

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

www.cars-and-details.de

# Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



## PYLONENKÖNIG

Traxxas Ken Block Fiesta von Multiplex

ALLE PREISE,  
ALLE GEWINNER  
**28.000,- €**  
GEWINNSPIEL



Hyper Star von Hobao Europe

# TECHNO-LOGY



Ausgabe 2/2012  
Februar 2012  
11. Jahrgang  
Deutschland: € 5,00  
A: € 5,80 CH: sfr 8,50  
NL: € 5,90 L: € 5,90 t: € 6,75



**Wassermann**  
HPI Blitz von LRP electronic



**R ist es**  
V-One R4 von Kyosho

**NEU!**  
Einssteiger-  
serie 1. Teil  
**Neue Serie**  
Alles was man über RC-Cars wissen muss

# Destroyer Line

Unschlagbar in  
Leistung, Qualität  
und Preis!



Up to  
**70Km/h**  
Up to  
**1500Watt**



FY5 RTR inkl. 2xLiPo 1:5  
N° 50 040 9040 L: 680 mm



FY8 RTR inkl. 2xLiPo 1:8  
N° 50 040 9091 L: 520 mm



FY10 2S 100%RTR 1:10  
N° 50 040 4040 L: 460 mm

Entdecke die Neuheiten  
der Spielwarenmesse!  
Alle Top-News ab  
1. Februar 2012 online.



[www.youtube.com/carsonmodelsport](http://www.youtube.com/carsonmodelsport)

Mehr Infos & Händlerverzeichnis:  
[www.carson-modelsport.de](http://www.carson-modelsport.de)  
Im Vertrieb von DICKIE-TAMIYA



**Wir bewegen was!**

• **Versandkosten Pauschale:**

Österreich: € 4.96  
BRD/EU: € 6.00

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

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

## GRATIS VERSAND \*

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



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

... so einfach geht's...

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

### DIRT ATTACK XXL

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

Features:

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

Lieferumfang:

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

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



B-Nr. 89718

AKTION S.V.P.

~~579.90~~

**439.00**

### TC6 FACTORY TEAM KIT 1/10 SONDERSET

- Bausatz TC6 Factory Team
- Nosram Pearl 1STC V2 Brushless Regler
- Pure Evo 4.0T OVTA Wind Brushless Motor
- ausführliche Beschreibung



Motorart: EP  
Antrieb: 4WD  
Maßstab: 1:10  
Chassis: TC6  
Verwendung: ONROAD  
Länge: 381 mm  
Breite: 190 mm  
empf.Motor: beinhaltet  
Ausführung: KIT

~~679.90~~



**499.00**

B-Nr.: 94047

### BUGGY BEASTIE BUG 4X4



Motorart: EP  
Antrieb: 4WD  
Maßstab: 1:16  
Chassis: -  
Verwendung: OFFROAD  
Länge: 280 mm  
Breite: 191 mm  
empf.Motor: beinhaltet  
Ausführung: RTR

- fertig aufgebautes Buggy
- fertig lackierte Karosserie
- Sender/Empfänger
- RC-380er Motor
- elektr. Fahrtenregler
- Akku und Ladegerät
- Beschreibung

B-Nr.: 93979

~~89.90~~

**79.90**

### SPORT PACK

LiPo-Akku in einem robustem Gehäuse un den Abmessungen eines Standard Stick-packs! Universell einsetzbar!

Kapazität: 3000 mAh  
Spannung: 7,4 V  
Gewicht: -  
Type: Lipoly  
Form: 2er-Pack  
Max. Dauerstrom: 20C  
L/B/H mm: 132/45/22

~~39.90~~  
**19.90**



B-Nr. 93374

### P-SIX

Der neue PICCO P-SIX Offroadmotor vereint alle Eigenschaften eines Top Motors. Beim Design wurde besonderes Augenmerk auf gute Fahrbarkeit, geringen Treibstoffverbrauch sowie optimale Leistung gelegt. Der PICCO P-Six verfügt über 6 Kanäle sowie ein Pleuel in knife edged design.

ccm: 3,49  
PS: 2,3  
U/min: 32000  
Hub: 16,8 mm  
Einsatzbereich: 1:8 Buggy  
Features: für Startbox  
Bohrung: 16,26 mm



B-Nr. 92952

**179.00**





### Neulich ...

... hatte ich die unterbewusst schon länger reifende Idee, mein Auto zu verkaufen. Kein RC-Car. Mein „echtes“. Brauche ich in Hamburg gar nicht. Die nächste U-Bahn ist meist nicht mehr als zehn Minuten entfernt. Und zur Not gibt es ja noch Busse.

Das hat enorme Vorteile. Wenn ich mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs bin, kann ich die Zeit sinnvoll nutzen. Sehr sinnvoll sogar. Ich kann lesen, schreiben, korrigieren und bearbeiten. Und zwar Texte für **CARS & Details**. So wie diesen zum Beispiel. Oder ich kann mir schon mal Gedanken machen, welches RC-Car ich als Nächstes in Szene setze.

Erst vor Kurzem habe ich mir noch über etwas anderes Gedanken gemacht. Oder besser gesagt, ich habe gerechnet. Mein Ergebnis: 28.000,- Euro! Denn so viel haben wir bei unserem großen Jahresgewinnspiel verlost. Und nachdem wir Euch nun lange genug auf die Folter gespannt haben, lest Ihr in dieser Ausgabe, wer gewonnen hat. Ich drücke Euch alle Daumen, dass Euer Name unter einem der vielen Modelle, Zubehörteile oder einem anderen Gewinn steht.

Aber meine Autolösigkeit hat auch eine Kehrseite. Ich kann größere Gegenstände natürlich nicht mehr so leicht transportieren. Große RC-Cars zum Beispiel. Momentan suche ich noch eine passende Lösung. Bisher habe ich zwei Ideen. Nummer eins: Ich benutze nur noch kleine Modelle. Maximal bis zum Maßstab 1:8. Die kriege ich bequem in meinen Rucksack. Bei Monstertrucks und Truggys wird es dann aber schon wieder schwer. Nummer zwei: Ich besorge mir einen Fahrradanhänger. Aber noch bin ich unschlüssig.

Ihr seht, ich mache mir einige Gedanken. Und damit verfolge ich nur ein Ziel: Euch auch in Zukunft optimal aufbereitet Berichte über die neuesten Modelle, aktuelle Technikprodukte und spannende Events zu präsentieren.

Nun wünsche ich Euch viel Spaß beim Lesen der aktuellen Ausgabe, hier muss ich aussteigen.

Euer,  
Jan Schnare  
Redaktion **CARS & Details**



Was, wie, wozu? Wir klären in unserer **Einsteigerserie** alle Fragen, die sich RC-Car-Neulinge stellen. Im ersten Teil geht es um das richtige Modell



**Video im Netz**  
[www.cars-and-details.de/videos](http://www.cars-and-details.de/videos)



**106**

Driften ist im kleinen Maßstab besonders anspruchsvoll. Gerade deswegen haben wir es mit dem neuen Traxxas Ford Fiesta im Ken Block-Design versucht

# Alle neuen Produkte dieses

80

Im RTR-Sektor kommen beinahe täglich neue Modelle auf den Markt. Eines, das wirklich etwas taugt, stellen wir Euch mit dem BX10 von Hobbytech vor

38

Short Course-Modelle bieten inzwischen viele Hersteller an. Daher setzt HPI jetzt einen drauf. Der bekannte Blitz ist nun mit 2,4-Gigahertz-Technik und wasserdichten Komponenten ausgestattet

98

Kyosho hat sich in der Rennszene mit dem V-One längst einen Namen gemacht. Mit dem R4 steht der neueste Titelanwärter in den Startlöchern



## Markt

18 Neue Modelle, Motoren und Elektronik



## Cars

- 24 Hyper Star von Hobao
- 38 HPI Blitz 2,4 Gigahertz wasserdicht von LRP electronic
- 46 Destroyer FY5 von Carson Modelsport
- 76 Vergleich: Deuce N und Deuce E von Ansmann Racing
- 80 BX10 von Hobbytech
- 86 Mini-Z MR-03 JSCC Cup von Kyosho
- 90 S10 Blast SC von LRP electronic
- 98 V-One R4 von Kyosho
- 106 Traxxas Ken Block Ford Fiesta von Multiplex



## Technik

- 30 Einsteigerserie Teil 1 (1 von 2)
- 36 On The Rocks: Tipps und Tricks für Crawler und Scaler



## Sport

- 6 Szene: Alle News aus dem RC-Car-Sport
- 70 Juraj Hudy-Kolumne
- 72 Spektrum: Alle Infos zu Events, Modellen und Herstellern



## Standards

- 48 Termine
- 50 Gewinnspiel-Auflösung
- 62 CARS & Details-Shop
- 64 Euer Kontakt zu CARS & Details
- 66 Fachhändler
- 112 Vorschau

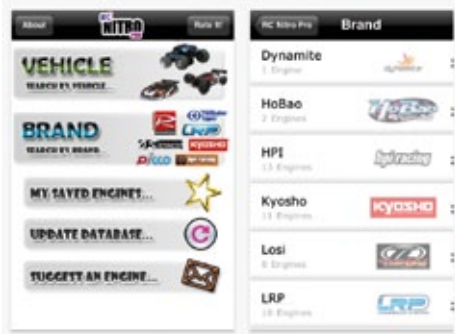
Titelthemen sind mit diesem Symbol gekennzeichnet

Monats ab Seite 18





# App-solut informiert Praktischer Helfer für Rennen



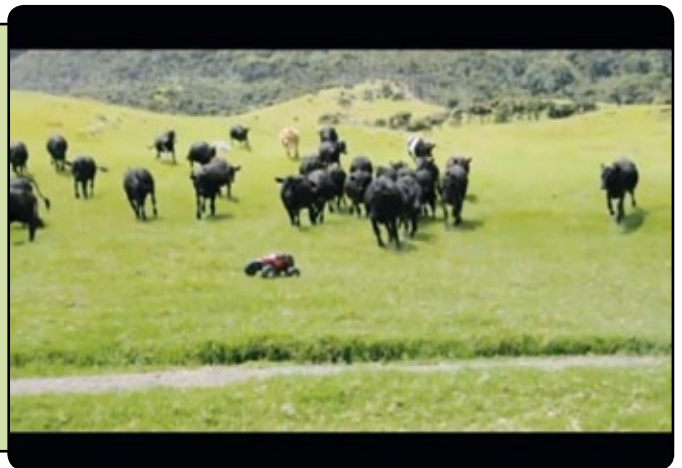
Die RC Nitro Pro-App hilft beim Umgang mit Verbrennungsmotoren

Wer kennt das nicht: Man steht an der Rennstrecke, will seinen Nitro-Motor anwenden aber er will einfach nicht. Nichts geht mehr. Doch wie war gleich die Grundeinstellung? Oder folgende Situation: Nach einigen Runden hat der Motor Aussetzer und schaltet schließlich ab – nicht aufgepasst, Tank leer. Für all diese Probleme, die im Rennalltag immer wieder auftreten, gibt es nun eine praktische App. Sie hilft dabei, den Überblick beim Thema Verbrennungsmotor zu behalten.

Die App mit dem Namen RC Nitro Pro hat Motordaten von über 350 Triebwerken gespeichert. Somit ist es spielend leicht möglich, das eigene Aggregat wieder auf die Werkseinstellungen zurückzusetzen. Darüber hinaus ist die App in der Lage, nach einem Tankstopp zu berechnen, wann der nächste Halt fällig wird. Einfach eingetankte Menge eingeben und weiter geht's. Natürlich bekommt man so nur ungefähre Werte, doch gerade für Einsteiger ergibt sich so eine sehr praktische Hilfe für die ersten Rennen. Die App kann man im iTunes-App-Store für 1,59 Euro herunterladen.

## Die Leudde ...

Guckt Euch das mal an: Der Viehwirt hatte offenbar keine Lust, seinen Hund so zu erziehen, dass er brav die Schäfchen ins Trockene bringt. Obwohl – sind ja gar keine Schäfchen. Mehr Kühe, Bullen, sowas in der Art. Und weil der oder die Gute wohl kein Hundflüsterer ist, musste kurzerhand ein RC-Car herhalten. Dem folgen die Tiere nämlich erstaunlich willig. Dieses Video ist auf jeden Fall unser Netzfundstück. Ihr findet es hier: [tiny.cc/ms2v1](http://tiny.cc/ms2v1). Tja, man muss eben nur wissen, wie es geht.



## Jörns Wörld

### HK-Cup 2011 Runde 1 in Hürtgenwald

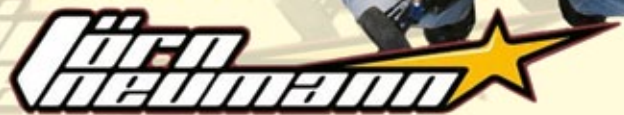
Am 13. November fand der erste Lauf der HK-Cup-Serie in Hürtgenwald, etwa 30 Kilometer von Aachen statt. 45 Fahrer traten an und davon mehr als 30 in der Expert-Klasse. In der Expert-Modified-Klasse durften 2WD-, 4WD- und Monster Truck-Modelle mitfahren. Alle zusammen in einer Klasse. Ich fuhr mit meinem DEX210 in Mittelmotorkonfiguration.

Morgens war eine Stunde freies Training, das alle Teilnehmer reichlich nutzten. Mein DEX210 hatte das gleiche Setup wie auf den Longfield Six Days eine Woche vorher. Und ich musste auch nichts ändern, denn mein Durango lief super. Für die Vorläufe setzt ich dann vorne auf Schumacher Stagger-Reifen und hinten auf die neuen Dboots Nanobyte in der A-Mischung. Ich konnte alle vier Vorläufe für mich entscheiden und war auf der Poleposition für die Finale, gefolgt von Marc Pitsch auf der Zwei und Björn Prümper auf Platz drei.

In den Finals waren drei DEX210 vertreten. Im ersten Finale gab es zunächst einen spannenden Zweikampf zwischen Marc Pitsch und mir. Nach etwa drei Minuten konnte ich mir aber einen Vorsprung erkämpfen und ihn bis ins Ziel halten. Danach folgte das zweite Finale. Ich entschied mich, die Vorderreifen zu wechseln. Von den normalen Stagger auf die Cut Stagger. Meine anderen Konkurrenten setzten schon von Anfang an darauf. Deshalb versuchte ich sie auch mal. Die Vorderreifen hatten deutlich mehr Grip und die Runden waren bis zu drei Zehntel schneller. Dadurch konnte ich das zweite und dritte Finale mit gutem Vorsprung gewinnen. Die neuen Dboots Nanobyte-Hinterreifen haben gezeigt, dass sie wirklich eine sehr gute Alternative zu den Schumacher Minipins sind. Für mich ein gelungenes Wochenende mit Top Qualifier und Sieg, gefolgt von Marc Pitsch auf Position zwei und Björn Prümper auf dem dritten Platz. Das nächste Rennen, von dem ich berichten werde, steht in den USA an.



*Jörn Neumann*



# Jeder kann racen

## Horizon Short Course Challenge rockt Bremen



Text: Per Theman  
Fotos: Michael Gerhards und Per Theman

In Bremen bot die Messe EuroModell nach fünf Jahren erstmals wieder vom 18. bis 20. November 2011 ein buntes Programm für Modellbauer verschiedener Sparten. Rund 20.000 Besucher sahen sich das breitgefächerte Angebot des Events an. Mit dabei war der Bremer Elektro-RC-Car-Verein, der für das Publikum auf einer 480 Quadratmeter großen Indoor-Teppichstrecke neben einem abwechslungsreichen Rennprogramm mit Tourenwagen, Pan-Cars, Driftern und Offroad-Buggies auch einen Lauf zur Horizon Short Course Challenge veranstaltete.

Von den insgesamt 70 Startplätzen entfielen zehn Starter auf die Short Course Challenge. Leider fiel André Pribbenow mit seinem Blitz ESE von HPI bereits während des Trainings am Freitag aus, sodass für die Qualifyings und Finals noch neun Fahrer übrig blieben. Am Start waren somit drei Losi XXX-SCT-ReadyLift-Fahrzeuge von Horizon Hobby, die von Nachwuchsfahrern gesteuert wurden. Die anderen Fahrer setzten auf Trucks von Kyosho, HPI, Team Associated, Ansmann und Traxxas. Die Motorisierung der Fahrzeuge war auf den Ready-to-Run-Standard-Bürstenmotor in 550er-Baugröße mit zwölf Turns beziehungsweise ein Brushlesssystem mit SPX-Zero-Regler und 17,5-Turns-Motor von LRP begrenzt.

Schon in den Trainingsläufen kristallisierte sich recht früh heraus, dass der von Markus Baier gesteuerte Ansmann X25C der Konkurrenz überlegen war. Markus hatte bereits im Vorfeld erkannt, dass die serienmäßig verbauten Stoßdämpfer für diesen 2.300 Gramm schweren Boliden zu klein dimensioniert waren und hatte kurzerhand auf Big-Bore-Exemplare mit Sechslöcher-Kolbenplatten und 45er-Öl umgerüstet. Während das übrige Teilnehmerfeld mit bis zu 80er-Öl und Zweilöcher-Platten unterwegs war, neigte das Modell von Markus viel weniger zu starken Lastwechselschwankungen, die das Fahrverhalten der schweren Trucks typischerweise

### ERGEBNISSE

Name	Fahrzeug	Motorisierung
1. Markus Baier	Ansmann X25C	LRP SPX Zero, X12 17,5T
2. Hans-Joachim Krapp	Kyosho Ultima SC	LRP Sphere Competition, X12 17,5T
3. Frank von Wachtmeister	Kyosho Ultima SC	LRP SPX Zero, X12 17,5T
4. Michael Gerhards	Losi XXX-SCT	Stock (12T 550er brushed)
5. Markus Köster	Team Asso SC10	LRP SXX Competition, X11 17,5T
6. Thomas Hesse	HPI Blitz ESE	LRP Sphere Competition, X11 17,5T
7. Caspar Nüchel	Losi XXX-SCT	Stock (12T 550er brushed)
8. Per Theman	Traxxas Slash	Stock (12T 550er brushed)
9. Marlon Köppe	Losi XXX-SCT	Stock (12T 550er brushed)



Die Teppich-Strecke war bestens präpariert. Spannende Action war somit garantiert



Besonders beliebt bei der Horizon Hobby Short Course Challenge ist natürlich der Losi XXX-SCT

kennzeichnen. Markus konnte daher in den jeweils acht Minuten der vier Qualifying-Durchgänge eine Runde mehr fahren als sein hartnäckigster Verfolger Hans-Joachim Krapp und sich somit souverän die Poleposition sichern.

Die Startplätze zwei und drei hinter ihm belegten dann Hans-Joachim Krapp und Frank von Wachtmeister, die jeweils mit Ultima-Modellen von Kyosho unterwegs waren. Bis auf den Traxxas Slash von Per Theman, der durch ein defektes Hauptzahnrad zwei von drei Finalläufen nicht zu Ende fahren konnte, beendeten die anderen Trucks die Finals unversehrt, was aber nicht viel an der sich in den Vorläufen abzeichnenden Rangfolge änderte. Sogar als Markus Baier im dritten Finallauf seine Pole aufgab und mit einer Webcam auf der Motorhaube von ganz hinten startete, konnte er das Feld aufholen und den Lauf knapp gewinnen. Hinter Hans-Joachim Krapp und Frank von Wachtmeister konnte Michael Gerhards, der einen XXX-SCT von Horizon Hobby lenkte, bei der Geschwindigkeit des führenden Trios einigermaßen mithalten, seinen vierten Platz sicher verteidigen und damit zeigen, dass der Losi-Truck im ReadyLift-Design locker bei der Konkurrenz mithalten kann.

Markus Köster konnte sich mit seinem Team Associated-Modell den fünften Platz sichern, Thomas Hesse mit dem HPI Blitz landete auf Rang sechs, Caspar Nüchel mit einem weiteren Losi XXX-SCT auf der Sieben, Per Theman mit dem ausgefallenen Slash auf Platz acht und der Nachwuchsfahrer Marlon Köppe, der ebenfalls mit einem Losi sein allererstes Rennen bestritt, konnte zwar in einem der drei Finals die siebte Position erringen, doch am Ende reichte es dann doch nur für den neunten Platz.

Insgesamt sorgte die Horizon Hobby Short Course Challenge auf der EuroModell in Bremen 2011 für actionreiche Unterhaltung und hat damit zur Etablierung dieser spannenden Klasse einen positiven Beitrag geleistet. Es bleibt zu hoffen, dass sich die Rennklasse durchsetzen kann und die Short Course Challenge im norddeutschen Raum zu einer festen Institution wird. Weitere Bilder und Rennergebnisse gibt es auf der Homepage des ausrichtenden Vereins unter [www.rcworld-ohz.de](http://www.rcworld-ohz.de) oder [www.horizonscc.de](http://www.horizonscc.de).



# hpi-racing

# WIR HABEN FÜR JEDEN ETWAS IN DER 2012ER HPI PALATTE

Bei HPI machen unsere Designer Überstunden um die heißesten...die wildesten...und die verrücktesten RC Fahrzeuge, die es gibt, vorzustellen! Mit Fahrzeugmaßstäben die in Ihre Handfläche passen bis hin zu Trucks die eben noch in Ihr full-size Auto passen; von Kits die von winzigen Akkus angetrieben werden bis hin zu gigantischen Benzin-Verbrennungsmotoren; von Kits, die die krasssten Stunts vollführen bis hin zu Hochpräzisions-Weltmeisterfahrzeugen für jeden Untergrund... HPI bieten Ihnen alles.

WATERPROOF RALLYCROSS 24GHz RADIO SYSTEM

**TROPHY 3.5**

INSANE FLUX POWER! 24GHz RADIO SYSTEM

**TROPHY FLUX BUGGY**

LEGENDARY TOUGHNESS! 24GHz RADIO SYSTEM

**SAVAGE X4.6**

TERRIFYING TRUGGY FLUX! 24GHz RADIO SYSTEM

**TROPHY FLUX TRUGGY**

RECORD-SETTING BRUSHLESS BUGGY 24GHz RADIO SYSTEM

**VORZA 73**

WORLD'S FASTEST MINI MONSTER TRUCK 24GHz RADIO SYSTEM

**SAVAGE XS FLUX**

JAW DROPPING FLUX POWER! 24GHz DSSS RADIO SYSTEM

**SAVAGE FLUX HP**

EXTRA LARGE GIANT POWER! 24GHz DSSS RADIO SYSTEM

**SAVAGE XL**

BAJA 5B SQUARED! 24GHz DSSS RADIO SYSTEM

**Baja 5B SS**

LARGE-SCALE DESERT TRUCK 24GHz DSSS RADIO SYSTEM

**Baja 5T**

BULLET-PROOF STADIUM TRUCK! 24GHz RADIO SYSTEM

**BULLET ST 3.0**

BULLET-PROOF MONSTER TRUCK! 24GHz RADIO SYSTEM

**BULLET MT 3.0**

WATERPROOF 2WD FLUX POWER! 24GHz RADIO SYSTEM

**FIRESTORM 10T FLUX**

WATERPROOF SHORT-COURSE 24GHz RADIO SYSTEM

**BLITZ**

NEXT-LEVEL NO NONSENSE SHORT-COURSE 24GHz RADIO SYSTEM

**BLITZ ESE**

MOST POPULAR NITRO ON-ROAD CAR BMW M3 24GHz RADIO SYSTEM

**RTR 3 evo+**

ELECTRIC MUSCLE CAR DRIFTING 24GHz RADIO SYSTEM

**Sprint 2 DRIFT**

TEN SCALE TRUE TEN LOOKS TRUE TEN ENGINEERING 24GHz RADIO SYSTEM

**CUP RACER**

WORLD CHAMPIONSHIP TOURING CAR 24GHz RADIO SYSTEM

**TCX**

OFF-ROAD WORLD CHAMPION 24GHz RADIO SYSTEM

**D8**

2.4 GHz RADIO SYSTEM



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

[WWW.LRP.CC](http://WWW.LRP.CC)

LRP electronic GmbH | Wilhelm-Enssle-Str. 132-134 | 73630 Remshalden | Deutschland | [www.LRP.cc](http://www.LRP.cc) | [info@LRP.cc](mailto:info@LRP.cc)



<p>WATERPROOF TRUGGY RACER</p>  <p><b>Trophy 4.6</b> TRUGGY</p>	<p>BRUSHLESS DESERT BUGGY!</p>  <p><b>APACHE C1</b> FLUX</p>	<p>BRUSHLESS 4WD SHORTCOURSE</p>  <p><b>APACHE SC</b> FLUX</p>	<p>SMALL, FAST &amp; TOUGH!</p>  <p><b>MINI RECON</b></p>
<p>PREMIUM RALLY CROSS</p>  <p><b>PULSE 4.6</b> BUGGY</p>	<p>1/5th SCALE SHORT-COURSE THRILLS!</p>  <p><b>Baja 5SC</b></p>	<p>BUILD THE ULTIMATE SHORT-COURSE</p>  <p><b>Baja 5SC SS</b></p>	<p>PETROL POWERED DESERT BAJA</p>  <p><b>Baja 5B</b> 2.0 VERSION</p>
<p>BULLET-PROOF BRUSHLESS TRUCK!</p>  <p><b>BULLET ST</b> FLUX</p>	<p>BRUSHLESS MONSTER TRUCK!</p>  <p><b>BULLET MT</b> FLUX</p>	<p>2WD STADIUM WITH HOT UPDATES!</p>  <p><b>FIRESTORM 10T</b></p>	<p>WATERPROOF 2WD STADIUM ACTION!</p>  <p><b>E FIRESTORM 10T</b></p>
<p>MOST POPULAR NITRO ON-ROAD CAR</p>  <p><b>RTR 9</b> evo+</p>	<p>THE FASTEST SPRINT 2 - M3</p>  <p><b>Sprint 2</b> FLUX</p>	<p>THE FASTEST SPRINT 2 - PORSCHE</p>  <p><b>Sprint 2</b> FLUX</p>	<p>ELECTRIC TOURING 2.4GHZ AND WATERPROOF</p>  <p><b>Sprint 2 Sport</b></p>



Für alle Informationen, die Sie jemals über die breite HPI Produktpalette benötigen könnten, konsultieren Sie bitte die HPI DVD, den HPI Katalog 2012 und [www.hpi-europe.com](http://www.hpi-europe.com)



[WWW.HPIRACING.COM](http://WWW.HPIRACING.COM)



HPI RACING  
**CREATING FUN**  
SINCE '86



**hpi-racing**

# TROPHY FLUX TRUGGY



**4S KOMPATIBEL**

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



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

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

# FLUX

**WASSERDICHT!**

**3S KOMPATIBEL**



# BULLET MT FLUX

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

**WASSERDICHTE ELEKTRONIK**

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



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

**WWW.LRP.CC**

LRP electronic GmbH | Wilhelm-Ensle-Str. 132-134 | 73630 Remshalden | Deutschland | [www.LRP.cc](http://www.LRP.cc) | [info@LRP.cc](mailto:info@LRP.cc)



# TROPHY FLUX BUGGY



## 4S KOMPATIBEL

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

# LUX

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

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



# WASSERDICHT!

## 3S KOMPATIBEL



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

# BULLET ST FLUX



TROPHY TRUGGY FLUX



TROPHY BUGGY FLUX



BULLET MT FLUX



BULLET ST FLUX

WWW.HPIRACING.COM



# hpi-racing™



# Alles aus einer Hand

## Horizon Hobby neue Europazentrale

Text und Fotos: Mario Bicher



Im eigenen Showroom sind neueste Produkte und Highlights ausgestellt. Wer möchte, kann diese gleich erwerben

Nach einem Jahr planen, buddeln, bauen, malern, packen und umziehen ist es geschafft. Horizon Hobby Deutschland residiert seit November 2011 in den neuen Räumen seiner Europazentrale in Elmshorn.

Ein Grund zum Feiern allemal, nämlich beim Grand Opening am 17. und 18. November 2011. Am ersten Tag gemeinsam mit geladenen Fachhändlern und Pressevertretern und am darauffolgenden Tag offen für alle Interessierten und Modellportler. Nach Angaben von Horizon Hobby nutzten 7.000 Besucher die Gelegenheit, sich die neue Wir-

kungsstätte anzuschauen und an Aktionen teilzunehmen, die das breitgefächerte Produktsortiment den Unternehmen zeigen.

### Beeindruckende Größe

Klein ist das neue Gebäude wahrlich nicht. Insgesamt 8.000 Quadratmeter Grundfläche stehen bereit, die ganze Welt von Horizon Hobby aufzunehmen. Eingelagert sind 7.600 verschiedene Artikel, was einem Gesamtvolumen von zirka 750.000 Produkten entspricht. Um allen einen Lagerplatz zu bieten, reichen die Regale bis knapp an die 12,80 Meter hohe Hallendecke heran.



Jörg Schamuhn, Vizepräsident globales Marketing, betonte in seiner Eröffnungsrede den Führungsanspruch von Horizon Hobby

Praktisch gesehen sind es vier übereinander liegende Palettenplätze, die eine Warenmenge aufnehmen, welche sich umgerechnet auf weit über tausend Europaletten stapeln ließe.

Beeindruckend viele Modellbauartikel finden hier kurzzeitig eine Heimat. Denn behalten will man die Modelle, Motoren, Fernsteuerungen und das Zubehör nicht, sondern über den Fachhandel an die Kunden weiterliefern. Vom Ausladen der Ware aus dem Container über das Einlagern und die Bearbeitung der Bestellung bis hin zum Versand vergehen gerade einmal 24 Stunden. Ist ein Produkt lieferfähig, muss der Kunde also nicht lange darauf warten.

### Entwicklung

Treibende Kraft von Horizon Hobby Deutschland ist Vizepräsident Jörg Schamuhn. 1999 gründete er gemeinsam mit seiner Frau Birgit Schamuhn das Unternehmen JSB. Aus der eigenen Garage heraus baute man die Firma stetig aus. Jahre später erfolgte die Integration von JSB in Horizon

### KONTAKT

**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](mailto:info@horizonhobby.de)**  
**Internet: [www.horizonhobby.de](http://www.horizonhobby.de)**



Üppige Lagerkapazitäten zeichnen die Europazentrale aus. Bis an die 12,80 Meter hohe Decke lassen sich Artikel unterbringen



Birgit Schamuhn, Geschäftsführung, ließ in ihrer Rede den zurückgelegten Weg von JSB und Horizon Hobby Revue passieren



Serviceleistungen, beispielsweise Reparaturen oder Updates, erfolgen an technisch hochmodern ausgestatteten Arbeitsplätzen

Hobby – eine wegweisende Entscheidung. Heute beschäftigt das amerikanische Unternehmen fast 700 Mitarbeiter weltweit, davon etwa 50 alleine in Deutschland, und zählt somit zu den größten Firmen in der Modellbaubranche. In den 25 Jahren des Bestehens entwickelte Horizon Hobby zahlreiche Innovationen, die den Markt und die Entwicklung des Modellsports entscheidend beeinflussen.

Von der neuen Elmshorner Europazentrale sollen zukünftig wesentliche Impulse ausgehen und der Modellbaumarkt durchdrungen werden. „Wir wollen die Spitzenposition in der Branche einnehmen und haben uns zum Erreichen dieses Ziels viel vorgenommen“, fasste Jörg Schamuhn am Ende seiner Eröffnungsrede den bevorstehenden Weg von Horizon Hobby zusammen.

## Kunden willkommen

Gleichzeitig mit dem neuen Logistikzentrum baute man die Kapazitäten im Servicebereich aus. Direkt beim Haupteingang zum Gebäude befindet sich der Technische Service, der Reparaturen und Produkt-Updates durchführt. Kunden, die persönlich vorbeikommen, um den Service in Anspruch zu nehmen, steht gleich gegenüber der Service-Abteilung eine weitere Tür offen. Im neuen, modern und einladend eingerichteten Verkaufs- und Showroom kann man sich einen Überblick über zahlreiche Neuheiten und Produkthighlights verschaffen. Angefangen von Baukästen über typisches Zubehör bis hin zu Elektronikkomponenten und Fernsteuerungen präsentiert Horizon Hobby im Showroom einen interessanten Querschnitt des Angebots. Und wer bei Gefallen gleich das Modell oder den Sender mitnehmen möchte, kann dies gerne tun.

Horizon Hobby ist mit der neuen Europazentrale für die Zukunft gerüstet und nimmt sich einiges vor, damit Modellsport zum Erlebnis werden kann.



Etwa 7.600 Palettenplätze bietet die Europazentrale. Einen ersten Eindruck davon konnten sich die Gäste beim Grand Opening verschaffen

# RCACTION.de News

- Mit dem **EXO Terra Buggy** präsentiert Crawler- und Scaler-Spezialist Axial im Vertrieb von Robitronic einen brushlessbetriebenen Desertbuggy. Das Modell im Maßstab 1:10 zeichnet sich durch die sehr vorbildgetreue Optik aus und verfügt über einen 4WD-Antrieb. Der EXO hat bei einer Länge von 482 Millimeter ein Gewicht von rund 2.200 Gramm.



- Alle RC-Car-Fahrer, die Modelle im Maßstab 1:10 oder kleiner verwenden, können das innovative **Pisten-Begrenzungs-system** der



BAUEN SIE IHREN EIGENEN RACETRACK OFFROAD ODER ONROAD BIS 1/10

Firma Forminplast nun über A-M-S.ch erwerben. A-M-S.ch vertreibt Forminline exklusiv in der Schweiz. Die mittlerweile zum Patent angemeldeten Streckenführungselemente Forminline wurden

für den Innen- und Außenbereich entwickelt. Sie eignen sich hervorragend zur freien Streckengestaltung auf Teppich und im Garten.

- Kyosho hat sich den **Ultima SC-R** vorgenommen und bietet den Short Course-Truck nun in der beliebten SP-Version mit einem umfangreichen Tuningpaket an. Dieses beinhaltet unter anderem ein Kugeldiff mit Hartmetall-Kugeln, beschichtete Big-Bore-Dämpfer, Universalantriebswellen, Teflon-Kugellager, einen neuen Slipper, eine Offset-Motorhalterung, einen neuen verstärkten Servosaver und vieles mehr. Das Kit wird ohne Karosserie und ohne Reifen geliefert.



- HPI bietet mit dem neuen **Apache C1** einen waschechten Wüstenbuggy auf Basis des 1:8er-Weltmeistermodells Hot Bodies D8 an. Der C1 ist den berühmten manntragenden Baja-Trucks nachempfunden und mit einem Flux-Brushlessantrieb ausgestattet.

Dank 4WD-Antrieb und bewährter Technik überzeugt das Modell durch die enorme Leistungsfähigkeit im Gelände.



[www.rcaction.de](http://www.rcaction.de)



# LRP *inside*

BLUE IS BETTER

Nachdem ich in den letzten zwei Kolumnen über unsere Flächenflug-Linie berichtet und einen Abstecker in die DTM-Tourenwagenszene gemacht habe, möchte ich in dieser Ausgabe zu unseren Wurzeln zurückkehren. Im Falle von LRP liegen diese bei elektrischen Motoren und Fahrtenreglern. Bei der Entwicklung wettbewerbsorientierter Brushlessmotoren haben wir große Fortschritte erzielt: Mit Stolz präsentiere ich der RC-Welt den LRP Vector X20 Brushless Modified.

## LRP Vector X20 Modified

Bereits vor mehr als drei Jahren wurde unser Vector X12 vorgestellt. Unzählige RC-Racer konnten mit ihm die nächste Stufe erreichen und viele Siege erzielen. Der X12 sicherte sich zwei IFMAR-Weltmeistertitel innerhalb dieser drei Jahre. Doch irgendwann kommt immer der Augenblick, an dem etwas noch Besseres die Bühne betritt. Lasst mich Euch die Produktentwicklung des X20 und seine Features etwas näherbringen.

Mein Produktmanager Reto König nahm vor etwa einem Jahr die gewaltige Herausforderung an, den Nachfolger des X12 zu entwickeln. Die Brushless-Technologie hatte seit dessen Entwicklung große Fortschritte gemacht und es galt, die aktuellen Ansprüche der Fahrer mit zu berücksichtigen. In Sachen Motorentechnik war der Wechsel von NiMH- zu LiPo-Zellen eine der größten Herausforderungen, denn dieser nimmt großen Einfluss auf Brushlessmotoren.



Im Vergleich zum „alten“ X12 wurden besonders beim Rotor große Veränderungen vorgenommen. Er ist nun dynamisch ausbalanciert, um möglichst weich zu laufen. Dies resultiert in einer höheren Effizienz und dadurch letztlich in niedrigeren Betriebstemperaturen. Wir investierten in eine neue (und teure) Auswuchtmaschine, die hochpräzises Wuchten über zwei Achsen erlaubt. Nach meinem Kenntnisstand sind wir dank unseres exklusiven PreciSensor-Systems der einzige Hersteller, der in der Lage ist, den Rotor auf beiden Magnetseiten dynamisch zu wuchten, anstelle von nur einer Seite. Reto testete eine große Anzahl unterschiedlicher Rotoren mit verschiedenen Magnetgrößen und Beschichtungstypen, bevor die perfekte Bestückung für den X20 feststand. Zur Erleichterung des Handlings kann der Rotortyp jetzt durch eine Lasergravur auf der Abflachung der Ausgangswelle identifiziert werden – kein Raten und keine unnötige Demontage mehr, nur um ermitteln, welcher Rotor gerade verbaut ist.

Seit der Wechsel von NiMH- zu LiPo-Zellen vollzogen wurde, steht aufgrund der reduzierten Innenwiderstände deutlich mehr Power zur Verfügung, was meist zu höheren Motortemperaturen führt. Durch überarbeitete Wicklungen, erhöhte Kupferstärken und verbesserte Materialien konnte diesem Effekt entgegen gewirkt und der Wirkungsgrad des Motors signifikant verbessert werden. Für diejenigen unter Euch, die auch bei Nässe unterwegs sind, gibt es ebenfalls gute Neuigkeiten: Auch das PreciSensor-System bekam ein technisches Update und ist jetzt vollkommen wasserfest. Die

Einstellungen des Timings durch eindeutige Grad-Kennzeichnungen auf jedem Einsatz ist jetzt leichter verständlich. Zusätzlich kann das Timing des X20 in feineren Abstufungen von 2,5 Grad gegenüber den 5-Grad-Stufen des X12 angepasst werden.



Die offensichtlichsten Veränderungen wurden am Gehäuse vorgenommen. Das neue XTEC X20 Coolmax verfügt über größere Ausschnitte und zusätzliche Kühlrippen, um seine Oberfläche zu vergrößern und dadurch die Kühlung zu verbessern.

Die Meisten von Euch kennen sicher unseren Teamfahrer und mehrfachen Europameister Ronald Völker. Er selbst spulte während der Sommermonate viele Testkilometer mit dem X20 ab. So konnten Schritt für Schritt die letzten Anpassungen vorgenommen werden, bevor der Motor in die Serienproduktion ging. Wie Ihr seht, sind wir weite Wege gegangen, um sicherzustellen, dass der neue Motor immer cool bleibt und so reibungslos wie möglich arbeitet. Ich kann es kaum erwarten, Eure Meinungen zu hören und den Motor bei Rennen und Meisterschaften auf der ganzen Welt im Einsatz zu erleben.



# GO COMPETITION

Deuce Verbrenner Off Road Buggy 4WD 1:8

ANSMANN  
RACING



Art.Nr. 114000011  
Deuce RTR

weitere Informationen unter [www.ansmann-racing.com](http://www.ansmann-racing.com)



Der Deuce 4WD  
Off Road Buggy  
ist auch als Kit Version  
erhältlich.



Art.Nr. 112000011  
Deuce Kit

#### Features:

- 2-Kanal W4 40MHz Funkfernsteuerung (RTR)
  - 6kg Metallgetriebe Lenkservo (RTR)
- 6kg Metallgetriebe Gas-/Bremsservo (RTR)
  - 4 unabhängige Radaufhängungen
  - 3 abgedichtete Kegelraddifferentiale
- Einstellbare Doppelbremsanlage mit Glasfaserbrems scheiben
  - Alu-Servoplatte
  - Alu-Ackermannplatte
- Mud Guards an der Hinterachse
  - Komplett kugelgelagert
- Big Bore Öldruckstoßdämpfer
  - Alu (3mm) Chassisplatte
- Alu (5mm) Stoßdämpferbrücken
  - Stahlhauptzahnrad
- Rechts/Links Gewindestangen

ANSMANN  
RACING

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



# DMC-News

www.dmc-online.com



## Erfolgreiche Deutsche 1:10er-Europameisterschaft 2011

Die 1:10er-Europameisterschaft ins Traiskirchen, Österreich war zwar als Outdoor-Veranstaltung deklariert, fand aber in einer Eishalle vor Ort statt. Die von Markus Vrana und seinen Helfern aufgebaute Strecke war technisch anspruchsvoll und verlangte von den Fahrern ein hohes Maß an Konzentration. Ein kleiner Fehler und man purzelte, bei diesem hochkarätigen besetzten Fahrerfeld, unzählige Positionen nach unten auf der Rangliste. Mit 100 Fahrern war die Outdoor-EM etwa doppelt so gut besetzt wie die Indoor-EM. Das wirft die Frage auf, ob die Indoor-EM in ihrer derzeitigen Form überhaupt eine Daseinsberechtigung hat.

Das deutsche Team war mit 16 Fahrern am Start. Eigentlich waren es 15 aber Martin Strittmacher, der für das Schweizer Team startete, wird aufgrund seines ständigen Wohnsitzes – nach EFRA-Regeln – als deutscher Fahrer gewertet.

Die Veranstaltung an sich lief reibungslos und blieb absolut im Zeitplan. Das lag im Wesentlichen an der guten Organisation des ÖFMAV (Österreichischer Funkmodellautoverband) und des ausrichtenden Clubs RMC Wien. Das Renn-geschehen wurde vom ersten Tag an, ab dem

Beginn des freien Trainings, von Marc Rheinard bestimmt. Er fuhr in einer eigenen Liga. Mit etwas Respektabstand folgten mit Ronald Völker, Yannick Prümper, Marc Fischer und Christopher Krapp weitere Deutsche Fahrer. In dieser Gruppe der „Marc Rheinard-Verfolger“ befanden sich auch Alexander Hagberg, Jilles Groskamp, Stehen Graversen und Andy Moore. Nach Abschluss des freien Trainings am Donnerstag gab es eigentlich nur zwei interessante Fragen: Wer kann Marc Rheinard einigermaßen folgen und eventuell etwas unter Druck setzen? und: Wie viele Deutsche kommen diesmal ins A-Finale?

Die Vorläufe am Freitag liefen zunächst etwas anders als erwartet ab. Marc fiel im ersten und zweiten Vorlauf mit technischen Defekten aus. So konnten sich Alexander Hagberg den ersten und Ronald Völker den zweiten Vorlauf sichern. Im dritten Vorlauf bewies der amtierende Weltmeister, dass der Sieg nur über ihn führen würde und sicherte sich den Lauf knapp vor Yannick Prümper und Marc Fischer. Im vierten Vorlauf fuhr Yannick mit einer souveränen Leistung und Tagesbestzeit auf den ersten Platz. Ihm folgten Ronald Völker und Viktor Wilck. Marc Rheinard wurde in diesem Lauf Fünfter. Im letzten Vorlauf hatten mindestens acht Fahrer noch die Möglichkeit, sich die Poleposition zu sichern. Doch in diesem Lauf hatte Marc Rheinard deutlich die Nase vorne. Er sicherte sich mit fast drei Sekunden Abstand vor dem Zweiten Viktor Wilck den Laufsieg und damit die Poleposition.

Ins A-Finale schafften es dann schlussendlich fünf Deutsche: 1. Marc Rheinard, 2. Yannick Prümper, 3. Ronald Völker, 6. Christopher Krapp und 7. Marc Fischer. Das erste A-Finale konnte Marc mit einem Start-Zielsieg für sich entscheiden. In den ersten Runden konnte Yannick sogar etwas Druck auf Marc ausüben, aber im weiteren Verlauf des Finals konnte sich Marc langsam von Yannick absetzen und das Rennen kontrolliert nach Hause bringen. Auf den dritten Platz mit etwas Abstand zu Yannick kam Ronald Völker ins Ziel. Das zweite Finale war fast eine Kopie des ersten. Marc sicherte sich mit einem weiteren Start-Zielsieg souverän seinen zweiten Outdoor-EM-Titel. Ronald und Yannick tauschten die Plätze. Danach folgte der Rest. Das dritte A-Finale fand ohne den neuen Europameister Marc Rheinard statt. Hier konnte sich Yannick mit einem überlegenen Start-Zielsieg vor Jilles Groskamp und Ronald Völker durchsetzen. Das Endergebnis lautete: 1. Marc Rheinard, 2. Yannick Prümper, 3. Ronald Völker.



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





# BLIZZARD SR

**NEU!**

NEU!  
Smartphone QR Code Link  
direkt zum Produkt!



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



**Technische Daten**  
Länge: 560 mm; Breite: 260 mm; Höhe: 187 mm;  
Radstand: 316 mm; Reifen: 93x38 mm; Gewicht:  
2.600 g; Motor: 380er; Getriebeübersetzung: 8.86:1

- ★ Hochleistungs Regler-Einheit
- ★ Staub und Schnee erprobtes Chassis-Design
- ★ Schutzabdeckung für Getriebe, Motor und Regler
- ★ Leistungsstarkes Servo für Schaufelfunktion
- ★ 2x 380er Motoren
- ★ Einfaches Handling und spitzen Leistung
- ★ Extra leichte und robuste Antriebsketten
- ★ Heb- und Senkbares Schneeschild
- ★ 2,4 GHZ Perfex 4-Kanal Fernsteuersystem



**readyset®**



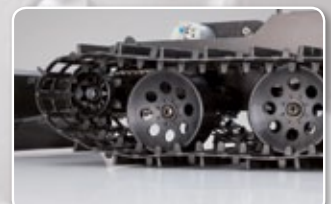
Angetrieben von einem leistungsstarken Servo lässt sich das Räumschild originalgetreu heben und senken. Somit sind auch Fahrten ohne Räumfunktion möglich und Hindernisse können leicht überwunden werden.



Eine separate Abdeckung für das Getriebe und die Elektronik, schützt die Technik vor Staub und Schnee. Damit bleiben Schmutz und Wasser den Motoren fern. Das großzügig dimensionierte Schild ist voll funktionstüchtig und räumt selbst größere Mengen zuverlässig zur Seite.



Ausgestattet mit einem robusten Getriebe, zwei leistungsstarken 380er Motoren und einer kombinierten Regler-Einheit für die linke und rechte Antriebskette, sind auch größere Hindernisse kein Problem.



Extra leichte und robuste Antriebsketten verhefen auf jedem Terrain zum richtigen Grip und bewegen den Blizzard SR kompromisslos vorwärts.

# markt

## Modellbau-Neuheiten im Überblick

### ACME

Mit der **CamOne infinity** bietet ACME eine Mini-Full HD Actionkamera im Kleinformat an. Die Kamera verfügt über ein integriertes, hochauflösendes Display mit 38 Millimeter Bildschirmdiagonale. Weitere Besonderheiten des Systems – teils als Zubehör lieferbar – sind das auswechselbare Objektiv oder eine digitale Funkstrecke zur Bildkontrolle via Monitor. Das Gehäuse ist aus Alu und die 170-Grad-Linse aus Glas gefertigt. Die Abmessungen betragen 49 x 45 x 32 Millimeter und das Gewicht 90 Gramm. Der Preis: **250,- Euro**.

CamOne infinity von ACME



### ACT europe

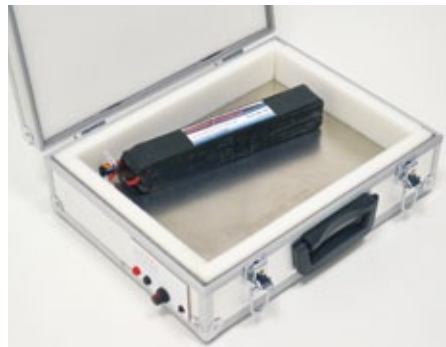
Die neuen **7,5-Volt-XT-Servos** von ACT entstehen in Zusammenarbeit mit einem der besten asiatischen Servo-Produzenten. Die ACT-Versionen sind dabei an die speziellen Anforderungen der ACT-Kundschaft angepasst. Dadurch ergeben sich höchste Auflösung und Haltekraft. Besonders in Verbindung mit den neuen LiFePo-Empfängerakkus ergeben sich optimale Laufeigenschaften und höchste Stellkräfte. Die Servos arbeiten mit der Verstellnorm (1,0 ms bis 2,0 ms) von Futaba und JR. Und natürlich arbeiten die XT-Servos auch hervorragend mit vier bis sechs NiXX-Akkuzellen. Erhältlich sind 15- und 20-Millimeter-Varianten. Der Preis für die Servos beginnt bei **79,- Euro**.



XT-Servos von ACT

### Der Himmlische Höllein

Zum Schutz vor Überlastung und frühzeitiger Alterung bietet der Himmlische Höllein jetzt einen **LiPo-Heizkoffer** an. In diesem werden die LiPo- oder Lilo-Akkus wahlweise auf 35 bis 45 Grad



Celsius erwärmt, um sie auch bei niedrigen Außentemperaturen sofort belasten zu können. Der Heizkoffer kann an einem 12- bis 14-Volt-Netzteil oder einer 12-Volt-Autobatterie angeschlossen werden und hat eine Leistung von 20 Watt. Durch die Innenmaße von 340 x 245 x 45 Millimeter lassen sich auch mehrere 10s- bis 12s-LiPo-Akkus gleichzeitig auf Betriebstemperatur bringen. Der Preis: **119,- Euro**.

LiPo-Heizkoffer vom Himmlischen Höllein

### Dickie-Tamiya

Neu von Dickie-Tamiya ist das RC-Car **Lunch Box Gold Edition** erhältlich. Das zweiradgetriebene Auto verfügt über einen Heckantrieb und Friktionsdämpfer. Optisch augenscheinlichstes Merkmal ist nicht nur die goldfarbene lackierte ABS-Karosserie, sondern sind auch die Riesenreifen mit V-Profil. Das Auto ist für eine Beleuchtung vorbereitet. Verbaut wurde ein Bürstenmotor der 540er-Klasse. Der elektronische Fahrregler ist mit einer Unterspannungsabschaltung ausgestattet. Preis **139,99 Euro**.

Lunch Box von Dickie-Tamiya



Sand Rover von Dickie-Tamiya



Dickie-Tamiya lässt hier eine Reihe von Fahrzeugen wieder aufleben, die so manchen gestandenen Erwachsenen in seiner Jugend begleitet haben, beispielsweise den legendären **Sandrover**. Die Neuheit wird mit schlagfestem DT-02-Wannen-Rahmenchassis, Doppelquerlenkern und Einzelradaufhängung sowie vier Federbeinen und Kegelraddifferenzial ausgeliefert. Das RC-Car ist mit einem 2WD-Heckantrieb und Elektromotor der 380er-Klasse sowie Pin Spike-Reifen hinten und Rillenreifen vorne ausgestattet. Preis: **119,95 Euro**.

powered by



# Hersteller

Kontaktdaten

## Wir bewegen was!

### Hype

Der **Battery Analyzer** ist ein praktisches Tool, um den Zustand von Lithium- und Nickel-Akkupacks auf der Rennstrecke exakt zu ermitteln. Dazu wird der Lithium-Akku einfach mit dem Balancer-Anschluss auf die Stiftleiste des Battery Analyzers gesteckt. Für Nickel-Akkus steht ein separater Anschluss mit JR-Steckersystem zur Verfügung. Über die drei Tasten auf der Vorderseite des Geräts können Akku-Spannung, Restkapazität des Akkus, Zellen-Einzelspannungen, niedrigste/höchste Zellenspannung und die Differenz zwischen höchster und niedrigster Zellen-Spannung gemessen werden. Der Preis: **19,90 Euro**.



Battery Analyzer von Hype

**Sprint 2 Flux**  
von LRP



**S10 Blast SC**  
von LRP



**HB-HPI-Racing-Logos**  
von LRP



**S10 Twister**  
von LRP

### LRP electronic

Mit dem **S10 Twister** hat LRP einen 2WD-Offroad-Buggy neu ins Sortiment aufgenommen. Das Fahrzeug ist in der RTR-Version mit einem 540er-Motor, vier Öldruckstoßdämpfern, Teleskop-Kardanwellen, einem Kegeldifferenzial und einem digitalen Fahrregler ausgestattet. Inklusiv Fernsteuerung, Akku und Ladegerät hat der S10 Twister einen Preis von: **129,99 Euro**.

LRP bietet jetzt den **S10 Blast** auch als 1:10er-Short Course-Truck an. Das Modell verfügt über ein geländegängiges Rennfahrwerk, CVD-Kardanwellen vorne und Big-Bore-Stoßdämpfer mit Vierloch-Kolbenplatten. Der **S10 Blast SC** hat eine Länge von 530, eine Breite von 300 und eine Höhe von 210 Millimeter. Die RTR-Version verfügt über einen 540er-Motor und wird komplett mit 2,4-Gigahertz-Sender, Akkus und Ladegerät ausgeliefert. Der Preis: **219,99 Euro**.

Neu bei LRP ist der **Sprint 2 Flux** mit offiziell lizenzierte Porsche GT3-RS-Racing-Karosserie. Das Modell wird mit einem HPI Flux Vektor 5900-Brushlessmotor geliefert und ist mit wassergeschützter Elektronik ausgestattet. Der Sprint 2 Flux verfügt darüber hinaus über offiziell lizenzierte Rays/Volk-TE37-Felgen, Öldruckstoßdämpfer und ein komplettes Kugellager-Set. Kostenpunkt der RTR-Version inklusive 2,4-Gigahertz-Sender und Akku nach Wahl: **329,90 Euro**.

**Dekorbögen** für Cars und Trucks gibt es jetzt mit den aktuellen HB-HPI-Racing-Logos bei LRP. Enthalten ist das HPI-Sechskantlogo in verschiedenen Größen und Farben. Der Preis: **1,69 Euro**.

### ACME the game company

Industriestraße 10 a, 33397 Rietberg  
Telefon: 052 44/70 00 70, Fax: 052 44/700 07 48  
E-Mail: [info@acme-online.de](mailto:info@acme-online.de)  
Internet: [www.acme-online.de](http://www.acme-online.de)

### ACT europe

Talblickstraße 21, 75305 Neuenbürg  
Telefon: 070 82/931 74, Fax: 070 82/931 75  
E-Mail: [info@acteurope.de](mailto:info@acteurope.de), Internet: [www.acteurope.de](http://www.acteurope.de)

### Der Himmlische Höllein

Glender Weg 6, 96486 Lautertal  
Telefon: 095 61/55 59 91, Fax: 095 61/86 16 71  
E-Mail: [mail@hoellein.com](mailto:mail@hoellein.com)  
Internet: [www.hoelleinshop.com](http://www.hoelleinshop.com)

### Dickie-Tamiya

Werkstraße 1, 90765 Fürth  
E-Mail: [tamiya@tamiya.de](mailto:tamiya@tamiya.de)  
Internet: [www.dicktamiya.de](http://www.dicktamiya.de)

### Hype

Nikolaus-Otto-Straße 4, 24568 Kaltenkirchen  
Telefon: 041 91/93 26 78, Fax: 041 91/884 07  
E-Mail: [info@hype-rc.de](mailto:info@hype-rc.de), Internet: [www.hype-rc.de](http://www.hype-rc.de)

### LRP electronic

Wilhelm-Enssle-Straße 132-134, 73630 Remshalden  
Telefon: 071 81/409 80, Fax: 071 81/40 98 30  
E-Mail: [info@lrp-electronic.de](mailto:info@lrp-electronic.de), Internet: [www.LRP.cc](http://www.LRP.cc)

### Modellsport Schweighofer

Wirtschaftspark 9, 8530 Deutschlandsberg, Österreich  
Telefon: 00 43/34 62/25 41 19, Fax: 00 43/3462/7541  
E-Mail: [info@der-schweighofer.com](mailto:info@der-schweighofer.com)  
Internet: [www.der-schweighofer.com](http://www.der-schweighofer.com)

### 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](mailto:hobbythek@t-online.de)  
Internet: [www.rc-car-online.de](http://www.rc-car-online.de)

### RC-Fellas.com

Weinbergsweg 3c, 61348 Bad Homburg  
Telefon: 061 72/49 16 88, Fax: 061 72/49 16 89  
E-Mail: [info@rc-fellas.com](mailto:info@rc-fellas.com), Internet: [www.rc-fellas.com](http://www.rc-fellas.com)

### 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](mailto:info@robitronic.com)  
Internet: [www.robitronic.com](http://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](mailto:info@team-shepherd.com)  
Internet: [www.team-shepherd.com](http://www.team-shepherd.com)

### SMI Motorsport

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

### Staufenbiel

Hanskampring 9, 22885 Barsbüttel  
Telefon: 040/30 06 19 50, Fax: 040/300 61 95 19  
E-Mail: [info@modellhobby.de](mailto:info@modellhobby.de)  
Internet: [www.modellhobby.de](http://www.modellhobby.de)

### Thunder Tiger

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

### T+M Models

Klosterzelgstraße 1, 5210 Windisch, Schweiz  
Telefon: 00 41/564 42 51 44  
E-Mail: [tm.models@bluewin.ch](mailto:tm.models@bluewin.ch)  
Internet: [www.tmmmodels.ch](http://www.tmmmodels.ch)



White Line-Serie von Schweighofer

## Modellsport Schweighofer

Modellsport Schweighofer hat die LiPo-Serie **White Line** von modelleXXpert jetzt stark erweitert. Angeboten werden nahezu alle denkbaren Größen und Kapazitäten für jeden Anwendungszweck im Modellsport. Die Akkus dieser Serie sind selektiert, bieten eine gute Spannungslage und hohe Kapazitäten bei gleichzeitig geringem Gewicht. Die Preisspanne reicht vom kleinen 2s-Akku für **4,20 Euro** bis hin zum 6s-LiPo mit 5.100 Milliamperestunden Kapazität für lediglich **82,90 Euro**.



Dirtbag von Robitronic

## Robitronic

Ist das RC-Car nach dem Rennen schmutzig, soll aber sofort in den Pkw verfrachtet werden, dann hält man Letzteren mit den passenden **Dirtbags** von Robitronic sauber. Im Dirtbag lässt sich das RC-Car im Kofferraum oder auf der Rückbank sauber und trocken transportieren. Der Dirtbag ist ein auslaufsichere Beutel mit elastischem Rand, der das Modellauto fest umschließt. Durch den Trageriemen mit Klettverschluss ist er einfach zu tragen. Das Synthetikmaterial ist mit Wasser oder Seifenlauge zu reinigen. Erhältlich sind verschiedene Größen auch für 1:5er-Autos.



Auldey von Robitronic

Der **Auldey** von Robitronic ist im Maßstab 1:28 gehalten. Die vorbildgetreue Karosserie ist mit LED-Scheinwerfern und -Rücklicht ausgestattet. Besondere Merkmale sind Hinterradantrieb mit Differenzial und die gefederte Aufhängung der Vorder- und Hinterachse. Das RC-Car ist komplett aufgebaut und wird mit Fernsteuerung ausgeliefert.

Robitronic hat jetzt neu **Servohörner** in zwei verschiedenen Ausführungen im Angebot. Die Lenkhebel stehen wahlweise mit einem oder zwei Armen zur Verfügung. Die Servohörner mit Aluhülse und Schraube sind für verschiedene Hersteller erhältlich. Der Lochabstand zum mittleren Loch beträgt 17 beziehungsweise 20 Millimeter. Der Preis: ab 9,20 Euro.



Servohörner von Robitronic

## RC-Car-Shop Hobbythek

Passend zum Jahreswechsel bietet RC-Car-Shop Hobbythek jetzt einen **Wandkalender** für das Jahr 2012 mit Motiven aus der 1:5er- und 1:6er-Großmodellserie an. Die Kalenderblätter haben eine Größe von 500 x 350 Millimeter. Der Preis: **17,80 Euro**.



rc-car-online.de **2012** jetzt geht's los...

Jahreskalender 2012 von RC-Car-Shop Hobbythek



Der Evolution EP von RC-Fellas

## RC-Fellas.com

Neu bei RC-Fellas ist der 1:16er-Buggy **Evolution EP**. Der 4WD-betriebene Bolide hat eine Länge von 285, eine Breite von 210, eine Höhe von 125, einen Radstand von 185 und einen Raddurchmesser von 76 Millimeter. Das Getriebe arbeitet mit einer Übersetzung von 9,5 zu 1. Der Evolution EP bringt etwa 930 Gramm auf die Waage und wird von einem Brushlessmotor angetrieben. Das Modell verfügt über ein Chassis und Dämpferbrücken aus Aluminium sowie einstellbare Öldruckstoßdämpfer. Der Preis für die RTR-Version inklusive 2,4-Gigahertz-Sender und Akku: **198,- Euro**.

## Shepherd Micro Racing

Für den Velox V8 bietet Team Shepherd nun einen **Keramiklager-Exzenter-Satz** bestehend aus 16 Lagern an. Die Passscheiben haben eine Abmesse von 12 x 16 x 0,1 Millimeter und ermöglichen einen spielfreien Einbau der Radachse. Der Preis: 162,90 Euro.

### Keramiklager-Exzenter-Satz von Team Shepherd



# MALi

RACING

## Speedfighter II

### 1:8 RTR brushless Buggy

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

TopSpeed  
ca. 70 km/h



[www.maliracing.com](http://www.maliracing.com)



ist die Exklusivmarke von



## SMI Motorsport & T+M Models

Von Hudy gibt es neue **Servohörner** für den Einsatz auf dem Gasservo verschiedener Hersteller. Wird hier ein kleines Distanzstück benötigt, um Höhenunterschiede auszugleichen, sind die von Hudy aus hochfestem Aluminium geeignet. Die Gewinde sind auf zwei verschiedenen Ebenen angeordnet, um die Kräfte ohne Umlenkungen oder weitere Kleinteile zum Vergaser beziehungsweise zur Bremse zu bringen.



**Hudy-Servohorn von SMI Motorsport**

Der neue T3 kann beim Einsatz auf kräftezehrenden Außenstrecken auf die aus bestem Hudy-Federstahl gefertigten **Abtriebe** vertrauen. Diese sehr leichten Bauteile ermöglichen auch den Einsatz von extrem leistungsstarken 2,5-Turns-Brushlessmotoren. Die Abtriebe sind für den Einsatz mit dem Kegeldifferenzial unter der Bestellnummer 304900 konzipiert.



**XRAY-Federstahlabtriebe von SMI Motorsport**



Die Reibung des Antriebsstrangs des RX8 kann nochmals reduziert werden, wenn man die neuen **Riemenräder** aus extrem festem 7075 T6-Aluminium von XRAY einsetzt. Um die Standzeiten weiter zu erhöhen und die Reibung nochmals zu senken, wurden die Riemenräder mit einer speziellen Beschichtung versehen. Um den RX8 optimal auszustatten, sind verschiedene Riemenräder lieferbar.

**XRAY-ALU-riemenräder von SMI Motorsport**

**Dymond X-treme Power von Staufenbiel**



## Staufenbiel

Das **Dymond X-treme Power** ist neu im Sortiment von Staufenbiel. In dem Ladegerät befinden sich zwei unabhängige Ladeterminals. Pro Ausgang werden 400 Watt Ladeleistung bei 20 Ampere Maximalstrom zur Verfügung gestellt. Es können maximal jeweils 15 Zellen NiCd, NiMH, beziehungsweise 6s-Lithium-Zellen angeschlossen werden. Das Dymond X-treme Power verfügt über verschiedene Akkuprogramme, einen integrierten Balancer für Lithium-Batterien, Entladefunktion und Speichermöglichkeiten für bis zu zehn Ladeparameter. Der Anschluss an eine 12-Volt-Gleichstromquelle ist möglich. Die Maße: 200 x 140 x 55 Millimeter bei einem Gewicht von 1.211 Gramm. Der Preis: **149,- Euro**.



**Dymond Car LiPos von Staufenbiel**

Neu bei Staufenbiel sind die **Dymond Car LiPos CX-4100, CX-5000 und CX-5400**. Die Akkus sind speziell für RC-Cars ausgelegt, werden im Hardcase ausgeliefert und verfügen über einen Balancer-Stecker im EHR-Format. Je nach Ausführung verfügen die Akkus über 4.100, 5.000 oder 5.400 Milliamperestunden Kapazität. Der Preis: **Ab 28,90 Euro**.

## Thunder Tiger

Der **Nosram Sigma Power-Lader** inklusive eines 1s- bis 3s-LiPos ist jetzt neu im Sortiment von Thunder Tiger. Das integrierte Netzteil ist weltweit für Spannungen zwischen 100 und 240 Volt nutzbar, ebenfalls lässt sich das Gerät an 11- bis 15-Volt-Gleichstromquellen wie beispielsweise Autobatterien anschließen. Der Nosram Sigma Power Lader eignet sich für 1s- bis 3s-LiPo- und LiFePo- sowie für 4s- bis 8s- NiMH- und NiCd-Akkus. Die Abmessungen betragen 125 x 115 x 40 Millimeter. Der Preis: **68,90 Euro**.



**Nosram Sigma Power Lader von Thunder Tiger**



**TC6.1 von Thunder Tiger**

Der **TC6.1 Factory Team** in der Kit-Version ist die nächste Evolutions-Stufe im Design von modernen Elektro-Tourenwagen. Auf Basis des bewährten TC6 hat Team Associated im Vertrieb von Thunder Tiger Europe ein Modell entwickelt, das sich in folgenden Punkten von seinem Vorgänger unterscheidet: verwindungssteifere Querlenker mit solider und optimierter Dämpfer-Positionierung, Radachs- und Lenkhebel-Träger mit integrierten Justierungs-Hülsen für Nachlauf und Vorspur, überarbeitetes Stabi-System, neues Leichtgewicht-Heck-Kegelrad-Differenzial, Starr-Durchtrieb an der Vorderachse mit einzeln austauschbaren Abtrieben, Offset-Querlenker-Halterung, schmales Chassis-Layout optimiert für LiPo-Akkus und Brushlessmotoren, optimiertes Lenkungs-System zum feinstufigen Einstellen der Ackermann-Optionen, hart eloxierte und beschichtete Alu-Gewinde-Dämpfer, Titan-rechts-links-Spur- und Lenkstangen, komplett mit Kugellagern ausgerüstet. Das 1:10er-Modell hat eine Länge von 381 Millimeter und wiegt 1.375 Gramm. Der Preis: **419,- Euro**.

Mit dem **SC10-Truck** hat Team Associated einen der beliebtesten Short Course-Trucks geschaffen. Mit der neuen **Race Spec-Variante** gibt es dieses Modell nun als Brushless-Car mit 2,4-Gigahertz-RC-Anlage, das in allen wichtigen Punkten überarbeitet wurde. Das Modell im Maßstab 1:10 gibt es in vier Varianten jeweils mit 3s-LiPo mit 3.900 Milliamperestunden Kapazität im Lucas Oil-, Monster Energy-, Pro Comp- oder Rockstar-Makita-Design.



**SC10 von Thunder Tiger in der Race Spec-Version**

**Neuheiten, Produktinfos und Aktualisierungen  
senden Sie bitte an:**

**Redaktion CARS & Details, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg  
E-Mail: [markt@wm-medien.de](mailto:markt@wm-medien.de)**

# HIMOTO .....goes Brushless

Die neue MegaE-Serie mit Brushless-Antrieb und 2.4 GHz Fernsteuerung im Maßstab 1/10

Mit der neuen Brushless-Antriebstechnik sind die Fahrzeuge der MegaE-Serie mit erheblich mehr Leistung unterwegs als mit normalem Standard-Antrieb. Alle Himoto-Brushless Fahrzeuge sind mit den hochwertigeren und besonders im Anfahren viel feinfühligere Sensor-Fahrtreglern und -Motoren ausgestattet. Gleichzeitig sorgt die serienmäßige 2.4 GHz Fernsteuerung für absolut sicheren Fahrbetrieb.



2.4GHZ

robust

60  
km/h

Bestell.-Nr. 650053  
MT10 Brushless Monstertruck 1/10

RTR  
ready to race

#### Features

- High Tech Brushless Power – leistungsstark und wartungsfrei
- HIMOTO 9.5R Brushless Motor mit Sensortechnik
- HIMOTO 60 A Brushless Fahrtregler mit Lüfterrad, LiPo-fähig
- 4 Öldruckstoßdämpfer



65  
km/h

Bestell.-Nr. 650051  
XB10 Brushless Buggy 1/10

RTR  
ready to race

stark  
leicht

75  
km/h



Bestell.-Nr. 650014  
VEGA Brushless Onroad 1/10

RTR  
ready to race



Modellbau vom Besten

# krick

Fragen Sie Ihren Händler nach den neuen MegaE Brushless Modellen von Krick/HIMOTO

Klaus Krick Modelltechnik · Postfach 1138 · 75434 Knittlingen · [www.himoto-krick.de](http://www.himoto-krick.de)



# TECHNO-Logy

## Disco auf vier Rädern



**Alles Hyper? Bei Hobao Racing ganz sicher. Was dort auf vier Rädern aus der Produktion läuft, hört schon seit Jahren auf diesen – zugegebenermaßen durch ein bekanntes Techno-Lied nicht ganz unvorbelasteten – Namen. Ob die Konkurrenten besser das Tanzparkett räumen sollten, wenn Hyper Star auftritt, wird sich zeigen.**

**Text und Fotos:**  
Dieter Renzel

Gerade im Markt der 1:8er-Buggymodelle ist Hobao-Racing immer für gute Platzierungen gut. Jetzt versucht man mit dem Hyper Star genannten, neuesten Buggymodell wieder an der Spitze mit zu fahren. Nach den Wettbewerbsmodellen Hyper 7-9GL soll es nun der aktuelle Wagen auf den nationalen und internationalen Strecken richten. Mit einem Top-Ten-Ergebnis auf der letzten 1:8er-Buggy-Weltmeisterschaft ist das US-Top-Fahrer Jeremy Kortz bereits gelungen. Und mit der Hobao Europe-Vertretung hier in Deutschland als Rückendeckung hinsichtlich der gesicherten Ersatzteilversorgung soll es nun auch bei uns wieder aufwärts gehen.

### Verwandtschaft

Raus aus dem Prototypenstadium und ab in den Verkauf präsentiert sich der neue Star als keine reine Neuentwicklung, sondern lehnt sich auf den ersten Blick aufgrund der unveränderten Karosserie

und dem einteiligen Heckflügel unverkennbar an seine Vorgänger an. Nicht zuletzt der schräg hinter der Fahrerkabine herausragende Motorkopf unterstreicht ein gewisses Festhalten am ganz speziellem Hyper 9-Chassiskonzept. Schaut man genauer hin, fallen die etwas überarbeiteten Aufhängungsteile auf. Klarer Eyecatcher hier ist die als Pivotball ausgelegte Vorderradaufhängung. Grundsätzlich ist diese Fahrwerkstechnik jedoch bei Hobao nichts Neues. Aktuell kommt diese Art der Radträgeraufhängung immer noch in dem 1:10er-Scale-Modell zum Einsatz. Und auch im 1:8er-Buggybereich kam sie im Hyper 7 – wenn auch nur kurz – zum Einsatz.

Neben neuen Aufhängungsarmen bedarf es hier auch neuen Lenkhebeln, die im Falle des Hyper Star sehr massiv ausgefallen sind. Kein Wunder, denn die in den Lenkhebeln sitzenden Kugeln sind alles andere als filigran. Mehrgewicht? Höhere ungefederte





Massen? Nein, nicht wesentlich. Bestehen die robusten Kugeln doch aus Aluminium, deren Oberfläche hinsichtlich eines geringen Reibungs-Koeffizienten eine harte Beschichtung erhielt. Etwas tricky ist die Sicherung der Kugeln in den Lenkhebeln: Kunststoffdeckel sorgen für einen sicheren, aber beweglichen Sitz. Oder man verwendet den beiliegenden Montagesatz, mit den über Madenschrauben einstellbaren Abdeckungen, um das minimale Spiel zwischen Kugel und Lenkhebel optimal auszugleichen. Doch hier ist Vorsicht geboten: Zu wenig Spiel und der später hinzukommende Staub sind für eine leichtgängige Aufhängung alles andere als förderlich.

Ob mit oder ohne Spiel, bei beiden Varianten ist die Unmöglichkeit der schnellen Sturzeinstellung gleich. Hier arbeitet Hobao mit entsprechenden Unterlegscheiben, was jeweils eine Demontage der Kugelkopfaufnahmen erfordert. Im Gegenzug erhält

man dafür eine sehr widerstandsfähige Vorderachsaufhängung, die einen harten Einschlag nicht gleich krumm nimmt. Der Radsturz und damit auch das Fahrverhalten bleiben also gleich. Die klassischen Rechts-links-Gewindestangen findet man nur an der Hinterachse oder an der mit einem einstellbaren CAM-Style-Servosaver ausgestatteten Anlenkung der Vorderräder. Völlig unkompliziert stellt sich dank der Pivotball-Aufhängungen dagegen die Einstellung des Nachlaufs dar. Über die chassisseitige Aufnahme werden der obere Querlenker mittels unterschiedlich starker C-Klipse aus Kunststoff auf dem Aufhängungsstift platziert und so die Lenkagilität beeinflusst.

### Sechs Richtige

Auch im Chassis sollen Änderungen für verbesserten Chassisflex beziehungsweise leichteren Zugang zur Empfängerbox sorgen. Im ersten Fall stützt sich nun die vordere Chassisstrebe nicht mehr nur auf der Radio-



Durchaus eine Empfehlung wert: die separat erhältlichen Hobao Fire-Reifen mit straffer Einlage



Die neu designte Hinterachsaufhängung arbeitet bei korrekter Dämpfereinstellung sehr zufriedenstellend



Aus Platzgründen sitzt die Hinterachsbremse direkt am Getriebekasten. Neue Bremsbeläge sorgen bei korrekter Einstellung für besseres Bremsverhalten



An den Aufnahmen der Querlenkerstifte bestimmen unterschiedliche Einlegeblöcke Vorspur und Kick-Up-Werte

platte, sondern direkt auf dem Aluchassis ab. Letzteres gewährleistet den einfacheren Zugang zum Empfänger und zur Stromversorgung durch einen großen, verschraubten Deckel. Hier fällt nun die vom Vorgänger bekannte, umständliche Fummelei wegen der darüber laufenden Anlenkung der am Hinterachsgetriebekasten sitzenden Bremscheibe weg. Hintere Bremscheibe? Richtig gelesen: Durch den schräg montierten Motor ist am Mitteldifferenzial, das am Hyper Star wie auch das Vorderachsdiff als sogenanntes Sechs-Spiderdiff ausgelegt ist, schlichtweg kein Platz mehr für die Hinterachsbremscheibe. Diese sitzt nun quasi direkt auf dem Kegelradtrieb und sorgt dort in Verbindung mit geänderten Bremsbelägen für angemessene Verzögerung.

Füllmittel für Diffs und Dämpfer bei und neben dem Bordwerkzeug sind auch ein Satz Chassisstreben aus Kunststoff sowie die verschiedenen Drahtbügel für die Ackermaneinstellung zu finden.

### Zubereitung

Inwiefern Hobaos neue Rezeptur wirklich ausgereift ist, wird erst der Praxistest zeigen. Zunächst geht es um die Fertigungsqualität und dabei insbesondere um die Passgenauigkeit der zahlreichen Einzelteile zueinander. Aufgrund der zahlreichen Parts des Buggys ist der Zusammenbau eine etwas zeitintensive aber Dank der guten Passgenauigkeit durchaus entspannende Angelegenheit. Hier und da ist es empfehlenswert, mit einem scharfen Skalpell ein paar Kunststoffteile zu entgraten. Auch sollte man an den notwendigen Schraubverbindungen den Sicherungslack nicht vergessen. Klar geht es unter der schlanken Lexanhaube relativ eng zu, doch dafür ist nun in der großen RC-Box ausreichend Platz für einen mittelgroßen Empfänger und für die Wahl des Empfängerakkus. Etwas verwunderte die Verwendung des einteiligen Heckflügels. Von den meisten Teamfahrern wird hier der optionale Zweiarmspoiler verwendet, um verschiedene Flügel verwenden und damit die Fahrzeugabstimmung beeinflussen zu können.



Eine Besonderheit des Hyper Star ist der einteilige Heckflügel

Soweit die größten Änderungen in Kürze, bei den weiteren Zutaten für einen wettbewerbsorientierten Buggy griffen die Star-Köche auf Bewährtes zurück. Die Verwendung wertiger Materialien, großvolumige Dämpfer mit 4-Millimeter-Kolbenstangen, im Winkel verstellbare Radaufhängungen, stabile Metallkardans, abgedichtete kleine Differenziale, ein Wettbewerbstank mit montierbarem Ausgleichsvolumen, ein zweifach Luftfilter und eine klassische Dreibacken-Kupplung mit Kunststoffbacken sind hier die wichtigsten Highlights.

Ausgeliefert wird der Hyper Star ganz wettbewerbstypisch als reiner Baukasten. Neben Funke, Servos und einem ädequaten 3,5er-Triebwerk braucht es diesmal auch einen Satz entsprechender Reifen und einer Abgasanlage. Dafür liegen dem Baukasten neben einer brauchbaren Anleitung sämtliche Schmier- und

Rechtzeitig zum Testbeginn spendierte Hobao Europe noch einen Satz der aktuellsten Fire-Reifen. Interessantes Merkmal hierbei neben dem sich öffnenden L-Profil auf der Lauffläche sind die beiliegenden, recht unnachgiebigen Einlagen.

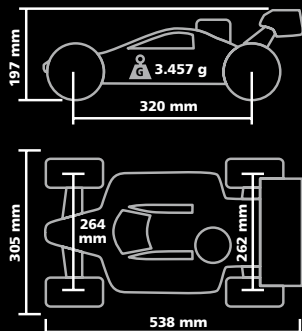
### CAR CHECK

#### HYPER STAR Hobao Europe

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
- Bezug: Fachhandel

- Technik: 4WD-Antrieb, zwei Sechs-Spider-Differenziale, ein Vier-Spider-Differenzial, Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer, Pivotball-Aufhängung vorne

- Benötigte Teile: RC-Anlage, Servos, Akku, Motor, Auspuff-Anlage, Startbox, Sprit



Chassisseitig am oberen Querlenker kann der Nachlauf der Vorderradträger mittels C-Klipsen einfach und schnell verstellt werden

Bei Sprüngen verhält sich das Modell in der Luft sehr neutral



## Umdenken

Hat das Modell den richtigen Sitz auf der Startbox ist das Starten des schräg stehenden Motors kein Problem – vorausgesetzt, man zählt nicht zu den RC-Car-Fahrern, die ihr Modell am Glühkerzenstecker herunterdrücken. Ein paar letzte Vergasereinstellungen am aus dem Winterschlaf erweckten O.S. Speed und schon rollte der Buggy die Boxengassenabfahrt runter auf die Piste. Die erste Tankfüllung für die Fotosession wurde das Modell noch mit etwas gezügeltem Gasfinger um die Piste gezirkelt. Eine gute Gelegenheit also, um mal einen Blick aufs Fahrwerk zu werfen. Hier machte der Hyper mit der neuen Vorderachse im Baukasten-Trimmm eine gute Figur. Er schluckte die Bodenunebenheiten auf den langgezogenen Passagen gut weg, ohne sich dabei aufzuschaukeln oder gar aufzusetzen. In den Kurven folgte er sehr willig dem eingeschlagenen Lenkradius der

Das Vier- und die Sechs-Spider-Diffs werden klassisch mittels Ölfüllung gesperrt und verrichten nach kurzer Einlaufphase bestens ihren Dienst



Vorderräder, wobei das Heck recht lange stabil blieb und erst sehr spät zum Ausbrechen neigt, was aber in der Regel dank der soften Differenzial-Befüllung beherrschbar blieb. Auch die Bereifung hinterließ auf der etwas rutschigen Strecke einen brauchbaren Eindruck und konnte sich dadurch einen Platz in der Rennreifenkiste erobern.

Nach anfänglichem Zögern wurde das Modell nun auch über die anspruchsvollen Doppelsprunghügel gejagt, die zwar für bessere Traktion mit Teppich ausgelegt sind, aber vom Fahrer einiges an Konzentration



Hobao setzt auch im Hyper Star auf einen schräg stehenden Motor

▼ Anzeige



**CS-ELECTRONIC**  
FACTORY

**MODELLBAU**  
**OUTLET**  
**STORE**

 **EFRA APPROVED**  
**ab 79,95 €**

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

 **EFRA APPROVED**  
**ab 59,95 €**

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

 **EFRA APPROVED**  
**ab 59,95 €**

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

 **EFRA APPROVED**  
**ab 39,95 €**

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

 **EFRA APPROVED**  
**ab 31,90 €**

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

## Lipo Lade Bag

 **ab 5,90 €**

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

 **ab 6,90 €**

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

 **ab 8,90 €**

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

[www.cs-electronic.com](http://www.cs-electronic.com)



Der Sturz an der Vorderachse wird über Beilagscheiben justiert. Das erfordert zwar zusätzliche Schraubarbeit, ergibt aber eine sehr robuste Gesamteinheit, die auch größere Fahrfehler und Zweikämpfe übersteht



Die neue größere RC-Box-Abdeckung bietet unter der verschraubten Klappe ausreichend Stauraum

hinsichtlich der optimalen Sprung- und Landezonen erfordern. Die Sprunghügelabfahrt musste hierbei genau getroffen werden, um für den folgenden Doppelsprung genug Schwung mitzunehmen. Soweit so gut. Nach der ersten Testfahrt konnte der Hyper Star bereits mit den hervorragenden Fahreigenschaften aus dem Baukasten heraus punkten. Aber der Reihe nach.

Zunächst einmal ging es spritzig nach vorne. Der alte O.S. hatte nichts verlernt und schob den Buggy, nachdem die Dreibackkupplung sanft, aber doch vehement zupackte, nachdrücklich voran. Bereits jetzt überzeugende Werte. Erst recht, wenn man bedenkt, dass sich der Antriebsstrang mit der Zeit noch einlaufen würde. Dann ein kleiner Rückschlag: Am Kurveneingang wurden sicherheitshalber mal die Bremsen betätigt – mit wenig Erfolg. Glücklicherweise war die folgende Gerade breit genug und im Querdrift ging es sicherlich etwas zu schnell, aber kontrolliert an den rechten Fahrbahnrand, um mal schnell an der Funke etwas



Die Einzelteile der robust aufgebauten Pivotball-Vorderachse. Oben rechts die klassische Kugelführung, unten links die einstellbare Abdeckung mittels Madenschraube

mehr Bremse einzuprogrammieren. Kurze Kehrtwende und nochmals durch dieselbe Kurve. Etwas von außen auf der sauberen Ideallinie anfahren, sachte kurz anbremsen und schon bog der Hyper Star vorbildlich nach links ab und folgte dem 90-Grad-Knick nahezu problemlos. Hier macht sich die zentrale Gewichtsverteilung in Richtung Vorderachse nach amerikanischem Vorbild bemerkbar, wie sie jetzt die meisten Wettbewerbsmodelle bevorzugen.

### Wilde Fahrt

Abbiegen am Kurveneingang, ab dem Kurvenscheitelpunkt einen Blick auf das Heck werfen und bei Bedarf gegensteuern – so trifft das auch auf den neuen Hyper zu, der gerade in der engen, langsamen Rechts-links-Passage im Infield einen sehr kurvenwilligen Eindruck macht. Die kleinen Doppelsprünge meisterte der Buggy nach ein paar Übungsrunden spielerisch – sicherlich auch ein Grund des guten Beschleunigungsvermögens. Gas, Bremse, Gas, Beschleunigen, Nase in der Luft senken, um die Abfahrt für maximale Beschleunigung gut zu erwischen und weiter geht's. Für die Abklärung des Flugverhaltens musste der große Erdwall mit anschließender Doppelstufenabfahrt erhalten. Am entferntesten Punkt vom Fahrerstand tastete man sich langsam an die Flugweite heran. Von gut zweieinhalb Meter Flughöhe galt es, die Stufenabfahrten zu erwischen oder bestenfalls noch flach im etwas lockereren Erdboden zwischen den Abfahrten zu landen. Die dicken Ölis und das stabile Aluchassis werdens schon richten.

**Robuste Konstruktion**  
**Schlankes Chassisdiseign**  
**Wettbewerbs-Technik**  
**Viele Einstellmöglichkeiten**  
**Spezieller Heckflügel**



Saubermann: Nach dem Zusammenbau glänzt der neue Hyper Star noch und präsentiert sein eng geordnetes Innenleben

Fahrwerkstechnisch zeigte sich der Hyper Star von Hobao erwartungsgemäß ausgereift



In der Luft gab sich der Hyper Star dann eigentlich wie jeder andere Buggy, denn mit Gas- und Lenkbefehlen kann man ihn auch ohne Bodenkontakt meist entsprechend positionieren. Doch dann ging bei der Anfahrt etwas schief und das Modell drehte unvorhergesehenerweise in der Luft auf den Rückenlage. Etwas korrigieren war zwar noch möglich, aber trotzdem fiel der Buggy schlussendlich wie ein Stein auf den Heckflügel. Eine Schrecksekunde und einen freundlichen Helferposteneinsatz später und schon zog das Modell wie gewohnt weiter seine Runden – nun, fast. Denn der nächste Boxenstopp offenbarte einen etwas verbogenen Heckflügel und eine deformierte hintere Dämpferbrücke sowie ein minimal, aber doch sichtbar durchgebogenes Chassis.

Weitere drei Wochenendfahrten beziehungsweise 7 bis 8 Liter Sprit und einige Fahr- und Flugfehler spä-



Ganz im Stil der Big-Bore-Dämpfer sind die 20 Millimeter dicken Ölis mit 4 Millimeter starken Kolbenstangen ausgestattet

**Neue Vorderachsträger mit Kohlefaserhebel sorgen für differenziertes Bump-Steering und sollten im Rennbetrieb Verwendung finden**

ter, blieb es aber auch dabei. Bei sommerlichen Temperaturen hielten der Flügel sowie auch die restlichen Kunststoffteile tapfer, außer den bereits beschriebenen Schäden, gab es keine weiteren verbogenen oder gar gebrochenen Teile. Auch beim Thema Verschleiß bewegte sich alles im Rahmen. Die Aufhängungsteile bewegten sich leichtgängig, die Kugellager hätten mal einen Servicetermin gebraucht und auch die Pins an den Antriebswellen zeigten leichtes Spiel. Während der Testphase blieben so lediglich zwei verschmutzte Luftfilter auf der Strecke. ■



Der einstellbare Federservosaver im CAM-Style hat Tradition im Offroad-Bereich

## FAZIT

Hobao is back. Mit dem Hyper Star bekommt man ein konkurrenzfähiges Buggy-Modell in die Hände, das sich vor der etablierten Konkurrenz nicht verstecken muss. Die Grenzen des Machbaren sind wie so oft nur das persönliche Fahr- und Einstellungstalent.



# RTR-Paketen unter die Haube geschaut



# Qual der Wahl

**Befragt man gestandene Modellbauer, wie einst ihr erster Kontakt mit dem RC-Car-Hobby entstand, erhält man unterschiedlichste Antworten: Empfehlung durch Bekannte oder Familienmitglieder, Anzeigen in Printmagazinen oder einfach nur die zufällige Begegnung auf einem abgelegenen Parkplatz – alles ist dabei. Unabhängig davon muss irgendwann die Entscheidung gefallen sein, selbst ins Geschehen einzugreifen und das erste eigene Modell anzuschaffen. So weit, so gut – und nun?**

Text und Fotos:  
Oliver Tonn

Die Vielfalt unterschiedlichster Varianten ist heute größer denn je. Ausschließlich anhand der oftmals mit kryptischen Kürzeln versehenen Modellbezeichnungen lässt sich kaum erahnen, was den Hobbyeinsteiger hinter der Fassade erwartet. RTR, ARTR, Kit – wer solche Zusätze zum ersten Mal vorgesetzt bekommt, wird nur wenig mit ihnen anfangen können.

## **Haute Cuisine oder Fertiggericht?**

Als das Hobby vor Jahrzehnten noch in den Kinderschuhen steckte, wurden praktisch alle Modelle als Bausatz ohne Motor, Elektronik und Fernsteuerung ausgeliefert. Grundsätzlich eine gute Sache, denn neben der Komponentenwahl durfte auch das RC-Car

selbst in Eigenregie montiert werden. Das gab die Gelegenheit, die gesamte Technik ausgiebig kennenzulernen, allerdings zu dem Preis, dass sich der Benutzer von Beginn an tief in die Materie einarbeiten musste. Bald bemerkten die Marketing-Strategen der unterschiedlichen Hersteller, dass nicht jeder potenzielle Interessent dazu bereit war, so viel Aufwand zu investieren – die RTR-Klasse war geboren.

Gegenüber den Baukästen unterscheiden sich die RTR-Modelle (RTR = Ready to Run = fertig zum Fahren) primär durch zwei Punkte: Erstens werden sie komplett vormontiert ausgeliefert. Zweitens sind (bestenfalls) ab Werk alle Komponenten, die

# Einsteiger- Serie 1. Teil



man zum Betrieb benötigt, bereits im Lieferumfang enthalten. Klingt gut und ist es auch. Doch da gibt es noch ein Problem: den Preis. Um letzteren nicht so hoch ausfallen zu lassen, dass Neugierige gleich wieder abgeschreckt werden, müssen zwangsläufig Zugeständnisse bei der Qualität gemacht werden. Und wie zu erwarten, werden diese Einbußen in Produktbeschreibungen und Werbeanzeigen nicht besonders hervorgehoben, sodass es meist einen zweiten oder gar dritten Blick benötigt, um sie zu entdecken.

Ein guter Indikator für eine Sparmaßnahme ist die Lagerung der Räder. Während bei hochwertigen Modellen an diesem Punkt ausschließlich Kugellager zum Einsatz kommen, verwenden RC-Cars der unteren Preisklasse hier häufig Messingbuchsen. Rollt man das flammneue Objekt der Begierde auf dem Verkaufstresen des Händlers zum ersten Mal hin und her, so bemerkt man keinen Unterschied. In der Praxis ändert sich das aber rasch: Während Kugellager den



Das Lenkservo sollte über ein Metallgetriebe verfügen, meist erkennbar an einem metallenen Vielzahnabtrieb

Belastungen durch Schmutz und Sand zumindest über einen gewissen Zeitraum widerstehen, reiben Messingbuchsen zügig aus. Alsbald bildet sich ein unerwünschtes Spiel und die Räder eiern mehr als dass sie sich drehen. Bevor man sich also das vermeintliche Schnäppchen mit nach Hause nimmt, sollte man die Radlagerung prüfen. Begegnet man dort Buchsen, ist die Anschaffung eines kompletten Satzes Kugellager unbedingt in die Finanzplanung mit einzubeziehen.

Ebenfalls Teil einer kostenorientierten Konstruktion ist der Einsatz der berühmt-berüchtigten E-Klipse. Diesen kleinen, halbmondförmigen Helfern begegnet man häufig im Bereich der Aufhängung. Sie haben meist die Aufgabe, stählerne Wellen oder Splinte an der gewünschten Position zu halten. Zugegeben, in der Praxis sind die Klipse besser als ihr Ruf. Eine wirklich sichere Lösung stellen sie jedoch nicht dar, was auch der Grund dafür ist, dass man sie an hochwertigen Modellen praktisch niemals antrifft.

Der nächste Blick sollte den Antriebswellen gelten, vor allem, wenn es sich um ein Modell mit Allradantrieb handelt. Neben einigen speziellen Lösungen wie Teleskopwellen trifft man bei RTR-Cars meist auf stählerne Knochen. Diese erhalten ihren Namen durch ihre einfache Bauweise, die vollkommen ohne Gelenk auskommt. Im zentralen Antriebsstrang und an der Hinterachse erzielt man mit dieser Konstruktion gute Ergebnisse. An der Vorderachse gebietet die Fahrwerksgeometrie jedoch den Einsatz von Gelenkwellen wie Kardans oder CVD-Exemplaren, auch bei einem RTR-Modell. Da die technischen Unterschiede für einen Hobbyeinsteiger nicht ganz einfach zu erkennen sind, zieht man am besten den Fachhändler des Vertrauens zu Rate. Er wird mit Sicherheit feststellen können, welche Wellenkonstruktion vorliegt. Im Gegensatz dazu stellt sich diese Frage bei Wettbewerbsausführungen in aller Regel nicht. Hier gibt's fast immer Gelenkwellen, und zwar an allen Positionen.

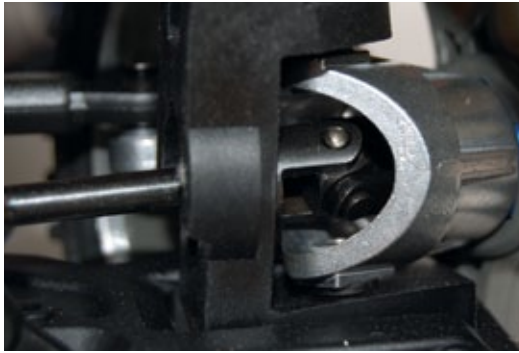
Unter dem Strich bieten sich beim Grundaufbau viele Möglichkeiten für die Hersteller, preiswerte Bauteile zu verwenden. Nicht selten sehen sich RTR- und Baukästen-Modelle der gleichen Marke und Klasse auf den ersten Blick verblüffend ähnlich. Doch der Schein trügt, denn meist muss die RTR-Variante mit weniger hochwertigen Materialien auskommen, die dazu noch simpler oder gröber verarbeitet wurden. Nicht alle dieser Unterschiede sind für den Hobbyeinsteiger wichtig: Ob eine Aluminium-Stoßdämpferbrücke über nachträgliche Ausfräsungen verfügt, die ihr Gewicht verringern, ist gerade für Anfänger vollkommen ohne Bedeutung.



**E-Klipse und Messingbuchsen sind Anzeichen für Einsparungen bei den Produktionskosten. Während die Klipse besser sind als ihr Ruf, sollten die Buchsen bald gegen Kugellager ausgetauscht werden**



Gelenkwellen an der Vorderachse sind bei RTR-Modellen gern gesehen



An diesem Punkt kehrt sich die ganze Angelegenheit sogar ins Gegenteil um, denn das zusätzliche Material an den unbearbeiteten Brücken sorgt in der Praxis für mehr Stabilität und Haltbarkeit.

Apropos Material: auch dabei gibt es die eine oder andere Stolperfalle. Landläufig werden Aufhängungsteile aus Aluminium gegenüber Kunststoff-Pendants als höherwertig betrachtet. Doch das ist nur die halbe Wahrheit. Die moderne Chemieindustrie ist längst in der Lage, optimale Kunststoffe für jeden erdenklichen Zweck herzustellen. Dazu kommt noch, dass Kunststoff-Teile bei Überbelastungen wie einem Einschlag eine gewisse Flexibilität besitzen, die sie vor Schäden schützt. Aluminium hingegen verbiegt oder bricht, wenn es zu hart beansprucht wird. Hier sollte man sich nicht vom hübschen Glanz des Metalls täuschen lassen. Faserverstärkte Kunststoffe sind leicht, robust und kostengünstig zu produzieren. Entsprechend ist es vollkommen in Ordnung und kein Zeichen einer Billigkonstruktion, wenn Kunststoffteile gegenüber Aluminiumparts deutlich überwiegen.

### Elektronische Dreingaben

Teil des RTR-Konzepts sind meist auch alle anderen Komponenten, die man für die erste Fahrt benötigt. Um es vorweg zu nehmen: Nicht alle Beilagen verdienen die Bezeichnung „Technische Ausstattung“. Unabhängig davon, ob es sich um ein Verbrenner- oder Elektromodell handelt, ist die mitgelieferte Fernsteuerung von großer Bedeutung. In den Anfängen des RTR-Zeitalters fielen die Bewertungen der Sender und Empfänger meist eindeutig aus: Für die ersten Fahrten gerade noch so okay, danach nur noch als Staubfänger im Regal geeignet.

Jahrelang hatten Nitro-Antriebe ihre Elektro-Pendants in Sachen Leistung fest im Griff. Mit Verbreitung der Brushlesspower haben sich die Verhältnisse allerdings verschoben



**27 Megahertz AM, Plastiklenkrad ohne Moosgummi und minimaler Funktionsumfang – Fernsteuerungen wie diese erfüllen auch niedrigste Ansprüche nur unzureichend**

Doch die Hersteller haben gelernt. Stetig sinkende Kosten bei der Fertigung von Elektronik ermöglichen es mittlerweile, selbst preiswerten RTR-Modellen eine ordentliche RC-Anlage mit auf den Weg zu geben. Der erste Blick sollte dabei der Übertragungsweise gelten, denn an dieser Stelle wurden in jüngster Vergangenheit sehr große Fortschritte erzielt. Mit Einzug der 2,4-Gigahertz-Technologie ist es möglich, bis zu 80 Modelle gleichzeitig im selben Ausfahrgebiet zu betreiben, ohne dass es untereinander zu Störungen kommt. Die Abstimmung der verwendeten Kanäle und der entsprechenden Quarze ist damit Geschichte. Für Einsteiger ist eine solche Anlage leicht zu identifizieren. Erstens vergisst garantiert kein Hersteller, die „2,4“ in der Bezeichnung zu erwähnen. Zweitens fallen die Antennen sowohl am Sender, als auch am Empfänger viel kürzer aus als noch zu Zeiten der 27- und 40-Megahertz-Technik. Zieht der Fachhändler bei der Präsentation des Modells also eine lange Teleskopantenne aus dem Gehäuse des Handsenders, gibt es darauf nur eine kluge Antwort: „Nein, danke!“. Weiterführenden Bezeichnungen zur 2,4-Gigahertz-Modulation wie F.H.S.S., DSM, D.S.S.S. oder i.F.S. sollte der Interessent hingegen weniger Beachtung schenken: Hinter all diesen Kürzeln stecken in Grunde nur zwei unterschiedliche Verfahren, die beide einwandfrei funktionieren.

Als Nächstes gilt es, den Funktionsumfang der RC-Anlage zu prüfen. Absolute Pflichtaufgaben sind die Merkmale Servoumkehr, Trimmung und Dualrate. Diese drei Features sind dafür zuständig, die Arbeitswege und Nullpunkte der Servos punktgenau zu definieren. Ohne sie ist eine optimale Steuerung des Modells nicht möglich. Allerdings ist dieser Hinweis eher theoretischer Natur: Alle Anlagen, die dem Autor bisher begegneten, boten die genannten Funktionen. Doch darüber hinaus gibt es viele Unterschiede. Ein griffiger Moosgummiüberzug am Lenkrad bekommt spätestens dann eine Bedeutung, wenn es bei sommerlichen Temperaturen auf der Strecke hoch her geht. Die Finger schwitzen, sicherer Halt ist auf einem einfachen Plastikring nicht mehr gewährleistet. Eigentlich sollte diese Erkenntnis ein Selbstgänger sein, aber einige renommierte Hersteller haben auch aktuell damit so ihre Probleme.

Idealerweise verfügt die Fernsteuerung über eine integrierte Software und ein dazugehöriges Display. Ein solcher Computersender bietet viele Vorteile.



## CHECKLISTE RTR-MODELL

### Mechanik

- Ist das Modell sauber montiert?
- Sind alle beweglichen Komponenten freigängig?
- Kommen überall Kugellager zum Einsatz?
- Wurde auf E-Klipse verzichtet?
- Kardanwellen an der Vorderachse (Allradler)?

### Elektronik

- Brushless- oder Bürstenantrieb (Elektro-Modell)?
- Fernsteuerung mit 2,4-Ghz-Modulation?
- Computer- oder Analogfernsteuerung?
- Lenkservo mit Metallgetriebe?
- Sind eventuelle weitere Zugaben wirklich praxistauglich?

### Peripherie

- Gibt es Vereine oder Treffpunkte in der Nähe, an denen das Modell schon gefahren wird?
- Was kosten Ersatzteile?
- Sind alle Ersatzteile verfügbar?
- Gibt es passende Tuningteile?
- Was brauche ich noch (z. B. Glühkerze, Sprit, Akkus, Ladetechnik)?

Erstens ist der Funktionsumfang meist deutlich größer als bei Ausführungen, die ausschließlich mit analogen Reglern und Schiebern auskommen müssen. Dazu bekommt man mit den angezeigten Werten immer exakte Bezugspunkte, auf die man sich verlassen kann und die leicht reproduzierbar sind. Solche Lösungen finden sich meist erst bei RTR-Modellen ab der mittleren Preiskategorie und darüber. Es gibt jedoch Ausnahmen, sodass sich ein genaues Hinsehen durchaus lohnen kann.

Eher von untergeordneter Bedeutung ist die Stromversorgung des Senders. Ob er dazu nun vier, sechs oder acht Mignonzellen benötigt, macht keinen signifikanten Unterschied. Und bei aller Beachtung der inneren Werte muss die Funke natürlich optimal in der Hand liegen – das ist eine Grundvoraussetzung.

Unter dem Strich kann man von einer RTR-Fernsteuerung nicht verlangen, über Jahre hinweg alle Bedürfnisse zu befriedigen und bestenfalls sogar noch später angeschaffte RC-Cars optimal zu betreuen. Für die ersten Erfahrungen jedoch sollte sie tauglich sein, was leider nicht immer der Fall ist. Letzteres gilt auch für die mitgelieferten Servos. Von ihnen gibt es leider relativ selten Positives zu berichten, denn in den meisten Fällen gehören recht langsame und schwachbrüstige Ausführungen zu Komplettpaketen. Zumindest sollte man jedoch darauf achten, dass das Lenkservo mit einem Metallgetriebe bestückt wurde. In diesem Bereich haben schwache Kunststoffzahnräder tatsächlich nichts verloren, gehören aber leider nach wie vor zum gewohnten Bild.

Als letztes Kriterium dieser Übersicht sollen zwei Komponenten herangezogen werden, die man gelegentlich in Komplettmodellen mit Elektroantrieb antrifft: der Antriebsakku und das dazugehörige Ladegerät. Um es kurz zu machen: Wenn diese überhaupt enthalten sind, dann nur sehr selten in Form von erstzunehmenden Ausführungen. Akku-Kapazitäten weit unter 3.000 Milliamperestunden und Steckerlader bedeuten in der Praxis Fahrtzeiten von zehn Minuten bei einer Ladedauer von mehreren Stunden. Es liegt auf der Hand, dass so etwas nicht viel Freude bereiten kann. Hinzu kommt noch, dass solche Ladegeräte häufig nicht über eine automatische Abschaltung verfügen, sodass selbst eine Ladung über Nacht nicht möglich ist.

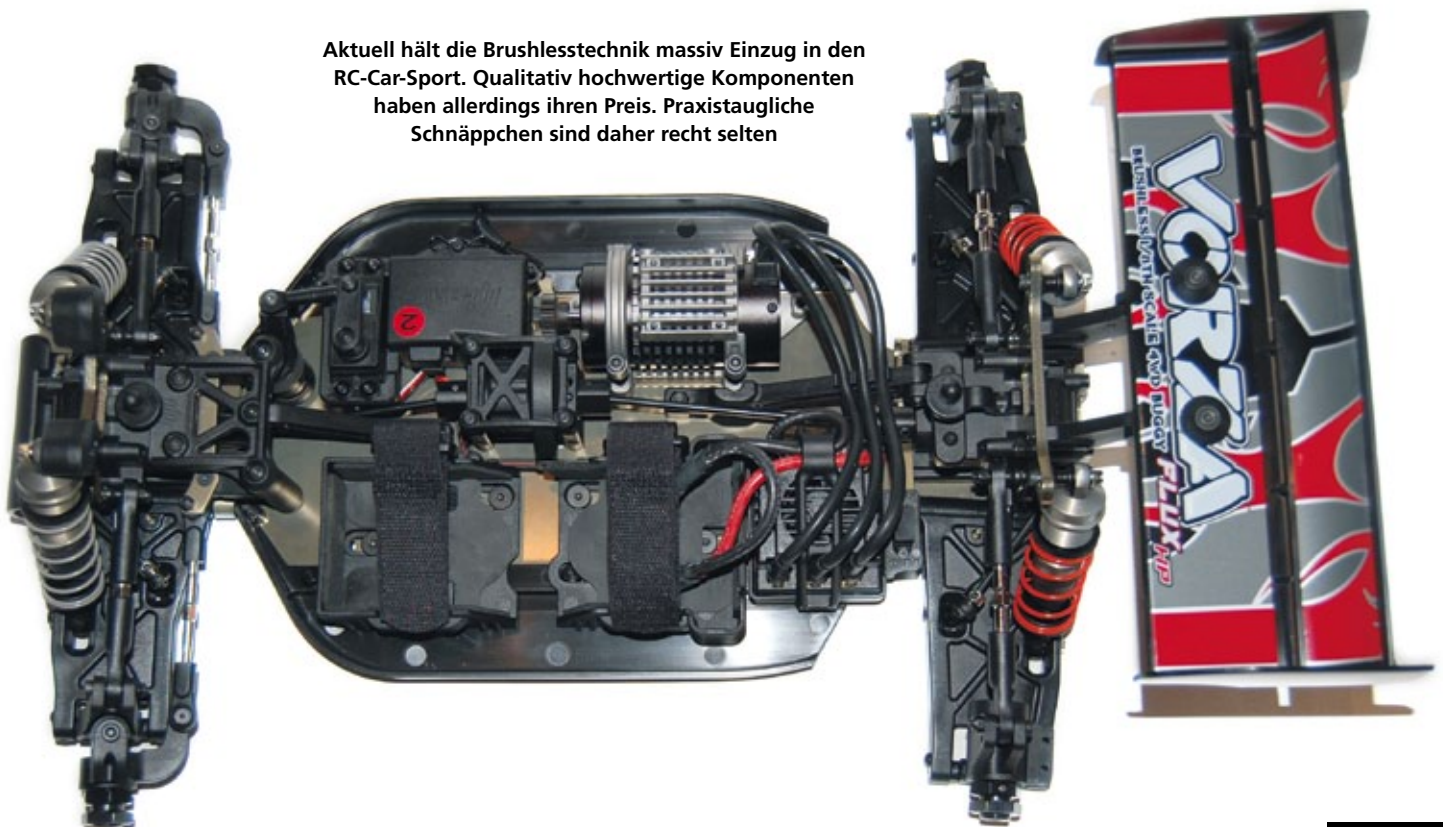
### Lautsprecher oder Leisetreter

Bis in die jüngste Vergangenheit galt das eiserne Gesetz, dass echte, nutzbare Power nur durch



Modulation im 2,4-Gigahertz-Band und erweiterte Einstelloptionen machen diesen Sender zu einem brauchbaren Begleiter

Aktuell hält die Brushlesstechnik massiv Einzug in den RC-Car-Sport. Qualitativ hochwertige Komponenten haben allerdings ihren Preis. Praxistaugliche Schnäppchen sind daher recht selten





Einige Hersteller setzen bei Elektromodellen auf ein wasserfestes Konzept, das auch Fahrten bei leichtem Regen oder nassen Untergründen ermöglicht. Tauchgänge sollte man der Technik jedoch ersparen



Verbrennungsmotoren zu erzielen sei. Zwar bekamen diese schon immer Konkurrenz aus dem Elektro-Lager, aber die verwendeten Motoren basierten allesamt auf der Bürsten-Technologie. Deren Problem lag in den vielen mechanischen Komponenten am Motorkopf, die einem hohen Verschleiß unterlagen und entsprechend mit viel Aufwand zu warten waren. Je mehr Leistung abgerufen werden sollte, desto drastischer traten diese Nachteile zu Tage. Echte Rennmotoren bedurften schon nach wenigen Betriebsstunden – eigentlich musste man fast schon von Betriebsminuten sprechen – einer vollständigen Überarbeitung. Das ist natürlich nichts, was man einem Hobbyeinsteiger mit gutem Gewissen ans Herz legen kann.

Der Einzug der bürstenlosen, so genannten Brushless-Technologie hat die Verhältnisse grundlegend über den Haufen geworfen. Praktisch mit einem Schlag legten die Elektroantriebe all ihre Schwächen ab. Ein guter Brushlessmotor bedarf nur eines minimalen Pflegeaufwands, verfügt über eine sehr hohe Standzeit und bietet stramme Fahrleistungen. Hinzu kommt noch, dass ein solches Triebwerk seine maximale Leistung praktisch über das gesamte Drehzahlband abgibt, während ein Nitro-Pendant nur in einem relativ kleinen Drehzahlfenster optimale Power liefert. Klar, die Werbeanzeigen suggerieren gern etwas anderes: 4 Kubikzentimeter Hubraum und 5 PS Leistung. Während der erste Wert leicht nachzumessen ist, entspringt der zweite schlicht und einfach der Fantasie der Marketingstrategen. Das Gegenteil kann niemand beweisen, denn eine verlässliche, standardisierte Messmethode gibt es nicht.

Zu guter Letzt will ein Verbrennungsmotor stets auf die äußeren Voraussetzungen abgestimmt werden. Fallen die Außentemperaturen um 10 Grad Celsius, so muss der Pilot diesem Umstand – beispielsweise durch Anpassungen am Vergaser – Rechnung tragen. Und noch etwas spielt den elektronischen Antrieben in die Karten: sie sind leise. Einer Probefahrt auf dem heimischen Grundstück steht damit nichts im Wege, während sich der Kumpel mit dem Nitro-Modell vermutlich rasch den Unmut der Nachbarn zuziehen würde. Weniger entscheidend ist dagegen die gern hervorgehobene



RC-Anlagen wie diese bilden das Optimum dessen, was man in RTR-Paketen antrifft und sind auch über Jahre hinweg für alle Eventualitäten gerüstet

Umweltfreundlichkeit. Stimmt, ein Elektromotor produziert kein Abgas. Allerdings wird Strom größtenteils aus fossilen Brennstoffen oder Atomkraft gewonnen, sodass sich die Umweltsünden einfach nur etwas verborgen am anderen Ende der Kette finden.

Diese Gegenüberstellung liefert sicher eine Erklärung dafür, warum die Brushless-Technologie mit riesigen Schritten Marktanteile ergattert. Doch es gibt noch eine Crux, die mit der eigentlichen Technik nichts zu tun hat: der Preis. Ein hochwertiger Brushlessantrieb wird in aller Regel nicht in RTR-Modellen der untersten Preiskategorie anzutreffen sein, dort wird nach wie vor meist mit Bürstenmotoren gearbeitet. Dazu kommt noch, dass man zum Betrieb hochwertige Akkus und ein entsprechendes Ladegerät benötigt. Grundsätzlich gilt, dass bei der Anschaffung eines Brushless-Modells inklusive Zubehör höhere Kosten im Vergleich zu einer Nitro-Ausführung einzukalkulieren sind. Die gute Nachricht ist, dass sich dieses Ungleichgewicht in aller Regel durch die niedrigeren Betriebskosten nach und nach amortisiert.

Und wie lautet nun unsere Empfehlung? Kein Einstellen, kein Lärm, viel Power – rational betrachtet, muss man einem Hobbyeinsteiger heute dazu raten, am Anfang ein Modell mit Brushlessantrieb zu erwerben. Doch in unserem Hobby spielen viel eher Emotionen als rationale Betrachtungsweisen eine Rolle. Insofern muss man die gern erhobene These gelten lassen, dass ein „echtes Auto“ Lärm macht und Abgase produziert. Zugegeben, Nitro-Modelle haben ihren Reiz, was allerdings nichts an der oben genannten Empfehlung ändert. Wer sich einen problemlosen Einstieg wünscht, ist mit einem Elektroantrieb besser beraten.

An dieser Stelle endet der erste Teil unseres Leitfadens für Hobbyneulinge. In der kommenden Ausgabe von **CARS & Details** erfährt Ihr alles über den idealen Maßstab für das erste Modell, wir klären die Frage, ob man besser mit einem flinken Onroad oder einem geländegängigen Offroad ins Hobby startet und stellen Vor- und Nachteile von Marken- und Noname-Produkten gegenüber. Darüber hinaus geben wir Tipps, wie man einen kompetenten Händler als solchen erkennt. ■

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



Digital  
BB  
MG

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

#107A53541A



Digital  
BB  
MG

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

#107A53542A



Digital  
BB  
MG

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

#107A53805A



Digital  
BB  
MG

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

#107A53806A

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



Digital  
BB  
MG  
BL

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

#107A53741A



Digital  
BB  
MG  
BL

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

#107A53555A



Digital  
BB  
MG  
BL

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

#107A53551A



Digital  
BB  
MG  
BL

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

#107A53552A

## SSR HIGH-SPEED SERVOS



Digital  
BB  
MG  
BL

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

#107A53743A



Digital  
BB  
MG

**SRG-HR Servo**  
Für 1/12, 1/18 und Formel 1 Modelle.  
0.07s/40° 6.0V | 0.05s 40° 7.4V | 3.8kg/cm 6V  
4,6kg/cm 7,4 V | 27 x 12,1 x 30,5mm | 27g

#107A53811A

## LEGENDE

	Boat	Digital	Digitalservo
	Monstertruck	BB	Kugellager
	Onroad	MG	Metallgetriebe
	Offroad	BL	Brushless
	Offroad Electro		
	Flug		
	Heli		

## SSR = SANWA SUPER RESPONSE

Die schnellste Reaktionsumsetzung der Welt.  
Voraussetzungen: 1) Ein Sanwa Servo der SRG - Serie  
2) Eine Sanwa M11X oder MT-4 im SSR Modus  
3) Ein Sanwa Empfänger RX-451R, RX-461 oder RX-462



# Formula Offroad Flugobjekt

**Zu Land, zu Wasser und in der Luft – geht das alles mit einem Fahrzeug? Ja – dank dem sogenannten FoFFen. FoFF steht für Formula Offroad und hat seine 1:1er-Vorbilder in den unwirtlichen Weiten der Wikingerländer. Mit PS-Zahlen, die an Dragster erinnern, Sandpaddlereifung und permanentem Allradantrieb jagen in Island die mutigen Nachfahren der Wikinger steile Sandwände hoch, fahren mit enormen Raddrehzahlen über Wasserflächen und fliegen, wenn das Ende einer Steilwand erreicht ist, noch ein gutes Stück weiter in die Luft.**

Text und Fotos:  
Jörg Gröger

Was liegt also näher, als diese extreme Spielart des Offroadfahrens auch im Modell genießen zu wollen? Die ersten Fahrzeuge findet man unter anderem in Finnland, wo es mittlerweile sogar Meisterschaften mit unterschiedlichen Klassen gibt. Durch das World Wide Web schwappte schnell eine kleine Welle über den Ozean in die USA und von dort aus zurück nach Good-old-Germany. Wenn auch FoFFen zugegebenermaßen noch immer eine extrem kleine Nische im RC-Car-Bereich einnimmt.

Da der Markt kein fertiges Baukasten-FoFF-Modell bietet, muss zum Aufbau eines entsprechenden Gefährts auf Material verschiedener Hersteller zurückgegriffen werden. Ein FoFF ist während des Fahrbetriebs extremen Belastungen ausgesetzt, was eine sorgfältige Auswahl unumgänglich macht. Um ein wenig Scalefaktor in das FoFF-Modell zu bringen, sind die Achsen als starre Variante mit Längslenkeraufhängung ausgeführt. Die altgedienten Haudegen des AX10-Crawlers aus dem Haus Axial sind hier erste Wahl. Um allen auftretenden Misshandlungen widerstehen zu können, sind neben Axial Heavy Duty Parts noch einige fast unkaputtbare Teile wie CVD-Wellen, Locker und Lenkhebel in die AX-Achsen implantiert.

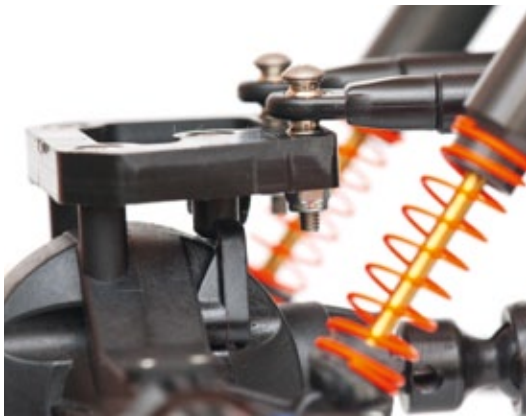
## Grobe Kelle

Auch beim Hauptgetriebe wird auf AX10-Material gesetzt. Hier bringen Alugehäuse und Stahlinnereien gepaart mit sandresistentem 32-dp-Hauptzahnrad und Ritzel ausreichende Langlebigkeit. Die Antriebskräfte vom Hauptgetriebe zu den Achsen werden von stabilen MIP-Stahlkardanwellen auch bei hohen Drehzahlen einwandfrei übertragen. Lieferant der gewünschten Kräfte und Umdrehungen ist ein Novak Ballistic 8,5-Turns-Brushlessmotor, dem ein Tekin-RS-Regler mit der nötigen Energie befeuert. Der Tekin RS bietet die Vorteile einer Programmierung mittels PC, was das Einstellen erheblich vereinfacht. Um die zur Verfügung stehende Leistung in den Sand zu bringen, ist der Regler auf Dual Mode-Betrieb gestellt. Für einen gefühlvollen Start fährt man im Sensorbetrieb und schaltet dann auf sensorlosen Betrieb mit 80er- bis 90er-Boost, was für standesgemäßen Vortrieb sorgt.

Damit die FoFF-Rakete sich durch den Sand wühlen kann, sind vorne und hinten mit Sandpaddeln bestückte Reifen verbaut. Die Wahl ist auf Proline Sand Paws gefallen, die einen guten Vortrieb sicherstellen. Um die rotierende Masse gering zuhalten, sind die Pneus auf 2,2-Zoll-RPM Revolverfelgen aufgezogen.



Die RC4WD-Sandpaddles sind eine gute Alternative zu den Proline Sand Paws



**Der massive Linkhalter ist aus Delrin gefräst und gehört zu dem Chassis Kit des Whiplash von Billet Work Design**

Das Herzstück ist das Chassis. Es muss alle rauen Fahrmanöver im Sand ohne Widerrede mitspielen. Hier bestehen nur zwei Möglichkeiten: Initiative zeigen und selbst bauen, oder auf das einzige angebotene FoFF-Chassis zurückgreifen – den Whiplash der US-Schmiede Billet Works Design (BWD). Das BWD-Whiplash wird mit unterschiedlichen Radständen angeboten, die mittlere 13,5-Zoll-Variante (343 Millimeter), wurde kurzerhand bestellt und fand nach einigen Tagen den Weg über den großen Teich. Schon beim Auspacken und erstem Betrachten der Bauteile wird schnell klar, hier wurde an nichts gespart. Neben allen Chassisteilen liegt auch ein kompletter Längslenkersatz pro Achse bei. Das Chassis ist aus einer massiven 8-Millimeter-Delrinplatte gefräst und bietet eine enorm verwindungssteife Basis für Achsen und Getriebe. Zusätzliche Verstrebungen unterstützen das Chassis bei der Arbeit gegen die einwirkenden Kräfte.

Der Akku findet – in Fahrtrichtung längs liegend – seinen sicheren Platz im Chassis. Für die Elektronik ist ausreichend Montageplatz vorhanden. Für eine haltbare Befestigung von Dämpfern sowie oberen und unteren Längslenkern sind kräftige Delrinplatten mit sehr gut dimensionierten Aluminiumhaltern vorhanden. Unterschiedliche Aufhängungspunkte lassen Spielraum bei der Fahrwerksabstimmung.

Komplettiert wird das Paket durch zwei Linkaufnahmen für die AX10-Achsen. Auch hier wurde nicht an Material gespart: 6 Millimeter starkes, sauber gefrästes Delrin verspricht langanhaltende Festigkeit für die Achsführungen. Auf der vorderen Aufnahme wird das Lenkservo verschraubt. Ein Savöx 1251er-Low-Profil-Servo hat ausreichend Kraft und Speed, um die rasende FoFF-Fahrt in die gewünschten Bahnen zu bringen und dort vor allem zu halten. Zu guter Letzt haben Traxxas-Big-Bore-Dämpfer als Ruhestifter den Weg an Achsen und Chassis gefunden, also auch hier altbekanntes und -bewährtes Material.



**Die aus Stahl gefertigten Antriebswellen halten, was sie versprechen**



**Auch das Savöx 1251er-Low-Profil-Servo findet auf einem soliden Träger seinen Platz**



**Die aus edlem Aluminium gefräste FoFF-Motorplatte von Billet Design Works ist Pflicht, wenn das Getriebe halten soll. Hier verbiegt sich nichts**

Alle verwendeten Bauteile lassen sich ohne großen Aufwand beschaffen, dennoch musste aber für ein Bauteil die heimische Werkstatt zur Fertigung herangezogen werden. Um auf eine dem Radstand gemäße Fahrzeugbreite zu kommen, wurden längere Radmitnehmer aus Messing-Sechskantmaterial gefertigt.

### Bad Boy

Was jetzt noch fehlt, ist der passende Deckel. Um den großen Vorbildern aus Island gerecht zu werden, kommt eine entsprechende Jeep-Karo als Sahnehaube auf das Whiplash-Chassis. Allein die Optik entlohnt für den Aufwand beim Aufbau, tief liegend lauert der FoFF ungeduldig auf seine Premiere.

Für die ersten Einstellungen und Überprüfung des Antriebsstrangs musste das Wohnzimmer erhalten. Nachdem der Gradeauslauf eingestellt war zeigte sich schnell, dass sich die Schaufelbereifung – gepaart mit Brushlesspower – auf den üblichen Bodenbelägen nicht recht wohlfühlt. Also wurde alles in den Wagen gepackt und es ging an einem sonnigen Tag in sandige Gefilde. Hier zeigte der FoFF schon bei den ersten noch zaghaften Gasstößen, was in ihm steckt. Wie ein Geschoss ging es mit beeindruckenden Sandfontänen vorwärts. Ein zu beherzter Einsatz des Gashebels führt zu einem Backflip aus dem Stand, was man bei Sand nicht erwartet. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit konnte gezielt über den Strand „geFoFFt“ werden. Den sich sammelnden Zuschauern ist sicher nicht das breite Grinsen des Fahrers entgangen.

Um den Spaßfaktor richtig auszukosten, ging es zu einer nahen Sandgube. Hier blühten Fahrer und FoFF erst richtig auf. Mit Vollgas rauf auf sandige Hügel, um dann mit beeindruckenden Sprüngen in die Tiefe abzuschließen. Selbst unschöne Landungen steckten Fahrwerk und Chassis locker weg – so macht das Spielen im Sandkasten richtig Spaß. ■

### BEZUG

**Billet Work Design**  
Internet: [www.billet-works.com](http://www.billet-works.com)



**Die Chassis-komponenten liegen zur Montage bereit**



**Die Spurverbreiterungen sind aus Messing und sorgen für einen besseren Kurvenhalt**

**Billet Work Design liefert das Whiplash 13,5 Zoll komplett mit Schrauben und Zubehörteilen**





# Wassermann

## Ein Blitz für alle Fälle



**Text und Fotos:**  
Oliver Tonn

Dass sich strombetriebene Offroader auf dem Vormarsch befinden, ist längst kein Geheimnis mehr. Kein Lärm, kein Abgas und keine lästige Einstellerei – Elektroantriebe bieten viele Vorteile. Zu ihren Schwächen zählt jedoch die absolute Unverträglichkeit mit einer feuchten Umgebung. Allzu intensiver Kontakt mit Schlamm und Wasser ist stets zu vermeiden. Genau an diesem Punkt will der neue HPI Blitz Abhilfe schaffen.

### **Echt stylish**

Schon auf den ersten Blick unterscheidet sich unser Proband durch ein überarbeitetes Karosserie-Design von seinen Vorgängern. Das beschränkt sich allerdings

nicht auf die schicke Lackierung in den Farben Schwarz, Orange und Silber. Auch die Form der Skorpion-Haube zeigt deutliche Unterschiede zur ATTK-10 der älteren Modelle. Während die kürzere Kabinenhaube und die kantigere, aggressiver umgesetzte Frontpartie eher optische Merkmale markieren, haben die höher angesetzten Radläufe auch einen technischen Sinn. Beim schnellen Einfedern neigte die alte Karosserie dazu, auf den Reifen aufzusetzen und diese regelrecht abzubremesen – besonders auf der Rennstrecke ein absolut unerwünschtes Verhalten. Beim Nachfolger liegen die Toleranzen hier deutlich höher, sodass die Räder auch in Extremsituationen mehr Freiheit genießen.

**Mit nachhaltiger Durchschlagskraft hat die Klasse der 1:10er-Short Course Trucks den RC-Car-Sport für sich erobert. Robuste Konstruktionen, viel Bodenfreiheit und maximale Performance bieten viel Fahrspaß. Das gilt gleichermaßen für Kieskuhlen-Heizer wie auch für Freunde der Rennstrecke. Eines der beliebtesten Modelle ist der HPI-Blitz, der jetzt in einer überarbeiteten Version erhältlich ist.**



Unter der Haube präsentiert sich ein durchaus bekanntes Bild. Auch der neue Blitz basiert auf dem Firestorm-Stadiumtruck von HPI und wurde per verlängertem Radstand auf Short Course-Abmessungen getrimmt. Verantwortlich dafür ist das verstärkte Wannenchassis aus Kunststoff, dessen seitlich ange-setzte Rammbügel vor harten Einschlägen schützen. Vier Öldruckstoßdämpfer verbinden die recht schlanken unteren Querlenker mit dem mächtigen Dämpferbrücken und sorgen dafür, dass der Blitz auch im harten Offroad-Geläuf stets die Balance behält. Unterschiedliche Befestigungspunkte der Dämpfer gehören genauso zum Setup-Spektrum des Blitz wie Rechts-

links-Gewindestangen, die am ganzen Modell zum Einsatz kommen. Festzustellen bleibt, dass in Sachen Mechanik bis zu diesem Punkt keinerlei Änderungen im Zuge der Modellpflege zu verzeichnen sind.

Das ändert sich schlagartig bei der Betrachtung der Elektronik-Komponenten. Hier ist kaum noch etwas so, wie es war. Zwar heißt der Fahrtenregler nach wie vor SC-15 und deutet damit seine Verträglichkeit mit Motoren ab 15 Turns aufwärts an. Allerdings wurde die Bezeichnung um das Kürzel „WP“ erweitert, was für „waterproof“, also wasserfest steht. Das Konzept setzt sich nahtlos auf der anderen Seite des Chassis



Der kleine RF-20-Empfänger sitzt in einer gummigedichteten Empfängerbox



In Sachen Leistungsdaten unverändert, präsentiert sich der SC-15-Regler jetzt in einer spritzwassergeschützten Version



Drei unterschiedliche Typen von Rennreifen kamen während der Testfahrten zum Einsatz

fort, wo sich jetzt eine gummigedichtete Empfängerbox befindet, die natürlich ebenfalls Wasser abhalten soll. Punkt drei der Strategie ist das SF10W-Lenkservo, dem der identische Namenszusatz verpasst wurde wie dem Fahrtenregler: waterproof.

Wohin die Reise gehen soll, ist klar. HPI versucht, der Anfälligkeit von Elektromodellen für Feuchtigkeit entgegen zu wirken, was durchaus Sinn macht. Doch hier gilt es, die Kirche im Dorf zu belassen. Das Konzept zielt ausschließlich darauf ab, Spritzwasser fern zu halten. Niemand sollte auf die Idee kommen, mit dem neuen Blitz auf Tauchfahrt im knietiefen Wasser zu gehen. Das ergibt sich schon aus der Tatsache, dass der Firebolt-Bürstenmotor nach wie vor vollkommen ungeschützt im Heck sitzt und eine Fahrt durch den heimischen Gartenteich kaum überstehen dürfte. Und natürlich benötigt der Blitz einen Antriebsakku, der etwaigen Überflutungen schutzlos ausgeliefert wäre – mit unerfreulichen Folgen. Dennoch macht das Vorgehen von HPI durchaus Sinn: Kleinere Pfützen dürften kein Hindernis darstellen und wenn mal ein paar leichte Regentropfen vom Himmel fallen, ist das kein Grund mehr, seinen Blitz panikartig in Sicherheit zu bringen.

### Enge Verbindung

Eines der am häufigsten kritisierten Ausstattungsmerkmale der älteren Blitz-RTR-Modelle war deren RC-Anlage. Berechtigte Kritik, denn die 27-Megahertz-AM-Technologie hat längst ausgedient. Zugegeben, HPI als Vorreiter der modernen Übertragungsverfahren zu bezeichnen, träfe sicher

nicht zu, weil das Unternehmen auffallend lange an der AM-Technik festhielt. Doch wie der Volksmund schon sagt: Was lange währt, wird endlich gut. Entsprechend lag unserem Probanden ein Coltsender mit der Bezeichnung TF-20E bei, der im modernen 2,4-Gigahertz-Verfahren überträgt und seinem Vorgänger in Sachen Störsicherheit meilenweit überlegen ist. Auch Kanalüberschneidungen gehören damit der Vergangenheit an – allerdings enden die erfreulichen Nachrichten an diesem Punkt.

Zwar verfügt der Sender über alle Basisfunktionen wie Servoumkehr, Dualrate und Servotrimmung. Die Steuerung übernimmt aber ein einfaches, rutschiges Plastiklenkrad – ein griffiger Moosgummiüberzug hatte offensichtlich keinen Platz in der HPI-Kalkulation. Hinzu kommt noch, dass das Lenkservo wie schon erwähnt jetzt zwar wasserfest ist, aber in seinem Inneren arbeitet nach wie vor ein Getriebe aus Kunststoff. Insgesamt wurden die RC-Komponenten vor allem durch das 2,4-Gigahertz-Verfahren zwar aufgewertet, die Gesamtqualität ist aber im Klassenvergleich höchstens durchschnittlich. Vom Hocker haut man damit jedenfalls niemanden.

Doch genug der Theorie, nun sollte der neue Blitz seine Qualitäten in der Praxis beweisen. Die Gelegenheit, sich im feuchten Terrain zu bewähren, sollte der Truck zweifelsohne bekommen. Dafür würde der regenreiche norddeutsche Herbst ganz sicher sorgen. Bevor es losgehen konnte, waren noch sechs AA-Zellen in den Sender einzusetzen. Für die Stromversorgung der Bordelektronik standen gleich zwei

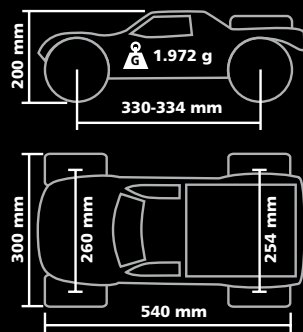


Erfreulich ist die 2,4-Gigahertz-Modulation des neuen HPI-Coltsenders. Ein griffiger Moosgummi-aufsatz für das Lenkrad fehlt leider

### CAR CHECK

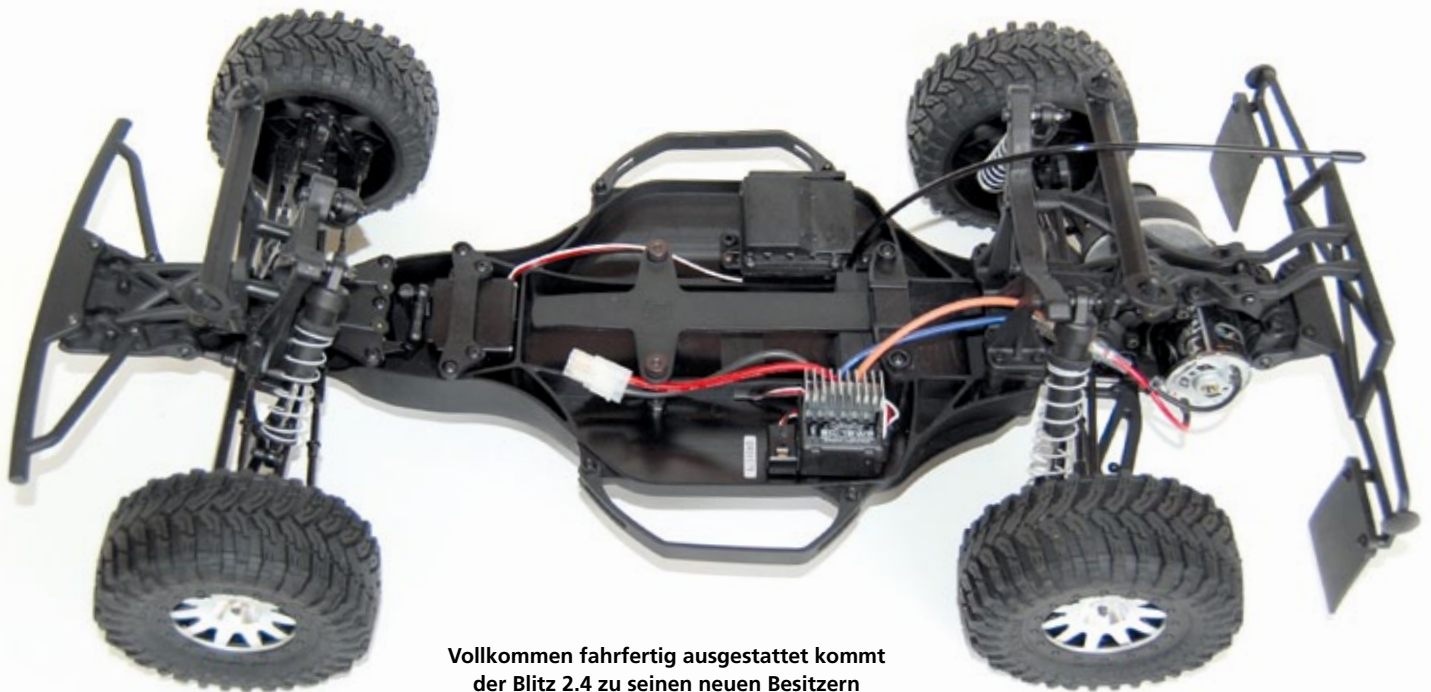
#### HPI BLITZ RTR 2.4 LRP electronic

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 249,90 Euro
- Bezug: Fachhandel
  
- Technik: Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, ein Kegeldifferenzial, komplett kugelgelagert
  
- Benötigte Teile: Sechs Mignonzellen, Antriebsakku



Belastungsspitzen werden durch einen einstellbaren Slipper kompensiert





Vollkommen fahrfertig ausgestattet kommt der Blitz 2.4 zu seinen neuen Besitzern

topmoderne Akkupacks zur Verfügung: 2s-Hardcase-LiPos der Competition Car Line aus dem Hause LRP, einer davon in der Fat-Cobra-Version, der andere als Big-Mama-Variante. Kapazitäten von 6.200 Milliamperestunden und maximale Entladeraten von 65C stellen sicher, dass die Akkupacks ganz sicher keinen limitierenden Faktor bilden.

## Schlamm Schlacht

Der erste Run wurde im Bash-Modus gefahren, also auf einer offenen Fläche mit diversen Bodenebenenheiten, wechselnden Untergründen und natürlich ein paar schönen Pfützen. Hier zeigte der Blitz die bekannten Qualitäten und bügelte mit seinem gelungenen Fahrwerk alle Hürden locker aus. Die Höchstgeschwindigkeit des Short Course-Trucks liegt bei etwa 30 Kilometer pro Stunde – kein exorbitant hoher Wert, aber im Gelände locker ausreichend. Dazu kommt noch das sehr ordentliche Drehmoment des Firebolt-Motors, der auch in unwegsamem Abschnitten nicht klein bei gibt und den Trucks stetig vorwärts treibt.

Wenig überraschen konnte die Tatsache, dass sich der neue Blitz generell sehr ähnlich fährt wie sein Vorgänger. Logisch, denn an der Grundkonstruktion wurde praktisch nichts verändert. Das führt dazu, dass sich auch ein negativer Aspekt in das neue Modell eingeschlichen hat. Nach wie vor leidet der HPI-Offroader unter einem recht großen Wendekreis.

Verantwortlich dafür ist einerseits ein sehr weicher Servosaver, der allerdings durch eine simple Justierung korrigiert werden kann. Dazu kommen aber noch einige Bauteile der Lenkung, die aus einem recht weichen Kunststoff gefertigt wurden und so unter Last durchbiegen. Hier ist also alles beim Alten geblieben, was wiederum nicht für die Fahrwerksfedern gilt, die jetzt in einer etwas strafferen Version mit rotem Farbindex zum Einsatz kommen.

Nach diversen Akkuladungen waren dem Blitz bekannte Qualitäten zu bescheinigen. Vollkommen ohne technische Probleme durchfuhr er alle Tests und zeigte, dass er nach wie vor zum Besten gehört, was der Markt in dieser Klasse zu bieten hat. Zusammen mit seiner optimierten „Abhärtung“ gegen Wasser und der Modulation im 2,4-Gigahertz-Band könnte man an dieser Stelle eigentlich zu einem Ende kommen – doch wir waren noch lange nicht fertig, und das aus gutem Grund. Die Vorbilder unseres Probanden im Maßstab 1:1 kennen nur ein Einsatzgebiet: die Offroad-Rennstrecke. Und genau dort würde sich auch unser 1:10er-Truck noch beweisen müssen.

## Immer feste druff

Um optimal vorbereitet zu sein, wurde der Blitz an allen erdenklichen Positionen mit der ganz groben Kelle aufgerüstet. Zu allererst musste der Antrieb dran glauben. Als Regler fungierte nun ein LRP SPX Zero, der per LötKolben mit einem Motor des Typs



Der LRP SPX Zero ist Teil des leistungssteigernden Konzepts



Die Fat-Cobra- und Big-Mama-LiPos aus LRP's Competition Car Line sorgen für optimale Stromversorgung

LRPs X12 Octa Wind in der 8,5-Turns-Version macht dem Blitz mächtig Dampf. Für angemessene Thermik sorgt die Tuning-Motorplatte von HPI



**Die Lenkung basiert auf der bekannten C-Hub-Konstruktion**

LRP Vector X12 Octa Wind verbunden wurde – Bürstentechnik raus, Brushlesspower rein. In Sachen Akkus blieb hingegen alles beim Alten. Allerdings würden die Fat Cobra und die Big Mama nun zeigen müssen, was sie können, denn der Vector X12 verfügt über eine drastisch höhere Leistungsabgabe als der originale Firebolt-Motor. Ebenfalls gehen musste das originale Lenkservo, das durch ein Sanwa SX-165T mit Metallgetriebe, 9,5 Kilogramm Stellkraft und einer Stellzeit von nur 0,09 Sekunden für einen Winkel von 60 Grad ersetzt wurde. Aufgrund der gestiegenen Anforderungen bildete der Einsatz einer Sanwa-MT4-Fernsteuerung inklusive passendem Empfänger den Abschluss des Elektronik-Tunings.

Doch auch der Blitz selbst wurde radikal umgebaut. Die Kunststoff-Trägerplatte der vorderen unteren Querlenker wurde gegen ein Aluminium-Tuningteil aus dem Hause HPI ausgetauscht. Neben der erhöhten Stabilität reduziert die Platte den Nachlaufwinkel der Vorderachse um 5 Grad, was für ein aggressiveres Lenkverhalten sorgt. Den gleichen Effekt hatte die Montage der Inline-Lenkhebel, die dem RTR-Paket des Blitz standardmäßig beiliegen. Zuletzt wurde noch der Arbeitsweg des Servosavers auf einen Restwert von 1,5 Millimeter reduziert, dann sollte sich der große Wendekreis des Short Course-Trucks erledigt haben.

Weiter ging's an der Hinterachse, wo jetzt Aluminium-Radträger ihren Dienst verrichten. Auch sie bieten neben einer drastisch höheren Stabilität gegenüber den serienmäßigen Kunststoff-Parts noch einen geometrischen Effekt, indem sie die Vorspur der Hinterachse um 0,5 Grad erhöhen. Da dem Blitz ab Werk Vorspurblöcke mit 2, 3 und 4 Grad beiliegen, können mit Hilfe der Tuningparts nun Winkel von 2,5, 3,5 und 4,5 Grad eingestellt werden. Und da wir schon am Heck tätig waren, verpassten wir unserem Testkandidaten gleich noch die gefräste 7075-Motor-Trägerplatte des Blitz ESE, die mit ihrem



**Durch den Einbau des Sanwa SX-165T-Lenkservos wird einer der wenigen Schwachpunkte des Blitz ausgemerzt**

integrierten Kühlkörper für einen optimale Thermik sorgen sollte. Um die Platte zu montieren, muss man ans Getriebe des Blitz – eine ideale Gelegenheit, die stählerne Hauptwelle gegen eine Variante aus Titan zu tauschen und so die rotierenden Massen zu reduzieren.

Fertig? Fast. Den krönenden Abschluss des Tuningprogramms bildeten edle Aluminium-Stoßdämpfer. Schon rein optisch ein absoluter Leckerbissen für Technikfreaks, zieht HPI mit Features wie den beschichteten Kolbenstangen auch konstruktiv alle Register. Letzteres ist allerdings auch von Nöten, wenn hier eine echte Aufwertung erzielt werden soll, denn die originalen Kunststoffdämpfer des Blitz funktionieren sehr gut.

### Szenenwechsel

Mit dem Blitz im Hardcore-Outfit ging es nun auf die Rennstrecke. Trotz aller Tuningmaßnahmen gab es noch ein Kriterium, das unbedingt geändert werden musste, wenn schnelle Rundenzeiten erzielt werden sollten: die Reifen. Die serienmäßigen Trepador-Pneus hatten sich im Gelände zwar sehr respektabel geschlagen. Mit ihren groben V-Profilen haben sie auf einer Rennstrecke allerdings wenig

**Ultra robust**  
**Gute Basisperformance**  
**Breites Einsatzspektrum**  
**2,4-Gigahertz-Technik**

**Unpräzise Lenkmechanik**  
**Anfälligtes Lenkservo**



**Einige Schlammputzen bildeten kein ernsthaftes Hindernis – aber nicht übertreiben**



### Per Hauptwelle aus Titan werden die rotierenden Massen im Getriebe reduziert

in Kurven hinein. Als Folge der zusätzlichen Power hatten nun auch die Reifen Schwerstarbeit zu leisten, um den Hecktriebler in der Spur zu halten. Bei nur 10 Grad Außentemperatur zogen die Hot-Bodies-Pneus Vorteile aus ihren weichen Gummi-Mischungen, die beste Traktion lieferte der etwas gröbere Megagrid.

verloren. Glücklicherweise standen gleich mehrere Alternativen bereit: VTEC-Komplettträger von LRP mit Overdose-SC-Pneus sowie jeweils ein Satz Hot Bodies Megabite und Megagrid, die auf HPI-MK-8-Felgen verklebt worden waren. Neben den eigentlichen Profilen unterschieden sich auch die Härtegrade: Während die LRP-Reifen recht hart ausfielen, wiesen beide Hot-Bodies-Bereifungen die identische, weiche Gummi-Mischung mit pinkem Index auf.

Auf der Outdoor-Lehmstrecke zeigten die Eingriffe vom ersten Moment an ihre Wirkung. Obwohl der LRP-Brushlessmotor in der 8,5-Turns-Variante verbaut war, die leistungsmäßig am untersten Ende der Octa-Wind-Linie rangiert, erhöhten sich die Fahrleistungen gegenüber dem Serientriebwerk deutlich. Statt vorher mit 30, ging es jetzt locker mit 50 Kilometer pro Stunde über die Piste, von der deutlich verbesserten Beschleunigung ganz abgesehen. Daneben konnten auch die Eingriffe im Bereich der Lenkung überzeugen, denn der Blitz biss sich jetzt regelrecht

### Das Finale

Da 1:10er-Short Course-Trucks häufig auch in der Halle gefahren werden, musste unser Kandidat zum Schluss auch dort noch seine Qualitäten beweisen. Der Name des Quickborner RC-Glashauses ist kein Zufall, handelt es sich doch um ein ehemaliges Treibhaus mit entsprechenden Temperaturen. Eine leichte Sonneneinstrahlung reichte für etwa 25 Grad Celsius und so kam die Stunde der LRP-Reifen, die sich aufgrund der härteren Gummimischung und der festeren Einlagen deutlich von der Hot-Bodies-Konkurrenz absetzten. Nicht zu vergessen war allerdings der Untergrund: Im Glashaus ist man auf Teppich unterwegs.

Als Folge der höheren Temperaturen rückte nun auch die Motorplatte mit ihrem Zusatzkühlkörper stärker in den Fokus der Betrachtung. Es traten zu keinem Zeitpunkt thermische Probleme auf, obwohl mit den 6.200er-LRP-Akkus zwanzigminütige Turns unter Wettbewerbsbedingungen abgespult wurden. Die maximal gemessene Motortemperatur betrug 57 Grad



Präzise gefertigte Aluminium-Parts und beschichtete Kolbenstangen sind Bestandteile der hochwertigen HPI-Tuningstoßdämpfer

▼ Anzeige



Gens ACE - Motor Brushless  
Sensored Type

Turns : 5.5 - 21.57  
Eingangsspannung : 2S(4.5V-8.4V)  
Gewicht (incl. Kabel) : 176g

€39.99 inkl. MwSt.



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

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

€39.99 inkl. MwSt.  
Product no. D-Mars-S80A

Gens ACE™  
www.gensace.com



Gens ACE - Lipo Battery Pack ( 10# )  
5300mAh 7.4V 30C 2S1P Hard Case

Kurzzeitige Entladerate : 60C  
Lade Rate : 1-3C Recommended, 5C Max

€29.99 inkl. MwSt.  
Product no. B-30C-5300-2S1P-HardCase-10



Gens ACE - Lipo Battery Pack  
2400mAh 7.4V 25C 2S1P Hard Case

Kurzzeitige Entladerate : 50C  
Lade Rate : 1-3C Recommended, 5C Max

€14.99 inkl. MwSt.  
Product no. B-25C-2400-2S1P-HardCase-8

Exzellente Qualität  
Günstiger Preis



## FAZIT

**Der HPI Blitz RTR 2.4 ist ein Short Course-Truck der ersten Stunde, der durch viele Verbesserungen weiterentwickelt wurde. Seine Zielgruppe sind Piloten aller Erfahrungsstufen.**



Beim Tuning-Querlenkerhalter für die Vorderachse (rechts) ist gut die um 5 Grad angewinkelte Führung der Querlenkerstifte zu erkennen. Zusätzliche Madenschrauben verhindern, dass sich die Stifte in den Aluminiumhaltern drehen und sie so ausreiben

Celsius, was auch bei Dauerbetrieb absolut akzeptabel ist. In Sachen Performance musste sich unser getunter Blitz auch vor teuren Wettbewerbsmodellen anderer Marken nicht verstecken, wobei hier nicht unterschlagen werden soll, dass der Race-Blitz seinen Grundpreis durch die Tunings mehr als verdoppelt hat.

Der HPI Blitz ist das geblieben, was er schon immer war: ein maximal robustes Short Course-Modell mit guter Performance, das eigentlich für Fahrer aller Erfahrungsstufen geeignet ist. Wer das neue Waterproof-Konzept richtig versteht, kann mit seinem Truck auch unter widrigen äußeren Bedingungen viel Spaß haben, was durchaus einer Aufwertung gleichkommt. Allerdings sollte dabei nicht übersehen werden, dass der HPI-Offroader nach wie vor ein Auto ist und kein U-Boot. Erfreulich ist es auch, dass man bei HPI mittlerweile konsequent auf die moderne 2,4-Gigahertz-Technologie setzt, da alles andere einfach nicht mehr zeitgemäß wäre. Etwas schade ist dagegen, dass die Mechanik praktisch keinerlei Überarbeitung erfuhr. Zumindest im Bereich der Lenkung hätte HPI gerne eine kleine Korrektur vornehmen können. Der zweite Kritikpunkt bezieht sich ebenfalls auf die Lenkung:



Mit den gefrästen Radträgern aus 7075-Aluminium lässt sich die Vorspur der Hinterachse in 0,5-Grad-Schritten justieren. Zusätzlich sind sie deutlich stabiler als die Serienteile

Wenn man ein Servo mit mechanisch anfälligem Kunststoffgetriebe gegen Spritzwasser abdichtet, bleibt es trotzdem mechanisch anfällig.

Bei den Tunings konnte sich vor allem der erstklassige LRP-Brushlessantrieb in Szene setzen, der den Blitz in ein ganz anderes Auto verwandelte, dicht gefolgt von den top verarbeiteten HPI-Aluminiumdämpfern. Ein absoluter Hot-Tipp besonders für Teppichracer ist die vordere 5-Grad-Trägerplatte, mit deren Hilfe sich das Einlenkverhalten des Blitz sofort spürbar verbessert. Doch auch die kleineren Eingriffe zeigten in der Summe ihre Wirkung. Wer auf die Jagd nach der letzten Zehntelsekunde geht, kommt um Optimierung bis ins letzte Detail ohnehin nicht herum.

Hinzuzufügen bleibt eigentlich nur noch, dass der Autor nach Beendigung der Testfahrten sämtliche Tuningteile zur Probe an seinen privaten HPI Blitz der ersten Generation montierte. Wie zu erwarten, passte alles, sodass auch Piloten der älteren Modellvarianten von den Vorzügen aller hier beschriebenen Tunings profitieren können. Ob serienmäßig oder voll aufgerüstet – der HPI Blitz macht immer Spaß. ■



# eheliaction

## KENNENLERNEN

## FÜR 6 EURO



**Jetzt zum Reinschnuppern:**

**Deine Schnupper-Abo-Vorteile:**

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

**Direkt bestellen unter**  
**[www.rc-heli-action.de](http://www.rc-heli-action.de)**  
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110



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

Mehr Informationen unter [www.rc-heli-action.de/emag](http://www.rc-heli-action.de/emag)





Neu von Carson Modelsport gibt es die Modelle der Destroyer Line. Was sich ziemlich martialisch anhört – schließlich heißt Destroyer ins Deutsche übersetzt „Zerstörer“ –, steht für eine Menge Fahrspaß in drei verschiedenen Größen. Erhältlich ist neben einem 1:10er- sowie einem 1:8er-Buggy ein echtes Truggy-Dickschiff im Maßstab 1:5, das die Bezeichnung FY5 trägt. Dieser Racer wird als RTR-Modell inklusive Funke und zwei 2s-LiPo-Fahrakkus ausgeliefert. Somit richtet sich das Kraftpaket nicht nur an fortgeschrittene RC-Car-Fahrer, sondern auch an Hobby-Einsteiger. Was die Brushless-Combo zu leisten im Stande ist und ob der FY5 Destroyer Line seinem Namen alle Ehre macht, lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.

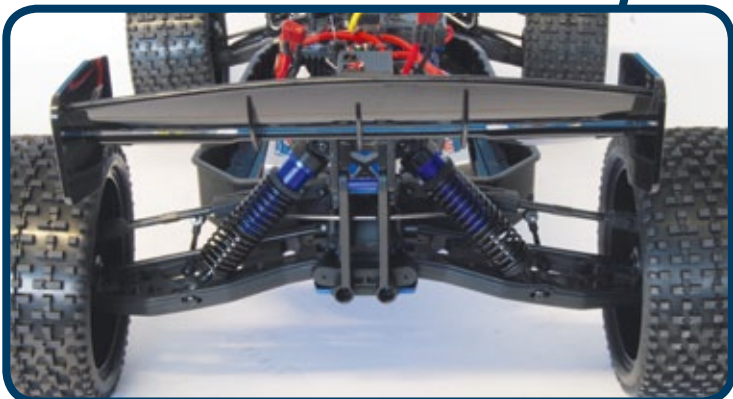
Text und Fotos:  
Tobias Meints



Die Reflex Wheel-LCD liegt dem RTR-Set bei und bietet neben einem Display alle notwendigen Einstelloptionen



Grobstollen-Reifen, verklebt auf schwarzen, aus Kunststoff gefertigten Fünfspichenfelgen, sorgen für Grip auf jedem Untergrund



Ein mächtiger Heckspoiler sorgt für Abtrieb auf der Hinterachse. Außerdem sind hier Stabilisatoren verbaut

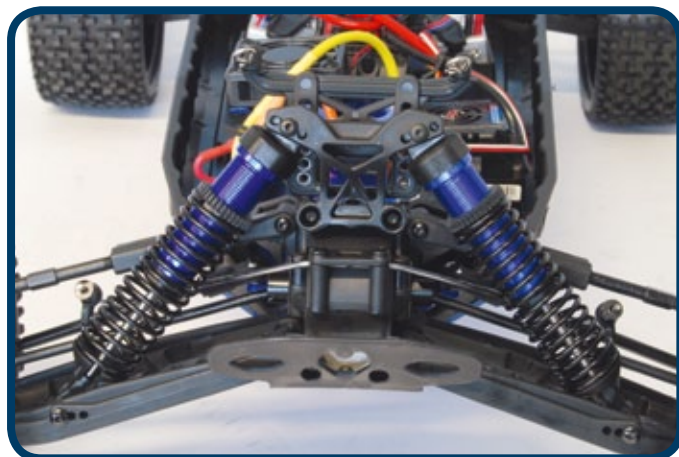


Die beiden Akkuschächte sind beim FY5 bereits mit zwei 2s-LiPos bestückt. Die Energieriegel verfügen über eine Kapazität von jeweils 3.200 Milliamperestunden. Der Anschluss an den Regler erfolgt über Deans-Hochstromstecker

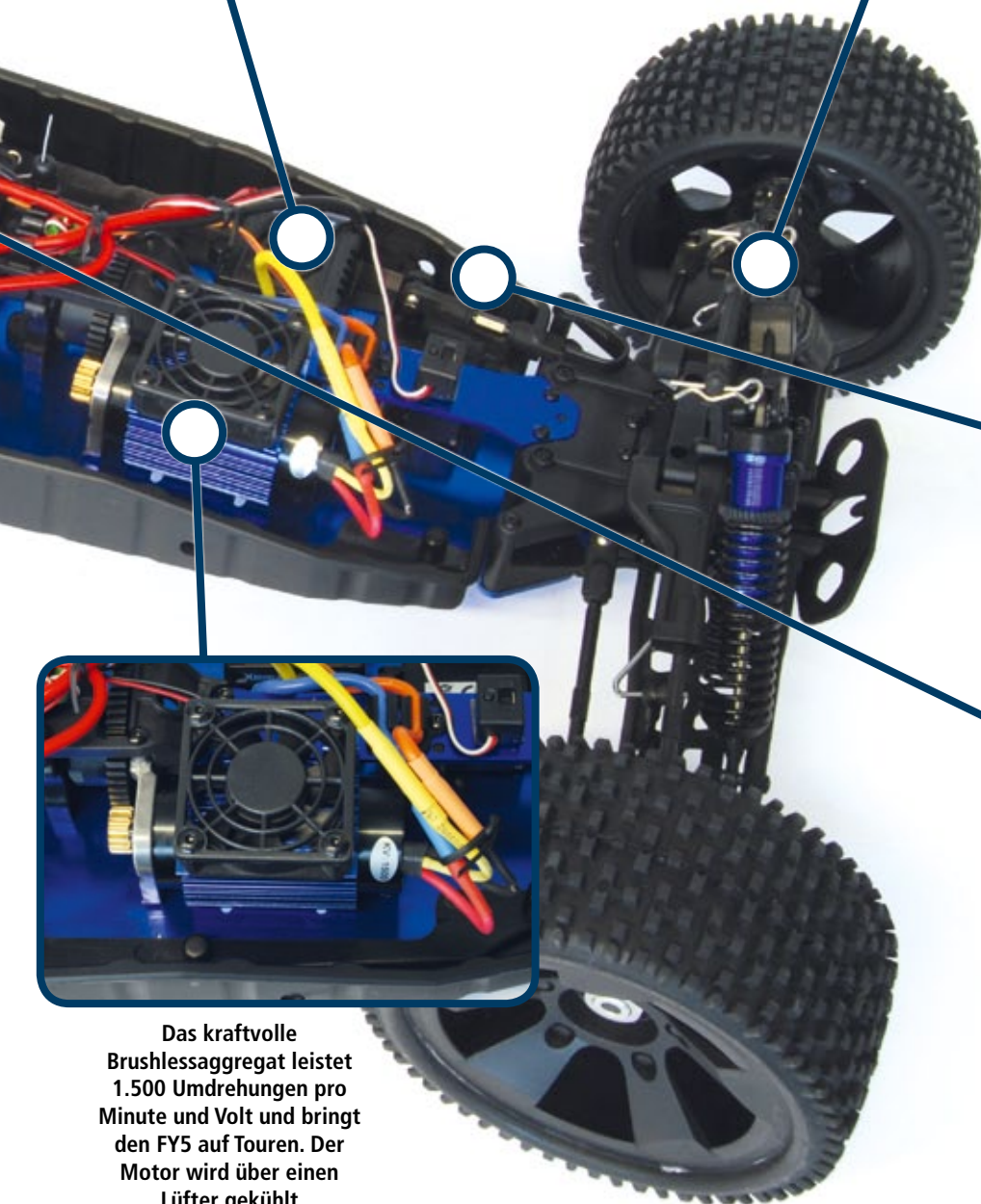
# FIRST LOOK



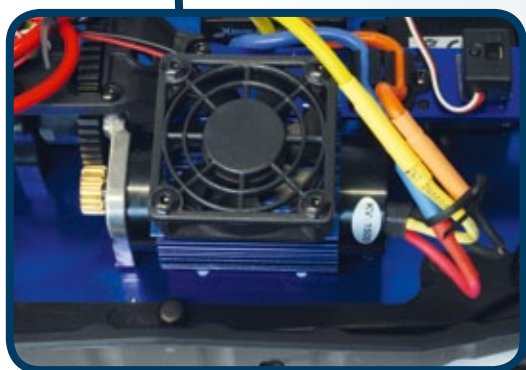
Der Regler kann an bis zu 4s-LiPo-Akkus betrieben werden und lässt sich einfach programmieren



Die Vorderachse ist eine solide Konstruktion aus doppelten Querlenkern, über Rändelschrauben einstellbaren Öldruckstoßdämpfern und serienmäßigen Stabis



Das B7018-Servo mit einer Stellkraft von 9 Kilogramm verfügt über ein Metallgetriebe und garantiert die souveräne Umsetzung der Lenkbefehle

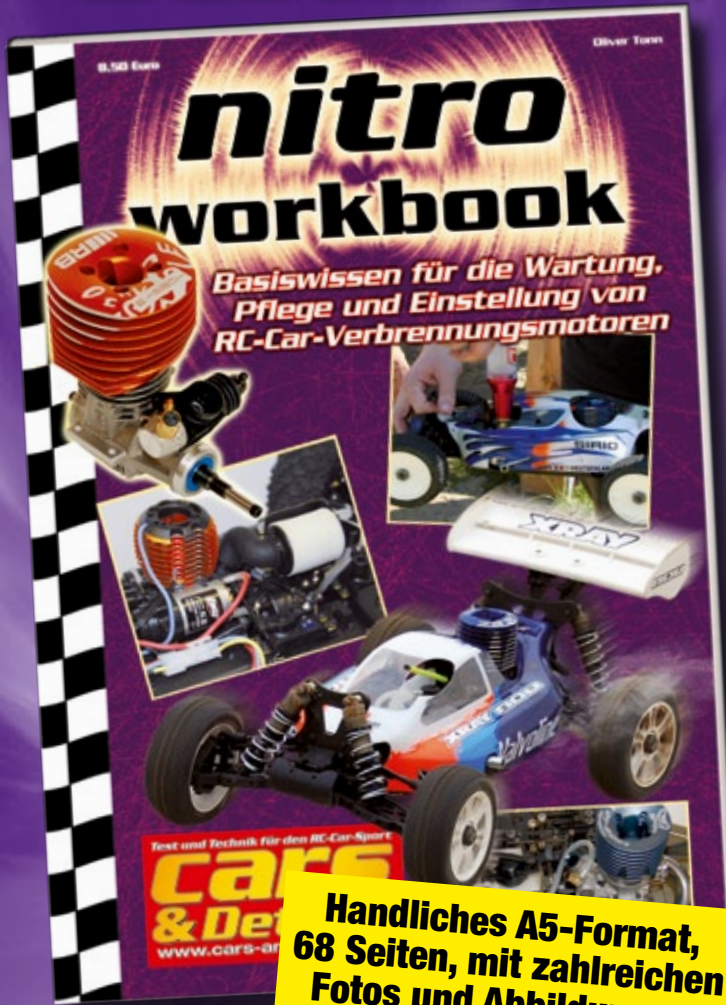


Das kraftvolle Brushlessaggregat leistet 1.500 Umdrehungen pro Minute und Volt und bringt den FY5 auf Touren. Der Motor wird über einen Lüfter gekühlt



In der Empfängerbox, die auf dem in Blau eloxierten Oberdeck platziert ist, findet der Vierkanalempfänger Reflex Platz. Dieser arbeitet mit 2,4-Gigahertz-Technik

# Jetzt bestellen!



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

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

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

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

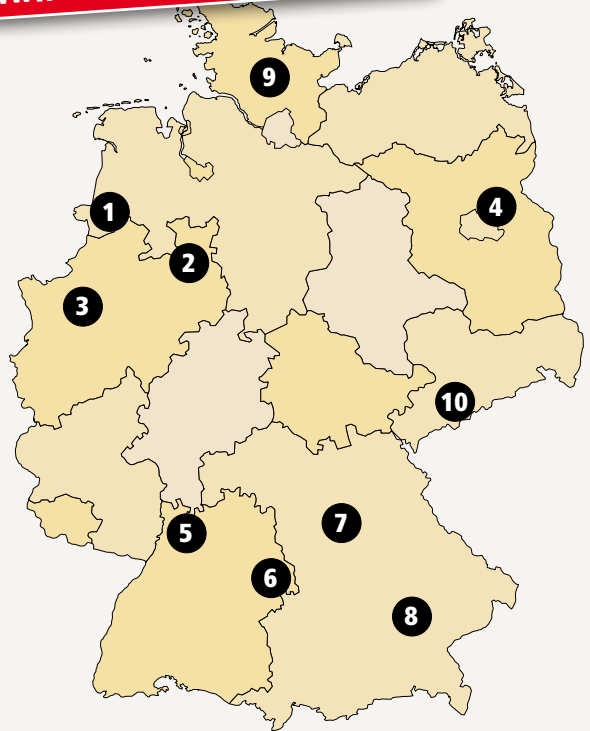
**IM INTERNET UNTER:**

**[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)  
oder telefonisch unter  
040 / 42 91 77-100**



## TERMINE

... mehr Termine findest Du auf:  
[www.cars-and-details.de/termine](http://www.cars-and-details.de/termine)



### 09. bis 15. Januar 2012

**14. Januar 2012**

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

**14. bis 15. Januar 2012**

In **Lingen (1)** findet die **Emslandmodellbau 2012** statt. Vor Ort werden zahlreiche Aussteller zu den Themen Modelltrucks, -autos, -eisenbahn, Mini-Car, Schiffsmodellbau sowie Slot-Racing und Flugmodellbau sein. Veranstaltungsort sind die Emslandhallen in Lingen. Internet: [www.emslandhallen.de](http://www.emslandhallen.de)

**15. Januar 2012**

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

### 16. bis 22. Januar 2012

**20. bis 21. Januar 2012**

Die **Lipper Modellbautage** finden im Messezentrum **Bad Salzufflen (2)** statt. Auf 13.000 Quadratmeter werden verschiedene Bereiche aus dem Kreativ- und Modellbaubereich präsentiert. Vor Ort sind 1:8er-Buggys und Flachbahnmodelle in Aktion zu sehen. Internet: [www.lipper-modellbautage.de](http://www.lipper-modellbautage.de)

**21. Januar 2012**

Der **AMSC Herne (3)** veranstaltet einen Lauf des **AMSC Herne Cup**. Gefahren wird in den Klassen 17,5T, Modified und Hobby. Kontakt und Information: [www.amsc-herne.de](http://www.amsc-herne.de)

**22. Januar 2012**

Die RC Speedracer aus 16321 **Bernau (4)** veranstalten einen Lauf zur **Sportkreismeisterschaft SM5**. Veranstaltungsort ist die Hallenrennstrecke des Vereins in der Sporthalle Ladeburger Chaussee. Anmeldung bis 20. Januar 2012. Kontakt: Andreas Liebermann, Dolgenseestraße 40, 10319 Berlin, E-Mail: [nennung@rcspeedracer.de](mailto:nennung@rcspeedracer.de), Internet: [www.rcspeedracer.de](http://www.rcspeedracer.de)



**23. bis 29. Januar 2012**

**28. Januar 2012**  
Der MFSV Sinsheim organisiert eine der größten **Modellbaubörsen** in Süddeutschland. In diesem Jahr findet das Event erstmals an einem neuen Termin am 28. Januar 2012 statt. Veranstaltungsort ist die Elsenzhalle in 74889 **Sinsheim (5)**. Die Öffnungszeiten sind von 8.30 Uhr und 15 Uhr. Kontakt: Ingo Jackisch, Telefon: 072 61/138 88 (nach 18 Uhr), E-Mail: [boerse@mfsv-sinsheim.de](mailto:boerse@mfsv-sinsheim.de), Internet: [www.mfsv-sinsheim.de](http://www.mfsv-sinsheim.de)

**28. Januar 2012**  
Der DMC-Sportkreis-Süd lädt um 16 Uhr zum **Sportkreistag** ein. Veranstaltungsort ist der Gasthof Lamm, Fayencestrasse 20 in 73479 **Ellwangen/Schrezheim (6)**. Neben Sportkreisinternen Formalia finden ab 9 Uhr auch Schulungen für die Zeitnahme und Rennleitung statt. Kontakt: Thomas Mayer, Telefon: 09 51/13 14 26, Fax: 09 51/13 02 96, E-Mail: [sportkreis-sued@dmc-online.com](mailto:sportkreis-sued@dmc-online.com)

**30. Januar bis 05. Februar 2012**

**01. bis 06. Februar 2012**  
In **Nürnberg (7)** findet die **62. Spielwarenmesse International Toy Fair** statt. Die Veranstaltung gehört international zu den wichtigsten Ereignissen in der Modellbauszene, viele Neuheiten werden hier präsentiert. Internet: [www.spielwarenmesse.de](http://www.spielwarenmesse.de)

**06. bis 12. Februar 2012**

**11. bis 12. Februar 2012**  
Der Modellsportverein Landshut veranstaltet in der Dreifachturnhalle der Realschule Ergolding, Etzstraße 2 in 84030 **Ergolding (8)** eine **Flug-, Auto- und Schiffmodellausstellung**. Freitags von 11 bis 18 Uhr, samstags von 9 bis 17 Uhr. Kontakt: Ralf Hupf, E-Mail: [gisela.hupf@gmx.de](mailto:gisela.hupf@gmx.de), Telefon: 08 71/408 63 36

**13. bis 19. Februar 2012**

**18. Februar 2012**  
Der **AMSC Herne (3)** veranstaltet einen Lauf des **AMSC Herne Cup**. Gefahren wird in den Klassen 17,5T, Modified und Hobby. Kontakt und Information: [www.amsc-herne.de](http://www.amsc-herne.de)

**20. bis 26. Februar 2012**

**25. Februar 2012**  
Der französischsprachige Club ERMC aus **Genf** organisiert einen Lauf der **Swiss-Indoor-Off-Road-Championship** in Genf. Infos und Reglement: [www.ermcgs.com](http://www.ermcgs.com)

**27. Februar bis 04. März 2012**

**03. bis 04. März 2012**  
In **Neumünster (9)** findet die **12. Modellbau Schleswig-Holstein** statt. Veranstaltungsort sind die Holstenhallen in der Justus-von-Liebig-Straße. Gezeigt werden fast alle Sparten des Modellbaus. Internet: [www.bv-messen.de](http://www.bv-messen.de)

**03. bis 04. März 2012**  
Beim TSV Gelenau 94 findet die **offene Deutsche Meisterschaft 2012** in den Klassen EA und EB statt. Veranstaltungsort ist die Sporthalle Erzgebirgsblick, Bert-Brecht-Straße in 09423 **Gelenau (10)**. Nennschluss ist der 25. Februar 2012, nur schriftlich. Kontakt: Uwe Sieber, E.-Thälmann-Siedlung 10, 09423 Gelenau, Telefon: 03 72 97/20 68, Fax: 03 72 97/47 820, E-Mail: [teamleiter@tsv-gelenau.de](mailto:teamleiter@tsv-gelenau.de), Internet: [www.tsv-gelenau.de](http://www.tsv-gelenau.de)

▼ Anzeigen

[www.modellbau-berlin.de](http://www.modellbau-berlin.de)  
... die Auswahl wird Sie begeistern

**Der heiße Draht zu CARS & Details:**

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

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

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

**Post:**  
Leserservice  
**CARS & Details**  
65341 Eltville

E-Mail: [redaktion@cars-and-details.de](mailto:redaktion@cars-and-details.de)  
Internet: [www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)

E-Mail: [service@cars-and-details.de](mailto:service@cars-and-details.de)  
Internet: [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)



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

Artikel-Nr. 10664

**Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) oder auf Seite 62.**

**TC6.1 TEAM ASSOCIATED**

Optimierte Radauflangung und Lenkgeometrie    Revolutionäres FLD.R.C. Subi-System    Heck-Federad-Differential    "VCS" hat einwärts und beschichtete Alu-Gewinde-Dämpfer

Der TC6.1 "Factory Team" Kit stellt die nächste Evolutionsstufe im Design von modernen Elektro-Tourenwagen dar. Auf Basis des erfolgreich bewährten TC6 hat die zu Recht sagen-umwobene, geheime TEAM ASSOCIATED Entwicklungs-Abteilung - das legendäre „Arbeits 51“ einen Tourenwagen aufgebaut, der in allen relevanten Bereichen durchsicherlich seiner Team-Racing-Erfahrungen optimiert und zudem mit den neusten Features der Renn-Szene kombiniert wurde. Der TC6.1 übernimmt von seinen erfolgreichen Vorgängern alles Bewährte und ist in seiner optimierten Gesamtheit SCHNELLER und zugleich LICHTER als alles bislang Gezeigte zu fahren und auf die jeweiligen Racing-Situationen einzustellen.

**Technische Daten:**  
Länge: 391mm  
Breite: 190mm  
Radstand: 255mm  
Gewicht: 1375g  
Antriebsart: 4WD

**Technische Besonderheiten:**  
1) Zweifachlenker, verstellbar, wider und optimierte Lenker-Halterung  
2) Kasten- und Lenker-Flug mit integrierter Längs- und Querschwinge für Nachlauf und Knick  
3) Neuen, leichteren, überdimensionierten FLD.R.C. Subi-System für bessere Führung und bestmögliche Wirkung  
4) Neuen, leichteren, überdimensionierten Heck-Differential getriebl. Parkbremse mit integrierter Wankstütze  
5) Neuen, leichteren, überdimensionierten Heck-Federad-Differential getriebl. Parkbremse mit integrierter Wankstütze  
6) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
7) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
8) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
9) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
10) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
11) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
12) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
13) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
14) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
15) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
16) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
17) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung  
18) Neuer, überdimensionierter, verstellbarer, wider und optimierter Lenker-Halterung

Best # 03030107 TEAM ASSOCIATED TC6.1 „Factory Team“ Kit 1:10 Elektro-4WD-Tourenwagen

**TEAM ASSOCIATED**  
[www.thundertiger-europe.com](http://www.thundertiger-europe.com)

**Multiplex**

**MULTIPLEX**

**Traxxas Ford Fiesta Ken Block**

Facts: Onroad-Modell im Maßstab 1:16. Dem bekannten Auto von Rallyefahrer Ken Block nachempfunden. Ausgestattet mit einem VXL-Brushless-System (Motor: Velineon 380, Regler: VXL 3s), waserfester Elektronik und 2,4-Gigahertz-System.

Wert: 288,88 Euro. Der Gewinner ist **Matthias Graude** aus Berlin.



**robbe**

**robbe**

**Megatech T4PL**

Facts: Vierkanal-Pistolenfernsteuerung mit 2,4-Gigahertz-Technik. Die Funke arbeitet in FHSS/S-FHSS-Modulation und verfügt über eine Failsafe-Funktion. Die Features sind außerdem 40 interne Modellspeicher, ein Programmierer mit Offset, grafische Servoweganzeige sowie Timer und Zähler. Wert: 279,- Euro. Der Gewinner ist **Thorsten Förg** aus Weiterstadt.



**CARS & Details Gewinnspiel**

**Preise im Wert von mehr als**

**28.000 EURO**

**Alle glücklichen Gewinner des 28.000-Euro-Gewinnspiels**

Jetzt kann die Saison starten. Im großen **CARS & Details**-Gewinnspiel haben wir wieder topaktuelle RC-Cars und jede Menge nützliches Zubehör im Gesamtwert von mehr als 28.000,- Euro verlost.

Die Antworten auf die Gewinnfragen lauteten: **1. Riemenantrieb, 2. ECX Torment, 3. 102.000.**

Wer die glücklichen Gewinner sind, erfährt Ihr auf den kommenden Seiten. Wir wünschen allen Gewinnern viel Freude mit ihren Preisen!

**FALLER**

**Faller**

**Ferrari 250TR Testa Rossa**

Facts: Standmodellbausatz eines Ferrari 250TR Testa Rossa im Maßstab 1:24. Nicht zusammengebauter und unbemalter Standmodellbausatz. Die benötigten Farben sowie der Klebstoff sind nicht im Lieferumfang enthalten. Wert: 41,49 Euro. Der Gewinner ist **Alexander Fischer** aus Cuxhaven.



**Buschbaum Media**

**rondomedia**

**astragon**

**10 x Geländewagen-Simulator 2012**

Facts: Simulationssoftware für eingefleischte Geländewagen-Fans. Herausfordernde Strecken in Malaysia, Thailand, Afrika, USA, Australien und weiteren Orten. Wert: je 19,99 Euro. Die Gewinner sind **Bastian Cramer** aus Paderborn, **Jürgen Kurz** aus Niederstotzingen, **Christoph Landerl** aus Amstetten (Österreich), **Christian Sandkamp** aus Moers, **Paulo Anastacio** aus Gechingen, **Rene Hahn** aus Sachseln (Schweiz), **Markus Netzband** aus Bad Münstereifel, **Michael Schittko** aus Berlin, **Heiko Musch** aus Schkopau und **Mario Klein** aus Bad Segeberg.



### Power Peak Quad EQ-BID

Facts: Akkumanagement für vier mal 1- bis 14-zellige Nickel-Akkus, vier mal 1- bis 6-zellige Lithium-Akkus sowie vier mal 2- bis 12-Volt-Bleiakkus. Mit vier integrierten Equalizern und BID-Systemen. Leistung: vier mal 50 Watt. Wert: 179,90 Euro. Der Gewinner ist **Jörg Kunel** aus Bergisch Gladbach.

### LRP electronic

#### S8 Rebel BX RTR

Facts: 1:8er-Verbrenner-Buggy mit RTR-Ausstattung. Befeuert von einem Z.25R-Big-Block-Pullstart-Motor und ausgestattet mit Big-Bore-Stoßdämpfern, 9-Kilogramm-Lenkservo mit Metallgetriebe, VTEC Kamikaze-Reifen und RC-Anlage. Wartungsarmer Antriebsstrang mit Kardanwellen und drei Vierspider-Diffs, komplett kugelgelagert. Vollständig einstellbares Wettbewerbsfahrwerk. Wert: 309,99 Euro. Der Gewinner ist **Andy Fiege** aus Nastätten.



### UHU



#### UHU Klebstoffkoffer

Facts: Für jeden Zweck der richtige Klebstoff. Querschnitt durch das vielseitige UHU-Klebstoff-Sortiment. Wert: 65,- Euro. Der Gewinner ist **Hans-Jürgen Knöfel** aus Cottbus.



### Hobao Europe



#### Hyper 85C

Facts: 1:8er-Short-Course-Modell mit Verbrennungsmotor. Ausgestattet mit Kegelraddifferenzialen vorne und hinten, 4,1-Kubikzentimeter-Nitro-Motor, Big-Bore-Stoßdämpfern und 125-Milliliter-Tank. Zum Lieferumfang gehören das fertig montierte Modell mit 2,4-Gigahertz-Sender sowie -Empfänger, zwei Servos, Tankflasche und Bedienungsanleitung. Wert: 519,- Euro. Die Gewinnerin ist **Kathrin Kamermann** aus Dortmund.



### Horizon Hobby Deutschland



#### Losi LST XXL

Facts: 1:8er-Verbrenner-Monstertruck mit kompletter RTR-Ausstattung. Highlights: Eingebauter Losi-454-Motor mit Anreißstarter und Spin Start-Einrichtung, Spektrum DX3S-Fernsteuerung die über integrierte Telemetrie verfügt, Zweigang-Getriebe mit Vorwärts- und Rückwärts-Funktion, zwei High Torque-Lenkservos für doppelte Kraft, komplette Kugellagerung, Antriebskomponenten aus Stahl, Dreibacken-Kupplung, CVD-Antriebswellen. Wert: 639,99 Euro. Der Gewinner ist **Manuel Locher** aus Erlenbach.



### Horizon Hobby Deutschland

#### 3 x ECX Ruckus orange

Facts: 1:10er-Elektro-Monstertruck in Orange. Sehr einsteigerfreundlicher Aufbau mit kraftvollem Bürstenmotor und passendem Regler, 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfern, kompletter Kugellagerung und 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem. Sämtliche zum Fahren benötigten Teile sind enthalten. Selbst ein Akku und Batterien für den Sender. Wert: je 109,99 Euro. Die Gewinner sind **Arno Wolff** aus Schleiden, **Patrick Engelbart** aus Vechelde und **David Blume** aus Beucha.



#### 10 x Losi Mini Rock Crawler

Facts: Rock-Crawler im Maßstab 1:18. Bind-and-Drive-Version: Zum Fahren wird lediglich noch eine Spektrum-Fernsteuerung mit DSM-Modulation benötigt. Features: zentrales dreistufiges Getriebe mit Slipper, 4WD-Antrieb mit gesperrten Differenzialen, vollständige Kugellagerung, elektronischer Fahrregler mit extra Widerstandsbremse, Empfänger mit Spektrum-2,4-Gigahertz-Technologie. Wert: je 169,99 Euro. Die Gewinner sind **Steffen Wolff** aus Ahrensfelde, **Andrea Flaßkamp** aus Bielefeld, **Florian Boos** aus Vilsingen, **Stev Schultz** aus Unterschleißheim, **Antoine Wendt** aus Köln, **Andre Freitag** aus Roth, **Felix Bieneke** aus Ruppendorf, **Udo Donat** aus Altenmedingen, **Olaf Köhler** aus Weimar und **Denis Wilcke** aus Berlin.



#### 5 x Losi Speed-T

Facts: 1:10er-Stadium-Truck mit Brushlessantrieb. Topspeed über 105 Kilometer pro Stunde. Zum Lieferumfang gehören außerdem eine 2,4-Gigahertz-Anlage von Spektrum, Sender-Batterien und eine ausführliche Anleitung. Wert: je 279,99 Euro. Die Gewinner sind **Tobias Ettenhuber** aus Mainburg, **Frank Käsmann** aus Markgröningen, **Ingrid Schöberl** aus Regensburg, **Dino Bux** aus Bremen und **Claus Welz** aus Chemnitz.

#### 3 x Spektrum DX3S

Facts: Dreikanal-Pistolenfernsteuerung. Die Ausstattung zeichnet sich aus durch zehn Modellspeicher, drei unterschiedliche Griffschalen, eingebaute Telemetrie, Digitaltrimmung, Stoppuhr mit verschiedenen Funktionen, Summer mit einstellbarer Lautstärke, Sub-Trim und Dual-Rate-Mischer für Lenkung sowie den dritten Kanal und eine Kickstartfunktion. Wert: je 229,99 Euro. Die Gewinner sind **Patrick Kolesza** aus Essen, **Jan Lehre** aus Siegburg und **Peter Schneider** aus Kleinopitz.





### 3 x Losi Speed-NT

Facts: 1:10er-Stadium-Truck mit Verbrennungsmotor. Im Modell sind bereits fertig verbaut: 20er-Nitromotor mit Spin-Anreibstarter, Zweigang-Getriebe, Wheelie-Bar, passende Halterung für Losi-LiPo-Akku-Packs, große High-Performance-Chrom-Räder mit Niederquerschnittsreifen. Zum Lieferumfang gehören außerdem eine 2,4-Gigahertz-Anlage von Spektrum, Sender-Batterien und eine ausführliche Anleitung. Wert: je 359,99 Euro. Die Gewinner sind **Tobias Rupprecht** aus Weixerau, **Gerhard Wagner** aus Stuttgart und **Axel Bräutigam** aus Warburg.

### 3 x ECX Boost Buggy blau

Facts: 1:10er-Elektro-Buggy in Blau. Sehr einsteigerfreundlicher Aufbau mit kraftvollem Bürstenmotor und passendem Regler, 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfern, kompletter Kugellagerung und 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem. Sämtliche zum Fahren benötigten Teile sind enthalten. Selbst ein Akku und Batterien für den Sender. Wert: je 109,99 Euro. Die Gewinner sind **Marco Gloge** aus Dörfles-Esbach, **Frank Müller Gawel** aus Kroppe und **Lutz Wunderlich** aus Luth. Wittenberg.



### 5 x Losi Desert-Truck

Facts: Desert-Truck im Maßstab 1:10. Ausgestattet mit Front- und Heckscheinwerfern, gegossenem Überrollkäfig, Rohrstoß-



dämpfen, Chrom-Felgen und Desert Racing all Terrain-Reifen. Besonderheiten sind die verstärkte Aufhängung mit Aluminium-Öldruckstoßdämpfern und langen Federwegen, Antriebswellen in CVD-Ausführung, ein wartungsarmes Kegelraddifferenzial, ein 12-Turns-Regler, ein Motor mit 32.000 Umdrehungen pro Minute und ein Spektrum-2,4-Gigahertz-System. Wert: je 199,99 Euro. Die Gewinner sind **Christian Weistropp** aus Unna, **Thomas Böhm** aus Leimen, **Torsten Mathies** aus Zeithain, **Alexander Martin** aus Flonheim und **Götz Buchwalsky** aus Delmenhorst.

### Horizon Hobby Deutschland

#### 3 x Spektrum DX3R Pro

Facts: Professionelle Dreikanal-Pistolenfernsteuerung. Die Features sind Servo-Einstellungen, ABS, Traktionskontrolle, 50 Modellspeicher. Softwareupdates einfach über das vorhandene SD-Karten-Interface. Eingebaute Telemetrie ermöglicht es, in Echtzeit die wichtigsten Daten aus dem Auto zu empfangen: Motortemperatur, Drehzahl, Akkuspannung und Rundenzeiten. Wert: je 319,99 Euro. Die Gewinner sind **Andreas Kühner** aus Hardthausen, **Torsten Röcker** aus Glinde und **Niklas Bannach** aus Miltenberg.

#### 3 x ECX Ruckus grün

Facts: 1:10er-Elektro-Monstertruck in Grün. Sehr einsteigerfreundlicher Aufbau mit kraftvollem Bürstenmotor und passendem Regler, 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfern, kompletter Kugellagerung und 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem. Sämtliche zum Fahren benötigten Teile sind enthalten. Selbst ein Akku und Batterien für den Sender. Wert: je 109,99 Euro. Die Gewinner sind **Sven Hetkamp** aus Rees, **Michael Marggraf** aus Ebelsbach und **Christian Reyser** aus Leipzig.



#### 3 x Losi Ten-T Truggy

Facts: 4WD-Nitro-Truggy mit kompletter RTR-Ausstattung. Besonderheiten sind der eingebaute 3,4-Kubikzentimeter-Verbrennungsmotor mit Elektrostarter, die 12-Millimeter-Öldruckstoßdämpfer, das digitale Lenkservo, eine Scheibenbremse sowie die enthaltene Spektrum DX3S-Fernsteuerung. Länge: 451 Millimeter, Breite: 343 Millimeter, Gewicht: 2.812 Gramm. Wert: je 499,99 Euro. Die Gewinner sind **Herbert Endl** aus Hengersberg, **Rüdiger Kath** aus Sörum und **Klaus Traub** aus Eberstadt.

### 3 x Losi XXX-SCT

Facts: Short Course-Truck im Maßstab 1:10. Perfektes Modell für den Einstieg in diese Klasse. Ausgestattet mit kraftvollem Bürstenmotor, robustem Lenkservo, 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem von Spektrum und 2WD-Heckantrieb. Wert: je 219,99 Euro. Die Gewinner sind **Florian Kohler** aus Peissenberg, **Alexander Rettler** aus Eslohe und **Karsten Block** aus Bochum.



### 3 x ECX Boost Buggy rot

Facts: 1:10er-Elektro-Buggy in Rot. Sehr einsteigerfreundlicher Aufbau mit kraftvollem Bürstenmotor und passendem



Regler, 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfern, kompletter Kugellagerung und 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem. Sämtliche zum Fahren benötigten Teile sind enthalten. Selbst ein Akku und Batterien für den Sender. Länge: 401 Millimeter, Breite: 249 Millimeter, Gewicht: 1.560 Gramm. Wert: je 109,99 Euro. Die Gewinner sind **Fabian Tusche** aus Unna, **Martin Fisser** aus Jemgum und **Rainer Acker** aus Gammertingen.

### 3 x Spektrum DX3C

Facts: Komfortable Dreikanal-Pistolenfernsteuerung, speziell für Einsteiger. Einige Highlights sind 20 Modellspeicher, ein Roll-Taster, Expo-Funktion, einstellbarer Lenkrad-Widerstand, Mischerschalter, austauschbare Griffschalen und ein SD-Karten-Interface. Zum Lieferumfang gehört außerdem ein SR 300-Empfänger. Wert: je 99,99 Euro. Die Gewinner sind **Hans Gladau** aus Saarbrücken, **Andre Strothmann** aus Gladbeck und **Martin Wilfling** aus Eibenstock.





### Kyosho

#### Inferno Neo Typ 1

Facts: Verbrenner-Buggy im Maßstab 1:8. Ausgestattet mit moderner 2,4-Gigahertz-Technik, 3,5-Kubikzentimeter-Nitro-Motor, Big-Bore-Stoßdämpfern und zwei Servos. Permanenter Allradantrieb

mit komplett kugelgelagertem Antriebsstrang, drei Differenziale und viele Einstellmöglichkeiten. Wert: 389,- Euro. Der Gewinner ist **Frank Langguth** aus Delbrück.

#### Racing Kart Birel R31-SE

Facts: Kart-Modell mit Verbrennungsmotor im Maßstab 1:5. Fahrfertig aufgebautes Kart mit Perfex-Fernsteuersystem, GZ-15-Verbrennungsmotor, zwei Servos, Tankflasche und Glühkerzenstecker. Wert: 329,- Euro. Der Gewinner ist **Thomas Riedl** aus Battenfeld.



#### Ultima DB

Facts: Elektro-Desert-Buggy im Maßstab 1:10. Fahrfertig montiertes Modell mit KT-6-Fernsteuersystem, Regler und Bürstenmotor sowie einem Lenkservo. Besonderheiten sind das dreistufige Getriebe mit Kegeldifferenzial, Öl Druckstoßdämpfer und das außergewöhnliche Design. Zum Fahren werden lediglich noch ein Akku und

Batterien für den Sender benötigt. Wert: 279,- Euro. Der Gewinner ist **Ralf Andres** aus Kleinblittersdorf.



### Krick Modeltechnik

#### ZD-Racing ZRE-1 Eco

Facts: Brushless-Buggy im Maßstab 1:8. Auslieferung erfolgt als komplett fahrerfertiges Modell mit montiertem Brushlessset (Motor: 2.100 Umdrehungen pro Minute und Volt, Regler: 80 Ampere Belastbarkeit), 9-Kilogramm-Lenkservo, 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem und einem 3s-LiPo-Akku. Für besten Grip sorgt der 4WD-Antrieb mit drei Differenzialen. Wert: 309,- Euro. Der Gewinner ist **Oliver Jahn** aus Cottbus.

Modellbau vom Besten

**krick**



THUNDER TIGER

### Thunder Tiger

#### KT-8 Go-Kart

Facts: Go-Kart-Modell im Maßstab 1:8. Baukasten, für Elektroantrieb ausgelegt mit schlagfesten Spritzguss-Kunststoff-Verkleidungen, Einzelrad-Aufhängungs-System für bestmöglichen Bodenkontakt, gedichtetem Differenzial an der Hinterachse für optimale Kurven-Agilität, komplett geschlossenem Getriebe, Kugellagerung und widerstandsfähiger Fahrerpuppe. Ideales Einstiegsmodell. Länge: 256 Millimeter, Breite: 195 Millimeter, Farbe: Gelb. Wert: 69,90 Euro. Die Gewinnerin ist **Kristina Scheuren** aus Beilstein.

#### Phoenix BX II RTR

Facts: 2WD-Buggy im Maßstab 1:10. RTR-Ausstattung mit 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung vom Typ Cougar PS3, passendem Dreikanal-Empfänger, ACE RC-Regler und 17-Turns-Sport-Bürstenmotor. Die Besonderheiten sind ein Kugeldifferenzial, Big-Bore-Stoßdämpfer und durchgehend versenkte Schrauben am Boden. Länge: 373 Millimeter, Breite: 238 Millimeter, Gewicht: 1.510 Gramm. Wert: 159,- Euro. Der Gewinner ist **Matthias Kluge** aus Großschirma.







## Conrad Electronic

### Hurrax Pyrad RS

Facts: Offroad-Modell im Maßstab 1:5, ausgelegt für Verbrennungsmotor. Eine Vielzahl an bereits ab Werk verbauten Aluminiumteilen zeichnet dieses Fahrzeug aus. Ausstattung: CNC-gefrästes 5-Millimeter-Alu-Chassis, kugellagerter Servosaver, leistungsstarke Drei-Scheibenbremse inklusive Alubremssattel und kugellagerter Welle, komplett gekapselter Allradantrieb, beweglich gelagerte Stoßdämpfer mit progressiven Federn, CVD-Wellen aus Werkzeugstahl, zwei Vollalu-Differenziale, unlackierte Karosserie. Motor und RC-Anlage gehören nicht zum Lieferumfang. Wert: 1.299,- Euro. Der Gewinner ist **Frank Roßbach** aus Dinklage.



### Tamiya Avante

Facts: Auf 333 Stück limitierter Elektro-Offroad-Buggy im Retro-Look als Bausatz. Besondere Merkmale sind die zentrale Antriebswelle, der 25-Turns-Elektromotor vom Typ 540, Planetengetriebe vorne und hinten, verstärkte Querlenker, 2-Millimeter-Carbonfaser-Doppeldeckchassis, Öldruckstoßdämpfer, High Grip Pin Spike-Reifen mit Einlagen und Cam-Lock-Zentralverschluss, Alu-Achsschenkel, Stabilisatoren an beiden Achsen und eine komplette Kugellagerung. Wert: 449,- Euro. Der Gewinner ist **Ralf Tammern** aus Westerstede.

### Tamiya Porsche 911 GT3 Cup 2007

Facts: Vorbildgetreues 1:10er-Elektro-Modell. Zum Lieferumfang gehören ein elektronischer Fahrregler sowie die Lichteinheit TLU-01. Der Porsche ist ausgestattet mit Teilen aus faserverstärktem



Kunststoff, Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecksquerlenkern, 540er-Elektromotor, LED für Front- und Heckscheinwerfer, unlackierter Karosserie und einem Dekorbogen. Wert: 149,- Euro. Der Gewinner ist **Helge Opert** aus Lüneburg.

### Ansmann Deuce N

Facts: Verbrenner-Buggy im Maßstab 1:8 als Kit. Bausatz wird ohne Motor und RC-Anlage geliefert. Das Modell ist mit Kugellagern und Big-Bore-Dämpfern ausgestattet, verfügt über zahlreiche Einstelloptionen und hat drei Differenziale. Die Karosserie ist bereits lackiert. Wert: 199,- Euro. Der Gewinner ist **Norman Ballmüller** aus Cottbus.

### Ansmann Deuce E

Facts: Brushless-Buggy im Maßstab 1:8 als Kit. Bausatz wird ohne Motor, Regler und RC-Anlage ausgeliefert. Das Modell ist mit Kugellagern und Big-Bore-Dämpfern ausgestattet, verfügt über zahlreiche Einstelloptionen und hat drei Differenziale. Die Karosserie ist bereits lackiert. Wert: 199,- Euro. Der Gewinner ist **Dominik Fischer** aus Schwäbisch Gmünd.

### Kyosho Citroen C4

Facts: Verbrenner Rallye-Modell im Maßstab 1:9. Ausgestattet mit GXR-18-Motor inklusive Resonanzrohr, Öldruckstoßdämpfern, Pivotball-Aufhängung, KT-200 Perfex-Fernsteueranlage, Hochleistungs-Servos auf Gas und Bremse beziehungsweise Lenkung, Allradantrieb und kompletter Kugellagerung. Länge: 560 Millimeter, Breite: 260 Millimeter, Gewicht: 2.600 Gramm. Wert: 379,- Euro. Der Gewinner ist **Philipp Wermann** aus Leipzig.

### Kyosho DRX Subaru Impreza WRC RTR

Facts: Verbrenner Rallye-Modell im Maßstab 1:9. Ausgestattet mit GXR-18-Motor inklusive Resonanzrohr, Öldruckstoßdämpfern, Pivotball-Aufhängung, KT-200 Perfex-Fernsteueranlage, Hochleistungs-Servos auf Gas und Bremse beziehungsweise Lenkung, Allradantrieb und kompletter Kugellagerung. Wert: 379,- Euro. Der Gewinner ist **Martin Alexander Pankoke** aus Rheinfelden.



ELECTRONIC  
**CONRAD**



## Revell

### Audi R8 Street Car

Facts: RTR-Modell des beliebten Sportwagens im Maßstab 1:16. Lizenziertes, originales Audi R8-Design. Ausstattung: RC-380-Elektromotor mit Alukühlrippen, NiMH-Akku mit 7,2 Volt und 1.100 Milliamperestunden Kapazität, Zweikanal-Pistolenfunke mit Trimmungen. Besonderheiten: Allradantrieb und vier Öldruckstoßdämpfer. Wert: 99,- Euro. Der Gewinner ist **Frank Deissing** aus Steinheim

**Revell**



**RC-Beleuchtungen**



**Unterbodenbeleuchtung blau**

Facts: Unterbodenbeleuchtung in Blau für RC-Cars. Vier ultrahelle LED einer enormen Leuchtkraft. Wert: 11,99 Euro. Der Gewinner ist **Stefan Götzgen** aus Mücke-Niederrohmen.

**Front- und Heckbeleuchtung**

Facts: Set mit acht LED zur Beleuchtung der Front- und Heckpartie an RC-Cars. Inklusive acht Chromfassungen. Wert: 17,99 Euro. Der Gewinner ist **Matthias Karsch** aus Wien (Österreich).

**Lichtbalken „Amerikanische Art“**



Facts: Lichtbeziehungsweise Warnbalken im Stil der amerikanischen Einsatzfahrzeuge. Länge: Wert: 12,90 Euro. Der Gewinner ist **Oliver Kunz** Freiburg.



**Knight Rider KITT-Beleuchtung**

Facts: Lauflicht des bekannten TV-Autos „KITT“ aus der Serie Knight Rider. Bereits gelötete und fertig programmierte Platine ohne LED. Verschiedene Lauflichtprogramme. Wert: 34,90 Euro. Die Gewinnerin ist **Eva Beyer** Eichstätt.



**Intermodellbau Dortmund**

**5 x 2 Eintrittskarten**

Facts: Eintrittskarten für die Modellbauausstellung Intermodellbau 2012 in Dortmund. Europas größte Messe für Modellbau und Modellsport in den Westfalenhallen. Wert: je 11,- Euro. Die Gewinner sind **Benjamin Bündler** aus Moers, **Thomas Buri** aus Düsseldorf, **Julian Freiburg** aus Iserlohn, **Hubertus Hilchenbach** aus Meinerzhagen und **Christian Kanne** aus Königswinter.



**Graupner**

**R1-Bergonzonie PRO Racing Buggy**

Facts: Verbrenner-Buggy im Maßstab 1:8. Komplette Neuentwicklung in der Klasse 1:8-Offroad. 4WD-Chassis mit drei Differenzialen. Passend für alle Nitro-Motoren mit 3,5 Kubikzentimeter Hubraum. Vier Öl-druckstoßdämpfer, CVD-Kardangelenke. Wert: 499,- Euro. Der Gewinner ist **Matthias Reusing** aus Wuppertal

**Carisma GT-14B**

Facts: Brushless-Buggy im Maßstab 1:14. Auslieferung als komplett fahrfertiges Chassis. Allradantrieb über Kardan- und Metallantriebswellen. Antrieb durch 370er-Brushlessmotor.

2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem und 7,2-Volt-Nickel-Akku bereits im Lieferumfang enthalten. Länge: 310 Millimeter, Breite: 205 Millimeter, Gewicht: 915 Gramm. Wert: 259,- Euro. Der Gewinner ist **Thomas Fischer** aus Dresden.



**Roadfighter**

Facts: Einsteiger-Buggy im Maßstab 1:10 mit Brushlessantrieb. Auslieferung als fahrfertig montiertes Ready-to-Run-Modell mit Heckantrieb inklusive GM-Racing XG-6i 2.0 Sport-Spec 2,4-Gigahertz-RC-Anlage, Lenkservo, Empfänger und leistungsstarkem 540er-Brushlessmotor sowie elektronischem Fahrregler. Vier einstellbare Öl-druckstoßdämpfer, komplette Kugellagerung. Wert: 179,- Euro. Der Gewinner ist **Heiko Münnix** aus Marktstett.



**MRX5 Street Bike**

Facts: Elektro-Onroad-Bike im Maßstab 1:5. Auslieferung als fahrfertig montiertes, vorbildgetreues Frame-Chassis mit separaten Verkleidungsteilen, GM-Racing XG-6i 2,4-Gigahertz-RC-Anlage, Lenkservo, Fahrregler sowie montiertem und angeschlossenem Empfänger. Vorderradlenkung über Lenkungs-dämpfer, Nachlaufwinkel an der Vorderachse einstellbar. Elektroantrieb durch 540er-Motor. Wert: 404,- Euro. Der Gewinner ist **Christian Unruh** aus Stuttgart.





## Forminplast



### Streckenbegrenzung

Facts: Flexible Streckenbegrenzung für innen und außen. Höhe der Elemente: 5 Zentimeter, Material: UV-beständiger Kunststoff, Anzahl der Elemente im Set:

24, Begrenzungslänge insgesamt: 4,7 Meter. Wert: 59,40 Euro. Der Gewinner ist **Karl Krauß** aus Efringen-Kirchen.

## HPI Europe

### Trophy Buggy 3.5

Facts: 1:8er-Verbrenner-Buggy. Zeichnet sich aus durch einen Nitro-Motor mit 3,5 Kubikzentimeter Hubraum, zwei wasserdichte Servos, 4WD-Antieb, Öldruckstoßdämpfer, 160-Milliliter-Tank für lange Fahrzeiten, HB Proto-Reifen auf schwarzen Chromfelgen und moderne 2,4-Gigahertz-Fernsteuer-Technik. Wert: 359,90 Euro. Der Gewinner ist **Jochen Winterwerber** aus Dachsenhausen.



### Firestorm 10T

Facts: Verbrenner-Stadium-Truck im Maßstab 1:10. Ausgestattet mit einem 3-Kubikzentimeter-Nitro-Motor, zwei Servos und einer 2,4-Gigahertz-Anlage. Viele Einstelloptionen und einfaches Handling. Wert: 269,90 Euro. Der Gewinner ist **Andreas Genzer** aus Esslingen.



### Blitz ESE

Facts: Short Course-Truck im Maßstab 1:10. Kit-Version, ausgelegt für Elektroantriebe. Besonderheiten sind das komplett in Weiß- und Grautönen gefertigte Chassis, zahlreiche Aluminium-Parts, das Kugeldifferenzial mit Keramik-Kugeln, CVD-Antriebswellen und die ATTK-10-Karosserie. Wert: 269,90 Euro. Der Gewinner ist **Burkhard Büttner** aus Rheinfelden.



# hpi-racing

## RC-Car-Shop Hobbythek

### 5 x RC-Car-Bag

Facts: Transporttasche für Großmodelle. Passend für alle 1:5er-Cars von FG, HPI, Lauterbacher und vielen mehr. Hergestellt aus extrem strapazierfähigem Stoff. Wert: je 29,90 Euro. Die Gewinner sind **Christian Drieble** aus München, **Florian Hauth** aus Mössingen, **Timo Markwort** aus Staufenberg, **Christoph Weig** aus Weiden und **Thomas Klein** aus Meissen.



### 5 x Sendertasche

Facts: Tragetasche zum bequemen Transport von Pistolenfernsteuerungen. Extrem robust und komplett gepolstert. Passend für alle gängigen Sender mit Pistolengriff. Wert: je 29,90 Euro. Die Gewinner sind **Kai**

**Kmiec** aus Gladbeck, **Andreas Feder** aus Beckum, **Matthias Alt** aus Erlenbach/Binswangen, **Gerd Grünleitner** aus Veitsbronn und **Sven Hansen** aus Celle.



modellbau  
**lindinger.**

## Lindinger

### Green Racer XL

Facts: Elektro-Buggy im Maßstab 1:8. Fertig aufgebautes Modell inklusive Brushlessmotor mit 2.230 Umdrehungen pro Minute und Volt, Regler mit Aktiv-Lüfter und vieler Tuningteile. Besonderes Highlight: Ein 3s-LiPo mit 3.500 Milliamperestunden Kapazität und passendem Ladegerät gehört ebenfalls zum Lieferumfang. Wert: 279,- Euro. Der Gewinner ist **Rene Christensen** aus Seelze.

## AMS



### Hydraulische Getriebewellenbremse 4 x 4

Facts: Hydraulische Scheibenbremsanlage für FG-Modelle. Verschiedene Halterungen erlauben Einbau in jedem FG-Offroad-Fahrzeug. Wert: 190,- Euro. Der Gewinner ist **Thorsten Wittig** aus Hagen.



### Frontbremse für HPI Baja

Facts: Bremsanlage für die Vorderachse des Baja von HPI. Enorme Bremskraft, einfache Montage. Sehr leichte Entlüftung des Systems ohne zusätzliche Hilfsmittel. Wert: 225,- Euro. Der Gewinner ist **Ingo Figge** aus Bad Hennef.



**rc-car-online.de**

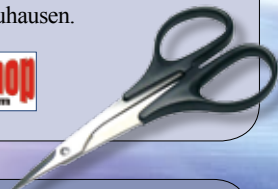
**Cars & Details Gewinnspiel**  
**Preise im Wert von mehr als**  
**28.000 EURO**

**Der RC-Car-Shop**

**20 x Lexanschere**

Wert: je 4,99 Euro. Die Gewinner sind **Mandred Schmitt-Degenhardt** aus Finnentrop, **Dettmar Partmann** aus Lüdenscheid, **Jochen Brinkmann** aus Mettingen/Westfalen, **Gerhard Jostmeier** aus Hüllhorst, **Primus Schuler** aus Winterthur (Schweiz), **Christian Wüning** aus Lüdinghausen, **Gregor Findeisen** aus Jöbnitz, **Ingo Bäuml** aus Nürnberg, **Torsten Haberlag** aus Stapelburg, **Falko Klages** aus Stralsund, **Günter Locher** aus Heilbronn, **Fritz Kirsch** aus Saarbrücken, **Nils Waldmann** aus Ahrensburg, **Henning Zahn** aus Freital, **Ingrid Biersack** aus Regensburg, **Mike Schrettl** aus St. Johann im Pongau (Österreich), **Bernd Carstensen** aus Büdelsdorf, **Jan Häring** aus Berlin, **Alexander Kurtes** aus Ravensburg und **Markus Roge** aus Nauhausen.

**DER RC-car Shop**  
 rcmodellbau24.com



**Technik Museum Sinsheim/Speyer**



**1 x 2 Karten für das Museum in Sinsheim inklusive eines Katalogs**

Facts: Eintrittskarten für das Auto- und Technik-Museum in Sinsheim sowie ein Katalog. Wert: je 14,- Euro (Karte) + 9,90 Euro (Katalog). Der Gewinner ist **Bernd Kleiner** aus Oberderdingen.

**1 x 2 Karten für das Museum in Speyer inklusive eines Katalogs**

Facts: Eintrittskarten für das Technik-Museum in Speyer sowie ein Katalog. Wert: je 14,- Euro (Karte) + 9,90 Euro (Katalog). Die Gewinnerin ist **Sabrina Schilpp** aus Erlenbach.



**Ansmann Racing**

**10 x Deuce N**

Facts: Verbrenner-Buggy im Maßstab 1:8. Wert: je 349,95 Euro. Die Gewinner sind **Manfred Kürten** aus Overath, **Dennis Schäfer** aus Hemsbach, **Elke Dennerlein** aus Pegnitz, **Stephan Koerdt** aus Warstein, **Christian Müller** aus Hering, **Martin Beyer** aus Eichstätt, **Jonas Bacher** aus Tuttlingen, **Christian Docter** aus Cottbus, **Jürgen Holzer** aus Templin und **Benjamin Böttger** aus Weyhe.



**10 x Deuce E**

Facts: Brushless-Buggy im Maßstab 1:8. Wert: je 329,95 Euro. Die Gewinner sind **Martin Hegenbart** aus Berlin, **Boris Franckowiak** aus Kiel, **Uwe Blümel** aus Kamen, **Johann van Kampen** aus Wolfsburg, **Reinhilde Bongartz** aus Neuss, **Martin Haßler** aus Neustadt an der Aisch, **Thorsten Tews** aus Ahrensburg, **Peter Woznik** aus Wendelstein, **Petra Gruber** aus Rotte und **Bernd Huber** aus Bad Dürkheim.



**Wellhausen & Marquardt Medien**

**10 x CARS & Details-Abo**

Facts: Zehn Abonnements der Fachzeitschrift CARS & Details für jeweils ein Jahr. Wert: je 54,- Euro. Die Gewinner sind **Andreas Amann** aus Plochingen, **Sascha Schneider** aus Baumholder, **Marcel Tutthies** aus Berlin, **Christin Unger** aus Ingolstadt, **Jan Palm** aus Wesseling, **Marvin Korn** aus Nienburg/OT Altenburg, **Nils König** aus Rhede, **Colin Nürnberger** aus Bielefeld, **Thomas Zimmermann** aus Schwäbisch Hall und **Andreas Klinker** aus Berlin.



wellhausen & marquardt  
 Mediengesellschaft

**LMI Racing**



**Sakura Zero S**

Facts: 1:10er-Elektro-Tourenwagen. Abgespeckte Version des Highend-Modells Sakura Zero. Ausgestattet mit Zweiriemenantrieb, zwei Kegelrad-Differenzialen, kompletter Kugellagerung, CVD-Wellen und Öldruckstoßdämpfern. Wert: 129,- Euro. Der Gewinner ist **Claus Altendorf** aus Wittlich.



# Mini-Abo Maxi-Vorteil

DURANGO DEX410R VON RUDDOG ■ HUDY KOLUMNE ■ ECK DEUCE N VON ANSMANN RACING ZU GEWINNEN ■ ON THE ROCK

510 BLAS ■ L VON LRP ELECTRONIC ■ FIRST LOOK: DESTROYER 1:5 VON CARSON MODELSPO ■ HUDY KOLUMNE ■ BX 10 VON HOBBYTECH ■ VERGLEICH: ANSMANN RACING DEUCE N UND DEUCE E ■ Video im Netz

**Cars & Details**  
Test und Technik für den RC-Car-Sport

**ALLE PREISE, ALLE GEWINNER  
28.000,- €  
GEWINNSPIEL**

Gratis zum Herausnehmen:  
**KALENDER 2012**

**Hyper Star von Hobao Europe  
TECHNO-LOGU**

**KF-O1 von Kyosho  
SPASS-**

**Zum Siegen bestimmt  
XRAY RX8**

PREISE IM WERT VON MEHR ALS 28.000,- € GEWINNEN!

Alle Preise, alle Gewinner 28.000,- € Gewinnspiel

3 für 1  
3 Hefte frei Haus - nur 1 Heft bezahlen!  
Abo jederzeit kündbar

## Deine Schnupper-Abo-Vorteile

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

Jetzt bestellen! Im Internet unter [www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de) oder telefonisch unter 040/42 91 77-110

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

Mehr Informationen unter [www.cars-and-details.de/emag](http://www.cars-and-details.de/emag)



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



### Oldtimer Simulator

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

Artikel-Nr. 12620  
€ 14,99

### Offroad Rally Simulator 2010

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

Artikel-Nr. 12621  
€ 14,99



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

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

Artikel-Nr. 12644  
€ 24,95



### RC-Cars richtig tunen, einstellen und warten

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

Artikel-Nr. 12643  
€ 19,95



### RC-Short-Course-Action Ausgabe 2011

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

Artikel-Nr. 12640  
€ 12,00



### RC-Monster-Action Ausgabe 2012

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

Artikel-Nr. 12767  
€ 12,00



Werner Frings

### Modellmotoren praxisnah

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

Artikel-Nr. 10664  
€ 19,80



Ludwig Retzbach

### Akkus und Ladetechniken

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

Artikel-Nr. 11373  
€ 29,95



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

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

Artikel-Nr. 11553  
€ 16,95



### Nitro Workbook

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

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

### Tuning Workbook

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

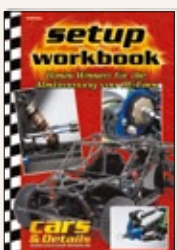
68 Seiten, A5-Format  
Artikel-Nr. 11465  
€ 8,50



### Setup Workbook

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

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



### Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279  
€ 4,90

**Deinen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 64.**

Bestell-Fax: 040/42 91 77-199  
E-Mail: [service@alles-rund-ums-hobby.de](mailto:service@alles-rund-ums-hobby.de)

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

**alles-rund-ums-hobby.de**  
[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)

# IF SIZE MATTERS...!!

# MINI-Z Buggy

**KYOSHO**  
THE FAST! HIGH CONTROL! HOBBY!

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

**€ 239.-**  
unverbindliche Preisempfehlung



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

**NEU!**



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



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



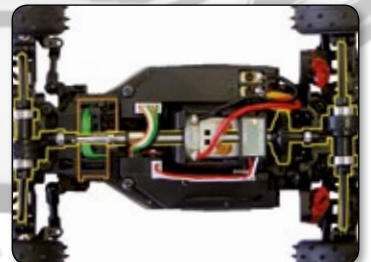
Große Federwege und eine spezielle Geometrie der Querlenkeraufhängung, angelehnt an den Inferno MP9, liefern eine bisher ungekannte Performance für Fahrzeuge dieser Größe auch abseits der Rennstrecke.



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



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



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

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

Lieferung nur über den Fachhandel!!

Irrtum vorbehalten



follow us



## CARS & Details SHOP BESTELLKARTE

Ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 5,00.

Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtungen.

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

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

Vorname, Name

Geburtsdatum      Telefon

Straße, Haus-Nr.

E-Mail

Postleitzahl      Wohnort

Zahlungsweise Bankeinzug  
(Auslandszahlungen per Vorkasse)

Land

Bankleitzahl      Konto-Nr.

Bestell-Service: Telefon: 040/42 91 77-100, Telefax: 040/42 91 77-199

E-Mail: [service@alles-rund-ums-hobby.de](mailto:service@alles-rund-ums-hobby.de)

Mehr attraktive Angebote online: [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)

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

CD1202



[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://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](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) Literatur und Produkte rund um Deine Freizeit-Themen.

### ← Problemlos bestellen

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

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

Telefon: 040/42 91 77-100

Telefax: 040/42 91 77-199

E-Mail: [service@alles-rund-ums-hobby.de](mailto:service@alles-rund-ums-hobby.de)

## CARS & Details LESERBRIEFKARTE

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Land

Straße, Haus-Nr.

Geburtsdatum      Telefon

Postleitzahl      Wohnort

E-Mail

Kontakt zur Redaktion:

Telefon: 040/42 91 77-300, Telefax: 040/42 91 77-399, E-Mail: [redaktion@cars-and-details.de](mailto:redaktion@cars-and-details.de), CARS & Details im Internet: [www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)

Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1202

## Deine Meinung ist uns wichtig.

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

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

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

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

Telefon: 040/42 91 77-300

Telefax: 040/42 91 77-399

E-Mail: [redaktion@cars-and-details.de](mailto:redaktion@cars-and-details.de)

## CARS & Details ABO BESTELLKARTE

Ich will **CARS & Details** bequem im Abonnement für ein Jahr beziehen.

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

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

Es handelt sich um ein Geschenk-Abo. ( mit Urkunde)

Das Abonnement läuft ein Jahr und endet automatisch nach Erhalt der 12. Ausgabe. Die Lieferadresse:

Vorname, Name

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl      Wohnort

Postleitzahl      Wohnort

Land

Land

Geburtsdatum      Telefon

Geburtsdatum      Telefon

E-Mail

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl      Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

\*Abo-Preis Ausland: € 63,00

Abo-Service: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1202

## CARS & Details Deine Abo-Vorteile

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

### ← Deine Bestellkarte

Einfach ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Leserservice **CARS & Details**  
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110

Telefax: 040/42 91 77-120

E-Mail: [service@cars-and-details.de](mailto:service@cars-and-details.de)



# Die neue Dimension

6 x jährlich alles über ...

... die angesagtesten 3D-Helis

... die modernste Technik

... die coolsten Tricks

... die spektakulärsten Events

... die besten Piloten

... und Deinen Weg zum 3D-Bolzer



Ruft an unter 040/42 91 77-110

oder klickt rein:

[www.3d-heli-action.de](http://www.3d-heli-action.de)

Jetzt auch als eMagazin  
und Printabo+ erhältlich.

Mehr Informationen unter [www.3d-heli-action.de/emag](http://www.3d-heli-action.de/emag)





[www.Grossmodelle.com](http://www.Grossmodelle.com) 1:5 & 1:6

[www.Shop-Grossmodelle.com](http://www.Shop-Grossmodelle.com) Online Shop Schnellversand

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

[www.modellbau-berlin.de](http://www.modellbau-berlin.de)  
... die Auswahl wird Sie begeistern

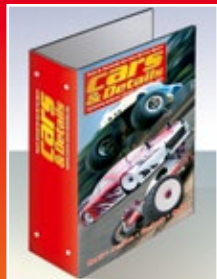
[JAKSPEED-RACING.DE](http://JAKSPEED-RACING.DE)



**Hobby-Theke**

Jetzt mit neuem Onlineshop:  
[www.modellbaufan.de](http://www.modellbaufan.de)

**CARS & Details** **Sammelordner**



Artikel-Nr. 10233 € 12,00

Der praktische Sammelordner für Deine CARS & Details-Ausgaben. Mit diesem attraktiven Wissensspeicher hast Du die geballte Kompetenz des RC-Car-Sports schnell und übersichtlich zur Hand. Durch stabile Stäbchen gehalten, bleiben die Hefte mit ihrem geballten Fachwissen vollkommen unbeschadet.

✓ Platz für mindestens acht Ausgaben in einem Ordner

✓ Geballtes Wissen immer schnell zur Hand

✓ Dein persönliches Archiv in einem attraktiven Sammelordner



Einen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 64 in dieser Ausgabe.

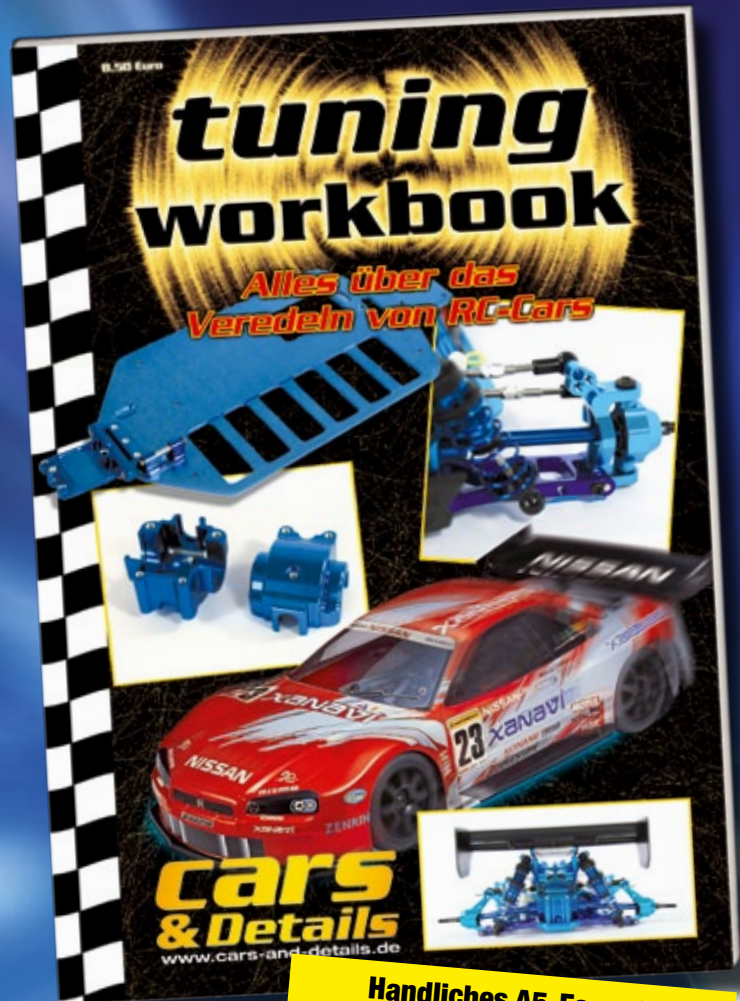
Dieses und mehr attraktive Angebote gibt's im Internet:

[alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)

[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)

**Jetzt bestellen!**

Das detaillierte Nachschlagewerk für die Veredelung von RC-Cars



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

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

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

**IM INTERNET**

unter [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)  
oder telefonisch unter  
040 / 42 91 77-100



# INFERNO NEO

## RACE SPEC

**NEU!**

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

**KYOSHO**  
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

**€ 429.-**  
Best.-Nr. 31682

**CHAMPION INSIDE...!**

**You Tube**

Erlebe den Inferno Neo in Action!  
[www.youtube.de/kyoshostream](http://www.youtube.de/kyoshostream)

- KT-201 2.4GHz Fernsteuerung**
- LCD-Display
  - 10-Modellspeicher
  - Digitale Trimmung
  - Dual Rate Funktion

**NEU!**



**NEU!** Smartphone  
QR Code Link  
direkt zum Produkt!

follow us



**readyset®**

**TECHNISCHE DATEN**

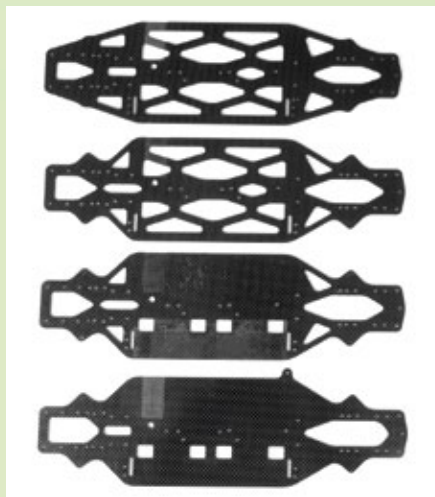
Länge: 496 mm; Breite: 307 mm; Höhe: 189 mm; Spur (v): 258 mm;  
Spur (h): 261 mm; Radstand: 325,5 mm; Reifen (v/h): Ø116 x 44 mm;  
Gewicht: 3.400 g; Motor: KE-25; Getriebeübersetzung: 11,7:1

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



*Juraj Hudy*

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



**Einige der von uns getesteten Chassisversionen, der Platz für die Elektronik wurde beim T3 2012 deutlich verbessert und ermöglicht nun eine leichtere Montage auch etwas größerer Komponenten**

Seit 1999 ist XRAY nun als RC-Car-Hersteller auf dem Markt und seit der Einführung des T1 wurde dieses Modell in den letzten zwölf Jahren kontinuierlich verbessert. Am Ende eines jeden Jahres ziehen wir ein Fazit und auch dieses Mal wurde wieder sehr viel geschafft. Unsere Liebe zum Detail hat uns zwar keinen EM- oder WM-Titel eingebracht, die Modelle – insbesondere den neuen T3 2012 – aber deutlich verbessert. Die Entwicklung steht natürlich nicht still, daher werden wir auch weiterhin die Ideen unserer Kunden und unserer Teamfahrer zusammen mit den eigenen aufnehmen, um die Modelle zu verbessern.

Gerade die Rückmeldungen von den Kunden sind dabei eine sehr wertvolle Hilfe – womit ich mich bei allen für die Unterstützung bedanken möchte. Ironischerweise ist in manchen Fällen die Liste der guten Ideen und Änderungen so drastisch und schnell angewachsen, das man ganz klar nur die besten herauspicken kann, um diese auch wirklich umsetzen zu können. Diese vielen genialen, kleinen Änderungen und Ideen dann in das reale Produkt einfließen zu

lassen, ist mitunter nicht immer ganz einfach. Hinzu kommen gerade im Tourenwagenbereich die sehr schnellen Veränderungen. Gerade bei der Elektronik hat man fast das Gefühl, dass sich monatlich etwas ändert, aber auch Regeländerungen wie ein neues Minimalgewicht von 1.350 Gramm bedingen Konstruktionsänderungen. Ein weiterer Trend war der Weggang von Moosgummi- zu Gummireifen, welcher wiederum von den Kunden eingeleitet wurde. Dies alles zusammen und innerhalb kürzester Zeit kann die Liste der notwendigen, sinnvollen oder einfach nur cleveren Änderungen extrem schnell wachsen lassen. Die Hallensaison steht kurz bevor und daher ist eine erneute Anpassung des T3 an die Veränderungen auf den Strecken nur logisch – unser T3 2012 steht in den Startlöchern.

### Vereinfachung?

Bedingt durch den massiven Rückgang der Moosgummi bereiften Rennen konnten wir die Konstruktion natürlich etwas vereinfachen, da man nicht mehr zweigleisig fahren musste. Natürlich sollte der T3 aber auch nach wie vor auf den geringer werdenden Rennen mit Moosgummireifen wettbewerbsfähig sein. Diese Herausforderung war in der Tat für mich eine doppelte, denn ich war nicht mehr so stark in die Entwicklung involviert wie bisher. Mein Sohn Martin übernimmt schon seit geraumer Zeit immer mehr Aufgaben in der Firma und das T3-Projekt war komplett seinen Händen übergeben worden. Dies war für mich natürlich sehr ungewohnt – quasi als Zuschauer – einer Entwicklung beizuwohnen, mit der ich nicht mehr so viel zu tun hatte wie noch die Jahre zuvor.

Als weiteres Hindernis kristallisierte sich sehr schnell unser Umstieg auf eine neuere CAD/CAM-Software heraus. Denn einige der älteren Teile beim T3 sollten weiter verwendet werden. Hierzu mussten diese aber wiederum neu in das System eingegeben werden – eine wahnsinnig zeitraubende Angelegenheit. Martin musste also quasi bei Null anfangen und zunächst den T3 2011 im System abbilden, um dann die Änderungen einfließen zu lassen. In diesem Punkt freute ich



**Das obere Topdeck weist noch recht gut sichtbare Änderungen auf, etwas filigraner geht es bei den anderen beiden Varianten zu. Der Unterschied ist manchmal wirklich sehr fein und daher schwer zu finden**

mich natürlich darüber, diesmal nicht der Verantwortliche zu sein. Spaß beiseite, die Einführung eines neuen oder stark überarbeiteten Modells ist immer eine aufregende Sache und natürlich versuchte ich noch hinter den Kulissen so viel wie möglich zu helfen. Bei der Entwicklung eines Wettbewerbsfahrzeugs mit derart starker Konkurrenz findet die Weiterentwicklung schon am Tag der Neuerscheinung des nächsten Modells statt. Daher haben wir auf den Rennen eigentlich immer irgendwelche anderen Teile an einem der Modelle montiert, um etwas auszuprobieren. Das Kuriose daran ist, dass selbst ich in dieser Zeit nicht weiß, was davon als Zubehör angeboten wird oder was in ein komplett neues Modell gelangt. Viele Teile bringen nach zeitintensiven Tests dann doch nicht den gewünschten Erfolg oder haben „Nebenwirkungen“, daher gelangen sehr viele Teile überhaupt nicht in die Produktion. Einige Teile wiederum bringen einen derartig großen Leistungsschub, dass diese fast sofort in die Produktion gehen. Ein Beispiel hierfür ist das neue Kegeldifferenzial am T3, diese Version sollte mit Öl befüllbar, sehr haltbar und extrem leicht sein und dennoch kompatibel zu unseren 52-Millimeter-Kardanwellen bleiben. Da wir schon Erfahrungen

**Die neueren hinteren Diffböcke sind extrem leicht, stabil und ermöglichen einen leichteren Zugang zu den Einstellungen des Modells**





**Cars  
& Details**

von XRAY schreibt exklusiv in



**So sehen Sieger aus – gleich beim ersten größeren Rennen konnte der T3 in den Händen von Zdenko Kunak seine Fähigkeiten unter Beweis stellen und einen Sieg holen**

mit derartigen Bauteilen im NT1 gesammelt hatten, kam es vor allem auf eine gute Dichtung an, um das Abfließen von Öl zu verhindern sowie auf das geringe Gewicht. Obwohl wir die internen Kegelräder vom NT1 sogar übernehmen konnten, gelang es uns das Gewicht massiv zu senken – der T3 hat derzeit die leichtesten Kegelraddifferenziale auf dem Markt.

Da die Konstruktion und die Tests für das Diff gerade erst abgeschlossen waren und die Meinungen durchweg positiv ausfielen, war natürlich klar, dass dieses Teil in den neuen T3 2012 gehört. Hierzu zählen auch die neuen Hinterachsbock, um das Rollzentrum leichter verstellen, beziehungsweise generell leichter am Modell arbeiten zu können. Ein oft zu hörender Kritikpunkt am T3 2011 war der teilweise recht geringe Platz für die Elektronik. Dies war ein nicht unbegründeter Punkt, daher starteten wir schon Mitte 2011 mit dem Design neuer Chassis, um diesem Umstand Rechnung zu tragen. Die Servoposition wurde verändert und so entstand die Möglichkeit, das Topdeck vom Design und der Festigkeit her eher an frühere Versionen anzulehnen. Dies wiederum eröffnete neue Möglichkeiten bei der Gestaltung des Servosavers. Hierbei fällt mir ein, dass zum Beispiel der Servosaver in seiner heutigen Form auf den Wunsch einiger Kunden nach einer besseren Steuerbarkeit bei hohen Geschwindigkeiten zurückgeht. Die vielen kleinen – oder auch größeren – Veränderungen sind also teilweise voneinander abhängig. Dadurch wiederum konnte aber ein vollkommen neues Fahrgefühl erreicht werden, denn der neue T3 ist in allen Bereichen deutlich besser geworden.

Die erste Feuertaufe hatte der T3 2012 beim ETS Rennen und hat sich sogleich einen Sieg geholt, in diesem Sinne möchte ich allen viel Spaß bei der Hallensaison wünschen.  
Dipl. Ing. Juraj Hudy, XRAY Chef-Designer

▼ Anzeigen

# Kitsch oder Action

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

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

**robbe**  
**Futaba**

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

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



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



robbe.com



# Pionier-Mobil

## Erstes Elektroauto fährt wieder



So sieht es aus, das erste Elektroauto der Welt. Wenn auch nur als Replika

Das Museum Autovision hat ein 130 Jahre altes Elektro-Dreirad nachkonstruiert. Das Jubiläumsjahr des ersten Autos der Welt mit Verbrennungsmotor neigt sich dem Ende zu. In ganz Deutschland, besonders jedoch im Erfinderland Baden-Württemberg, feierte man den 125. Geburtstag des Benz'schen Patent-Motorwagens. Selbstredend, dass in diesem Jahr besonders viele der rund 50 weltweit existierenden Nachbauten dieses Motordreirads – teils fahrend, teils stehend – auf diversen Veranstaltungen rund um den Automobilsommer 2011 präsentiert wurden. „Ehre wem Ehre gebührt“ könnte man dieses Jubiläumsjahr kurz umschreiben – wäre da nicht dieser bittere Beigeschmack, der immer häufiger um sich greift und am Image des doch schon in die Jahre gekommenen Verbrennungsmotors kratzt. Längst wissen nämlich nicht nur Experten, dass spätestens dann, wenn Erdöl als Kraftstoff zu kostbar sein wird, das letzte Stündlein für diesen Antrieb geschlagen hat. Auch kommt es nicht von ungefähr, dass mittlerweile alle größeren Automobilkonzerne, die am Ball bleiben möchten, alltagstaugliche Elektroauto-Konzepte bieten oder sogar bereits in deren Serienproduktion eingestiegen sind.

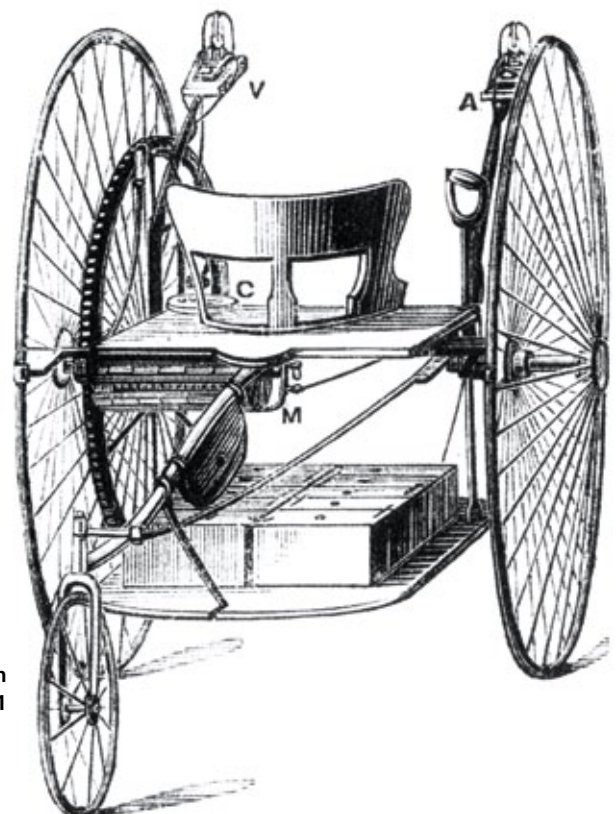
Horst Schultz, Leiter und Gründer des Museum Autovision hat sich dem Thema der Elektroautos schon vor zehn Jahren verschrieben und sich auf die Suche nach dem weltweit ersten mit Strom angetriebenen Fahrzeug gemacht. Bisher waren im Autovision-Museum daher Elektrofahrzeuge ab dem Jahre 1899 zu sehen. Schon diese Jahreszahl sorgte bei den meisten Besuchern für großes Staunen. Doch dass die Elektromobilität noch viel älter ist, wird nun von der Autovision mit einer spektakulären Weltpremiere präsentiert. Horst Schultz machte sich mit seinem gut eingespielten Museums-Werkstatt-Team zur Aufgabe, das wirklich allererste straßentaugliche Elektroauto der Welt, von dem offensichtlich kein einziges mehr existierte, fahrbereit nachzubauen.

Ein Kupferstich des ersten straßentauglichen Elektroautos der Welt von Ayrton und Perry aus dem Jahre 1881



Der Elektromotor treibt über ein Vorgelege-Kettengetriebe eine festgelegte Rollenkette an

Zunächst musste man recherchieren, welches Fahrzeug eigentlich als erstes Elektroauto der Welt gilt. Da gab es bereits im Sommer 1881 einen Versuch des Franzosen Gustav Trouvé, der extra für die damals erstmalig stattfindende Elektrizitätsmesse in Paris ein Coventry-Tricycle (Fahrrad mit drittem Stützrad) mit einem Elektromotor bestückte. Allerdings war die Batterietechnik mitsamt der Geschwindigkeitsregelung bei diesem Gefährt eher belustigend als straßentauglich. Über Seilzüge wurden die Bleiplatten in die







Das Elektroauto von Ayrton und Perry diente als Präsentationsplattform innovativer Elektrik-Produkte. Beispielsweise des Ampere-meters und der Glühbirne

Säure der offenen Batterien getaucht. Je nach Tauchtiefe wurde das Dreirad, mit etwas Glück, schneller oder langsamer. Doch einige Monate später präsentierten die beiden Wissenschaftler William Ayrton und John Perry in England einen Elektrowagen, der bis heute als erstes straßentaugliches Elektroauto der Welt gilt. Genau dieses Fahrzeug wurde nun ins Visier des Autovision-Teams genommen, um es schließlich nachbauen zu können.

Ebenso wie der immerhin fünf Jahre jüngere Patent-Motorwagen von Carl Benz, hatte auch das Elektromobil von Ayrton und Perry drei Räder. Das liegt daran, dass sowohl Benz als auch die beiden Wissenschaftler damals bereits existierende dreirädrige Fahrräder,

so genannte Tricycles als Grundlage für ihr Vorhaben nahmen. Um das Projekt starten zu können, fand das Team nach langer Suche genau das richtige Fahrzeug und konnte es dem Vorbesitzer abkaufen. Das dreirädrige Gefährt wurde schließlich exakt nachgebaut und die Elektrifizierung konnte beginnen.

Ayrton und Perry präsentierten ihr Elektromobil damals wahrscheinlich weniger als erstes Elektroauto der Welt, obwohl es schon eine Reichweite von immerhin 40 Kilometer und eine Geschwindigkeit von bis zu 14 Stundenkilometer erreichte. Vielmehr diente es als mobiler Werbeträger zur Vorstellung neuester Erfindungen aus der Elektrowelt auf den Elektrizitätsmessen der europäischen Metropolen. Gerade von den beiden Engländern neu konstruierte elektrische Messgeräte – ein Voltmeter und ein Ammeter (= Ampere-Meter) – aber auch Edisons Glühlampen, die ein Jahr zuvor patentiert wurden und erst jetzt für eine Dauerbeleuchtung taugten, machten das Elektro-Tricycle somit zu einem echten Hightech-Mobil. Der Elektromotor benötigte auch schon damals wenig Platz und hing unscheinbar auf der Unterseite einer Holzplatte, welche Unterlage eines bequemen Holzsessels mit Lederkissen sowie eines erstmals vorgestellten Zellschalters zur Geschwindigkeitsregelung war. Auffälliger, und für das Werkstatt-Team der Autovision weitaus schwieriger nachzubauen, war die große, festgelegte Rollen-kette, welche die Kraft des Elektromotors auf die großen Vorderräder überträgt. Die Energielieferanten – in Serie angeordnete, wieder aufladbare Bleiakkus – sind auf einer zweiten Holzplatte untergebracht. Mehr Technik brauchte man schon damals nicht, um „automobil“ zu werden.

## Deckel für jeden Topf Karosserie-Hersteller Pulse RC am Start

Die Marken Ruddog Distribution und Vampire Racing sind feste Größen im RC-Car-Bereich. Der kreative Kopf hinter den Kulissen heißt Sven Rudig und ist nun mit einem neuen Projekt auf dem Markt. Unter dem Namen Pulse RC bietet Rudig exklusive Lexankarosserien für viele Modelle an. „... bring you the coolest, sleekest, sexiest RC bodies.“ heißt es auf der sich im Aufbau befindlichen Website von Pulse RC. Die coolsten, geschmeidigsten, sexiesten Karosserien bedeutet das auf Deutsch in etwa. Ein interessanter Slogan, wenn man bedenkt, dass es sich um in Form gezogene Plastikhauben handelt.

Von On- bis Offroad, vom Maßstab 1:12 bis 1:8 und schlichtweg für fast alle Kategorien will Pulse RC Karosserien anbieten. Wie das Ganze in Fahrt kommen soll, weiß Geschäftsmann Rudig natürlich längst: „Bis zur Spielwarenmesse 2012 soll es zirka fünf Karossen geben und dann wird das Sortiment über das Jahr 2012 hinweg ausgebaut.“ Bis es so weit ist, darf man gespannt sein, was sich daraus entwickelt. Wer mehr wissen möchte, kann sich auf der Website unter [www.pulserc.de](http://www.pulserc.de) informieren.



Sowohl für Onroad-...

... als auch für Offroad-Cars bietet  
Pulse RC Karosserien an





## Erfolgreiche Europäer Rennen auf Asiatisch

Am ersten Novemberwochenende fand das alljährliche HobbyPro Open-Rennen in Hong Kong statt. Mehr als 100 Teilnehmer fanden sich ein. Darunter bekannte Top-Fahrer wie Ronald Völker, Simon Kurzbuch, Jilles Groskamp und Patrick Schäfer. Außerdem nahmen zwei Mechaniker der Firma Shepherd, Armin Weihert und Alex Kempe, die weite Reise nach Hongkong auf sich, um den anwesenden Fahrern technische Hilfestellung zu geben.

In der Klasse 1:8 war der diesjährige Weltmeisterschafts-Finalist Simon Kurzbuch der schnellste Fahrer im Feld. Mit einem neuen Streckenrekord platzierte er seinen Velox V8 eleven auf der Poleposition für das 30-minütige Finale. Patrick Schäfer belegte nach dem Qualifying den dritten Rang, nachdem Störungen im dritten und vierten Vorlaufdurchgang keine Verbesserung zuließen und somit seine Zeit aus dem langsameren zweiten Durchgang diejenige war, die gewertet wurde.

In der Klasse 1:10 Scale fand ein spannender Kampf um die Pole zwischen dem holländischen Top-Fahrer Jilles Groskamp und Ronald Völker statt. Nach vier Vorlaufdurchgängen war Groskamp eine halbe Sekunde schneller und fuhr somit auf die Poleposition für das Finale, gefolgt von Ronald Völker auf Platz zwei – beide mit einem Velox V10 eleven unterwegs.

Beim Start des 1:8er-Finales konnte Simon Kurzbuch seine Führung verteidigen und setzte sich vom zweitplatzierten JJ Wang etwas ab. Zur Rennmitte wechselte Kurzbuch die Reifen und Wang übernahm die Führung. Mit neuen Reifen startete Kurzbuch eine Aufholjagd und übernahm wenige Minuten vor Schluss die Führung, die er bis zum Ende nicht mehr abgab. JJ Wang und Wong Ming Chung komplettierten das Podium. Schäfer kam auf Platz vier ins Ziel, da er mit Elektronikproblemen zu kämpfen hatte.

Das Finale der Klasse 1:10 Scale war spannend bis zur letzten Runde. Am Start verteidigte Groskamp seine Führung dicht gefolgt von Völker. Nach einigen Minuten verringerte Hung Cheung Hang den Abstand auf das Führungsduo aufgrund einer speziellen Tankstrategie. Nachdem er Völker überholt hatte, versuchte er auch an Groskamp vorbei zu ziehen. Dabei rampte er dessen Modell unglücklicherweise, der daraufhin aufs Dach fiel und somit keine Chance mehr auf den Sieg hatte. Gegen Ende des Rennens holte Völker immer weiter auf den führenden Hang auf und es entbrannte ein spannender Kampf. In der letzten Minute gelang es Völker an Hang vorbei zu kommen und die Ziellinie mit 0,2 Sekunden Vorsprung zu überqueren. Groskamp komplettierte das Podium auf dem dritten Platz.

## Neuer Look LRP-HPI-Challenge mit neuer Web-Präsenz

Die LRP-HPI-Challenge ist Deutschlands größte RC-Car-Rennserie. Nachdem bereits die Website der LRP-Offroad-Challenge in neuem Glanz erstrahlte, bekommt jetzt auch die LRP-HPI-Challenge eine neue Internetpräsenz.

Ein Team um Webmaster Gereon Schäfer und viele Helfer waren an dem virtuellen Umzug beteiligt. Damit ist nun auch diese Challenge in der Hersteller-Website unter [www.LRP.cc](http://www.LRP.cc) zu finden.

Neben allen Infos zur Challenge finden sich dort unter anderem neue Karosserie-Bewertungen, ein LRP S10 TC-Setup mit Tuning- und Einstelltipps, überarbeitete Materialübersicht aller Klassen, Rennberichte auch nach Gruppe sortiert und die komplette Terminübersicht inklusive der Ausschreibung und Nennliste. Doch natürlich bleibt auch die alte Website erhalten. Sie dient als Archiv der alten Rennberichte und Bilder.

Internet: [www.LRP-HPI-Challenge.com](http://www.LRP-HPI-Challenge.com)





# SCALE LINE

**KAROSSERIE  
AUCH SEPARAT ERHÄLTLICH!**



BLUE IS BETTER

# SIO BLASTIC

1/10 HIGH-PERFORMANCE 4WD ELECTRIC R/C RTR TOURING CAR  
MIT LIZENZIERTER DTM MERCEDES-BENZ KAROSSERIE

Mercedes-Benz, and the design of the enclosed product are subject to intellectual property protection owned by Daimler AG. They are used by SIO Electric GmbH under license.



**Zwei Brüder, zwei Antriebe**

# Eintracht

Text und Fotos:  
Tobias Meints, Stefan Strobel

Es ist schlicht und ergreifend Geschmackssache. Entweder man steht auf den Geruch von Nitro-Sprit und das Laufgeräusch eines Verbrennungsmotors oder man ist Anhänger der eher leisen Elektrofraktion. Vertreter beide Parteien werden im Sortiment von Ansmann Racing fündig – und das bei ein und demselben Modell. Die RC-Car-Schmiede bietet mit dem Deuce einen Buggy im Maßstab 1:8 als RTR-Modell an, der sowohl mit Brushless-Aggregat als auch mit 3,5-Kubikzentimeter-Motor zu beziehen ist. Damit ist der „Volksbuggy“, wie er Seitens des Unternehmens beworben wird, für Nitro- und Elektro-Fans gleichermaßen interessant.



Neben der Empfängerbox, in der bei beiden Modellen der Dreikanal-Empfänger untergebracht ist, befindet sich das stehend verbaute 6-Kilogramm-Servo mit Metallgetriebe, das für die Lenkung verantwortlich ist

Vor einigen Jahren gab es im Segment der 1:8er-Buggys ausschließlich Verbrenner-Modelle. Dass dieser Vergleich überhaupt in dieser Form zustande kommt, liegt an den Entwicklungen im Bereich der Akkus und der Elektromotoren. Ohne leistungsstarke Brushlessantriebe und Lithium-Akkus hätte der strombetriebene Bolide keine Chance gegen den bewährten Verbrennungsantrieb.

## Starkströmer

Der Deuce E, der auf der Überlegung basiert, technikkaffinen RC-Car-Fahrern, ein hochwertiges Komplettpaket zur Seite zu stellen, fußt wie sein Nitro-betriebener Bruder auf dem Wettbewerbsmodell X8. Die Basis des Elektro-Buggys bildet ein 3 Millimeter starkes Aluminiumchassis mit seitlichem Spritzschutz. Dieser verhindert nachhaltig, dass Wasser und Schmutz die Elektrokomponenten in Mitleidenschaft ziehen. Kunststoffstreben, die mit den Gehäusen der Achsdifferenziale sowie der Bodenplatte verbunden sind, garantieren ein verwindungssteifes und robustes Chassis.



Die Achsen des Deuce E basieren auf Doppelquerlenkern und großvolumigen Big-Bore-Dämpfern. Vorne kommen CVD-Antriebswellen, hinten Knochen zum Einsatz. Gleiches gilt auch für den Deuce N (unten)



Jeweils drei Aufhängungspunkte für die Dämpfer und die oberen Querlenker bieten die 5 Millimeter starken Alu-Dämpferbrücken beider Modelle

Der Brushlessmotor des Deuce E ist mit einem 15-Zähne-Ritzel bestückt und überträgt seine Kraft auf ein Mitteldifferenzial.

Das Aggregat leistet 1.900 Umdrehungen pro Minute und Volt (oben). Der AR-21RS im Deuce N mit 3,5 Kubikzentimeter Hubraum bietet ordentliche Leistung und freut sich über eine heiße, normale Kerze, die noch zusätzlich benötigt wird

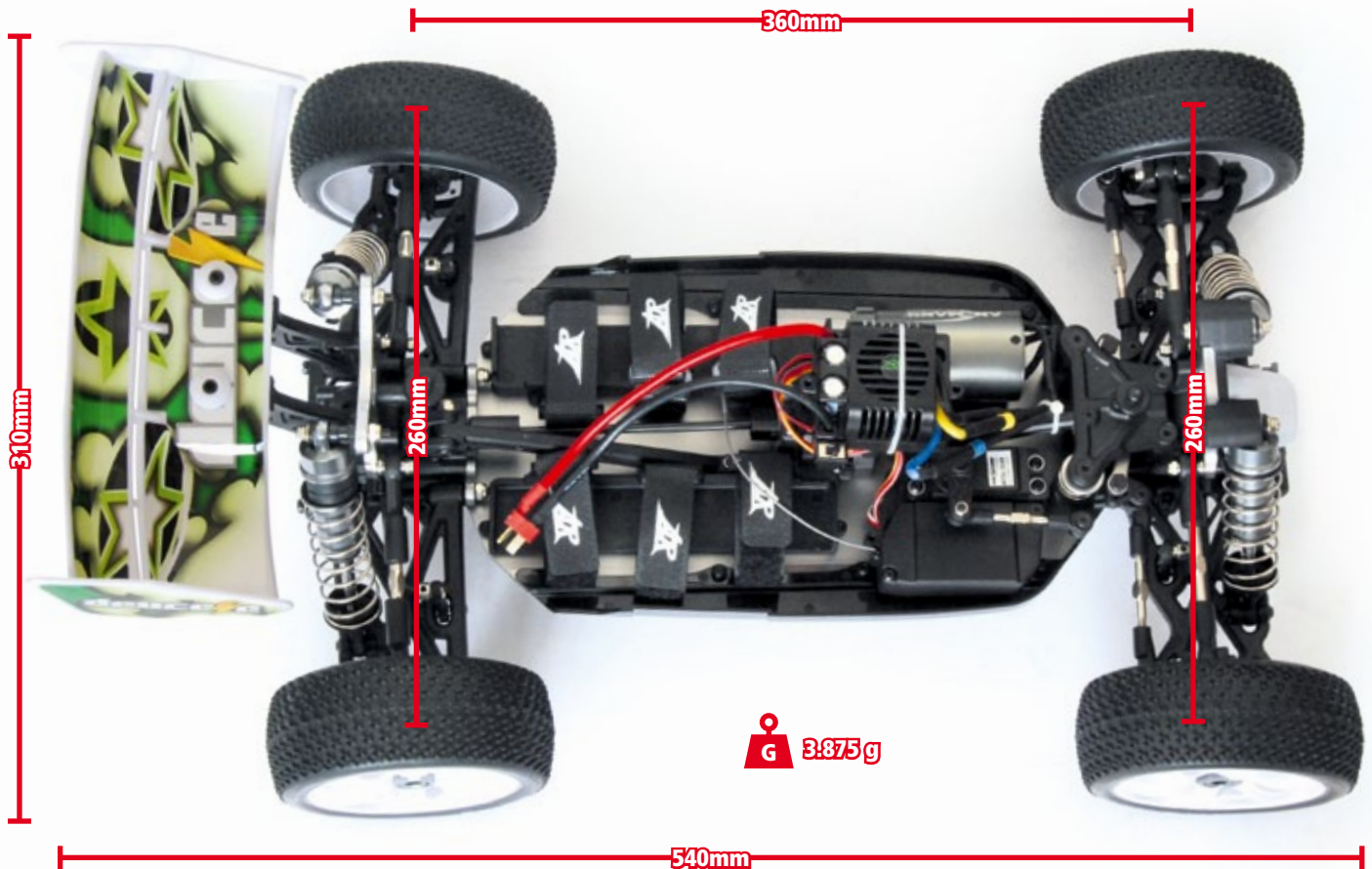


Beide Achsen des Racers basieren auf einer Konstruktion aus unteren Querlenkern in Schwingenform und oberen Pendants, die als Gewindestangen ausgelegt sind. Herunter gepresst werden sie von großvolumigen Öldruckstoßdämpfern, die ab Werk ordentlich befüllt sind und deren Federvorspannung sich über C-Klipse variieren lässt. Die 5 Millimeter starken Dämpferbrücken bieten verschiedene Aufhängungspunkte, die eine Modifikation des Setups ermöglichen. Positiv fallen auch die serienmäßigen Stabis auf, die häufig nur zum Tuningsortiment gehören. Für die Übertragung der Motorkraft zu den Radachsen sind Kegelraddifferenziale in Vierspider-Bauweise verantwortlich, deren Outdrives vorne CVD-Wellen, hinten Antriebsknochen in Bewegung versetzen.

Ein weiteres Kegelraddifferenzial ist als Mitteldiff in der Chassismitte verbaut. Es ist über ein 15-Zähne-Ritzel mit dem bürstenlosen Motor auf der linken Chassisseite verbunden. Bei ihm handelt es sich um ein sensorloses Aggregat, das in der Lage ist, eine Drehzahl von 1.900 Umdrehungen pro Minute und Volt zu realisieren. Bereits ab Werk ist er mit dem Quirius SE 1:8 Brushlessregler verbunden. Dieser befindet sich auf einer Platte über dem Mitteldifferenzial, was ihn – dank der hohen Positionierung unter der grün-weißen Karosserie – zusätzlich vor Schmutz und Wasser schützt. Der Controller wird aktiv gekühlt und ist für einen Dauerstrom von 80 Ampere ausgelegt. Betrieben wird die Antriebscombo mittels zweier 2s-LiPo-Akkus, die eine Spannung von 14,8 Volt liefern.



Die Federvorspannung der Dämpfer im Deuce E sowie im Deuce N lässt sich mittels C-Klipsen variieren



Die Energieriegel, zu deren Anschluss ein Y-Kabel benötigt wird, lassen sich mittels Klettbandern in den beiden Akkuboxen fixieren.

Für die Lenkung ist ein Metallgetriebeservo mit einer Stellkraft von 6 Kilogramm verantwortlich. Dieses werkelt stehend platziert in der Front des Deuce E und ist über einen Servosaver mit einer solide, mit ein wenig Spiel behafteten Mechanik verbunden. Seine Befehle erhält das Servo wie auch der Controller über einen 2,4-Gigahertz-Dreikanalempfänger, der in einer geschützten RC-Box untergebracht ist. Das Pendant zum Empfänger bildet eine Funke mit der Bezeichnung W5. Sie liegt sowohl dem Deuce E als auch seinem Nitro-Bruder bei.

### E – was?

Doch der neuere Elektroantrieb ist nicht alles. Das Verbrenner-Pendant hört auf den Namen Deuce N und ist – bis auf den Antrieb natürlich – identisch aufgebaut. Der Methanolmotor AR-21 mit 3,5 Kubikzimeter Hubraum sitzt dort, wo er auch hingehört: links neben dem Antriebsstrang direkt vor dem mittleren Differenzial. So ist auf den ersten Blick klar, der Deuce E ist aus der Nitro-Variante entstanden. Der bereits montierte Dämpfer ist wie üblich mit einer Federspirale, die um den Motorblock liegt, gesichert und Gummidichtungen verhindern den Hitzeschluss zwischen Krümmer und Auslassfenster.

Anstelle des Reglers kommt im Deuce N natürlich die Akkubox für die Empfängerstromversorgung zum Einsatz. Wie üblich liegt dem Komplettsset ein Batteriekäfig für vier Mignonzellen bei. Dieser fiel leider der Sicherheit zum Opfer, denn bei harten Einschlägen können sich die Zellen, die nur durch eine Feder auf Kontakt gedrückt werden, kurz lösen. Bei 27- oder 40-Megahertz-Systemen fällt das meist nicht auf. Doch 2,4-Gigahertz-Systeme wie das der W5 benötigen immer ein bis zwei Sekunden, um sich mit dem Empfänger zu binden. So darf es also gern ein kompakt verlöteter Akku mit vier NiMH-Zellen sein.

Der beiliegende Luftfilter zeigte sich nach einer kurzen Inspektion am inneren Schaumstoffring sehr trocken. So blieb nach dem Einlegen des Empfängerakkus und dem Ölen des Luftfilters im Grunde nur noch das Tanken. Der Verbrennungsmotor AR-21 wird, um Chancengleichheit zu schaffen oder das Starten schlicht zu vereinfachen, mit einem Seilzugstarter angerissen. Nötig ist hierzu noch ein Glühkerze für die ebenfalls noch zu besorgende Glühkerze. Nach kurzem Ansaugen sprang der Methanoler auch sofort an und brabbelte in sonorem Ton vor sich hin. Mit dem Deuce E könnte man nun sofort loslegen. Die Nitro-Variante verlangt noch nach einer kurzen Einlaufphase – so viel Zeit muss sein.

### Bashing-Time

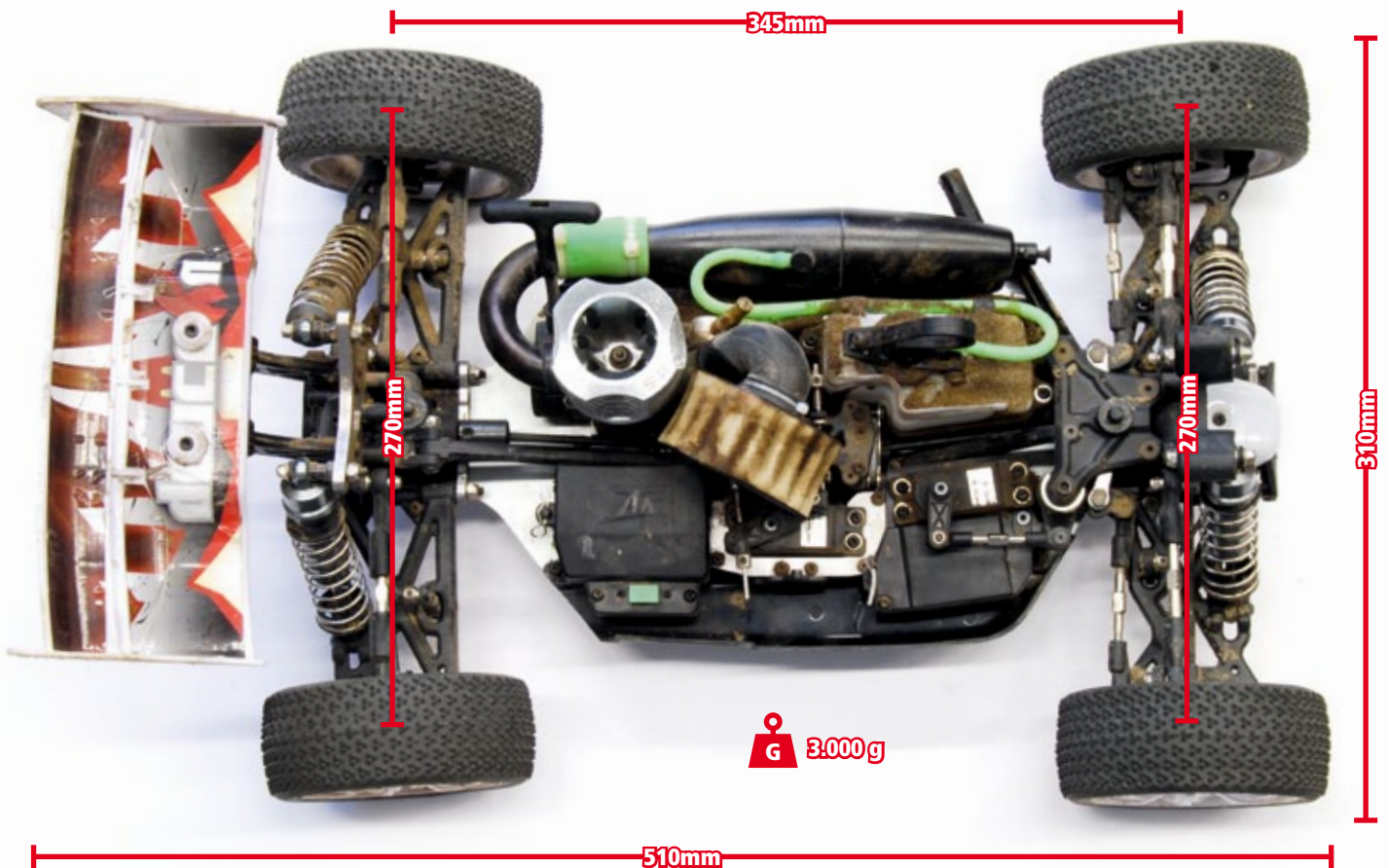
Zurück zum Deuce E. Er kombiniert einen guten Kompromiss aus Power und Kontrolle in sich. Der Bolide legt einen explosiven Start an den Tag und verfügt über eine ordentliche Highspeed. Seine Fahreigenschaften sind jedoch sehr neutral, sodass auch Hobbyeinsteiger den Racer nach einer kurzen Eingewöhnungszeit einfach handhaben können. Die Tendenz zum Ausbrechen



Zu beiden Sets gehört jeweils eine W5-Fernsteueranlage. Hierbei handelt es sich um eine Zweikanalfunke, die mit 2,4-Gigahertz-Technik arbeitet und alle notwendigen Einstelloptionen bietet

### FAZIT

Ansmann hat mit dem Deuce E einen kostengünstigen 1:8er-Elektro-Buggy (329,95 Euro) auf den Markt gebracht, der sich dank seiner kompletten Ausstattung sowohl an Hobbyeinsteiger und Gelegenheitsfahrer als auch an fortgeschrittene RC-Car-Enthusiasten richtet. Letztere weiß der Bolide durch seine Technik und die hochwertigen Komponenten zu überzeugen.



ist nur bei radikalen Lenkmanövern festzustellen, gleichzeitig lässt sich das Modell mit gezielten Gas- und Lenkbefehlen wieder auf Kurs bringen.

Die breiten, genoppten Pneos krallen sich in jeden Untergrund, sodass das Modell wie ein Brett auf dem Kurs liegt. Gleichzeitig genügen dem Deuce E dank der Kraft des Motors bereits kleine Rampen, um beeindruckende Sprünge hinzulegen. Das Flugverhalten zeigt sich hier ebenso neutral wie die gesamten Fahreigenschaften des Racers. Bei der Verwendung von zwei 2s-LiPos mit einer Kapazität von jeweils 3.200 Milliamperestunden lassen sich mit dem Deuce E Fahrzeiten von einer knappen Viertelstunde realisieren.

Der Deuce N steht dem Elektromodell in nichts nach. Eher kann man sogar sagen, dass die Verbrenner-Variante – zumindest was das Fahrverhalten angeht – sogar noch etwas beginnerefreundlicher ist, da der Motor zunächst noch mit einer fetten Vergasereinstellung gefahren werden sollte und daher noch nicht die

brachiale Leistung erbringt. So stinkt dieser natürlich leistungsmäßig zunächst gegen den Deuce E natürlich ab. Das ändert sich jedoch schlagartig, wenn man den Vergaser des AR-21 vollends feinjustiert. Bissige Gasanahme und hohe Drehzahl zeichnen den Verbrennungsmotor aus. Wobei man allerdings fairerweise sagen muss, dass der Elektroantrieb in Sachen Drehmoment ganz klar die Nase vorn hat. Die Topspeed ist jedenfalls in etwa gleich hoch. Dass dieser vom verwendeten Akku des Deuce E wie auch vom Sprit, der Temperatur und nicht zuletzt von der korrekten Vergasereinstellung abhängt, ist klar und deshalb können und wollen wir hier keinen Geschwindigkeits-sieger prämiieren: Beide sind pfeilschnell.

Die Fahreigenschaften der beiden Modelle gleichen sich. Kein Wunder, besitzen ja auch beide Modelle die selbe Basis aus Fahrwerk und Reifen. So zeigt auch der Nitro ein hervorragendes Kurvenverhalten, bei dem nur ein kurzer Gasstoß durch den Lastwechsel Übersteuern provozieren kann. Der Deuce N schafft mit 25-prozentigem Nitro-Sprit nicht ganz die viertel Stunde, was auch egal ist, denn Nachtanken kann man auch mit laufendem Motor – und so die Laufzeit quasi ins Unendliche strecken.



Sowohl beim Deuce E als auch beim Deuce N sorgen drei Kegelraddifferenziale für die Verteilung der Motorkraft. Die Diffs sind in Vierspider-Bauweise ausgeführt



In beiden Modellen vermindern Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse das Rollmoment bei Kurvenfahrten

## FAZIT

Der Deuce N zum Preis von 349,95 Euro zeigt deutlich, die Verbrennungsmotoren haben noch nicht ausgedient. Klar, das konstant starke Drehmoment bringt dieser zwar nicht mit, doch dafür dauernden Fahrspaß. Und der ist mit dem Deuce N ganz klar gegeben. Durch die robuste Konstruktion und den kraftvollen Antrieb richtet sich die Nitrovariante nicht nur an Beginner, auch Fortgeschrittene sollten ihn sich genauer ansehen. Etwas Erfahrung im Umgang mit Methanolmotoren sollte man jedoch mitbringen.



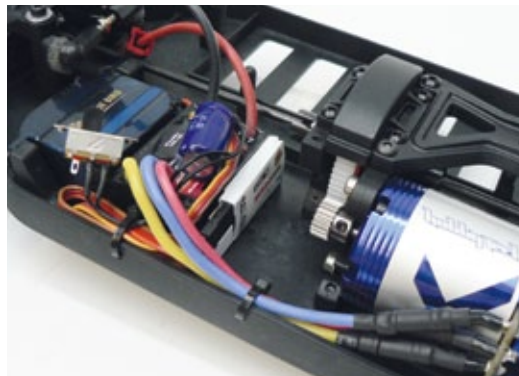
**Gerade im Bereich der 1:10er-4WD-Rennbuggys tut sich wieder mehr, denn viele Hersteller buhlen in diesem Bereich um die Gunst des Kunden. Wer allerdings ein wettbewerbsfähiges RTR-Modell mit moderner Ausstattung zu einem geringen Preis sucht, wird den BX10 in die engere Wahl genommen haben.**

Der Lieferumfang des BX10 von Hobbytech umfasst natürlich das fertig montierte Modell mit einer kompletten Kugellagerung, einer Rutschkupplung sowie weiteren Tuningteilen. Doch zusätzlich gibt es eine 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung, ein schnelles Savöx-Lenkservo und ein komplettes Brushlessset mit einem wasserdichten Regler. Klingt gut und ist es auch, denn die Fernsteuerung liegt nicht nur gut in der Hand, sondern hat auch alle erforderlichen Basiseinstellungen an Bord – ideal für den Einstieg. Das flotte Savöx-Lenkservo hat zwar kein Metallgetriebe, weiß aber durch hohe Stellkräfte und eine gute Geschwindigkeit zu überzeugen. Gerade im RTR-Bereich stellt es oftmals die Schwachstelle dar. Dies ist beim BX10 sicherlich nicht der Fall. Für den Fall der Fälle ist auch ein einstellbarer Servosaver in die Lenkung integriert.

## Powerherz

Damit aber auch die Fahrleistungen nichts zu wünschen übrig lassen, gesellt sich ein Brushlessset dazu. Der Motor mit 4.000 Umdrehungen pro Minute und Volt macht einen preiswerten aber dennoch haltbaren Eindruck und der Regler ist sogar wasserdicht. Warum dann beim Regler eher starre Kabel verwendet wurden, bleibt dem Hersteller überlassen. Dem Nutzer wiederum bleibt die Qual der Wahl, denn am BX10 kann man vieles schon direkt aus der Schachtel heraus verstellen und optimieren. Hierzu wurde das Modell neben Rechts-links-Gewindestangen auch mit austauschbaren Querlenkerhaltern ausgestattet. Diese liegen auch in einigen Größen bei und ermöglichen an der Vorderachse die Einstellung des Nachlaufs sowie an der Hinterachse des Anti-Squats und der Vorspur.

Die beiliegende englischsprachige Anleitung hilft beim Zusammenbau recht gut. Vor allem sind die Skizzen zu den jeweiligen Bauschritten optimal, wenn es an die ersten Wartungsarbeiten oder die Ersatzteilbeschaffung geht. Der fertige Aufbau des BX10 darf aber nicht darüber hinweg täuschen, dass es an diesem Modell nichts mehr zu tun gibt. Denn neben der obligatorischen Schraubenkontrolle, sollte auch ein Blick in die Getriebe riskiert werden, um gegebenenfalls nachfetten zu können. Beim Öffnen der gut abdichtenden Getriebegehäuse fällt zwar der etwas



**Die Elektrik lässt sich platzsparender anordnen. Vor allem die Motorkabel sollten so angeordnet werden, dass der Slipper ohne Probleme für Einstellungen entnommen werden kann**

geringe Fettauftrag auf, aber vor allem die Verwendung von Stahlkegelrädern anstelle von üblicherweise faserverstärkten Kunststoffvarianten ist ideal für den harten Renneinsatz. Eine sehr angenehme Überraschung, welche aber der Brushless-RTR-Version vorbehalten ist. Die normalen Versionen mit Bürstenmotor verfügen nicht über dieses Tuningteil.

Nachdem das Getriebe schon offen ist, kann man auch gleich das Zahnflankenspiel der Kegelräder nachjustieren – nicht das es ab Werk schlecht wäre, aber es geht noch etwas präziser. Der Blick schweift sogleich über die recht bulligen Querlenker zu den Achsträgern, welche nicht nur über gummigedichtete Kugellager verfügen, sondern an der Vorderachse auch CVD-Wellen aufweisen. Diese lassen sich zu Wartungszwecken sogar komplett demontieren, was gerade im unteren Preissegment eher ungewöhnlich ist. Etwas anders ist auch die Einstellung der Kugeldifferenziale und des Slippers gelöst, denn hierzu sollte man einen Steckschlüssel für M 2,5-Muttern in seiner Werkzeugkiste haben. Alle weiteren Schrauben und Muttern entsprechen den sonst üblichen Bauteilen, allerdings wird konsequent auf die besseren Inbusschrauben gesetzt. Die Einstellung des Slippers kann daher nur im ausgebauten Zustand



**Einige Teile des Kugeldiffs sind extrem stabil gefertigt. Richtig eingestellt ist dieser Teil des Antriebsstrangs komplett wartungsfrei**



**Eine gute Schmierung ist vor allem bei Stahl-an-Stahl-Zahnradpaarungen wichtig. Des Weiteren muss man, wie bei jedem Kardanmodell, das Getriebespiel sauber einstellen**



**Text und Fotos:  
Robert Baumgarten**



# ***Exotische Mischung***



***RTR auf hohem Niveau***



Die Aufhängung entspricht dem aktuellen Stand der Technik und der verwendete Kunststoff ist bewusst etwas weicher gehalten, um Schäden beim Crash zu vermeiden

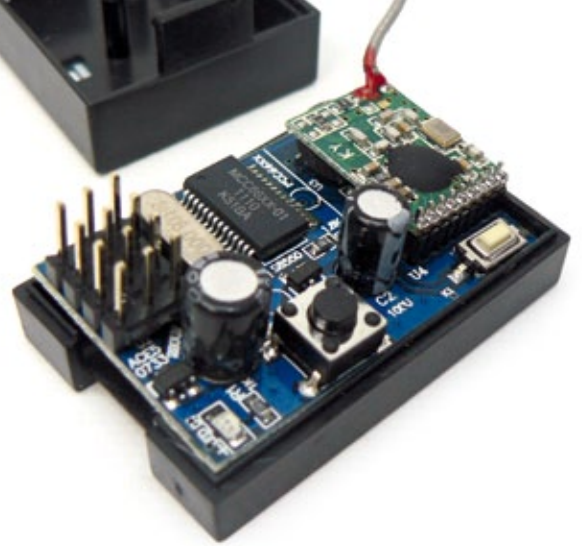


Das schwerere Stahlkegelrad macht sich mit einem leichten Mehrgewicht von zirka 10 Gramm gegenüber der Kunststoffversion bemerkbar – allerdings lassen sich hier weit höhere Kräfte übertragen

erfolgen, was dank weniger Schrauben schnell erledigt ist. Doch die serienmäßige Verkabelung ist hier etwas hinderlich. Eine Neuordnung der Elektrik ist jedoch wegen der recht geräumigen Chassiswanne gut möglich und man kann nebenbei eine Steckverbindung in die Motorkabel einlöten. Bei dieser Gelegenheit wurde der Motor demontiert, um die Fertigungsqualität zu überprüfen. Zugegeben, etwas billig wirkt der Aufbau schon, aber die Messwerte zeigten keine Patzer und der spätere Fahrtstest sollte ebenfalls keine Schwachstellen aufzeigen.

### Technische Abnahme

Am Regler gibt es nicht viel einzustellen, lediglich der Abgleich mit dem Sender sollte sicherheitshalber durchgeführt werden. In diesem Punkt schweigt sich die Anleitung leider aus. Die Automatik des Reglers arbeitet generell recht gut, dennoch kann es beim Anfahren zu leichtem Ruckeln kommen. Einmal in Bewegung, kann der sehr leicht laufende Antriebsstrang aber seine Stärke ausspielen – die Kraft wird optimal zu den Rädern gebracht. Hier sind werksseitig Felgen im 12-Millimeter-Sechskantsystem verbaut, auf die wiederum recht weiche Reifen aufgezogen wurden. Die Dämpfung der Aufhängung übernehmen großvolumige Öldruckdämpfer mit Aluminiumgehäuse. Diese dichten zwar sehr gut ab, bedingt durch den langen Transport sollte allerdings ein Austausch des Öls vorgenommen



Die verwendete Elektronik macht ebenfalls einen sauberen Eindruck, gut ist hier rechts die kleine Platine mit dem 2,4-Gigahertz-Chip auf der blauen Basisplatine zu erkennen. Dieser Chip sorgt für die Umsetzung in den 2,4-Gigahertz-Bereich und eine saubere Übertragung



Die inneren Ringe der Kugellager werden sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse mit einem Distanzstück abgestützt. Lagerschäden durch zu starkes Anziehen der Radmutter lassen sich so verhindern

werden, da zu viel Luft in den Dämpfern ist. Die Wahl fiel auf 250 CPS vorne und 300 CPS hinten, wobei hier das geringe Gewicht des LiPo-Akkus berücksichtigt wurde. Wer schwerere Akkus oder Strecken mit weiten und hohen Sprüngen hat, sollte hier lieber 300/350 CPS als Ausgangsbasis nutzen.

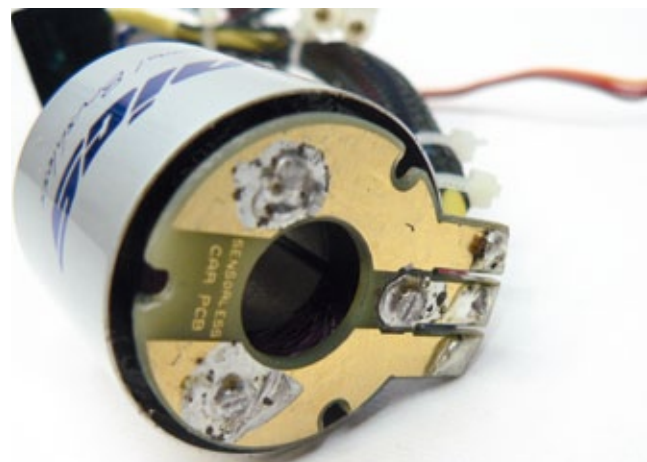
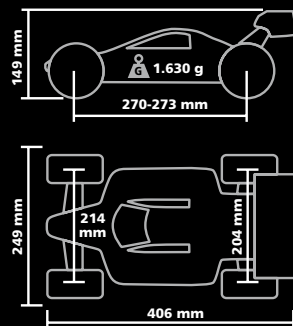
## CAR CHECK

**BX10**  
**HobbyTech**

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
- Bezug: Fachhandel

- Technik: 4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, zwei Kugeldifferenziale, komplett kugellagert, faserverstärkte Kunststoffteile, CVD-Wellen vorne

- Benötigte Teile: Fahrakku, Ladegerät



Das Innere des Motors deutet zwar auf eine preiswerte Fertigung hin, aber der geschlossene Aufbau ermöglicht den Einsatz in rauem Gelände – ganz Offroad eben

# Cars & Details

# jetzt als eMagazin.



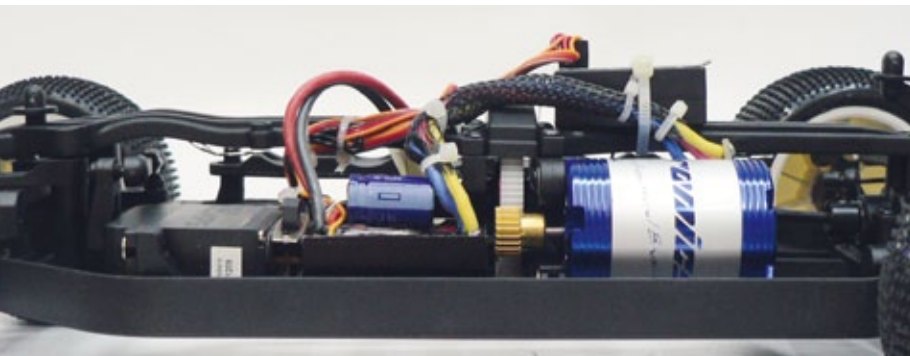
[www.onlinekiosk.de](http://www.onlinekiosk.de)



[www.pubbles.de](http://www.pubbles.de)

Weitere Infos auf  
[www.cars-and-details.de/emag](http://www.cars-and-details.de/emag)





Trotz recht hoch angebrachtem Empfänger ist der BX10 sehr flach gebaut und der Schwerpunkt liegt nahezu mittig

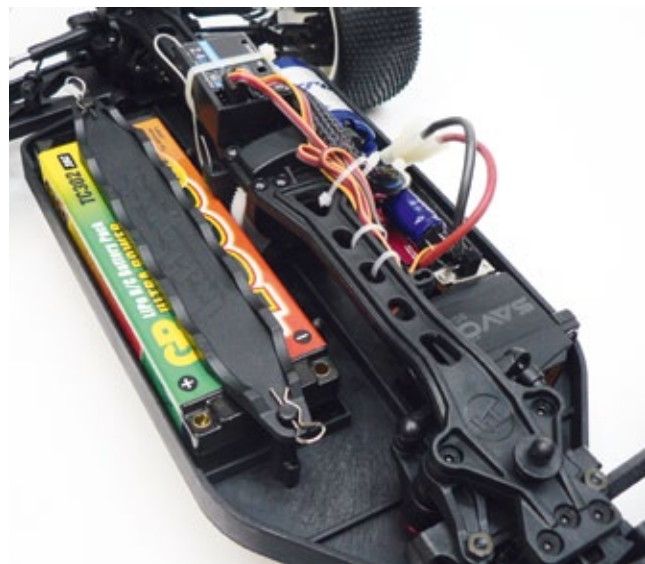
Die meisten LiPo-Akkus lassen sich dank der höhenverstellbaren Halterungen problemlos nutzen. Wer des Öfteren mit der Slippereinstellung arbeitet, sollte die Kabel anders verlegen

Gutes Fahrwerk  
CVD Wellen vorne  
Ordentlich dimensionierter Slipper  
Stahlkegelräder

Umständliche Einstellung der Diffs  
Regler erzeugt Ruckeln beim Anfahren

Die weiteren Abstimmungsarbeiten beschränken sich zunächst auf eine korrekte Einstellung der Aufhängung mit Hilfe der Rechts-links-Gewindestangen. Die restlichen Einstellungen der Elektronik gehören natürlich zum Standard und gelten nicht nur für RTR-Modelle. Um das Modell nach oben hin zu kompletieren setzt der Hersteller eine recht eng anliegende Karosserie ein, welche in verschiedenen Farbvarianten erhältlich ist. Die RTR-Bürstenversion hat hingegen eine komplett andere Karosserie mit einem deutlich runderen Design – wer dieses Design schöner findet, kann daher problemlos wechseln.

Der Härtestest fand auf sehr sandigem Untergrund statt. Die gute Abdichtung zwischen der Karosserie und der Chassiswanne konnte allerdings den Großteil des feinen Sands heraushalten, wobei die



Akkuschlitze beim Einsatz eines LiPo-Akkus nebenbei recht gut abgedeckt werden. Die Slippereinstellung war für diesen Untergrund natürlich etwas zu fest, was aber nicht weiter störte, denn die Kraft konnte dank der guten Gewichtsverteilung immer noch recht gut auf den Boden gebracht werden. Das Modell war mit dem 5.000-Milliamperestunden-Akku immerhin über zwölf Minuten unterwegs und die Endgeschwindigkeit war ebenfalls auf erwartetem Niveau. Für ein RTR-Set reicht dies vollkommen aus, zumal dann auch der Ein- oder Umsteiger gut mit dem Modell zurechtkommt.

### Angepasst

Die vielen Setup-Optionen an der Aufhängung sind recht schnell zugänglich, doch die Einstellung der Differenziale erfordert schon eine kleine Demontage





An der Vorderachse finden sich sauber gefertigte CVD-Wellen und man kann hier auch gut die fast überall genutzten gummedichteten Kugellager erkennen

der benötigten Aufhängungsseite – dem M2,5-Steckschlüssel sei Dank. Der restliche Aufbau ist bedingt durch den großzügigen Einsatz von faserverstärkten Kunststoffteilen recht verwindungssteif, ohne zu spröde zu sein. Das Modell hat den einen oder anderen Überschlag beim Testen ohne Blessuren überstanden. Die Hitzeentwicklung sowohl beim Regler als auch beim Motor hielt sich in Grenzen – über

Die Vorderachse ist mit wenigen Schrauben am Chassis befestigt und lässt sich zur Not schnell demontieren. Die faserverstärkte Chassiswanne ist steif genug und lediglich die Akkuschlitze sind nach unten hin offen

42 Grad Celsius erreichte keines der Teile. Im Sommer kann zur Not die Karosserie an einigen Stellen etwas aufgeschnitten werden, um eine Überhitzung zu verhindern. Für den reinen Wettbewerbseinsatz wünscht man sich dann eventuell doch die eine oder andere Einstellmöglichkeit am Regler, aber das stellt auch schon meckern auf recht hohem Niveau dar. Insgesamt lässt sich das Modell mit einer akribischen Einstellung sehr gut bewegen, so konnte dann auch ein deutlich stärkerer 5,5-Turns-Brushlessmotor samt anderem Regler eingesetzt werden. Der Antriebsstrang und die Aufhängung verkräfteten diesen Leistungsschub ohne Probleme, allerdings passte nun die Schlippereinstellung überhaupt nicht mehr. Diese ist aber ebenso schnell verändert wie andere Einstellungen und das Zusammenspiel der Details sorgt für anhaltenden Fahrspaß.



## FAZIT

Vieles ist sehr stabil und passgenau gefertigt, wenn man sich etwas Zeit nimmt und das Modell sauber einstellt, wird dies mit viel Fahrspaß belohnt. Die komplette und vor allem moderne Ausstattung sowie das Design der Karosserie hebt das Modell zusätzlich von vielen RTR-Angeboten ab.

▼ Anzeigen

**EG 1:5/1:6/Monster-billig?**  
[www.motec-shop.de](http://www.motec-shop.de)

[www.modellbau-berlin.de](http://www.modellbau-berlin.de)  
 ... die Auswahl wird Sie begeistern

**hpi-shop.com**  
 Powered by  
**CORNELSEN**  
 MODELBAUTECHNIK  
 Tel.: (07191) 34 21 91  
 eMail: info@hpi-shop.com



Offroad Rally Simulator 2010 ist die härteste Simulation aller Zeiten. Hier steuerst Du die stärksten und beeindruckendsten Geländewagen.

Artikel-Nr. 12621

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop  
[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) oder auf Seite 62.

Modellbau  
**SEQUOIA**

**Traxxas Spartan RTR**  
 Rennboot mit Brushless-Antrieb



**399,99**

Ein Boot, das jede Menge Neugierde weckt und neidische Blicke auf sich zieht.

- äußerst robust
- praxismgerechte Detaillösungen
- perfektes Fahrverhalten
- Fahrfertig aus der BOX mit 2,4 GHz-Anlage, mit wassergekühltem Brushless-Antrieb
- Extrem schnell - ca. 50km/h mit den enthaltenen 2x 7zelligem NiMH-Akkus, ca. 80km/h mit optionalen 6S-LiPos
- endloser Fahrspaß

Ein Boot, wie man es von TRAXXAS erwartet!

Weitere Infos zu diesem Modell erhalten Sie unter [www.seq-modell.de](http://www.seq-modell.de) oder per Telefon 089 666 592 80.

**www.seq-modell.de**

SEQUOIA Modellbau, Karlstraße 8a, 82041 Oberhaching

Schnelle Lieferung, umfangreiches Lager und faire Preise!

Automodelle | Tuningteile | RC-Anlagen | Zubehör | Ersatzteile



1:24 RTR Kyosho ([www.kyosho.de](http://www.kyosho.de))  
Mini-Z MR-03 JSCC Cup

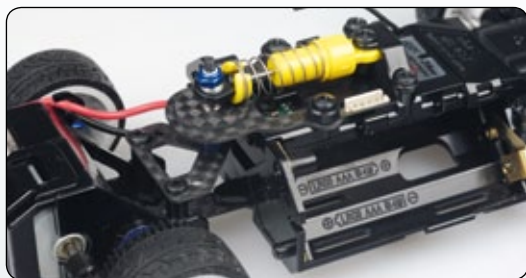
Text und Fotos:  
Christian Hanisch

# Race Spec

## Mini-Z für Fortgeschrittene

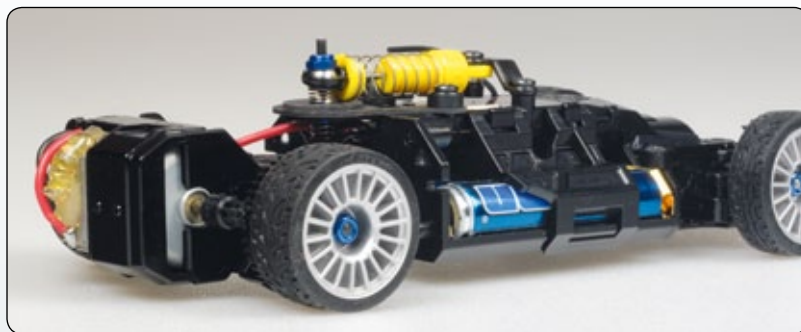
Es gehört mittlerweile schon zur Tradition, dass jedem Spross der Mini-Z-Familie auch ein Race Spec-Chassis zur Seite gestellt wird. Für die MR-03-Modellreihe ist es das MR-03 JSCC Cup-Chassis. Das Chassis des MR-03 JSCC genügt dem Reglement der japanischen Mini-Z-Rennserien. Es verfügt wie alle MR-03-Chassis über die 2,4-Gigahertz-Technik, unterscheidet sich dann aber durch die Ausstattung mit Tuningteilen von den Basis-Modellen recht deutlich.





Die Dämpfung des Powerpods übernimmt ein Reibungsdämpfer in Kombination mit einem Stoßdämpfer

Zu dieser Ausstattung zählen die Kugellager (MZW-01), das Kugeldifferenzial (MSW-13BL), die blauen Radmuttern (MZW-13BL), die gesamte Powerpod-Aufhängung bestehend aus Öldruckstoßdämpfer (MZW-2007), Carbon-Reibungsdämpfer (MZW-216) und Carbon-T-Bar (MZW-404). In der Vorderachse sind aus dem Tuningprogramm die Federn

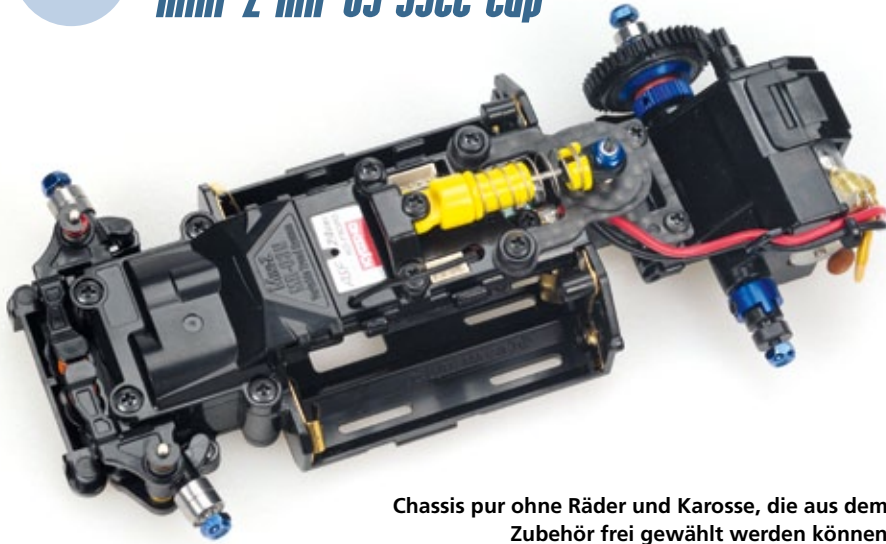


Der Motor sitzt bei der RM-Variante hinter der Achse

(MZW-401), die Querlenkerstifte (MZW-412) und die Spurstangen (MZW-402) verbaut. Als Antrieb fungiert der Standardmotor.

Das Chassis bietet mit der Tuningausstattung aber alle Voraussetzungen auch für eine stärkere Motorisierung. Es wird in der RM-Variante mit L-Wheelbase





Chassis pur ohne Räder und Karosse, die aus dem Zubehör frei gewählt werden können

und Narrow-Spurweite geliefert. Damit passen Karossen wie die des AMG Mercedes CLK (MZX-33-AG) ohne Veränderung.

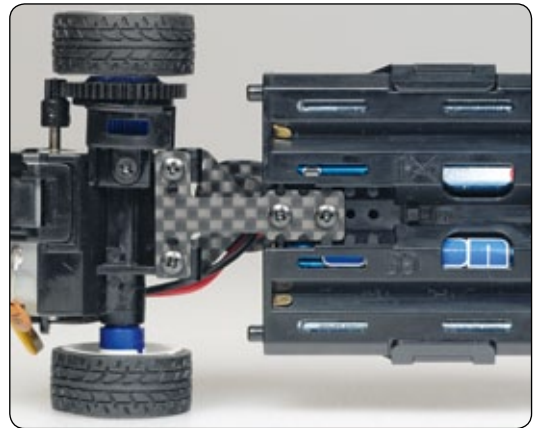
### Drumherum

Das Chassis sitzt in einer vitrinartigen Verpackung zusammen mit dem für die Mini-Z üblichen Werkzeug und einigem Zubehör, das im Wesentlichen die Umrüstung auf andere Übersetzungen und den Umbau auf die MM-Motor-Variante gestattet. Bei der Wheelbase kann das Modell damit den gesamten Bereich von 86 bis 106 Millimeter respektive S bis 4L abdecken. Die mitgelieferten CFK-T-Bars sind für die RM/HM-Varianten einsetzbar. Für die MM-Variante liegt die Standard-Kunststoff-T-Bar bei. Der Reibungsdämpfer ist nur bei der M- und L-Wheelbase verwendbar. Der Umbau auf die LM-Motor-Variante ist zwar auch möglich, erfordert aber den entsprechenden Motorträger nebst Zubehör und die um 4 Millimeter längere Hinterachse, denn die LM-Motor-Variante baut 4 Millimeter breiter.

Die Beschreibung ist zweisprachig in Japanisch und Englisch. Sie wird durch die Blättchen für die verbauten Tuningteile sowie eine Zusatzanleitung für die Limited Edition ergänzt. Die Karosserie kann frei ausgewählt werden, wobei alle MR-15-, MR-02- und MR-03-Karosserien mit RM-Motorvariante, L-Wheelbase und schmaler vorderer Spur ohne Umbau sofort passen. Bei der Fernsteuerung wird der Perfex KT-18 2,4-Gigahertz-Sender oder ein Sender mit dem 2,4-Gigahertz-Mini-Z-Steckmodul benötigt.



Natürlich verfügt das Chassis über die innovative Vorderachskonstruktion des MR-03 mit den über eine Querlenkerwippe angelenkten Federn



Die CFK-T-Bar ist extrem schmal geschnitten und bietet dementsprechend viel Flexibilität um die Längsachse

### Mittendrin

Beim Sondermodell fällt die Powerpod-Ausrüstung mit Stoßdämpfer, Reibungsdämpfer und CFK-T-Bar auf. Das sieht zunächst wie nach doppeltem Boden aus, denn der Stoßdämpfer bietet Funktionen, die in Form des Reibungsdämpfers und der CFK-T-Bar schon vorhanden sind. Die CFK-T-Bar ist recht schmal ausgeführt. Sie sorgt aufgrund ihres Materials bereits für eine gewisse Federung und auch Dämpfung. Dennoch gibt es genau wie bei der Standard-Kunststoff-T-Bar die auffallende Beweglichkeit um die Längsachse. Reibungs- und Stoßdämpfer auf dem Oberdeck dämpfen diese Gierbewegungen, verbessern die Längsstabilität selbst aber nur unwesentlich. Mit diesem Dämpfungs- und Federungs-Arrangement

Detailreichtum  
2,4-Gigahertz-Technik  
Gute Ausstattung

Standardmotor

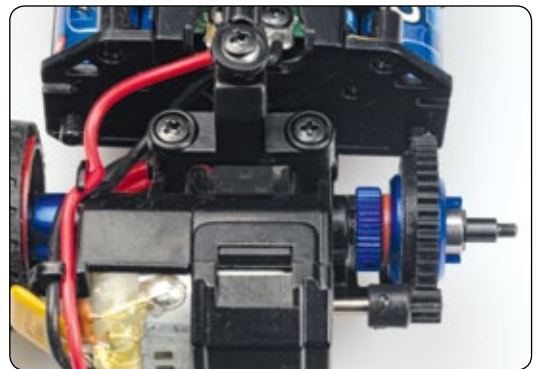
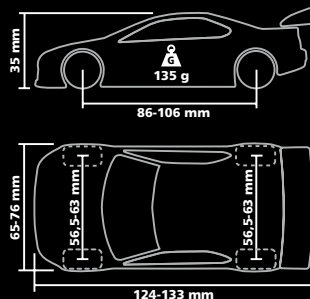
## CAR CHECK

### MINI-Z MR-03 JSCC CUP Kyosho

- Klasse: Elektro-Onroad 1:24
- Empfohlener Verkaufspreis: 329,- Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: 2,4-Gigahertz-Technik, RA-22-Empfänger, Heckantrieb, Powerpod, Kugellagerung

- Benötigte Teile: vier AAA-Akkus, Perfex KT-18 2,4-Gigahertz-Sender, Ladegerät, Karosserie



Das Tuning-Kugeldifferenzial nutzt einen O-Ring, um die Anpresskraft für die Friktionscheiben zu erzeugen



# Cars & Details SIX-PACK



Alle Ausgaben  
findest Du unter:

alles-rund-  
ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

Jetzt 6 Archiv-Ausgaben  
**Cars & Details** für 6 Euro bestellen\*

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



## ▲ Anzeige

ist das Modell auf Geschmeidigkeit ausgelegt. Das zeigt sich in einem Fahrverhalten, das bis in den Grenzbereich hinein stabil ausfällt, aber die sportlich straffe Abstimmung für ein kontrolliertes Pilotieren im Grenzbereich nicht in dem Maße bietet.

### Voll dabei

Die Beweglichkeit des Powerpod verlangt nach Reifen mit entsprechendem Haftungspotenzial. Damit flitzt der MR-03 dann wie auf Schienen um den Kurs und nutzt insbesondere an der Hinterachse das volle Grip-Potenzial der Reifen. Das Ausbrechen geschieht dementsprechend spontan und vielfach ohne Vorwarnung. Ein gefühlvolles Pilotieren ist deshalb angesagt, aber gerade Könnern dürften dieses Setup und das Fahren an der Grenze des Möglichen gefallen. Wer auf die kurze S-Wheelbase von 86 Millimeter umbaut, muss auf den Reibungsdämpfer verzichten, denn er ist

### FAZIT

**Das MR-03 JSCC Cup Chassis ist eine gelungene Ergänzung der MR-03-Familie für alle engagierten Piloten. Das Chassis bietet aus der Box heraus ein überzeugendes Fahrverhalten, gestattet darüber hinaus aber die feinfühligte Anpassung an persönliche Vorlieben und die Charakteristik der Piste.**

hier nicht einsetzbar. Die mitgelieferten größeren T-Bars bieten zwar mehr Verwindungssteife um die Längsachse, aber sie machen das Chassis auch brethart, sodass im oberen Stoßdämpfer die Feder komplett entfallen kann. Der Einsatz der Standard-T-Bars aus Kunststoff (MZ-403) bietet hier durchaus alternative Abstimmungsmöglichkeiten. Die Standard-T-Bars bieten weniger Stabilität um die Längsachse. Sie überlassen aber die Dämpfungs- und Federungsfunktion komplett dem Stoßdämpfer und/oder Reibungsdämpfer im Oberdeck. ■

Die Lancia Stratos-Karosserie erfordert den Umbau auf die S-Wheelbase und ergibt ein knackig kompaktes Modell, das sich auch genauso fährt





1:10 RTR LRP ([www.LRP.cc](http://www.LRP.cc))  
S10 Blast SC 2.4G

# ***Voll auf Course***

## ***Zuwachs in der Blast-Familie***



**Das Short Course-Fieber hat längst eine Infektionsrate unter den RC-Car-Fans erreicht, die weit über das normale Maß hinaus geht. Auf vielen Rennstrecken bilden die Piloten der robusten Offroader mit den dicken Backen mittlerweile eine Mehrheit. Da ist es sicher kein Zufall, dass die Remshaldener Modellbauschmiede LRP ihr Programm mit dem S10 Blast SC um einen solchen Zögling erweitert.**

**Text und Fotos:  
Oliver Tonn**

Was genau den Reiz an den Short Course-Trucks ausmacht, ist leicht aufzuklären. Die großen, meist grobstolligen Räder schaffen viel Bodenfreiheit und treiben die Trägermodelle locker auch durch grobes Geläuf wie Kieskuhlen. Andererseits sind die Vorbilder im Maßstab 1:1 echte Rennwagen, die ihr Zuhause bevorzugt auf Offroad-Rundstrecken finden. Kurzum: Es gibt kaum eine andere RC-Car-Klasse, deren Mitglieder ein derart breites Einsatzspektrum abdecken wie die Short Course-Trucks.

### **Alte Bekannte**

Zwei Dinge haben sich zusätzlich heraus kristallisiert: Erstens werden die meisten Konstruktionen mit Elektro-Antrieben befeuert. Zweitens basiert die Mehrzahl der Short Course-Modelle auf heckgetriebenen Stadiumtrucks, die primär durch Erhöhung des Radstands auf die neuen Dimensionen getrimmt wurden. Punkt eins trifft auch auf den Blast SC zu, der seine Leistung aus einem Bürstenmotor schöpft.

Beim zweiten Kriterium aber, nämlich der Anzahl der angetriebenen Räder, geht der neue LRP-Recke nicht die gewohnten Wege. Bei ihm teilen sich Vorder- und Hinterachse die Antriebspower. Allerdings ist er damit längst nicht mehr allein, denn nach den 2WD- sind jetzt auch die 4WD-Trucks stark im Kommen. Ein Boom im Boom, sozusagen.

In der vorliegenden RTR-Ausführung wird der Blast SC inklusive aller Komponenten ausgeliefert, die man für die erste Fahrt benötigt. Wenig überraschen kann dabei, dass er sich diverse Bauteile mit seinen Blast-Geschwistern teilt. Dazu zählt der angenehm kleine LRP-Fahrtenregler mit der Bezeichnung A.I. Runner Reverse Digital, der vor der ersten Tour durch den Piloten im Modell unterzubringen ist. Sein Partner in Sachen Leistungsgewinnung ist ein einfacher Bürstenmotor, dessen Zusatzbezeichnung „High Torque“ darauf hindeutet, dass er speziell für die Belange eines Short Course-Trucks designt wurde.

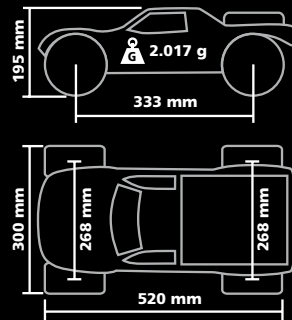




**CAR CHECK**

**S10 BLAST SC 2.4G**  
**LRP electronic**

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 219,99 Euro
- Bezug: Fachhandel
  
- Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, zwei Kegelraddifferenziale, komplett kugelgelagert
  
- Benötigte Teile: Acht Mignonzellen



Im Gegensatz zu anderen Angehörigen der Blast-Familie wird das Hauptzahnrad des SC von Sand und Steinchen abgeschirmt



Teil des Pakets ist die einfache, aber durchaus effektive A2-STX Pro

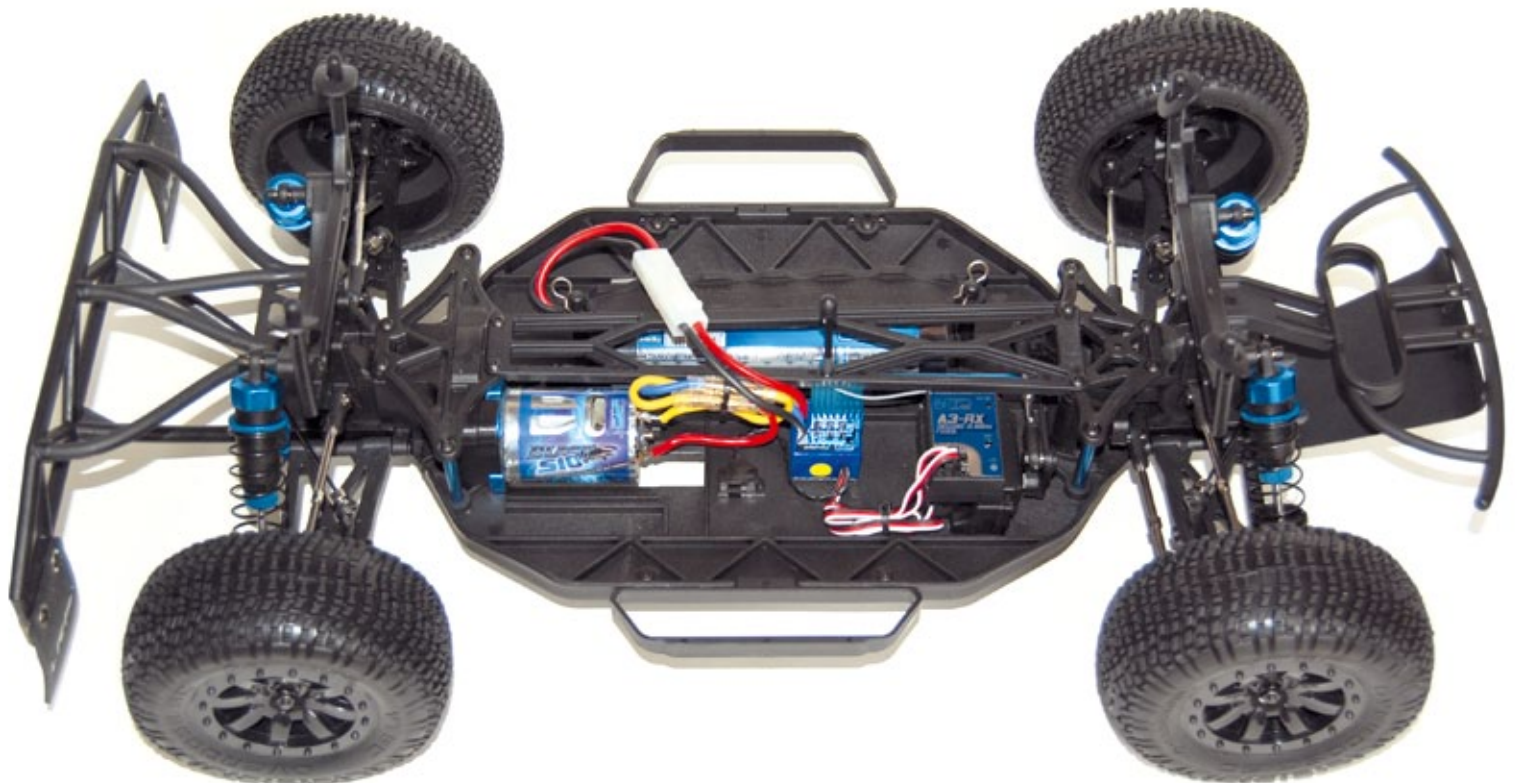
Seine Kraft überträgt der Motor über ein Messingritzel in den Hauptantriebsstrang. An dieser Stelle zeigt sich eine Konstruktion, die sich deutlich von anderen Blast-Abkömmlingen wie dem Buggy und dem Truggy unterscheidet. Während diese eine vollkommen offene Kombination von Hauptzahnrad und Slipperkupplung aufweisen, verfügt der SC hier über eine vollständige Kapselung. Ziel ist es dabei natürlich, Sand und Steinchen vom empfindlichen Hauptzahnrad fernzuhalten – Kieskuhlenbasher wird das freuen.

Als Kraftspender dient ein sechszelliges NiMH-Akkupack, das zusammen mit einem einfachen Stecker-Ladegerät ebenfalls im Lieferumfang enthalten ist. Eigentlich eine gute Sache, läge die Kapazität des Akkus mit 1.600 Milliamperestunden nicht auf einem derart niedrigen Niveau, dass von langen Ausfahrten wohl kaum die Rede sein dürfte. Klar, für Einstellarbeiten der Elektronik auf dem Arbeitstisch ist das Pack ausreichend, genauso wie für die ersten Runden auf dem heimischen Hof. Dennoch stellt es mehr eine Dreingabe dar, die vermutlich recht schnell gegen einen vernünftigen Akku mit einer Kapazität ab 3.000 Milliamperestunden ersetzt werden dürfte.

**Steuermänner**

Als Fernsteuerung gibt LRP die A2-STX Pro 2.4GHz F.H.S.S. mit auf den Weg, die sich in vergangenen Tests bereits mehrfach positiv in Szene setzen konnte. Wie ihr Name schon unterstellt, moduliert die Anlage im sicheren und komfortablen 2,4-Gigahertz-Band. Darüber hinaus bietet sie neben den obligatorischen Reglern für Servoumkehr und Trimmung ein griffiges Moosgummikrad sowie eine integrierte Ladebuchse für die Senderakkus. Und noch etwas fällt positiv auf: Sechs Drehregler erlauben es, die Maximalwege beider Servokanäle zu justieren, und zwar jeweils in beide Richtungen.

Vor allem auf der Lenkung eine gute Sache. Die Problematik, dass das Lenkservo in einer Richtung bereits gegen den Anschlag läuft, während es in der anderen Richtung noch nicht mal den Vollausschlag erreicht, kann sauber ausgeschlossen werden. Nutznießer dieser Methodik ist das R-7020-Lenkservo, das ebenfalls zum Serienumfang gehört. In Sachen Stellgeschwindigkeit und Kraft ist die Rudermaschine für ein RTR-Modell dieser Preisklasse gerade noch angemessen, was allerdings nicht für das Kunststoff-Getriebe gilt.





**Auch auf losem Schotter erzeugt der Allradantrieb guten Vortrieb**

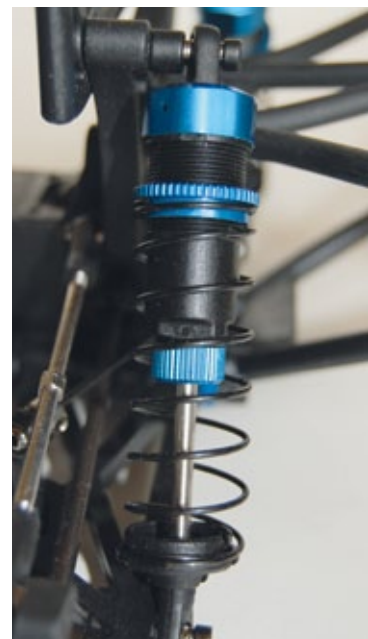
Insgesamt verdient sich die Elektronik-Bestückung des Blast RC – erneut mit Blick auf seinen Preis – eine gute Gesamtbewertung.

In Sachen Grundaufbau bringt LRP den Blast SC durch ein langes Wannenchassis auf Short Course-Dimensionen. Auf der rechten Chassishälfte sitzen Motor, Regler, Lenkservo und Empfänger. Die linke Seite ist allein dem Akkupack vorbehalten. Diese klare Abgrenzung ist notwendig, da mittig über die gesamte Länge des Chassis eine zentrale Antriebswelle aus Aluminium verläuft. Letztere ist nicht vollkommen starr an das Kunststoff-Hauptzahnrad angebunden, sondern durch eine einstellbare Slipperkupplung, deren Aufgabe es ist, Belastungsspitzen zu kompensieren.

Die 90-Grad-Umlenkung zu den Rädern übernehmen jeweils ein Kegelrad-Differenzial vorne und hinten. Frontseitig leiten CVD-Antriebswellen die Drehzahlen zu den Rädern weiter, im Heck sind einfache Knochenwellen für diesen Job verantwortlich. Der Kraftschluss zu den Felgen erfolgt per 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer. Eine Wahl, die sehr willkommen ist, denn die Anzahl unterschiedlicher Rad-Reifen-Kombinationen mit diesem Mitnehmer-System ist riesig.

### Spezialist

Neben dem langen Chassis gibt es diverse weitere Charakteristika, die einen Short Course-Truck prägen. Dazu zählt eine ausladende Karosserie, die im Gegensatz zu vielen anderen RC-Car-Klassen auch die



**Groß dimensionierte Öldruckstoßdämpfer treten Bodenebenheiten entgegen**

▼ Anzeigen

THE NEXT GENERATION



**SAKURA X1**  
1/10 Scale Radio Control Touring Car  
nur EUR 359,-

WWW.LMI.com

**PITBULL X**

**BRUSHLESS**

PREMIERE 1. 2. 2012  
Nürnberger Spielwarenmesse  
Stand F111



**AMEWI**  
www.amewi.com



Egal ob drinnen oder draußen, Teppich, Lehm oder Sand: Die VTEC-Pneus überzeugten auf praktisch allen Untergründen



C-Hub-Lenkung und CVD-Antriebswellen prägen das Bild an der Vorderachse

Gute Basisperformance  
Gelungenes Fahrwerk  
Niedriges Gewicht  
Erstklassige Reifen  
Moderne 2,4-Gigahertz-Technik

Schwankende Sorgfalt bei der Vormontage  
Lenkservo mit Kunststoffgetriebe



Für Dampf sorgt der Blast-Bürstenmotor in der High-Torque-Variante

Räder abdeckt. Auf diese Weise werden spannende „Tür-an-Tür-Rennen“ mit gelegentlichen Remplern möglich, ohne dass sich die Achsen der Kontrahenten gleich ineinander verhaken. Ebenfalls klassentypisch sind die Rammer des Blast SC, die vorne, hinten und seitlich angebracht wurden. Der einen oder anderen rauen Begegnung auf der Rennstrecke steht also nichts im Wege.

Apropos rau – die typischen Untergründe bei Offroad-Ausfahrten sind in der Regel alles andere als eben. Diesem Umstand trägt LRP durch vier üppig dimensionierte Bigbore-Stoßdämpfer aus Kunststoff Rechnung, die sowohl an den Dämpferbrücken, als auch an den unteren Querlenkern an unterschiedlichen Aufnahmepunkten befestigt werden können. Um die Vorspannung der Fahrwerksfedern und damit die Bodenfreiheit des Blast zu justieren, bekamen die Dämpfergehäuse Rändelschrauben aus Aluminium verpasst. Diverse weitere Justierungsmöglichkeiten bieten Rechts-links-Gewindestangen, die sich am gesamten Modell finden. Das ist in dieser Klasse kein Selbstgänger und sehr positiv zu bewerten, ebenso wie der Verzicht auf C-Klipse und die Bestückung mit Kugellagern.

Nach der Durchsicht sollte der ersten Ausfahrt eigentlich nichts mehr im Wege stehen – doch leider hielt der Blast SC noch zwei unangenehme Überraschungen bereit. Zum Test eines RTR-Modells gehört natürlich auch die teilweise Zerlegung und Begutachtung einzelner Baugruppen. Als es daran gehen sollte, die Befestigungsschrauben des Oberdecks zu lösen, weigerten sich diese mit derart viel Nachdruck, dass die neue, hochwertige 2-Millimeter-Inbusklinge aus Stahl bereits begann, sich zu verwinden. Zwar gaben die Schrauben letztlich doch nach, allerdings bestand kein Zweifel daran, dass dies im letzten Augenblick geschah, bevor die Klinge brechen oder der Inbuskopf abscheren würde. Natürlich kann man auch von einem Hobbyeinsteiger erwarten, dass er hochwertiges Werkzeug benutzt. Das sollte allerdings kein Grund dafür sein, 3-Millimeter-Inbussschrauben mit Linsenkopf derart radikal fest anzuziehen.

Der zweite Stolperer trat während der Tischprobe des elektrischen Antriebs auf. Schon bei niedrigen Drehzahlen löste sich der Pin einer der vorderen CVD-Antriebswellen, und zwar auf der Knochenseite der Welle. Dort gibt es keine Befestigungsschraube, die man nachziehen könnte. Vielmehr wird der Pin werkseitig in den Wellenkopf gepresst, wo er eigentlich

Neben den gängigen Einstellmöglichkeiten lassen sich am mitgelieferten Sender auch die Servoendpunkte einstellen



sicher verbleiben sollte. Die Lösung war in Form eines kleinen Tropfens Lagerkleber schnell gefunden. Damit bestrichen, wurde der Pin einfach wieder eingesetzt und sicher fixiert. Allerdings ist nicht davon auszugehen, dass jeder Hobbyneuling eine Flasche Lagerkleber bereit hält – wozu auch, denn eigentlich sollte so etwas bei einem RTR-Modell nicht passieren. Unter dem Strich waren die Eingriffe schnell abgehakt, was aber nicht darüber hinweg täuschen konnte, dass die Qualität der Vormontage des Blast SC insgesamt einen eher gemischten Eindruck hinterließ – ganz im Gegensatz zur Passgenauigkeit der einzelnen Komponenten, die auf einem hohen Niveau liegt.

## Raus aus der Hütte

Genug der grauen Theorie, nun sollte der Blast SC in der Praxis Farbe bekennen. Dazu ging es auf ein offenes Naturareal mit wechselnden Untergründen wie hartem Lehm, Gras und Schotter. Da ein Elektro-Modell keinen umfassenden Einlaufvorgang benötigt, wurden dem LRP-Truck nur einige kleine Runden mit Halbgas gegönnt, damit sich alle drehenden Teile setzen konnten. Dann ging der Gasfinger auf Anschlag.

Deutlich besser als erwartet trieb der Bürstenmotor den Blast voran. Zugegeben, die Gefahr eines Geschwindigkeitsrausches bestand nicht, aber die geschätzten 30 Kilometer pro Stunde sind für ein Einsteigermodell durchaus okay. Maßgeblich verantwortlich für die sehr ordentlichen Fahrleistungen ist vermutlich auch das Gewicht des Offroaders: Fahrfertig inklusive NiMH-Antriebsakku bringt er gerade mal knappe 2,3 Kilogramm auf die Waage. Im Vergleich zu anderen Short Course-Trucks mit Allradantrieb im Maßstab 1:10 liegt er damit locker ein halbes Kilo unter dem üblichen Durchschnitt – eine Ersparnis, die sich in der Praxis durchaus positiv bemerkbar macht.

Die recht straffe Werksabstimmung der Öldruckstoßdämpfer kam der relativ flachen Beschaffenheit des Ausfahrgebiets entgegen. Wer mit seinem Blast in rauere Gefilde vorstoßen möchte, kann eine etwas weichere Dämpferabstimmung problemlos mit einigen Fläschchen Silikonöl bewerkstelligen. Zusätzlich optimierten die ebenfalls standardmäßig verbauten Stabilisatoren an beiden Achsen das Fahrverhalten spürbar und hielten Wankbewegungen des Chassis auf einem niedrigen Level. In Sachen Traktion gab es absolut nichts zu bemängeln, was einerseits natürlich am Allradantrieb lag. Doch auch die sehr gelungene Serienbereifung trug dazu ihren Teil bei und präsentierte sich als echter Allrounder ohne wirkliche Schwächen.

1 : 8 Electric Brushless powered 4WD Monster Truck

# Green Power System G3 MT-4 WD

No. 6401

**Technische Daten:**  
Maßstab: 1:8  
Breite: 434mm  
Länge: 532mm  
Höhe: 240mm  
Radstand: 360-365mm  
Gewicht inkl. Akku: ca. 4600g  
Untersetzung: 17.9:1



www.bigsquidrc.com



SCAN WITH YOUR  
PHONE FOR MORE  
INFORMATION

## BASHER APPROVED™

Der neue MT-4 G3 eröffnet neue Dimensionen der Fortbewegung auf unbefestigten Pisten! Angetrieben von einem Ripper IBL-40/20 2000KV Brushless Motor mit 2 LiPo Akkus ermöglicht er Wheelies, Back Flips und weite Sprünge. Um das geballte Drehmoment zu bändigen sind die Stahlkegelräder der Differenziale spiralverzahnt. Der MT-4 G3 hat ein gehärtetes 3mm Aluminiumchassis. Die Kunststoffabdeckung schützt den Akku und Regler. Der Power Brushless 150A Regler hat bereits einen Lüfter integriert. Alle Kardanwellen haben CVD Ausführung. Zum Lieferumfang gehört auch die Cougar PS3i Computer-Fernsteuerung mit neuester 2.4GHz Technologie und LCD Display.



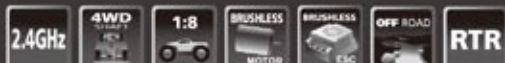
Ready-to-Run  
**2.4GHz**



Dean Connectors &  
Battery Jump Lead



Cougar P3i + 2.4GHz 4CH  
Mini Receiver



THUNDER TIGER

www.thundertiger-europe.com



**Große Rammer und Schmutzfänger am Heck gehören bei einem Short Course-Truck zum absoluten Pflichtprogramm**

Eigentlich hätten die Testfahrten damit abgeschlossen werden können. Doch wie bereits eingangs erwähnt, trägt ein Short Course-Truck echte Renngene in sich. Folgerichtig wurde der Blast SC kurzerhand auf eine permanente Indoor-Rennstrecke mit Teppichboden verfrachtet, wo er erneut seine Fertigkeiten beweisen musste. Auch hier konnte er sich sehr positiv in Szene setzen. Klar, besonders auf einer langen Geraden musste er sich gegenüber einigen Brushless-gepowerten Kontrahenten der gleichen Modellklasse im direkten Vergleich geschlagen geben. Dafür ließen ihn seine gute Performance und die erneut optimal funktionierenden Reifen besonders in engen Passagen Boden gut machen, sodass er insgesamt erstaunlich gut mithielt.

### Nachkontrolle

Nachdem einige weitere Akkuladungen abgespult worden waren, musste sich unser Proband einer letzten Begutachtung unterziehen. In Sachen Verschleiß gab es dabei nichts zu bemängeln, was über das gewöhnliche Maß hinaus ging. Die durchaus anspruchsvollen Testfahrten hatte er ohne Ausfall überstanden, was allerdings auch der Tatsache geschuldet war, dass der lockere CVD-Pin bereits während der ersten Begutachtung auffiel. Wäre das nicht zufällig gelungen, so hätte das ohne jeden Zweifel eine unerwünschte Zwangspause zur Folge gehabt.



**Die Silhouette des Blast SC zeigt typische Short Course-Konturen. Optisch ist die fertig ausgeschnittene und lackierte Karosserie ein echter Hingucker**

Um nicht falsch verstanden zu werden: Ein erfahrener Modellbauer wird weder mit dem losen Antriebswellen-Pin noch mit einigen eisenhart festgezogenen Schrauben Mühe haben. Allerdings will der Blast SC primär Neulinge für sich gewinnen und gerade denen können solche Stolperfallen durchaus den Spaß am Hobby versalzen. Punkt zwei der Beschwerdeliste richtet sich an das Lenkservo, dessen Bestückung mit anfälligen Kunststoff-Zahnradern einem Modell der 200-Euro-Klasse nicht angemessen ist.

Die größten Stärken des LRP S10 Blast SC liegen im Bereich der Performance: Das Fahrwerk, sein niedriges Gesamtgewicht und die wirklich erstklassigen Reifen bilden zusammen mit der gelungenen RC-Ausstattung ein Gesamtpaket, dass es in sich hat. Die Power des Motors ist okay und wird durch das gute Ansprechverhalten des A.I.-Reglers optimal ergänzt. Auch in Sachen Haltbarkeit gab sich der recht filigran wirkende Offroader keine Blöße und spulte die Testkilometer schadensfrei ab. So erweitert LRP die erfolgreiche Blast-Familie um ein weiteres Mitglied, das sowohl bei Kieskühlen-Heizern als auch bei Rennstrecken-Fans viele Anhänger finden wird. ■

### FAZIT

**Der S10 Blast SC ist ein gelungener Newcomer in der Klasse der allradgetriebenen Short Course-Trucks, dessen breites Einsatzspektrum viele Offroad-Fans ansprechen dürfte. Die bevorzugte Zielgruppe sind eindeutig Hobbyeinsteiger.**

**Im Offroad-Alltag wird's auch mal staubig**





# JETZT BESTELLEN!

[www.rc-monster-action.de](http://www.rc-monster-action.de)



*Jetzt  
im Handel!*

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

FÜR MEHR INFORMATIONEN  
CODE EINSCHANNEN





1:10 KIT Kyosho (www.kyosho.de)  
U-One R4

# Der U-One, der kann



Text und Fotos:  
François Legrand

Nachdem Kyosho bereits im Oktober vergangenen Jahres die ersten Bilder des V-One R4-Prototypen veröffentlicht hatte und eine Vermarktung Anfang 2011 erwartet wurde, war eine Verzögerung nur schwer zu rechtfertigen. Daher wunderte es nicht weiter, als im Frühjahr, trotz der außergewöhnlichen Bedingungen nach dem Tsunami in Japan, die ersten Baukästen der so genannten Nullserie, die normalerweise den Distributoren und Teamfahrern zur Erkennung etwaiger Probleme dienen, von Kyosho Deutschland ausgeliefert wurden. Die elegante Hochglanzverpackung in den Hausfarben Rot und Weiß sowie die moderne Linienführung der Beschriftung symbolisieren bereits eine neue Etappe einer erfolgreichen Ära. Konzipiert als echtes Wettbewerbsmodell, beinhaltet das Kit ausschließlich den Bausatz des Chassis, sowie einen Aufkleberbogen und die Montageanleitung, die im Anhang ein Setup-Sheet und eine detaillierte Auflistung der Ersatz- und Tuningteile beinhaltet. Vier zusätzliche Zahnräder für das Zweigang-Getriebe und ein kompletter Satz Quer-

lenker sorgten erfreulicherweise für einen Grundstock an Ersatzteilen. Diese Gratis-Offerte beschränkt sich allerdings auf die erste Serie von Baukästen, die ausgeliefert wurde.

## Feintuning

Erstmals seit der Vorstellung der V-One-Serie hat man die Mission einem neuen Konstrukteur übertragen. Das Ziel: Die konsequente Weiterentwicklung einer erfolgreichen Plattform unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung und den praxisbezogenen Bedürfnissen des Wettbewerbs. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Die 3 Millimeter dicke Chassisplatte besticht durch eine sehr schlanke Linie, die selbst an der breitesten Stelle, nämlich im Bereich des Motors, nochmals einige Millimeter weniger aufweist, als vergleichbare Konkurrenzmodelle.

Anständig gefertigte Senkungen und Ausfräsungen, sowie die weitläufig angefasten Flanken auf der Unterseite, sorgen in Verbindung mit dem eingra-

**Eigentlich hatte alles gut angefangen. Der Plan, den Test des V-One R4 von Kyosho möglichst praxisnah während eines Freundschaftsrennens durchzuführen, schien aufzugehen. Das Training lief wunderbar, das Modell wurde von Lauf zu Lauf besser und die Top Qualifier-Position nach den Vorläufen bot beste Voraussetzungen für einen 30-Minuten-Test während des Endlaufs. Doch unerwartete Schwierigkeiten vereitelten einen Sieg beim ersten Einsatz.**

## ***Auf Anhieb gut***



vierten Namenszug für den professionellen Touch. Die Chassisplatte dient als Basis für alle weiteren Komponenten, bestehend aus dem dreiteiligen 4WD-Antriebsstrang mittels Zahnriemen, der Vorder- und Hinterachse in Doppelquerlenkerbauweise einschließlich Pivotball-Aufhängung sowie der Radioplatte. Im Einzelnen bedeutet dies, dass sich an der generellen Struktur nichts geändert hat, aber die zahlreichen punktuellen Neuerungen für ein völlig neues Fahrgefühl verantwortlich sind.

### **Front**

Die Vorderachse verfügt über die bekannten Einstellmöglichkeiten. Angefangen bei einem Messerstabilisator, den NachlaufEinstellung an den oberen Schwingen mittels C-Klipsen, die Rollcenterjustierung durch Buchsen, bis hin zur Änderung des Radstands durch eine 2 Millimeter dicke Beilagscheibe. Das Vierspider-Kegeldifferenzial fällt durch seine äußerst kompakte Bauweise und die sehr kleinen Kegelräder mit Feinverzahnung auf, die serienmä-

ßig in 300.000er-Öl baden. Kompakt erweist sich auch die Bauweise der vorderen Zwischenwelle aus Vollmaterial, die unmittelbar an den linken Halter der Vorderachse angeflanscht ist. Die Spannung des kurzen Zahnriemens erfolgt wie gewohnt mittels exzentrischer Hülsen, welche die leicht gefetteten Kugellager des Differenzials aufnehmen. Entgegen dem aktuellen Trend verbaut Kyosho keine Antriebswellen in CVD-Bauweise, sondern klassische Knochenwellen, gepaart mit einem kleinen Stück Spritschlauch, der das axiale Spiel reduziert. Die Lenkung erfolgt über einen zentralen Punkt, und ist standesgemäß mit einem Servosaver ausgerüstet. Letzterer verfügt über einen austauschbaren Einsatz, wodurch sich unterschiedliche Ackermann-Einstellungen ergeben, die sich durch Verschieben des Montagepostens nochmals feintunen lassen.

Absolut erwähnenswert sind die Stoßdämpfer, die sich vorne und hinten lediglich durch verschieden lange Federn unterscheiden. Oberflächenbeschichtete

**Hervorragende  
Performance  
Durchdachte  
Konstruktion  
Gutes Grundsetup  
Gut abgestimmte  
Bremsanlage**

**Unterdimensioniertes  
Hinterachs-Diff**



Aluminiumgehäuse mit Außengewinde, Nitrid-Kolbenstangen und Teflonkolbenplatten sowie eine tadellose Führung und Abdichtung bilden gemeinsam Dämpferelemente der Referenzklasse.

## Heck

Die hinteren Schwingen werden mittels zweier Alublöcke unmittelbar auf der Chassisplatte verschraubt, wobei die Kunststoffhülsen zur Aufnahme der Drehwellen, zumindest theoretisch, eine Veränderung der Achsbreite beziehungsweise der Spur ermöglichen würden. Da die Hülsen aber symmetrisch sind, erfolgt diese Einstellung nach wie vor durch die Pivotball-Schrauben in den hinteren Radträgern, deren obere Rechts-links-Gewindestrebe zur Justierung des Sturzes dient. Der Auf- und Einbau des mit 50.000er-Öl befüllten Differenzials ist mit dem an der Vorderachse identisch, wobei zu bemerken ist, dass es gerade mal 30 Gramm auf die Waage bringt.

Die aus Kunststoff gefertigten Lagerböcke der Hinterachse und der Getriebewelle sind getrennt und werden über eine Platte versteift, die gleichzeitig der Montage des Drahtstabilisators dient. Besonderes Augenmerk gebührt der Bremse und dem Zweigang-Getriebe, die beide auf der zentralen Antriebswelle – ebenfalls aus Vollmaterial – installiert sind. Die Bremsscheibe gefällt nicht nur durch ihre Stärke und die zahlreichen Bohrungen, sondern durch ihren relativ großen Durchmesser. Gleiches gilt für die Bremsplatten und deren Beläge, die mittels eines kleinen Kolbens im rechten Getriebebock angesteuert werden.

Der Schaltvorgang des Getriebes erfolgt nach wie vor durch zwei Composite-Backen, allerdings ist der Aufbau des Getriebes simpler. Die kleinen Madenschrauben zur Justierung der Distanz zwischen den Backen und dem



Die Bremsbeläge des V-One R4 sind für diese Klasse relativ groß. Gemeinsam mit der gelochten Scheibe werden sehr feinfühliges Bremsmanöver erzielt



**Bereits mit Baukasten-Setup überzeugt der V-One R4 mit guter Performance**

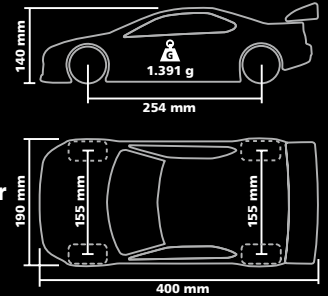
## CAR CHECK

### V-ONE R4 Kyosho

- **Klasse: Verbrenner-Onroad 1:10**
- **Empfohlener Verkaufspreis: 499,- Euro**
- **Bezug: Fachhandel**

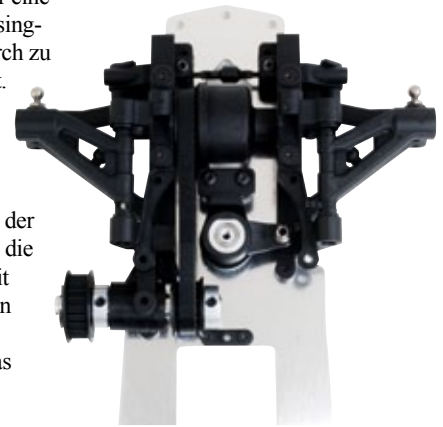
- **Technik: 3-Millimeter-T6-Aluminiumchassis, Zweigang-Getriebe, vier Öldruckstoßdämpfer, Messerstabi vorne, Drahtstabi hinten**

- **Benötigte Teile: RC-Anlage, Motor, Auspuffanlage, Karosserie, Komplettträder, Servos**



Käfig sind verschwunden, sodass der Abstand durch zwei kleine Stahlwalzen zwischen den Backen und dem Mitnehmer gewährleistet wird. Der Schaltzeitpunkt erfolgt wie gewohnt durch zwei Federn, die über eine Schraube vorgespannt werden. Eine kleine Messingbuchse verhindert dabei, dass man die Feder durch zu starkes Zudrehen der Justierschraube beschädigt.

Erstaunlicherweise besitzt die Aufnahme des zweiten Ganges im Käfig keine Bohrung. Das bedeutet, man muss bei jedem Einstellvorgang das Getriebe demontieren, um an die Schrauben der Composite Beläge zu gelangen. Außerdem wird die Aufnahme nur durch ein einziges Kugellager mit Bund auf der Innenseite geführt. Zum einen kann der zweite Gang so recht weit nach vorne zum ersten Gang wandern und zum Zweiten wirkt das Ganze so etwas wackelig.



Die Richtungsänderung erfolgt über einen zentralen Lenkhebel

[www.modellbau-berlin.de](http://www.modellbau-berlin.de)  
... die Auswahl wird Sie begeistern

**hpi-shop.com**  
Powered by  
**CORNELSEN**  
MODELLBAUTECHNIK  
Tel.: (0719) 34 21 91  
eMail: [info@hpi-shop.com](mailto:info@hpi-shop.com)



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

Artikel-Nr. 11373

**Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) oder auf Seite 62.**

**Airbrush-Kurse für Modellbauer mit Fachbuchautor Mathias Faber**

HARDER & STEENBECK  
**Airbrush Seminare**



**Infos unter: [www.harder-airbrush.de](http://www.harder-airbrush.de)  
Tel. +49 (0)40 878798930**

**ACT** Modelle steuern - aber sicher  
**2,4 GHz** S3D-4 Dual FRS 3 Dimensional 4 GHz  
**Sender-Erweiterungs-System**  
Schiffskapitäne, Trucker, Racer



ab € 99.-

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

**Für ALLE Sender**

nautic Set € 249.-  
nautic Converter € 79.-

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

**[www.acteurope.de](http://www.acteurope.de)**

# Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk zur Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars



**setup workbook**  
Basis-Wissen für die Abstimmung von RC-Cars

**cars & Details**  
[www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)

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

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

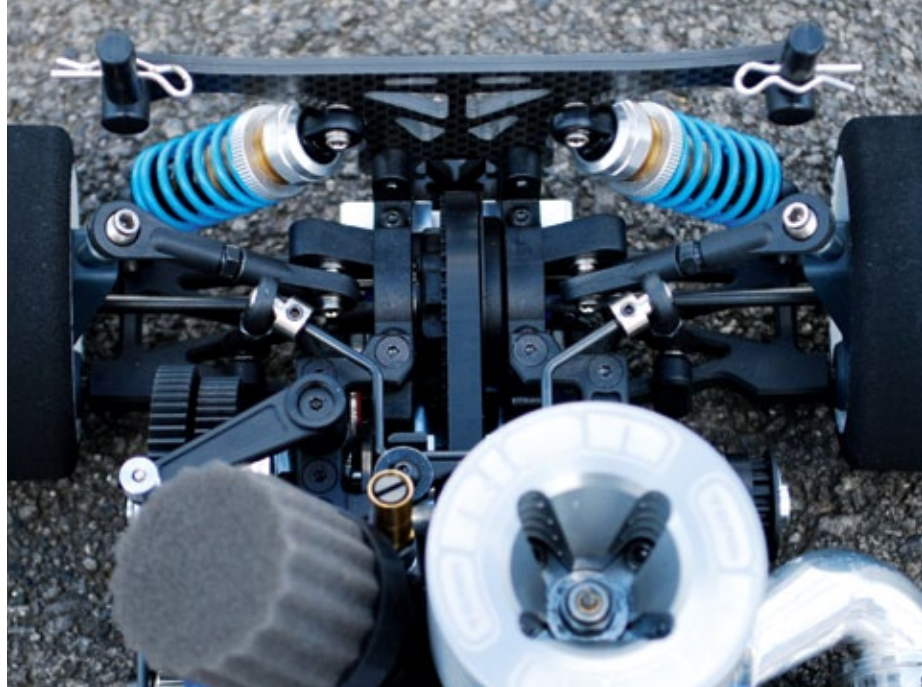
**IM INTERNET**

unter [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)  
oder telefonisch unter  
040 / 42 91 77-100



An der Hinterachse arbeitet ein Drahtstabi ...

... während vorne ein Messerstabi zum Einsatz kommt



Achsträgern und den Mittelböcken aus Kunststoff. Der linke Bock dient darüber hinaus der Montage des stufenlos einstellbaren Riemenspanners. Die letzte Etappe der Montage gilt dem Motor, der vor dem Einbau mit normalen Befestigungsböcken und der so genannten 3D-Kupplung bestückt werden muss. Letztere hat sich bereits im V-One RRR bewährt und verfügt über eine Glocke mit schraubbaren Ritzeln.

## Zentrum

Die Radioplatte ist, ebenso wie die beiden Dämpferbrücken und der Akkuhalter, aus Kohlefaser gefertigt, das sich durch eine erstklassige Laminierung und eine entsprechend hohe Steifigkeit auszeichnet. Der neue, sehr lang gezogene Tank verfügt über einen Sinterfilter sowie einen griffsicheren Schnelltankverschluss, der dank einer kleinen Führungöse im Überrollbügel mittels eines Kabelbinders auch gut mit der Heckbrücke verbunden werden kann. Eine Variante zum Schnellbetanken, die sehr beliebt ist. Mit einem Fassungsvermögen von 73 Kubikzentimeter liegt der Spritbehälter übrigens nur knapp unter dem zugelassenen Limit.

Die Servos werden standardmäßig auf der rechten Seite montiert – die Lenkung liegend, das Gas/Bremservo stehend, sodass noch Platz für einen kleinen Kunststoffhalter, aber keine Box, zur Aufnahme des Empfängers bleibt. Die Montage der kompakten Einheit erfolgt abschließend auf den vorderen



Team-Orion und Matrix Tyres sind maßgeschneiderte Accessoires für den R4, die ebenfalls von Kyosho Deutschland vertrieben werden

## Geduldsprobe

Ohne Fleiß kein Preis, heißt es so schön und das trifft auch für den V-One R4 zu, der – als pures Wettbewerbsmodell konzipiert – als Bausatz ohne jegliches Zubehör geliefert wird. Grundsätzlich war die Montage der nach Baugruppen verpackten Einheiten mittels der plausiblen Anleitung kein Problem, wären da nicht ein paar Handicaps aufgetaucht, die den flüssigen Aufbau unterbrochen haben. Im Wesentlichen handelte es sich dabei um kleinere Probleme im Bezug auf die Passgenauigkeit, die – wie Kyosho Deutschland versicherte – bereits alle abgestellt sind. An dieser Stelle sei erneut darauf hingewiesen, dass der Test-Baukasten aus der Nullserie (Vorserie) stammt, die nicht in den Handel gelangt.

Der Einbau des Motors und der Servos verlief reibungslos, allerdings gehört das Servohorn für Gas/Bremse nicht zum Lieferumfang, das Gestänge jedoch schon. Die Grundeinstellung und das Anpassen der Karosserie war reine Formsache, sodass nach einem verlängerten Wochenende das fertig aufgebaute Chassis mit den Matrix-Reifen bestückt werden konnte, die Kyosho ebenso wie die Vortex-Digital-Servos und den Team Orion Alpha ABI-Motor zur Verfügung gestellt hat.

## X-Factor

Das Rollout eines neuen Modells ist und bleibt der spannendste Moment eines Tests. Oft entscheidet dabei schon der Eindruck innerhalb weniger Minuten über Gefallen oder Nichtgefallen. Beim V-One R4 war dies nicht anders. Die Entscheidung wurde zwar durch die Einlaufphase des Motors etwas verzögert, aber letztlich lautete das klare Urteil: Daumen hoch. Schon während der Startphase des Motors, die durch das Vorheizen des Kühlkopfs unterstützt wurde, gefiel der Alpha .12 ABI durch ein exzellentes



Qualität und Funktion der Dämpfer sind einfach Klasse



**ROBITRONIC**  
POWER FOR WINNERS

# BE EXCESSIVE DRIVE HURRICANE

No. R039090



▶ 2,4 GHZ TL-3C RADIO SYSTEM



▶ MAMBA MONSTER BRUSHLESS MOTOR



▶ MAMBA MONSTER BRUSHLESS ESC



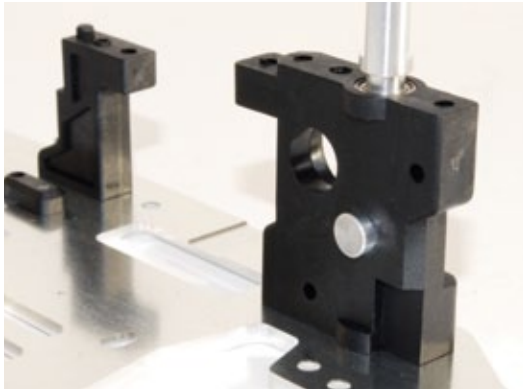
▶ SAVÖX SERVO WITH METAL GEAR



Hurricane in Action [www.robtron.com](http://www.robtron.com)

**Robitronic Electronic Ges.m.b.H**

Tel.: +43 1-982 09 20 Fax: +43 1-982 09 21



**Den notwendigen Anpressdruck für die Bremsscheiben erzeugt ein großer Kolben**

Startverhalten und seine äußerst zuverlässigen Leerlauf-eigenschaften. Auf der Strecke setzte sich der positive Eindruck nahtlos fort, sodass das mit einem Keramik-Lager ausgestatte Highend-Triebwerk nach einer guten Stunde durch massig Leistung und ein ausgewogenes Drehzahlband brillierte. Erfreulicherweise zeigte sich auch das Chassis von der Leistung des Motors völlig unbeeindruckt und drehte berechnend sicher seine Runden.

Das Fahrverhalten entsprach dabei etwa dem, was sich die meisten Piloten wünschen: eine präzise und agile Lenkung bei einem gleichzeitig stabilen Heck. Inzwischen hatten sich auch gesamte Antriebsstrang



**Der modulare Aufbau ermöglicht einen schnellen Zugriff auf das Differenzial – auch an der Vorderachse**

eingelaufen, sodass die Leichtgängigkeit sichergestellt war. Ganz besonders beeindruckend präsentierte sich die Bremse. Kein anderes Modell konnte das Fahren der Linkskehre nach der Gegengeraden sowie die Einfahrt zur Laguna Seca-Schikane auf dem Kurs in Luxemburg so präzise meistern, wie der V-One R4 von Kyosho.

Nach dem erfreulichen Rollout fiel kurzfristig die Entscheidung, an einem Freundschaftsrennen beim AMC-Saarbrücken teilzunehmen. Die Bahn ist zwar deutlich kürzer aber dafür vom Layout viel abwechslungsreicher als die Strecke in Luxemburg. Das Ergebnis war aber dasselbe. Auch hier ließ der V-One R4 keinen Zweifel an seiner Performance aufkommen, die in erster Linie der überarbeiteten Geometrie sowie den guten Dämpfern inklusive der angepassten blauen Federn zu verdanken ist. Nach ein paar kleineren Setup-Änderungen am Nachlauf, dem vorderen Stabilisator und dem Zweigang-Getriebe, das trotz des beschriebenen Spiels problemlos und zuverlässig arbeitete, stand nach den Vorläufen der V-One R4 bei seinem ersten Rennen auf der Poleposition.

Entsprechend motiviert und selbstsicher begann das Finale, welches über 30 Minuten gehen sollte. Doch schon nach wenigen Minuten, genauer gesagt, nach dem ersten Tankstopp, zeichnete sich ab, dass der sicher geglaubte Sieg wohl nicht mehr zu realisieren sein würde. Die Ursache war das hintere Differenzial, das keinen Vortrieb mehr hatte. So musste das Rennen bis zum Ende als Frontriebler bestritten werden, was immer noch für einen dritten Platz reichte. Nach einer kurzen Phase der Enttäuschung überwog trotz allem der positive Gesamteindruck. Die Performance des Chassis und des Motors, die das gesamte Rennwochenende viel Freude bereiteten, ließen die kleinen Unwägbarkeiten während der Montage sowie den Ausfall aufgrund des fragilen Differenzials schnell vergessen.



**Die Lenkhebel werden in bewährter Pivotball-Bauweise montiert. Radmitnehmer aus Alu sind Programm, CVD-Antriebswellen sucht man hingegen vergebens**



**Endlich geschafft – der V-One R4 fertig ausgestattet vor der ersten Probefahrt**



**Das hintere Differenzial mit Feinverzahnung bringt gerade einmal 30 Gramm auf die Waage, allerdings entpuppte es sich auch als Schwachstelle des V-One R4**





Trotz eines defekten Hinterachs-Differenzials konnte der V-One R4 bei einem Freundschaftsrennen direkt den dritten Platz belegen

**FAZIT**

Die komplett überarbeitete Geometrie verleiht dem R4 in Verbindung mit den erstklassigen Dämpfern und dem niedrigen Schwerpunkt viel Grundspeerd bei einem äußerst gutmütigen Fahrverhalten. Aufgrund der immensen Erfahrung von Kyosho dürften kleinere Kinderkrankheiten aber bald abgestellt sein.



▼ Anzeige

Die Adresse für RC-Car-Großmodelle:

# rc-car-online.de



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



**RC-Car-Shop Hobbythek**  
**Nauenweg 55**  
**47805 Krefeld**

**Tel.: 02151 - 820200**  
**Fax: 02151-8202020**





Text und Fotos: FrankJaksties

# Pylonenkönig

## Driften für Fortgeschrittene

Auf zahlreichen Videoplattformen hat er hundertausende Klicks für seine Videos. Er ist schon fast so etwas wie ein Cyber-Star. Dabei hat er, genau genommen, nur vier richtig gute Fahr demonst rationen mit seinen verschiedenen Rallycars zu bieten. Die Rede ist von Ken Block. Einer der großen amerikanischen Rallyfahrer, der es versteht, mit seinem vor Pferdestärken nur so strotzenden, allradgetriebenen Fahrzeugen nicht nur durch die Walachei zu prügeln, sondern diese auch in einer ganz bestimmten Disziplin zu beherrschen, dem Gymkhana (Griechisch: Sportlicher Geschicklichkeitswettbewerb). Was das ist? Diese Frage soll mit dem neuen Traxxas Ken Block Gymkhana Fiesta von Multiplex geklärt werden. Und los geht's.

Man nehme einen großen, geteerten Platz – einen alten Flugplatz zum Beispiel, oder auch einen Hafen – der für diese Veranstaltung gesperrt wird. Dort platziert man verschiedene Hindernisse, die es zu umfahren gilt. Diese können aus Absperrbaken, Pylonen und alten Ölfässern bestehen. Werden diese nun in verschiedenen Positionen aufgestellt, sodass man zum Beispiel erst ein paar Kreise oder Achten um die Ölfässer drehen muss, gefolgt von einer Highspeed-Passage mit anschließender Wende um einen der Pylonen, hat man schon mal den Anfang seiner Gymkhana-Strecke. Das Ganze kennt man im Original von Ken Block. Anscheinend hat diese Art von Fahrzeugbeherrschung in den Vereinigten Staaten so viel Anklang gefunden, dass die dort ansässige RC-Schmiede Traxxas den 2010er Ford Fiesta von Ken Block im kleineren Maßstab umgesetzt hat.

### Richtungsweisend

Das Traxxas-Modell im Maßstab 1:16 kommt recht groß aus seiner vielversprechenden Verpackung. Von den Maßen her ist der Fiesta eher ein 1:12er. Das ist durchaus ein Vorteil, denn je größer desto besser beim Driften. Das Hauptchassis ist bereits vom kleinen E-Revo bekannt. Die Extremitäten sind baugleich mit denen des Slash VXL desselben Maßstabs. Allerdings sind die Pushrods für die Stoßdämpfer und die nicht einstellbaren Spurstangen in Monstergrün gehalten. Bei den GTR-Dämpfern wurden Ausfederwegsbegrenzer und härtere Federn verbaut, um dem Setup auf Asphalt etwas auf die Sprünge zu helfen und dadurch die Straßenlage zu verbessern. Die Chassishöhe lässt sich mittels Rändelschrauben an den Kunststoffdämpfern exakt einstellen. Hier bietet sich darüber hinaus eine gute Tuningmöglichkeit.

Scalige Optik  
Hohe Topspeed  
Wasserdicht  
2,4-Gigahertz-Technik

Schwer zu beherrschen  
Zu weiches Fahrwerk



**Video im Netz**  
[www.cars-and-details.de/videos](http://www.cars-and-details.de/videos)

VXL-3M-Regler kann mit bis zu 3s-LiPos oder zwölf Nickel-Zellen mit 14,4 Volt gespeist werden. Links und rechts des Antriebsstrangs befinden sich die Akkuschächte des Fiestas, die sich mit zwei 7,2-Volt-NiMH-Packs oder zwei 2s-LiPos bestücken lassen. Die 7,2-Volt-Nickelakkus, wovon im Übrigen schon einer im Lieferumfang enthalten ist, können dann dank der optional erhältlichen Akkuadapter von Traxxas wahlweise parallel für mehr Fahrzeit oder in Reihe für mehr Power eingesetzt werden. Wer 3s-LiPos verwenden möchte, sollte sich beim Kauf dieser genau die Abmessungen anschauen, denn der Akkuschacht misst nur 89 x 35,5 x 20 Millimeter. Da wird die Auswahl schon recht klein.



**Die 2,4-Gigahertz-Traxxas-Anlage verfügt über viele Einstellmöglichkeiten und kann mit allen anderen Traxxas-Modellen, die über diese Technik verfügen, gebunden werden. Bis zu 20 Modelle lassen sich hier automatisch speichern**

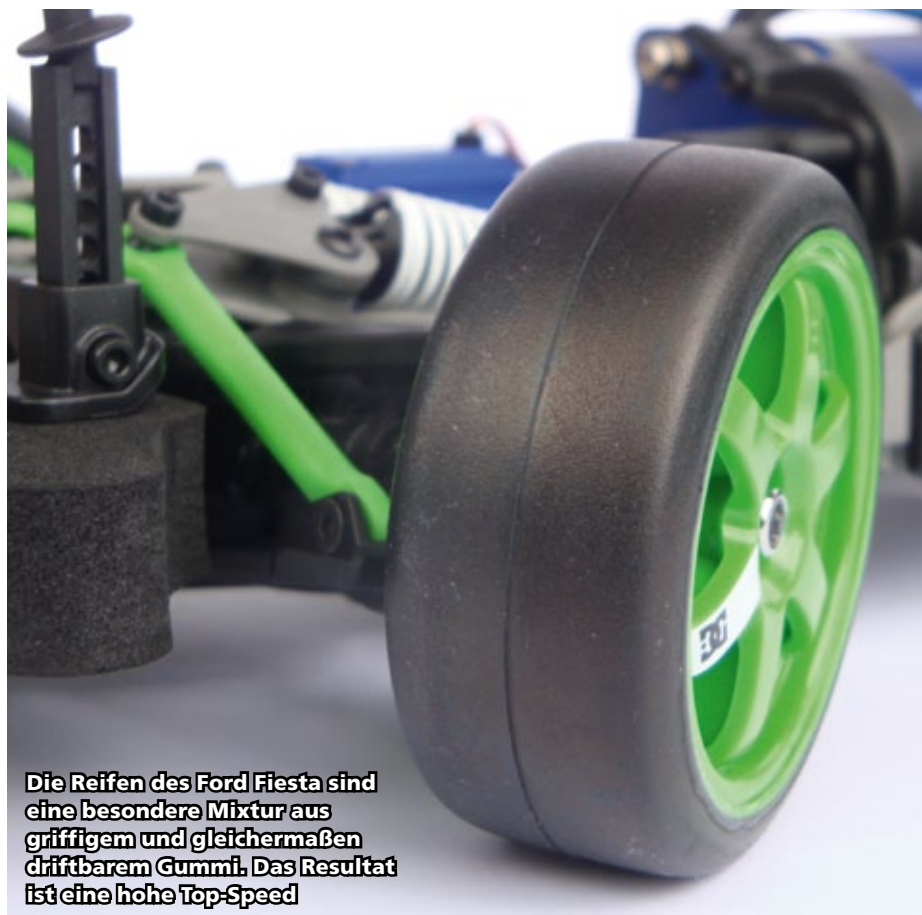
Der verbaute 380er-Brushlessmotor ist von gewohnt guter Traxxas-Qualität und lässt mit seinen acht Turns sowie 4.000 Umdrehungen pro Minute und Volt schon einiges hoffen. Der sensorlose Brushlessregler kann in drei verschiedenen Modi betrieben werden. Der Sport-Modus ist die wohl meist genutzte Einstellung, denn hier kann man in vollem Umfang um den Kurs driften. Er gibt vor, dass bei Vollgas 100 Prozent Vorschub anliegt. Die Bremse ist ebenfalls auf 100 Prozent eingestellt. Wenn man einmal irgendwo stecken bleibt, hat man noch den Rückwärtsgang, um sich wieder zu befreien. Im Race-Mode fällt der Rückwärtsgang komplett weg. Der Rest bleibt gleich. Wenn einmal der Junior, oder ein unerfahrener Modellpilot den Fiesta steuern möchte, kann man noch auf den Trainingsmodus zurückgreifen. Er reduziert Gas und Rückwärtsgang auf 50 Prozent bei voller Bremse. Es kann sich also jeder auch noch so neue Pilot langsam auf den Wagen einschließen.

Die Aufhängung des Ken Block-Fiestas ist radseitig mittels Pivotball-Achsschenkeln realisiert. In ihren Kugellagern laufen Kardanwellen aus Kunststoff, welche für diesen kleinen Renner völlig ausreichend dimensioniert sind. An beiden Achsen findet man zwischen den Wellen mit Silikonöl gefüllte Differenziale, die im Inneren Zahnräder aus Metall aufweisen. Das mehrstufige Mittelgetriebe ist auch aus diesem Material gefertigt und verfügt zudem noch über einen einstellbaren Slipper, wobei man diesem nicht groß Beachtung schenken muss, da die Räder ohnehin nach Grip suchen werden.

Lenkbefehle erhält die Vorderachse von einem auf dem Kopf montierten, wasserdichten Miniservo. Es hat ausreichend Kraft, um die Räder bei angemessener Geschwindigkeit in die richtige Richtung zu lenken. Bei einem ersten Funktionstest fiel aber auf, dass der Lenkeinschlag in beide Richtungen unterschiedlich war. Hier konnte leider auch die multifunktionale 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung von Traxxas nichts mehr ausrichten. Im Testmodell wurde daher ein etwas längeres Servohorn installiert, um in beide Richtungen denselben Lenkeinschlag zu erreichen. Diese Maßnahme ist schon sinnvoll, wenn es darum geht, später im Fahrbetrieb den gleichen Wendekreis des Fiestas zu gewährleisten.

### Volle Power

Angetrieben wird der Ford von dem bewährten Traxxas VXL-Brushlessset. Der wasserdichte



**Die Reifen des Ford Fiesta sind eine besondere Mixtur aus griffigem und gleichermaßen driftbarem Gummi. Das Resultat ist eine hohe Top-Speed**



Angetrieben wird der Fiesta von einem Brushlessmotor der 380er-Größe. Die Motoraufnahme hat seitlich einen kleinen Kühlkörper, um die Temperaturen des Motors in Maßen zu halten. Der Velineon VXL-3M-Regler ist wasserdicht und kann maximal mit 11,1 Volt betrieben werden. Das Setup erfolgt über einen einzigen Button

Die 2,4-Gigahertz-Fernsteuerungsanlage macht die Frage nach dem Kanal anderer Mitfahrer überflüssig. Ihre Ausstattung ist sehr umfangreich und über die beiliegende Anleitung leicht einzustellen. Hier gibt es fast alles, was teure Computerfunken als Features auch aufweisen. Ihr Betrieb mit nur vier Mignonzellen macht sie schön leicht, wobei ihre Haptik keinesfalls zu kurz kommt. Der Empfänger sitzt in einer geschlossenen Box, die sogar mit einem Dichtring gegen Feuchtigkeit geschützt ist. Zusammen mit dem wasserdichten Lenkservo und dem spritzwassergeschützten Brushlessregler steht Fahrten bei schlechtem Wetter nichts im Weg.

### Schwarzes Gold

Bei den Äußerlichkeiten besinnt sich Traxxas voll auf das Originalfahrzeug von Ken Block. Neben den grünen Pushrods und Spurstreben wurden auch die lizenzierten Volk TE37-Felgen in dieser Farbe



An beiden Achsen finden sich Pivotball-Aufhängungen und Kardantriebswellen aus Kunststoff

hergestellt. Auf ihnen sind neue, speziell für das Gymkhana-Racing entwickelte Kunststoffreifen montiert. Sie haben weniger Grip als normale Slicks aus der Tourenwagenszene, aber auch wesentlich mehr Traktion als herkömmliche Driftreifen. Dadurch soll gewährleistet sein, dass der Fiesta ordentlich Speed aufbauen kann, bevor er mit dem Lenkrad in den Drift gezwungen wird. Das Gute an den Rädern ist, dass es sich hier um Reifen und Felgen der 1:10er-Tourenwagengröße handelt. Es kommen also 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer zum Einsatz. Somit können auch normale Slicks oder richtige Driftreifen samt Felgen aufgeschraubt werden. Die Karosserie ist ebenfalls ein absoluter Hingucker. Sie ist dem Original so täuschend ähnlich nachempfunden, dass man jeden noch so kleinen Aufkleber auf dem Modell wiederfindet. Natürlich darf auch die große Frittentheke am Heck nicht fehlen.

### Donuts

Diese ansprechende Optik will man dann natürlich auch endlich mal in Action sehen. So wurde der kleine 7,2-Volt-Akku, der bereits im Set enthalten ist, geladen und in einem der beiden Akkuschächte verstaut.



Der Gymkhana-Fiesta von Traxxas ist ein wenig zickig. Man muss sich erst an das sehr agile Fahrverhalten gewöhnen

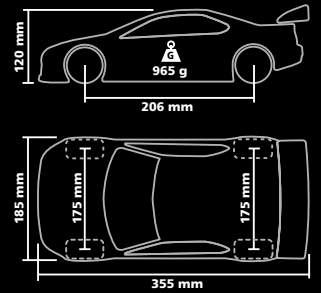
Gleich beim ersten Losfahren fiel auf, dass der Ken Block Ford Fiesta eine echte Drift-Maschine ist. Die Räder suchten verzweifelt nach Traktion und schoben den Fiesta widererwartend schnell voran. In kürzester Zeit war die Endgeschwindigkeit erreicht und es ging mit einem Zucken am Lenkrad durch die erste Kurve. Natürlich mit den Seitenscheiben voran. Der Wagen schoss quer durch den Scheitelpunkt und eine Korrektur der Vorderräder sollte ihn eigentlich wieder in die richtige Spur bringen. Dem war aber leider nicht so. Aufgrund des kurzen Radstands drehte sich der Fiesta sich um die Hochachse und kreiselte so vor sich hin. Donuts gehen also schon mal ohne Probleme.

Was Ken Block kann, können wir schließlich auch. Es folgten noch einige Versuche, bis es endlich klappte, den Fiesta in idealer Linie quer durch die Kurve zu jagen. Der kleine Flitzer ist gar nicht so einfach zu beherrschen, wie man es meint. Er lässt sich vollkommen anders fahren, als man es von einem klassischen Drifter gewohnt ist. Durch die hohe Geschwindigkeit ist der Übergangsbereich von Traktion zum Driften extrem klein. Die Traktion reißt sozusagen ab. Hier muss der Pilot sehr genau auf die Geschwindigkeit achten und eigentlich schon fast vor dem Einsetzen des Drifts gegenlenken.

## CAR CHECK

### TRAKKAS KEN BLOCK GUMKHANA FIESTA MULTIPLEX

- Klasse: Elektro-Onroad 1:16
- Empfohlener Verkaufspreis:  
Im Fachhandel erfragen
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Antrieb, komplett  
kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer
- Benötigte Teile: Vier Mignonzellen



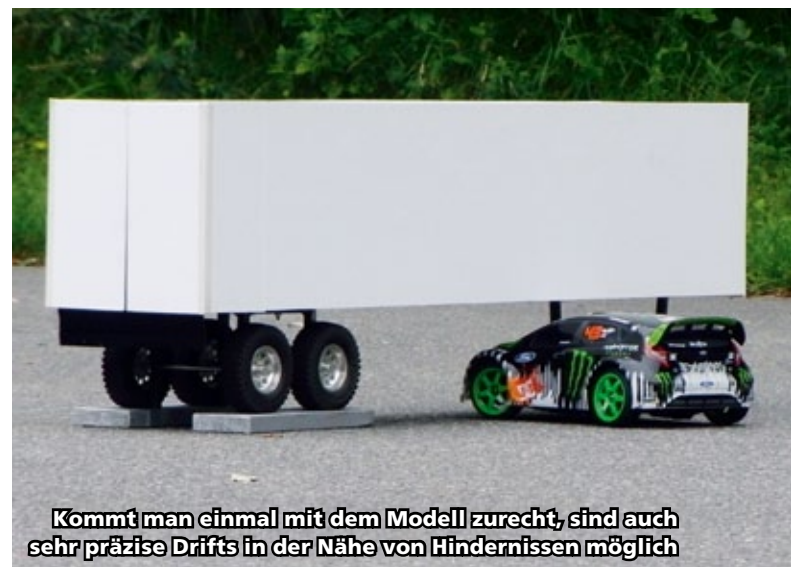
Kleine Lufthutzen über den Akkuschächten erlauben es, dass der Fahrtwind die Akkus kühlen kann



Leider lassen die festen Spurstangen keinerlei Einstellungen von Vor- oder Nachspur an beiden Achsen zu. Lediglich der Sturz lässt sich über die Pivotball-Aufhängung beeinflussen



Der einstellbare Slipper schützt Getriebe und Antrieb gleichermaßen. Die Abdeckung beider Zahnräder wurde hier zu Anschauungszwecken entfernt



Kommt man einmal mit dem Modell zurecht, sind auch sehr präzise Drifts in der Nähe von Hindernissen möglich



Die Volk TE37-Felgen sind ein Lizenznachbau der Originalen, die Ken Block an seinem Fiesta hat. Neben dem Monstergrün darf natürlich auch der DC Shoes Aufkleber nicht fehlen

Besserung brachte der Einsatz eines LiPos. Die Leistung des 2s-Akkus steht dem Motor viel schneller zur Verfügung, als mit dem NiMH-Pendant. Die Lage des Wagens kann dadurch besser und zügiger korrigiert werden. Der eingangs erwähnte 3s-LiPo nahm als Nächstes im Akkuschacht Platz. Funke und Fahrzeug eingeschaltet und am Hahn gezogen. Alter Schwede, zieht das Ding ab! Der kleine Akku macht so viel Schub, dass der Flitzer schon fast unkontrollierbar ist. Nach rund fünf Minuten Fahrzeit folgte eine Überprüfung der Temperatur von Motor und Regler. Beide Komponenten konnte man nicht allzu lange anfassen, ohne sich dabei die Finger zu verbrennen. Also wieder umsatteln auf 2s. Schließlich sind Betriebstemperaturen jenseits der 60 Grad Celsius nicht unbedingt förderlich für deren Haltbarkeit.

## Gymkhana

Wer nur so zum Spaß auf der Straße herum driften möchte, ist mit dem Setup keineswegs überfordert. Geht es aber darum, einen eng abgesteckten Parcours im Gymkhana-Modus zu durchfahren, müssen sich Hirn und Hände schon etwas anstrengen. Hier ist volle Konzentration gefragt. Als Testgelände diente eine Skaterbahn, die nicht stark frequentiert wurde. Ideal für den Test. Mit Hütchen und ein paar selbst gebauten Tonnen war schnell eine kleine Strecke abgesteckt. Im Akkuschacht lag der 2s-LiPo.

Der feine und glatte Asphalt kam dem Fiesta sehr gelegen und die Dripteigenschaften änderten sich leicht zum Positiven. Auf ein paar Runden der Übung folgten mehr als einer Handvoll Akkuladungen rund um den Parcours. Dabei konnte Akku für Akku geleert werden, ohne dass die Temperaturen der Elektronik in bedenkliche Bereiche stiegen. Alles blieb nur handwarm. Mehr und mehr machte man sich so mit den leicht zickigen Fahreigenschaften des Fords vertraut, bis es schlussendlich gelang, ihn sauber zu beherrschen. ■



Die Ansteuerung der innenliegenden Dämpfer geschieht über Pushrods, welche die Bewegung über so genannte Rocker an sie weitergeben. Mittels Federvorspannung kann die Chassishöhe eingestellt werden



Der Akkuschacht des kleinen Chassis nimmt sechszellige NiMH-Akkus gleichermaßen auf wie 2s- und 3s-LiPos, wobei es für die schlanksten 3s-LiPos schon recht eng wird



Gummigedichtete Kugellager versprechen lange Lebensdauer und viel Fahrspaß. Auf dem Stift der Antriebswelle sitzt ein 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer, der es erlaubt, auch normale Tourenwagenreifen zu fahren

## FAZIT

Mit dem Ford Fiesta im Ken Block Gymkhana-Gewand richtet sich Traxxas ganz klar an RC-Car-Fahrer, die es eher quer durch die Kurven lieben. Agilität steht beim Fiesta ganz oben auf der Liste. Deshalb ist hier auch ein feinfühliges Händchen beim Bezwingen des Gymkhana-Kurses gefragt. Leistung steht immer ausreichend zur Verfügung – vor allem, wenn man auf 2s-LiPos umsattelt.



# SC10 4x4

SHORT COURSE SPEED EDITION +30% V<sub>max</sub>



Chassis mit wassergeschützten Komponenten



Wasserdichter XP SC1200-BL Brushless Regler bis 3S



Team Associated WolfPack LiPo 3S 11.1V 3900mAh 35C Akku



Insgesamt 3 versch. Karossen z.B. Best# 03090006 "Pro Comp"

### Technische Besonderheiten:

- Der neue, wasser-resistente „High Power“ XP SC1200 Profi RC-Car Brushless Regler weist gegenüber seinem Vorgänger nicht nur nochmals höhere Leistungsreserven auf, sondern macht den SC10 Grund seiner Abdichtung noch universeller einsetzbar. Regen-Rennen gehören zum Racing – der SC10 4x4 RTR ist auch dafür gerüstet...
- Deans® Ultra Plug® Gold-Hochleistungs-Stecker sorgen für eine sichere, wackelfreie Verbindung und minimale Übergangsverluste. Schlechte Stecker sind eine ständige, extrem nervige Störungsquelle. Deshalb macht Team Associated hierbei keine Kompromisse...
- Ergänzt wird das 2012er „Regen-Race-Paket“ durch die neue, ebenfalls wasser-resistente, gekapselte RC-Empfänger-Box...
- Der bewährte leistungsstärkere Team Associated Modified Brushless 3500kV 550er Motor sorgt für den nötigen Beschleunigungs-Biss und überlegene Top-Speed...
- XP3-SS 2.4GHz 3-Kanal Fernsteuerung für zuverlässige Übertragungs-Technik inklusive Metall-Getriebe-Servo...
- Top-Racing-Bereifung!
- Jetzt mit Team Associated WolfPack LiPo 3S 11.1V 3900mAh 35C Akku

### Technische Daten:

- Länge: 550mm
- Breite: 293mm
- Radstand: 327mm
- Gewicht fahrbereit: 2775g
- Antriebsart: 4WD

**Best# 03090005SET** - SC10 4x4 RTR 2.4G 4WD Short Course Truck „Lucas Oil“ mit Team Associated #030735 LiPo Akku 3S 11,1V 3900mAh

**Best# 03090006SET** - SC10 4x4 RTR 2.4G 4WD Short Course Truck „Pro Comp“ mit Team Associated #030735 LiPo Akku 3S 11,1V 3900mAh

**Best# 03090007SET** - SC10 4x4 RTR 2.4G 4WD Short Course Truck „Rockstar-Makita“ mit Team Associated #030735 LiPo Akku 3S 11,1V 3900mAh



# TEAM ASSOCIATED



[www.thundertiger-europe.com](http://www.thundertiger-europe.com)

Verkauf nur über den Fachhandel! Technische Änderungen vorbehalten!  
Thunder Tiger Europe GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 1, D-86453 Dasing

IMPRESSUM



**Herausgeber**  
Tom Wellhausen  
redaktion@wm-medien.de

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

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

**Chefredaktion**  
Tom Wellhausen  
(verantwortlich)

**Leitung Redaktion/Grafik**  
Christoph Bremer

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

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

**Teamassistenten**  
Dana Baum,

**Autoren, Fotografen & Zeichner**  
François Legrand,  
Dieter Renzel,  
Jörg Gröger

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

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

**Geschäftsführer**  
Sebastian Marquardt  
post@wm-medien.de

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

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

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

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

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

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem  
Papier. Printed in Germany.

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

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

**Bezug**  
CARS & Details erscheint  
monatlich

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

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

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

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

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

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

wellhausen  
&  
marquardt  
Mediengesellschaft

# Heft 03/12 erscheint am 10. Februar 2012

Dann berichten wir unter anderem über ...



... den neuen Brushless-Buggy  
Losi Eight Mini von Horizon Hobby ...



... jagen das fahrfertige Onroad-Bike SB5 RTR  
von Thunder Tiger über die Strecke ...



... und testen die Fahreigenschaften  
der 2012er-Version des XRAY T3 von SMI Motorsport

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



**Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!**

# Web-Race



**Cars  
& Details**  
**8**

**Findet die Flagge mit der Zahl 8 auf einer der unten aufgelisteten Seiten. Der Gewinner erhält einen 200-Euro-Einkaufsgutschein.**



[www.smdv.de](http://www.smdv.de)



[www.der-schweighofer.at](http://www.der-schweighofer.at)



[www.modellbau-bochum.de](http://www.modellbau-bochum.de)



[www.rc-toy.de](http://www.rc-toy.de)



[www.rc-car-online.de](http://www.rc-car-online.de)



[www.thundertiger-europe.com](http://www.thundertiger-europe.com)



[www.robotronic.com](http://www.robotronic.com)



[www.mogatech.de](http://www.mogatech.de)



[www.kyosho.de](http://www.kyosho.de)



[www.horizonhobby.de](http://www.horizonhobby.de)



[www.mst-modellbau.de](http://www.mst-modellbau.de)



[www.ansmann-racing.de](http://www.ansmann-racing.de)

**Das Gewinnspiel findet Ihr auch im Internet unter [www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)**

Einsendeschluss ist der 31.01.2012. Die Lösung samt Eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an [webrace@cars-and-details.de](mailto:webrace@cars-and-details.de) oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost.

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

# WILLKOMMEN IN DER KÖNIGSKLASSE

## FEATURES

- EXTRA GROSSE EINSTELLBARE ÖLDRUCKSTOSSDÄMPFER MIT GEHÄRTETEN 7MM SCHAFT
- 5 MM ALUMINIUM CHASSIS BASIEREND AUF DEM ERFOLGREICHEN 8IGHT
- 2 STUFIGER LUFT UND KRAFTSTOFFFILTER
- KRAFTVOLLER LOSI 26CC 2 TAKT BENZIN MOTOR
- 1/4 SCALE EXTRA STARKES GASSERVO MIT METALLGETRIEBE BESTE BREMSLEISTUNG
- ALUMINIUM DUAL DISK BREMSSYSTEM
- 1/4 SCALE EXTRA STARKES SERVO MIT METALLGETRIEBE FÜR LENKUNG
- EXTRA GROSSER 800CC KRAFTSTOFFTANK
- SPEKTRUM SR3300T TELEMETRIE EMPFÄNGER MIT 2.4GHZ DSM TECHNOLOGIE
- 3 GESCHLOSSENE ÖLGEFÜLLTE DIFFERENTIALE
- MEHRTEILIGE BEADLOCK OFF ROAD REIFEN
- METRISCHE SCHRAUBEN
- 4WD POWER ANTRIEB
- EINGEBAUTE TELEMETRIE SENSOREN (TEMPERATUR, EMPFÄNGERAKKUSPANNUNG, DREHZAH, KM/H)
- 4 TEILIGE KAROSSERIE FÜR EINFACHE WARTUNG



**4WD**

**1/5-SCALE RACING TRUCK**

# SIVE-T™

## 1/5-SCALE 4WD OFF-ROAD RACING TRUCK

Bigger. Faster. Stronger. Der Losi 5ive-T – 1/5 Scale 4WD Off-Road Racing Truck. Noch näher als mit dem neuen Losi 5ive-T kann man in Sachen Realismus und Performance an einen echten Racing Truck kaum kommen. Ausgestattet mit 4WD Antrieb, Spektrum Telemetrie Empfänger, eingebauten Sensoren und ultrastarken 1/4 Scale Servos müssen Sie ihn nur noch mit einem DSMSurface-Sender ihrer Wahl ausstatten. 5ive-T – Willkommen in der Königsklasse!



### TECH SPECS

**LÄNGE:** 965,2mm

**BREITE:** 527mm

**RADSTAND:** 609,6mm

**HÖHE:** 311,1mm

**GEWICHT:** 13,6 kg

**CHASSIS:** T6 Aluminum, 5mm

**ENGINE:** Losi 26cc 2-Takter



**► JETZT VIDEO ANSEHEN UNTER  
HORIZONHOBBY.  
DE/SIVE-T**



**HORIZON**  
H O B B Y

horizonhobby.de



# XERUN

## 1:8<sup>TH</sup> SCALE BRUSHLESS SYSTEM

### Unser BLAU ist BESSER...!

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



# 229,90€

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

Motor und Regler  
auch einzeln erhältlich!

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

Folgende Parameter können komfortabel konfiguriert werden:

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



LCD-Programmbox im  
Lieferumfang enthalten



#### ÜBERSICHT ERHÄLTLICHER COMBO-SETS:

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

## HOBBYWING

