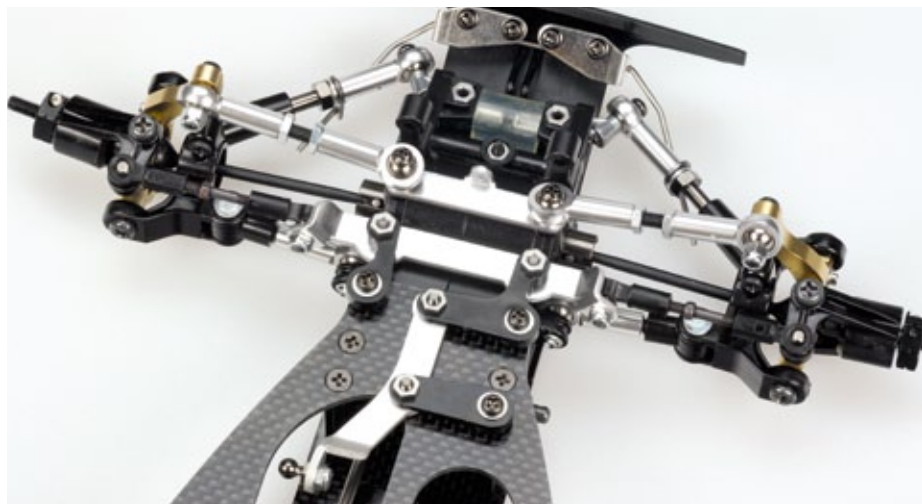
Einzelteile der modern gestalteten Aluminium-Stoßdämpfer



**Schräglenker-Hinterachse
mit vielfältigen Einstellmöglichkeiten**

sind solide gewählt. Lediglich an zwei Stellen besteht Verbesserungsbedarf: So werden für die Befestigung der Motorplatte 3 x 10-Millimeter-Schrauben vorgeschrieben, wo die kürzeren 3 x 8-Millimeter-Varianten vollauf genügt hätten. Im umgekehrten Fall ist in Bauschritt 21 die Kugelkopfmutter mit 3 x 10-Millimeter-Schrauben zu befestigen, wo die längeren 3 x 12-Millimeter-Schrauben besser geeignet sind. Diese kleinen Misslichkeiten können leicht korrigiert werden.

**Einzelteile der Lenkmechanik,
die natürlich über Rechts-links-
Gewindestreben verfügt**



**Der Lenkmechanismus ist nicht wie sonst üblich im,
sondern auf dem oberen Deck angeordnet**

Der Bau der Karosserie ist aufwändiger als üblich, denn das Ausschneiden an den zerklüfteten und einige Male ums Eck geführten Konturen verlangt Geschick sowie hier und da den Einsatz eines Dremels. Die farbliche Gestaltung der Fahrerfigur erfordert einige Muße. Sie muss nicht zwangsläufig mit den Tamiya TS-Farben erfolgen. Wir haben welche aus dem Warhammer-Repertoire bemüht, die einfacher anzuwenden sind und ein ebenso gutes Finish ergeben. Der Einbau der Fernsteuerung kann je nach verwendetem Empfänger zu einer Tüftelei werden, wobei die große Herausforderung aber die Unterbringung des wuchtigen Schalters ist.

Tolle Aufmachung
Außergewöhnliche
Konstruktion
Gelungene Karosserie

Wuchtiger Schalter
Akku schlecht
zugänglich

Start-up

Nach dem Zusammenbau ist der Antriebsstrang anfangs schwergehend. Dies ändert sich aber nach den ersten Runden, wenn die Zahnräder aufeinander

**Auch im Fahrbetrieb macht der Avante
vom Fleck weg eine gute Figur**





Das Pilotieren des Avante 2011 macht einen Riesenspaß, aber eigentlich ist das Modell dafür viel zu schade



eingelaufen sind. Zum Einstellen des zentralen Kugeldifferenzials ist ein klein wenig Montageaufwand erforderlich, denn die Getriebegehäusekappe muss demontiert werden. Alle anderen Einstellungen am Buggy sind aber leicht zugänglich. Mit einem modernen LiPo-Akku bestückt, bietet der Buggy eine ordentliche Performance.

Das Differenzial ist als Planetengetriebe ausgeführt

Schwerpunkt, Wendigkeit und Spurtreue stimmen auf Antrieb. Der Fahrspaß ist garantiert und steht außer Frage. Allerdings dürften die meisten Exemplare dieses limitierten Modells eher in der Vitrine für Bewunderung als für Aufsehen auf Rennstrecken sorgen. Aber für letzteren Einsatz erhebt dieses Modell ohnehin nicht den Anspruch. Der Avante 2011-Bausatz ist bei Form und Aufmachung eine Reminiszenz an längst vergangene Tage des RC-Car-Modellbaus, steht aber bei der Performance manch modernem Buggy in nichts nach. Er ist damit vor allem ein Modell für Liebhaber interessanter Technik, die sich der Tradition guter RC-Car-Modelle verpflichtet fühlen.

FAZIT

Der Avante ist eine bemerkenswerte und wegweisende Konstruktion aus den 1980er-Jahren. Die Retro-Version von 2011 orientiert sich optisch am Ur-Avante, wurde aber mit modernen Bauteilen technisch aufgewertet.



Der Zusammenbau beginnt mit der Montage der Motor-Getriebeeinheit auf dem unteren GFK-Deck



Hard Cornering !

Erfahren auch Sie die Faszination dieses Sports mit den Rennkarts von Thunder Tiger! Die ausgereifte Technik sowie die originalgetreue Optik werden Sie begeistern! Durch einen äußerst niedrigen und in Richtung Hinterachse verlagerten Schwerpunkt erreicht das Modell ein sehr authentisches Fahrverhalten. Hohe Kurvengeschwindigkeiten und ein immens hoher Grip garantieren Fahrspaß pur! Die RTR-Version beinhaltet ein leistungsstarkes Brushless-Antriebssystem sowie eine 2,4GHz Fernsteuerung.



No. 6570



Features:

1. Hochleistungs-Brushless Antrieb (RTR-Version)
2. 2,4GHz Cougar PS3 Fernsteuerung (RTR-Version)
3. Schlagfeste Spritzguss-Kunststoffverkleidungen
4. Flex Einzelradaufhängungssystem
5. Gedichtetes Differential an der Hinterachse
6. High-Grip Gummireifen
7. komplett kugelgelagert

Ready-to-Run
2.4GHz

Technische Daten:

- Maßstab: 1:8
- Länge: 256mm
- Breite: 195mm
- Reifendurchmesser: 48mm
- Getriebe-Interne
- Untersetzung: 3,60 : 1
- Untersetzung: 9,82 : 1 (serienmäßig in Brushless RTR)
- Ritzel/Hauptzahnrad: 22/60 Zähne (serienmäßig im Brushless RTR)
- Motor: IBL22/55-370C Brushless (RTR)



Cougar P2 + 2.4GHz 4CH Mini Receiver



SCAN WITH YOUR PHONE FOR MORE INFORMATION





IMPRESSUM



Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

Redaktion
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg
Telefon: 040/42 91 77-300
Telefax: 040/42 91 77-399
redaktion@cars-and-details.de
www.cars-and-details.de

Für diese Ausgabe recherchiert,
testeten, bauten, schrieben und
produzierten für Sie:

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Christoph Bremer

Fachredaktion
Robert Baumgarten
Dr.-Ing. Christian Hanisch
Dipl.-Ing. Ludwig Retzbach
Frank Jaksties
Oliver Tonn

Redaktion
Mario Bicher
Thomas Delecat
Tobias Meints
Jan Schnare
Jan Schönberg
Stefan Strobel

Teamassistentz
Dana Baum,

Autoren, Fotografen & Zeichner
Stefan Franz
Jörg Gröger
Thomas Strobel
Dieter Renzel
Rolf Röder

Grafik
Jannis Fuhrmann,
Martina Gnaß, Tim Herzberg,
Bianca Kunze, Sarah Thomas
grafik@wm-medien.de

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg
Telefon: 040/42 91 77-0
Telefax: 040/42 91 77-199
post@wm-medien.de
www.wm-medien.de

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Anzeigen
Sven Reinke (verantwortlich)
anzeigen@wm-medien.de

Vertrieb
Janine Haase
Telefon: 040/42 91 77-100
service@wm-medien.de

Abo-Service
Leserservice CARS & Details
65341 Eltville
Telefon: 040/429177-110
Telefax: 040/429177-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

Abonnement
Jahresabonnement für
Deutschland: € 54,-
Ausland: € 63,-
Printabo+: € 5,-
Auch als eMagazin im Abo erhältlich
und für CARS & Details-Abonnenten
zusätzlich zum Printabo für 5,-€
jährlich. Mehr Infos unter:
www.cars-and-details.de/emag

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerbering West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/428-0
Telefax: 03 92 91/428-28

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem
Papier. Printed in Germany.

Copyright
Nachdruck, Reproduktion oder
sonstige Verwertung, auch aus-
zugsweise, nur mit ausdrücklicher
Genehmigung des Verlages.

Haftung
Sämtliche Angaben wie Daten,
Preise, Namen, Termine usw.
ohne Gewähr.

Bezug
CARS & Details erscheint
monatlich

Einzelpreis
Deutschland: € 5,00
Österreich: € 5,80
Schweiz: sFr 9,80
Niederlande: € 5,90
Luxemburg: € 5,90

Bezug über den Fach-, Zeitschriften-
und Bahnhofsbuchhandel,
Direktbezug über den Verlag

Das Abonnement verlängert sich
jeweils um ein weiteres Jahr, kann
aber jederzeit gekündigt werden.
Das Geld für bereits bezahlte
Ausgaben wird erstattet.

Grosso-Vertrieb
SI special interest GmbH & Co. KG
Nordenstraße 2
64546 Mörfelden-Walldorf
Telefon: 06 10 59/75 06-0

E-Mail: info@special-interest.com
Internet: www.special-interest.com

Für unverlangt eingesandte Bei-
träge kann keine Verantwortung
übernommen werden. Mit der
Übergabe von Manuskripten,
Abbildungen, Dateien an den
Verlag versichert der Verfasser,
dass es sich um Erstveröffentli-
chungen handelt und keine wei-
teren Nutzungsrechte daran
geltend gemacht werden können.

Heft 02/12 erscheint am 13. Januar 2012

Dann berichten wir unter anderem über ...

... den HPI Blitz
von LRP electronic ...



... testen den V-One R4 von Kyosho ...

... und driften mit den Traxxas Ford Fiesta von
Multiplex im Ken Block-Style über den Kurs.



Sichere Dir schon jetzt die nächste Ausgabe.
Deinen Bestell-Coupon für die versandkostenfreie
Lieferung findest Du in diesem Heft.

wellhausen
&
marquardt
Mediengesellschaft

HORIZON H O B B Y

SHORT COURSE

Challenge

In Zusammenarbeit mit:



NENNUNG UND INFOS UNTER
horizonscc.de



www.horizonhobby.de

HORIZON
H O B B Y



BLIZZARD SR

NEU!

NEU!
Smartphone QR Code Link
direkt zum Produkt!



€ 299,-
unverbindliche Preisempfehlung
Best.-Nr. 30986B

follow us



Technische Daten

Länge: 560 mm; Breite: 260 mm; Höhe: 187 mm;
Radstand: 316 mm; Reifen: 93x38 mm; Gewicht:
2.600 g; Motor: 380er; Getriebeübersetzung: 8.86:1

- ★ Hochleistungs Regler-Einheit
- ★ Staub und Schnee erprobtes Chassis-Design
- ★ Schutzabdeckung für Getriebe, Motor und Regler
- ★ Leistungsstarkes Servo für Schaufelfunktion
- ★ 2x 380er Motoren
- ★ Einfaches Handling und spitzen Leistung
- ★ Extra leichte und robuste Antriebsketten
- ★ Heb- und Senkbares Schneeschild
- ★ 2,4 GHZ Perfex 4-Kanal Fernsteuersystem



readysset®



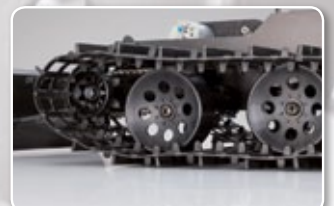
Angetrieben von einem leistungsstarken Servo lässt sich das Räumschild originalgetreu heben und senken. Somit sind auch Fahrten ohne Räumschild möglich und Hindernisse können leicht überwunden werden.



Eine separate Abdeckung für das Getriebe und die Elektronik, schützt die Technik vor Staub und Schnee. Damit bleiben Schmutz und Wasser den Motoren fern. Das großzügig dimensionierte Schild ist voll funktionsfähig und räumt selbst größere Mengen zuverlässig zur Seite.



Ausgestattet mit einem robusten Getriebe, zwei leistungsstarken 380er Motoren und einer kombinierten Regler-Einheit für die linke und rechte Antriebskette, sind auch größere Hindernisse kein Problem.



Extra leichte und robuste Antriebsketten verheften auf jedem Terrain zum richtigen Grip und bewegen den Blizzard SR kompromisslos vorwärts.

KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen
Helpdesk: 04191-932678 • helpdesk@kyosho.de • www.kyosho.de

Lieferung nur über den Fachhandel!

Irrtum vorbehalten