

TEST UND GEWINNSPIEL: DAS BIETET ABSIMAS 40-EURO-LADER



CARS & Details



CARS

& DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



EXTRA: KALENDER 2017

ZUM HERAUSNEHMEN



Das kann der Elektro-Buggy von Soar

AUFSTEIGER

www.cars-and-details.de



Ausgabe 01/2017

Januar 2017

17. Jahrgang

Deutschland: € 4,90

A: € 5,80 CH: sfr 8,50

NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75



EIN JEEP FÜR ALLE FÄLLE

Axials Scale-Crawler mit neuer Technik



MEILENSTEIN

Darum war Kyoshos Optima in den 1980ern so erfolgreich

NITROMANIA

VOM EINSTEINGER BIS ZUM PROFI



T4926

PIRATE NITRON

1/10 4WD 3.0cm³ RTR 2.4 GHz



T4793

PIRATE 8.6

1/8 4WD 3.5cm³ RTR 2.4 GHz



670060R

FUN CROSS

1/6 4WD 26cm³ RTR 2.4 GHz

tornado



T2M[®]
RACING PRODUCTS
www.t2m-rc.fr/de

DIE ZAHL 8 ...



... hat in RC-Car-Sport eine ganz besondere Bedeutung. Man denke nur an den Maßstab 1:8, eine der beliebtesten Größenkategorien in unserem Hobby. Doch nicht nur das. Auch ist sie der Name einer Produktfamilie, die in diesem Maßstab gerade im Wettbewerbsbereich extrem erfolgreich ist. Die Rede ist von den 8ight-Buggys und -Truggys, die von Losi und Team Losi Racing kommen.

Die Modelle überzeugen seit jeher durch gute Verarbeitung, ausgereifte Konstruktionen und erstklassige Fahrperformance. Ursprünglich als Wettbewerbsmodelle entwickelt, umfasst die 8ight-Familie inzwischen auch Buggys und Truggys für weniger erfahrene Offroad-Piloten. Wir haben die Erfolgsgeschichte der „8ights“ mal zum Anlass genommen, um einen fokussierten Blick auf die Modelle der aktuellen Generation 4.0 zu werfen. In unserem Spotlight stehen daher der Nitro-Buggy, der Elektro-Buggy und der Nitro-Truggy auf dem Prüfstand. Was unsere Testfahrer von den Modellen halten, lest Ihr in dieser Ausgabe von CARS & Details.

Darüber hinaus gibt es in diesem Heft einen ausführlichen Test zum neuen Axial SCX10 II von Hobbico. Die Neuauflage des beliebten Scalers von Axial wurde von der Fan-Gemeinde sehnsüchtig erwartet. Nun ist der Nachfolger fertiggestellt und ist laut Hersteller mit der ersten Version des Erfolgsmodells nur noch zu 2 Prozent verwandt. 98 Prozent aller Teile wurden neu entworfen oder überarbeitet. Herausgekommen ist dabei ein absolut erstklassiges Scale-Modell, das unseren Tester absolut überzeugt hat. Und das überrascht wenig.

Denn nicht nur die neue Jeep-Karosserie ist ein echter Hingucker, auch an der erstklassigen Verarbeitung der filigranen Chassis-Konstruktion kann man sich kaum satt sehen. Daher haben wir die Highlights des Modells nicht nur mit dem Fotoapparat festgehalten, sondern auch noch ein Video von dem Offroader in Action gedreht. Das findet Ihr natürlich wie immer auf unserem Youtube-Channel.

Nun wünsche ich Euch nicht nur viel Vergnügen beim Lesen der aktuellen Ausgabe, sondern auch eine schöne Vorweihnachtszeit.

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



In der letzten Ausgabe berichteten wir über DRIFT. Nun ist das Projekt bei Kickstarter angelaufen. Unser Interview mit Ideengeber Martin Müller gibt es hier:

<https://youtu.be/qsYgDwrK9IY>



Der Glühwein gehört zum Winter einfach dazu. Gleiches gilt für den Glühwein-Cup, bei dem auch in diesem Jahr wieder zahlreiche Großmodelle an den Start gingen. Bernd Bohlen berichtet über das Event.

Seite 08

Anzeige



COMING SOON!
VORAUSSICHTLICH LIEFERBAR AB ENDE DEZEMBER!



MEHR INFOS IM WEB...!



<http://corally.com/Car-Kits/>



www.corally.com



76

Mit dem RC8B3 hat Team Associated dem Wettbewerbsbuggy mehr als nur ein Update verpasst. Es ist eine komplett Neukonstruktion. Kann die was?



Mit seiner 60-Ampere-Brushlesscombo verspricht Amewi ein Antriebsset für nahezu alle Offroader. Ob das stimmt, klären wir im Test

74



In einem Spotlight legen wir ein besonderes Augenmerk auf die TLR 8ight-Familie von Horizon Hobby. Immerhin gibt es die erfolgreichen 1:8er-Offroader schon in der Version 4.0

38

MARKT

10 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

CARS

- 14 SOAR 998 EP VON GRAUPNER
- 26 AXIAL SCX10 II VON HOBBICO
- 38 TLR 8IGHT 4.0 VON HORIZON HOBBY
- 44 TLR 8IGHT-E 4.0 VON HORIZON HOBBY
- 50 TLR 8IGHT-T 4.0 VON HORIZON HOBBY
- 68 OPTIMA 1:10 RE-RELEASE VON KYOHSO
- 76 TEAM ASSOCIATED RC8B3 VON LRP ELECTRONIC

TECHNIK

- 20 WERKSTATT-SERIE TEIL 4: WARTUNG UND PFLEGE VON ANTRIEBSWELLEN
- 24 FIRST LOOK: FUTABA T4PV VON R/C SERVICE & SUPPORT
- 34 INTERVIEW: IM GESPRÄCH MIT ANDY KRÄMER VON LRP ELECTRONIC
- 60 CUBE 4 YOU LIPO VON ABSIMA
- 74 60-AMPERE-BRUSHLESSCOMBO VON AMEWI

SPORT

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- 32 TERMINE
- 64 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN

STANDARDS

- 56 FACHHÄNDLER
- 58 CARS & DETAILS-SHOP
- 62 GEWINNSPIEL
- 82 VORSCHAU

➤➤ TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET



QR-CODE SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE KIOSK-APP VON CARS & DETAILS INSTALLIEREN

Erhältlich im App Store



ANDROID APP ON Google play





VISIONS

BECOME TRUE
FERNGESTEUERTE MODELLE UND ZUBEHÖR



AMEWI FLAGSHIP STORES

WWW.AMEWI.COM
INFO@AMEWI.COM



HTTPS://WWW.FACEBOOK.COM/AMEWICOM/

HIGH SPEED SPORT

BUGGY - TRUGGY
RALLYE CAR
M 1:10



4WD ALLRADANTRIEB
FAHRZEIT: 15-18 MINUTEN
TOPSPEED 20KM/H

- 22211 SAND BUGGY EXTREME D5 „GREEN“
- 22220 SAND BUGGY EXTREME D5 „ORANGE“
- 22212 SAND BUGGY „RED“
- 22221 SAND BUGGY „GREEN“
- 22213 BUGGY STORM D5 „GREEN“
- 22222 BUGGY STORM D5 „RED“
- 22214 RALLYE CAR PR+5 „RED“
- 22223 RALLYE CAR PR+5 „BLUE“
- 22215 RALLYE CAR AM+5 „GREEN“
- 22224 RALLYE CAR AM+5 „RED“
- 22226 TRUGGY FIERCE „ORANGE“
- 22227 TRUGGY FIERCE „BLUE“



LVP JE MODELL 45 €

WWW.AMEWI.COM



Erhältlich im
App Store

ANDROID APP ON
Google play

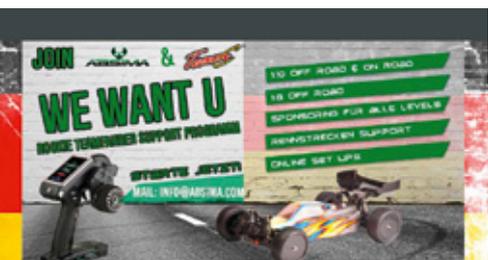
Windows
Phone

QR-CODE SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
NEWS-APP VON CARS & DETAILS INSTALLIEREN

VERSTÄRKUNG GESUCHT

FAHRER SUPPORT- PROGRAMM VON ABSIMA/TEAMC

Das Rennteam Absima/TeamC bietet nun ein umfassendes Fahrer-Support-Programm an, wie das Unternehmen auf seiner Website bekannt gab. RC-Car-Fahrer haben die Möglichkeit, durch einen Teamfahrer Sponsoring-Vertrag, Absima/TeamC-Produkte zu besonders günstigen Preisen zu erhalten. „Für unsere Teamfahrer stehen verschiedene Konditionen des Sponsorings zur Verfügung. Diese können sich auf einzelne oder auf alle Wettbewerbsartikel von Absima, also auf RC-Cars, Elektronik und Merchandising Material beziehen“, so Unternehmenssprecher. Interessierte Fahrer können sich mit einer Auflistung ihrer Rennergebnisse und dem RC-Terminplan für 2017 per E-Mail an info@absima.com wenden. Internet: www.absima.de <<<<<



Absima/TeamC bietet nun ein Fahrer-Support-Programm an

FINALLAUF D1-10 GERMANY IN BERLIN

QUERGÄNGER

Text und Fotos:
Michael Klaus



In Berlin-Spandau betreibt die Interessengemeinschaft Drift2Berlin in einer alten Halle eine tolle Driftstrecke. In diesem Herbst fand auf der Strecke der Finallauf der D1-10 Germany East Serie statt. Aus allen Teilen Deutschlands reisten die Drifffahrer mit ihren Fahrzeugen an. Bereits ab Freitag konnte trainiert werden. Samstagmorgen startete dann das eigentliche Event mit einem freiem Training. Kurz nach 12 Uhr fand die ausführliche Fahrerbesprechung statt. Bei dieser erklärte Rennleiter Michael Krieg die Streckenführung und was dabei zu beachten wäre.

So läuft`s

Ein Driftrennen wird zuerst mit der Qualifikation gestartet, bei der die Piloten drei Runden im Drift absolvieren und aufgeklebte Dots vollständig überfahren müssen. Dabei dürfen die Fahrzeuge die Strecke nicht verlassen und bestimmte Bereiche nicht befahren. Dies führt ansonsten zu Punktanzug beziehungsweise beim Verlassen der Strecke zum Abbruch der Runde. Danach geht es mit den Battles weiter, die im K.O.-System ausgetragen werden.

Der Erste fährt gegen den Letzten, der Zweite gegen den Vorletzten und so weiter. Die Twin-Battles gehen solange, bis die beiden letzten Fahrer den Sieger unter sich ausfahren. Die Qualifikation und die Battles werden unter den wachsamen Augen von drei „Judges“ ausgefochten, die die Fahrzeuge im Drift genau verfolgen und Punkte vergeben beziehungsweise wieder abziehen. In der Qualifikation werden Kriterien, wie Geschwindigkeit, Linie, Driftwinkel und der individuelle Stil bewertet.

Bei den Twin-Battles geht es hingegen darum, dass das hinterherfahrende Fahrzeug so dicht wie möglich dem vorherfahrenden Fahrzeug folgt und parallel dazu driftet. Driften ist eine hohe Kunst der Fahrzeugbeherrschung, die einige Übung benötigt. Nach sehenswerten und teilweise emotionalen Battles standen am Sonntag die Gewinner in den beiden Klassen RWD und CS fest. Diese beiden Klassen unterscheiden sich im Antrieb, wobei in RWD nur heckgetriebene Fahrzeuge erlaubt sind. CS beziehungsweise AWD steht für All Wheel Drive beziehungsweise Counter Steer, also allradgetriebene Fahrzeuge.

ERGEBNISSE

- | Platz | RWD |
|-------|--------------------------------|
| 1. | Andreas Poindecker – 20 Punkte |
| 2. | Marco Max Kraft – 17 Punkte |
| 3. | Tom-Patrik Huter – 15 Punkte |
| 4. | Olaf Borchert – 13 Punkte |

- | Platz | CS |
|-------|--------------------------------|
| 1. | Andreas Poindecker – 20 Punkte |
| 2. | Wolff Hoffmann – 17 Punkte |
| 3. | Marco Merkl – 15 Punkte |
| 4. | Aramis Maureira – 13 Punkte |

Zufriedenheit

Das Team von Berlin2Drift hat in Berlin eine schöne Driftstrecke geschaffen und auch das Drumherum kann sich sehen lassen. Mobiliar und Stromanschlüsse sind ebenfalls vorhanden. Das Event stellte den Saisonabschluss der D1-10 East Series dar und die Stimmung unter den Fahrern war hervorragend. Man hilft sich untereinander und natürlich werden Erfahrungen ausgetauscht und Tipps gegeben, sodass auch Einsteiger viel lernen können. Zusammenhalt wird hier großgeschrieben und für das neue Jahr sind weitere Events in Planung. Internet: www.facebook.com/Berlin2Drift/ <<<<<



DMC-News

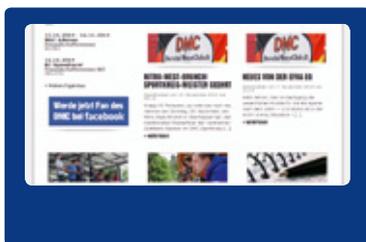
WWW.DMC-ONLINE.COM



Auf der jährlichen EFRA-Sitzung erhielt der DMC für die Europameisterschaft A in Schweden 15 Startplätze

DIE ERGEBNISSE DER JÄHRLICHEN EFRA-SITZUNG

Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe von **CARS & Details** fand in Wien die Sitzung des Europäischen Dachverbandes EFRA statt. Bei diesem jährlichen Meeting treffen sich die Vertreter der einzelnen Nationen und fassen Beschlüsse, um die internationalen Meisterschaften in ihren Abläufen zu regeln, technische Neuerungen ins Reglement einzuarbeiten und die Austragungsorte für internationale Rennen festzulegen.



KLICKTIPP

Unter www.dmc-online.com können sich RC-Car-Fans über den Verband, dessen Arbeit und die Renn-Veranstaltungen des Jahres informieren. Der umfangreiche Downloadbereich hält neben dem Jahrbuch verschiedene Infoblätter und Formulare bereit.

Auch zwei Vertreter des DMC waren vor Ort und stimmten zu den einzelnen Themen so ab, dass es für unsere Fahrer von Nutzen ist. Ebenso wurden zwei Bewerbungen aus Deutschland für Europameisterschaften vorgelegt. Leider unterlagen wir mit beiden Präsentationen in dem mehrgängigen Wahlverfahren im letzten Durchgang knapp. Wir werden die Bewerbungen aber im nächsten Jahr erneut vortragen, um auch unseren Fahrern eine Europameisterschaft im eigenen Land zu ermöglichen.

Startplätze

Gleichzeitig erfolgt auch hier die Startplatzvergabe an die einzelnen Nationen in den Klassen, die einen derart starken Zulauf haben, dass Teilnehmerbeschränkungen eingeführt werden mussten. Dies ist zum Beispiel in der Klasse OR8 der Fall, in der der DMC für die Europameisterschaft A in Schweden 15 Startplätze erhielt. Für die Europameisterschaft B in Frankreich konnten der DMC 30 Startplätze erhalten, da hier die Bedarfsmeldungen der anderen Nationen sehr gering ausfielen.

Die endgültige Anzahl der teilnehmenden Fahrer kann sich jedoch noch verändern, da der Meldeschluss bei der EFRA auf Mitte Dezember festgesetzt ist und die dann noch übrigen Startplätze auf die anderen Nationen verteilt werden. Somit besteht

immer noch Hoffnung für die Fahrer, die jetzt in der ersten Verteilung keinen Startplatz erhielten.

Überraschender Rückzug

Des Weiteren erfolgte dort ein ausführlicher Bericht von den Mitarbeitern von EFRA-TV, die von allen Europameisterschaften Video-Beiträge erstellen und diese dann auf Facebook und Youtube veröffentlichen. Auch die Wahlen der EFRA-Verantwortlichen standen wieder an, wobei alle Amtsinshaber in ihren Ämtern bestätigt wurden. Einzig der Präsident sorgte ein wenig für Furore, als er ankündigte, nach der nächsten Wahlperiode nicht mehr kandidieren zu wollen. Vielmehr sollten sich die Delegierten über einen passenden Nachfolger bis zur nächsten AGM Gedanken machen, damit dieser dann eingearbeitet werden kann.

Mit dieser überraschenden Mitteilung wurde dann das Meeting mit freundlichen Worten beendet und die Teilnehmer verabschiedeten sich am Sonntagvormittag und konnten sich auf den Nachhauseweg machen. Interessierte finden die Protokolle der Sitzung zum Nachlesen auf www.efra.ws. Weitere aktuelle News gibt es wie immer auf www.dmc-online.com.

Mit sportlichen Grüßen

Norbert Rasch
DMC-Präsident

GLÜHWEINCUP FEIERT 10. GEBURTSTAG

DAS KULTRENNEN

Am Anfang war es nur ein Rennen zum Abschluss der Saison. Das ist es immer noch. Doch der Glühweincup auf der 330 Meter langen Strecke des RC Team Hockenheim ist längst Kult. In wenigen Stunden waren dieses Jahr einmal mehr alle Startplätze ausgebucht.

Über 90 Starter, darunter nationale und internationale Meister, versprachen schon im Vorfeld spannende und interessante Rennen. Sich dieser Konkurrenz bewusst, reisten viele Fahrer schon zum Training am Freitag an. Doch Samstag regnete es dann. Nur wenige Fahrer gingen auf die Strecke. Die Bilanz: Zu den drei Vorläufen traten gerade einmal 28 Fahrer an. Nur fünf waren alle Vorläufe gefahren. In der Klasse Tourenwagen führte der ehemalige Weltmeister und deutsche Rekordmeister Markus Feldmann. In der Klasse Formel setzte sich der erfahrene Ernst Utz durch. In der Klasse Porsche führte Thorsten Hoffmann die Rangliste an. In der Klasse Truck ging keiner auf die nasse Strecke.

Das Rennen

Das eigentliche Rennen begann dann Sonntagmorgen. Der Regen hatte in der Nacht aufgehört. Die Strecke trocknete peu à peu ab. Diejenigen, die sich für die Finale noch qualifizieren mussten, mussten nun im vierten Vorlauf ran. Knapp 70 Fahrer qualifizierten sich so noch für die Finalläufe.

Der Franzose Cedric Prevot gewann nach einem engen und spannenden 30-minütigen Finallauf die Klasse Tourenwagen. Im Ziel hatte er nach 73 Runden ganze 1,6 Sekunden Vorsprung vor dem amtierenden Europameister Giovanni Verbrugghe. Dahinter folgte Clark Wohlert mit weiteren gut 1,6 Sekunden Rückstand. Erst in der letzten Runde war der Belgier an dem Deutschen vorbeigegangen. Cedric Prevot hatte die Führung nach wenigen Rennrunden übernommen. Clark Wohlert war von der Pole in das Rennen gegangen, musste die aber schnell an Günter Honert abgeben, der im Sommer in Braunschweig Deutscher Meister geworden war. Markus Feldmann hatte offensichtlich die falschen Reifen

Der Tourenwagen von Team SCS M2 Genius Deutschland



Da wird es eng: Die Top 3 des Nachtrennens auf dem Siegerpodest.



MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



Günter Honert kämpft sich mit seinem FG Evo über die nasse Strecke



Konzentriert und engagiert gehen die Finalisten der Klasse Tourenwagen im Finale zur Sache.

montiert und fiel schon bald aus der Spitzengruppe zurück. Immer wieder waren vor und im Rennen einige Regentropfen gefallen. Die Streckenverhältnisse änderten sich von Minute zu Minute.

Der Vorsprung des Franzosen, der sich 2005 den Europameistertitel sicherte, wuchs zunächst an. Doch je näher es dem Ende entgegen ging, desto näher kamen ihm Clark Wohlert und Giovanni Verbrugge aus Belgien. Der Vorsprung schmolz die letzten Runden stark zusammen. Doch für die Verfolger reichte es am Schluss nicht mehr. Verbrugge schnappte sich aber noch Clark Wohlert. Dahinter folgten Rick van den Bol, Markus Feldmann und Günter Honert. Die Finalisten hatten sich zuvor über die Halbfinale qualifiziert. Je sechs waren aus den beiden Halbfinalen à 20 Minuten aufgestiegen, in denen die Bedingungen unterschiedlicher nicht hätten sein können. Im ersten Halbfinale, das Günter Honert gewann, begann es während des Laufes zu regnen. Die Rundenzeiten gingen deutlich zurück. Im Halbfinale A trocknete die Strecke dann schnell ab. Der Sieger, Clark Wohlert, fuhr mit 47 Runden vier mehr als Günter Honert.

Formel/Porsche und Truck

Andreas Ivo gewann die Formelklasse. Im Finale über 40 Minuten starteten neun Fahrer. Lange hatte Thorsten Hoffman geführt. Andreas Ivo nutzte einen Fehler Hoffmanns, um in Führung zu gehen. Nach 75 Runden trennten beide knapp 14 Sekunden. Thorsten Hausler wurde Dritter. Ernst Utz, der von der Pole in dieses Rennen gegangen war, schied bereits in der 19. Runde mit einem technischen Defekt aus.

In der Klasse Porsche setzte sich Thorsten Hoffmann gegen sechs Konkurrenten durch. Torsten Förster wurde Zweiter, Sebastian Elsner Dritter. Eckhard Schulze, der einzige Truckfahrer, fuhr im Finale in dieser Klasse mit. Er geht als Trucksieger in die Annalen ein.



Siegerehrung mit Feuerwerk im Hintergrund der Klasse Tourenwagen.

Das Nachtrennen

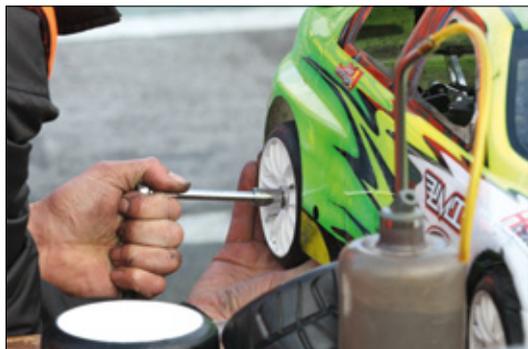
Seit 2013 gehört das Nachtrennen „Glühweincup at Night“ zum festen Bestandteil des Rennwochenendes. Es ist ein Teamrennen, das über zweieinhalb Stunden geht. Ein Team besteht aus mindestens zwei bis vier Fahrern. Jedes Team entscheidet selbst, ob es ein Fahrzeug oder jedes Teammitglied sein eigenes Fahrzeug einsetzt. Dann findet gleichzeitig mit dem Fahrerwechsel jeweils auch ein Fahrzeugwechsel statt. Das Rennen läuft unter Flutlicht. Jedes eingesetzte Fahrzeug muss aber über eine eigene Beleuchtung verfügen. Ein Weiterfahren ohne Beleuchtung ist nicht erlaubt.

Dieses Jahr starteten fünf Teams. Gewonnen hat das Team Südostler. Die vier Fahrer, Dieter Handke, Günther Stärk, Rolf Tannek und Ertugrul Tiryaki, fuhren 258 Runden. Das entspricht einer Renndistanz von rund 85 Kilometer. Zweiter wurde das Team SCS M2 Genius Deutschland mit 256 Runden (84,4 Kilometer). Den Dritten Platz belegte das Team Glühweinexperten mit 239 Runden (78,9 Kilometer).

Rennen fahren und Spaß haben

Das RC-Team-Hockenheim hat den Cup 2007 ins Leben gerufen und sorgt seit dieser Zeit mit viel Engagement dafür, dass er so lebendig bleibt, wie beim ersten Mal. Die zehnte Auflage des Rennens in diesem Jahr war wieder Werbung für den RC-Car-Sport auf hohem Niveau.

Der Wettkampf um die Podiumsplätze oder eine gute Platzierung ist beim Glühweincup jedoch nicht alles. Die Fahrer wollen vor allem Spaß haben, sich untereinander austauschen und voneinander lernen. Zeit gemeinsam zu feiern, gibt es genug. In den Rennpausen, vor allem aber am Abend. Dass der Spaß nicht zu kurz kommt, dafür sorgt schon der Veranstalter. Das Getränk, das dem Cup den Namen gab, gibt es an allen Tagen. Das löst bekanntlich die Zungen. <<<<<



Das Team von Giovanni Verbrugge wechselt vor dem Endlauf noch schnell die Reifen.



Startphase Halbfinale

Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK

ABSIMA

Der neue **SVC-Empfänger** von Absima ist mit einem Kreisel ausgestattet und bietet zu den normalen Funktionen das SVC-System. Dieses hat zwei Anwendungsbereiche: Stabilisierung der Lenkung und Beschleunigungsmanagement. Die Funktion ist von 0 bis 100 Prozent einstellbar. Der Empfänger arbeitet natürlich im 2,4-Gigahertz-Band und ist kompatibel zu den Absima-Sendern CR2S, CR3P und CR4T. Der Preis: **39,95 Euro**.

SVC-Empfänger von Absima



ARRMA Nero BIG ROCK 6S
von Hobbico

HOBBICO

Der **ARRMA Nero** von Hobbico ist nun auch in einer **BIG ROCK 6S-Version** erhältlich. Ausgerüstet mit einem leistungsstarken Brushlesssystem, können Geschwindigkeiten von über 100 Kilometer pro Stunde erreicht werden. Wie schon sein Vorgänger, verfügt auch der BIG ROCK über drei elektronisch sperrbare Metall-Differenziale (Diff Brain) mit vier verschiedenen Modi. Zur weiteren Ausstattung zählen ein wasserdichtes ADS-15M-High-Torque-Servo mit Metallgetriebe, eine wasserdichte ARRMA BLX200-Regler, eine wasserdichte Empfängerbox, ein 2.000-kv-Vierpol-Brushlessmotor sowie ein Tactic-SLT-Fernsteuerungssystem. Die besondere Robustheit hat der 1:8er-Monstertruck seinem kompletten Metall-Antriebsstrang, gekapselte Slider-Kardanwellen, innenliegenden 16-Millimeter-Aluminium-Big-Bore-Öldruckstoßdämpfern und einer kompletten Kugellagerung zu verdanken. Darüber hinaus verfügt das Modell über Pivot-Ball-Einzelradaufhängungen, ein Fahrakku-Schnellwechsel-System und vieles mehr. Das RTR-Modell mit einem Gewicht von rund 6.250 Gramm und über 550 Millimeter Länge kostet **899,99 Euro**.

Der **ARRMA Fury BLX** ist ein neuer Short Course-Truck von Hobbico. Der Brushless-Offroader im Maßstab 1:10 ist mit einem wasserdichten BLX85-Regler mit LiPo-Schutz und einem passenden BLX3656-3.800-kv-Brushlessmotor mit vier Polen ausgestattet. Ein wasserdichtes



ARRMA Fury BLX
von Hobbico

ADS-7Mv2-Metall-Getriebe-Servo mit 6 Kilogramm Stellkraft ist ebenfalls mit an Bord. Für die Steuerung hat Hobbico eine Tactic TTX300-2,4-Gigahertz-Anlage beigelegt. Gegenüber dem Vorgänger wurden zahlreiche Teile des Modells verstärkt. Darunter die Kunststoff- und Metall-Getriebezahnräder. Zu den weiteren Features zählen großvolumige Öldruckstoßdämpfer, eine komplette Kugellagerung und dBoots Sidewinder2 SC-Kompleträder mit schwarz-verchromten Fünfspeichen-Felgen. Das Modell ist 540 Millimeter lang und wiegt gut 2.000 Gramm. Der Preis für das RTR-Modell ohne Akku und Ladegerät beträgt **259,99 Euro**.



1:18er-Dromida-Modelle
von Hobbico



Die drei **1:18er-Dromida-Modelle** Buggy, Short-Course-Truck und Monstertruck von Hobbico gibt es jetzt in verbesserten Versionen. Alle drei Modelle sind komplett betriebsbereit zusammengebaut, voll kugelgelagert und verfügen über einen Allradantrieb mit Kegeldifferenzialen. Zu den Ausstattungsmerkmalen zählen Öldruckstoßdämpfer, Einzelradaufhängungen mit einstellbarem Sturz sowie die Möglichkeit, auf Brushlessantrieb umzurüsten. Das Modell wird inklusive D100-Fernsteuersystem, verbautem M370-Bürstenmotor, wasserdichter 2-in-1-Empfänger-Regler-Combo, Batterien und Ladegerät ausgeliefert. Der Preis pro Modell beträgt jeweils **99,99 Euro**.

HERSTELLER Kontaktdaten

ABSIMA

Gibitzenhofstraße 127a, 90443 Nürnberg
 Telefon: 09 11/65 08 41 37, Fax: 09 11/65 08 41 40
 E-Mail: info@absima.com
 Internet: www.absima.com

HOBBICO/REVELL

Henschelstraße 20-30, 32257 Bünde
 Telefon: 052 23/96 50, Telefax: 052 23/96 54 88
 E-Mail: info@revell.de, Internet: www.hobbico.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

Hanfwiensstraße 15, 73614 Schorndorf
 Hotline: 09 00/577 46 24, Fax: 071 81/40 98 30
 E-Mail: info@lrp.cc, Internet: www.LRP.cc

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

RIPMAX / R/C SERVICE & SUPPORT

Stuttgarter Straße 20/22, 75179 Pforzheim
 Telefon: 072 31/46 94 10, Fax: 072 31/469 41 29
 E-Mail: info@rc-service-support.de
 Internet: www.rc-service-support.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

SHEPHERD MICRO RACING

Herrenwiesenweg 1, 69207 Sandhausen
 Telefon: 062 24/92 39 11, Fax: 062 24/92 39 10
 E-Mail: info@team-shepherd.com
 Internet: www.team-shepherd.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.tmmmodels.ch

Losi 8ight RTR Buggy und Truggy von Horizon Hobby



HORIZON HOBBY

Horizon Hobby hat zwei neue 1:8er-Offroader der erfolgreichen **Losi 8ight-Serie** im Sortiment. Erhältlich sind ein Truggy und ein Buggy, jeweils komplett Ready-to-Run mit Nitro-Motoren. Der Buggy ist fahrfertig vormontiert mit einem 0.21er-Dynamite-Verbrenner ausgestattet, der Truggy hat einen 0.28er an Bord. Beide Modelle verfügen über hochwertige Spektrum-Servos, und -RC-Anlagen sowie komplett lackierte Karosserien. Angelehnt an die Wettbewerbs-Modelle aus der 8ight-Familie verfügen die beiden neuen Boliden über Gen III-Radioplatten

für eine optimale Positionierung der Servos. Die Motoren sind mit passenden Resorohren ausgestattet. Einstellbare 15-Millimeter-Big-Bore-Stoßdämpfer, spritzwassergeschützte Komponenten und ein komplett anpassbares Renn-Fahrwerk zählen zu den weiteren Features der Modelle. Zum Lieferumfang gehört neben den RTR-Fahrzeugen auch noch jeweils eine Spektrum DX2E-Fernsteuerung sowie ein Dynamite-1.600-Milliamperestunden-Nickel-Akku für die Stromversorgung der RC-Anlage. Während der Buggy **619,99 Euro** kostet, schlägt der größere Truggy mit **719,99 Euro** zu Buche.



HB Racing RG8T von LRP electronic



Maverick Strada-Modelle von LRP electronic

mit kugelgelagertem Antriebsstrang, dessen Hauptzahnrad vor Dreck und kleinen Steinchen durch eine Abdeckung geschützt ist, ein starkes MS-22-Lenkservo mit Servo-Saver und Einzelradaufhängung mit vier ölbefüllten und einstellbaren Stoßdämpfern. Das Modell mit MM-22-Motor und MSC-30BR-WP-Regler samt LiPo-Abschaltung wird komplett fahrfertig geliefert. Zum Set gehören auch noch eine RC-Anlage, ein Akku und ein Ladegerät. Der Preis: **194,99 Euro**. Basierend auf der gleichen Plattform ist auch der **Strada DT Wüsten-Truck** erhältlich. Der reinrassige Offroader kostet **199,99 Euro**.

LRP ELECTRONIC

Die beliebte 1:8 Nitro GT-Klasse wächst weiter. So präsentiert nun auch LRP electronic mit dem **HB Racing RG8T** einen Onroader in diesem Maßstab mit Verbrennungsmotor. Das Modell hat die Gene des D815-Wettbewerbsbuggys und ist dank der langen Federwege in der Lage, auch auf Parkplätzen zu fahren. Zu den Features des Kit-Modells zählen ein Zweigantrieb für den Nitro-Motor, CVD-Wellen, Aluminium- und Carbonteile serienmäßig, vier Ölstoßdämpfer und ein komplett einstellbares Rennfahrwerk. Zur Fertigstellung werden noch ein Nitro-Motor samt Auspuff, eine RC-Anlage, zwei Servos, ein Empfängerakku, Räder, eine Karosserie und Kleinteile benötigt. Der Preis für den Bausatz: **629,99 Euro**.

Das neue 1:10er-Modell **Strada Rally** von LRP electronic ist ein solider Offroader, der seine Stärken dort ausspielen kann, wo ein normaler Glattbahner aufgibt. Zu den Features des Modells zählen ein verlässlicher Allradantrieb

Der **AKA Moto-Reifen** ist neu bei LRP electronic. Der 1:8er-Offroad-Pneu wurde entwickelt, um Buggys auf den größten und härtesten Strecken zu unterstützen. Das grobe Profil und die tiefen Stollen des Reifens, zusammen mit den bewährten AKA-Gummimischungen, garantieren perfektes Fahrverhalten im Dreck. Wie alle AKA-Reifen wird auch der Moto entwickelt und hergestellt in den USA. Der Preis für das auf weißer Felge verklebte Komplettrad in softer Gummimischung beträgt **24,99 Euro**.

AKA Moto Soft-Reifen von LRP electronic



Markt

Zubehör für Großmodelle
von RC-Car-Shop – Hobbytek



RC-CAR-SHOP – HOBBYTEK

RC-Car-Shop – Hobbytek präsentiert nun **C-Clipse mit Griff**. Erhältlich sind Exemplare für Wellen mit 4, 5 oder 6 Millimeter Durchmesser. Das 10er-Pack kostet **4,90 Euro**. Ebenfalls neu ist ein **Montagebock** für RC-Cars, der zum leichteren Transport zusammengeklappt werden kann. Aufgebaut hat der Bock Abmessungen von 320 × 220 × 220 Millimeter und kostet **9,90 Euro**. **Selbstspannende Federschellen** zum Verbinden von beispielsweise Ausuffteilen sind bei RC-Car-Shop – Hobbytek für 22 bis 34 Millimeter Durchmesser zum Preis von **0,99 Euro** erhältlich.

RIPMAX / R/C SERVICE & SUPPORT

Der **Ripmax Across** ist ein neuer 1:12er-Rock-Crawler, der Ready to Run ausgeliefert wird. Das Modell hat Allradantrieb und wird über eine 2,4-Gigahertz-Anlage gesteuert. Seine extremen Federwege sorgen dafür, dass er viele Hindernisse locker überwindet. Der Across hat genug Power für Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 30 Kilometer pro Stunde. Außerdem sind mit ihm Wheelies möglich. Der Sender ist bereits an das Modell gebunden. Ein

Servosaver schützt das Lenkservo vor Überlastung. Das Chassis und die Aufhängungskomponenten sind aus hochfestem Kunststoff gefertigt. Die Frontscheinwerfer sind bereits mit voll funktionsfähigen LED-Lichtern versehen. Für den Betrieb des 420 Millimeter langen und 245 Millimeter breiten Offroaders benötigt man lediglich noch Batterien für den Sender. Der mitgelieferte Lithium-Akku wird mit dem ebenfalls beiliegenden Ladegerät befüllt. Der Preis für das Komplettsset beträgt **149,- Euro**.



Ripmax Across
von R/C Service & Support



ROBITRONIC

Der **XeRun XR8 SCT** von Hobbywing ist ein Brushless-Regler, der neu im Sortiment von Robitronic ist. Er ist geeignet für 2- bis 4s-LiPos in Modellen der Klassen 1:10 Short Course, Truck und Monstertruck sowie 1:8 Buggy und Onroad. Der Controller hat einen Full Sensored Modus, Turbo-Timing, Wireless-Programmiermöglichkeit, Coasting-Funktion, HV-SBEC sowie einen elektronischen Schalter. Durch sein kompaktes und leichtes Design findet er überall Platz. Der Preis: **109,01 Euro**.

Die neuen Hobbywing **Xerun BL 4268/4274 SD-Motoren** sind die perfekten Partner für die XR8-Reglerfamilie. Full Sensored Mode und Turbo-Timing-Technologie werden unterstützt. Durch Bidirektional einstellbares Timing sowie ein erweitertes Hall-Sensor-System werden klare Signale an den Regler gesendet. Der innovative, von Hobbywing patentierte, vierpolige, Achtmagnet-Stage-Red-Pole-Rotor, besitzt ein extrem niedriges Rastmoment und ermöglicht dadurch ein verbessertes, feinfühliges Fahrverhalten. Die für 1:8er-Modelle geeigneten Motoren sind mit 1.600, 1.900, 2.250 oder 2.600 Umdrehungen pro Minute und Volt erhältlich. Die Preise liegen zwischen **149,- und 159,- Euro**.



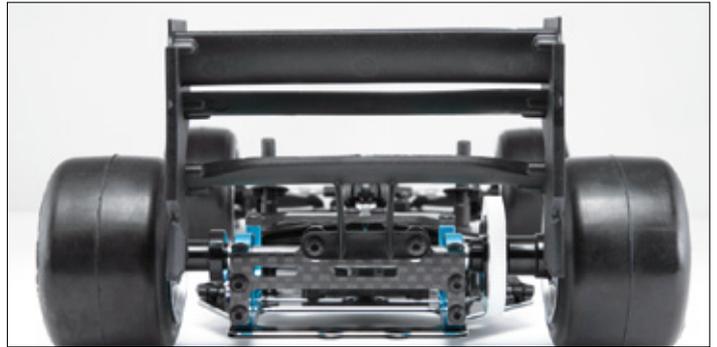
Hobbywing
XeRun XR8 SCT
von Robitronic

Hobbywing Xerun BL
4268/4274 SD-Motoren
von Robitronic

SHEPHERD MICRO RACING

Mit dem **Halter Heckflügel „hoch“** stellt Team Shepherd das neuste Tuningteil für den Velox F1 vor. Dieses Tuningteil wurde hauptsächlich für den Einsatz bei niedrigen Griffverhältnissen entwickelt und erlaubt eine deutlich höhere Befestigung des Heckflügels als die Standard-Variante. Dies resultiert in einem deutlich erhöhten Anpressdruck und mehr Hinterachsgriff. Aus hochwertigem CFK gefertigt, ist der Halter ab sofort verfügbar.

Heckflügel-Halter „hoch“ für den Velox F1 von Shepherd Micro Racing



HUDY-Schmierfett von SMI Motorsport/T+M Models



XRAY T4-Motorritzel von SMI Motorsport/T+M Models

SMI MOTORSPORT

Die extrem starke Motorisierung mancher Modelle verlangt von allen Bauteilen Höchstleistungen. Dies gilt vor allem für die vorderen CVD-Wellen bei einem Tourenwagen auf einer Strecke mit extrem viel Griff. Für dieses und viele weitere Anwendungszwecke wurde das neue **HUDY-Schmierfett** für Gelenkwellen entwickelt. Die spezielle Mixtur sorgt für höchste Haftung bei geringstem Widerstand und bester Schmierwirkung.

Um den XRAY T4 noch effizienter auf der Rennstrecke bewegen zu können, bietet XRAY nun weitere spezielle **64-DP-Motorritzel** an. Diese werden aus hochfestem 7075 T6-Aluminium gefertigt und anschließend oberflächengehärtet. Der Clou ist dabei das im Vergleich zu anderen Ritzeln bis

zu 25 Prozent geringere Gewicht. Folgende Varianten sind ab sofort lieferbar: 39 Zähne, 43 Zähne und 47 Zähne.

XRAY präsentiert den neuen **XT2**. Es handelt sich dabei um einen Truggy im Maßstab 1:10, der auf dem erfolgreichen Buggy XB2 basiert. 90 Prozent der Teile sind untereinander kompatibel. Natürlich ist das Modell passend zu allen Reglements von EFRA, ROAR und FEMCA. Der XT2 ist sehr einfach aufzubauen, zu warten und auch zu fahren. Für die Entwicklung zeichnen der europäische Champion Martin Bayer und Juraj Hudy verantwortlich. Die Länge beträgt 420 Millimeter, der Radstand kann zwischen 289 und 294 Millimeter verändert werden und das Gewicht beträgt fahrfertig rund 1.900 Gramm.



XRAY XT2 von SMI Motorsport/T+M Models

Neuheiten, Produktinfos und Aktualisierungen senden Sie bitte an:
 Redaktion CARS & Details, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg
 E-Mail: markt@wm-medien.de

Das kann der Elektro-Buggy von Soar



Text und Fotos:
Michael Klaus

AUFSTEIGER

Die Klasse der 1:8er-Elektro-Buggys hat in den letzten Jahren immer mehr Anhänger gefunden. Die Kinderkrankheiten aus den Anfangszeiten gibt es nicht mehr, was vor allem an den Fahrreglern und Akkus liegt. Die Hersteller der Fahrzeuge haben auf die Entwicklung auch reagiert und ihre Modelle an die neuen Herausforderungen angepasst. Durch die Größe und Abmaße der Akkus ändern sich im Gegensatz zu den Verbrennern in 1:8 die Gewichtsverteilung und das Gesamtgewicht. Eine noch junge Firma in der Szene ist Soar, die im Jahr 2014 gegründet wurde. Seitdem werden die Produkte von Soar über Graupner vertrieben. So auch der 998 EP.

Der Soar 998 EP basiert auf dem typischen Aufbau von Fahrzeugen im 1:8er-Verbrenner-Bereich. An der Vorderachse wurde eine neue, innovative DBS-Aufhängung und hinten eine Doppellarmaufhängung verbaut. Die unteren Querlenker sind innen an Aufhängungsträgern aus Aluminium mittels robusten 4-Millimeter-Schwingenstiften beweglich befestigt. Die Stifte werden in Kunststoffbuchsen gesteckt, die wiederum in den Aufhängungsträgern ihren Platz finden. Der Vorteil dieser Kunststoffbuchsen ist ganz einfach erklärt. Die Bohrungen für die Schwingenstifte befinden sich bei den beiliegenden Buchsen an verschiedenen Stellen, sodass sich durch eine andere Buchse das Setup des Fahrwerks ändert. Rollcenter, Anti-Squad, Anti-Drive, Nach- und Vorspur lassen sich damit einfach und genau justieren.

CAR CHECK

Soar 998 EP 1/8 Graupner

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 569,99 Euro
Bezug: Fachhandel

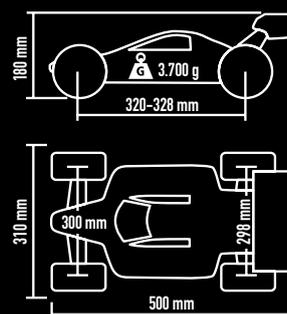
Technik: Allradantrieb, komplett kugellagert, vier Öldruckstoßdämpfer, drei Vierspider-Kegeldifferenziale, CVD-Wellen, Stabilisatoren vorne und hinten, Rechts-links-Gewindestangen

Benötigte Teile: Motor, Fahrregler, Fahrakku, RC-Anlage, Lenkservo, Ladegerät

Erfahrunglevel:



WETTBEWERBSPROFIS

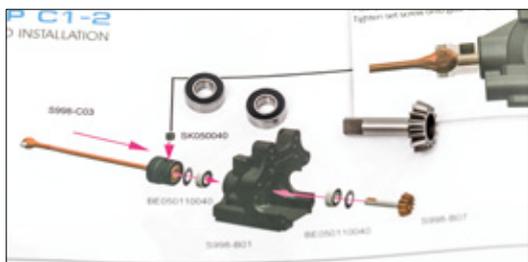




Vierspider-Kegelräder in die Nuten einsetzen



Eine Papierdichtung hält das Kegeldifferential dicht. Gut zu sehen sind die Kegelräder aus Stahl



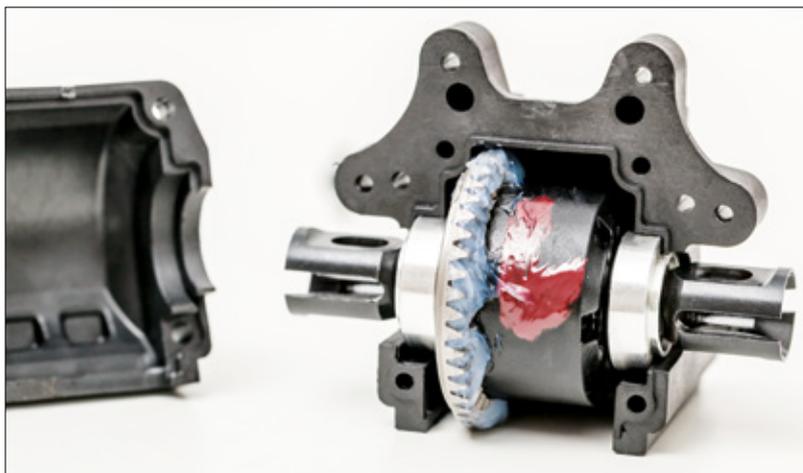
Der Triebfling ist mit zwei Kugellagern gelagert und vorne mit dem Kardan verbunden. Die Madenschrauben gut mit Schraubensicherung einkleben

Edelmaterial

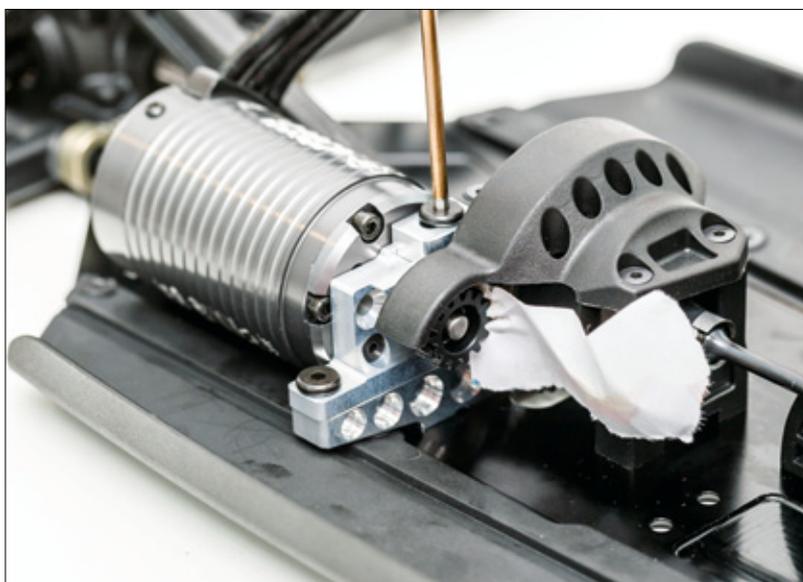
An der oberen Aufhängung kann vorne noch der Nachlauf durch Kunststoff-Klipse eingestellt werden. Spur und Sturz sind weitere Änderungsmöglichkeiten am Fahrzeug. Die vier Stoßdämpfer sind im Big-Bore-Format ausgeführt mit großem Aluminium-Gehäuse und Feingewinde zur Einstellung der Bodenfreiheit. Befestigt sind diese an stabilen 4 Millimeter dicken Dämpferbrücken aus CNC-gefrästem Swiss 7075-T651-Aluminium. Sie bieten Aufhängungspunkte für die Dämpfer und die beiden oberen Querlenker (Rechts-links-Gewindestangen) an der Hinterachse.

Vorne ist der obere Querlenker in Kunststoffbuchsen, ähnlich wie in den Aufhängungssträgern, gelagert. Nun sollte klar sein, dass sich das Fahrzeug an den ambitionierten Racer oder Wettbewerbspiloten richtet. Klar, technikverliebte Hobbypiloten werden auch ihren Spaß mit dem Fahrzeug haben, doch das Modell kann mehr als nur durch den Steinbruch zu bashen.

Die Dämpferbrücken selbst sind an den beiden geteilten Getriebegehäusen fest verbunden, die im Inneren die beiden Kegeldifferenziale verstecken. Wie



Das Kegelrad gut mit schwarzem Grafitfett oder transparenten Fett einfetten. Im Bild sieht man gut, dass das Kegeldifferential gut in die Lagerschalen aus Aluminium im Diffgehäuse passt



Ritzelspiel einstellen: Ein Stück Papier zwischen die Zähne legen und Motor ranschieben

im Mitteldifferenzial, sind im Soar 998 EP komplett Vierspider-Kegeldifferenziale verbaut. Es sind also vier kleine Kegelräder über Kreuz auf zwei Stiften und mit den beiden Tellerrädern der Differenzialausgänge verbunden. Durch verschiedene Öle wird die Wirkweise der Kegeldifferenziale beeinflusst, was sich dann auf das Fahrverhalten auswirkt.

Flüssigkeiten dabei

Zum Glück liegt für die Grundeinstellung des Setups alles an Ölen bei. Die Kegeldifferenziale werden mit dem beiliegenden 7.000er-, 5.000er- und 1.000er-Öl (hinten/Mitte/vorne) befüllt. Für die Verbindung zwischen den Kegeldifferenzialen und den Rädern liegen Stahl-CVD-Wellen bei. In der Mitte ist das Differenzial mit an der Motorhalterung befestigt, die aus Aluminium besteht. Der Motor ist an einer separaten Platte montiert, die sich in der Motorhalterung stufenlos verschieben lässt. Das Einstellen des Ritzelspiels ist so kein Problem. Zusätzlich schützt eine Abdeckung über Ritzel und Zahnrad vor Verletzungen. An der Vorderachse kommt für die Anlenkung eine bewährte und kugelgelagerte Doppelarmlenkung mit Servo-Saver zum Einsatz. Für das Servo fehlt im Baukasten ein Servohebel. Hier sollte man keinen zu kurzen Hebel wählen, da sonst nicht voll eingelenkt werden kann.

Für die 1:8er-Fahrzeuge ist es typisch, dass Vorderachse und Hinterachse einfach mit sechs bis acht Schrauben am Chassis befestigt und dadurch einfach zu demontieren sind. Eine sinnvolle Sache, die auch beim Soar zu finden ist. Das Chassis wurde für die Elektro-Version des Soar 998 neu konstruiert. Dieses ist aus Swiss 7075-Aluminium CNC-gefräst und 3 Millimeter dick.



Der vordere Lenkhebel im Detail



Die aufgebaute Vorderachse mit der Anlenkung und der Chassis-Versteifungsstrebe

Klassischer Look

Bei der Konfiguration der Elektronik und des Akkus wurde ein typisches Layout gewählt. Der Akku links, der Fahrregler dahinter. Gegenüberliegend Motor, Servo und die Empfängerbox mit dem Empfänger. Leider ist die Empfängerbox etwas zu klein geraten. Im Testmodell kam zwar bereits ein kompakter Empfänger von Sanwa zum Einsatz, aber die Stecker waren noch zu hoch. Knapp 2 Millimeter fehlten in der Höhe, also musste ein Loch in den Deckel gebohrt werden. Zu diesem Zweck wurde mit Heißkleber ein Deckel von einer kleinen Dose darüber befestigt.

Dichtet man die Kabeldurchführung noch ab, ist die Box sogar wasserdicht. In den Akkuhalter passen entweder ein 4s- oder zwei 2s-LiPo-Akkus, die mit Klettband fest fixiert werden. Der Regler wird mit doppelseitigem Klebeband hinter dem Akku auf einer separaten Platte fixiert. Dieser liegt genau gegenüber von dem Motor. Dadurch kann man die Kabel vom Regler zum Motor sehr kurz halten. Erstaunlich ist für diese Fahrzeuge, dass für den Fahrregler keine wasserdichte Box beigefügt ist. Wenn es mal regnen sollte oder die Strecke feucht ist, wäre dies ein wirksamer Schutz.

Packungsbeilage

Die farbige Bauanleitung enthält zwei Setup-Sheets. Einmal mit dem Basis-Setup und ein Leeres für individuelle Einstellungen. Kopiert man sich die Blanko-Vorlage, kann man diese von Strecke zu Strecke unterschiedlich ausfüllen. In der Bauanleitung sind



Die Vorderachsaufhängung im Detail. Für den Stoßdämpfer gibt es oben fünf und unten zwei Befestigungspunkte

zudem Sicherheitshinweise, Zubehör, benötigte Komponenten und Ersatzteile in drei Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch) erklärt, aber der eigentliche Aufbau ist nur in Englisch dokumentiert.

Alle Teile sind alphabetisch in Tüten verpackt. Beim Zusammenbau geht es Schritt für Schritt vor und die Bilder zeigen mehr als Worte sagen könnten. Die Darstellungen sind farbig abgebildet und jeder Schritt ist gut nachzuvollziehen. Leider liegt nur die Anleitung für die Verbrenner-Version bei, aber dennoch war es keine Herausforderung, den Motorhalter und die anderen Komponenten des Elo-Modells korrekt einzubauen. Einen kleinen Abzug gibt es, weil die Schrauben und die montierten Spurstangen nicht



„Für die ersten Tests wurde das Baukasten-Setup als Ausgangsbasis herangezogen.“

APPS FÜR MODELLBAUER

Aktuelle News von Firmen, Vereinen und Verbänden – direkt aufs Smartphone.



AVIATOR-News



Berlinski RC



copter.eu



DMFV-News



Graupner



HORIZON HOBBY



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-Car-News



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



rc-drones



RC-Heli-News



RC-TESTS



RC-TRUCKS



RC Schiffe



Ripmax



Staufenbiel



Vario Helicopter

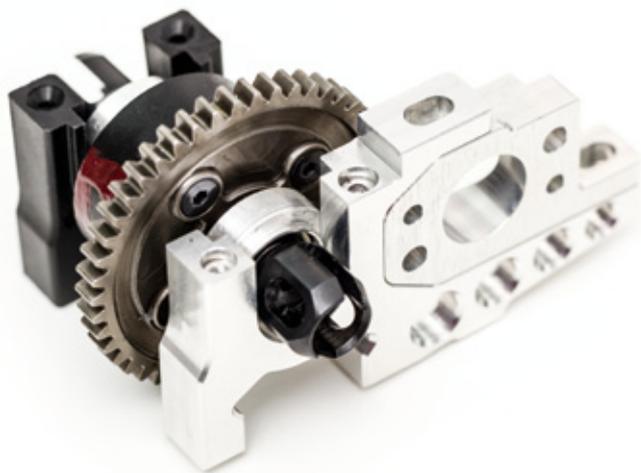


XciteRC NEWS



QR-Codes scannen und die kostenlosen Apps für Modellbauer installieren.





Das eingebaute Mitteldifferenzial in der Halterung.
Die Motorplatte ist verschiebbar in der Aluminiumhalterung eingebaut

maßstabsgerecht abgebildet sind. Das ist zwar nicht unbedingt ein Muss, aber eine Hilfestellung beim Einsatz der richtigen Schraube oder der Länge der Spurstangen. So muss man sich zunächst in die teils kryptischen Schraubenbezeichnungen hineinfuchsen. SS030060 ist beispielsweise eine Senkschraube mit Innensechskant in M3 × 6 Millimeter, SH030160 eine Inbusschraube in M3 × 16 Millimeter und SK030030 ist ein Gewindestift in M3 × 3 Millimeter. Empfehlenswert ist ein Messschieber, der in der Grundausstattung nicht fehlen sollte.

Serienmäßig gehören zum Aufbau alle benötigten Teile, Öle, ein paar Winkel-Inbusschlüssel, Motorritzel, Aufklebebogen, Karosserie und der Heckspoiler. Reifen, Felgen, Servohebel und die Elektronik fehlen, was aber typisch in dieser Klasse bei Wettbewerbsfahrzeugen ist.

Durchdacht

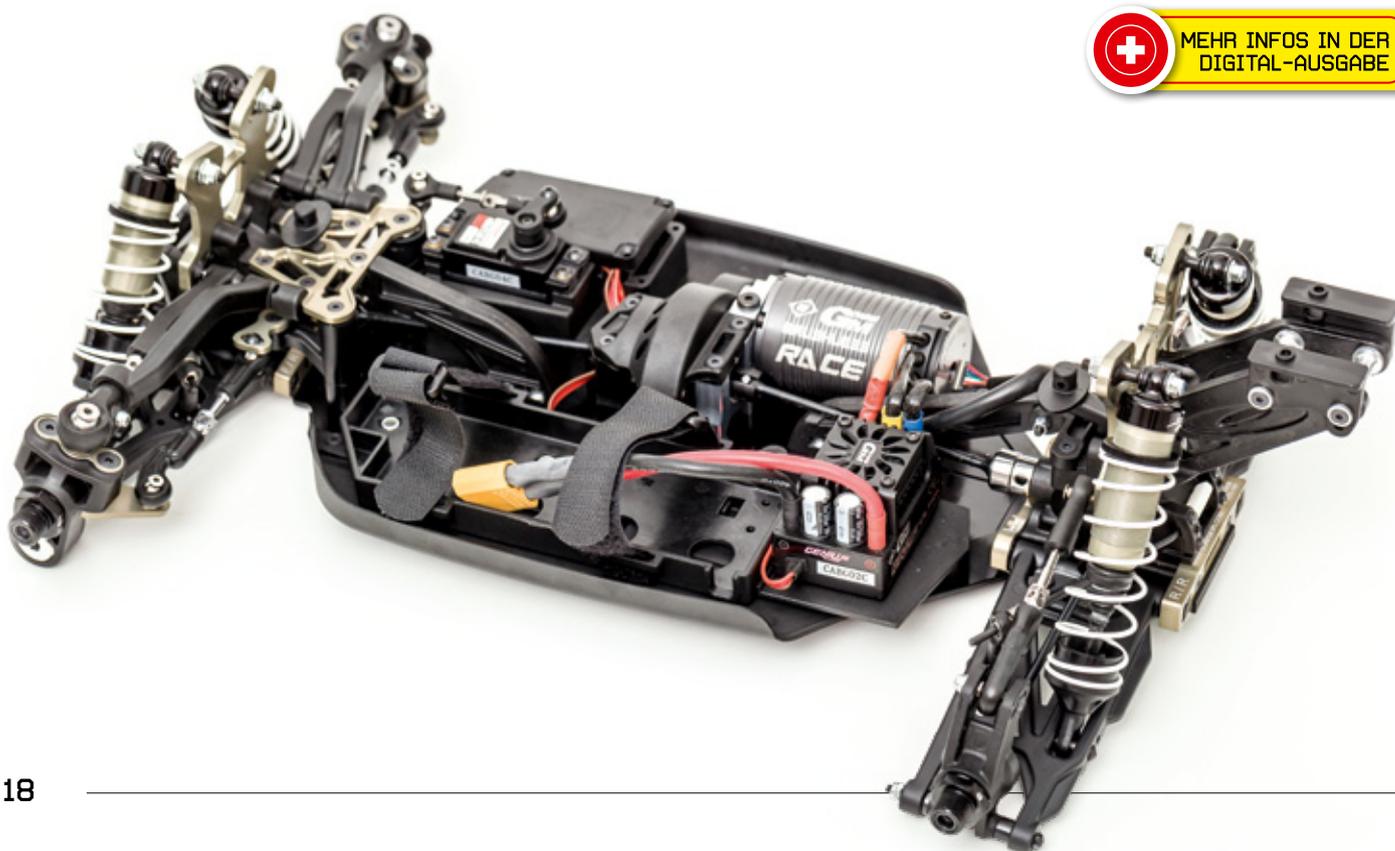
Der Soar 998 EP bietet ein paar nette Details, wie die Getriebeabdeckung über dem Mitteldifferenzial, die Aufhängungsträger aus Aluminium mit den Kunststoffeinsätzen zur Fahrwerkseinstellung, die einstellbaren



Die komplett montieren Stoßdämpfer. Der untere Federteller ist mit der Kugelpfanne gegen Verdrehen mit einer Schraube fest verbunden

Rechts-links-Spurstangen. An der Lenkung kann der Ackermann in sechs unterschiedlichen Positionen eingestellt werden, wobei drei an der Aluminium-Verbindungsstrebe zwischen der Doppelarmlenkung vorhanden sind. Einstellbar ist an der Hinterachse der flexible Heckspoiler in seinem Anstellwinkel. Zu der guten Baukastenausstattung gehört auch ein Stabilisator-Satz für vorne und hinten.

Der Zusammenbau des Soar 998 EP hält keine Überraschungen bereit. Wichtig ist, jeweils einen Tropfen Schraubensicherung auf alle Schraubverbindungen zu geben, die in Alu oder Stahl gedreht werden. Die Madenschrauben an den Diff-Ausgängen für die Triebblinge nicht vergessen. Die O-Ringe in den Stoßdämpfern und Kegeldifferenzialen sollte man vor dem Einsetzen leicht mit Öl oder Fett benetzen. Die großen Tellerräder und kleinen Triebblinge in den beiden Differenzialgehäusen mit schwarzem Graphitfett gut einfetten. Unterschiedliche Meinungen gibt es zum Einfetten der Kardangelenke, weil das Fett den Dreck magisch anzieht und bindet. Zudem sollte man darauf achten, dass sich alle Aufhängungsteile leicht bewegen lassen und nicht klemmen. Beim Testmodell





An der Hinterachse sind die Dämpferbrücke und die unteren Aufhängungsträger aus robustem Aluminium. Auch hier kommen die Buchsen für die Setup-Änderung zum Einsatz

waren diesbezüglich keine Nacharbeiten nötig, was die gute Qualität der Teile unter Beweis stellt. Einzig die Doppelarmlenkung hat etwas Spiel. Dies lässt sich mit Shim-Scheiben jedoch einfach beheben.

Gut bestückt

Für den Praxistest wurde das Modell mit einem GM Brushless Genius Ultra-Regler, einem GM Brushless Race 2.300-kv-Motor, einem GM HBS 880 BB MG-Servo und einem 7.200er-Hacker-4s-LiPo bestückt. Für die ersten Tests wurde das Baukasten-Setup als Ausgangsbasis herangezogen. Dazu gab es einen Satz Star Pin-Reifen. Nachdem Regler, Geradeauslauf und Lenkausschlag eingestellt waren, konnte es richtig losgehen. Zunächst noch etwas langsamer, wurde der Gashebel am Sender schließlich voll durchgezogen.

Der Soar lenkte auf der Strecke des MC-Schwedt sehr aggressiv ein. Beim Beschleunigen übersteuerte das Fahrzeug und das Heck hatte wenig Grip. Auf der Lehmstrecke mit den Rasengittersteinen war das Heck dadurch unruhig. Damit war keine fehlerfreie Runde zu fahren. Beim ersten Boxenstopp wurde das hintere Kegeldifferenzial mit 3.000er- statt dem 1.000er-Öl befüllt. Damit war das Fahrverhalten zwar schon etwas besser, aber die Heck-Performance war noch nicht perfekt. Die Vorspur an der Hinterachse



Leider ist die Empfängerbox etwas klein geraten. Um Platz für die Empfängerkabel zu schaffen wurde ein Loch in den Deckel gebohrt und mit Heißkleber eine kleine Abdeckung befestigt

wurde daraufhin am hinteren Aufhängungsträger durch den Einbau anderer Einsätze auf 3 Grad eingestellt. Der Sturz wurde auf 2 Grad hinten und vorne auf 1 Grad verändert.

Easy going

Damit war der Soar 998 EP wesentlich einfacher zu steuern. Man konnte nun problemlos aus den Ecken heraus beschleunigen und das Heck blieb stabil. Selbst auf der Geraden brach es nicht mehr aus. Nachdem noch die Bodenfreiheit vorne auf 24 und hinten auf 29 Millimeter korrigiert und den Nachlauf vorne am oberen Querlenker um 2 Millimeter vergrößert wurde, stellten sich langsam konstante Rundenzeiten ein. Im Sprung senkte sich die Nase noch nach unten. Also wanderten 30 Gramm vor die Hinterachse, was das Sprungverhalten verbesserte. Positiv zeigte sich, dass sich kleine Änderungen deutlich im Fahrverhalten bemerkbar machen. Mit etwas Training und kleinen Änderungen kann man das Fahrzeug gut abstimmen.

Die Baukasten-Ausstattung ist schon sehr gut. Empfehlenswert sind zusätzlich verschiedene Federn, Stabis und eventuell einen Steinschlagschutz an der Hinterachse. Als Servohebel sollte man ein Exemplar aus Aluminium verwenden, da dieses stabiler ist und die Lenkperformance verbessern kann. <<<<

MEIN FAZIT



Der Soar 998 EP von Graupner ist eine echte Alternative mit seinen zahlreichen Features und der guten Ausstattung in der Klasse 1:8. Mit dem Fahrzeug macht das Fahren richtig Spaß und man benötigt man erst mal nicht. Die Baukasten-Ausstattung, die Haltbarkeit und das Handling sind gut. Nicht nur Rennfahrer werden an dem Fahrzeug seine Freude haben.

Michael Klaus

Gute Qualität der Teile 
 Komplett einstellbar
 Gute Baukasten-Ausstattung
 Nur die Bauanleitung für die Nitro-Version liegt bei
 Kein Servohebel 



DREH- UND ANGELPUNKTE



WERKSTATTSERIE
TEIL 4

Text und Fotos:
Oliver Tonn

So wartet man Antriebswellen

Zu den besonderen Stärken eines RC-Antriebsstrangs, der auf Stahlwellen basiert, zählen seine Robustheit und die Langlebigkeit. Irgendwann ist es dennoch soweit: Die Antriebswelle ist eigentlich noch okay, doch die Splinte der Knochengelenke sind verschlissen. Also ab auf den Eisenschrott damit und für viel Geld neue Wellen kaufen? Entweder das – oder die Bezeichnung „Modellbau“ mal so richtig wörtlich nehmen und dem Problem im Do-it-yourself-Verfahren zu Leibe rücken.

Zugeben, eine reine Knochenwelle, die auf beiden Seiten Knochengelenke aufweist, ist nicht besonders teuer. Darüber hinaus sind in der Regel die Splinte beider Enden gleichzeitig verschlissen, wodurch man entsprechend beide Seiten reparieren muss. Nicht wenig Arbeit, aber schließlich heißt unser Hobby Modellbau und nicht Modellkauf.

Wie neu

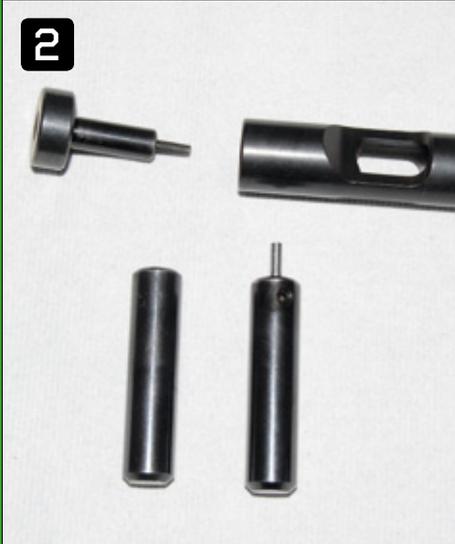
Spätestens jedoch, wenn teure CVDs oder Kardanwellen ins Spiel kommen, wird aus dem reinen Modellbau-Argument ein rationaler Gedankengang. Hier lässt sich richtig Geld sparen, denn Antriebswellen lassen sich oftmals auch mehrfach wieder instandsetzen. Wer seine Kardans wegen eines verschlissenen Splints jedes Mal neu kauft, hat einiges an Investitionen vor sich.

Grundsätzlich lassen sich Antriebswellensplinte ohne großartiges Spezialwerkzeug auswechseln. Ein mittelgroßer Hammer und ein Durchschlag aus Stahl

reichen aus, um sein Ziel zu erreichen. Wir haben es uns noch viel leichter gemacht und das geniale Reparaturwerkzeug von Hudy zur Hilfe genommen. Diese Anschaffung ist nicht ganz billig, amortisiert sich aber vor allem für diejenigen recht zügig, die viel fahren und damit häufiger die Antriebswellen warten müssen. <<<<



Typischer Anblick: So oder so ähnlich sehen Knochengelenke früher oder später aus. Besonders auf der Seite, die beim Beschleunigen belastet wird, verliert der Splint mehr und mehr an Materialstärke, bis er irgendwann bricht. Ein solches Verschleißbild bedarf der Abhilfe. Verloren ist eine solche Welle noch lange nicht



Das Pin-Reparaturwerkzeug von Hudy ist ein idealer Helfer beim Austausch eines Pins oder Splints. Es hilft, die Antriebswelle so auszurichten, dass die Kräfte exakt auf den verschlissenen Splint geleitet werden und auch besonders fest sitzende Exemplare aus der Gelenkkugel treibt

Wer nicht zufällig gerade einen passenden, neuen Splint herumliegen hat, der kann sich vielleicht auf andere Weise helfen. In unserem Fall wurde der Splint einfach aus einer alten, verschlissenen Hudy-Inbusklinge gefertigt, deren Durchmesser sich für die Knochengelenk-Reparatur vieler 1:8er-Modelle perfekt eignet. Ideales Werkzeug zum Kürzen ist ein elektrischer Drehmel, da die gehärtete Klinge einen durchaus zähen Gegner für haushaltsübliche Eisensägen darstellt



Für wen das Anfertigen von Splinten doch etwas zu viel des Guten darstellt, der kann auch zu fertigen Pins greifen, die von unterschiedlichen Modellbau-Herstellern angeboten werden. Wichtig ist, dass Durchmesser und Länge passen. Ganz Hartgesottene kaufen sich die Splinte im Modellbau-Fachmarkt, wo der Stückpreis am geringsten ausfällt – allerdings stellt dann ein Beutel mit 1.000 Stück Inhalt möglicherweise die kleinste Abgabemenge dar. Welchen Weg man auch immer beschreitet, so ist es von elementarer Bedeutung, gehärtetes Material zu verwenden. Einfache Ausführungen aus unbehandeltem Stahl reiben in kürzester Zeit ab

Der eigentliche Pin-Wechsel beginnt mit dem Austreiben des alten Pins. Wichtig. Auch wenn es bei dieser Arbeit durchaus mal etwas rustikal zugeht, so handelt es sich noch immer um Feinmechanik. Wenn einige kräftige Hammerschläge zusammen mit dem Hudy-Werkzeug nicht ausreichen, den Splint auszutreiben, sollten weitere Maßnahmen wie zum Beispiel das Erwärmen der Gelenkkugel getroffen werden. Brutales Draufkloppen mit dem Hammer führt letztlich nur zum Reißen der Gelenkkugel oder gar zur Zerstörung des Spezialwerkzeugs





6 Nach dem Austreiben ist nochmals das Ausmaß des Verschleißes zu erkennen. Der abgebildete Splint hätte im Hobby-Bereich durchaus noch ein paar Rennen benutzt werden können. Wettbewerbsfahrer hätten ihn hingegen längst ausgewechselt

Der neue, in unserem Fall aus der Inbus-Klinge gefertigte Splint wird jetzt eingesetzt. Wer ganz auf Nummer Sicher gehen will, der nutzt noch etwas Lagerkleber wie das abgebildete Loctite 603. Gerade wenn eine Antriebswelle schon mehrmals überarbeitet wurde, sitzt der Splint irgendwann nicht mehr fest genug. Mit etwas Chemie hält er wieder bombensicher. Achtung: Ist der neue Splint irgendwann selbst zur Wartung ausgeschrieben und wurde er mit Lagerkleber eingesetzt, so muss der Kleber durch die Zuführung von Wärme gelöst werden, da er den Pin sonst buchstäblich eisenhart festhält



Beim letzten Schritt konnte sich das Hudy-Werkzeug erneut beweisen, da sich mit seiner Hilfe Welle und Splint perfekt zueinander ausrichten lassen. Jetzt ist noch darauf zu achten, dass der Splint mittig in der Gelenkkugel sitzt



9 Fertig angepasst, kann die Antriebswelle jetzt wieder genauso eingesetzt werden, als wäre sie fabrikneu

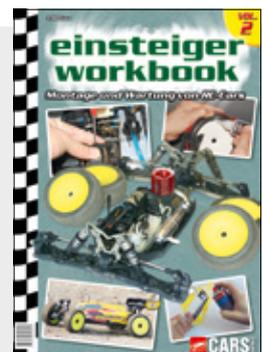
LESETIPP: EINSTEIGER WORKBOOK VOLUME 2

Ein RC-Car zu kaufen ist einfach, die ersten Runden damit zu drehen auch. Aber was kommt dann? Jedes Modell ist ein kleines technisches Wunderwerk mit jeder Menge Komponenten, die individuell eingestellt, gewartet und gepflegt werden müssen. Genau hier setzt das CARS & Details einsteiger workbook Volume 2 an. In ausführlichen Beiträgen wird erläutert, was beim Bau und der ersten Inbetriebnahme eines RC-Cars zu beachten ist. Wie man Nitromotoren richtig einlaufen lässt, worauf man beim Einstellen achten sollte und wie man Reifen richtig verklebt. Zudem gibt es praktische Tipps, wie man sein RC-Car winterfest macht und eine professionelle Inspektion durchführt. Kurz gesagt: Mit dem CARS & Details einsteiger workbook Volume 2 wird aus jedem Hobbyeinsteiger ein fachkundiger Schrauber.



Auch digital
als eBook erhältlich

Einsteiger Workbook Vol.2, 68 Seiten, A5-Format
Artikel-Nr. 12099 € 9,80



TEST UND GEWINNSPIEL: DAS BIETET ABSIMAS 40-EURO-LADER

3 für 1

Drei Hefte zum Preis von einem
Digital-Ausgaben inklusive

CARS & Details



CARS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



EXTRA: KALENDER 2017
ZUM HERAUSNEHMEN



Das kann der Elektro-Buggy
von Soar

AUFSTEIGER

www.cars-and-details.de



Ausgabe 01/2017

Januar 2017

17. Jahrgang

Deutschland: € 4,90

A: € 5,80 CH: sfr 8,50



EIN JEEP FÜR ALLE FÄLLE



MEILENSTEIN

Darum war Kvnshos Antima

80e Erfolg

JETZT BESTELLEN

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

- 11,80 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar

- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive

www.cars-and-details.de
040 / 42 91 77-110

FIRSTLOOK

Der Name Futaba steht seit vielen Jahren für hochklassige Sendetechnik. Das japanische Unternehmen fertigt RC-Anlagen für den Modellflug- und natürlich auch den RC-Car-Bereich. Der jüngste Spross in der Pistolensender-Familie trägt den Namen T4PV und stellt eine Erweiterung von Futabas PV-Serie dar, die vom Design her an das Topmodell, die T4PX angelehnt ist. Der Vierkanal-Sender, der die Modulationen T-FHSS und S-FHSS beherrscht, bietet neben einer ansprechenden Optik viele Features, die ihn für ambitionierte Hobby-Rennfahrer interessant macht.

Zu einem Preis von unter 300,- Euro erhalten RC-Car-Fans mit der T4PV einen zeitgemäßen, telemetriefähigen Sender, der mit einem großen LC-Display aufwartet, das gut strukturiert alle wichtigen Einstellungen und Parameter wiedergibt. Die Menüführung erfolgt Futaba-typisch über einen zentralen 3D-Button, auch Jog-Key genannt. In Kombination mit den in unmittelbarer Nähe platzierten Tasten kann man schnell durch das Menü navigieren und Anpassungen vornehmen. Die Menüstruktur selbst ist intuitiv erfassbar, sodass auch weniger erfahrene RC-Car-Fahrer ohne Konsultation des Handbuchs zurecht kommen.

Die T4PV ist mit einer um 90 Grad klappbaren Antenne ausgestattet, verfügt über 40 Modellspeicher, acht Mischer und kann wahlweise mit einem Empfänger-Akku oder vier Mignonzellen betrieben werden. Ein entsprechender Batterieschlitten ist bereits im Akkusackplatz platziert und angeschlossen. Mit einem Gewicht von 580 Gramm verfügt der Sender, der ausgesprochen gut in der Hand liegt, über ein angenehmes Gewicht. Ausgeliefert wird die T4PV inklusive eines Vierkanal-Empfängers des Typs R304SB und einer ausführlichen Anleitung.

Wie sich die T4PV im Renneinsatz schlägt und ob sie wirklich die richtige Wahl für Hobby-Rennfahrer ist, klären wir in einem ausführlichen Testbericht in einer der nächsten Ausgaben von CARS & Details. <<<<



Zum Lieferumfang der T4PV gehört ein Vierkanal-Empfänger des Typs R304SB



Alle wichtigen Parameter direkt im Blick: Möglich macht dies das große, hintergrundbeleuchtete LC-Display der T4PV



Text und Fotos: Tobias Meints



Die Menüführung erfolgt über den zentralen 3D-Button sowie die angrenzenden Taster. Darüber befindet sich der Ein-aus-Schalter



Das Lenkrad mit Moosgummi-Überzug ist in Multispeichen-Optik ausgeführt. Rundherum sind insgesamt vier Taster platziert



Die Antenne der T4PV ist um 90 Grad schwenkbar. Klappt man sie nach unten, schließt sie bündig mit dem Sendergehäuse ab



Auf der linken Senderseite finden sich eine Reihe von Ports: ein Servo-Anschluss, eine Kopfhörer- sowie die Ladebuchse



Die T4PV kann wahlweise mit einem Senderakku oder vier Mignonzellen betrieben werden



Optional kann die Lenkradposition mit Winkel- und Dropdown-Adaptern angepasst werden

Axials Scalecrawler mit neuer Technik



Als im Jahr 2005 die amerikanische Firma Axial gegründet wurde, hat niemand daran gedacht, dass sie mit ihren Produkten derartigen Erfolg in der RC-Car-Szene haben würde. Angefangen mit Crawlern wurde die Palette der RC-Cars sehr schnell um die Klasse der Scaler erweitert. Diese vorbildgetreuen Allradfahrzeuge fanden schnell den Zuspruch in der weltweiten Scale-Gemeinde. Dank des großen Erfolgs des SCX10 aufgrund seiner erstaunlich guten Geländegängigkeit folgten mit den Jahren immer mehr verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Radständen und Karosserien. 2016 war dann der Zeitpunkt für etwas Neues gekommen: Der SCX10 II wurde geboren.

Acht Jahre nach dem Erscheinen des SCX10 hat die Bekanntmachung des Nachfolgers SCX10 II in der Fan-Gemeinde für Aufsehen gesorgt. Und das zurecht, denn das neue Kit von Axial hat 98 Prozent neue Teile an Bord. Die übrigen 2 Prozent gehen auf die beiden C-Channel-Stahlrahmentteile des Vorgängers. Mit den Jahren und der wachsenden Szene sind auch die Ansprüche an den Scale-Realismus gestiegen. Das haben uns Tuningfirmen der RC-Branche mit diversen Aluminiumteilen, Felgen, Reifen und Karosserien gezeigt.

Wie in echt

Das Kit des 2000er Axial Jeep Cherokee macht da keine Ausnahme. Größter Scalefaktor sind hier die Achsen. Sie sehen dem Original zum Verwechseln ähnlich. Die voll gesperrten AR44 Hi-Pinion-Achsen mit gefrästen Metallzahnradern verfügen über einteilige Gehäuse mit hellrot durchgefärbten Differenzialdeckeln. Hi-Pinion bedeutet, dass der ins Tellerrad greifende Triebbling nicht wie gewohnt mittig angeordnet ist, sondern wesentlich höher im Gehäuse verschwindet. Im Fachjargon wird diese Anordnung auch Hypoid genannt.

Diese Verzahnung hat den Vorteil, dass die Antriebswelle im groben Gelände nicht, oder kaum, in Mitleidenschaft gezogen wird. Zudem ist aufgrund der spiralförmigen Verzahnung ein wesentlich größeres Untersetzungsverhältnis auf kleinerem Raum möglich. Man schlägt quasi zwei Fliegen mit einer Klappe: mehr Bodenfreiheit (7 Millimeter mehr als beim Vorgängermodell) unter dem Differenzial und wesentlich weniger Torquetwist. Beides sind Eigenschaften, die im Scalebereich von sehr großer Bedeutung sind. Angetrieben werden die Achsen von den bereits bewährten Wild Boar-Mittelkardanwellen, welche den Kraftschluss zwischen Getriebe und Achsen übernehmen. Sie sind zwar auch aus Kunststoff, aber wesentlich haltbarer, als die der alten SCX10-Varianten.



Die C-Hubs an der Vorder-, und die Lockouts an der Hinterachse lassen sich in 10-Grad-Schritten auf einer Längsverzahnung montieren. Eine geschraubte Klemmverbindung stellt sicher, dass diese fest an den Achsgehäusen verbleiben. Aufgrund der Achsschenkelanordnung und Fahrwerksgeometrie an der Vorderachse gewinnt man erheblich an Lenkeinschlag. So ist ohne Nacharbeit ein Lenkwinkel von 45 Grad gegenüber 30 Grad am alten SCX10 zu erreichen. Das ist in Anbetracht der einfachen Gelenkwellen in Kardanausführung ein großer Vorteil. Die unteren Linkaufnahmen werden beim SCX10 II an die Achsen geschraubt. Auch hier wird der hellrote Kunststoff verwendet. Die obere Linkhalterung ist Teil des Achskörpers. An der Vorderachse kommt hier allerdings nur ein oberer Link zum Einsatz. Um eine seitliche Verschiebung der Achse zu vermeiden, wird auf einen Panhardstab gesetzt.

Durchdachtes Fahrwerk

Die Achsschenkel sind so konstruiert, dass das Lenkgestänge zwischen den Rädern und der Lenkstange sehr weit oben angeschlagen wird, um einen besseren Böschungswinkel zu erreichen. Das Lenkservo ist seitlich im vorderen Chassis platziert. Lenkgestänge,

Panhardstab und obere und untere Links sind aus stabilem Aluminiumteilen gefertigt, an deren Enden jeweils sehr robuste Kugelpfannen ihren Platz finden. Was nicht ganz einleuchtet will ist die Tatsache, dass die gebohrten Kugelköpfe, welche in die Kugelpfannen gedrückt werden, immer noch aus Kunststoff bestehen. Hier hätte Axial wirklich auf Metallteile zurückgreifen können.

Selbstverständlich findet man im ganzen Kit des Jeep Cherokee Kugellager an allen drehenden Teilen. Dies gilt auch für das neue Getriebe. Dieses gleicht rein optisch von außen einem allradgetriebenen Fahrzeug im Maßstab 1:1. Man erkennt die Kupplungsglocke und das eigentliche Getriebe, an welches wiederum das Verteilergetriebe geschraubt wird. Alles das sieht ziemlich echt aus. Durch den parallel zum Getriebe angeflanschten Motor wird der Schwerpunkt niedrig gehalten. Außerdem bietet sich dadurch die Montage des Akkus zwischen den vorderen Stoßdämpfern neben dem Lenkservo an.

Der Akkuhalter kann Akkupacks in Standardgröße ebenso aufnehmen wie 3s-LiPo Packs mit einer maximalen Breite von 33 Millimeter. Verschraubt ist das Getriebepaket auf einer neuen Skidplate, die wie gewohnt zwischen den beiden Chassishälften verschraubt wird. Optional wird es noch Zweigang-Komponenten von Axial geben, um langsam schwierige Hindernisse zu bewältigen und trotzdem die manchmal benötigte, erhöhte Raddrehzahl zu wählen. Für den Einbau der Zweigang-Teile müssen lediglich ein paar Kleinteile im Getriebe gegen Zahnräder und Schaltklaue ausgetauscht werden. Geschaltet wird dann über ein weiteres Servo, dessen Montageposition bereits auf der rechten Bodenwanne zu errahnen ist.



Der hypoid-verzahnte Antrieb in den Achsen lässt eine Achsuntersetzung von 30:8 (3,75:1) gegenüber dem ersten SCX10 mit einer Untersetzung von 38:13 (2,92:1) zu. Diese höhere Untersetzung vermindert den Torquetwist des Modells



Die Frontmaske ist für den Einbau von LED vorgerüstet. Durch die verschraubbaren Abdeckungen kommt kaum Streulicht ins Innere des Cherokee. Nachdem der Lampenspiegel des Scheinwerfers silber lackiert wurde, kommt die Streuscheibe an ihren Platz. Dadurch entsteht ein realistisches Erscheinungsbild

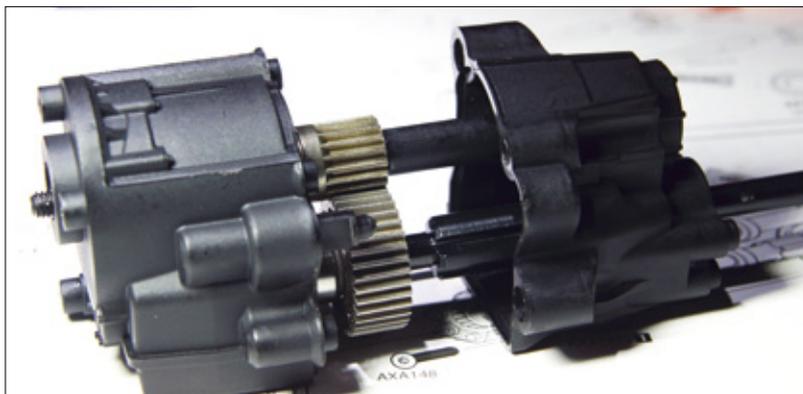
Einstellbare Rockslider

Auf der linken Bodenwanne findet die Elektronik ihren Platz. Eine wasserdichte Empfängerbox mit Silikondichtung an Deckel und Kabeldurchführung ist Bestandteil dieser Bodenwanne. Hinter ihr ist ausreichend Platz, um den Regler zu montieren. Zusätzlich zu den Bodenwannen werden an ihnen Rockslider aus Kunststoff verschraubt. Diese sind in der Breite einstellbar, damit auch andere Karosserien verwendet werden können.

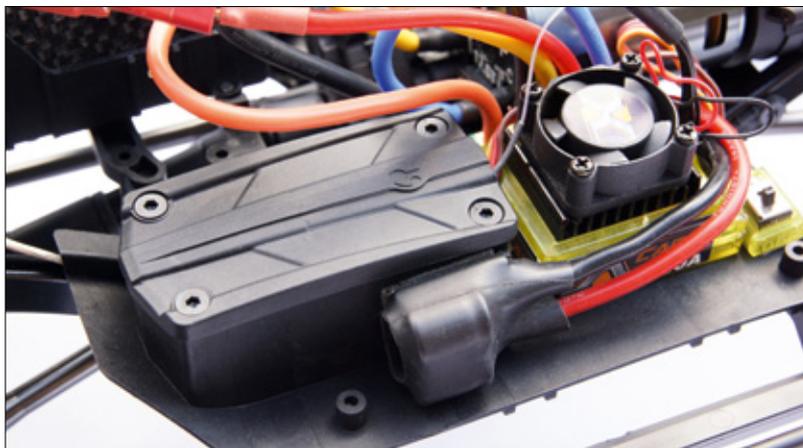
Bereits aus anderen Axial-Modellen bekannt sind die Öldruckstoßdämpfer. Sie verfügen über Aluminiumgehäuse, die außen über ein Gewinde in der Höhe verstellbar sind. Das beigegefügte Silikonöl ist mit der Viskosität 30WT ein guter Kompromiss. Wahlweise kann man normale Dämpferkappen oder Exemplare mit Aluminiumreservoirattrappen montieren. An der Vorderachse kommen wesentlich härtere Federn zum Einsatz, als hinten. Das hat Vor- und Nachteile, wie ausgiebige Testfahrten bewiesen haben. Aber dazu später mehr. Im Großen und Ganzen gelang der Zusammenbau des



Die einteilige Achse beherbergt das gesperrte Differential. Hier sollte man mit dem Fett nicht sparen. Abgedichtet wird das Diff von einem stramm sitzenden, roten Differentialdeckel, der mit der Achse verschraubt wird



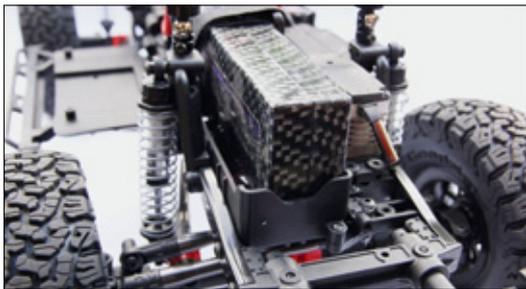
Die Zahnräder im Getriebe sind allesamt aus Metall. Fehlende Innereien im Getriebe lassen auf einen optionalen zweiten Gang schließen



Hinter der wasserdichten Empfängerbox ist ausreichend Platz für den Regler. Außen an der Bodenplatte erkennt man die Schraubenaufnahmen für die Rockslider, die in der Breite einstellbar sind

Cherokee sehr gut, obwohl die Anleitung noch ein paar kleine Ungereimtheiten aufweist. Kein Grund zur Panik, denn mit ein wenig Gehirnschmalz kommt man auch so ans Ziel.

Der größte Blickfang des fertigen Modells ist ohne Zweifel die gelungene Karosserie, welche einen Jeep Cherokee aus dem Baujahr 2000 darstellt. Auch hier hat Axial alles richtig gemacht und viele Details mit einfließen lassen. Obwohl die Karosserie nur aus Lexan ist, findet man Anbauteile wie Spiegel, Türgriffe, Dachgepäckträger und einen einteiligen Frontgrill inklusive LED Halterungen. Bei so viel Zubehör hätte der Hersteller eigentlich auch auf LED-Halterungen für die Rücklichter und ein paar Scheibenwischer nicht verzichten dürfen. Selbst für die riesigen Stoßstangen aus Kunststoff gibt es hinten eine einstell- und abnehmbare Anhängerkupplung. Vorne finden sich eine Vertiefung und ein Seilfenster für eine optionale Seilwinde. An beiden Stoßstangen sind ebenfalls Löcher und Halterungen für zusätzliche LED angebracht. Daneben Halterungen für Beschläge wie Schekel oder ähnliches.



Der Akkuhalter nimmt 2s- und 3s-LiPo-Akkus und standardmäßige Stickpacks auf. Verschraubte Abstandshalter und ein Klettband fixieren den Energiespender sicher

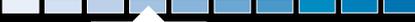
CAR CHECK

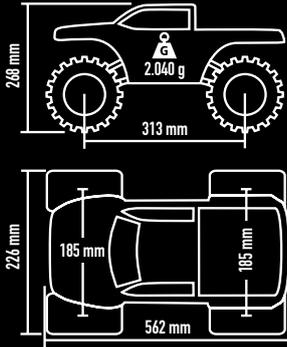
Axial SCX10 II 2000 Jeep Cherokee Hobbico

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 399,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, gesperrte Differenziale, Teleskop-Kardanwellen

Benötigte Teile: RC-Anlage, Motor, Fahrregler, Lenkservo, Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:
 **HOBBYFAHRER**




Die BFGoodrich A/T KO2-Reifen auf den 1,9-Zoll-Method Mesh-Felgen machen einen sehr imposanten Eindruck

Jetzt wird's bunt

Der Karosserie liegt noch ein umfangreicher Aufkleberbogen bei, der neben Sponsoren auch Fensterrahmen und verschiedene Kennzeichen enthält. Die klare Karosserie wurde bis auf die Kotflügelverbreiterungen von innen silber lackiert. Nach der Trocknung wurde außen die Schutzfolie ganz vorsichtig um die Verbreiterungen ausgeschnitten und abgezogen. Danach wurde dort von innen und außen mit Schwarz das Finish aufgetragen. Man erhält so einen leicht matten Farbauftrag, der sich vom glänzenden Silber hervorragend abhebt.

Nach dem Ausschneiden der Karosserie wurde die Frontmaske eingepasst. Sie ist einteilig und sollte im Scheinwerferbereich silber angemalt werden. Wer dort noch LED verbaut, hat so die Illusion eines Scheinwerferspiegels, der hinter der eingesteckten Streuscheibe zu sehen ist. Das Ergebnis ist sehr realitätsnah und ansprechend. Um dieses bereits sehr detailreiche Gesamtbild nicht durch Karosseriehalter und Splinte zu stören, wurden Magnethalter installiert. Sie zentrieren die Karosserie perfekt und halten sie am Platz.

Wer genau hinsieht wird bemerken, dass die Radläufe des Cherokee erheblich größer ausfallen, als beim Original. Grund dafür sind die monströsen Reifen des Jeeps. Sie haben mit 115 mm Durchmesser und knapp 42 mm Breite schon ordentliche Ausmaße für einen Scaler im Maßstab 1:10. Bevor die BFGoodrich A/T KO2-Reifen samt Einlagen auf den 1,9-Zoll-Method-Mesh-Felgen verklebt wurden, war noch etwas Gewicht in die Räder zu bringen. Dies geschah in



Trotz Kardangelenken gelingt dem SCX10 II ein Lenkwinkel von bis zu 45 Grad. Dank der neuen Lenkgeometrie lässt sich der Cherokee exakt und eng über den Parcours bewegen



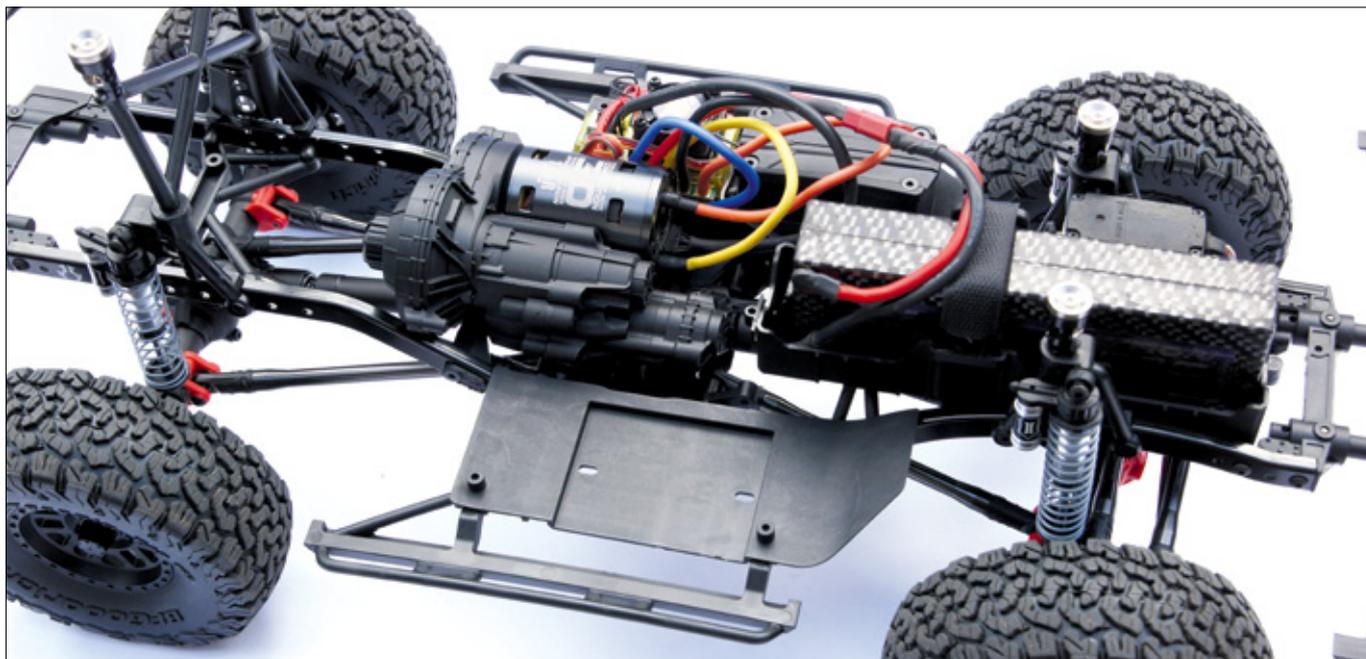
Die hinteren Lockouts und vorderen C-Hubs werden auf einer Längsverzahnung montiert und mit je einer Schraube gesichert



Beim Panhardstab erkennt man die optimale Position der Anschlagpunkte. Sie verhindern, dass die Achse beim Ein- und Ausfedern seitlich versetzt



Sogar an eine einstell- und abnehmbare Anhängerkupplung hat Axial gedacht



Nahezu 45 Grad Schräglage sind mit dem SCX10 II möglich

Form von selbstklebenden Bleigewichten, welche das Gewicht pro Rad von 110 Gramm auf nun 320 Gramm bringen. Dadurch wird der Schwerpunkt des ganzen Jeeps gesenkt und die nötige Traktion kann leichter aufgebaut werden.

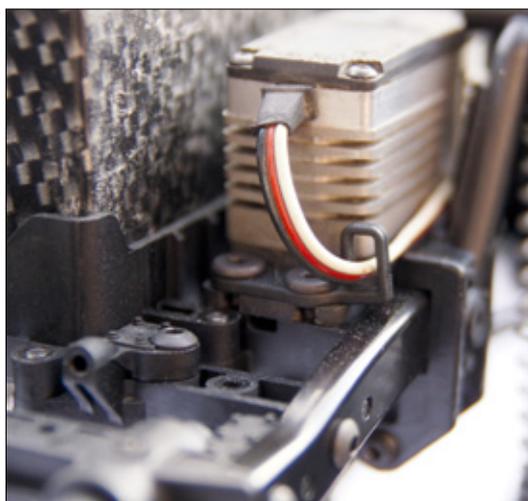
Alleskönner

Nach der Installation der elektronischen Komponenten wurde der Jeep Cherokee ausgiebig getestet. Er bekam so ziemlich alles unter die Reifen, was man sich vorstellen kann. Losen Sand, Beton, Steine, Holz und extreme Steigungen von bis zu 100 Prozent. Am Strand gab es die erste Prüfung. Mit vollem Akku bewaffnet, ließen wir den Jeep durch den trockenen, losen Sand fahren. Eigentlich gar kein Problem, solange es keine Steigung oder ein Hindernis gibt. Ging es ein wenig die Düne hinauf, gruben sich die vier Räder unmittelbar ein. Dort, wo jeder andere Scaler jetzt hoffnungslos verloren wäre, zeigte der Axial dank seiner riesigen Räder seine erste Stärke. Mit langsamer Drehzahl grub er sich Millimeter um

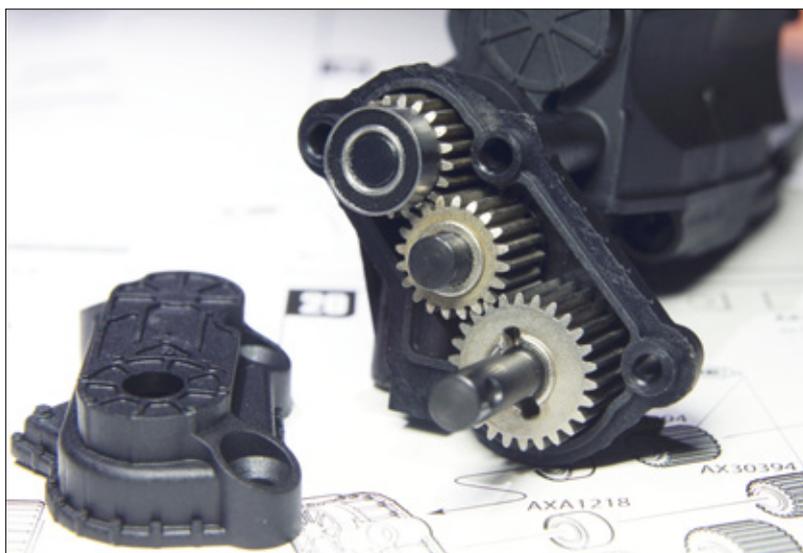
Millimeter voran, ohne stecken zu bleiben. Solch ein Fahrmanöver ist zwar zeitraubend, aber immer noch besser, als sich fest zu fahren.

Bei Prüfung zwei ging es dann um die Verschränkung und die Schräglage des Cherokee. Hier kommen die weichen Federn an der Hinterachse zum Zuge. Sie ermöglichen eine extreme Verschränkung der Achsen, wobei sich das Chassis mehr an der Lage der Vorderachse orientiert. Mit diesem Wissen kann man Hindernisse entsprechend anfahren und einfacher meistern. Bei der Schräglage um die Längsachse knickte allerdings das Fahrwerk aufgrund der weichen Federn sehr stark ein und ein maximaler Winkel von 40 Grad wurde dort erzielt.

Das Profil der Reifen machte von Anfang an einen hervorragenden Eindruck. Es ist sehr weich und durch die kleinen Einschnitte in den Profilblöcken greift der Reifen förmlich nach dem nächsten Punkt, um sich festzukrallen. Dabei war das



Um Kabel sicher verlegen zu können, liegen dem Kit ein paar montierbare Kabelführungen bei. Ideal, wer hinterher seinen Indianer noch mit Licht ausstatten will



Das Verteilergetriebe ist dem Original sehr gut nachempfunden und auch hier laufen die Wellen in Kugellagern

MEIN FAZIT



Mit dem SCX10 II übertrifft Axial alle Erwartungen der Scalegemeinde. Bis auf die weichen Federn im Heck ist der Cherokee sehr stimmig und dank der neuen Achsen extrem geländegängig. Obwohl diese Kit-Variante mehr etwas für Fortgeschrittene ist, weiß Axial die Anfänger zu bedienen, denn es gibt den SCX10 II leicht abgeändert auch als RTR-Version.

Frank Jaksties
Fachredaktion CARS & Details

Scalige Karosserie

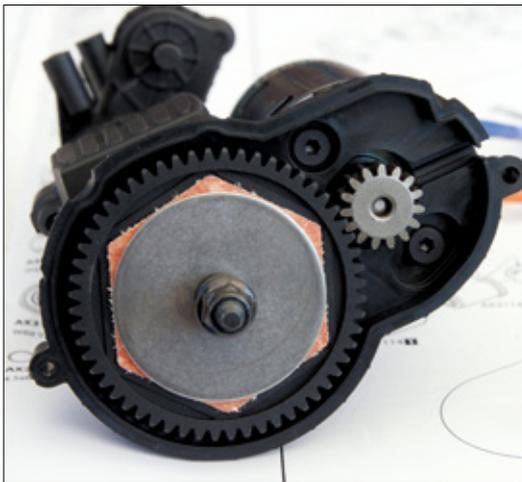
Super Achsen

Realitätsnahe Reifen

Realistisches Fahrbild

Keine LED Halterungen hinten

Weiche Heckfedern



Der Slipper am Getriebe verfügt über zwei selbstklebende Slipperpads. Das erleichtert die Montage ungemein. Das beiliegende 15-Zähne-Motorritzel mit 32er-Pitch ist ein gutes Ausgangssetup, was die Übersetzung betrifft

Walken der Reifen auf der Felge immer in einem angenehmen Rahmen. Reichte das Profil einmal nicht aus, um voran zu kommen, hat man dank des großen Lenkeinschlags immer noch Möglichkeiten, damit es weiter geht. 45 Grad Lenkeinschlag sind wirklich enorm. Der Kurvenradius ist dadurch so klein, dass es ein Einfaches ist, den Cherokee auf engstem Raum punktgenau zu pilotieren.

Steil bergauf

Bei Steigungen bis hin zu 100 Prozent machen sich das Gewicht in den Rädern und vor allem der nach vorn verlagerte Akku bemerkbar. Bei solch extremen Anstiegen würde ein im Heck untergebrachter Akku schnell mal die vorderen Räder abheben lassen. Das hätte einen rückwärtigen Überschlag zu Folge. Bedingt durch die weichen Federn im Heck knickt der Axial auch gerne einmal mit dem Heck ein, wenn es bergauf geht und dabei auch noch Hindernisse zu überwinden sind. Die erhöhte Bodenfreiheit der neuen AR44-Achsen ist auch ein willkommener Pluspunkt. Die gewonnenen 7 Millimeter mehr Bodenfreiheit unter den Differenzialen gegenüber dem Vorgängermodell sind genauso von Vorteil, wie die nun runden, einteiligen Achsen. Diese Features zusammen mit dem 115 Millimeter großen Reifen lassen den SCX10 II wirklich überall durchkommen. Der gewählte Parcours muss sehr anspruchsvoll zu fahren sein, damit der Jeep eine echte Herausforderung in ihm findet. Alles richtig gemacht, Axial. <<<<



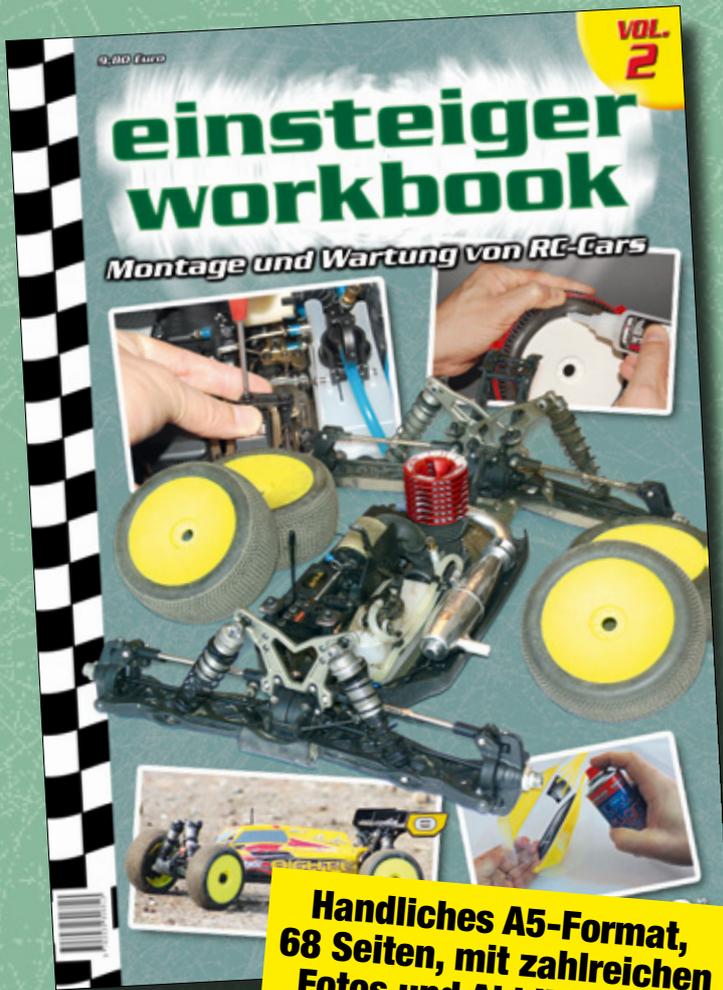
Die Felgen bekommen eine extra Lage Bleigewichte. Dadurch werden die Traktion erhöht und der Schwerpunkt gesenkt



EXKLUSIVES VIDEO UNTER
WWW.CARS-AND-DETAILS.DE



Jetzt neu!



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

Nur 9,80 Euro

(zuzüglich 2,50 Euro Versand)



Auch digital
als eBook erhältlich

Ein RC-Car zu kaufen ist einfach, die ersten Runden damit zu drehen auch. Aber was kommt dann? Genau hier setzt das CARS & Details einsteiger workbook Volume 2 an. Wie man Nitromotoren richtig einlaufen lässt, worauf man beim Einstellen achten sollte und wie man Reifen richtig verklebt – mit dem CARS & Details einsteiger workbook Volume 2 wird aus jedem Hobbyeinsteiger ein fachkundiger Schrauber.

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

Anzeige

TERMINNE

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



28. NOVEMBER BIS 04. DEZEMBER 2016

03. bis 04. Dezember 2016

Der beliebte **Glühwein-Cup** findet auf der Rennstrecke des AMC Hamm in **Uentrop (1)** statt. Eingeladen sind Fahrer mit Modellen der Klassen V610 und V68. Internet: www.dmc-online.com

04. Dezember 2016

Der **AMC Magdeburg (2)** organisiert ein **Rennen** auf der vereinseigenen Rennstrecke. Gefahren wird in den Klassen HEG und ORE. Internet: www.dmc-online.com

04. Dezember 2016

Die Modellsportgruppe Kemnath veranstaltet Anfang Dezember von 9 bis 15 Uhr in der Mehrzweckhalle in **95478 Kemnath-Stadt (3)** eine **Modellbaubörse mit Ausstellung**. Kontakt: Wolfgang Heidler, E-Mail: wolfgang.heidler@kabelmail.de, Internet: www.msg-kemnath.de

05. BIS 11. DEZEMBER 2016

10. bis 11. Dezember 2016

Der **RCCT Münden (4)** ist Ausrichter des **SM Laufs Gruppe Nord**. Gefahren wird in den Klassen EGTWMO, EGTWSP, EGTWHO und EGF1. Der Nennschluss ist der 04. Dezember. Internet: www.dmc-online.com

02. BIS 08. JANUAR 2017

08. Januar 2017

Die MFA des SV Kirchdorf veranstaltet am 8. Januar 2017 von 11 bis 17 Uhr in der Turn- und Festhalle in **Kirchdorf an der Iller (5)** einen **Modellbaufohmarkt**. Aufbau ist ab 10 Uhr, eine Tischreservierung ist möglich unter 0 83 371/4 89. Internet: www.mfg-kirchdorf.de

09. BIS 15. JANUAR 2017

13. bis 15. Januar 2017

Im Rahmen der Messe Erfurt veranstaltet der MCC Rudolstadt (6) ein **Offroad-Meeting**. Dabei werden der Sportkreis-Lauf ORE 1:10 sowie ein Freundschaftsrennen in 1:8 veranstaltet. Gefahren wird in den Klassen ORE2WD, ORE4WD und ORE8B. Internet: www.dmc-online.com

14. bis 15. Januar 2017

In den Emslandhallen in Lingen (7) veranstaltet der ortsansässige MAC Lingen seinen **Neujahrscup 2017**. Es können alle Fahrer mit Tourenwagen im Maßstab 1:10 an den Start gehen. Nennschluss ist der 30. November 2016. Internet: www.dmc-online.com

15. Januar 2017

Der MBC Hammersbach veranstaltet von 9 bis 14 Uhr einen **Modellbau-flohmarkt** im „Bürgertreff“, Am Alten Friedhof 2, in **Hammersbach-Langenbergheim (8)**. Einlass für Verkäufer ist ab 8 Uhr. Kontakt: Rolf Schreyer. Telefon: 01 62/436 97 63, E-Mail: info@mbc-hammersbach.de, Internet: www.mbc-hammersbach.de

23. BIS 29. JANUAR 2017

28. Januar 2017

Von 8 bis 15 Uhr findet die **Modellbau-Börse Sinsheim (9)** in der Elsenzhalle statt. Sie ist mit über 200 Tischen die größte ihrer Art in Süddeutschland. Geboten werden Flug-, Schiffs- und Automodelle. Einlass für Aussteller ist ab 7 Uhr. Veranstalter ist der MFSV Sinsheim. Kontakt: Ingo Jackisch. Telefon: 072 61/138 88 (nach 19 Uhr), E-Mail: boerse@mfsv-sinsheim.de, Internet: www.mfsv-sinsheim.de

28. Januar 2017

Der Modellflugclub **Kusterdingen (10)** veranstaltet von 9 bis 15 Uhr einen **Modellbau-flohmarkt** in der Turn- und Festhalle Kusterdingen. Der Aufbau für die Verkäufer erfolgt ab 7 Uhr. Verkaufstische können bei Bruno Ankele reserviert werden. Kontakt: Telefon: 070 71/354 59, E-Mail: info@mfc-kusterdingen.de, Internet: www.mfc-kusterdingen.de

06. BIS 12. FEBRUAR 2017

11. Februar 2017

Der Modellfliegerverein Freising veranstaltet von 8 bis 14 Uhr einen **Modellbau-flohmarkt**. Einlass für Verkäufer ist ab 7 Uhr. Veranstaltungsort ist die Mehrzweckhalle in **Allershausen (11)**. Anmeldung bei Matthias Rehm. Kontakt: Telefon: 081 61/88 33 74, E-Mail: flohmarkt@mfvf.de, Internet: www.mfvf.de

11. bis 12. Februar 2017

Mitte Februar findet eine **Modellflug- und Race-Car-Show** in der Niederlausitzhalle in **01968 Senftenberg (12)** statt. In spannender Atmosphäre bewegen sich an beiden Tagen Modelle von Flugzeugen, Gleitschirmen, Helis, RC-Cars und Baumaschinen in der Halle. Betreiber von Funktionsmodellen jeglicher Art sind herzlich eingeladen. Um Voranmeldung wird gebeten. Kontakt: Torsten Schmol, Telefon: 01 71/241 91 97, E-Mail: sabtor@web.de, Internet: www.seba-aerobatic.com

13. BIS 19. MÄRZ 2017

18. März 2017

Der Modellclub Eningen unter Achalm lädt ein zu seinem ersten **Modellbau-flohmarkt** ein. Beginn ist um 10 Uhr. Veranstaltungsort ist die HAP Grieshaber Halle auf der Wenige in **Eningen unter Achalm (13)**. Anmeldungen sind bei Christof Deutscher möglich. Kontakt: Telefon: 01 73/882 50 02, E-Mail: vorstand@modellclub-eningen.de, Internet: www.modellclub-eningen.de

22. BIS 28. MAI 2017

26. bis 28. Mai 2017

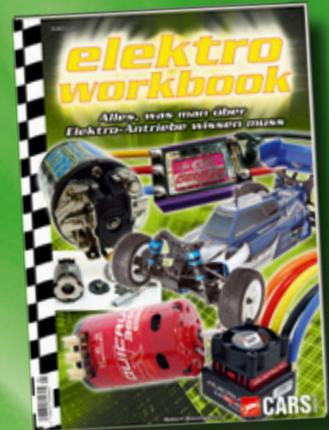
Der RC-Racing Club **Eisenach (14)** veranstaltet ein Rennen für Fahrzeuge der Klassen OR8, ORE8 und ORT. Es handelt sich dabei um das sogenannte „**Grand Opening 2017**“. Internet: www.dmc-online.com

Anzeigen

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

www.rcreaction.de

Jetzt bestellen!



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

Nur 9,80 Euro
(zuzüglich 2,50 Euro Versand)

Das Elektro-Workbook von CARS & Details: Das ideale Nachschlagewerk für Boxengasse und Hobby-Werkstatt:

- Alles zum Thema Elektro-Antriebe
- Wie funktionieren Bürstenmotoren
- Die Vorzüge der Brushlesstechnik
- Wie man einen Regler programmiert
- Welche Antriebsauslegung ist die Richtige
- So lädt man LiPo-Akkus richtig

Auch digital als eBook erhältlich



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

So hält LRP seine Akkus frisch

Interview: Jan Schnare
Fotos: LRP electronic

UNTER STROM

Fortschritte im Bereich der Akkutechnik haben in den vergangenen Jahren viele Entwicklungen in der Elektro-RC-Car-Szene vorangetrieben. Wo vor einigen Jahren noch Nitro- oder Benzinmotoren Pflicht waren, kommen heute leistungsstarke Brushless-Aggregate zum Einsatz. Damit diese und die entsprechende Reglerelektronik ausreichend mit Energie versorgt werden, müssen die LiPos einiges leisten. Andy Krämer, Elektronik-Spezialist bei LRP electronic erklärt im CARS & Details-Interview, was das Unternehmen tut, um stets up to date zu sein.

CARS & Details: LRP electronic ist seit jeher – das sagt schon der Name – Elektronik-Spezialist. Seit wann zählen Akkus zum Sortiment?

Andy Krämer: Akkus haben wir schon sehr lange im Programm. Unsere ersten Akkus waren noch NiCd-Zellen. Ich bin seit 12 Jahren bei LRP und schon damals waren Akkus ein wichtiger Baustein in unserem Sortiment.

Sind die Akkus von Beginn an Eigenentwicklungen?

Nein, wir haben anfänglich noch Akkus von Sanyo, später auch GP gemacht. Die Eigenentwicklungen kamen erst später. Zuerst im Hobby-, dann auch im Wettbewerbsbereich.

Welche Arten von Akkus gehören heute zum Sortiment?

Wir haben aktuell LiPo-, LiFe- und NiMH-Akkus sowohl für den Hobby-, als auch den Wettbewerbsbereich im Angebot. Wir bieten diese Akkus in allen gängigen Größen für RC-Cars an. Auch Sender- und Empfängerakkus und Stromspender für den Flugbereich gehören zum Sortiment.

Was sind die Besonderheiten von LRP-Akkus?

Die Performance und Haltbarkeit unserer Akkus. Im NiMH-Hobbybereich ist die Robustheit der Zellen hervorzuheben, im LiPo-Wettbewerbsbereich die Performance der Akkus. Des Weiteren haben wir mit unserer aktuellen LiPo-Wettbewerbsline auch besondere Bauweisen wie die Shorty-Saddle und Small-Saddle-Packs, mit denen die Fahrzeuge noch zusätzlich abgestimmt werden können. Außerdem waren wir die erste Firma am Markt, die für den Tourenwagenbereich einen sogenannten LCG-Hardcase-Akku mit einer flacheren Bauweise entwickelt hat, der sich mittlerweile als Standard im Modified-Tourenwagenbereich durchgesetzt hat.

Worauf legen Sie bei Ihren Akkus besonderen Wert bei Ihren Produkten?

Uns ist es wichtig, eine gute Balance zwischen Performance und Haltbarkeit zu finden. Eine langlebige Zelle hat wenig Power, eine Zelle mit maximaler

Andy Krämer, Technik-Spezialist bei LRP, ist sich sicher, dass den neuen Hochvolt-LiPos die Zukunft gehört



Die Outlaw-Akkus von LRP entsprechen keinem Reglement, sondern bieten viel Leistung für Hobby-Basher



Power hat keine Langlebigkeit. Hier ist es wichtig, einen guten Kompromiss für den jeweiligen Einsatzzweck zu finden um unseren Kunden das Bestmögliche zu bieten.

Zählen zu Ihren Kunden hauptsächlich Wettbewerbsfahrer oder eher Freizeit-Basher?

Unser Kundenkreis teilt sich relativ gleichmäßig auf diese beiden Kreise auf. Der Hauptanteil der Entwicklungsarbeit konzentriert sich allerdings auf den Wettbewerbsakkubereich. Die Entwicklungen werden dann in den Hobbybereich übernommen. Besonders stolz sind wir auf unsere Langzeit-Dauer-tests. Die Ergebnisse kommen sowohl Wettbewerbs- als auch Hobbyfahrern zu Gute.

LRP-Akkus sind schon lange mit 4-Millimeter-Goldkontaktbuchsen ausgestattet und haben keine fest verlöteten Kabel. Worin liegen die Vorteile?

Seit 2016 sind wir sogar auf 5-Millimeter-Goldkontaktbuchsen umgestiegen. Um unseren Kunden den Umstieg zu erleichtern liefern wir bei allen P5-Akkus einen 4- auf-5 Millimeter-Adapterstecker mit. Der Vorteil gegenüber fest verlöteten Kabel liegt ganz einfach in der Vielseitigkeit und der einfacheren Handhabung. Bei Beschädigung der fest verlöteten Kabel sind diese meist nicht mehr auszutauschen, müssen gekürzt oder unschön repariert werden. Bei Buchsen kann ich ganz einfach das Anschlusskabel austauschen.

RC-Modelle werden immer stromhungriger. Was ist die Herausforderung dabei, den stetig wachsenden Anforderungen gerecht zu werden?

Das Problem liegt nicht bei den stromhungrigen RC-Modellen, sondern in der immer besser

Die LRP-Akkus im blauen Gehäuse sind nicht nur bei Profis beliebt, sondern auch bei Einsteigern



werdenden Akkutechnologie, die diese hohen Ströme überhaupt erst erlaubt. Die Akkus haben mittlerweile so geringe Innenwiderstände, dass sehr hohe Peakströme möglich sind. Diese sind aber für die Akkus schädlich. Braucht ein RC-Modell viel Strom, liefert der Akku diesen – egal ob es ihn überlastet. Die Herausforderung besteht darin, die Akkus so zu konzipieren, dass sie sich nicht selbst schaden.

Was wird vom Markt eher gefordert: Hohe Leistung, hohe Kapazität – oder beides?

Im Hobbybereich ist das Hauptkriterium eine hohe Kapazität, was sich in einer langen Fahrzeit des Modells widerspiegelt. Im Wettbewerbsbereich hat sich die Anforderung in den letzten Jahren etwas geändert. Früher war die Leistung

Anzeige



Beim Kauf einer Futaba 4PX/PXR oder 4PV ein Empfänger

GRATIS!

Futaba

T4PV NEU
Art.Nr. P-CB4PV

T4PXR
Art.Nr. P-CB4PXR/EU

T4PX
Art.Nr. P-CB4PX



Aktionszeitraum **VERLÄNGERT!**
Aktion nun gültig vom 01.10.2016 bis 31.01.2017 (Kaufdatum des zur Aktion berechtigten Senders).
Zusätzlicher Empfänger:
Futaba R304SB-E, Art.Nr. P-R304SB-E
Teilnahmebedingungen sowie alle Infos zur Aktion unter: www.ripmax.de



NEU!

deutsche Website: www.ripmax.de



Stuttgarter Strasse 20/22 • 75179 Pforzheim
Tel.: +49 (0) 72 31 - 4 69 41 0 • info@ripmax.de • www.ripmax.de

immer ein Problem, mittlerweile ist genug Leistung da und es muss die Leistungsentfaltung berücksichtigt werden. Eine flache Entladekurve die keinen hohen Spannungsunterschied von Anfang bis Ende hat, ist sehr wichtig. Somit haben die Fahrer während eines Laufs immer gleichmäßig Power und keinen Leistungseinbruch nach ein paar Minuten. Ein weiterer Aspekt ist das Gewicht der Akkus, was sich elementar auf die Balance der Fahrzeuge auswirkt.

Derzeit kommen immer mehr Lithium-HV-Akkus auf den Markt, die eine etwas höhere Spannungslage besitzen. Werden diese Akkus Ihrer Meinung nach früher oder später Standard?

Ein klares Ja. Diese Akkus werden immer verbreiteter und ich denke, dass diese Akkus bereits 2017 der neue Standard werden. Die Baugröße der Akkus bleibt gleich aber die Leistung und die Fahrzeit wird durch die HV-Technologie höher.

Lassen sich schon Tendenzen erkennen, was es in Zukunft noch an Besonderheiten in der Akku-Technik geben wird?

Wir haben bereits neue Ideen für 2017 in der Pipeline und die ersten Prototypen getestet, aber was dies genau ist, darf ich natürlich nicht sagen. Wer unsere Fahrer beim Testen antrifft, hat eventuell Chancen, etwas Neues zu entdecken.

Gerade durch das Thema Elektromobilität wird die Akku-Entwicklung rasant vorangetrieben. Stehen die Nachfolger der Lithium-Akkus vielleicht bald schon in den Startlöchern?

Es gibt ständig Weiterentwicklungen bei den Lithium-Akkus, allerdings gibt es noch keine marktfähigen Lithium-Nachfolger. Ein Wechsel weg von LiPos, wie damals beim Umstieg von NiMH auf LiPo, wird es so schnell also nicht geben.

Durch Shorty- und Saddle-Pack-Akkus lassen sich Stromspender immer flexibler im Modell unterbringen – für eine perfekte Balance. Wird das Thema Flexibilität in Bezug auf Akkus womöglich in Zukunft eine noch wichtigere Rolle spielen?

Ja, hierauf konzentriert sich derzeit ein Großteil unserer Entwicklung im Wettbewerbsbereich. Maximale Leistung ist fast nicht mehr gefragt. Wettbewerbsklassen spezifische Lösungen mit einem perfekten Leistungs-/Gewichtsverhältnis stehen hoch im Kurs. Dies bedeutet auch, dass man sich von den klassischen Akkugrößen immer weiter wegbewegt. Ich denke in 2017 werden wir einige neue Akkuformen sehen. <<<<<

LRP-COMPETITION CAR LINE



Inzwischen ist das Sortiment an Competition Car Line-Akkus bei LRP electronic auf ein beachtliches Maß angewachsen. Es gibt Stromspender für jeden Einsatzzweck. Egal, ob Tourenwagen oder Offroader, 1:10 oder 1:8 – LRP liefert für jeden das Passende. Um nicht den Überblick zu verlieren, haben wir hier einmal die Hauptgruppen zusammengefasst.

TOURENWAGEN 1:10

Big Mama P5

LiPo, 7.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: TC Modified

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe

TC Stock Spec P5

LiPo, 7.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: TC Stock

Vorteil: Bessere Beschleunigung aus Kurven heraus, höhere Top-speed

TC LCG P5

5.600 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: TC Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, weniger Kippneigung des Autos auf Strecken mit hohem Gripniveau

TC Mid Shorty P5

5.600 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: TC Modified

Vorteil: Gute Gewichtsverteilung möglich. Anpassung von Vorder- und Hinterachsgriff durch Verschieben des Akkus nach vorne oder hinten

OFFROAD 1:10 – SHORTYS

Shorty P5

4.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 2WD und 4WD Modified

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe

Shorty Stock Spec P5

4.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 2WD und 4WD Stock

Vorteil: Bessere Beschleunigung aus Kurven heraus, höhere Top-speed

Real Shorty LCG P5

4.000 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 2WD und 4WD Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, einfacher zu fahren

Shorty LCG P5

3.000 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 2WD Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, verbessertes Sprungverhalten, einfacher zu fahren

Super Shorty P5

2.600 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 2WD Modified

Vorteil: Geringstes Gewicht aller LRP-Akkus, verbessertes Sprungverhalten, bietet die meisten Konfigurationsmöglichkeiten

OFFROAD 1:10 – SADDLE-PACKS

Saddle P5

5.800 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 4WD Modified

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe

Saddle LCG P5

3.900 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 4WD Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, verbessertes Sprungverhalten, einfacher zu fahren

Shorty Saddle P5

3.900 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 4WD Modified

Vorteil: Neuer Akku mit sehr guter Gewichtsverteilung, Anpassung von Vorder- und Hinterachsgriff durch Verschieben des Akkus nach vorne oder hinten möglich

Small Saddle P5

3.900 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 4WD Modified

Vorteil: Neuer Akku mit sehr guter Gewichtsverteilung, Mach das Auto mehr oder weniger aggressiv indem man den Akku nach innen oder außen schiebt.

OFFROAD 1:8

1/8 4S P5

6.600 mAh, 110C/55C, 14,8 V

Geeignet für: 1:8 Buggy

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe

TC Stock Spec P5

7.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 1:8 Buggy

Vorteil: Höchste Kapazität und Power der LRP-Akkus

TC Mid Shorty P5

5.600 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 1:8 Buggy

Vorteil: Perfekte Gewichtsverteilung, Anpassung von Vorder- und Hinterachsgriff durch Verschieben des Akkus nach vorne oder hinten

Shorty Stock Spec P5

4.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 1:8 Buggy

Vorteil: Geringst mögliches Gewicht, sehr gute Gewichtsverteilung, Anpassung von Vorder- und Hinterachsgriff durch Verschieben des Akkus nach vorne oder hinten.

FORMEL 1:10

Shorty P5

4.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: Formula Modified

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe

Shorty Stock Spec P5

4.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: Formula Stock

Vorteil: Bessere Beschleunigung aus Kurven heraus, höhere Top-speed

Real Shorty LCG P5

4.000 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: Formula Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, einfacher zu fahren

Shorty LCG P5

3.000 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: Formula Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, weniger Kippneigung des Autos auf Strecken mit hohem Gripniveau

ONROAD 1:12

1/12 1S

8.100 mAh, 110C/55C, 3,7 V

Geeignet für: 1:12 Modified und Stock

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe



LRP-typisch ist der Verzicht auf Anschlusskabel – dafür kommen inzwischen 5-Millimeter-Goldkontaktbuchsen zum Einsatz

JETZT DOWNLOADEN

Entdecke, was möglich ist



DAS DIGITALE MAGAZIN – JETZT ERLEBEN

rcdrones

Weitere Informationen unter www.rc-drones.de

Ist der TLR 8ight 4.0 von Horizon Hobby eine Revolution?



UP (TO) DATE

Text und Fotos:
Patrick Garbi

Performance, Service, Zuverlässig- und Wettbewerbsfähigkeit sind nur einige Gründe für die Hersteller von Wettbewerbsmodellen, ihre Chassis-Konzepte permanent zu verbessern. Dabei stellt sich oft die Frage, Neuentwicklung oder Bewährtes weiter entwickeln? Dass der zweite Ansatz nicht unbedingt von Nachteil sein muss, beweist TLR mit seinem jüngsten Wurf.

Wie der Name des neuen TLR 8ight 4.0 bereits aussagt, handelt es sich bei dem Test-Probanden bereits um die vierte Generation des populären Nitro-Buggys. Er soll die Erfolgstory der bewährten 8ight-Plattform möglichst glorreich fortsetzen. Getreu dem Motto „Never change a winning team“, hat man sich bei TLR darauf konzentriert, dem Offroader einige interessante Neuheiten zu spendieren, die zum großen Teil von TLRs prominentem Neuzugang und Teamleader Ryan Maifield angeregt wurden. Demzufolge ist es kaum verwunderlich, dass dem Laien bei erster Betrachtung quasi keine Unterschiede zum Vorgängermodell auffallen.

Neuigkeiten

Doch es gibt sie, die Veränderungen gegenüber dem Vorgängern. Und die beginnen bereits bei der Bodenplatte des per Kardanwellen angetriebenen Allrad-Buggys. Das neue, um 5 Millimeter breiter gewordene Chassis aus hochwertigem Duraluminium überzeugt beim ersten Kontakt durch seine erstklassige Verarbeitung und Details, wie beispielsweise die großflächigen Ausfräsungen, den champagnerfarbenen Look oder die Lasergravur entlang der Bohrungen für die Motorböcke, die das spätere Einstellen des Zahnflankenspiels zwischen Kupplungsglocke und Hauptzahnrad erleichtert.

Aufgrund des breiteren Designs konnte die Position des Mittendifferenzials verändert werden, sodass der Winkel der vorderen Antriebswelle reduziert und die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse von ehemals 40:60 auf ein Verhältnis von 50:50 egalisiert werden konnte. Diese verhältnismäßig moderate Änderung hat allerdings laut den Ingenieuren erheblichen Einfluss auf das Fahrverhalten des 8ight, der nun noch gutmütiger und einfacher zu steuern sein soll. Dank der überarbeiteten Side-Guards, die etwas schmaler ausfallen als zuvor, konnte die Karosserie beibehalten werden. Wobei festzuhalten ist, dass der ohnehin bereits coole „Deckel“ im Cab-Forward-Style zusätzlich mit einer kleinen Haifischflosse bestückt ist, die hinter dem Motor auf dem flachen Teil der Karo befestigt werden kann. Diese, und die Tatsache, dass die Lexan-Karosserie bereits ab Werk fix und fertig ausgeschnitten ist, unterstreichen die Leidenschaft zur Perfektion.



Die neue Chassisplatte ist ein Paradebeispiel für die erstklassige Verarbeitung

Der Antrieb ist selbstverständlich komplett kugelgelagert und besteht im Wesentlichen aus drei Vierspider-Kegeldifferenzialen und sechs Antriebswellen, wobei die beiden zentralen Kardanwellen zwischen den Diffs zur besseren Effizienz als klassische Knochen ausgelegt wurden, während die Achsen der Räder mit CVD-Wellen bestückt sind. In beiden Fällen sind die Gelenke ab sofort mit sogenannten Axle-Boots bestückt, kleine Gummi-Manschetten, welche Staub und Matsch von den empfindlichen Teilen fernhalten. Zahlreiche gewichtsoptimierte Stahlteile, wie beispielsweise die Differenzialausgänge und das Hauptzahnrad, die geschlossenen Aluminium-Muttern der 17 Millimeter großen Radaufnahmen oder auch die leichten Bremscheiben aus speziellem Material, die im Übrigen unterschiedlich groß sind, dienen der Verbesserung des Wirkungsgrades.

Pioniergeist

Was neue Konzepte oder wegweisende Änderungen anbelangt, hat TLR stets eine Vorreiterrolle eingenommen. Das trifft sowohl für den erstklassigen Tank mit schwimmendem Sinterfilter, Schnelltankverschluss mit Griff-Öse und hochgezogener Spitzschutzwand, als auch für den in Längsrichtung montierten Luftfilter mit zusätzlicher Befestigungsmöglichkeit zu. Außerdem vertrauen die US-Ingenieure nach wie vor auf eine Vierbacken-Kupplung, deren Kupplungsbacken-Paare aus Composite-Material sowie Aluminium sich Dank der schraubbaren Pins spielend leicht wechseln lassen.

Das außergewöhnlich große Innen-Kugellager in der Stahlglocke verhindert die gefürchteten Kupplungsschäden, während die verlängerten Motorböcke den Chassis-Flex reduzieren. Wenn schon von Lagern die



Frisch montiert laufen die Vierspider-Differenziale des 8ight 4.0 noch etwas hakelig. Nach wenigen Tankfüllungen ist davon aber nichts mehr zu spüren

Rede ist, sollten auf keinen Fall die neuen $8 \times 16 \times 5$ Millimeter großen Kugellager mit Kunststoff-Flanschen unerwähnt bleiben, die zukünftig sowohl in den vorderen Lenkhebeln als auch den hinteren Radträgern Lagerschäden und Ausfälle vorbeugen.

Erweitert

An dem bewährten und von vielen Fans geschätzten Fahrwerk des 8ight wurde insofern nichts geändert, als dass die klassische Variante aus Querlenker und oberer Rechts-links-Gewindestrebe beibehalten wurde. Dies gilt ebenso für die zahlreichen Einstellmöglichkeiten an den robusten und formschönen Schwingenhaltern, die mit exzentrischen Buchsen ausgestattet sind, mittels dener Vorspur, Nachlauf und Kick-Up verändert werden können. Allerdings wurde das sogenannte Low-Roll-Center-System leicht modifiziert, sodass ab jetzt an der Hinterachse sowohl Vorspur- als auch Anti-Squatwerte zwischen 2 und 4 Grad einzustellen sind.

Anders bei den Lenkhebelträgern vorne. Diese sind beim 4.0 mit einem Nachlaufwinkel von 15 Grad versehen und erlauben es, den Lenkhebel in der Höhe zu verstellen, sodass sich der Winkel der Kardanwelle beim Einfedern ändert. Deutlich markanter sind die neu gestalteten Dämpferbrücken, die sowohl vorne als auch hinten zusätzliche Löcher zur Positionierung der Dämpfer bereithalten und darüber hinaus neue Montagepunkte für die oberen Querlenker-Streben besitzen, was den Einstellungen des Rollcenters zugutekommt.

Duales-System

Die Dämpfungselemente von TLR gehören seit jeher zu den Besten der Szene. Im 8ight 4.0 verrichten praktisch die identischen Öldruckstoßdämpfer ihren Dienst wie im Vorgängermodell, allerdings mit einem zusätzlichen Feature. Die bestens verarbeiteten Komponenten, bestehend aus einem 16-Millimeter-Big-Bore-Aluminiumgehäuse, einer doppelten Abdichtung der polierten Kolbenstange aus Stahl sowie einer Delrin-Kolbenplatte mit unterschiedlichen Löchern, werden durch einen nicht minder wertig anmutenden Deckel, ebenfalls aus Alu komplettiert. Diese Dämpferkappe lässt sich mit einer klassischen Membrane aufbauen, sodass der Dämpfer nach dem üblichen Volumenausgleichsprinzip arbeitet, oder sie kann mit einem Dichtring ohne „Bladder“ bestückt werden, sodass das vor allem in den USA beliebte Emulsionsprinzip (Luft-Ölgemisch), zum Tragen kommt.



Das von anderen TLR-Modellen bekannte, asymmetrische hintere Diffgehäuse





Während die beiden zentralen Antriebswellen als klassische Knochen ausgeführt sind, kommen an den Radachsen CVD-Gelenkwellen zum Einsatz. In beiden Fällen verhindern sogenannte Dog-Bone-Boost das Verschmutzen der schwer beanspruchten Gelenke

Des Weiteren ist die Kappe mit einer Entlüftungsschraube bestückt. Auf diese Weise lässt sich sowohl das Gemisch als auch der Rebound-Anteil effizient und gleichmäßig einstellen. Hochgezogene Dämpferteller mit festsitzenden Kugelkopfpfannen, neue Aufnahmen an der Dämpferbrücke sowie konisch geformte Dämpferfedern „Made by TLR“ vervollständigen die vorbildlichen Federelemente.

Feinheiten

Absolut charakteristisch für die 8ight-Plattform ist die sogenannte Generation III-Radioplatte mit den beiden, unmittelbar hinter der Vorderachse,



Der bekannte Umlenkhebel für die Ansteuerung von Gas und Bremse ist nun kugelgelagert und zusätzlich zur Bremseinheit verstrebt

CAR CHECK

TLR 8ight 4.0 Horizon Hobby

Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 539,99 Euro
Bezug: Fachhandel

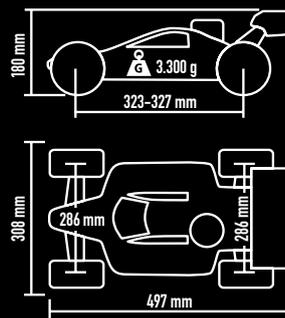
Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Stabilisatoren vorne und hinten, komplett kugelgelagert, CVD-Antriebswellen, Rechts-links-Gewindestangen

Benötigte Teile: Motor, Auspuffanlage, zwei Servos, Empfängerakku, Ladegerät, RC-Anlage, Reifen

Erfahrungslevel:



WETTBEWERBSPROFIS

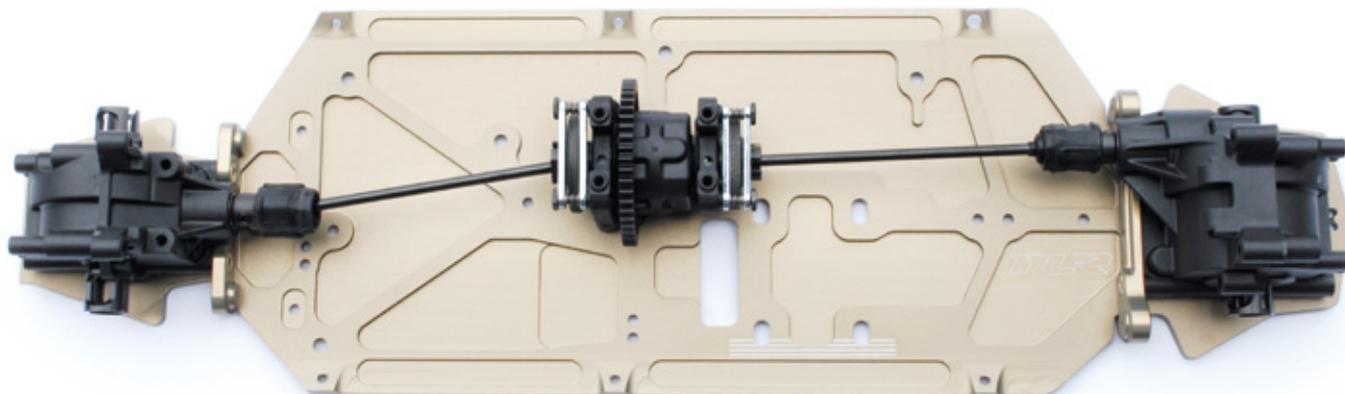


angeordneten Servos. Die sich daran anschließende Box für den Empfänger fällt eher winzig aus, während das Batteriefach zahlreiche gängige Akku-Konfigurationen aufnehmen kann, nicht zuletzt aufgrund der beiden unterschiedlich großen Deckel, die mitgeliefert werden. Der, angesichts der Positionierung des Gas-Servos, notwendige Umlenkhebel ist jetzt zweifach kugelgelagert und verleiht dem Piloten somit ein besseres Gefühl für Gas und Bremse, das durch die zusätzlich verwendete Strebe zwischen dem besagten Umlenkhebel und der Bremseinheit noch präziser wird.

Für eine tadellose Montage der gesamten Einheit auf der Chassisplatte sorgen lediglich vier Schrauben, die im Umkehrschluss einen ebenso einfachen Ausbau zu Wartungszwecken ermöglichen. Zu den kleinen aber feinen Details zählt des Weiteren der profilierte Heckspoiler einschließlich zweier unterschiedlich breiter Abrisskanten, auch Wickerbills genannt, die für zusätzlich „Druck“ an der Hinterachse sorgen.

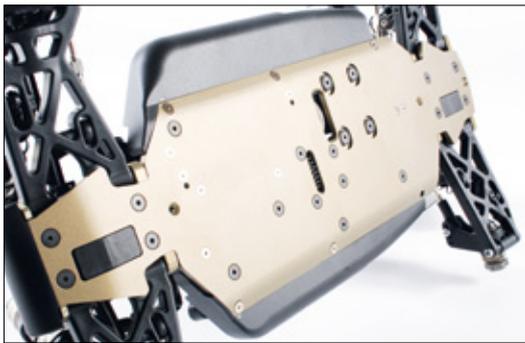
Klasse

Die mattschwarze Verpackung mit leuchtenden Lettern, hat definitiv mehr zu bieten, als in dieser Klasse üblich. Dass, der nach Montagegruppen verpackte Bausatz, alle notwendigen Teile in tadelloser Qualität beinhaltet versteht sich in dieser Preisklasse eigentlich von selbst. Bemerkenswert allerdings ist das umfangreiche Zubehör. So gehören zum Lieferumfang nicht nur alle benötigten Öle, Fett und Schraubensicherung, sondern auch ein Satz klassische Inbusschlüssel sowie weitere Werkzeuge, die die Montage und Wartung vereinfachen.



Aufgrund der 5 Millimeter breiteren Chassis-Platte konnte der Winkel der vorderen Antriebswelle deutlich entschärft und die Kraftverteilung von ehemals 40:60 auf 50:50 verbessert werden

SPOTLIGHT: TLR 8IGHT



Die Unterseite der asymmetrischen Bodenplatte wird von schier unglaublich wenigen Bohrungen unterbrochen. Es lebe die Wartungsfreundlichkeit

Während viele Hersteller ihren Baukästen oft überhaupt keine Felgen mehr beilegen, spendiert TLR dem Käufer gleich zwei Sätze Felgen: in Weiß und Gelb. Eine zweite Lenkstreupe zur Verstellung des Ackermans, drei Sätze Stabilisatoren, die bereits erwähnte Karosserie und zwei vorgeölte Schaumstoff-Luftfilter komplementieren die Palette an Optionen, die ihres Gleichen sucht.

Leider erfährt der, bis dahin voller Optimismus und Eifer sprühende Racer und Monteur, spätestens ab der Mitte des Aufbaus einen Dämpfer. Zwar bemüht man sich seitens des Herstellers, mittels eines fünfsprachigen Booklets inklusive Explosionszeichnungen und Erklärungen, die Montage so einfach



wie möglich zu gestalten, aber leider gelingt dies nur bedingt. Mängel in Bezug auf die Erläuterungen zu den benötigten Schrauben, Teile die sich nicht in den erwarteten Baugruppen befinden oder eine etwas schwergängige Lenkung, die ein Nacharbeiten erfordert, sorgen für Verzögerungen, zumal man mit den zölligen Maßangaben der Schrauben und dem Mix aus metrischen und zölligen Inbuschlüssels sowie über Gebühr gefordert wird.

Normalerweise würde diese Tatsache bereits für einen schmerzhaften Abzug der Punkte reichen, doch der Bonus für das fertige Ergebnis und der stets präsente „Spirit of Racing“ egalisieren den negativen Ausrutscher.

Die edlen Big-Bore-Dämpfer glänzen durch etliche feine Details, wie beispielsweise die sich nach unten verjüngenden Spiralfedern

Anzeige

Männerspielzeug



R8
L/B: 815/361 mm
Elektroantrieb
1.079,90 € 4x4
über: 100 km/h

DESERT BUGGY X Race
L/B: 780/490 mm
23 cm³ Motor
1.149,99 € 4x4
ca. 80 km/h

MONSTER TRUCK X
L/B: 900/660 mm
29 cm³ Motor
1.248,95 € 4x4
ca. 80 km/h

1:5er Modelle mit Fernsteuerung

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 9-18 / Sa. 9-13 Uhr



RC-Car-Shop Hobbythek - Nauenweg 55 - 47805 Krefeld
Tel.: 02151 820200 - Fax: 02151 8202020 - hobbythek@t-online.de

rc-car-online.de

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



TLRs erprobte Vierbacken-Kupplung ist serienmäßig mit zwei Alu- und zwei Composite Backen bestückt

Uferlos

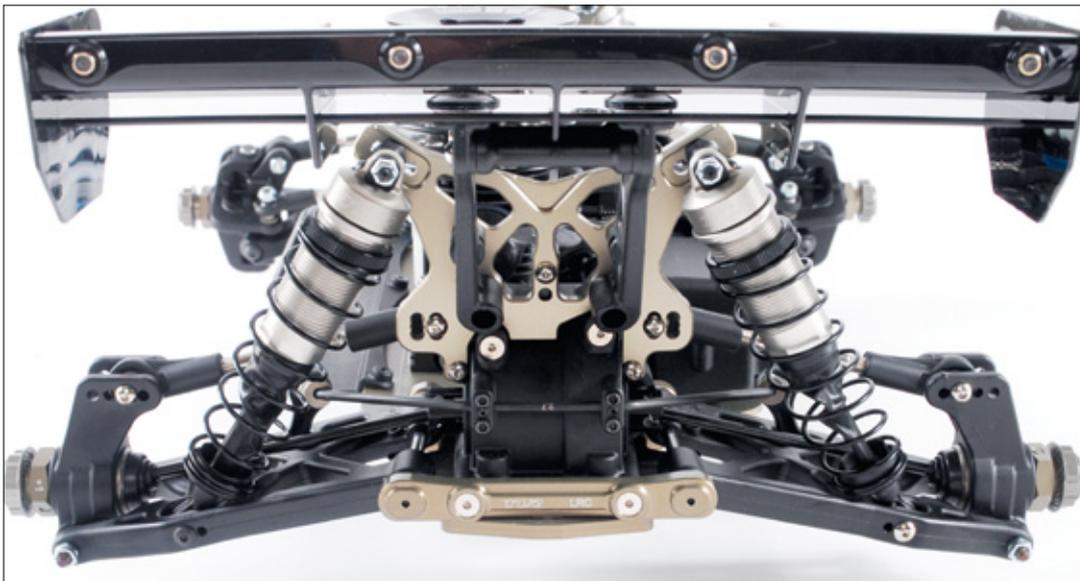
Nachdem der 8ight 4.0 entsprechend der Bauanleitung montiert sowie eingestellt war, fehlte nur noch eine adäquate Bestückung des Buggys. In diesem Fall kamen die gesamten Komponenten aus dem Hause Horizon Hobby, bestehend aus einer fantastischen Spektrum DX4R Pro Steuerung mit winzigem Empfänger und einem Team Orion CRF 21 Dreikanal-Racing-Motor. Zwei brandneue Spektrum-Servos vom Typ S6250 HV garantieren eine verzögerungsfreie Befehlsweitergabe, wobei zu bemerken ist, dass das

abziehbare Anschlusskabel am Servogehäuse den Einbau in die äußerst schmal gehaltene Servo-Halterung der Radioplatte sehr vereinfacht hat.

Schnell noch eine coole Lackierung hergezaubert, einen Satz Reifen montiert und es konnte losgehen. Wohlwissend, welches Potential das Chassis „out of the Box“ bereitstellt, wurde auf die üblichen Kennenlern-Runden verzichtet. Also raus aus der Box und Vollgas, um sich auf der Geraden in den Verkehr einzufädeln. Trotz geringer Fahrpraxis auf der überarbeiteten



„Die perfekte Rennmaschine, entwickelt von leidenschaftlichen Racern.“



Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, Stabilisatoren und zahlreiche Setup-Optionen zeichnen den Offroader aus

Strecke des RCR-Peterberg konnten sowohl das Chassis als auch der Pilot dem Rhythmus des voranfahrenden Referenz-Piloten geradezu mühelos folgen. Die teils steilen Sprünge meisterte der 8ight 4.0 ebenso gelassen, wie das fiese Waschbrett, das schon manchen zum Straucheln brachte. Der permanente Wechsel zwischen Kunstrasen und Lehmboden gelang ebenso spielerisch wie das exakte Anbremsen der rechtwinkligen Kurve am Ende der Geraden.

In der Tat lässt sich das Chassis äußerst feinfühlig und präzise verzögern, ohne dass sich ein Über- oder Untersteuern einstellt. Die Positionierung des Fahrzeugs wurde dadurch maßgeblich vereinfacht. Möglich, dass dem einen oder anderen die Basis-Abstimmung etwas unkonventionell erscheinen mag. Fakt aber ist, dass dem Entwickler-Team ein hervorragendes Basis-Setup gelungen ist, das die zweifelslos hochkarätige Performance des Chassis prima in Szene setzt.



MEIN FAZIT

Ok, die übliche Vorfreude während der Montage ist, wie bereits beim Vorgänger, erneut etwas auf der Strecke geblieben. Auf der Bahn jedoch ist der 8ight 4.0 einfach klasse und ermöglicht eine schnelle Runde nach der anderen. Das belegen auch permanente Top-Platzierungen der Werksfahrer mit diesem Modell. Der 8ight 4.0 ist die perfekte Rennmaschine, entwickelt von leidenschaftlichen Racern.

Patrick Garbi

Hohe Qualität 

Erstklassige Ausstattung

Vorgefertigte Karosserie

Klasse Handling

Unregelmäßigkeiten beim Aufbau 

Anzeigen

 **RC TESTS** www.rc-tests.de

www.Grossmodelle.com 1:5 & 1:6
www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand
 Airbrushtechnik & Modellbau Farbenhaus Gührig • Hauptstraße 17 • D-01877 Rammenau • 035 94/79 04 50
 www.race-drift.de

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


 Der RC Car Spezialist
 NIBELUNGENSTR 25 / 50354 HÜRTH
 WWW.FUNKZEUG.DE

 
www.modellbau-berlinski.de

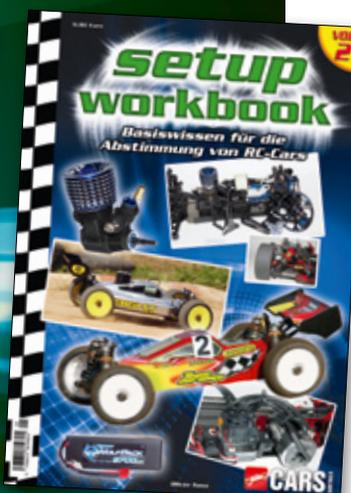
JETZT BESTELLEN

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

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

Auch digital als eBook erhältlich 

Handliches A5-Format, 68 Seiten, mit zahlreichen Fotos und Abbildungen.
 Nur 9,80 Euro (zuzüglich 2,50 Euro Versand)





DAUER-RENNER

Wettkampfbuggy in vierter Auflage

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Egal ob auf regionalem, nationalem oder internationalem Parket – fast immer, wenn Offroad-Rennen im Maßstab 1:8 ausgetragen werden, landen Ableger der Losi-8ight-Familie ganz vorne in den Ergebnislisten. Das darf natürlich kein Grund sein, sich auf den Lorbeeren auszuruhen. Erfolg in jeder Form des Motorsports basiert immer auch auf technischer Weiterentwicklung. Losi folgt diesem Grundsatz und präsentiert mit dem 8ight-E 4.0 die vierte Generation seines Erfolgsmodells in der Elektro-Variante.

Siege fallen bekanntlich nicht vom Himmel. Dahinter stecken in der Regel jede Menge Fleiß und Arbeit, denn die Konkurrenz schläft nicht und überlässt den Losis das Siegertreppchen ganz sicher nicht kampflos. Apropos Konkurrenz – in den letzten Jahren hat sich neben den anderen großen Markennamen auch eine Vielzahl von Newcomer-Herstellern etabliert, die ebenfalls ordentlich Gas geben. Angesichts dessen würde Stillstand in der Entwicklung letztlich einem Rückschritt gleichkommen. Und genau diesen kann sich ein ambitionierter RC-Car-Produzent heutzutage absolut nicht leisten.

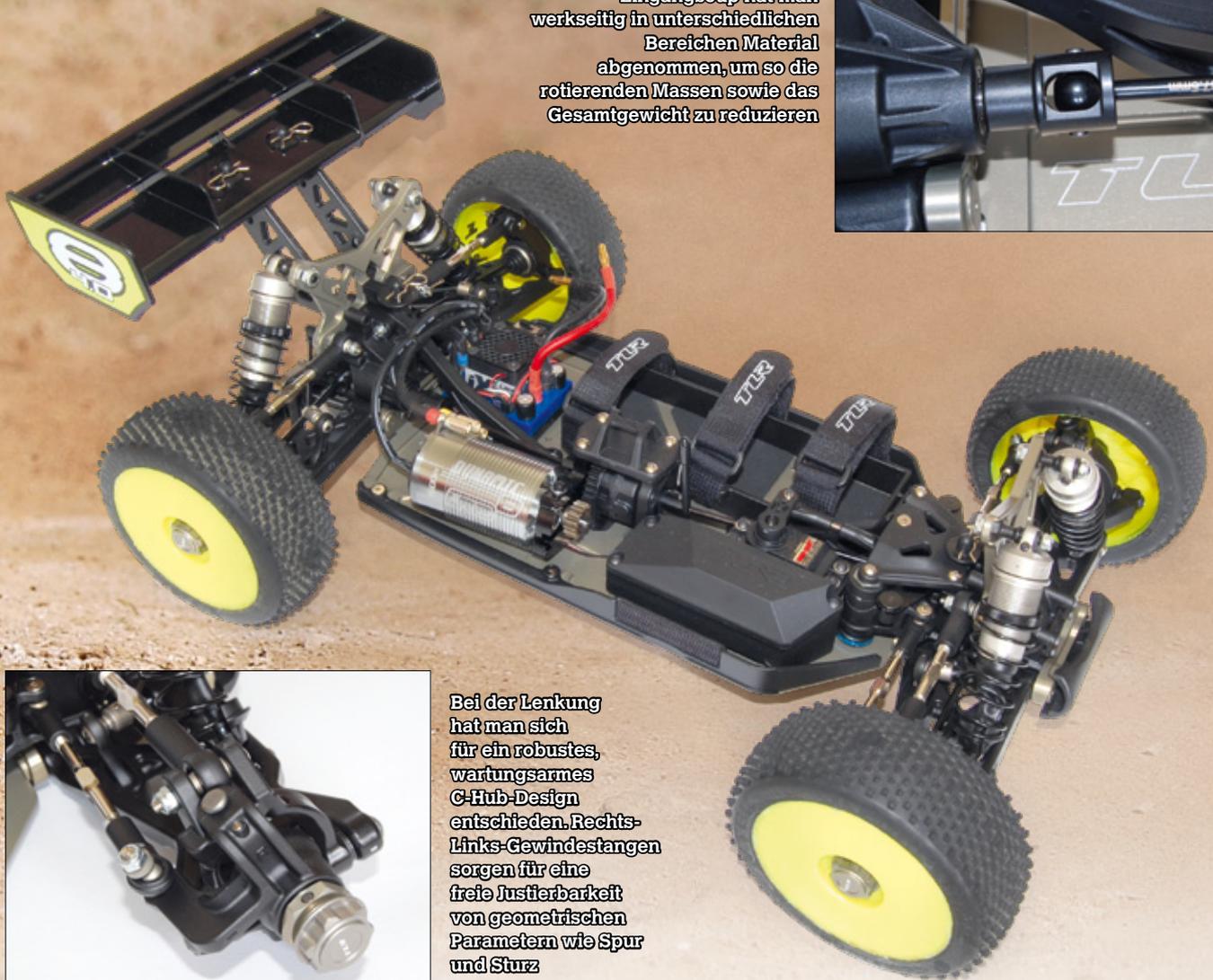
Kernkompetenzen

Was braucht ein moderner 1:8er-Buggy, um erfolgreich zu sein? Klar, zuerst mal die notwendige Performance und den Speed, um optimale Rundenzeiten heraus zu kitzeln. Doch das allein reicht natürlich nicht. Meterweite Sprünge inklusive der

dazugehörigen Landungen, unfreiwillige Berührungen mit den Streckenbegrenzungen sowie den Modellen der anderen Fahrer und der ständige Kontakt zu Sand, Steinen und Schlamm zählen zu den alltäglichen Situationen während eines Offroad-Rennens. Diese Umstände fordern vor allem eins: Durchhaltevermögen. Letztlich ist also die Robustheit eines 1:8er-Elektrobuggys fast noch wichtiger als sein Potenzial in Sachen Speed.

Mit dem 8ight-E 4.0 will Losi all diese Anforderungen erfüllen. Der neue Buggy basiert auf einem Aluminium-Flachchassis, das mittels ausgefräster Bereiche im Gewicht reduziert wurde. Ebenfalls wenig ungewöhnlich ist die Verteilung der Komponenten auf dem Chassis: In Fahrtrichtung links sitzen Akkuhalter und Regler, rechts finden Motor, Empfängerbox und das Lenkservo ihre Positionen. Eine strikte Trennung der beiden Seiten wird durch

Wie hier am hinteren Diff-Eingangscup hat man werkseitig in unterschiedlichen Bereichen Material abgenommen, um so die rotierenden Massen sowie das Gesamtgewicht zu reduzieren



Bei der Lenkung hat man sich für ein robustes, wartungsarmes C-Hub-Design entschieden. Rechts-Links-Gewindestangen sorgen für eine freie Justierbarkeit von geometrischen Parametern wie Spur und Sturz



den zentralen Antriebsstrang vollzogen, bestehend aus zwei stählernen Center-Knochenwellen sowie dem Mittel-Differenzial.

Was relativ unspektakulär klingt, offenbart auf den zweiten Blick einiges an technischen Feinheiten, die den Losi von der Konkurrenz unterscheiden. So wurde das mittlere Differenzial nicht exakt auf der Längsachse des Chassis untergebracht, sondern recht deutlich nach rechts versetzt. Das Ergebnis: Eine der schwersten Komponenten, nämlich der Antriebsakku, kann dadurch näher zur Mitte wandern, was einem optimalen Schwerpunkt entgegenkommt. Darüber hinaus bietet der 4.0 die Möglichkeit, das Mitteldiff leicht um seine Hochachse verdreht zu montieren. Dadurch wird erreicht, dass die Centerwellen in exakt identischen Winkeln zum Differenzial laufen. Das gewünschte Resultat ist eine verbesserte Balance der Vorder- und Hinterachse unter Last.

Leisetreter

Auf der Strecke zeigen die genannten Konstruktionen ihre Wirkung. Der 8ight 4.0 verteilt die Kräfte sehr gleichmäßig zu den Achsen und lässt sich – die passende Abstimmung vorausgesetzt – auch unter

Volldampf kaum aus der Ruhe bringen. Seinen Anteil zu dem entspannten Fahrbild leistet auch das serienmäßige Hauptzahnrad aus Kunststoff, das im Vergleich zu Ausführungen aus Stahl deutlich leiser rotiert und den Losi fast schon über die Piste gleiten lässt. Doch bei aller Entspannung soll nicht vergessen werden, worum es hier geht, nämlich um einen Wettbewerbs-Offroader. Also immer feste druff.

Mit Vollgas musste sich der Buggy auch in größeren Passagen der Strecke beweisen. Wenn es darum geht, Bodenunebenheiten auszugleichen, kommt die Stunde der Stoßdämpfer. Beim Losi bestehen sie aus eloxiertem Aluminium und erlauben die Abstimmung der Bodenfreiheit per Rändelverstellung. Die serienmäßigen, bauchig geformten Fahrwerksfedern weisen an der Vorderachse einen grüne Fahrmarkierung auf, ihre heckseitigen Pendanten eine silberne. Die Art der Codierung steht für die jeweiligen Federraten, also spricht die Härte der Federn.

Die Dämpfergehäuse wurden bereits werkseitig für die zwei gängigen Dämpfungsverfahren vorbereitet: „Bladder“ oder „Emulsion“. Beim Bladder-Verfahren schafft eine Gummi-Membran in der Dämpferkappe eine kleine, luftgefüllte Ausgleichskammer. Deren



Den Stoßdämpfern eines Offroaders werden elementare Aufgaben zuteil. Sie sorgen dafür, dass die Räder möglichst durchgehend Kontakt zum Untergrund erhalten. Die Dämpfer des 4.0 lassen sich sowohl im Bladder-, als auch im Emulsions-Verfahren bestücken



Selbst hohe Belastungen wie beispielsweise beim Landen nach einem Sprung stecken die Aluminium-Stoßdämpfer mit ihren langen Arbeitswegen locker weg



Losis geschlossene Radmuttern sind serienmäßig im Lieferumfang enthalten. Sie verhindern das Eindringen von Schmutz in die Radachse und damit in die Madenschraube der Radmitnehmer-Fixierung

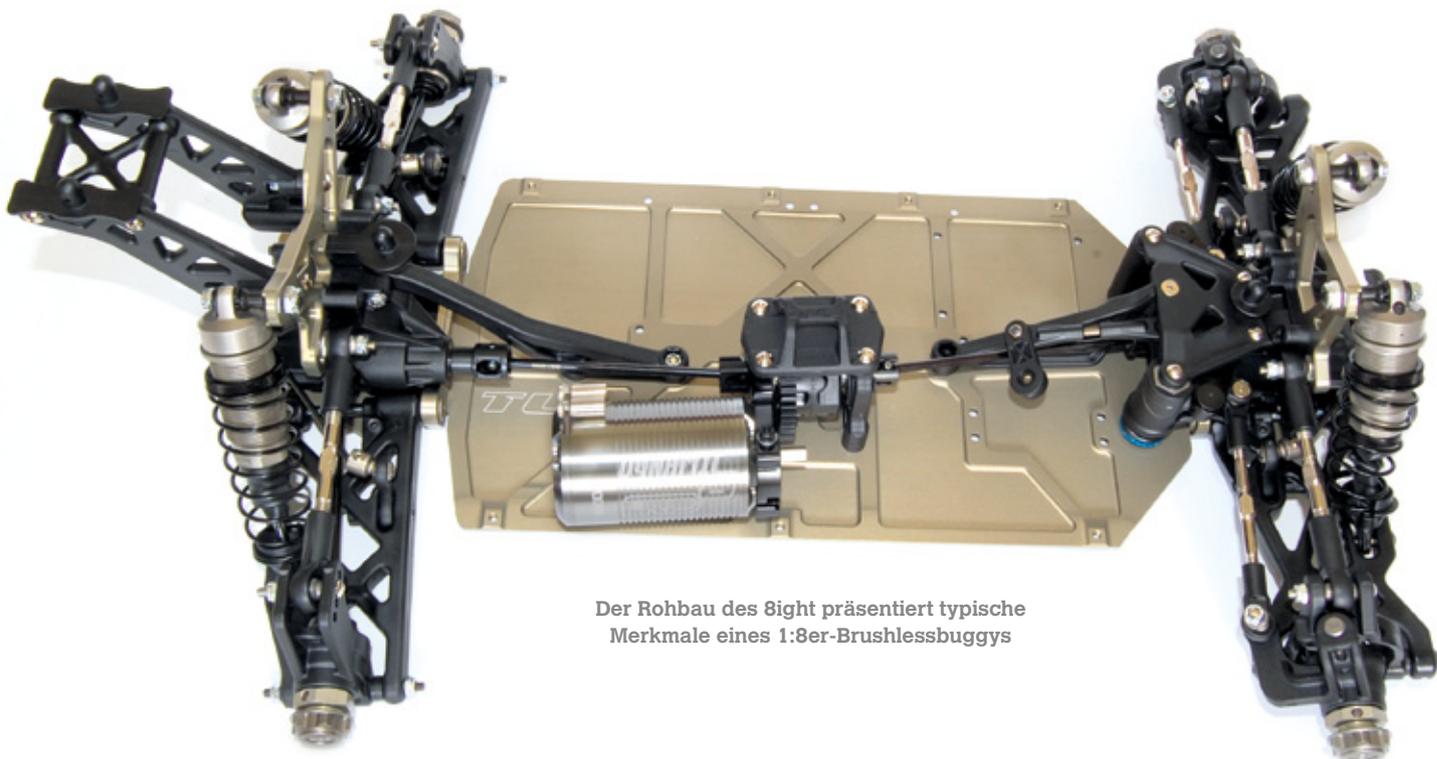
Aufgabe ist es, das Volumen der Kolbenstange beim Einfedern zu kompensieren, wobei Luft und Silikonöl innerhalb des Stoßdämpfers strikt voneinander getrennt bleiben. Bei der Emulsions-Dämpfung hingegen entfällt die Membran und wird einfach durch einen Dichtring ersetzt. Luft und Dämpferöl können sich ungestört durchmischen und eine – wie der Name schon verrät – Emulsion bilden. Da es sich beim Bladder-Verfahren um das stärker verbreitete handelt, wurden die Stoßdämpfer unseres Test-Losi entsprechend montiert.

Starthilfe

Da das benötigte Stoßdämpferöl ebenso im Lieferumfang enthalten ist wie die Öle für die Differenziale, benötigt man in diesem Bereich kein weiteres Material. Selbstverständlich ist das nicht: Viele andere Hersteller verzichten mittlerweile auf derartige Beigaben. Umso erfreulicher, dass Losi diesem Trend nicht folgt.

Geradezu großzügig gibt man sich in Sachen Felgen. Ein einzelner Satz wäre durchaus adäquat gewesen, doch es finden sich sowohl ein gelbes, als auch ein weißes Felgenquartett im Karton. Sehr erfreulich.

Etwas mehr Eigenleistung ist dagegen bei der Werkzeugbeschaffung gefragt. Wer bisher noch keinen Losi gefahren ist, der darf sich höchstwahrscheinlich komplett neu ausstatten. Der Grund: Auch die vierte Generation des 8ight basiert wieder auf zöllischen statt auf den gängigen metrischen Gewinden. Dass Zollschrauben mittlerweile aus fast allen technischen Bereichen verbannt wurden, scheint bei Losi niemanden zu schrecken. Stoisch setzt man beim 8ight wieder und wieder auf die antiquierten Gewindegänge. Natürlich halten Zollschrauben genauso gut wie metrische. Doch spätestens dann, wenn einmal eine Schraube oder Mutter verloren geht, kann's problematisch werden.



Der Rohbau des 8ight präsentiert typische Merkmale eines 1:8er-Brushlessbuggys

SPOTLIGHT: TLR 8IGHT



Die tragenden Teile der Aufhängung bestehen aus sauber gefrästem Aluminium

Die Montage selbst ist mit den passenden Zollwerkzeugen durchaus zu bewältigen. Dabei stellt die sinnvoll gegliederte Bedienungsanleitung eine willkommene Hilfestellung dar, wenngleich sich einige Fehler – zum Beispiel in Form von falschen Schrauben-Bemaßungen – eingeschlichen haben. Als durchaus interessant erwies sich im Laufe des Zusammenbaus die Separierung der einzelnen Bauteile in nummerierte Beutelchen. Eigentlich eine gute Sache, zumindest dann, wenn die Verteilung stimmt. Beim 8ight-E 4.0 ist das nicht immer der Fall. So blieben nach der Fertigstellung einer Baugruppe häufig Parts übrig, die erst in einem

CAR CHECK

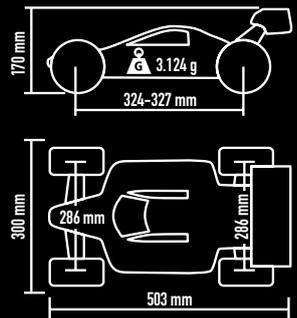
Losi 8ight-E 4.0 Horizon Hobby

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 539,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert

Benötigte Teile:
Brushlessantrieb, RC-Anlage, Lenkservo, Fahrakku, Reifen, Lexanfarbe

Erfahrungslevel:



der folgenden Bauschritte zum Einsatz kamen. Und auch der entgegengesetzte Fall trat auf, nämlich dass nicht alle Teile einer Baugruppe im dazugehörigen Beutelchen enthalten waren. Unter dem Strich schuf die Aufteilung der Einzelteile gelegentlich eher Verwirrung als Ordnung – schade.

Bestückung

Wie für einen Wettbewerbs-Baukasten üblich, müssen die Antriebs- und RC-Komponenten in Eigenregie beige-steuert werden. In unserem 8ight nahm ein sensorbasiertes Brushless-System seinen Platz ein, dessen Motor mit einer Drehzahl von 2.200 Umdrehungen pro Minute und pro Volt im gängigen

MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



Anzeige

MadMax

Edition

IEG

modellSPORT

Leopard 2

Off-Road Buggy

Zwei aus einem Stall

Painted

26

cm³

699,90 €

Mit kompletter Fernsteuerung: 849,90 €

RC-Car-Shop Hobbytek - Nauenweg 55 - 47805 Krefeld
Tel.: 02151 820200 - Fax: 02151 820200 - hobbytek@t-online.de

rc-car-online.de

MEIN FAZIT



Ich muss gestehen: Dass die Macher von Losi bei der Konstruktion des 8ight-E 4.0 erneut auf Zoltschrauben setzen, dafür fehlt mir jedes Verständnis. Davon abgesehen war es sicher richtig und sinnvoll, die 8ight-Basis weiterzuentwickeln, statt auf eine ganz neue Plattform zu setzen, denn der Buggy ist nach wie vor absolut konkurrenzfähig, robust und pfeilschnell. Darüber hinaus können auch die Dreingaben überzeugen. Zwei Satz Felgen, vier zusätzliche Stabis und alle benötigten Öle finden sich im Zeitalter der Sparmaßnahmen in kaum einem anderen Baukasten.

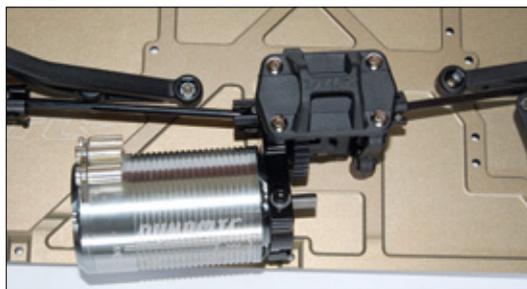
Oliver Tonn
 Fachredaktion CARS & Details

Top Performance

Hohe Fertigungsqualität

Sinnvolle Weiterentwicklungen

Zollgewinde



Kein Montagefehler, sondern volle Absicht: Das mittlere Differential lässt sich neben der gängigen Positionierung exakt parallel zur Längsachse auch leicht angewinkelt anbauen. Als Ergebnis bilden beide Centerwellen identische Winkel zum Differential, was einen gleichmäßigen Antrieb erzeugen soll

Leistungsbereich dieser Modellklasse rangierte. Beim Einbau erwies sich speziell der Losi-Motorhalter aus gefrästem Aluminium als eine sehr gelungene Konstruktion. Er bildet eine Einheit mit dem hinteren Halter des Mitteldiffs, erlaubt aber Zugriff auf die Motorschrauben ohne Demontage des Differenzials. Dafür sorgt eine Adapter-Aufnahme, die gleichzeitig die Möglichkeit schafft, das Zahnflankenspiel zwischen Motorritzel und Hauptzahnrad schnell und präzise von außen einzustellen.

Erneut gängig fiel die Wahl des Antriebsakkus aus: 1:8er-Elobuggys sind im Wettbewerb fast immer mit zwei in Reihe geschalteten 2s- oder einem 4s-LiPo unterwegs, was in beiden Fällen eine maximale Realspannung von circa 16,8 Volt ergibt. Wir entschieden uns für eine 4s-Ausführung mit einer Kapazität von 5.000 Milliamperestunden. Das Akkupack lässt sich problemlos in der vorgesehenen Halterung auf dem Losi-Chassis unterbringen. In Sachen Fixierung geht man beim 8ight kein Risiko ein: Drei Klettbander in Querrichtung halten den Akku sicher



In Sachen Zubehör ist man bei Losi nicht geizig. Neben den benötigten Ölen und einem Satz zusätzlicher Stabis sind zwei Sätze Felgen mit dabei

in Position. Wem das nicht reicht, der kann ihn mit einem vierten, in Längsrichtung verlaufenden Klettband regelrecht auf die Bodenplatte nageln.

Während der Testfahrten hinterließ das Zusammenspiel der einzelnen Baugruppen ein durchweg positives Bild. Der 8ight-E lässt sich flink und präzise um Kurven dirigieren, gibt aber auch in Sachen Geradeauslauf auf der langen Geraden keinen Anlass zur Kritik. Voraussetzung dafür ist natürlich das passende Setup. In diesem Bereich bietet der Losi alles, was ein moderner Wettbewerbsbuggy bieten muss. Rechts-links-Gewindestangen für Spur und Sturz, ein Buchsensystem zur Anpassung diverser Winkel sowie unterschiedliche Aufnahmepunkte für die Dämpfer spiegeln nur einen kleinen Teil des Gesamtspektrums wider. Und als kleines Bonbon packt Losi zusätzlich zu den verbauten Stabilisatoren der Vorder- und Hinterachse noch vier weitere Stabis unterschiedlicher Drahtstärke mit ins Paket. So vorbereitet, kann beim nächsten Rennen eigentlich nichts mehr schiefgehen.



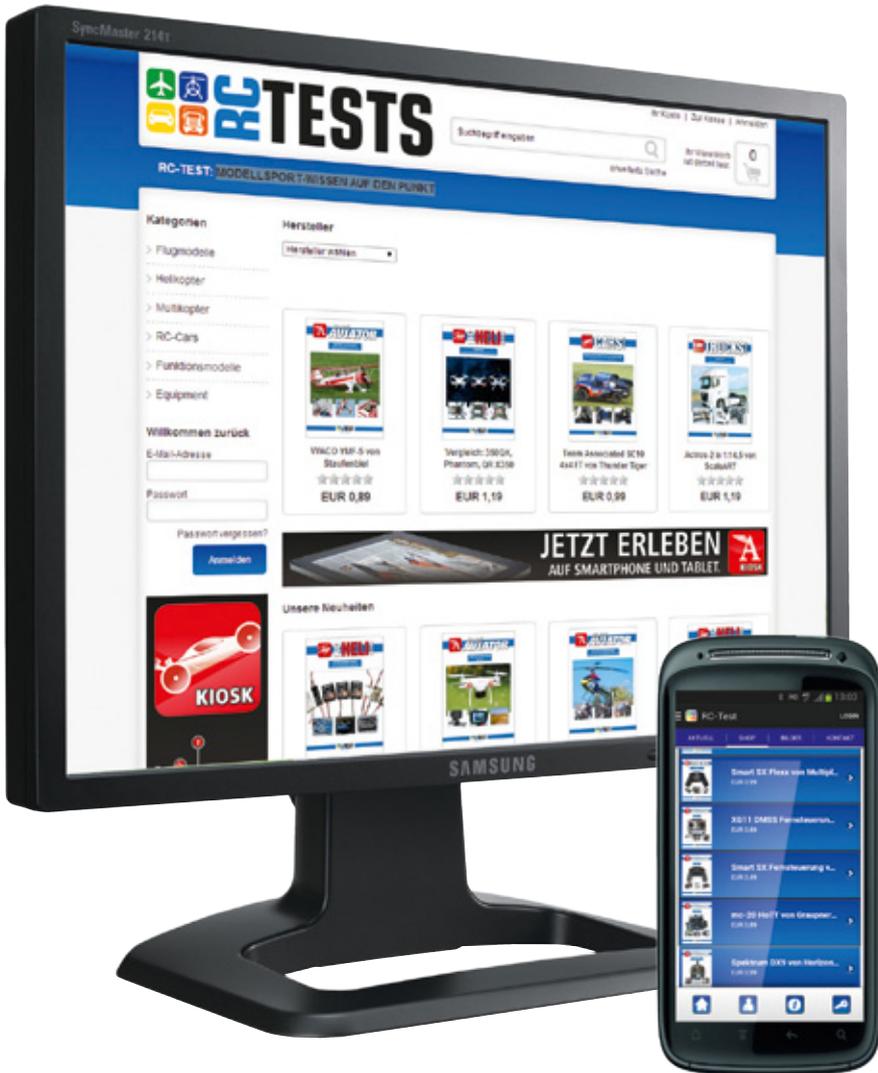
Schon das werkseitige Setup ermöglicht präzise Fahrmanöver. Darüber hinaus lässt sich der Buggy perfekt auf die jeweiligen Gegebenheiten abstimmen





RC-TESTS

Jederzeit & überall: Testberichte einzeln kaufen



Modellsport-Wissen auf den Punkt

Im RC-Tests-Shop gibt es Testberichte führender Fachzeitschriften über Flug-, Heli- und Multikoptermodelle, über RC-Cars und Funktionsmodelle sowie Zubehörprodukte und Technischequipment.

- Ab 49 Cent pro Artikel
- Als PDF sofort verfügbar
- Alle Sparten, alle Hersteller
- Stetig wachsendes Angebot



www.rc-tests.de



QR-Code scannen und die Website von RC-TESTS besuchen.

QR-Code scannen und die kostenlose RC-TESTS-App installieren.



DER ZEITLOSE

Renntuggy der jüngsten Generation

Beständigkeit zählt nicht unbedingt zu den zentralen Merkmalen des modernen RC-Car-Sports. Wie Pilze schießen neue Modelle und Marken aus dem Boden. Was gestern noch als der letzte Schrei galt, zählt morgen schon zum alten Eisen. Da wirkt Losi fast schon wie der standhafte Fels in der Brandung und präsentiert seinen Erfolgstruggy 8ight-T in der mittlerweile vierten Generation.

Dass der Fortschritt im modernen Fahrzeugbau kein Halten kennt, hat sich längst herumgesprochen. Doch nicht immer sind es technische Gründe, die die Hersteller dazu veranlassen, ein neues Modell zu veröffentlichen. Mindestens genauso wichtig ist der Aspekt des Marketings: Der Kunde verlangt ständig nach Neuerungen, also bekommt er sie. Dass die „revolutionäre Neuentwicklung“ wirklich besser als ihr Vorgänger-Modell ist, spielt dabei nicht immer die entscheidende Rolle. Hauptsache neu.

Evolution statt Revolution

Zugegeben, auch bei Losi unterliegt man diesen Marktregeln. Doch statt ständig jedwede Konstruktion über den Haufen zu werfen, konzentriert man sich beim 8ight-T darauf, ihn von Modellreihe zu Modellreihe kontinuierlich zu verbessern und weiterzuentwickeln. So unterscheidet sich die aktuelle Ausführung mit dem Kürzel 4.0 tatsächlich erheblich vom ersten 8ight-T, aber die gemeinsamen Gene sind nach wie vor unverkennbar vorhanden.

Haupteinsatzgebiet des 8ight-T 4.0 ist nach wie vor die Rennstrecke, und zwar auf allen erdenklichen Leistungsstufen: Über Funraces zu Rennen auf Club-Niveau bis hin zu nationalen und internationalen Meisterschaften ist der Losi am Start. Doch bevor es damit losgehen kann, stehen einige Arbeitsschritte an, denn der 4.0 wird selbstverständlich in Einzelteilen ausgeliefert – alles andere wäre in dieser Klasse auch eine Überraschung gewesen.

Zum Lieferumfang zählen neben dem eigentlichen Modell die Anbauteile für den Motor wie Kupplung und Luftfilter sowie eine bereits sauber geschnittene, aber unlackierte Lexan-Karosserie. Alle Antriebs- und Elektronikteile wie Motor,

Text und Fotos:
Oliver Tonn



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Mit seiner recht straffen Werksabstimmung lässt sich der 4.0 prima um die Rennstrecke treiben. Für weitere Feinabstimmungen hält der Truggy das komplette Arsenal an Setup-Optionen bereit

Resonanzrohr, Servos und die RC-Anlage sind hingegen aus dem eigenen Fundus beizusteuern, was auch für Reifen und Felgen gilt. Bei der Motorengröße hat man in der Klasse der 1:8er-Truggyklasse viele Freiheiten. Im Gegensatz zur Schwesterklasse der 1:8er-Buggys ist der Hubraum bei den Truggys nicht auf 3,5 Kubikzentimeter limitiert.

Als Folge bieten viele Motorenhersteller Triebwerke mit 4 bis hin zu gar 5 Kubikzentimeter Hubraum und darüber an, die speziell für Truggys konzipiert sein sollen. Wirft man jedoch einen Blick in die Ausstattungslisten der Modelle bei wichtigen Rennen, wird schnell klar, dass trotz der Wahlfreiheit fast ausschließlich 3,5er zum Einsatz kommen. Der Grund:

Die großen Motoren steigern Verschleiß und Spritverbrauch, ohne wirkliche Vorteile bei den Rundenzeiten zu bieten. Daher war von Anfang an klar, dass auch unser Testproband mit einem 3,5-Kubik-Motor zum Test antreten sollte.

Montage

Der Zusammenbau des 8ight-T gestaltet sich grundsätzlich wenig spektakulär. Nach Bauschritten sortiert, warten die Einzelteile sauber in Beutel verpackt auf ihren Einsatz. Etwas paradox erscheint die Tatsache, dass die Bezeichnung auf den Beuteln nur selten mit den Vorgaben in der Bedienungsanleitung übereinstimmt. Allerdings lässt sich durch simple Begutachtung meist feststellen, welcher Beutel an der Reihe ist. Das ändert jedoch nichts daran, dass die eigentlich gut strukturierte Anleitung im Detail häufig Ungenauigkeiten aufweist beziehungsweise schlichtweg falsche Angaben macht. Keine davon bringt erfahrene Modellbauer wirklich ins Schwitzen. Ein Neuling in der Rennszene, der vielleicht sein erstes eigenes Wettbewerbs-Modell baut, dürfte jedoch durchaus ins Trudeln geraten.



CAR CHECK

Losi 8ight-T 4.0 Horizon Hobby

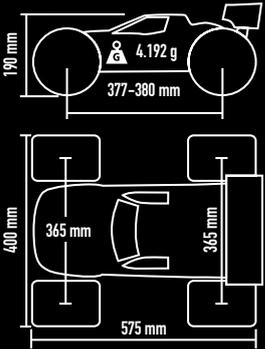
Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
 Empfohlener Verkaufspreis: 599,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert

Benötigte Teile:
 Nitro-Antrieb, RC-Anlage, zwei Servos, Radsatz, Lexanfarbe

Erfahrungslevel:


FORTGESCHRITTENE




Durchaus speziell erscheint die Konstruktion der Elektronikbox. Die zwei parallel platzierten Servos erfordern neben der Lenkmechanik auch ein Gestänge für Gas und Bremse. Gut zu erkennen ist die kurze, bogenförmige Strebe links im Bild. Sie sorgt dafür, dass die Elektronikbox beim Bremsen nicht zum Mitteldiff gezerrt wird

Viel Erfreuliches gibt es dagegen in Sachen Qualität und Passgenauigkeit der Parts zu berichten. Sowohl einzelne Komponenten, als auch komplette Baugruppen greifen absolut perfekt ineinander. Beim Antriebsstrang setzt Losi auf Bewährtes. So verläuft die hintere zentrale Antriebswelle nicht mittig ins hintere Differenzial, sondern exzentrisch nach rechts außen versetzt. Damit wird viel Platz geschaffen, um das schwerste Bauteil – nämlich den Motor – nah an die Längsachse der Aluminium-Bodenplatte zu platzieren. Je näher die hohen Massen am Schwerpunkt des Trägermodells sitzen, desto besser ist später die Performance.

Apropos Antriebsstrang: Wie in dieser Klasse üblich, verfügt der 8ight-T 4.0 über insgesamt drei Differenziale in 4-Spider-Bauweise. Das bedeutet, dass neben zwei größeren jeweils vier kleinere Planetenräder in den Diffs für den Ausgleich der Drehzahlunterschiede zwischen den Rädern beziehungsweise den Achsen sorgen. Abhängig von der Beschaffenheit der Rennstrecke, sind die Diffs mit Silikonölen unterschiedlicher Viskositäten zu versehen. Als Basisbefüllung liegen dem Paket 7.000er-Öle für vorne und hinten sowie 10.000er-Silikonöl für das Mitteldiff bei. Folgerichtig kamen diese Öle bei unseren Test zum Einsatz.

Für die weitere Verteilung zeichnen sechs stählerne Antriebswellen verantwortlich, und zwar zwei Mal in Knochenbauweise für den zentralen Antriebsstrang und vier Mal in der verbreiterten CVD-Konstruktion für die Räder. Die jeweils äußeren Gelenke der Wellen werden werkseitig mit Schutztüllen aus Gummi versehen. Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, die Gelenke mit dem ebenfalls mitgelieferten Losi-Fett zu versehen und damit ihren Verschleiß zu minimieren. An den äußeren Enden der Radwellen warten die obligatorischen 17-Millimeter-Sechskantmütnehmer aus Aluminium darauf, den letzten Schritt zwischen Motor und Rädern zu überbrücken und für Vortrieb zu sorgen.

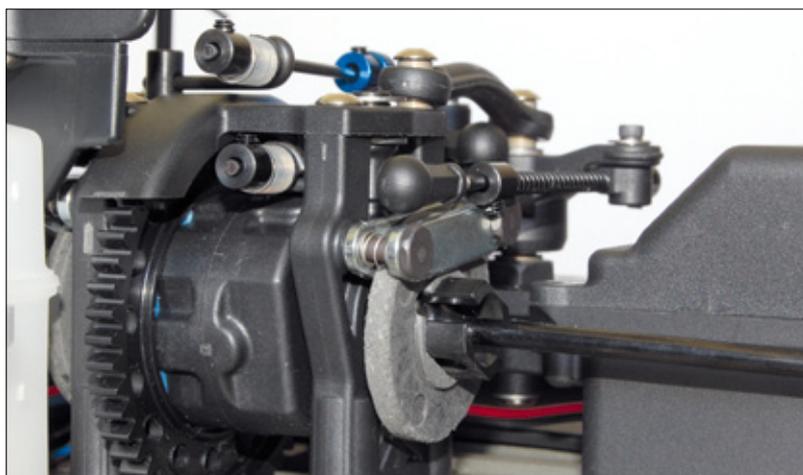
Ab ins Gelände

Damit so ein Truggy richtig vorwärts geht, muss die Motorpower optimal auf die Piste gebracht werden. Keine leichte Aufgabe im harten Offroad-Alltag, denn alle möglichen Unebenheiten im Boden sorgen dafür, dass die Reifen den Kontakt zum



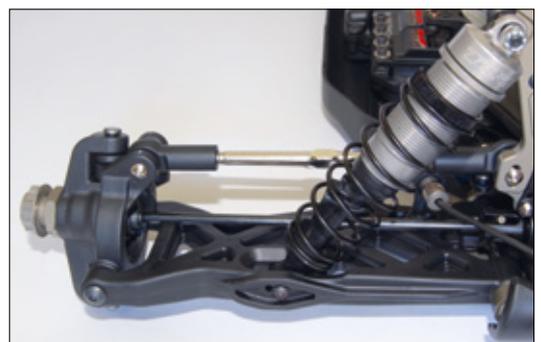
Gummitüllen über den Gelenken der Antriebswellen ermöglichen die Versorgung mit Fett. Dadurch sinkt die Reibung und die Wellen halten deutlich länger

Untergrund verlieren. Diesem unerwünschten Treiben setzt Losi ein Quartett von Aluminium-Stoßdämpfern entgegen, deren Arbeitsweise erneut mittels Silikonöl abgestimmt wird. Eine Basisbefüllung von 37,5er vorne und 32,5er hinten ist ebenfalls im Lieferumfang enthalten. Zusammen mit den serienmäßigen Fahrwerksfedern ergibt sich eine recht straffe und spürbar gedämpfte, aber keineswegs zu hart anmutende Fahrwerksabstimmung.

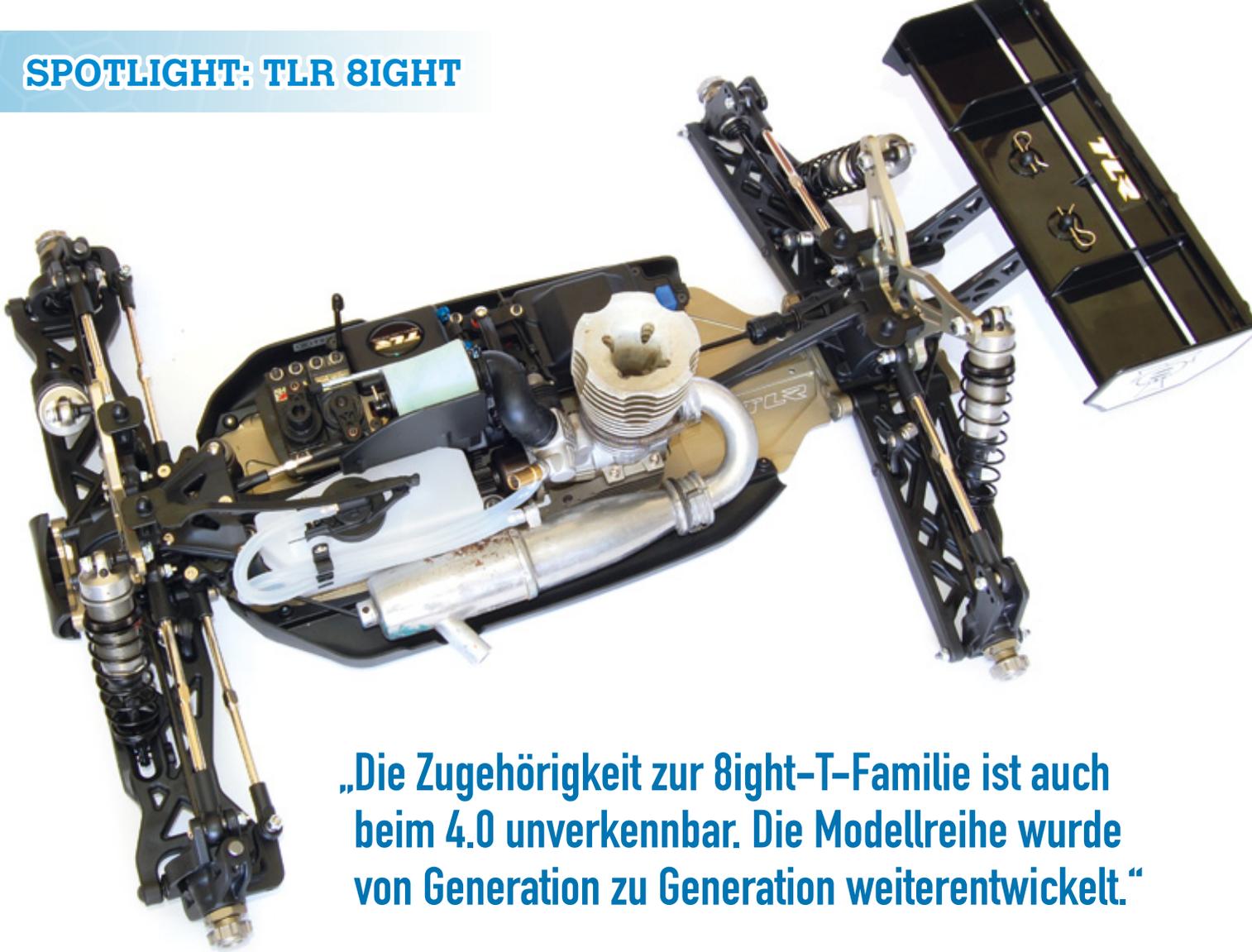


Aufgrund des mittleren Differenzials benötigt der Truggy jeweils eine separate Bremsscheibe für die Vorder- und Hinterräder. Die Heck-Bremsscheibe fällt deutlich kleiner aus als ihr Pendant für die Front, was wegen der Schwerpunktverschiebung beim Bremsen in Richtung Vorderachse absolut Sinn macht

In der Praxis steuert der Truggy damit gut kontrollierbar auch über stark ausgefahrene Offroad-Rennstrecken. Das Handling im Werks-Setup ist als recht neutral mit leichter Tendenz zum Untersteuern zu bezeichnen. Landungen nach Sprüngen werden gut aufgefangen, ohne dass das Chassis ständig durchschlägt. Doch diese eher gutmütige Abstimmung



Lange untere Querlenker und Stoßdämpfer mit ebenso langen Arbeitswegen gehören bei einem 1:8er-Truggy zum absoluten Pflichtprogramm



„Die Zugehörigkeit zur 8ight-T-Familie ist auch beim 4.0 unverkennbar. Die Modellreihe wurde von Generation zu Generation weiterentwickelt.“

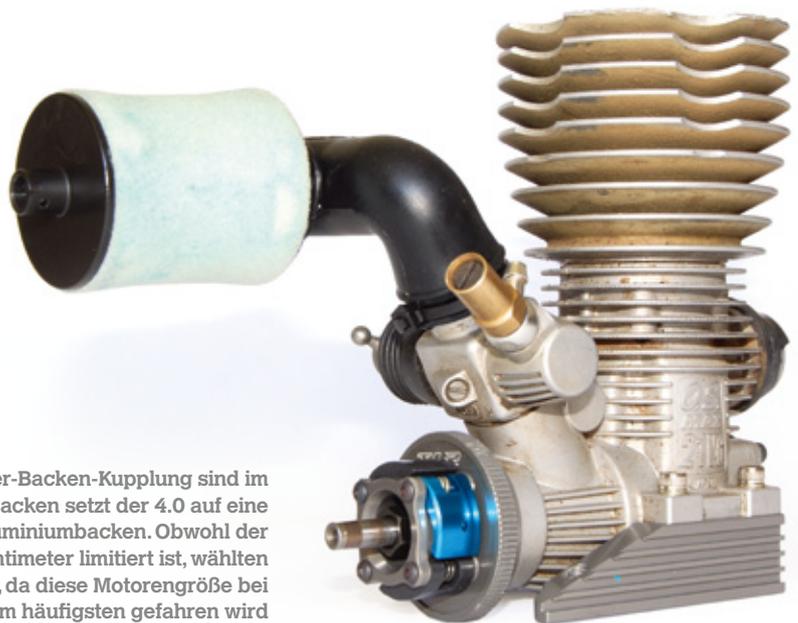
stellt natürlich nur so etwas wie einen Startpunkt dar. Von hier aus lässt sich der 8ight-T 4.0 nach allen Regeln der Kunst einstellen und abstimmen. Rechts-links-Gewindestangen für Spur und Sturz sind obligatorisch, genauso wie diverse unterschiedliche Befestigungspunkte der Stoßdämpfer an den robusten Dämpferbrücken und den unteren Querlenkern. Die zentrale Aufhängungs-Geometrie wie Vorspur der Hinterachse oder Anti-Squad wird per Kunststoff-Wechselbuchsen in den Aluminiumhaltern der unteren Querlenker angepasst. Zusammengefasst verfügt der neue Losi-Truggy über alle Setup-Möglichkeiten, die für eine perfekte Abstimmung gebraucht werden.

Schon in der Werkseinstellung geht es ordentlich voran. Dafür sorgt die serienmäßige Vierbacken-Kupplung mit jeweils zwei Backen aus Kunststoff und zwei aus Aluminium. Ohne lange Einschleif-Phase baute sie guten Griff auf und harmonisierte gut mit der Charakteristik unseres 3,5-Kubik-Testmotors. Das Vierbacken-Design ist bei 1:8er-Offroadern durchaus gängig, wenngleich Dreibacken-Ausführungen ungleich häufiger zum Einsatz kommen. Doch etwas Extravaganz ist der 8ight-Reihe von je her zu eigen, was auch für die Platzierung der Servos sowie die damit einhergehenden Umsetzung der Gestänge für Lenkung und Gas-Bremse gilt.

Der Luftfilter, die Motorhalter sowie eine Vier-Backen-Kupplung sind im Lieferumfang enthalten. Bei den Kupplungsbacken setzt der 4.0 auf eine Mischanordnung von zwei Kunststoff- und zwei Aluminiumbacken. Obwohl der Hubraum bei 1:8er-Truggys nicht auf 3,5 Kubikzentimeter limitiert ist, wählten wir ein solches Triebwerk für die Testfahrten, da diese Motorengröße bei Truggyrennen mit Abstand am häufigsten gefahren wird

Steuermänner

Das Lenkservo nimmt den gewohnten Platz recht dicht an der Lenkmechanik ein. Doch statt das Gas-Brems-Servo weiter hinten im Bereich des Mitteldiffs zu platzieren, setzt Losi es direkt neben das Lenkservo. Wirkt kompakt, hat aber zur Folge, dass ein längerer Weg vom Servo zur Bremsmechanik sowie zum Vergaser überbrückt werden muss. Dies geschieht mittels eines Gestänges sowie einer kugelgelagerten Umlenkung. Insgesamt betreibt Losi hier etwas mehr Aufwand als üblich, aber das Ergebnis kann durchaus überzeugen. Einziger





„Gieriges Kurvenverhalten und eine top Performance gehören zu den großen Stärken des 8ight-T.“

MEIN FAZIT



Die Art und Weise, mit der Losi die 8ight-Reihe weiterentwickelt, hat in der schnelllebigen RC-Welt regelrecht etwas Beruhigendes. Statt jede Generation komplett neu zu konstruieren, setzt Losi Akzente, die zwar oftmals erst auf den zweiten Blick zu erkennen sind, aber aus technischer Sicht fast immer sinnvoll erscheinen. Die Mischung aus klassengängigen Konstruktionen und einigen markentypischen, durchaus speziellen Merkmalen weiß zu gefallen und ist darüber hinaus preitschnell und sehr widerstandsfähig. Und dass auch die vierte Generation des 8ight noch immer auf Zollschrauben basiert – nun ja, nichts auf dieser Welt ist perfekt.

Oliver Tonn
Fachredaktion CARS & Details

Rennfähiges Werks-Setup
Hohe Fertigungsqualität
Sinnvolle Weiterentwicklungen

Zollgewinde

Wermutstropfen: Die Öffnung im Radiodeck zur Aufnahme der zwei Servos fällt recht klein aus. Unsere beiden Sanwa-Rudermaschinen mussten regelrecht hinein gequetscht werden.

Während der Testfahrten zeigte sich der 8ight-T 4.0 von seiner besten Seite. Dass die permanente Rennstrecke des MAC Uetersen e. V. nach einem Sportkreis-Meisterschaftslauf stark ausgefahren war, ließ ihn vollkommen unbeeindruckt. Stoisch schluckte das Fahrwerk alle Unebenheiten weg. Nach einigen Anpassungen des Setups ging es immer zügiger vorwärts, Sprünge und kurvige Passagen wurden gierig abgearbeitet und der Truggy ließ keinerlei Zweifel darüber aufkommen, dass seine Performance auf allerhöchstem Niveau einzuordnen ist. Was also gibt es zu kritisieren? Wenig. Doch da war ja noch das eine, leidige Thema, das schon so oft in Testberichten von 8ight-Modellen behandelt wurde: Auch der 8ight-T

4.0 wird mit Zollschrauben montiert. Kommentar dazu in der Kurzversion: Zollschrauben haben gegenüber metrischen Gewinden keinerlei Vorteile, sind schwerer zu beschaffen und verlangen nach speziellem Werkzeug. Schade, dass Losi sie – im Gegensatz zu diversen anderen Modellen der Marke – noch immer nicht aus der 8ight-Baureihe verbannt hat.

Davon abgesehen ließ der Truggy während der gesamten Testfahrten nichts anbrennen. Teilequalität, Passgenauigkeit, Materialwahl – in all diesen Bereichen zeigte sich der 4.0 von seiner stärksten Seite. Einige missratene Landungen steckte er genauso unbeeindruckt weg wie teils ruppige Rempelen mit anderen Truggys, die während der Tests auf der Strecke unterwegs waren. Losi's 8ight-Familie schafft es bei den größten und wichtigsten Rennen der Welt stets auf die vordersten Ränge. Dass der 8ight-T 4.0 ihnen dahin folgen wird, darin besteht keinerlei Zweifel. <<<<



Im Bereich der Aufhängung setzt Losi auf unsere Querlenkerhalter aus Aluminium. In ihnen findet darüber hinaus ein Buchsensystem seinen Platz, mit dem die zentrale Fahrwerksgeometrie abgepasst werden kann



17-Millimeter-Radmitnehmer sind bei Offroadern dieses Maßstabs obligatorisch. Dazu spendiert Losi dem 8ight-T geschlossene Radmuttern, die das Eindringen von Schmutz in die Radachsen unterbinden

Volle Power

mit den Modellbau-Akkus von Conrad energy



Ein Angebot der Conrad Electronic SE. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten.
Die AGBs finden Sie unter conrad.de oder in Ihrer Filiale.

Entdecken Sie weitere
spannende Produkte unter
conrad.de/conrad-energy



00000

Conrad Electronic Center Dresden. Friedrich-List-Platz 2, 01069 Dresden, Telefon: 0351-877640, Fax: 03 51/877 64 14

Der Modellbauer. Dippoldisdorferstraße 7, 01774 Höckendorf, Telefon/Fax: 03 50 55/612 38, E-Mail: modellbau-kroh@t-online.de Internet: www.der-modellbauer-shop.de

Modellbau-Leben. Sven Städtler Schiller Straße 2 B, 01809 Heidenau Telefon: 035 29/598 89 82, Mobil: 01 62/912 86 54, E-Mail: modellbau-leben@arcor.de Internet: www.modellbau-leben.de

Airbrushtechnik und Modellbau. Hauptstraße 17, 01877 Rammenau, Internet: www.race-drift.de, www.grossmodelle.com

Dachs. Bautzener Straße 15, 03046 Cottbus, Telefon: 03 55/311 12, Fax: 03 55/79 44 62

ESS GmbH. Liebknechtstraße 10, 06406 Bernburg, Telefon: 034 71/62 64 95, Fax: 03 471/62 64 97

RC-Modellbau. Industriestr. 3, 07546 GERA Telefon: 03 65/711 99 00, Internet: www.lw24shop.de E-Mail: info@lw24shop.de

Modellbau Reinsdorf. Lößnitzer Straße 45, 08141 Reinsdorf, Telefon: 03 75/29 54 48, Fax: 03 75/29 54 48

Race-Land.de. Zwickauer Straße 187, 09116 Chemnitz, E-Mail: info@race-land.de, Internet: www.race-land.de

Günther Modellsport. Schulgasse 6, 09306 Rochlitz, Telefon: 037 37/78 63 20, Fax: 037/382 80 97 24

10000

Tamico-Shop. Scharnweberstr.43, 13405 Berlin, Telefon: 030/34 39 74 74, E-Mail: shop@tamico.de, Internet: www.tamico.de

MOB-RC-Modellbau Horstweg 27, 14059 Berlin, Telefon: 030/25 35 21 65, Fax: 030/24 35 21 64 E-Mail: info@mob-rc.de

A & B Modellbau. Hageböcker Strasse 9, 18273 Güstrow, Telefon: 038 43/68 16 94, Fax: 038 43/21 71 33

20000

Großmodelle.de. Im Dorf 7 d, 21394 Kirchhellern, Telefon: 041 35/80 07 68, E-Mail: info@großmodelle.de Internet: www.großmodelle.de

BB Modellbau. Wandsbeker Chaussee 41, 22089 Hamburg, Telefon: 040-65792410, Fax: 040/65 79 24 12

Staufenbiel. Hanskampring 9, 22885 Barsbüttel Telefon: 040/30 06 19 50, Fax: 040/300 61 95 19 E-Mail: info@modellhobby.de Internet: www.modellhobby.de

Modellbahnen & Modellbau. Süderstraße 77, 24955 Harrislee, Telefon: 04 61/900 17 97, Fax: 04 61/715 92, E-Mail: trojaner@t-online.de, Internet: www.spielwaren-trojaner.de

Bastler-Shop. Viktoriastraße 6, 26954 Nordenham, Telefon: 047 31/211 07, Fax: 047 31/211 07

Der Modellbautreff Müdener Weg 17 a, 29328 Falberg, E-Mail: modellbautreff-hoppe@t-online.de Internet: www.der-modellbautreff.de

30000

Trade4me GmbH Brüsseler Straße 14, D-30539 Hannover Telefon: 05 11/64 66 22 22, Fax: 05 11/64 66 22 15 Email: support@trade4me.de Internet: www.trade4me.de

Modellbauzentrum Ilsede Ilseder Hütte 10, 31241 Ilsede Tel. 05172 / 41099-06, Fax. 05172 / 41099-07 E-Mail: info@mbz-ilsede.de Internet: www.mbz-ilsede.de

Faber Modellbau. Ulmenweg 18, 32339 Espelkamp, Telefon: 057 72/81 29, Fax: 057 72/75 14, E-Mail: info@faber-modellbau.de

Modellbau und Technik Lemgoer Straße 36A, 32756 Detmold Telefon 052 31/356 60 E-Mail: kontakt@modellbau-und-technik.de

Modellbau Camp by Spiel & Hobby Brauns. Karolinenstraße 25, 33609 Bielefeld Telefon: 05 21/17 17 22, Fax: 05 21/17 17 45 E-Mail: info@modellbau-camp.de Internet: www.modellbau-camp.de

Henke Modellbau. Hauptstraße 13, 34431 Marsberg, Telefon: 029 92/713, Fax: 029 92/51 83

RC-Aktiv-Center. Bahnhofstraße 26a, 35066 Frankenberg, Telefon: 0 64 51 / 7 18 03 11 E-Mail: info@rc-aktiv-center.de Internet: www.rc-aktiv-center.de

Bastlerzentrale Dirk Lonthoff. Neustadt 28, 35390 Gießen, Telefon: 06 41/727 55, Fax: 06 41/727 05

Hobby-Center Maschmühlenweg 40, 37081 Göttingen

Hobby-Basteln-Modellbau. Neustadt 10, 37154 Northeim, Telefon: 055 51/619 66 Fax: 055 51/649 20

CMC Wolfsburg. Siegfried-Ehlers-Straße 7 38440 Wolfsburg, Telefon: 053 61/267 00 Fax: 053 61/26 70 78

Bastelecke Bertram. Dorotheenstraße 12, 39104 Magdeburg, Telefon: 03 91/404 27 82 Fax: 03 91/402 03 10

Hobby-Modellbau-Technikcenter Halberstädter Straße 3, 39112 Magdeburg Telefon: 03 91/63 60 99 70, Fax: 03 91/63 60 99 71 Internet: www.altmark-modellbau.de

40000

MBS Modellbaushop Linkgasse 1, 42651 Solingen Telefon: 02 12/221 17 88, Fax: 02 12/221 17 89 E-Mail: info@mbs-modellbaushop.de Internet: www.mbs-modellbaushop.de

Modellbau Bertinski. Märkische Straße 51-53 44141 Dortmund, Telefon: 02 31/52 25 40 Fax: 02 31/52 25 49, E-Mail: mber11@aol.com

Modellbaucenter Bochum. Geisental 6 44805 Bochum, Telefon: 02 34/90 41 46 70 Mail: info@modellbaucenter-bochum.de Web: www.modellbaucenter-bochum.de

Conrad Electronic Center Altendorfer Straße 11, 45127 Essen Telefon: 02 01/82 18 40, Fax: 02 01/821 84 10

Karstadt Warenhaus. Theodor-Althoff-Straße 2 45144 Essen, Telefon: 02 01/176 00

TTM Funktionsmodellbau Frintroper Straße 407-409 45359 Essen Telefon: 02 01/320 71 84, Fax: 02 01/60 83 54 Internet: www.ttm-shop.de

Power-Save-Racing Herzogstraße 61, 45881 Gelsenkirchen Telefon: 02 09/945 85 57, Fax: 02 09/945 85 59 E-Mail: psr@power-save-racing.de Internet: www.power-save-racing.de

Haus des Kindes Bartz Brandenburger Straße 7, 46145 Oberhausen Telefon: 02 08/66 56 46, Fax: 02 08/66 58 68

Home Racing Unter den Ulmen 45, 47137 Duisburg Telefon: 02 03/44 66 17, Fax: 02 03/44 62 42

Hobby und Elektronik Kleinheiten Hubertusstraße 24, 47798 Krefeld Telefon: 021 51/97 58 07, Fax: 021 51/97 58 07

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

DM -Modellbau Johannistorwall 65a, 49080 Osnabrück Telefon: 05 41/982 78 36, Fax: 05 41/982 78 37

Hobbystar. Alte Hofstelle 9, 49134 Wallenhorst Telefon: 05 41/120 87 37

50000

Der RC-Car-Shop. Elsa-Brändström-Str. 1A, 50374 Erfstadt, Telefon: 022 35/686 78 47, Fax: 022 35/68 77 87, E-Mail: info@rcmodellbau24.com Internet: www.der-rc-car-shop.de

Modellbau Derkum Blaubach 26-28, 50676 Köln Telefon: 02 21/240 69 01, Fax: 02 21/23 02 69

HK-Modellbau Höhenstraße 2b, 52393 Hürtgenwald-Hürtgen Telefon: 024 29/23 04, Fax: 024 29/90 16 60

Funkzeug Michael Ludwig, Nibelungenstr. 25, 50354 Hürth Telefon: 022 33/713 20 60, E-Mail: info@funkzeug.de Internet: www.funkzeug.de

Modellbauhalle RC Indoor Racing & Shop, Stefan Branz Matthias Jacoby Straße 8, 54523 Hetzerath Internet: www.modellbauhalle.de

Hobby- und Freizeitcenter Kaiserstraße 9, 55232 Alzey Telefon: 067 31/103 06, Fax: 067 31/103 06

Haus der Geschenke J. Schüller Mühlengasse 5-7, 57610 Altenkirchen Telefon: 026 81/29 51, Fax: 026 81/706 88

FAS Modellbau Bebelstraße 9-11, 58453 Witten Telefon: 023 02/67 72, Fax: 023 02/634 31

SMH Modellbau Fritz-Husemann-Str. 38, 59077 Hamm Telefon: 02381/9410122 Internet: www.smh-modellbau.de E-Mail: info@smh-modellbau.de

60000

MZ-Modellbau. Kalbacher Hauptstraße 57 60437 Frankfurt, Telefon: 069/50 32 86 Fax: 069/50 12 86, E-Mail: mz@mz-modellbau.de

RC-Modelismo. Elisabethenstraße 20 61118 Bad Vilbel, Telefon: 061 01/556 59 60 E-Mail: info@rc-modelismo.com Internet: www.rc-modelismo.com

M.R.'s Modellbau Ecka. Bernhardstraße 10 63067 Offenbach, Telefon: 069/85 16 42 Internet: www.modellbau-offenbach.de

AMS Auto Modellsport Simon Leipziger Ring 403, 63110 Rodgau Nieder Roden Telefon: 061 06/73 38 71, Fax: 061 06/77 35 11 Internet: www.modellsport-simon.de

vicasso RC-Modellsport Ulfaer Str. 22, 63667 Nidda Telefon: 060 43/801 67 11, Fax: 060 43/801 67 12 E-Mail: info@vicasso.de, Internet: www.vicasso.de

Hobby-Theke. Laustraße 30-34 63741 Aschaffenburg, Telefon: 060 21/807 81 Fax: 060 21/444 73 92, E-Mail: info@hobbytheke.de Internet: www.modellbauaufan.de

Mogatech - Modellbau. Industriestraße 12 63920 Großheubach, Telefon: 093 71/669 94 64 Fax: 093 71/669 94 63, E-Mail: info@mogatech.de, Internet: www.mogatech.de

Gruhn's RC Car-Shop Ostring 27, 64560 Riedstadt Telefon: 061 58/731 02, Fax: 061 58/743 50

RC Modellbau Gassauer. Bauschheimer Straße 14
65428 Rüsselsheim. Telefon: 061 42/409 17 80
Fax: 061 42/409 17 81. E-Mail: paga-racing@web.de
Internet: www.paga-racing.de

Hock Modellbau
Wiesenstraße 23, 65558 Heistenbach
Telefon: 064 32/843 61, Fax: 064 32/98 83 51

Powerbecker Modellbau
Illinger Straße 23, 66299 Friedrichsthal
Telefon: 068 97/81 28 70, Fax: 068 97/81 29 75
E-Mail: beckerpowerjerg@t-online.de
Internet: www.powerbecker-modellbau.com

H.H. Lismann GmbH
Bahnhofstraße 15, 66538 Neunkirchen
Telefon: 068 21/212 25, Fax: 068 21/212 57

Ederer Elektro-Modellbau
Tholeyer Strasse 30, 66822 Lebach
Telefon: 068 81/35 16, Fax: 068 81/35 59

Elektro-Modellbau
Kreuzpfad 16, 67149 Meckenheim
Telefon: 063 26/62 63, Fax: 063 26/701 00 29

GS-Shop Kinderland
Fußgängerzone Haus-Nr. 12, 67269 Grünstadt
Telefon: 063 59/66 29, Fax: 063 59/855 04

Carl Gotthold
Marktstraße 5A-7, 67655 Kaiserslautern
Telefon: 06 31/36 20 10, Fax: 06 31/665 66

Baslerbedarf + Modellbau. Hohenheimer Straße 4
70771 Leinfelden-Echterdingen
Telefon: 07 11/754 52 36, Fax: 07 11/754 59 69

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7, 71272 Renningen

Modellbau Ludwigsburg. Löwensteiner Straße 5
71642 Ludwigsburg. Telefon: 071 41/505 16 92
E-Mail: info@modellbau-ludwigsburg.de

RC-Modellbau-Lädle
Hornrain 4/1, 71573 Allmersbach
Telefon: 071 91/36 85 67, Fax: 071 91/579 57
E-Mail: info@rc-modellbau-laedle.de

UE 2000 Unterhaltungselektronik GmbH & KG
Ulmerstraße 119/2, 73037 Göppingen
Internet: www.airspeed-shop.de

Rübe Modellbauinnovation. Dürnauer Straße 42
73087 Bad Boll. Telefon: 071 64/80 10 33
Internet: www.ruebe-rcmodellbau.de

E + E Spielwaren. Wilhelm-Enfle-Straße 40
73630 Remshalden-Geradstetten
Telefon: 071 51/716 91, Fax: 071 51/755 40

Flaym's Design
Bönningheimer Straße 35, 74389 Clebronn
Telefon: 071 35/93 99 42, Fax: 071 35/93 99 59
E-Mail: info@flayms-design.de

MKP Modellbau
Goethestraße 35, 75173 Pforzheim
Telefon: 0 72 31/280 44 65
Fax: 0 72 31/28 46 27
E-Mail: info@mkfmodellbau.com

Doering Spielwaren
Ritterstrasse 5, 76133 Karlsruhe
Telefon: 07 21/180 10, Fax: 07 21/18 01 30

Hobby Haug
Akademiestraße 9-11, 76133 Karlsruhe
Telefon: 07 21/253 47, Fax: 07 21/217 46

EB Modellsport
Im Wiesengrund 8, 76593 Gernsbach-Lautenbach
Telefon: 072 24/12 92, Fax: 072 24/12 80

abc-Modellsport Volz
Berghauptener Straße 21, 77723 Gengenbach
Telefon: 078 03/964 70, Fax: 078 03/96 47 50

Hobby + Technik
Zähringer Straße 349, 79108 Freiburg
Telefon: 07 61/503 95 22, Fax: 07 61/503 95 24

Modellbau Klein
Hauptstraße 291, 79576 Weil am Rhein
Telefon: 076 21/79 91 30, Fax: 076 21/98 24 43
Internet: www.modell-klein.de

MUC-Racing. Lindwurmstraße 171
80337 München. Telefon: 089/24 40 55 52
Fax: 089/95 47 91 45, E-Mail: mike@muc-racing.de
Internet: www.muc-racing.de

Modellbau Novotny. Thomas Novotny
Rosenstr. 13, 82402 Seeshaupt
Telefon: 088 01/913 26 55, Fax: 088 01/913 26 53
Internet: www.shop.modellbau-novotny.de
E-Mail: info@modellbau-novotny.de

Modellbau Segmüller
Marktkter Straße 44, 84489 Burghausen
Telefon: 086 77/46 53, Fax: 086 77/647 99
Internet: www.rc-modellbau.biz

SR Electronic-Modellsport
Oberer Taubentalweg 35, 85055 Ingolstadt
Telefon: 08 41/251 02 Fax: 08 41/522 07
Internet: www.sr-electronic.com

M&C Shop
Margaretenstraße 26 a, 85131 Pollenfeld. Telefon:
084 26/985 97 42, Internet: www.m-c-shop.de

Modellbau Heinzinger GmbH. Crawlerkeller-Shop
Raiffeisengasse 1a, 85298 Scheyern
E-Mail: info@crawlerkeller-shop.de
Internet: www.crawlerkeller-shop.de

Modellbau Koch KG
Wankelstraße 5, 86391 Stadtbergen
Telefon: 08 21/44 01 80-25, Fax: 08 21/44 01 80-22
E-Mail: info@modellbau-koch.de

Modellbau-Colditz. Münchner Straße 30/Eingang
Rosengasse, 86415 Mering
Telefon: 082 33/779 87 88, Fax: 082 33/779 87 89
E-Mail: info@modellbau-colditz.de
Internet: www.colditz-mering.de

Baldermann Farben-Hobby
Berghofer Straße 21, 87527 Sonthofen
Telefon: 083 21/31 98, Fax: 083 21/262 70

Andy's Hobby Shop
Lindauerstraße 22, 87700 Memmingen
Telefon: 083 31/829 30, Fax: 083 31/481 41

Dangelmaier-Dekor
Leonhardstraße 25/1, 88471 Laupheim
Telefon: 073 92/45 05, Fax: 073 92/936 05
E-Mail: info@dangelmaier-dekor.de

Modellsport Paradies Ganter
Schwambergerstraße 35, 89073 Ulm.
Telefon: 07 31/240 40

Modellbau Schöllhorn. Memminger Straße 147,
89231 Neu-Ulm/Ludwigsfeld. Telefon: 07 31/852 80

Conrad Electronic
Fürther Straße 212, 90429 Nürnberg
Telefon: 09 11/931 31 57, Fax: 09 11/931 31 14

Albatros RC-Modellbau
Redweiherstraße 1, 90455 Nürnberg

Edi's Modellbau Paradies
Schlesierstraße 12, 90552 Röttenbach
Telefon: 09 11/570 07 07, Fax: 09 11/570 07 08

JBS Modellbau Gbr
Luitpoldarkaden 5, 91757 Treuchtlingen
Telefon: 09142 2036722, Fax: 09142 2036722
E-Mail: jbs-modellbau@t-online.de

Modellbau Waschler. Hochstraße 33
94032 Passau. Telefon: 08 51 / 3 32 96
E-Mail: info@modellbau-waschler.de

RCS Modellbau. Steinfelsstraße 44 b
94405 Landau. Telefon: 099 51/27 30
Fax: 099 51/28 30, E-Mail: rcs-modellbau@gmx.de

Modellbau Glück. Grabenstraße 24
94486 Osterhofen. Telefon: 099 32/402 58 44, Fax:
099 32/95 93 22, E-Mail: info@modellbau-glueck.de
Internet: www.modellbau-glueck.de

Hobby & Freizeit
Jean-Paul-Straße 19, 95326 Kulmbach
Telefon: 092 21/60 79 18, Fax: 092 21/678 34

D-Edition. Sailweg 7, 95339 Neuenmarkt
Telefon: 092 27/94 07 77, Fax: 092 27/940 77 74
E-Mail: info@d-edition.de

K & K Modellbau
Kapellenstraße 11, 96103 Hallstadt
Telefon: 09 51/755 93, Fax: 09 51/723 23

Mario's Modellbaushop. Brückenstraße 16, 96472
Röental. Telefon: 095 63/50 94 83.
E-Mail: info@rc-mmr.de, Internet: www.rc-mmr.de

Modellauto Weichelt. Kolpingstraße 1
97070 Würzburg. Telefon: 09 31/559 80
Fax: 09 31/579 02, E-Mail: chr.weichelt@web.de

Monster-Hopups. Dachdeckerstraße 12, 97297
Waldbüttelbrunn. Tel: 09 31/46 58 31 12, Fax:
09 31/45 26 59 83, E-Mail: info@monsterhopups.de
Internet: www.monsterhopups.de

Wecando Group GmbH. Florian Höhne
Friedrich-Koenig-Straße 12, 97297 Waldbüttelbrunn

Modellbau Bauer. In der Au 20, 97522 Sand
Telefon: 0 95 24/79 38, E-Mail:
info@rc-car-bauer.de, Homepage: www.rc-car-bauer.de

Rapid Hobby Import
Grabengasse 9, 97950 Großbrinderfeld
Telefon: 0 93 49/92 98 0

ÖSTERREICH

Hobby Factory. Prager Straße 92, 1210 Wien
Telefon: 00 43/12 78 41 86, Fax: 00 43/12 78 41 84
Internet: www.hobby-factory.com

Modellbau Speed & Sport. Landstr. 6/4,
2000 Stockerau, Österreich

Modellsport Wimmer. Königstetterstraße 165
3430 Tulln. Telefon: 0043/ 699/ 81 78 78 51
E-Mail: office@modellsport-wimmer.at
Internet: www.modellsport-wimmer.at

Modellbau Lindinger
Industriestraße 10, 4565 Inzersdorf im Kremstal,
Telefon: 00 43/758 43 31 80 Fax: 00 43/75 84 33 18 17,
E-Mail: office@lindinger.at
Internet: www.lindinger.at

Modellbau Schenk. Ziegeleistraße 31
5020 Salzburg. Telefon: 00 43/662/24 31 36
Fax: 00 43/662/24 31 37
E-Mail: office@modellbau-schenk.at,
Internet: www.hpi-shop.at, www.modellbau-schenk.at

Riedl Electronic. Obergreith 52
8160 Weiz. Telefon: 00 43/316/71 80 31 28
Fax: 00 43/316/718 03 16

MIWO Modelltechnik
Kärntnerstraße 3, 8720 Knittelfeld

SCHWEIZ

KEL-Modellbau. Felsplattenstraße 42
4055 Basel. Telefon: 00 41/61/382 82 82
Fax: 00 41/61/382 82 81
E-Mail: info@kel-modellbau.ch

T. + M. Models. Klosterzelgstrasse 1
5210 Windisch. Telefon: 00 41/56 44 25 14 4
Fax: 00 41/56 44 25 14 5

NIEDERLANDE

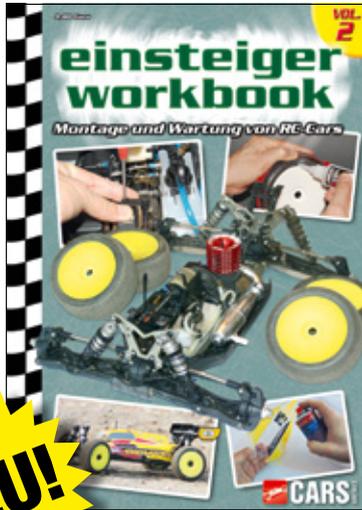
Hobma Modelbouw. Pascalweg 6a
6662 NX Elst (Gld). Telefon: 00 31/481 35 32 88
Fax: 00 31/481 35 35 19
Internet: www.hobmamodelbouw.nl

Sie sind Fachhändler und möchten hier auch aufgeführt werden? Kein Problem.
Rufen Sie uns unter 0 40 / 42 91 77 110 an oder schreiben Sie uns
eine E-Mail an service@wm-medien.de. Wir beraten Sie gerne.



SHOP

**Keine
Versandkosten**
ab einem Bestellwert
von 25,- Euro



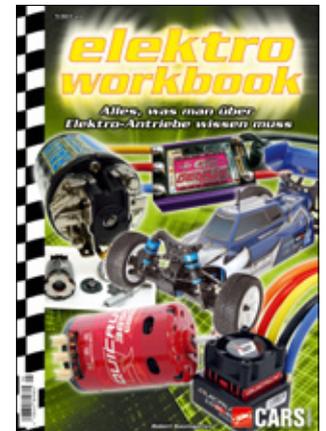
**Auch digital
als eBook erhältlich**

**Einsteiger Workbook Vol.2
68 Seiten, A5-Format**

Ein RC-Car zu kaufen ist einfach, die ersten Runden damit zu drehen auch. Aber was kommt dann? Genau hier setzt das CARS & Details einsteiger workbook Volume 2 an. Wie man Nitromotoren richtig einlaufen lässt, worauf man beim Einstellen achten sollte und wie man Reifen richtig verklebt – mit dem CARS & Details einsteiger workbook Volume 2 wird aus jedem Hobbyeinsteiger ein fachkundiger Schrauber.

Artikel-Nr. 12099
€ 9,80

NEU!

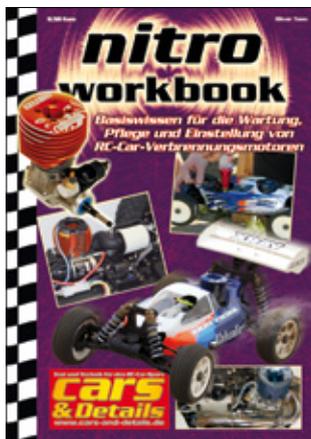


**Auch digital
als eBook erhältlich**

**Elektro Workbook
68 Seiten, A5-Format**

Die Elektrifizierung im RC-Car-Sport schreitet immer weiter voran. Wo noch vor einigen Jahren ausschließlich Nitro-Aggregate zum Einsatz kamen, werden heute auch leistungsstarke Brushless-Combos verbaut. Alles was man zum Thema Elektro-Antriebe im RC-Car-Sport wissen muss, gibt es nun im neuen Elektro Workbook.

Artikel-Nr. 12990
€ 9,80

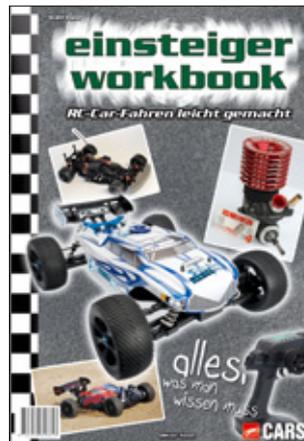


**Auch digital
als eBook erhältlich**

**Nitro Workbook
68 Seiten, A5-Format**

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.

Artikel-Nr. 11586
€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

**Einsteiger Workbook
68 Seiten, A5-Format**

Noch nie war es so einfach wie heute, das RC-Car-Fahren zu erlernen. Kaufen, auspacken, fahren – das geht wirklich. Das Einsteiger Workbook beantwortet alle Eure Fragen rund um den Start in den RC-Car-Sport und gibt wertvolle Tipps aus der Praxis.

Artikel-Nr. 12990
€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



12 Ausgaben für 54,- Euro

jetzt bestellen unter 040/42 91 77-110
oder service@cars-and-details.de

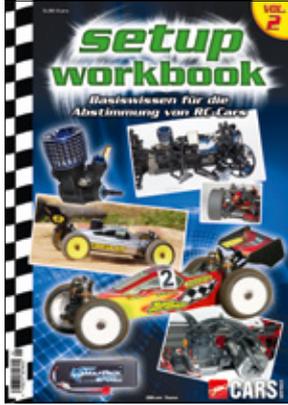
So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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.



Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

Im Motorsport zählt neben gutem fahrerischen Können vor allem eins: technische Überlegenheit. Was bei den großen Vorbildern so wichtig ist, gilt natürlich auch für RC-Cars: Sie lassen sich perfekt an die jeweiligen Gegebenheiten anpassen. Egal ob staubtrockene Lehmstrecke oder verregnete Asphaltstrecke. Wie das funktioniert und was man bei der Einstellung von Elektro- und Verbrenner-Modellen unterschiedlicher Klassen noch beachten muss, erklärt das neue CARS & Details-Setup Workbook Volume 2 ausführlich und reich bebildert. Es baut auf die Erkenntnisse des ersten CARS & Details-Setup Workbooks auf, behandelt aber andere Themen.

Art.-Nr.: 12037
€ 9,80



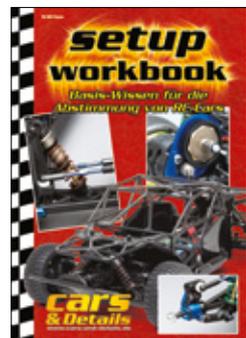
Auch digital als eBook erhältlich

Modellmotoren praxisnah

Werner Frings

„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

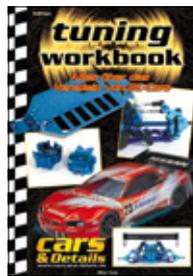


Auch digital als eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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.

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



Auch digital als eBook erhältlich

Tuning Workbook
68 Seiten, A5-Format

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.

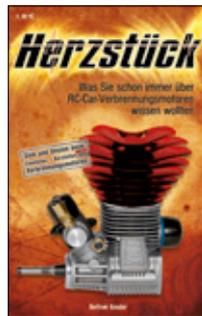
Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



QR-Code scannen und die kostenlose Kiosk-App von CARS & Details installieren

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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:

CARS & Details Shop
65341 Eitville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail:

service@alles-rund-ums-hobby.de

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

- Ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 4,90. 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 _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die vertriebsunion meynen im Auftrag von Wellhausen & Marquardt Medien Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der vertriebsunion meynen im Auftrag von Wellhausen & Marquardt Medien auf mein Konto gezogenen SEPA-Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eitville
Gläubiger-Identifikationsnummer DE54ZZZ0000009570

Absimas solider Kompaktlader

Text und Fotos:
Robert Baumgarten



ZAUBERWÜRFEL

Mitunter sind die vielen Einstelloptionen an einem modernen Computerlader einfach verwirrend, vor allem wenn es schnell gehen muss. Der Cube 4 You von Absima setzt hier an und ist daher einfach nur für das Laden von LiPo-Akkus gedacht.

Neben einer sehr geringen Größe und einem ebenso niedrigen Gewicht, fällt beim Betrachten des quadratischen Geräts vor allem das grün eloxierte Alugehäuse auf. Da es sich hierbei um ein reines LiPo-Ladegerät handelt, fällt der Verzicht auf ein Display nicht wirklich ins Gewicht, eine fehlende Einstellbarkeit des Ladestrom dagegen eventuell schon. Der Cube 4 You lädt die Akkus direkt über deren Balanceranschluss und sorgt laut der Anzeige des Messgeräts mit satten 3,92 Ampere für eine rasche Füllung der Energieriegel.

Artgerecht

Ein derart hoher Ladestrom ist für viele kleinere Akkus allerdings deutlich zu hoch und könnte diese zerstören. Das Gerät eignet sich daher am besten für Akkus mit einer Kapazität ab 2.000 Milliamperestunden, wobei nach oben hin bei etwa 6.000 bis 8.000 Milliamperestunden Schluss sein sollte. Ein Ladevorgang derartig großer Akkus dauert dann schon recht lange und die ganze Zeit über läuft der nicht übermäßig laute aber dennoch hörbare Lüfter mit.

Der Anschluss über das Balancerkabel bietet nebenbei den Vorteil, dass das Gerät sofort die nötige Zellenzahl erkennt und man nicht etliche verschiedene Adapterkabel benötigt. Die Vorderseite bietet dazu drei Anschlüsse für LiPo Akkus mit zwei, drei oder vier Zellen und deckt den im RC-Car-Bereich wichtigsten Teil damit ab. Auch wenn die freiliegenden Anschlüsse dazu verleiten, ist das Cube 4 You nur in der Lage einen Akku zur selben Zeit aufzuladen.

 MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



Ab einem Ladestand von 75 Prozent wird vom CC- auf das CV-Verfahren umgeschaltet. Benötigt man rasch einen möglichst vollen Akku, lohnt es sich, diesen beim Aufleuchten der 75-Prozent-LED abzuklemmen, real sind dann bis zu 85 Prozent eingeladen

TECHNISCHE DATEN

- Zellenzahl LiPo: 2-4 • Eingangsspannung: 100-230 V AC
- Maximale Ladeleistung: 50 W • Ladestrom: 3,92 A • Lieferumfang: Ladegerät, deutschsprachige Anleitung, Netzkabel
- Abmessungen: 100 × 100 × 38 Millimeter (ohne Kabel)
- Gewicht: 332 g • Preis: 39,95 Euro

Viertel-weise

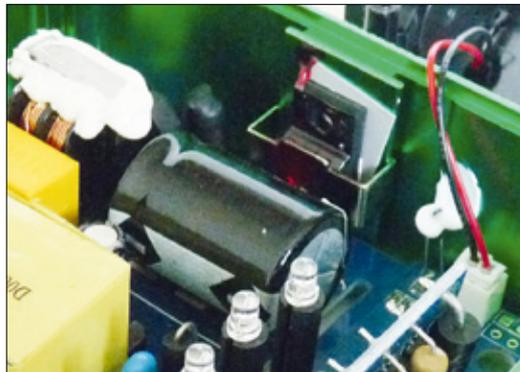
Damit man ungefähr weiß, in welchem Zustand sich der angeschlossene Akku befindet, verfügt die Frontseite über vier wirklich extrem helle LED. Diese zeigen den Ladestand in 25-Prozent-Schritten an, wobei die Umschaltung auf CV-Ladung bei etwa 80 bis 85 Prozent beginnt. Daraus ergibt sich ein weiterer Vorteil, denn sobald die dritte LED aufleuchtet, hat man schon mehr als genügend Kapazität eingeladen, um eine längere Fahrt unternehmen zu können. Das Erreichen der endgültigen Vollladung dauert meist länger als das zuvor sehr schnelle Erreichen des 75-Prozent-Ladezustands.

Da das Gerät intern über eine Hitzeabschaltung verfügt, kann es selbst bei sehr langer Ladezeit nicht durch Überhitzung beschädigt werden. Ein weiteres, nettes Feature ist das integrierte 100- bis 230-Volt-Schaltnetzteil, mit dem auch der Einsatz in anderen Ländern kein Problem darstellt. Die geringen Abmessungen lassen daher den Einsatz als kleines Reiseladegerät im Urlaub zu und sparen wichtigen Platz im Koffer. Wer sich an der Rennstrecke nicht groß um die teilweise recht komplexe Programmierung eines modernen Ladegeräts kümmern möchte, sondern einfach nur ein stressfreies kleines Ladegerät benötigt, kann sich den Cube 4 You ebenfalls näher ansehen. Auch der niedrige Kaufpreis spricht für den Einsatz als Zweitgerät zur Absicherung im Falle eines Defekts des größeren Geräts. <<<<

Die auf die Platine gelöteten MOS-FETs der Ladeendstufe sind mit einem wärmeleitenden Pad mit dem grünen Alugehäuse des Cube 4 You verbunden, um so zusammen mit dem Lüfter einen gesunden Wärmehaushalt zu ermöglichen



Der direkte Anschluss des Balancerkabels ist zugleich auch der Ladeanschluss beim kleinen Cube 4 You, es ist allerdings immer nur einer der Anschlüsse nutzbar, nicht zwei gleichzeitig



MEIN FAZIT



Der kleine und leichte Cube 4 You-Lader von Absima ist bei Akkus mit mehr als 1.800 Milliamperestunden Kapazität eine clevere Alternative und lädt Akkus mit bis zu 8.000 Milliamperestunden Kapazität zügig auf. Da der Ladestrom allerdings nicht eingestellt werden kann, ist bei kleineren Akkus Vorsicht geboten, um diese nicht zu überlasten. Das Gerät wird generell nicht sehr warm und bleibt trotz kleinem Lüfter recht leise – ein idealer zusätzlicher Begleiter.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Extrem simple Handhabung
Stabiles Aluminiumgehäuse
Kompakte Abmessungen

Ladestrom nicht einstellbar

Anzeigen

Airbrush-Kurse für Modellbauer mit Fachbuchautor Mathias Faber

HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare

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

fast – simple – fun

BURI E1 Racer

THE PURE 1/8 ELECTRIC MODEL RACING CAR

www.buri.racer.com

Hacker
Brushless Motors

DRIVE QUALITY

- Brushless-Motoren 1:8 / 1:10
- Fahrtenregler 1:8 / 1:10
- Akkus



www.hacker-carline.de

www.hacker-motor.com



3 X CUBE 4 YOU LADER VON ABSIMA GEWINNEN

Während moderne Highend-Ladegerät für teils hohe Preise so ziemlich alles können, sorgen sie zuweilen meist vor allem für Verwirrung bei noch unerfahrenen Nutzern. Ein ganz anderes Konzept verfolgt der Kompakt-lader Cube 4 You von Absima. Er ist daher einfach nur für das Laden von LiPo-Akkus gedacht. Neben einer sehr geringen Größe und einem ebenso niedrigen Gewicht, fällt beim Betrachten des quadratischen Geräts vor allem das grün eloxierte Alugehäuse auf. Da es sich hierbei um ein reines LiPo-Ladegerät handelt, fällt der Verzicht auf ein Display nicht wirklich ins Gewicht, eine fehlende Einstellbarkeit des Ladestroms dagegen eventuell schon. Der Cube 4 You lädt die Akkus direkt über deren Balanceranschluss und sorgt laut der Anzeige des Messgeräts mit satten 3,92 Ampere für eine rasche Füllung der Energieriegel.

Wir verlosen drei mal den Cube 4 You-Lader von Absima. Du willst einen der Lader gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 16. Dezember 2016 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

Vorname: _____

Name: _____

Straße, Nr.: _____

PLZ, Ort: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.
- Ja, ich bin damit einverstanden, dass Wellhausen & Marquardt Medien mich zukünftig per Post, E-Mail und telefonisch über interessante Angebote des Verlags informiert

Was lässt sich beim Cube 4 You einstellen?

- A Der Ladestrom
- B Die Display-Helligkeit
- C Gar nichts

CD0117

Frage beantworten und Coupon bis zum 16. Dezember 2016 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 01/2017
Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

Schneller geht es online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel oder per Fax an 040/42 91 77-155

Einsendeschluss ist der 16. Dezember 2016 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. 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. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen

Auflösung Heft 11/2017

Der Gewinner des Carisma GTB 1:16 4WD Buggy von Ruddog Distribution, den wir in Ausgabe 11/2016 verlost haben, ist **Mario Lenz** aus Zwenkau.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!





ONLINE

DAS DIGITALE MAGAZIN.



**Auch
für PC und
Notebook**

FÜR JEDES BETRIEBSSYSTEM

FÜR JEDEN INTERNET-BROWSER

FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS

JETZT ERLEBEN: www.cars-and-details.de/online

NUTZEN SIE UNSER DIGITAL-ARCHIV:



**ABO ABSCHLIESSEN UND
ALLE DIGITAL-AUSGABEN
KOSTENLOS LESEN**

UND HIER GIBT'S DAS DIGITALE MAGAZIN FÜR MOBILE ENDGERÄTE.



QR-Code scannen und die kostenlose Kiosk-App von CARS & Details installieren

Weitere Informationen unter: www.cars-and-details.de/digital



GROSSE DOMINANZ

Fotos: Tanja Stock

Anzeige

SHEPERD BEI NITRO-WEST-MASTERS ERFOLGREICH

Beachtliche Erfolge erzielte Shepherd Micro Racing beim Nitro-West-Masters 2016 (NWM). Allein drei der vier Titel gingen an das Shepherd-Team. In der Klasse VG8 wurde Uwe Baldes mit seinem Velox V8 zum zweiten Mal nach 2014 Meister, in der Klasse VG10 gewann Marco Nenner mit seinem Velox V10, und in der HC8 lag am Ende Velox-Pilot Ingo Braun ganz vorne. Insgesamt nahmen 111 Nitro-Racer an den fünf Rennen der diesjährigen NWM-Saison teil – so viele wie noch nie.

Die populäre Rennserie im Westen erlebte in Dormagen, nördlich von Köln an einem herrlichen Oktober-Sonntag ein traumhaftes Finale mit 61 Teilnehmern. Dabei eroberten Shepherd-Piloten zwei Siege, sogar zwei Dreifach-Triumphe und belegten insgesamt acht von zwölf Podiumsplatzierungen. In der Klasse VG8 sorgte Uwe Baldes beim niederländischen Rennen in Velp für den einzigen Shepherd-Saisonsieg. Mit diesem Erfolg und zwei weiteren Podiumsplatzierungen legte der NWM-Organisator den Grundstein für einen heißen Titelkampf in Dormagen. Ein vierter Rang auf der anspruchsvollen Strecke reichte ihm schließlich zum sicheren Titelgewinn unter 39 VG8-Piloten. In Dormagen war Karl-Heinz Meister als Dritter bester Shepherd-Pilot. Matthias Günther, Siebter in Dormagen, beendete die Saison als Vierter.

Die VG10 wurde regelrecht von Shepherd dominiert. Alle Siege gingen an Velox-Fahrer, zwei an Melvin Diekmann und je einer an René Püpke, Andreas Weyhoven und Benjamin Lehmann. Letzterer führte in Dormagen einen Dreifach-Sieg mit Diekmann auf Platz zwei und Arndt Bernhardt auf Rang drei an. Auch in der NWM-Punktewertung gab es einen Dreifach-Triumph für Shepherd. Marco Nenner, in Dormagen ausnahmsweise nur Sechster, eroberte den Titel vor Melvin Diekmann und Benjamin Lehmann. Auf den Plätzen fünf bis acht folgen mit Fähd Labik, René Püpke, Andreas Weyhoven und Julien Cevani vier weitere Velox-Fahrer, Bernd Rausch als Zehnter macht den Reigen der acht Shepherd-Piloten unter den besten Zehn bei insgesamt 20 VG10-Teilnehmern komplett. Weitere Informationen gibt es im Internet unter: www.nitro-west.de / Ergebnisse: myrcm.nitro-west.de <<<<



Das Team Shepherd in Dormagen: angereist in großer Besetzung



NWM-Champion VG8: Uwe Baldes – in Velp Sieger vor Thomas Kröger



Der Organisator im Westen: Uwe Baldes (Mitte) mit seinem Bruder Jörg Baldes (links) und Marco Muscara

MYRCM



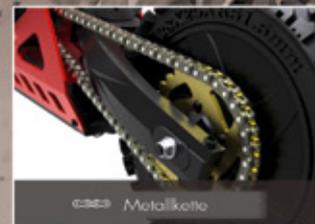
SK700001

1/4 MOTORRAD RTR
INKL. AKKU & LADEGERÄT

399,- € UVP

EXTREM
FAHRSTABIL

BRUSHLESS GYRO
IM HINTERRAD



cat Metalkette



Eloxierter Alurahmen

FAHRER UND ORGANISATOR

CRAIG COLLINSON WIRD ABSIMA UK-TEAM-MANAGER

Der mehrfache BRCA A-Finalist und aktueller Absima UK Team-Fahrer Craig Collinson hat seinen Vertrag mit Absima für zwei weitere Jahre verlängert. Collinson wird auch weiterhin mit den Team C-Buggys Offroad-Rennen bestreiten. Er übernimmt zudem den Posten als Absima UK-Team-Managers von Alec Springer. Collinson dazu: „Ich bin sehr glücklich, ein Teil des Teams zu sein. Ich glaube, dass jeder bei Absima hart arbeitet, um die Produkte ständig zu verbessern. Ich freue mich, Ihnen mit meiner mehr als 14-jährigen Erfahrung zu helfen und ich bin zuversichtlich, dass ich in der Lage sein werde, den Fahrern aus dem Team den bestmöglichen Support zu bieten.“ Internet: www.absima.de <<<<



Absima-Teamfahrer Craig Collinson übernimmt nun zudem den Posten des Absima UK-Team-Managers

35 JAHRE FACHGESCHÄFT

MODELLBAU UND TECHNIK IN DETMOLD FEIERT JUBILÄUM

1981 wurde Modellbau und Technik im nordrhein-westfälischen Detmold von Harald Reinköster eröffnet. Das Angebot wuchs und so wurden 15 Jahre später neue Räumlichkeiten bezogen. Zwei Umzüge 2011 sowie 2012 und gesundheitliche Probleme ließen das in ganz Ostwestfalen bekannte Fachgeschäft langsam in einen Dornröschenschlaf fallen. Doch durch Zufall wurde Andreas Weiß 2015 auf das Geschäft aufmerksam und entschloss sich zu einer Übernahme. Seit Januar 2016 widmet sich Weiß nun mit viel Elan, neuen Ideen und Produkterweiterungen seiner neuen Aufgabe, um Modellbau und Technik wieder zu einem starken Partner für die Modellbauer in der Region zu machen. Auf derzeit gut 100 Quadratmeter finden Modellbauer jeder Sparte Zubehör, Modelle, Baumaterialien und Werkzeuge. Egal ob Nitro-Sprit, Akkus, Schrauben oder ganze Modelle – hier wird jeder schnell fündig. Service und Beratung stehen dabei für Weiß an erster Stelle: „Modellbau ist mehr, als dem Kunden ein Modell zu verkaufen. Ich bin selbst Funktionsmodellbauer und so gehören Fachsimpeln, Lösungssuche und der Austausch mit Gleichgesinnten einfach zum Tagesgeschäft.“ Daher bietet Modellbau und Technik mit einer eigenen Werkstatt auch die Möglichkeit, einzustellen, zu prüfen und zu reparieren. Auf Wunsch kann man sich hier sogar sein komplettes Modell bauen lassen. Seit Anfang des Jahres baut Weiß außerdem sein Online-Angebot mit einer neuen Software kontinuierlich aus. <<<<

Andreas Weiß steht seinen Kunden mit Rat und Tat zur Seite



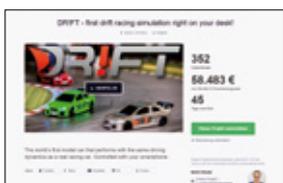
Modellbau und Technik ist ein bekannter Fachhändler in Ostwestfalen

SO IST DER AKTUELLE STAND VON DRIFT

ES GEHT WEITER



Dass man mit moderner Computertechnologie die Realität absolut lebensecht simulieren kann, ist mittlerweile ein alter Hut. Aber geht das auch andersherum? Jetzt schon. Das hat Martin Müller mit DRIFT bewiesen. Dabei handelt es sich um die erste Rennsimulation, die per Smartphone-Technologie und speziell



Zum Redaktionsschluss hatte das Projekt DRIFT bei Kickstarter bereits rund 60.000,- Euro zusammen

entwickelten Modellen im Maßstab 1:43 in die Realität erweitert wird. In der letzten Ausgabe von CARS & Details hatten wir bereits

darüber berichtet. Seit einiger Zeit läuft nun das internationale Crowdfunding auf kickstarter.com, sodass Motorsport-, Gaming-, und Modellbaufans auf der ganzen Welt ihren Teil zum Erfolg dieser innovativen Technologie „Made in Germany“ beitragen können. Bereits innerhalb der ersten 48 Stunden hatte DRIFT mehr als 25.000,- Euro zusammen. Zum Redaktionsschluss waren es rund 60.000,- Euro. „Das positive Feedback und die Unterstützung sind phantastisch“, freut sich DRIFT-Erfinder Martin Müller. „Die enorme Resonanz aus allen Teilen der Welt zeigt uns, dass wir unsere Ideen und Träume mit vielen, vielen Racing-Fans teilen.“

Da keine feste Rennbahn erforderlich ist, sind kreativen und abwechslungsreichen

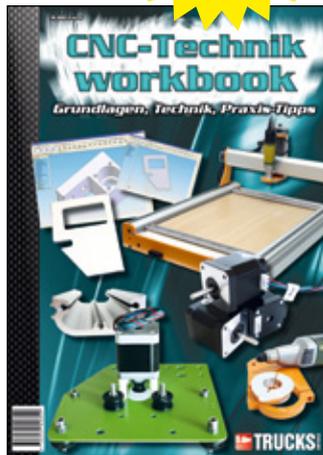
Rennstrecken mit Hindernissen aus Alltagsgegenständen keine Grenzen gesetzt. Nahezu grenzenlos sind auch die Erweiterungsmöglichkeiten der voll updatefähigen Fahrzeuge. Zum Beispiel steht nach erfolgreicher Kickstarter-Kampagne ein Unterbodensensor mit zusätzlicher Fahrzeugintelligenz in den Startlöchern. Dieser scannt und erkennt unterschiedliche Fahrbahnbeschaffenheiten, eine virtuelle Start-Ziel-Linie für genaue Zeitmessungen, Streckenbegrenzungen und mehr. Mit dieser Technologie wird es in Zukunft auch möglich sein, von völlig verschiedenen Orten der Welt aus in Echtzeit Rennen gegeneinander zu fahren.

Hier geht's zur Kickstarter-Kampagne: tinyurl.com/drift-kickstarter

NEUERSCHEINUNG: CNC-TECHNIK WORKBOOK



Modellbauer sind Individualisten. Sie möchten ein unverwechselbares Modell mit vielen Details – eines, dass kein anderer hat. Dafür benötigt man das richtige Werkzeug – wie zum Beispiel eine CNC-Fräse. Wer sich bislang noch nicht mit der Thematik beschäftigt hat, der findet im neuen TRUCKS & Details CNC-Technik workbook ein übersichtlich gegliedertes Kompendium, in dem unter anderem die Basics der Technik kleinschrittig und reich illustriert erläutert werden. Darüber hinaus werden zwei Systeme ausführlich vorgestellt – eine Bausatzfräse von StepCraft sowie eine Table Top-CNC-Fräse für die Hobbywerkstatt. Abschließend wird anschaulich erläutert, wie man mit einer solchen Fräse arbeitet.



««««

www.rcaction.de

> Das Team vom Indoor Bike Park hat unter der Leitung von Thomas Widling, Simon Moratz und Pascal Jutz in Pfäffikon eine einzigartige Indoorpiste aufgestellt. Innerhalb von zwei Wochen bauten Simon Moratz und Pascal Jutz die Strecke aus gut 500 Kubikmeter Lehm. Am 15. und 16. Oktober fand die erfolgreiche Eröffnung statt, die viele Fahrer anzog. Internet: www.indoorbikepark.ch



> Mit seiner extrem detailgetreuen Karosserie ist der Axial SCORE Trophy Truck nicht nur optisch ganz nah am Original, durch den Chassis-Aufbau mit hinterer Starrachse ist er ein wirklich realistisch fahrender und aussehender RC-Trophy-Truck. Das Bausatzmodell ist 583 Millimeter lang, 308 Millimeter breit und wiegt fahrbereit 3.050 Gramm. Internet: www.hobbico.de

ZWEIRAD-BAUSATZ

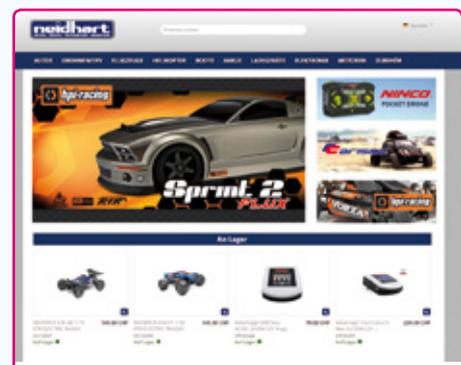
BMW R 1200 GS ADVENTURE VON LEGO TECHNIC

Am 01. Januar 2017 startet der Verkauf des gemeinsam von BMW Motorrad und LEGO Technic entwickelten detailgetreuen Modell der BMW R 1200 GS Adventure. Der Bestseller von BMW Motorrad ist damit bald auch in den Wohnzimmern kleiner und großer Motorradenthusiasten anzutreffen. Der Bausatz besteht aus 603 Teilen und entstand in enger Zusammenarbeit des LEGO Design Teams und BMW Motorrad Design. Es ist das erste Modell von LEGO Technic in Kooperation mit einem Motorradhersteller und verbindet innovatives Design mit Ingenieurskunst. Die charakteristische Linienführung, die sogenannte Flyline, ein beweglicher Lenker und sogar ein verstellbares Windschild sind dem Original ebenso nachempfunden wie zahlreiche technische Details. Kenner freuen sich hier über die authentische BMW Telelever-Vorderradaufhängung, die Kardan-Antriebswelle sowie den beweglichen BMW Motorrad Zweizylinder-Boxermotor, die sich in Gang setzen, sobald das Motorrad bewegt wird. Sogar die schwarzen Speichenfelgen mit Stollenreifen entsprechen dem großen Vorbild. Dank der vielen Details bietet der Bausatz nicht nur ein realitätsnahes Äußeres, sondern auch ein herausforderndes Bauvergnügen. Internet: <https://www.lego.com/de-de/technic/>

««««



> Die Firma Neidhart hat ihren Webauftritt überarbeitet. Die Internetseite präsentiert sich nun übersichtlicher und benutzerfreundlicher. Alle Informationen gibt es unter www.neidhart.com/de/



www.rcaction.de



Das Modell der BMW R 1200 GS Adventure ist 180 Millimeter hoch, 330 Millimeter lang und 100 Millimeter breit

Darum war Kyoshos Optima in den 1980ern so erfolgreich



Text und Fotos:
Robert Baumgarten

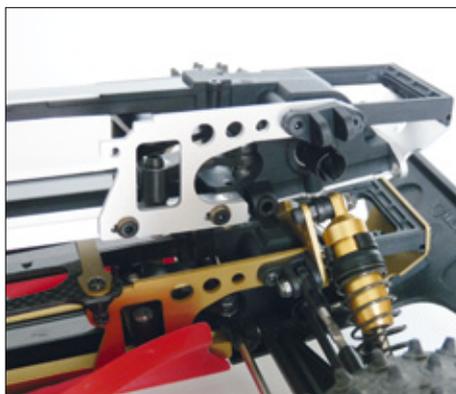
MEILENSTEIN

Das Erscheinen des Optima 4WD-Buggys sorgte 1985 für den Start einer sehr bemerkenswerten Familie von Offroad-Modellen. Im Verlauf der Produktion wurden etliche Modelle des ursprünglichen Optima-Designs hergestellt. Nun feiert Kyosho diesen Erfolg mit einem Re-Release.

Lipper Modellbau Tage



Die Konstruktion des Optima setzt von Haus aus auf etliche Aluteile, wobei sich das Gesamtgewicht dennoch in Grenzen hält und ein vergleichsweise leichter 4WD-Buggy entsteht



Die Neuauflage (oben) setzt an vielen Stellen zu 100 Prozent auf die alten Abmessungen und Dimensionierungen. Kyosho hat aber an einigen Stellen möglichst dezent Neuerungen und Verbesserungen integriert, die sich auch auf die alten Modelle übertragen lassen

Bei einem Re-Release stellt sich für einen alten Hasen oftmals die Frage, an welchen Stellen ein Modell modernisiert wurde und welche Teile man möglicherweise für die Restauration älterer Modelle verwenden kann. Der Optima von Kyosho wird die Herzen von Vintage-Fans höher schlagen lassen, denn viele Teile entsprechen dem Original. Wie

schon bei den bisherigen Neuauflagen finden die meisten Veränderungen im Bereich des Antriebsstrangs statt, denn hiermit soll der Betrieb mit modernen Brushless-Antrieben sichergestellt werden.

Robuste Kombi

Um das zu erreichen, setzt Kyosho neben den gesinterten Stahlzahnradern auch auf eine neue Slipperkupplung und abgedichtete Differenziale. Letztere lassen sich nicht nur mit Öl abstimmen, sondern die Überarbeitung sorgt für weniger Ausfälle durch sich lösende Abtriebe – was beim Original gerne mal eine Fahrt beendete. Die komplette Abdichtung der Differenziale ist im Hinblick auf den wahlweisen Einsatz eines Riemenantriebs auch dringend nötig, denn austretendes Öl ruiniert sehr schnell jeden Riemen.

Anders als beim Original kann man beim neuen Optima auswählen, wie man den Antrieb vom Heckmotorgetriebe nach vorne gestalten möchte: Mit der Kette von damals oder einem modernen Riemenantrieb. Der Riemenantrieb war damals als Tuningteil im Laufe der Serie ebenfalls verfügbar. Hier zeigt sich auch der erste Unterschied, denn die Riemenumbausets von damals nutzten einen zölligen 240XL-Riemen zur Kraftübertragung, heute kommt ein feiner verzahnter und belastbarer Riemen im S3M-Standard zum Einsatz.

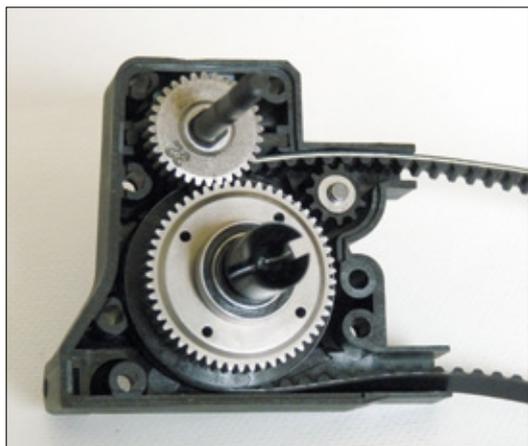


20. - 22. Januar 2017 Messezentrum Bad Salzungen

www.lipper-modellbautage.de

Fr. + Sa. 10 - 18 Uhr
So. 10 - 17 Uhr

VERANSTALTER:
Messe Ostwestfalen GmbH
Benzstraße 23
32108 Bad Salzungen



Gesinterte Zahnräder und eine zusätzliche Riemenrolle sichern eine gute und verlustarme Kraftübertragung. Im Gegensatz zum alten Modell kommt aber anstelle eines zölligen XL-Riemens der heute gebräuchliche S3M-Standard zum Einsatz



Die veränderte Konstruktion der neuen Differenziale sorgt vor allem an der Hinterachse für eine deutliche Verbesserung bei der Stabilität und Belastbarkeit

Slipperwelle dreht mit

Selbstverständlich führen die genannten Verbesserungen zu einem deutlich stärker belastbaren Antriebsstrang, wobei auch feine Details, wie das Fehlen der Wartungsklappe im oberen Teil des hinteren Getriebegehäuses, ihren Teil zu einer rundum gelungenen Vorstellung beitragen. Über diese Klappe kommen definitiv keine Steine mehr zwischen die Zahnräder, wobei dies auch für die rechte Abdeckung über dem Vorgelege gilt. An dieser Stelle kann man den einzigen Kritikpunkt des Modells finden, denn eigentlich sollte sich der Slipper mechanisch bequem von der linken Seite aus verstellen lassen. Um die Slipperwelle aber am Mitdrehen zu hindern, fehlt eine formschlüssige Verbindung zur Druckscheibe auf der gegenüberliegenden Seite. Diese liegt eigentlich unter der Abdeckung, die nun bei einigen Einstellungen mitunter doch noch abgenommen werden muss, um die Slipperwelle zu fixieren.

Die Einstellung wird aber zum Glück nicht zu oft verändert, daher kann der Motor seine Kraft gut auf das veränderte Differential weitergeben. Von dort geht es klassisch via Knochenwellen zu den Radachsen. Diese verfügen nicht wie früher üblich über die konisch zulaufenden 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer, sondern setzen auf eine moderne Version mit einer speziellen Madenschraube, die quer durch die Achse und den Mitnehmer geht. Dies verhindert nicht nur ein ungewolltes Lösen zuverlässig, sondern sorgt auch für eine deutlich bessere Kraftübertragung. Damit die heutigen Brushlessmotoren, die damals eher harten Reifen nicht überfordern, legt Kyosho sehr weiche und dennoch abriebfeste Reifen samt mittelfesten Einlagen in den Bausatz. Logischerweise sind diese Reifen samt den Felgen den Originalen nachgebildet und übernehmen dabei auch Details, wie die Schriftzüge auf den Flanken oder den recht kleinen Felgendurchmesser.

„Der Optima von Kyosho wird die Herzen von Vintage-Fans höher schlagen lassen, denn viele Teile entsprechen dem Original.“





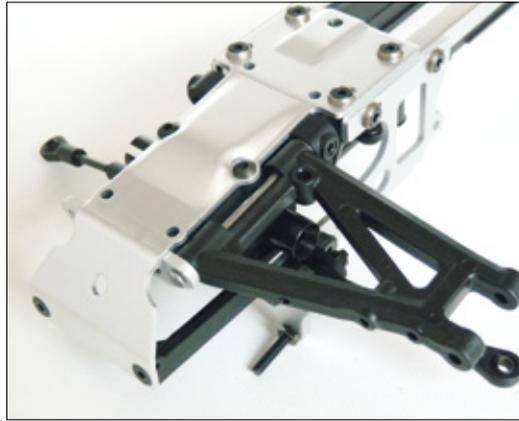
Hier weicht Kyosho komplett vom Original ab, denn an dieser Stelle gab es früher nie einen Slipper, dieser war nur als Tuningteil erhältlich und wurde in das Motorritzel integriert

Optima at its best

Mit dem Erscheinen des ersten Optima brachte Kyosho auch ein ernst zu nehmendes Antriebskonzept auf den Markt, welches sehr viele Siege bei Rennen einfahren konnte. Der Antrieb war damals nicht unbedingt schnell zugänglich und die Wartung daher aufwändig, doch die Robustheit des Kettenantriebs und die für damalige Verhältnisse sehr gut arbeitende Aufhängung waren zum Glück sehr wartungsarm.

Da Kyosho die Querlenker, die Radträger, Lenkhebel und etliche kleinere Teile sowie deren Befestigung und auch die Dämpfer nahezu unverändert vom Original übernommen hat, weist der Optima zusammen mit den vielen Aluteilen eine überaus strapazierbare Aufhängung auf. Das Design mit kurzen C-Hubs und Lenkhebeln aus Aluguss ist damals in etlichen Kyosho-Modellen zum Einsatz gekommen und wurde zudem – wie übrigens der ganze Optima an sich – von vielen Firmen kopiert.

Die neuen Lenkhebel sind allerdings spanabhebend bearbeitet worden, um den rundum genutzten und mit Gummiabdeckungen versehenen Kugellagern



Der vordere Rammschutz war schon beim Original ein aufwändig produziertes Stanzteil aus Alu, die Ketten-/Riemenspannung des Optima lässt sich durch Verschieben des vorderen Getriebes einstellen – nachdem man gut ein dutzend Schrauben gelöst hat

eine optimale Passung zu ermöglichen. Da etliche Bauteile der Aufhängung auch von Nachfolgemodellen wie der Optima Mid-Serie oder teilweise sogar der Lazer ZX-Serie übernommen wurden, bleibt Kyosho-Fans der ersten Stunde zu hoffen, dass es zumindest die genannten Modelle in absehbarer Zeit auch als Neuauflage gibt.

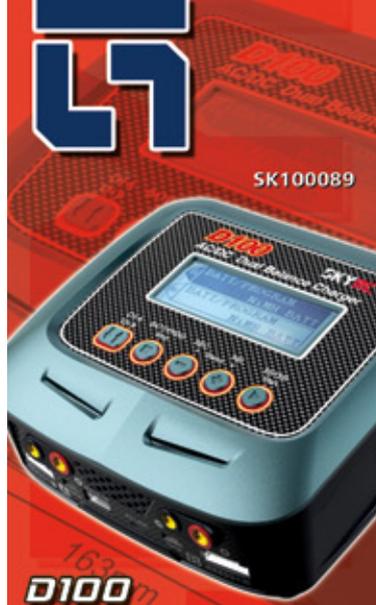
Drangvolle Enge

Bis es allerdings soweit ist, geht es an die Installation der Elektronik beim Optima. Der hier zur Verfügung stehende Platz – vor allem unter der Fahrerattrappe – ist nicht gerade üppig. Im Zusammenhang mit einem 13,5-Turns-Motor und einem geplanten Einsatz von Akkus mit extrem hoher Kapazität wurde eine sehr lange Fahrzeit deutlich jenseits der 30 Minuten Marke angepeilt. Damit diese auch im Hochsommer erreicht werden kann, kommt ein überdimensionierter Regler mit 120-Ampere-Belastbarkeit zum Einsatz, hierbei kann dann auch getrost auf den schmutzanfälligen Lüfter verzichtet werden.

Da der Regler über Kopf unter das Topdeck montiert wird, ist dies bei einer nach unten hin offenen Karosserie ohnehin sehr sinnvoll. Etwas mehr



Der Vergleich zwischen Original (links) und Neuauflage offenbart neben einem anderen Kunststoffmaterial vor allem einen Unterschied am Sechskantmitnehmer



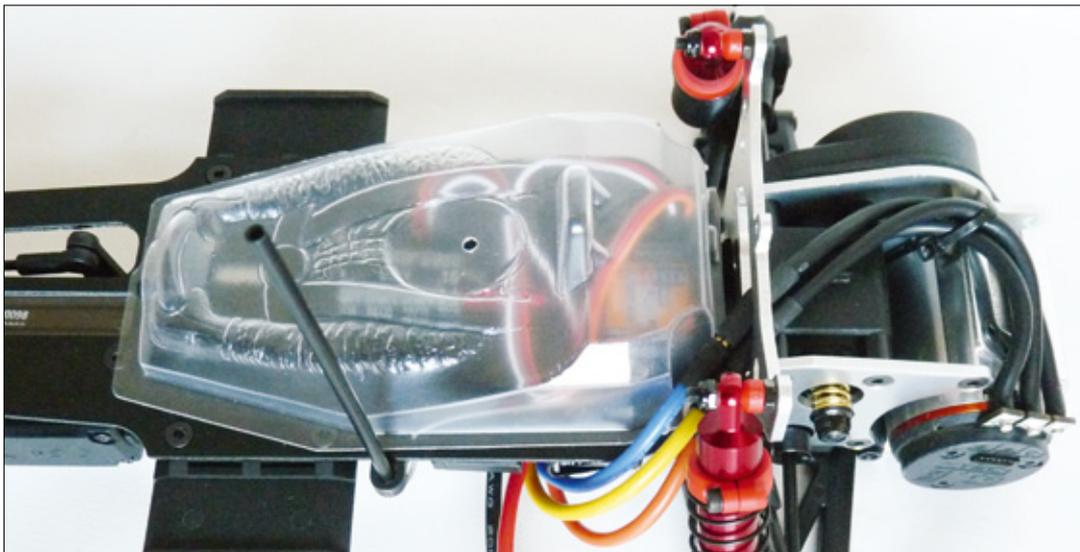
163mm
D100
2-FACH LADEGERÄT
99,- € UVP

- OPTIONALES WIFI MODUL
- LADESTROM BIS 10A
- LiHV LADEMODUS
- LADELEISTUNG BIS ZU 2 x 100W



SK100104
Q200
4-FACH LADEGERÄT
AC/DC 199,- € UVP

- 4 INDIVIDUELLE LADEAUSGÄNGE
- EINGEBAUTES BLUETOOTH MODUL
- LADESTROM BIS 10A
- LiHV LADEMODUS
- LADELEISTUNG BIS ZU 300W
- AKKU INNERWIDERSTANDS MESSFUNKTION



Die Verlegung der Kabel ist dabei nicht immer einfach, daher befindet sich nur der Empfänger unter der schützenden Fahrerattrappe – moderne Brushless-Regler passen nicht darunter

Optima. Wer derlei komplexe Dekorbögen schon mal sauber platziert hat, stellt schnell fest, dass neben dem zeitlichen Aufwand vor allem das mitunter auftretende Ablösen der Aufkleber nach engen Rundungen ein Problem sein kann. Da in einigen Fällen sogar Hitzemaßnahmen mittels Feuerzeug nicht mehr helfen und Sand unter angelösten Aufklebern den Look schnell zerstört, fiel die Wahl auf die aufwändige Lackierung in verschiedenen Farben.

Vintage-Spaß

Die beim Baukasten vorhandene Wahlmöglichkeit der Gestaltung ist klasse und mit viel Aufwand seitens der Herstellung verbunden. Die Krönung wäre daher die Ausstattung mit Abklebern für die Scheiben und die gelben beziehungsweise blauen Elemente. Doch die fertige Optik rechtfertigt den Aufwand allemal und die Elektrik sorgte zusammen mit einer guten Baukastenabstimmung für ein tolles Fahrbild des Modells.

Wie geplant wurden mit 8.000-Milliamperestunden-LiPos extrem lange Fahrzeiten jenseits der 35-Minuten-Marke erreicht – wenn man nicht

ständig Vollgas fährt natürlich. Die in der Anleitung anfangs vorgesehene Abstimmung der Stoßdämpfer mit sehr dünnflüssigem 100-CPS-Öl stellte sich als gut passend für sandige und hügelige Strecken heraus. Wer mehr Sprünge meistern möchte, sollte aber eher auf 250-CPS-Öl wechseln, vorne wären dann 200 CPS angebracht.

Das Fahrverhalten ist nicht so hecklastig wie der Aufbau andeuten mag, der Optima lässt sich sehr leicht beherrschen und zeigt sich mit einem 13,5-Turns-Brushlessmotor von seiner besten Seite. Mehr Motorleistung führt zwar zu höherer Geschwindigkeit, macht aber unterhalb von Motoren mit 9,5 Turns kaum deutlich mehr Spaß, da der Optima langsam überfordert wirkt. Der alte Optima fuhr zum Vergleich ebenfalls noch einige Runden, wobei der Kettenantrieb und der 10 x 3-Turns-Motor ebenfalls gut zueinander passten.

Das Retrovergnügen ist dabei nicht nur alten Hasen vergönnt, sondern auch jüngere erhalten mit dem Optima 4WD ein belastbares und einfach Klasse zu fahrendes Modell, dass sich hinter modernen Kollegen nicht wirklich verstecken muss. <<<<<

MEIN FAZIT



Der neue Optima ist eine sehr gelungene Neuauflage des Ur-Optima von 1985, einige Schwachstellen des alten Modells wurden behoben. Zudem lassen sich auch moderne Motoren ohne Schäden am Antriebsstrang nutzen. Das Fahrverhalten kann darüber hinaus natürlich ebenso überzeugen wie die Optik. Angesichts des Preises wären allerdings CVD Wellen vorne und Rechts-links-Gewindestangen wünschenswert. Wer das Original kennt oder sogar noch besitzt, wird sehr viel Freude an diesem rundum verbesserten Buggy haben.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details



Hervorragende Stabilität und Passgenauigkeit

Aufkleber für einfache oder aufwändige Lackierung liegen bei

Wahlweise Riemen- oder klassischer Kettenantrieb nutzbar

Sehr weiche und griffige Reifen samt Einlagen beiliegend

Integrierte Slipperkupplung für moderne Motoren

Mehr Tuningteile wären wünschenswert

Platz für LiPo Akkus ist in der Höhe limitiert



Anzeige

modellbau
WELS

21. - 23. April 17

Österreichs führende
MODELLBAUMESSE

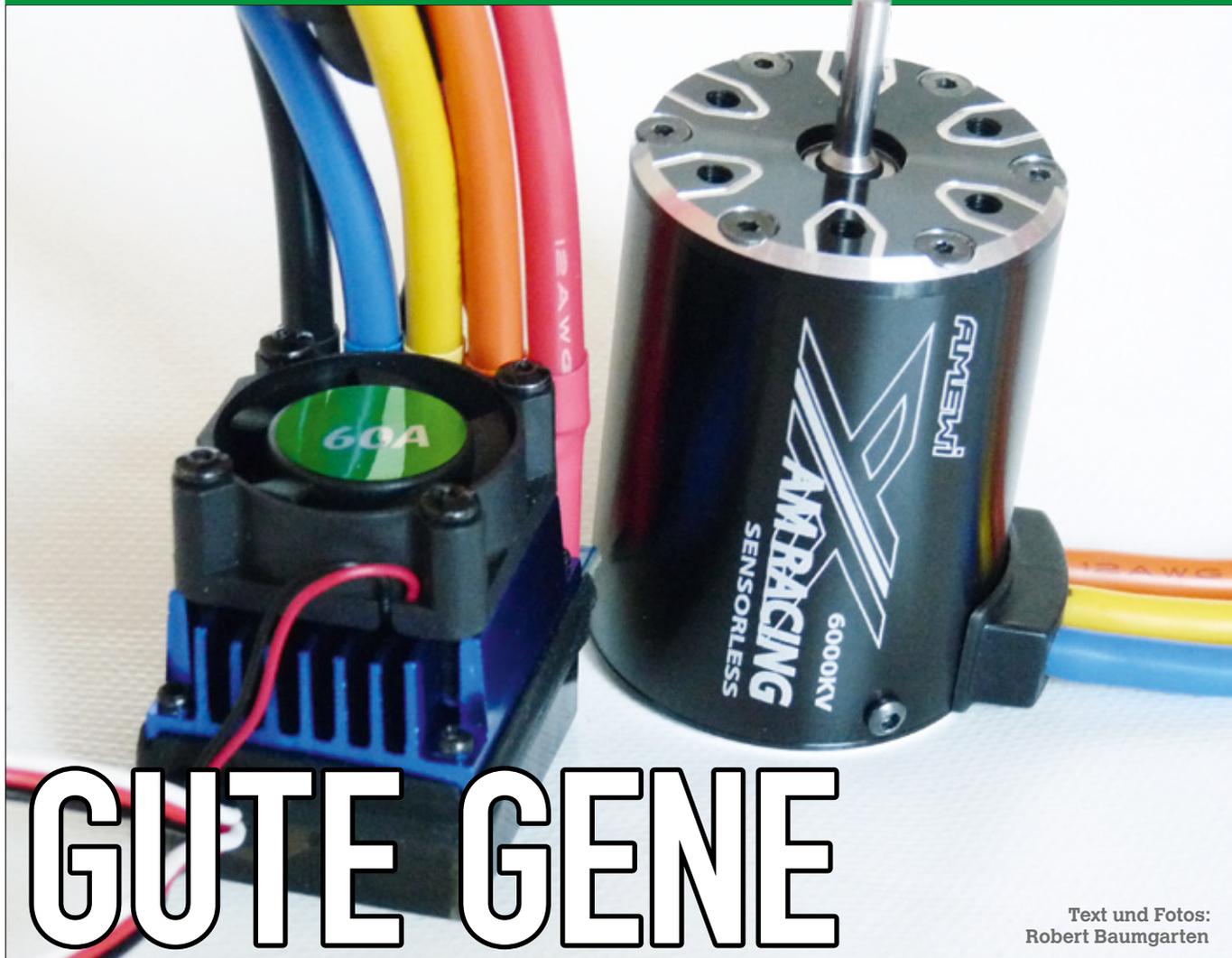


DAS WEIHNACHTS-GESCHENK
FÜR MODELLBAUER!

Jetzt vergünstigte Tickets kaufen, zu Hause ausdrucken und unter den Weihnachtsbaum legen.

Tickets unter www.modellbau-wels.at/vorverkauf

Amewis Brushlesscombo für Bash-Spaß



In vielen Fällen benötigt man einen schlichten aber leistungsfähigen Regler ohne extrem viele Einstelloptionen. Ein von der Leistung her dazu passender Motor sorgt bei der Mehrzahl der 1:10er-Modelle für einen mehr als ordentlichen Leistungsschub. Genauso ein Set hat Amewi für kleines Geld im Programm.

Der recht kompakt gebaute Regler von Amewi verfügt über einen großen Kühlkörper, dessen Volumen etwa ein Drittel des gesamten Reglers ausmacht. Da ein weiteres Drittel für den Lüfter reserviert ist, kommen auf der sehr kleinen Endstufenplatine zwölf extrem leistungsfähige MOS-FETs zum Einsatz. Diese sind durchaus in der Lage, die Last von 60 Ampere auch über einen längeren Zeitraum zu erbringen, da die Herstellerdaten etwas Luft nach oben versprechen. Neben der besagten Endstufe verfügt der Regler aber auch über eine umlaufende Gummidichtung und eine spezielle, vor Spritzwasser schützende Beschichtung beider Platinen. Die zweite Platine dient dabei einmal mehr der Ansteuerung der Endstufe sowie der Verarbeitung des Sendersignals und der Erzeugung der BEC-Spannung.

Mitversorger

Die BEC-Spannung fällt mit 5,9 Volt klassenüblich aus, wobei der Regler ganz klassenunüblich über angenehm lange Akku- und Motorkabel verfügt.

TECHNISCHE DATEN

REGLER

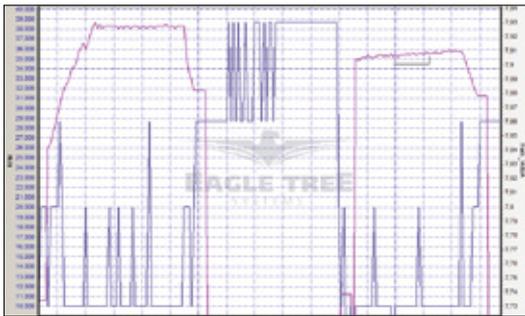
- Nutzbare Zellenzahl: Nixx: 4-9 Zellen, Lixx: 2-3 Zellen • Dauerbelastbarkeit: 68 A (Berechnung laut Datenblatt des MOS-FET-Herstellers unter Last) • BEC: 6 V, 2 A • Minimale Drehzahl (sensorlos): 167 U/min/V • Abmessungen: 46 × 30 × 37 mm • Gewicht: 102 g • Fahrriechung: Vorwärts/Bremse oder vorwärts und rückwärts (mit proportionaler Bremse und rückwärts erst nach Rückkehr zu neutral) • Einstelloptionen: LiPo-Spannungsabschaltung, Dragbrake (8 Schritte), Timing (5 Schritte), Neutralbereich (6 Schritte), Timingverstellung beim Start (4 Schritte), Bremskraft (9 Schritte), Änderung der Drehrichtung

MOTOR

- Länge: 49,7 mm • Durchmesser: 35,8 mm • Gewicht: 191 g • Drehzahl (Leerlauf): 5.420 kv • Drehzahl (Last): 4.480 kv • Geeignet für: 2s- bis 3s-LiPo- oder 6 bis 9 NiMH-Zellen • Maximaler Strom: 48 A • Preis: 99,- Euro (Set)



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Die Vorwärtsdrehzahlen (linke Magenta-Linie) liegen im Schnitt generell 8 bis 10 Prozent höher als die Rückwärtsdrehzahlen. Mit der optionalen Programmierkarte können zudem viele weitere Parameter verändert werden



Für einen 60-Ampere-Regler kommen sehr dicke Anschlusskabel zum Einsatz, diese sind mit 17 Zentimeter Länge zudem angenehm lang

Diese sind zudem mit einem dicken Leitungsquerschnitt von 12 AWG versehen und sehr flexibel. Dasselbe gilt für das Kabel zum Empfänger, bei einer Länge von satten 27 Zentimeter kann das Modell auch etwas größer sein.

Das eigentliche Gehäuse-Design ist relativ schlicht und kompakt gehalten. Zur Einstellung der insgesamt 61 Werte kann man eine LED-Programmierkarte aus dem Zubehör von Amewi erwerben – was eine gute Idee ist, denn ohne diese lassen sich die Standardwerte nicht verändern. Diese wurden aber seitens des Herstellers so gewählt, dass diese für die Mehrzahl der Modelle ohnehin nicht verändert werden müssten.

Neben einer obligatorischen LiPo-Abschaltspannung von 3 Volt pro Zelle gehören auch Drag Brake-Einstellungen, Timing-Veränderungen oder unterschiedliche Maximalwerte für Rückwärtsgang und Bremskraft dazu. Selbstverständlich lässt sich der Rückwärtsgang auch deaktivieren oder der neutrale Bereich anpassen. Da der Regler zudem bis auf die passenden Akkustecker fertig verdrahtet daher kommt, ist ein Einbau ins Modell schnell erledigt.

Kurz aber kräftig

Dies gilt auch für den mit knapp 50 Millimeter recht kurzen Motor, der sich komplett verschlossen präsentiert. Das Fehlen einer Lüftungsöffnung ist vor allem im Offroad-Bereich ein gern gesehenes Feature. Da der Motor über sechs Befestigungspunkte verfügt, ist auch die Montage in Modellen mit nicht ganz normgerechten 540er-Motorhaltern möglich. Die zum vorderen



Das verschraubte Gehäuse verhindert das Eindringen von Schmutz und lässt sich mit speziellem Werkzeug zu einer Wartung öffnen

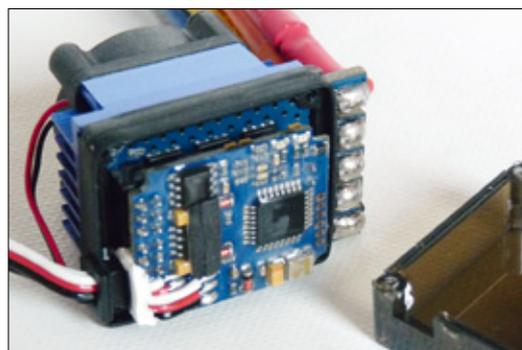
Lager hin verdickte Welle aus hochfestem Stahl ist zudem mit 14,6 Millimeter ausreichend lang, um auch etwas weiter abstehende Getriebe gut zu erreichen.

Die Messungen der Combo ergaben zwar zunächst eine etwa 10 Prozent geringere Maximaldrehzahl als der auf dem Motor aufgedruckte Wert, dafür überzeugte der Regler aber von Anfang an mit sauberem Anlaufverhalten und einer sanften Regelung. Werden die Timing-Werte am Regler aggressiver eingestellt, ist auch eine Leerlaufdrehzahl von 6.000 Umdrehungen pro Minute und Volt knapp zu erreichen, bei lediglich etwas erhöhtem Stromverbrauch. Da das Set über keine Sensoranbindung verfügt, kann eine Beschädigung auch keine weiteren Folgeschäden nach sich ziehen.

Aufgrund der recht hohen Belastbarkeit der Endstufe gilt dies bedingt auch für den Lüfter. Wer die Werte mit der Programmierkarte verändert, kann gerade die teils etwas heftige maximale Bremskraft etwas reduzieren oder den Rückwärtsgang auch komplett deaktivieren. Das Set ist bedenkenlos in den meisten 1:10er-Modellen einsetzbar und bringt dort viel Leistung zum kleinen Preis – immerhin entspricht die reale Leerlaufdrehzahl in etwa der eines 6,5- bis 7,5-Turns-Motors. <<<<



Das hintere Lager lässt sich mit Aluminiumklebeband optimal vor Schmutz und Staub schützen, ansonsten verfügt der Motor über keine im Offroad-Bereich hinderlichen Kühlöffnungen



Nach der Demontage der Plastikabdeckung wird der Blick auf die mit Paste überzogene Platine und der ebenfalls mit speziellem Dichtmittel behandelte Kabelabgang frei

MEIN FAZIT

Amewi bietet mit diesem Brushlessset einen kompakten und gut belastbaren Regler mit vielen Einstellmöglichkeiten. Diese sind allerdings nur per Programmierkarte erreichbar. Der Motor überzeugt durch gute Materialqualität und sein geschlossenes Design macht ihn ideal für den Offroad-Einsatz. Saubere Verarbeitung und eine gute Regelbarkeit machen das Set für fast alle Modelle interessant.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Viel Leistung

Einfache Handhabung

Günstiger Preis

Programmierkarte notwendig

So einfach ist Team Assos RC8B3 zu beherrschen



Text und Fotos:
Jan Schnare

GUTE SEELE

Aller guten Dinge sind drei, behauptet ja der Volksmund. Doch trifft das auch auf bewährte Wettbewerbsbuggys zu? Im Falle von Team Associated würde das bedeuten, dass der aktuelle RC8B3 Nitro-Buggy an die erfolgreichen Vorgänger anknüpfen kann. Und schon optisch scheint Asso einige Hauptzutaten für das Erfolgsrezept der 1:8er-Offroad-Familie verändert zu haben. Wie sich das in der Praxis bemerkbar macht, soll ein Test klären.

Die Mitglieder der RC8-Familie von Team Associated zählen schon seit Jahren zu den erfolgreichsten Vertretern der 1:8er-Wettbewerbsszene. Egal ob Buggy, Truggy, Nitro oder Elektro – die Modelle zeichnen sich durch hochwertige Verarbeitung und ein gutes Fahrverhalten aus. Hinzu kommt die durchdachte Konstruktion der Modelle, die den internationalen Team-Fahrern regelmäßig zu Podestplätzen verhilft. Der aktuelle Top-Buggy im Nitro-Bereich ist der RC8B3, der gegenüber seinem Vorgänger einige Veränderungen aufweist. Da gilt es natürlich herauszufinden, ob sich diese so positiv bemerkbar machen, wie es der Hersteller verspricht.

Grundlegendes

Auf den ersten Blick erkennt selbst ein nicht so Asso-affiner RC-Car-Fahrer, dass es sich beim RC8B3 um einen aktuellen Wettbewerbsbuggy handelt. Aluminium-Chassis, Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer und ein komplett einstellbares Fahrwerk sind die Hauptmerkmale des Offroaders. Doch wer sich ein wenig mit den Modellen von Team Associated auskennt, der sieht auch im Vergleich zum Vorgänger RC8B2 einige grundlegende Veränderungen, die das Modell noch besser machen sollen.

Die Ingenieure haben sich nicht lumpen lassen und scheinbar jeden Cent des zur Verfügung stehenden Budgets für den neuen Buggy komplett aufgebraucht. Denn anders als bei vielen anderen Herstellern üblich, wurde das Modell nicht leicht verbessert, sondern praktisch von Grund auf neu konstruiert. Bis auf ein paar Schrauben und die Stabilisatoren ist so ziemlich alles neu, was geht. Das beginnt schon mit der Form der Querlenker an der Hinterachse und den Radträgern, geht über die Antriebswellen, die nun im Kardanformat gehalten sind und reicht bis zu den neu designeten Kugelköpfen der Rechts-links-Gewindestangen.

Doch wirklich spannend wird es an der Vorderachse. Hier setzt Team Asso nun auf ein Pivot-Ball-System, während der Vorgänger noch C-Hubs hatte. Daher



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



sind vorne – logischerweise – die Querlenker ebenfalls komplett überarbeitet. Diese Veränderung wirkt sich natürlich auch auf das Setup des Modells aus. Der Sturz wird nun über verschiedene Unterlegplättchen eingestellt, die Spur auch weiterhin über Rechts-links-Gewindestangen. Über verschiedene Kunststoffeinsteckstücke in den Aluminium-Querlenkerhaltern lassen sich noch weitere Setup-Einstellungen vornehmen. Dieses System ist auch von anderen Wettbewerbsmodellen bekannt und funktioniert hervorragend.

Kardan statt CVD

Der Schritt weg von CVD-Wellen hin zu normalen Kardanwellen kann nur bedingt überzeugen. Schließlich haben CVD-Wellen den Vorteil, dass sie – wie der Name „Constant Velocity Driveshaft“ (also Antriebswelle mit konstanter Drehzahl) schon sagt – die Motordrehzahl auch bei einem Versatz der Welle gleichmäßig übertragen. Kardanwellen bieten diesen Vorteil nicht und sorgen daher für eine wellenförmige Übertragung der Drehzahlen. Andererseits dürften die Kardanwellen robuster sein und auf Dauer weniger Wartungsintensiv. Beide Bauweisen haben also ihre Vor- und Nachteile.

Doch davon abgesehen weiß der Buggy auch sonst zu überzeugen. So wurde auch die komplette RC-Platte überarbeitet. Das Gas/Brems-Servos sitzt noch in etwa an seiner ursprünglichen Position, ansonsten

ist alles neu. Die RC-Box ist neu designt und sitzt nun ganz hinten und nicht mehr vorne. Die Servos nehmen auf einem edlen Kohlefaser-Träger Platz, wobei das Lenkservo leicht schräg montiert ist, um die kompaktere Lenkmechanik günstiger anzusteuern. Außerdem ist der Akku nicht in einer Box ganz hinten zu finden, sondern optimiert für 2s-LiPos nimmt den Stromspender eine Halteplatte seitlich neben den Servos auf. Insgesamt wirkt das gesamte Chassis dadurch luftiger, weil alle Komponenten näher zusammengedrückt sind. Überarbeitet wurden übrigens auch der Tank sowie der Luftfilter.

Die Montage eines Team Associated-Modells bereitet einfach Freude. Alles ist durchdacht, die Einzelteile sind sinnig verpackt und die Anleitung begleitet einen leicht verständlich durch die einzelnen Bauschritte. Passende Flüssigkeiten und Schmiermittel

CAR CHECK

Team Associated RC8B3 LRP electronic

Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 589,99 Euro
Bezug: Fachhandel

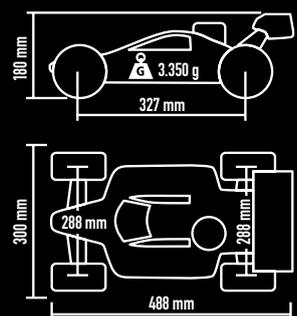
Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, drei Viersprider-Differenziale, Stabilisatoren vorne und hinten, komplett kugelgelagert, Rechts-links-Gewindestangen

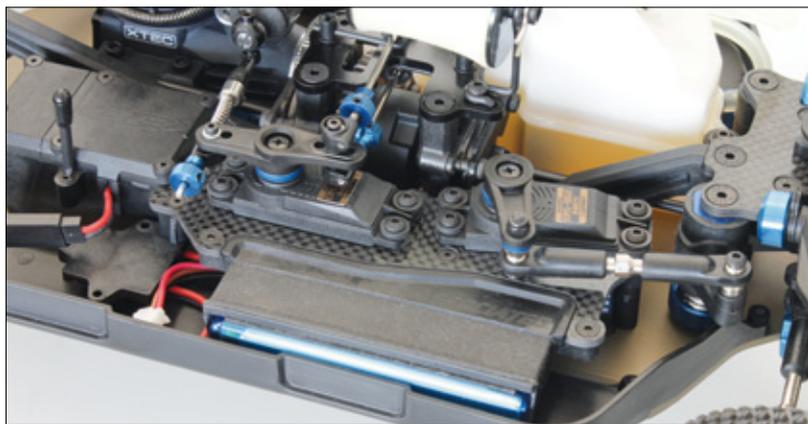
Benötigte Teile: Motor, Auspuffanlage, zwei Servos, RC-Anlage, Empfänger-Akku, Komplettträder, Ladegerät

Erfahrungslevel:

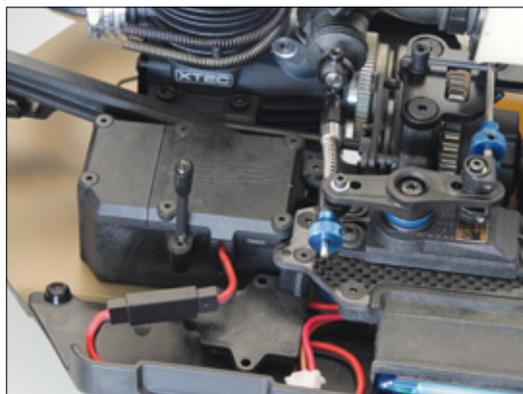


WETTBEWERBSPROFIS





Die Servos sitzen beim RC8B3 auf einer edlen CFK-Platte, der Akku hängt mit Klebeband befestigt an einer Halterung



Die kleine RC-Box beherbergt den Empfänger. Wer einen Schalter montieren will, muss den Ausschnitt selber anfertigen



liegen dem Bausatz bei, sodass diesbezüglich keine weiteren Anschaffungen anstehen. Anders sieht es da bei den Rädern aus. Hier muss der zukünftige Besitzer selbst für die passenden Gummis sorgen. Im Testmodell kamen bewährte AKA-Kompleträder vom Typ Enduro Evo Soft zum Einsatz, die sich für feste, staubige Oberflächen eignen. Ebenfalls noch beisteuern muss man einen Motor samt Reso-Rohr, zwei Servos, die komplette RC-Anlage und natürlich Akkus mit passendem Ladegerät. Auch die Lackierung der Karosserie wird wettbewerbstypisch dem Fahrer überlassen.

Schraube für Schraube

Bevor man jedoch die Zukaufartikel verbauen kann, steht die Montage des Modells an. Hier geht es mit der Vorderachse los. Der klassenübliche Aufbau stellt erfahrene Modellsportler vor keine schwierige Aufgabe. Insbesondere dank der guten Qualität passt alles wunderbar zusammen. Die Anleitung kommt dabei ohne viele Worte aus, sondern arbeitet mit Computer-Zeichnungen, die jede noch so kleine Schraube unmissverständlich darstellen. Dazu gibt es noch Tipps, die den Zusammenbau erleichtern. Dabei empfiehlt die Anleitung zunächst ein Standard-Setup, das als Ausgangsbasis für eigene Abstimmungsvorhaben genommen werden kann.

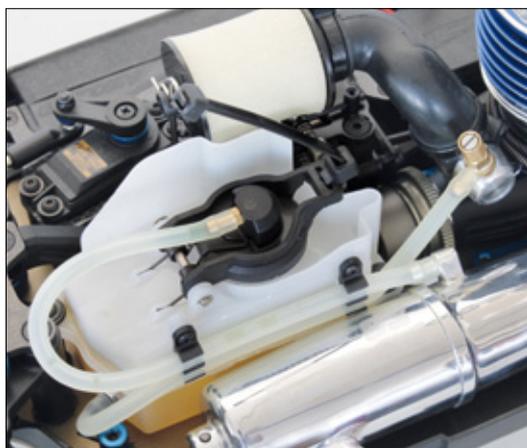
Die super edlen Big-Bore-Stoßdämpfer lassen keine Wünsche offen

Bei der Montage des Pivot-Ball-Aufhängungssystems an der Vorderachse benötigt man etwas Geduld und vor allem auch Kraft. Das Eindrehen der Kugelköpfe in die Querlenker erfordert eine kräftige Hand und gutes



Eine der markantesten Neuerungen am RC8B3 ist das Pivot-Ball-System an der Vorderachse

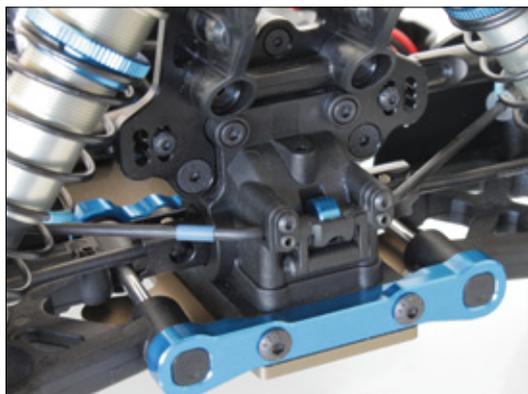
Werkzeug. Am besten geht es mit einem Akkuschrauber mit viel Drehmoment und niedriger Drehzahl. Nicht viel Kraft, dafür aber viel Gefühl erfordert die Montage der großen Inbus-Teller, die die Radträger auf den Kugelköpfen fixieren und über die sich die Leichtgängigkeit und das Spiel in der Lenkung einstellen lassen. Durch den großen Durchmesser und die Tatsache, dass sie relativ stramm in Kunststoff gedreht werden, ist hier Vorsicht geboten, damit nichts verkratet. Hat man sich hier die nötige Zeit genommen, erhält man eine sehr sauber arbeitende Aufhängung, die mit geringstem Spiel überzeugt.



Der Tank, der Luftfilter und die Kupplung gehören zum Lieferumfang



Für ordentlich Vortrieb des Buggys sorgt der LRP ZR.21x Spec 3-Motor mit Screamer 93-Reso-Rohr

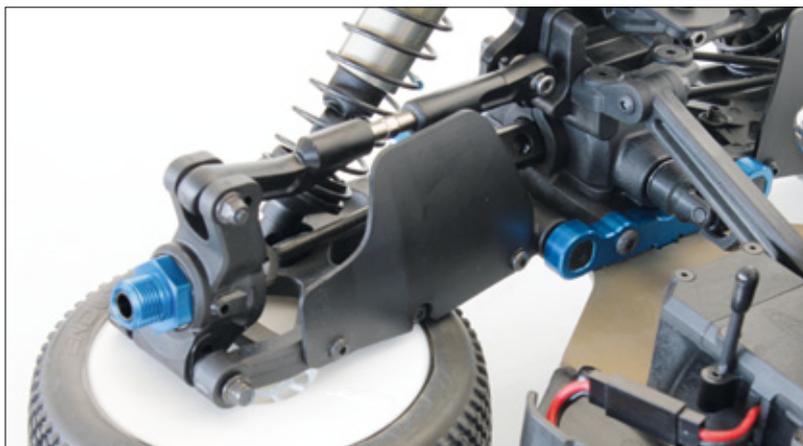


Stabilisatoren gibt es vorne und hinten serienmäßig. Über die Einsätze in den Querlenkerhaltern kann man das Setup anpassen

Eine wahre Freude ist der Zusammenbau von Dämpfern und Differenzialen. Hier hat man es mit wirklich extrem hochwertigen und perfekt arbeitenden Komponenten zu tun, die Ihresgleichen suchen. Hier bleiben keine Wünsche offen und mit verschiedenen Ölen stehen zahlreiche Abstimmungsoptionen zur Verfügung. Front- und Mitteldiff sind mit 10.000-CST-Öl befüllt, im Heck kommt 7.000er zum Einsatz. Die Dämpfer sind vorne mit 37,5-WT- und hinten mit 30-WT-Öl befüllt. Selbstredend zählen auch eine komplette Kugellagerung und Shim-Scheiben zum Zentrieren der Diffs zu den Ausstattungsdetails des Modells.

Besatzung

Ist der Zusammenbau geschafft, kann man sich an den Einbau des Motors, der Servos und der übrigen Komponenten machen. Die Servos werden einfach verschraubt. Dem Set liegen verschiedene Vielzahn-einsätze bei, mit denen sich die Steuerhebel an alle gängigen Servo-Typen adaptieren lassen. Die Kabel



Auch die Hinterachse wurde komplett überarbeitet

verlaufen durch Gummitüllen in die RC-Box, was vor Wassereintrich schützen soll. In der Box ist Platz für Empfänger aller gängiger Größen. Der Einbau eines Schalters ist zunächst nicht vorgesehen, jedoch möglich. Dazu muss man in kleineren der beiden Gehäusedeckelteile einen entsprechenden Ausschnitt anfertigen. Dieser ist auf der Unterseite bereits angedeutet. Beim Testmodell wurde jedoch auf einen Schalter verzichtet und stattdessen vom Empfänger ein Stromkabel nach draußen gelegt, an das der Akku angeschlossen werden kann. So ist es nicht nur möglich, das Modell ein- und auszuschalten, sondern auch den Akku ohne Schraubarbeiten zu laden. Apropos Akku: Dieser wird einfach mit Klebeband an seine Halterung geklebt.

Damit sind die Arbeiten an der RC-Anlage auch schon fertiggestellt. Weiter geht es mit dem Motor. Die Dreibacken-Kupplung ist fix auf jedem Standard-3,5er-Wettbewerbsmotor montiert. Letzterer kann dann mit

„Der RC8B3 von Team Associated ist eine 1:8er-Fahrmaschine, wie man sie sich wünscht.“



MEIN FAZIT



Der RC8B3 von Team Associated ist eine 1:8er-Fahrmaschine, wie man sie sich wünscht. Es ist nicht der schnellste Buggy aller Zeiten, dafür aber einer der gutmütigsten. Außerdem markiert der Offroader in vielen Punkten das derzeit Machbare in Puncto Verarbeitung und Ausstattung. Das freut nicht nur Einsteiger im Wettbewerbs-Geschehen.

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details

Hochwertige Materialien
Gute Verarbeitung
Sehr gutes Fahrverhalten

Keine deutsche Anleitung



seinen Halteböcken direkt ins Chassis wandern. Zum Einsatz kommt in diesem Fall eine LRP ZR.21x Spec 3, der absolut perfekt in das Modell passt. Zusammen mit dem Screamer 93-Resorohr – ebenfalls von LRP electronic – ergibt sich eine zuverlässige und kraftvolle Einheit, die dem Modell sprichwörtlich Beine machen wird. Nach der Montage des Tanks und dem Anschließen der Spritleitungen sowie der Steuergestänge ist das Chassis fertig. Die Karosserie ist schnell ausgeschnitten, lackiert und mit Stickers verziert. Dann kann es auch schon losgehen.

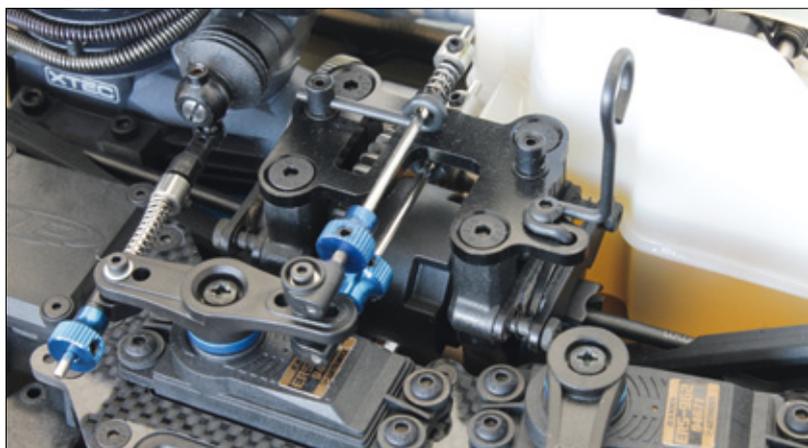
Nachdem der Motor eingelaufen ist, stehen die ersten lockeren Runden auf dem Racetrack an. Von Anfang an gibt sich der Buggy extrem gutmütig. Er zeigt mit dem Standard-Setup weder ein Über-, noch ein Untersteuern und folgt absolut mustergültig den Steuerbefehlen. Selbst in schnelleren Kurven ist die Rollneigung gering und Überschläge sind kaum zu provozieren. Im extremsten Fall beginnt der Buggy kontrolliert über alle vier Räder zu schieben. Gibt man einen kurzen Gasimpuls, kommt auch mal das Heck, was sich jedoch ohne Übung sofort einfangen oder auch in einen langgezogenen Drift verwandeln lässt.

Gutmütige Nummer 3

Auch einige Runden später ist der RC8B3 unvorstellbar gutmütig. Selbst bei Sprüngen bleibt er lammfromm und entwickelt zu keiner Zeit ein Eigenleben. Das war nicht immer so. Gerade, wenn man sich einmal mit den Vorgänger-Modellen beschäftigt, war

der 1:8er-Buggy von Asso immer ein anspruchsvollerer Offroader. Es erforderte viel Setup-Arbeit und einen guten Fahrer für brauchbare Rennresultate. Ganz anders der Dreier. Er ist auch bei härterer Gangart leicht beherrschbar. Besonders auffällig ist dabei, wie präzise das Modell den Lenkbefehlen folgt. Wer sich einmal auf den Asso eingestellt und das Setup an seine persönlichen Vorlieben angepasst hat, der erhält ohne viel Aufwand ein super zuverlässiges Modell, mit dem sich konstante, sichere Runden fahren lassen. Nicht nur deswegen ist er ein idealer Offroader für Einsteiger im Wettbewerbs-Bereich.

Und das verwundert wenig, denn Ziel der Team Asso-Ingenieure war es, ein Auto zu entwickeln, das in der ersten Runde eines Finales immer noch genauso gut fährt, wie in der letzten. Und das merkt man. Es lassen sich ohne große Setup-Maßnahmen wirklich reproduzierbare Rundenzeiten erzielen. Anders als bei vorherigen Asso-Buggys stand nicht eine extrem hohe Geschwindigkeit im Fokus der Entwicklung, die auch meist mit einem gnadenlosen Fahrverhalten einhergeht. Ein guter Fahrkomfort und ein gutmütiges, einfach zu fahrendes RC-Car soll der RC8B3 sein. Und das ist er auch.



Die Zweischeiben-Bremsanlage packt bei Bedarf kräftig zu und lässt sich fein dosieren



Die beiden Sanwa-Servos vom Typ ERS-962 passen perfekt zum RC8B3. Die gesamte Lenkmechanik des Buggys ist kompakter als beim Vorgänger-Modell

Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

TRAXXAS



4-Wheel Drive Front Flip



CARS & Details



Superscale 2016



Schweighofer



Modster V4
Monster Truck 4WD



RC-Car-Shop-Hobbythek



rc-car-online Video



CARS & Details



Das Digital-Magazin -
so funktioniert's



HPI



The HPI Jumpshot ST



Buri Racer



E1 by Joachim Grauer
in Ettlingen 2016



Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

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 77-155
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
Jan Schönberg

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

Redaktion
Mario Bicher
Florian Kastl
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistenz
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlens
Patrick Garbi
Michael Klaus

Grafik
Bianca Buchta
Jannis Fuhrmann
Martina Gnaß
Tim Herzberg
Kevin Klatt
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 77-155
post@wm-medien.de
www.wm-medien.de

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

Anzeigen
Sebastian Marquardt (Leitung),
Sven Reinke, Denise Schmahl,
Tim Inselmann
anzeigen@wm-medien.de

Abo- und Kunden-Service
Leserservice CARS & Details
65341 Eltville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

Abonnement
Jahresabonnement für
Deutschland: € 54,-
Ausland: € 63,-
Das digitale Magazin im Abo: € 39,-



QR-CODE SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
KIOSK-APP VON CARS & DETAILS INSTALLIEREN

Für Print-Abonnenten ist das
digitale Magazin kostenlos.
Infos unter:
www.cars-and-details.de/digital

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerbering West 27
39240 Calbe

Gedruckt auf chlorfrei gebleich-
tem 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: € 4,90, Österreich:
€ 5,80, Schweiz: sFr 8,50, Nieder-
lande: € 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
VU Verlagsunion KG
Meßberg 1
20086 Hamburg

Für unverlangt eingesandte Beiträge
kann keine Verantwortung über-
nommen werden. Mit der Übergabe
von Manuskripten, Abbildungen,
Dateien an den Verlag versichert
der Verfasser, dass es sich um Erst-
veröffentlichungen handelt und
keine weiteren Nutzungsrechte daran
geltend gemacht werden können.

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 02/2017 erscheint am 13.01.2017.

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
30.12.2016

Dann berichten wir unter
anderem über ...



... den Axial SMT-10 Grave Digger von Hobbico, ...



... testen, was der
Highend-Motor
ZZ.21c Ceramic von
LRP zu bieten hat ...



... und gehen mit dem TLR 5ive-B
von Horizon Hobby auf die Rennstrecke.

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

BOLD & POWERFUL

Stand out from the crowd whether you're sitting still or blasting past speed limits. Rustler VXL, Bandit VXL, and Stampede VXL bring 65+ mph speed and style with the Velineon brushless power system and a paint scheme inspired by the Traxxas Funny Car driven by Courtney Force.



Stampede VXL
36076-3



Bandit VXL
24076-3

Courtney Force
EDITION



Rustler VXL
37076-3

Velineon
EXTREME BRUSHLESS POWER



VELINEON VXL-3S
Waterproof Electronic Speed Control

The Velineon® VXL-3s simplifies brushless technology with easy operation that gives you all the control you need for maximum fun.

TRAXXAS
The Fastest Name In Radio Control®

© Copyright Traxxas 2016. 1P-Courtney-Force-Edition-Bandit-Rustler-Stampede-160426

TRAXXAS LRP SANWA
HUDY YELLOWARD castle
XRAY PL F

Distributed by:
RC-CONNECT
EUROPEAN RC DISTRIBUTOR

www.rc-connect.nl / info@rc-connect.nl
TEL+31172-471117

BASHEN OHNE LIMIT!



Torment™

1/10 2WD Brushless
Short Course Truck RTR
mit AVC® Technology
ECX03015



Ruckus®

1/10 2WD Brushless
Monster Truck RTR mit
AVC® Technology
ECX03014

PARTY OHNE ENDE

Feiere eine gewaltige Party mit dem ECX® Ruckus® Monster Truck und dem Torment™ Short Course Truck und Du wirst sehen, warum diese zwei den Ruf als erbarmungslose Basher mehr als verdienen. Diese Monster bieten Features wie kein anderes. Und dies zu einem Preis, der den Geldbeutel schont. Teste die legendäre Haltbarkeit des Nylon Composite Chassis und erreiche volle High-Speed-Power mit dem Dynamite® Tazer™ 4-pole 3300Kv 540-size Brushless Motor.



BEHALTE DIE KONTROLLE MIT AVC. ACTIVE VEHICLE CONTROL



Find out more at
ecxrc.com

HORIZON
H O B B Y

HÄNDLER

horizonhobby.de/haendler

VIDEOS

youtube.com/horizonhobbyde

NEWS

facebook.com/horizonhobbyde

SERIOUS FUN.