

www.cars-and-details.de

Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



TRIUMPH

XRAY T3 2012 von SMI Motorsport

3x



S10 Twister Buggy von LRP electronic GEWINNEN



Inferno MP9 TK12 World Edition

WIN-ERPROBT



Ausgabe 3/2012
März 2012
11. Jahrgang
Deutschland: € 5,00
A: € 5,80 CH: sfr 8,50
NL: € 5,90 L: € 5,90 t: € 6,75



Schneller Einstieg
SB5 RTR von Thunder Tiger



Kleinvieh
Losi Eight Mini von Horizon Hobby

Speed Junkie II

Up to
100 Km/h

Street Breaker Brushless 6S RTR
N° 50 040 9002

2x 11,1V
LiPo-battery



STREET BREAKER BRUSHLESS 6S

Sofort lieferbar!



Empfohlenes Zubehör:
2x LiPo-Akku 11,1 V/3100 mAh
40 C N° 50 060 8102



2.4
FHSS



Profi RC-Anlage
mit LC-Display, 15 Modell-
speicher, Stromversorgung
per 4 AA-
Mignonzellen!



Der Street Breaker Brushless 6S
macht aus Dir einen Speed Junkie!
2200 Watt Power wirken wie eine
Adrenalin-Spritze. Test es selbst!



Weitere Messeneuheiten
finden Sie unter
www.carson-modelsport.de

Mehr Infos & Händlerverzeichnis:
www.carson-modelsport.de
Im Vertrieb von DICKIE-TAMIYA

CARSON
MODEL SPORT

Wir bewegen was!



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

• Versandkosten Pauschale:

Österreich: € 4.⁹⁶
BRD/EU: € 6.⁰⁰

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

• kürzeste Lieferzeiten
(1-3 Tage)

GRATIS VERSAND *

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

... so einfach geht's ...

• Internet: www.lindinger.at
• Post: Modellbau Lindinger
Industriest. 10, 4565 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 Fahrleistung erfolgt über zwei 3S LiPo-Akkus mit mind. 30C und 3500 mAh.

Features:

- Allradantrieb
- 2 Kegelraddifferenziale aus Stahl
- 6S Brushless Motor (980 kv) mit Kühlkörper aus Alu
- Brushless Regler 125 A mit Lüfter
- gehärtete 6 mm Antriebswellen
- gehärtete CNC-gefrägte Zahnräder
- 4 mm Alu-Chassis 6061T6 mit versenkten Schrauben
- Heckspoiler einstellbar
- einstellbare Alu-Oldrucktstoßdämpfer
- 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:



S.V.R

B-Nr.: 89718

~~579.⁹⁰~~ **439.⁰⁰**

TC6 FACTORY TEAM KIT 1/10 SONDERSET

- Bausatz TC6 Factory Team
- Nosram Pearl ISTC V2 Brushless Regler
- Pure Evo 4.0T DVTA 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 S.V.R

B-Nr.: 94047

BUGGY BEASTIE BUG 4X4

Revell



S.V.R

B-Nr.: 93979

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

~~89.⁹⁰~~ **79.⁹⁰**



S.V.R

B-Nr. 93374

SPORT PACK

LiPo-Akku in einem robustem Gehäuse und den Abmessungen eines Standard Stückpacks! 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**



P-SIX

Picco

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 für Startbox
Features: für Startbox
Bohrung: 16,26 mm

B-Nr. 92952

179.⁰⁰



Der Fortschritt ...

... im Bereich der Elektroantriebe beschert uns fast täglich News aus aller Welt: Hier hat Porsche einen 650 PS-Boliden auf die Teststrecke geschickt, bei dem immerhin schon fast ein Drittel der Leistung von Elektromotoren erzeugt wird; dort kündigt Kia einen Kleinwagen an, der voll elektrisch mit seinen 140 Kilometer Reichweite ein optimaler City-Flitzer ist. Wo die „echten“ Autos bisher noch in den Kinderschuhen stecken und die Ingenieure ihnen das – zumindest teilweise – CO₂-freie Fahren beibringen müssen, sind wir Modellbauer schon einige Schritte weiter.

Leistungsstarke LiPo-Akkus, hochgezüchtete Elektromotoren, Regler scheinbar ohne Limit – im RC-Car-Bereich sind Elektroantriebe fest etabliert. Sie sind in vielen Fällen nicht nur leistungsfähiger, sie werden auch immer leichter und erschwinglicher. Logisch, dass die Hersteller immer größere Modelle mit den emissionsfreien Antriebe ausstatten. Inzwischen gibt es daher eine ganze Reihe von Brushless-Großmodellen. Aber wie sieht es denn nun eigentlich aus auf dem Markt? Welche Modelle gibt es und wo liegen ihre Vorteile? Wir geben Euch die Antworten. In einer Übersicht stellen wir Euch einige der bekanntesten Großmodelle vor. Und so viel darf ich schon einmal verraten: darunter befindet sich auch ein echter Erbkönig, den es eigentlich noch gar nicht gibt.

Um gleich beim Thema Großmodelle zu bleiben: Mit dem Destroyer FY5 von Carson Modelsport präsentieren wir – passend zu unserer Übersicht – ein Großmodell mit Brushlessantrieb in einem ausführlichen Testbericht mit Video. Abgesehen von Kyoshos Inferno MP9 TK12, dem Weltmeistermodell von 2010, haben wir übrigens ausschließlich elektrisch betriebene Modelle in dieser Ausgabe.

Meiner Meinung nach ist das der beste Beweis für die Fortschrittlichkeit unseres Hobbys. Viel Spaß beim Lesen der aktuellen Ausgabe.

Euer,
Jan Schnare
Redaktion CARS & Details

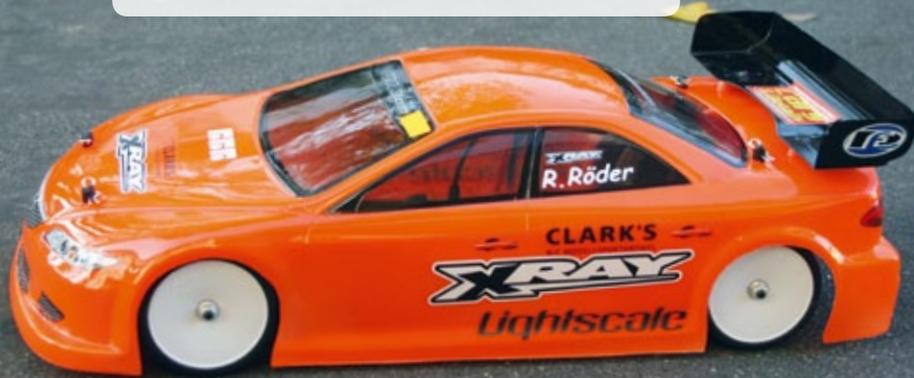


56

Motorradfahren ist die Königsdisziplin. Das gilt besonders im Modellbau. Doch keine Panik, mit dem SB5 RTR von Thunder Tiger ist der Einstieg in diese Klasse ein Kinderspiel.

74

XRAY hat es wieder getan: auch 2012 präsentiert das Unternehmen im Vertrieb von SMI Motorsport einen neuen T3. Was daran anders ist, zeigt unser Testbericht.



50



Alle neuen Produkte dieses



30

Neu im RC-Car-Bereich?
Keinen Plan von gar nichts?
Kein Problem: Im zweiten
Teil unserer Einsteigerserie
sagen wir Euch, welches
Modell für den Anfang die
richtige Wahl ist.



Einsteiger-
serie 2. Teil



38

Auf die Größe kommt es ja eh nicht an. Warum
also nicht ein RC-Car einfach mal eine Nummer
kleiner nehmen? So wie den Losi 8ight Mini
von Horizon Hobby zum Beispiel.



So schnell wie das Licht sind die Lazer-Modelle von Kyosho
zwar nicht, aber im Vergleich können sich der Lazer FX5 SP
und der Lazer FX5 FS2 trotzdem sehen lassen.



Markt

18 Neue Modelle, Motoren und Elektronik



Cars

- 24 Inferno MP9 TK12 World Edition von Kyosho
- 38 Losi 8ight Mini von Horizon Hobby
- 44 First Look: ECX Smash von Horizon Hobby
- 50 Vergleich: Lazer FX5 SP und Lazer FX5 FS2 von Kyosho
- 56 SB5 RTR von Thunder Tiger
- 74 XRAY T3 2012 von SMI Motorsport
- 82 S10 Twister Buggy von LRP electronic
- 88 Destroyer FY5 von Carson Modelsport
- 94 Übersicht: Aktuelle Brushless-Großmodelle



Technik

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



Sport

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



Standards

- 46 Termine
- 48 Gewinnspiel
- 62 CARS & Details-Shop
- 64 Euer Kontakt zu CARS & Details
- 66 Fachhändler
- 96 Vorschau

Titelthemen sind mit diesem Symbol gekennzeichnet

Monats ab Seite 18

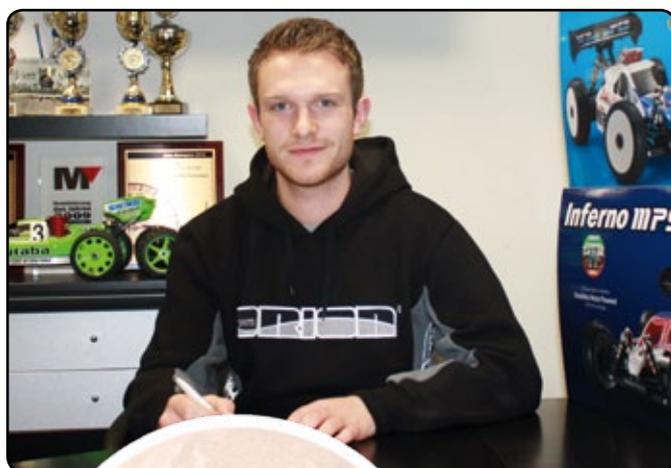




Winterfreuden

Schneerennen in Österreich

Zum vierten Mal startet beim RC-Race Car Club Pongau im österreichischen St. Johann die Snow Trophy. Diese findet am 12. Februar 2012 ab 9 Uhr an der Hahnbaum Talstation statt. Bereits jetzt haben sich wieder zahlreiche internationale Fahrer angemeldet. Insgesamt erwartet der Verein 50 Starter und viele RC-Car-begeisterte Zuschauer. Weitere Informationen zu dem Event gibt es im Internet unter www.rc-rccpongau.com



Die Leudde ...

Er hat sich getraut. Nee, das hat nichts mit Heirat zu tun. Er hat sich beruflich verändert. Die Rede ist von Carsten Keller. Man kennt ihn als Abräumer auf den RC-Car-Strecken dieser Welt. In den letzten Jahren fuhr er seine Siege als Teamfahrer für Losi/Horizon ein. Nun ist er bei Kyosho angestellt. Neues Team, neues Car, neue Technik: „Ich werde mein Bestes geben, die Marke repräsentieren und gute Ergebnisse bei den nächsten Rennen liefern.“ Wir nehmen den guten Carsten beim Wort und hoffen auf spannende Events. Und das nächste mal verkünden wir eine echte Hochzeit – vielleicht.

Jörns Wörld

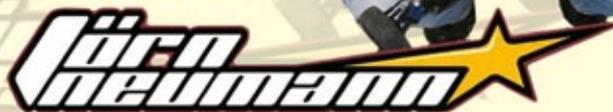
JConcepts Clash in Coral Springs, Florida

Diesmal berichte ich aus den USA, genauer gesagt aus dem Sunshine-State Florida. Vom 08. bis 11. Dezember fand hier im Städtchen Coral Springs das JConcepts Clash-Rennen statt. Das Event war mit etwa 350 Startern sehr gut besetzt. Gefahren wurde in den Klassen 1:8 Elektro und Verbrenner, 1:10 Buggy und Short Course. Ich ging in allen davon an den Start. Bei Temperaturen um 25 Grad Celsius ging es am Donnerstag mit dem freien Training los. Jede Stunde wechselte sich die Verbrenner- und Elektro-Fraktion ab. Mit der Zeit wurde die Strecke besser und besser. Sie baute Grip auf und die Rundenzeiten wurden schneller. Ich probierte verschiedene JConcepts-Reifentypen aus. Am besten gingen die Double Dees.

Nach Feierabend begann der gemütliche Teil und es ging ins Outback Steakhouse. Ein Muss für jede USA-Reise. Am Freitag ging es dann mit den Vorläufen los, leider hatte es in der Nacht wie aus Eimern geregnet und die Strecke stand unter Wasser. Die Streckencrew war gefragt, den Kurs wieder befahrbar zu machen, was zwei Stunden dauerte. Ein paar Gruppen absolvierten ihre Vorläufe, aber dann kam erneut ein Starkregenschauer. Dieser setzte die Schrauberplätze unter Wasser, sodass der Renntag abgebrochen wurde. Am nächsten Tag präparierte die Streckencrew die Piste. Danach konnten zwei Vorlaufdurchgänge gefahren werden, von denen der Beste gewertet wurde. Bei mir lief es gut und ich konnte mir den Top-Qualifier bei den 1:8er-Elektro-Buggys sowie in der 4WD-Competition-Klasse sichern. Hupo Hönigl fuhr bei den 4WD-Short Course-Trucks auf die Poleposition. Am Sonntag standen dann die Finalläufe an. 2WD lief leider nicht so gut, da mir nach einem Crash die Spurtstange herausgesprungen war. In der Klasse Short Course 4WD konnte Hupo seinen Top-Qualifier in einen Sieg verwandeln. Gleiches galt für mich. Ich siegte in der Klasse 1:8 Elektro und 4WD. Erneut ein super Ergebnis für das Team Durango.



Carsten Keller



Power & Control

LRP Eisspeedway 2011



Auf eisglatter Strecke zeigten die Fahrer spektakuläre Fahrmanöver, die das eine oder andere Mal auch in einem Crash endeten

Wie bereits in den letzten Jahren war der Andrang bei einer der verrücktesten RC-Car-Veranstaltungen groß. 50 Fahrer hatten sich für den LRP Eisspeedway 2011 in Frankfurt angemeldet und auch viele Zuschauer wollten sich den Spaß und die eisglatte Herausforderung nicht entgehen lassen.

Die Bereitstellung des gesamten technischen Equipments, inklusive vieler Preise für die Tombola, erfolgte durch LRP electronic. Die gesamte Vorbereitung sowie die technische Betreuung vor Ort oblagen den Mitgliedern des austragenden Modellbauclub



Fahrerisches Können war entscheidend, da die Modelle allesamt gleich waren. Daher konnte man die Spannung am Fahrerstand förmlich greifen

Goldstein. Unter den Helfern war auch ein RC-Promi: Ronald Völker. Der mehrfache nationale und internationale Champion kümmerte sich als Mechaniker um den Ladezustand und das Wechseln der Akkus sowie um die immer wieder mal notwendigen, kleineren Reparaturen. Gefahren wurde mit identischen Modellen. So hatte jeder Teilnehmer, egal ob Profi oder Anfänger, das gleiche Fahrzeug. Entscheidend waren ausschließlich das fahrerische Können und das Feeling für den rutschigen Untergrund.

Nach einem Trainingslauf für jeden Teilnehmer fiel der Startschuss zum ersten Durchgang. Fünf Fahrer fuhren pro Lauf sechs Runden gegeneinander. Jeder Fahrer war mit jedem der fünf Autos einmal am Start. Teilnehmer mit den meisten Punkten erreichten die nächste Runde. In den Finalläufen trafen dann jeweils fünf gleich starke Fahrer aufeinander. Packende Duelle und spektakuläre Drifts auf eisglatter Fahrbahn waren das Ergebnis und zogen Beteiligte und Besucher gleichermaßen in ihren Bann.

Das richtige Gefühl für die eisglatte Fahrbahn hatte an diesem Tag Alex Piperato. Er fand das Optimum aus Speed, Technik sowie Steuerung und setzte sich mit 55 Punkten gegen Matthias Keding durch, der auf 52 Punkte kam. Der Dauersieger der beiden Vorjahre – Patrick Gassauer – musste 2011 hart um seinen Podiumsplatz kämpfen. Im Stechen setzte er sich mit 50 Punkten gegen Frank Rauch durch und sicherte sich Platz drei.

Einen Weltmeister als Techniker, so etwas gibt es nur beim Eisspeedway. Ronald Völker packte beherrscht zu



CODE SCANNEN FÜR MEHR INFOS!

RTR
Ready To Run!

FOUR WHEEL DRIVE
4WD
MAXIMUM TRACTION ON ANY SURFACE

2.4 GHz
RADIO SYSTEM

RECOMMENDED FUEL
POWER FUEL



2.4GHz RC-Anlage
vorinstalliert

Einzelradaufhängung an
Doppelquerlenkern

G3.0 High Output Motor
mit Seilzugstarter

Spritzwassergeschützte RC Box

Doppelscheibenbremse

Wasserdichte Servos

Öldruckstoßdämpfer

Hohe Bodenfreiheit

Verlängertes Bullet 3.0 Chassis
mit 300mm Radstand

Robuster 4WD
Kardantrieb

Michelin Gravel Rallyreifen
mit OZ Off-Road Felgen

Stabis vorne
und hinten

Effektiver, vorderer
Schutzrammer



Ford Oval and nameplates are registered trademarks owned and licensed by Ford Motor Company. Manufactured by HPI Inc. www.ford.com.



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

WWW.LRP.CC

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



WR8 3.0



H106950

RTR WR8 3.0 Ford Fiesta Abu Dhabi
Castrol WRC Rallye Car im Maßstab 1:8
mit 2.4GHz



SEHEN SIE
DAS
WR8_{3.0}
VIDEO



hpi-racing



WELTMEISTERFAHRWERK DES HB D8

BRUSHLESS POWER IM MAßSTAB 1:8 MIT WELTMEISTERGENEN!

Die HPI APACHE SC Flux und der APACHE C1 Flux sind die ultimativen Waffen für höchsten Fahrspaß im Bereich 1:8 4WD Short Course und Buggy Action! Veredelt mit dem Fahrwerk des Weltmeisterbuggies HB D8 und der grandiosen Flux Brushless Power sind die Apache Modelle aus dem Baukasten heraus konkurrenzfähig. Dazu kommen die gewohnt hohe Lebensdauer der HPI Produkte sowie täuschend echt aussehende Yokohama Geolandar Off-Road Reifen und eine fantastisch lackierte Karosserie im klassischen Wüstenbuggy bzw. Short Course Design!

Die Apache SC und C1 Flux RTR Baukästen sind mit dem HB D8 Buggy und dem HPI Vorza eng verwandt, welche beide in ihrem Bereich ganz vorne mitspielen: Der D8 ist Weltmeister und der Vorza steht im Guinness Buch der Rekorde! Die einzigartigen Monocoque Schwingen, die siegreiche Fahrwerksaufhängung mit Big Bore Dämpfern und der massive 4WD Kardantrieb schnüren ein Gesamtpaket, welches jeder Situation auf der Rennstrecke oder im härtesten Gelände gewachsen ist.



BIS ZU 4S LiPo

Der Flux Q-Base Brushless Regler komplettiert das Flux Brushless System, das beim Apache SC verbaut ist. Unglaubliche Brushless Power für einzigartige Offroad Action sind mit dieser Kombo garantiert!



Der Flux Alphastar 2350Kv Brushless Motor ist die eine Hälfte des Flux Brushless Systems, das im Apache SC verbaut ist. Der Flux 2350 Motor wurde für 4S Lipo Power optimiert und ist einer der größten und kraftvollsten Brushless Motoren überhaupt!

1/8 SCALE!

APACHE



RTR

FOUR WHEEL DRIVE
4WD
IMPROVING TRACTION ON RY SURFACE

2.4 GHz
RADIO SYSTEM

SCALE
REALISM!

Dämpferbrücke vorne
aus Aluminium

Wasserdichte Empfängerbox
SF-50 wasserdichtes
High Torque Servo

Gedichtete Diffs vorne
und hinten

16mm Big Bore Dämpfer
mit Silikonöl und Gewinde
für Feintuning

Innovative, einstellbare Akkubox

Stabi vorne
und hinten

Yokohama Geolandar
Reifen

Schwingen mit
hoher Stabilität

APACHE C1
FLUX

APACHE SC
FLUX



H107109



H107105



APACHE
VIDEO



hpi-racing™



LRP *inside*

BLUE IS BETTER

Lasst uns einen Blick in die Zukunft und auf die 15. Ausgabe der LRP Touring Car Masters (TCM) 2012 in Eppelheim werfen. Wird Ronald Völker in der Lage sein, zum dritten Mal in Folge zu gewinnen? Wir schauen nach Japan, wo LRP erfolgreich an der ATS-Serie teilnahm. Und last, but not least, werde ich das Upgrade-Kit für alle SXX-Fahrtenregler der Versionen 1 und 2 präsentieren.

LRP Touring Car Masters 2012

Vom 30. März bis zum 01. April 2012 werden beim LRP TMC nahe Heidelberg erneut das Who-is-Who der internationalen Tourenwagenszene sowie viele der besten Fahrer aus unserer LRP-HPI-Challenge aufeinander treffen. Damit feiern wir in diesem Jahr bereits das 15. Jubiläum der TCM, eines der größten und am stärksten besetzten Tourenwagenrennen der Welt. Ein Grund für dessen Popularität ist sicher das actionreiche Austragungsformat. Mehr Fahrzeit, kürzere Pausen, ein interessanterer Qualifying-Modus und spannende A-Finals bedeuten maximale Action, sowohl für Fahrer, als auch für die Zuschauer. Die Fahrer werden in den Klassen Masters TC Modified und Open Stock um die Titel kämpfen. Traditionell wird zusätzlich ein Lauf der LRP-HPI-Challenge im Rahmen der TCM ausgetragen, der für die Challenge-Piloten sicher das Frühlings-Highlight bildet. Dagegen wird Ronald Völker versuchen, nach seinen Siegen in den Jahren 2010 und 2011 den dritten Titel in Folge zu gewinnen – eine Serie, die bisher nur dem amtierenden Weltmeister



Marc Rheinard in den Jahren 2004, 2005 und 2006 gelang. Wird Marc es schaffen, Ronald zu stoppen?

Das sagen die anderen Favoriten über die TCM: Alex Hagberg: „Ich freue mich sehr auf die TCM. Es ist eines der Highlights der gesamten Rennsaison.“ Viktor Wilck: „Immer ein tolles Event mit einer perfekten Präsentation.“ Andy Moore: „Das LRP-Rennen ist zur Tradition geworden. Es bietet ein starkes Feld internationaler Weltklassefahrer und eine großartige Atmosphäre.“ Für mehr Informationen über das Event und zu den internationalen Topfahrern möchte ich Euch einen Besuch auf der TCM-Homepage ans Herz legen.

Asian Touring Series 2011

Mein LRP-Teamfahrer Ronald Völker lieferte einmal mehr einen beeindruckenden Beweis seiner absoluten Spitzenklasse – dieses Mal in Japan. In der Yatabe Arena übertrumpfte er die Elite der japanischen Tourenwagenpiloten sowie viele seiner Gegner aus den europäischen Tourenwagen-Serien. Fünf Qualifikationsläufe, fünf Siege – viel dominanter hätte Ronald wohl nicht auftreten können. Hinter Ronald als Top-Qualifier belegten die LRP-Teamfahrer Juho Levanen und Alexander Hagberg die Plätze 2 und 3. Der japanische Topfahrer Naoto Matsukura qualifizierte sich als Vierter. Im ersten A-Finale gab es ein spannendes Duell zwischen Ronald und Juho zu beobachten.

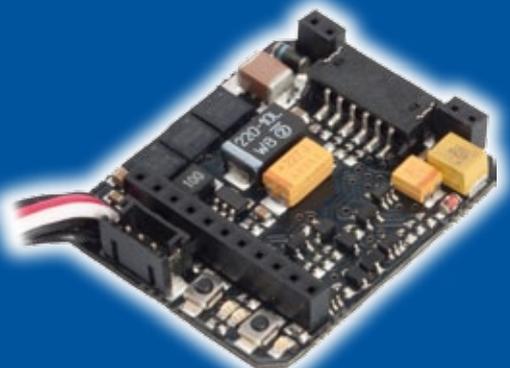
Am Ende benötigte Ronald all seine Fähigkeiten und Erfahrungen, um einen knappen Sieg heraus zu fahren. Dritter wurde der junge Japaner Akito Sobue. Im zweiten A-Finale übernahm Ronald die Führung und kontrollierte das Rennen ohne jeden Fahrfehler. So konnte er einen Start-Ziel-Sieg mit über einer

Sekunde Vorsprung auf seinen ärgsten Widersacher Juho Levanen feiern. Naoto Matsukura eroberte den dritten Platz auf dem Podium. Durch seine Siege im ersten und zweiten A-Finale setzte sich Ronald frühzeitig die Krone des ersten ATS-Champions 2011 auf. Das dritte A-Finale bot für die übrigen Fahrer die Gelegenheit, Punkte für das Endergebnis zu sammeln. Hier siegte schlussendlich erneut ein LRP-Teamfahrer: Juho Levanen gewann vor Aiko Sobue und Alexander Hagberg. Gut gemacht, Jungs!

Upgrade-Kit

Mit unserem Upgrade-Kit SXX à SXX Mod+Stock können wir jetzt ein Upgrade für alle Regler der Serien SXX und SXX Version 2 anbieten. Das neue Logicboard wurde entwickelt, weil das – grundsätzlich sehr leistungsfähige – BEC des SXX Version 2 in bestimmten Situationen Fehlfunktionen zeigte und damit nicht zuverlässig genug arbeitete. Aus diesem Grund enthält das Upgrade-Kit ein vollständig neu entwickeltes Logicboard, das einfach per Plug & Play ausgetauscht werden kann.

Das neue Board bietet ein lineares BEC, welches absolut zuverlässig arbeitet. Doch das ist nicht die einzige Verbesserung, denn mein Design-Team überarbeitete zusätzliche Bereiche des Boards, um Funktion und Performance weiter zu optimieren. Der um 125 Prozent schnellere Mikrocontroller und neue Firmware erlauben es, bereits vorhandene SXX-Regler in vielseitige SXX Mod+Stock-Versionen zu verwandeln, die verschiedene Profile für alle Modified- und Stock-Klassen bereit halten. Wir wissen, dass viele von Euch eine solche Möglichkeit bereits auf ihrer Wunschliste hatten. Dieses Kit wird Eure SXX-Regler in neue Dimensionen befördern.



Komplettiert Topmodell im Paket

Na, wenn das nichts ist. Thunder Tiger hat für alle Onroad-Fans ein ganz besonderes Angebot, quasi ein Rundumsorglospaket. Die Rede ist vom Team Associated Factory Team 12R5.1 im Maßstab 1:12. Diesen gibt es nun im Set mit einen Nosram 1s-LiPo mit 5.400 Milliamperestunden und einer Entladerate von 50C sowie einem kraftvollen Pure Evo 3-Turns-Brushlessmotor. Der RC12R5.1 selbst ist für den Brushlessbetrieb optimiert und verfügt über ein breites Power-Pod, ein Kohlefaser Top-Deck und CNC-gefräste, blaue Factory Team-Aluminium-Hinterachsbocke. Das Set, bestehend aus 1:12er-Modell, Akku und Motor, kostet 299,90 Euro.



Von Thunder Tiger gibt es nun ein Rundumsorglospaket, bestehend aus Team Associated Factory Team 12R5.1, Nosram 1s-LiPo und Pure Evo 3-Turns-Brushlessmotor

RC-Car-Knowhow DVD-Workshop zu Verbrennermodellen



Auch erfahrene Modellbauer kennen das. Die Wartung und eventuell das Tuning des eigenen Verbrennermodells stehen an und man stößt auf ein Problem oder eine ungeklärte Frage. In diesem Fall hilft der DVD-Workshop: „RC-Cars richtig tunen, einstellen und warten“. Am Beispiel eines 1:6er-Großmodells werden die brennenden Fragen der RC-Car-Enthusiasten mithilfe von 36 anschaulichen Workshops geklärt. Die DVD hat eine Spielzeit von 90 Minuten, einen Preis von 24,95 Euro und kann über den **CARS & Details-Shop** unter www.alles-rund-ums-hobby.de bestellt werden.

RCACTION.de News

- Tamiya hat wieder etwas für Sammler im Programm: den **Hot Shot Metallic Special**. Die neue, limitierte Wiederauflage des legendären Buggys aus dem Jahre 1986, die bereits im Jahr 2007 erneut aufgelegt wurde, kommt jetzt in einer limitierten Auflage zurück. Die Metallic Special-Edition verfügt über eine vergoldete Karosserie, einen vergoldeten Heckflügel und vergoldete Felgen. Gefertigt wurde der Buggy zu Ehren des 35-jährigen-Jubiläums von Tamiya.



- Das neue **Neon Sensorless Brushless-System** von Team Orion ist eine komplette Neuentwicklung. Zum Einsatz kommen vierpolige Brushless-Aggregate. Kombiniert werden diese mit dem Vortex R10 Sport-Fahrregler. Die neuen Brushlesssets richten sich an Einsteiger und Hobby-Piloten.



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



- Yokomo bietet nun ihre Highend-Driftmaschine DRB neu in der **DRB Hyper SSG Special Version** an. Diese beinhaltet gegenüber dem normalen Modell vor allem die silbernen Karbonteile. Weitere Features



des DRB-Chassis sind ein Allradantrieb über zwei Riemen, ein sehr niedriger Schwerpunkt, voll einstellbare Aluminium-Öldruckstoßdämpfer, ein maximaler Einschlagwinkel der Vorderräder von

bis zu 45 Grad sowie viele hochwertige Aluminium-, Titan- und Karbonteile für ein niedriges Fahrzeuggewicht bei gleichzeitig hoher Stabilität.

www.rcaction.de



World Champions

Mini Z-Weltmeisterschaft in Stapelfeld



Für die weitgereisten Fahrer aus Japan und den USA hat sich der Weg nach Stapelfeld gelohnt

ERGEBNISSE

2WD-Stock-Klasse

1. Chad Nelson (USA)
2. Lukas Ellerbrock (Deutschland)
3. Hodei Urrea (Spanien)

GT-Modified-Klasse

1. Uri Valde (Spanien)
2. Chad Nelson (USA)
3. Grant Matsushima (Japan)

LeMans-Pro-Stock-Klasse

1. Uri Valde (Spanien)
2. David Moret (Spanien)
3. Steve Deblaere (Belgien)

F1-Klasse

1. Joakim Linne (Schweden)
2. Alberto Carvalho (Portugal)
3. Niklas Fors (Schweden)

Pancar-Modified-Klasse

1. Grant Matsushima (Japan)
2. Chad Nelson (USA)
3. Magnus Dahlblom (Schweden)



Im Fahrerlager war immer etwas los. Zwischen den einzelnen Läufen wurde hier die Technik der Mini-Z-Racer überholt und neu eingestellt

Ellerbrock, ein gerade einmal 14-jähriges Ausnahmetalent und Teamfahrer bei Catz Sports. Er belegte hinter dem US-Amerikaner Chad Nelson einen beachtlichen zweiten Platz in der 2WD-Stock-Klasse. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.catz-sports.de.

Sie sind klein, vollgestopft mit Technik und haben unter den RC-Car-Fans viele Anhänger. Gemeint sind die Mini-Z-Racer von Kyosho. Im November 2011 fand in Stapelfeld bei Hamburg das Finale des PN World Cups 2011 statt. Genauer gesagt bei Catz Sports. Die Crème de la Crème der Mini-Z-Fahrer reiste zu diesem Event von überallher an.

Im Vorfeld des Events gab es weltweit Qualifikationsläufe. Beim Finale, das jedes Jahr in einem anderen Land ausgetragen wird, wird der inoffizielle Weltmeister gekürt. Inoffiziell deswegen, weil es keinen zuständigen Verband für die Klasse Mini-Z gibt. Namensgeber und Initiator ist die Mini-Z-Tuningschmiede PN Racing aus den USA.

Insgesamt waren 102 Fahrer aus zehn Nationen angereist, um die neuen Champions zu küren, darunter zwei Starterinnen aus Frankreich. Gestartet wurde in den Klassen 2WD-Stock, GT Modified, LeMans Pro Stock, F1 und Pancar Modified. Jedes Rennen bot spannende Zweikämpfe, sodass immer etwas los war auf der 16 x 8 Meter großen Strecke. Ein ausgezeichnetes Ergebnis erzielte Lukas

Nicht mehr als kleine bunte Punkte: Die Mini-Z-Modelle sind auf der 16 x 8 Meter großen Strecke kaum zu erkennen



Schwarzes Gold

Ruddog übernimmt Sweep Racing-Vertrieb

Sweep Racing ist vielen RC-Car-Fahrern wegen dem qualitativ hochwertigen Reifen-Sortiment ein Begriff. Nun übernimmt Ruddog Distribution den Exklusivvertrieb der Marke in Deutschland und Österreich. Egal ob für 1:8er-Buggys oder Tourenwagen im Maßstab 1:10: die Sweep Racing-Pneus sind ab Lager lieferbar. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.ruddog-shop.com



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 77-110, E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de



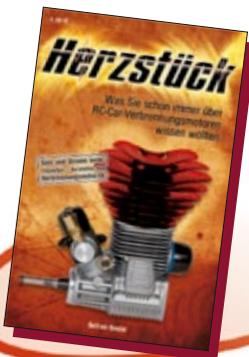
THE NEXT GENERATION

SAKURA XI

V10 Scale Radio Control Touring Car

nur EUR 359,-

WWW.LMI.com



Tipps und Hilfestellungen
rund um den Betrieb eines
Wettbewerbs-RC-Cars mit
Verbrennungsmotor.

Artikel-Nr. 11279

Mehr Informationen, mehr Bücher
und mehr Vielfalt im Online-Shop
www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 64.

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

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

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

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

www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand
Airbrushtechnik & Modellbau Farbenhaus Gürhig • Hauptstraße 17 • D-01877 Rammenau • 035 9479 04 50



DMC-News

www.dmc-online.com



Alles für den Nachwuchs



Wartungsarbeiten kurz vor dem Rennen und auch währenddessen gehören dazu



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.

Die Jugendförderung ist dem DMC äußerst wichtig. Daher veranstaltete der Verein RC-Cars Köngen im September 2011 ein Camp-Wochenende für modellsportbegeisterte Jugendliche und Newcomer. Hier gab es praktische Setup-Tipps und Hinweise wie man Tests mit einer Rennveranstaltung kombinieren kann. Am Freitagmittag traf man sich zum gemeinsamen Fahrtraining. Bis zur Dämmerung wurden die Zelte aufgebaut und einige freie Trainingsläufe absolviert. Selbstgebaute Strahler, die auf den Offroad-Cars montiert wurden, erlaubten ein Nachttraining. Das freie Training ging am nächsten Morgen weiter.

Nach zwei gefahrenen Vorläufen standen in den Klassen Newcomer, Racer sowie Betreuer die Finalstartplätze unter den Fahrern fest. Je drei Finals wurde gefahren und die eine oder andere Überraschung gab's dann doch. Bei den Racern gewann Luca Rau, die Newcomer-Klasse dominierte Alex Reitenbach und Stefan Matas war in der Betreuerklasse erfolgreich. Bei allem Renneifer stand der Spaß im Vor-



Unter fachkundiger Anleitung konnten hier junge RC-Car-Fans erste Rennluft schnuppern



Unter allen Teilnehmern wurde am Ende des Tags ein hochwertiger Bausatz verlost

dergrund. Die Siegerehrung führte Patrick Tschöpe souverän durch, dem seine Aufgabe als Rennleiter und Zeitnehmer viel Spaß macht. Mehr Bilder gibt es auf der Vereins-Website unter www.rc-cars-koengen.de

An gleicher Wirkungsstätte fand wenige Tage später der Tag der offenen Tür statt. Eingeladen waren sowohl erfahrene RC-Car-Fahrer als auch Hobbyeinsteiger. Das Vereinsgelände von RC-Cars Köngen war zwischenzeitlich aufgrund des großen Ansturms regelrecht überlaufen. Besonders der RC-Führerschein, den jeder an diesem Tag kostenlos machen konnte, war heiß begehrt. Drei unterschiedlich schwierige Strecken waren für den RC-Führerschein zu absolvieren. Die Vereinsmitglieder kamen trotz jeder Menge Helfer kaum hinterher, Interessierten das Hobby näherzubringen. Highlights der Veranstaltung stellten ein alle zwei Stunden stattfindendes Showrennen, sowie die Verlosung eines Tamiya RC-Baukastens dar.



So sehen Sieger aus. Die kleinen Rennfahrer nahmen die Herausforderung, ihre Racer über die Strecke zu zirkeln, dankbar an

Die Neuen kommen ! **df** drive & fly **models**

www.df-models.com

TUNING serienmäßig!



No 3022

No 3032

No 3002

No 3012

Jetzt neu inklusive:

Alu-Achsschenkel

Alu-Teile-Dämpfer

Metall-Chassis

seitlicher Spritzschutz

3002 Hotfire2 – brushless 4WD RTR mit NiMH 7,2V- 3500mAh und 1A Lader

3012 Speedfire 2 – brushed 4WD mit NiMH 7,2V-3500mAh und 1A Lader

3022 BigHammer 2 – brushed 4WD mit NiMH 7,2V-3500mAh und 1A Lader

3032 HotHammer 2 – brushless 4WD mit LiPo 7,4V-3500mAh und 1,5A Balance-Lader



MALi RACING - Die Fahrzeugmarke von **df models**
Drahthammerstr. 22 • 92224 Amberg

markt

Modellbau-Neuheiten im Überblick



Rock Crawler von Carrera RC

Carrera RC

Der **Rock Crawler** aus der Carrera RC-Reihe ist im Maßstab 1:10 gehalten und verfügt über eine digital proportionale 27-Megahertz-Fernsteuerung. Der Allradantrieb, die überdimensionierten Luftreifen und die langen Federwege sind für anspruchsvolle Trial-Strecken geeignet. Verbaut sind ein 540er-Motor und ein 3s-LiIon-Akku mit 1.200 Milliamperestunden Kapazität.

Der Himmlische Höllein

Das Lieferprogramm des Himmlischen Höllein wurde um die MKS-Servos **HBL-950 HV** und **HBL 980 HV** erweitert. Diese Rudermaschinen sind für den direkten Betrieb an 2s-LiPo-Akkus (7,4 Volt) geeignet. Die Motoren sind brushless und die Servogehäuse bestehen aus Aluminium. Das HBL-950 HV kostet **143,95 Euro**, das HBL 980 HV gibt es für **151,95 Euro**.



MKS Servos vom Himmlischen Höllein

LRP electronic

Für den HPI Savage XL und den Sprint 2 sind zwei neue **Karosserien** erhältlich, mit denen die RC-Cars als Jeep Wrangler Rubicon beziehungsweise Ford Mustang 2011 für Aufsehen sorgen können.

Der Jeep Wrangler Unlimited Rubicon ist der Letzte in einer langen Reihe von robusten Offroad-Fahrzeugen. HPI hat diesen einmaligen Look in einer neuen Karosserie festgehalten, sodass alle Savage-XL-Besitzer ihren Boldien einen neuen Look verpassen können. Die offiziell lizenzierte Replika ist aus hochwertigem Polycarbonat gefertigt und kostet **44,99 Euro**.



Jeep Wrangler-Karosserie von LRP electronic

Der neue **iX8 Brushless-Regler** ist für den Einsatz in 1:8er-Modellen konzipiert und kann an bis zu 6s-LiPo-Akkus betrieben werden. Der Controller verträgt Ströme bis zu 600 Ampere und verfügt über kein Motorlimit. Er ist updatefähig und die Fahrmodi sind vollständig einstellbar. Das Internal-Temp-Check-System ermöglicht das Auslesen der maximalen Innentemperatur. Lötarbeiten sind dank der Steckverbindungen nicht erforderlich. Zum Lieferumfang gehört zudem ein steckbarer High-Performance-Lüfter. Der Preis beträgt **199,99 Euro**.



iX8 Brushless-Regler von LRP electronic

Neu bei LRP electronic gibt es den **S10 Blast TC** in der Mercedes Benz DTM 2010 C-Klasse-Edition. Mit den lizenzierten Karosserien im Di Resta- und Coulthard-Design, kann man mit dem Glattbahner im Maßstab 1:10 nun echtes Tourenwagen-Feeling



S10 Blast TC in der Mercedes Benz DTM 2010-Edition von LRP electronic

erleben. Die Karos sind fertig lackiert mit authentischen Details und Aufklebern versehen, komplett ausgeschnitten und bereit für den ersten Einsatz. Die Basis bildet der S10 Blast TC, der sich durch CVD-Wellen vorne, Rechts-links-Gewindestangen, Stabilisatoren und Big-Bore-Stoßdämpfer auszeichnet. Der Preis beläuft sich jeweils auf **199,99 Euro**.

Neu bei LRP electronic gibt es zwei Varianten des **Dynamic 8-Brushlessmotors**. Dieser leistet entweder 2.000 oder aber 2.200 Umdrehungen pro Minute und Volt. Beide Versionen sind für den Einsatz in Modellen im Maßstab 1:8 konzipiert worden. Die Motorgehäuse sind aus massivem 7075-T6-Aluminium gefräst und können komplett zerlegt werden. Beide Aggregate vertragen einen Spannungsbereich von 7,4 bis 14,8 Volt, wiegen 340 Gramm und haben einen Durchmesser von 41 Millimeter. Der Preis beträgt **159,99 Euro**.

Dynamic 8-Brushlessmotor von LRP electronic



Neu bei LRP electronic gibt es den Nitro-Motor **ZR.32 Spec.2 Pullstart**. Dieser verfügt über einen neuen Heavy-Duty CoolDownMax-Zylinderkopf mit neuartiger Anordnung der Kühlfinnen, ein verstärktes Pleuel sowie einen LRP XTEC PowerCarb 2 15S-2-Vergaser. Das Aggregat passt auf alle gängigen .21er-Motorhalterungen und der Standardbrennraum gewährleistet ein besonders einfaches Einstellen des Motors unter allen Bedingungen. Das Aggregat ist für **199,99 Euro** zu haben.

ZR.32 Spec.2 Pullstart von LRP electronic



powered by



Hersteller
Kontakt Daten

Wir bewegen was!

Modellbau Lindinger

Der neue **PICCO P-SIX** ist ein Verbrennungsmotor speziell für Offroad-Cars im Maßstab 1:8. Bei seiner Entwicklung wurde besonderes Augenmerk auf gute Fahrbarkeit, geringen Treibstoffverbrauch sowie optimale Leistung gelegt. Der P-Six verfügt über sechs Kanäle sowie ein Pleuel in Knife-Edged-Design. Der Preis: **179,- Euro**.



PICCO P-SIX von Modellbau Lindinger

Die brandhemmenden LiPo-Schutztaschen **Wellpower Liposafe** sind bestens zur dauerhaften Aufbewahrung und zum sicheren Transport moderner Akkus geeignet. Erhältlich sind die Schutztaschen mit Innenabmessungen zwischen 25 x 90 x 58 sowie 75 x 380 x 75 Millimeter. Der Preis: ab **3,90 Euro**.



Wellpower Liposafe von Modellbau Lindinger

Robitronic electronic

Für Bastler hat Robitronic den **Axial SCX10 Dingo** als Bausatz im Programm. Bei einem Radstand von 290 Millimeter, einer Breite von 227 Millimeter und einer Höhe von 227 Millimeter wiegt der SCX10 1.720 Gramm. Der 4WD-Truck besticht neben seiner Optik durch die hochwertigen Komponenten. Zur Komplettierung des 1:10er-Scale-Modells sind eine Motor-Regler-Combo, ein Lenkservo sowie eine RC-Anlage erforderlich. Der Preis: **269,- Euro**.



Axial SCX10 Dingo-Kit von Robitronic electronic

Für THE Car von JQ Products gibt es nun einen **Elektro-Umbausatz** im Sortiment von Robitronic electronic. Die Teile des Sets sind CNC-gefräst und passen ohne weitere Bearbeitung auf den JQ-Buggy. Das Set beinhaltet eine massive Kunststoff-Akkualterung mit Regleraufnahme. Für die Komplettierung des Elektro-Modells empfiehlt das Unternehmen einen Speedstar Brushless 1:8-Regler (Nr. R01210), einen Platinum-Brushlessmotor (7,5-Turns Nr. R03201; 8,5-Turns Nr. R03202; 9,5-Turns Nr. R03203), und einen Fahrakku. Der Preis: **109,01 Euro**.



THE Car Elektro-Umbausatz von Robitronic electronic

Der neue 1:5er-4WD-Short Course-Truck **MCD W5 SCT** von Robitronic basiert auf dem V4-Chassis. Das Styling der Karosserie wird durch die 190 Millimeter großen Xross-MAX-Reifen unterstrichen. Die Siebenspeichen Beadlock-Felgen machen ein Verkleben der Reifen überflüssig. Das Long Travel-Dämpferset findet im W5 SCT bereits serienmäßig seinen Platz, es gibt der Vorderachse somit die Short Course-üblichen Ein- und Ausfederwege. Weiterhin wartete der W5 mit speziellen CVD-Wellen auf, die noch mehr Lenkeinschlag bieten und stabiler sind als die Vorgängerversion. Das 11,9 Kilogramm schwere Modell wird von einem 27-Kubikzentimeter-Benzinmotor angetrieben. In der RTR-Version gehören auch hochwertige Savöx-Servos und eine 2,4-Gigahertz-Anlage zum Lieferumfang.

MCD W5 SCT von Robitronic



Carrera-RC

Südwestpark 94, 90449 Nürnberg
Telefon: 09 11/709 90
Fax: 09 11/709 91 19
E-Mail: info@carrera-toys.de
Internet: www.carrera-toys.de

Der Himmlische Höllein

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

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, Internet: www.LRP.cc

Modellbau Lindinger

Industriestraße 10, 4560 Inzersdorf im Kremstal Österreich
Telefon: 00 43/75 82/813 13
Fax: 00 43/75 82/813 13 17
E-Mail: office@lindinger.at, Internet: www.lindinger.at

RC-Car-Shop Hobbythek

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

Robitronic Electronic

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

Simprop Electronic

Ostheide 5, 33428 Harsewinkel
Telefon: 052 47/604 10
Fax: 052 47/604 15
Internet: www.simprop.de

SMI Motorsport

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

SOL-EXPERT

Albersfelder Straße 8
88213 Ravensburg
Telefon: 07 51/7692 43 70
Fax: 07 51/7692 43 79
E-Mail: c.repky@sol-expert-group.de
Internet: www.sol-expert.de

T+M Models (Vertrieb in der Schweiz)

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

Tenshock Europe

Rheinstraße 1-5, 47799 Krefeld
Telefon: 021 51/327 71 70
Fax: 021 51/326 97 00
E-Mail: pb@tenshock.eu, Internet: www.tenshock.eu

Thunder Tiger

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

RC-Car-Shop Hobbythek

Neu bei RC-Car-Shop – Hobbythek gibt es nun ein **Torx-Schraubendreher-Set** inklusive Werkzeugtasche in Premiumqualität. Es beinhaltet neben acht Torx-Drehern in den Größen T6 bis T25 auch ein magnetisches Griffmodul. Dabei lässt sich alles in einer strapazierfähigen Werkzeugtasche unterbringen. Der Preis: 73,- Euro.

Torx-Schraubendreher-Set von RC-Car-Shop Hobbythek



Simprop Electronic

Mit Simprops praktischem **Messer-Set S** ist man für die verschiedensten Anwendungsbereiche in der Modellbau-Werkstatt gut gerüstet. Der präzise gefertigte Griff aus mattiertem Edelstahl erlaubt eine besonders feinfühligere Schnittführung. Klinge und Griff bilden eine spielfreie Einheit, sodass auch bei kraftvollem Arbeiten eine präzise Führung möglich ist. Auch enge Radien und spitze Winkel sind kein Problem. Aufgrund der insgesamt sechs im Set enthaltenen Bogen-, Spitz- und Hakenklingen steht für jeden Werkstoff das geeignete Equipment bereit. Passende Ersatzklingen sind im reichhaltigen Zubehör-Sortiment von Simprop erhältlich.

Messer-Set S von Simprop Electronic



HUDY Federscheiben zur Feineinstellung von Centax-Kupplungen von SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz

SMI Motorsport / T+M Models

Neu bei SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz gibt es nun neue **konische Federscheiben** zur Feineinstellung der Centax-Kupplungen. Diese eignen sich zum Einsatz an XRAY 1:10er- und 1:8er-Modellen. Das Set mit jeweils acht 0,4 Millimeter dicken und acht 0,6 Millimeter dicken Federscheiben kann in jeder von HUDY oder XRAY angebotenen Centax-Kupplung genutzt werden. Durch die Verwendung dieser speziellen Federscheiben, müssen die Kupplungen deutlich seltener nachgestellt werden.

Die Onroad-Elektromodelle XRAY XII, X12 und X10 können nun mit der neuen **XRAY Hinterachse** von SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz verbessert werden. Die aus HUDY-Federstahl gefertigten Teile werden präzise und ohne jegliche Unwucht gefertigt und überzeugen durch eine extreme Langlebigkeit. Gerade in Hinblick auf sehr hochdrehende Brushlessmotoren garantieren sie für Stabilität bei gleichzeitig geringem Gewicht.

XRAY Hinterachse für die Modelle XRAY XII, X12 und X10 von SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz

Neu bei SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz gibt es Abtriebe für den XRAY T3. Leistungsstarke Brushlessmotoren können mit den neuen Abtrieben die Leistung optimal an die Kardanwellen übertragen. Diese Bauteile werden aus

XRAY T3-Abtriebe von SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz



hochwertigem HUDY-Federstahl gefertigt. Dem Set liegen Kunststoffadapter für die Stifte der Kardanwellen bei, um den Verschleiß weiter zu minimieren. Diese Adapter sind zusätzlich auch separat unter der Bestellnummer 305241 erhältlich. Die Federstahl-Abtriebe lassen sich im Zusammenhang mit dem Kunststoff-Spool (Starrachse vorne, Bestellnummern 305184 oder 305188) einsetzen.

Neu bei SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz gibt es das **Resonanzrohr ORCAN OA1910**. Dieses wurde auf die neuen Motoren OAGT3-C MH und OAGT3-S MH abgestimmt. Mit diesem Reso wird die Lücke zum ORCAN OA1915-Resonanzrohr geschlossen. Dieses wurde bisher bei mittleren bis großen Rennstrecken eingesetzt, da es mehr Drehmoment im mittleren und oberen Drehzahlbereich bereitstellt. Das neue ORCAN OA1910 PLUS ist nun für den Einsatz auf kleinen bis mittleren Strecken im Zusammenspiel mit den neuen Motoren optimiert worden

ORCAN 1910 PLUS-Resonanzrohr von SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz

Den **ORCAN GT3-C MH-Motor** mit 2,11 Kubikzentimeter Hubraum gibt es nun bei SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz. Dieses Triebwerk überzeugt durch eine hochwertige Verarbeitung, gute Leistungswerte und einen optimierten Verbrauch. Die maximalen Werte werden im Zusammenspiel mit den neuen, ebenfalls erhältlichen Resonanzrohren erreicht. Der Leistungsentfaltung angemessen kommt ein Keramik-Kugellager zum Einsatz, um die Drehzahl von bis zu 43.200 Umdrehungen pro Minute optimal an das Modell übertragen zu können.

ORCAN GT3-C MH 2,11-Kubikzentimeter-Motor von SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz

Der neue **ORCAN GT3-S MH-Motor** mit 2,11 Kubikzentimeter Hubraum von SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz wurde für den Einsatz auf kleinen bis mittleren Rennstrecken konzipiert. Das Aggregat verfügt über Stahl-Kugellager mit neun Kugeln und einen optimierten Vergaser mit integrierter Thermobuchse. Der MH hat einen Drehzahlbereich von 6.000 bis 42.100 Umdrehungen pro Minute, was einer Leistung von 1,65 Pferdestärken entspricht.

ORCAN GT3-S MH 2,11-Kubikzentimeter-Motor von SMI Motorsport und T+M Models aus der Schweiz



Kommt bei jedem Wetter gut an



Der Club für Technikfans - Deutschlands größter Modellbau- und Modellbahn-Club

Ihre 10 exklusiven Vorteile

1. Bis zu **7,5% Bonus** auf das gesamte Conrad Electronic Sortiment*.
 2. Das **Club Magazin „actuell“** 4x jährlich nach Hause.
 3. Die **Club.Card** mit 1.000,- € Kreditrahmen und viele weitere Vorteilen.
 4. **Lieferung im 24-Stunden-Service** - natürlich ohne Aufpreis.
 5. **Kostenlose Kleinanzeigen** im Club Magazin bzw. Internet
 6. Teilnahme an spannenden **Werksbesichtigungen** und **aufregenden Events**.
 7. Nutzung des umfangreichen **Internet-Club-Services** mit Info zu Events, Workshops, Praxistipps.
 8. Unterstützung bei Fragen und Problemen durch **kompetente Experten Beratung**.
 9. **Regelmäßig Vorteils-Coupons** wie z.B. Ersparnis der Transportpauschale, Rabatt-Aktionen.
 10. Automatische Teilnahme an **Club-Gewinnspiel** mit hochwertigen Preisen.
- Alle Spielregeln und Nutzungsbedingungen finden Sie unter modellbau-club.de
*Ausgenommen sind preisgebundene Bücher.

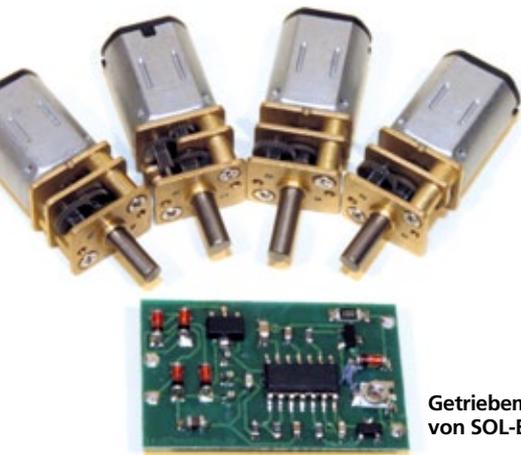
**Jetzt 3 Monate
gratis testen**

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten. Die AGBs finden Sie unter conrad.de

CONRAD ELECTRONIC

Jetzt Mitglied werden und 3 Monate gratis testen

 **modellbau-club.de**



SOL-EXPERT

Zahlreiche Sonderfunktionen verlangen nach langsamer konstanter Geschwindigkeit. Um dies zu realisieren hat SOL-EXPERT seine Palette an Getriebemotoren mit dem G50, G100, G150 und G298 deutlich erweitert. Alle verfügen über ein Metallgetriebe und sind für 3 bis 6 Volt ausgelegt. Außerdem gibt es nun eine Elektronik zur Ansteuerung der Motoren, auch bei höheren Spannungen. Dieses nur 31 x 20 Millimeter große PWM-Modul wird mit bis zu 12-Volt-Gleich- oder Wechselspannung angesteuert und erlaubt über einen Trimmer die Justierung der Motordrehzahl.

Für die Freunde kleiner Modelle oder feiner Sonderfunktionen ist mit dem S22 ein sehr kleines Servo in der Standardbauform bei SOL-EXPERT lieferbar. Das Servo wiegt bei einer Größe von gerade einmal 7,7 x 13,5 x 16 Millimeter (mit Laschen und Ruderhorn 7,7 x 20 x 20 Millimeter) 1,8 Gramm.

Getriebemotoren G50, G100, G150 von SOL-EXPERT

S22 Standardservo von SOL-EXPERT



Tenshock Europe

Mit dem TS-SC411 bietet Tenshock einen 540er-Brushlessmotor mit einer Länge von 66 Millimeter und einem Gewicht von 250 Gramm an. Das Gehäuse ist CNC-gefräst und mit Kühlrippen versehen. Der TS-SC411 ist vierpolig, mit zwölf Slots versehen und wird mit einem 240 Millimeter langen Kabel geliefert. Der Motor kann mit 2s- bis 4s-LiPos betrieben werden, schafft bis zu 5.200 Umdrehungen pro Minute und Volt und verfügt über eine maximale Leistung von 1.350 Watt. Er ist sowohl für 1:10er- als auch 1:8er-Modelle geeignet. Der Preis: 89,90 Euro.

TS-SC411 Brushlessmotor von Tenshock



Thunder Tiger

Neu bei Thunder Tiger gibt es den Team Associated Factory Team 12R5.1 im Maßstab 1:12 als Komplett-Paket mit einem Nosram 1s-LiPo mit 5.400 Milliamperestunden und einer Entladerate von 50C sowie einem Pure Evo 3-Turns Brushlessmotor. Der RC12R5.1 selbst ist für den Brushlessbetrieb optimiert und verfügt über ein breites Power-Pod, ein Kohlefaser-Top-Deck und CNC-gefräste, blaue Factory Team Aluminium-Hinterachsbocke. Das Set, bestehend aus 1:12er-Modell, Akku und Motor kostet 299,90 Euro.

Team Associated Factory Team 12R5.1 inklusive Motor und Akku von Thunder Tiger



Der TC6.1 Factory Team in der Kit-Version stellt die nächste Evolutionsstufe des erfolgreichen 1:10er-Elektro-Tourenwagens dar. Das schmale, besonders leichte Qualitäts-Kohlefaser-Chassis ist für moderne Brushless- und LiPo-Komponenten designt worden. Bestes Lastwechsel-Handling und ein rundum sicheres Fahrgefühl sind das Resultat. Ein neues Querlenker-Design sorgt für mehr Verwindungs-Steifigkeit und Crash-Resistenz. Zudem erlauben die neuen Querlenker eine feiner abgestufte Dämpfer-Geometrie, wodurch sich das jeweils notwendige Strecken-Setup nochmals leichter und schneller einstellen lässt.

Team Associated TC6.1 Factory Team-Kit von Thunder Tiger

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

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

XERUN

1:10TH SCALE
SENSORED BRUSHLESS SYSTEM

BORN TO WIN...!

- ★ Einfache Bedienung
- ★ Starkes Preis-Leistungs-Verhältnis
- ★ Ideal für 1:10 Touring & Offroad
- ★ Integriertes Sensorsystem
- ★ Abschaltung bei Unterspannung
- ★ Temperatur-Absicherung
- ★ Updatefähig über LCD-Progbox

229,90€



COMBO-SET 120A / 4.5T
Best.-Nr. 81040040X2A

Motor und Regler
auch einzeln erhältlich!

Der HOBBYWING 120A Regler aus der XERUN –Serie ist die perfekte Wahl als leistungsstarker und zuverlässiger Antrieb in Modellen im Maßstab 1:10. 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, Rock Crawler Mode)
- 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
81040040X1A	Combo#Xerun X1A, 120A	120 A	760 A	3.5T	ja	2-3	4-9	229,90 €
81040040X2A	Combo#Xerun X2A, 120A	120 A	760 A	4.5T	ja	2-3	4-9	229,90 €
81040040X3A	Combo#Xerun X3A, 120A	120 A	760 A	5.5T	ja	2-3	4-9	229,90 €
81040040X4A	Combo#Xerun X4A, 120A	120 A	760 A	6.5T	ja	2-3	4-9	229,90 €
81040040X5A	Combo#Xerun X5A, 120A	120A	760 A	8.5T	ja	2-3	4-9	229,90 €
81040040X6A	Combo#Xerun X6A, 120A	120A	760 A	10.5T	ja	2-3	4-9	229,90 €
81040040X7A	Combo#Xerun X7A, 120A	120 A	760 A	13.5T	ja	2-3	4-9	229,90 €



HOBBYWING





WIN-erprobt



Der Profi für Profis

Kyosho ist Weltmeister. In unterschiedlichen Klassen mit unterschiedlichen Modellen. Eines der erfolgreichsten ist ganz klar der Inferno. In der aktuellen Buggy-Version als MP9 TK12 erhältlich, fuhr Cody King damit den jüngsten Weltmeistertitel in dieser Klasse ein. *CARS & Details* berichtete bereits über die Standard-Version (Ausgabe 06/2011) und führte ein Interview mit Cody King (Ausgabe 09/2011). Nun steht eine ausführliche Untersuchung der World Edition an.

Text und Fotos:
Jan Schnare

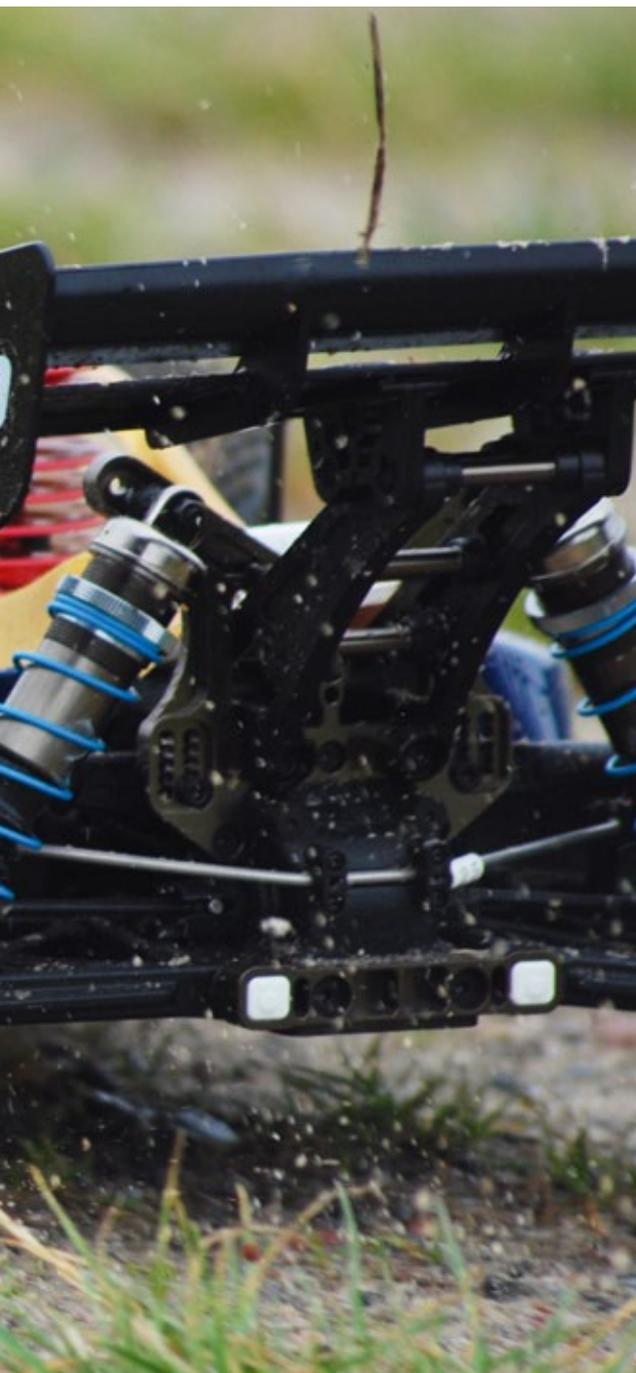
Die wohl auffälligste Änderung am MP9 TK12 von Kyosho in der World Edition ist der spezielle Akku-Halter, den Cody King in seinem Weltmeistermodell verwendet hat. Durch ihn wandert der Empfänger-Akku von ganz hinten auf dem Chassis nach ganz vorne. Wie Cody King im Interview erzählte, verändern sich dadurch das Flug- und auch das Fahrverhalten sehr positiv.

Geduldsprobe

Als Highend-Wettbewerbsmodell konzipiert, wird der MP9 natürlich als Kit geliefert. Alle Teile sind sauber nach Bauschritten verpackt. Sollte man meinen. Doch

leider ist das nicht ganz so. Findet man zunächst noch die meisten Teile in einem geöffneten Beutel, liegen schnell mehrere offene Tütchen vor einem und es wird unübersichtlich. Doch wer bei einem Inferno einen Schnellbausatz sucht, ist hier ohnehin falsch. Teile in Profiqualität wollen schließlich auch von Profis zusammengesetzt werden.

Der Bau beginnt mit den Achsen. Vorderes und hinteres Pendant haben nicht viel miteinander gemeinsam. Los geht's vorne. Stabile Querlenker an einem Kunststoff-Diffgehäuse, gehalten von gefrästen Aluminium-



Schwingenstifthaltern findet man hier. Im Inneren der Diffs arbeiten vier stabile Spider-Rädchen. Alles ist sauber abgedichtet und für die Befüllung der Ausgleichsgetriebe sind im Lieferumfang Öle in verschiedenen Viskositäten enthalten. Hierauf kann gerne zurückgegriffen werden, schließlich hat der Inferno von Kyosho bereits einige Überarbeitungen spendiert bekommen und seine Ausstattung ist entsprechend ausgereift. Shim-Scheiben zentrieren die Diffs sauber in den Achsen. Zu Beginn zeigt sich eine nicht sehr gleichmäßige Leichtgängigkeit, wenn man am Ritzel dreht. Fast so, als würde das Diff eiern. Doch dieser Effekt ist nur minimal und sollte sich schon nach wenigen Fahrten legen. Anders als viele andere Hersteller setzt Kyosho hier übrigens auf eine gerade Verzahnung.

Als obere Querlenker dienen an der Vorderachse Kunststoffteile mit Rechts-links-Gewindestangen.



Die Lenkung basiert auf einem Zwei-Pfosten-System. Der Servosaver ist stufenlos über eine Rändelschraube einstellbar. Ein Schaumstoffring schützt hier das Gewinde

Die Buchsen der Querlenker-Stifte sind durchweg austauschbar, was ein Verändern des Setups erlaubt. Die unteren Querlenker-Stifthalter sind bei der World Edition überarbeitet und nun stabiler. Die Lenkhebel sind aus Aluminium gefräst und die Kraftübertragung zu den Rädern erfolgt über Kardanwellen. Die Verbindung der Lenkhebel zum Zweipfosten-Lenksystem ist wieder über Rechts-links-Gewindestangen realisiert. Auch hier sind alle Alu-Parts gefräst und von ausgewählter Qualität. Das kann man bei einem Bausatzpreis von knapp 680,- Euro allerdings auch erwarten.

Schräg gebohrt

Für beste Geländegängigkeit sorgen Aluminium-Stoßdämpfer im klassenüblichen Bigbore-Format. Sie bieten die Möglichkeit, die Federvorspannung und damit die Chassishöhe erstmals beim MP9 über Rändelschrauben zu verstellen. Das Öl zur Befüllung liegt dem Set ebenfalls bei. Eine Besonderheit findet sich im Inneren. Die Kolbenplatten sind mit schräg gebohrten Löchern versehen, was zusätzlich dem Dämpfungsverhalten zugutekommen soll. Zum Schutz der Kolbenstangen sind Gummitüllen montiert. Die Dämpferbrücken vorne und hinten sind gegenüber der Standard-Version überarbeitet und aus Vollmaterial gefräst. Ebenfalls neu bei dieser Variante gibt es weitere Anlenkpunkte in der Dämpferbrücke für die oberen Querlenker an der Hinterachse. Stabilisatoren – vorne 2,3 und hinten 2,5 Millimeter stark – halten das Chassis auch in schnelleren Kurven neutral und verbessern die Straßenlage.

Die Hinterachse ist naturgemäß etwas simpler aufgebaut als die vordere. Massive untere Querlenker aus Kunststoff sind auch hier zu finden. Oben hingegen kommen nur Rechts-links-Gewindestangen mit Kunststoffkugelköpfen zum Einsatz. Letztere wurden übrigens in der World-Edition verstärkt. Für die Kraftübertragung sorgen auch hier Kardanwellen und die Dämpfer sind gleich aufgebaut, fallen jedoch etwas länger aus. Die hintere Dämpferbrücke nimmt den Heckspoiler auf, dessen Design überarbeitet wurde, sodass er ein Aufbäumen des Chassis bei etwaigen Wheelies eindämmen kann. Wie schon von den anderen MP9-Modellen bekannt, ist die Hinterachse mit Schmutzprotektoren ausgestattet. Hier kommen



Die unteren Querlenker sind vorne und hinten sehr robust ausgeführt. Die oberen Querlenker sind mit Rechts-links-Gewindestangen zur Einstellung des Sturzes ausgestattet



Stabile Stahl-Kardanwellen kommen am gesamten Modell zum Einsatz



Ein 1.700-Milliampere-stunden-Nickel-Akku versorgt die Servos und die Empfangsanlage mit Strom. Hier ist er in der Standard-Akku-Box untergebracht



Bei der World Edition kann man den Akku schwerpunktünstig an einem speziellen Halter ganz vorne montieren – eine Idee von Weltmeister Cody King, die sich aus der Praxis ergeben hat



Die Aluminium-Öldruckstoßdämpfer verfügen über Rändelschrauben zur Einstellung der Federvorspannung



Das Team Orion-Triebwerk passt perfekt zum Inferno MP9. Dabei setzt der Hersteller auf Understatement

nicht nur Mud-Guards zum Einsatz, die die Antriebswellen von vorne schützen. Auch kleine Abstreifer an den Achsträgern sind zu finden, die auf der Felgeninnenseite Schlamm und Dreck effektiv herauskratzen sollen. Die Querlenkerstifte sind hinten ebenfalls mit Kunststoff-Wechselbuchsen in Aluminum gelagert, was eine einfache Veränderung der Geometrie zulässt.

Sind die Achsen fertiggestellt, kann man sie auf dem 3,5-Millimeter-Alu-Chassis verschrauben. Die Grundplatte ist mit zahlreichen Ausfräsungen versehen, die das Gewicht senken. Sämtliche Löcher sind perfekt ausgearbeitet und natürlich entgratet. Die beiden Achsen werden auf dem Chassis mit Kunststoffstreben abgestützt, was das Ganze flexibel hält. Im Zentrum, leicht nach rechts versetzt, muss man das Mitteldiff montieren. Es ist im sogenannten High Capacity-Design gefertigt und bietet somit mehr Öl-Volumen, was eine zu starke Erwärmung effektiv verhindert.

Vorne und hinten am Diff greifen die beiden Scheiben der Bremsanlage ab. Sie sind aus Stahl gefertigt. Die insgesamt vier Bremsbacken haben Beläge erhalten, die für beste Verzögerungswerte sorgen. Auch die Kraftübertragung von den Achsen zum Mitteldiff übernehmen wieder Kardanwellen.

Weiter geht's

Nun ist das Chassis bereit, alle weiteren Komponenten aufzunehmen. Für das Testmodell stand der für die World Edition vorgeschlagene 3,5-Kubikzentimeter-

Nitromotor von Team Orion zur Verfügung. Er hört auf den Namen Alpha CRF-21 und ist in einer schicken World-Edition-Motor-Box erhältlich. Darin sind auch ein passendes Resorrohr mit der EFRA-Nummer 2058, ein Zertifikat, eine Glühkerze, ein Handbuch und ein T-Shirt im XXL-Format enthalten (so großzügig passt es sich zumindest der Körperkontur an). Das komplette Set ist für 399,- Euro erhältlich. Wahrlich alles andere als ein Schnäppchen. Doch so erhält man einen Antrieb, der perfekt auf den MP9 abgestimmt und zudem noch limitiert ist – auf 500 Stück. Und er sitzt wie angegossen. Kaum ein anderer Hersteller hat das Talent, einen Highend-Motor so dezent zu halten. Kein unnötiges Bling-Bling. Wozu auch?

Direkt vor dem Motor macht es sich der Tank bequem. Er ist im üblichen Wettbewerbsformat gehalten. Eine kleine „Dachrinne“ führt beim Tanken danebengegangenen Sprit direkt wieder ab. Der Verschluss ist über eine Lasche kinderleicht zu öffnen. Bei so viel Gehirnschmalz, wie in die Produktion dieses RC-Cars geflossen sein muss, ist es auch kein Wunder, dass die Verlegung der Spritschläuche ein Kinderspiel darstellt. Gleiches gilt auch für den Zwei-Wege-Luftfilter. Er ist mit einem Karosserie-Splint gesichert und verschwindet perfekt unter der Karosserie.

Auf der gegenüberliegenden Chassis-Seite sind die Servos, der Empfänger und der Akku untergebracht. Und hier kommt die neue Akku-Platte von Cody-King zum Tragen. Die mit einem Deckel versehene Box

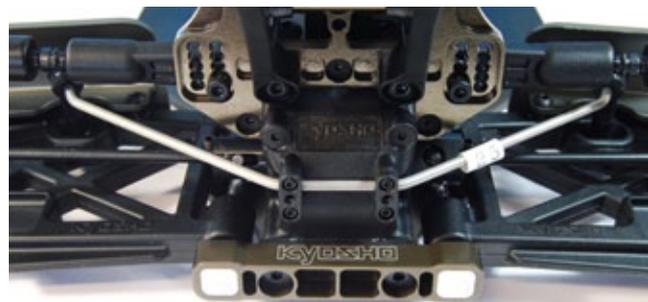
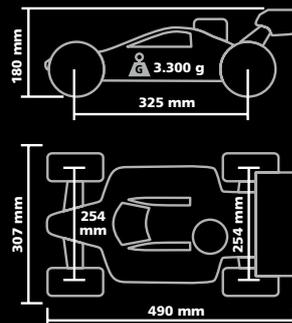
CAR CHECK

INFERNO MP9 TK12 WORLD EDITION Kyosho

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 679,- Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: vier Öldruckstoßdämpfer, drei Vierspider-Differenziale, komplett kugelgelagert, Zweischeiben-Bremsanlage, Kardanwellen

- Benötigte Teile: Motor, Auspuffanlage, zwei Servos, RC-Anlage, Empfängerakku, Reifen, Sprit, Startbox, Glühkerzenstecker



Gefräste Aluminium-Teile, wohin das Auge reicht. Die Querlenker-Stifthalter sind mit Kunststoffbuchsen ausgestattet, die gewechselt werden können. Somit kann die Geometrie vielfältig angepasst werden

SANWA THE 2.4GHz SPECIALISTS

DIE CAR SPEZIALISTEN

M11X MT-4 MX-3X



MT-4

- Schnellste 2.4GHz Telemetrie Fernsteuerung der Welt!
- Telemetrie** (Motortemperatur, RPM und Empfängerspannung)
- RX-461 Telemetrieempfänger und 2 Sensoren enthalten!

MX-3X

- Beste Performance unschlagbar günstig
- Einstellbare Modulationsart (FHSS-3, FHSS-3F, FHSS-2)
- Alle Grundfunktionen digital einstellbar
- 18 Modellspeicher

MT-4 2.4GHz 4-Kanal Sender/ Empfänger-Set
#101A30572A

UPE 269.90€

MX-3X Sender/Empfänger-Set
#101A29072A

UPE 169.90€



M11X

- Die erste Wahl der internationalen Champions.
- Reichweite 400m
- Großes hochauflösendes hintergrundbeleuchtetes LCD Display
- 30 Modellspeicher, 12 Benutzer

M11X FHSS-3 2.4GHz
#101A28472A

UPE 419.90€

BLITZSCHNELLES ANSPRECHVERHALTEN

So direkt war R/C-Fahren noch nie! Die FHSS-3 und FHSS-4 Technologie sorgt für eine Übertragungs- und damit Reaktionsgeschwindigkeit, die ihresgleichen am Markt sucht.

UNVERGLEICHLICHE ÜBERTRAGUNGSSICHERHEIT

Als wären Sie mit Ihrem Fahrzeug verbunden! Bei der neuen FHSS-3 und FHSS-4 2.4GHz Funktechnologie wird die gleiche Trägerfrequenz nur für den Bruchteil einer Sekunde verwendet. Bei Störung dieser wird somit nicht das Gesamtsignal gestört.

ZUKUNFTSSICHERE TECHNOLOGIE

Das ist Kompatibilität ohne Grenzen! Die kleinen, leichten High-Performance Empfänger sind mit allen handelsüblichen digitalen und analogen Servos kompatibel.

Die Marke der Champions:
Weltmeister 2011
Doppelweltmeister 2010
Europameister 2011
Deutscher Meister 2011
und es geht weiter ..

WEITERE PRODUKTE



RX-451 FHSS-3 Empfänger
#107A40833A UPE 94.99€



RX-461
#107A41063A

** Die Telemetrie funktioniert nur mit dem RX-461 Empfänger



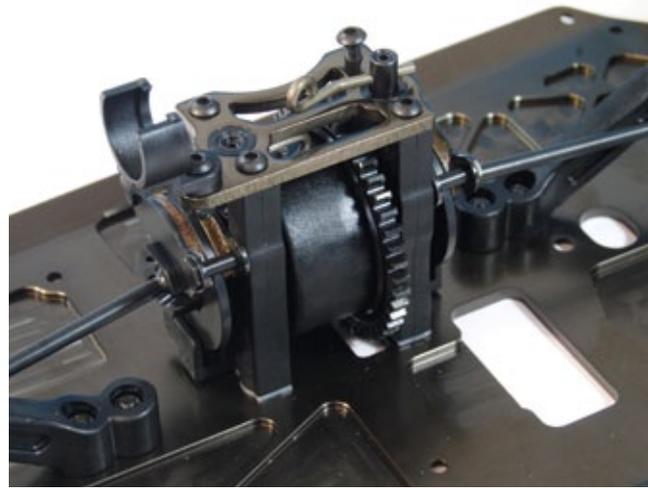
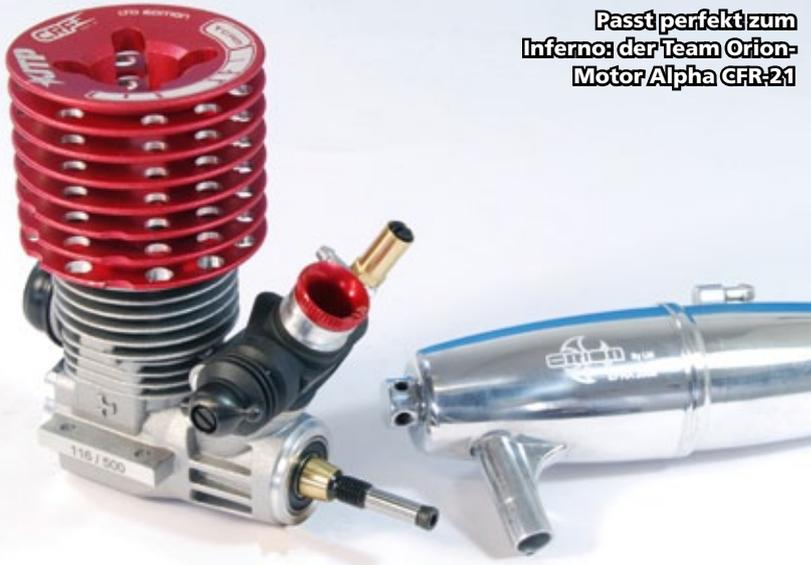
Achten Sie bei den Fachhändlern auf unseren Katalog und unsere Kundenzeitschrift „LRP NEWS“

WWW.LRP.CC

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



Passt perfekt zum Inferno: der Team Orion-Motor Alpha CR-21



Das Mitteldiff ist größer als üblich und verfügt dadurch über ein größeres Öl-Volumen, was für eine bessere Wärmeableitung sorgt



Die C-Hubs bieten den Aluminum-Lenkhebeln Schutz

aus dem Baukasten muss man zwar montieren, doch sie bleibt leer. Dafür wird vorne neben dem Lenkservo eine Kohlefaserplatte festgeschraubt, an der der Akku mit Kabelbindern zu fixieren ist. Eine Schaumgummi-Unterlage verhindert wirkungsvoll ein Durchreiben der Isolierung. Nun ist der Akku zwar nicht mehr so hervorragend vor Feuchtigkeit geschützt, doch wer einen zusätzlich mit Schrumpfschlauch überzogenen Nickel-Akku verwendet und eventuell neuralgische Stellen mit Flüssiggummi abdichtet, sollte hier keine Probleme bekommen. Im Testmodell sorgt ein 1.700-Milliamperestunden-Nickel-Hump-Pack von Team Orion für die Stromversorgung.

Der Empfänger hingegen verkrümelt sich gerne in die für ihn vorgesehene Box neben dem Motor. Bevor man sie mit einem Splint verschließt, darf man dem Receiver gerne noch ein oder zwei Lagen Schaumstoff spendieren, damit er sicher vor Stößen geschützt ist.

Passgenau

Im vorderen Bereich der RC-Platte sind die beiden Servos zu verschrauben. Im Testmodell kamen zwei Steuerer Mannen von Team Orion zum Einsatz. Für die Gas- und Bremsfunktion dient ein Vortex Digital-Servo VDS 1712. Es hat eine Stellkraft von 17 Kilogramm und bewegt sich in vorbildlichen 0,12 Sekunden auf 60 Grad. Für die Lenkung kam das kräftigere Vortex Digital VDS 2315 zum Zug. Wie der Name schon erahnen lässt, stemmt es 23 Kilogramm und benötigt dabei 0,15 Sekunden auf 60 Grad. Dank ihres Titan-Getriebes, des Aluminum-Kühlkörpers, einer doppelten Kugellagerung und eines kräftigen Corelessmotors sind beide Servos bestens für den Einsatz im rauen Offroad-Betrieb geeignet. Noch dazu passen sie von der Größe her optimal in die vorhandenen Aussparungen.

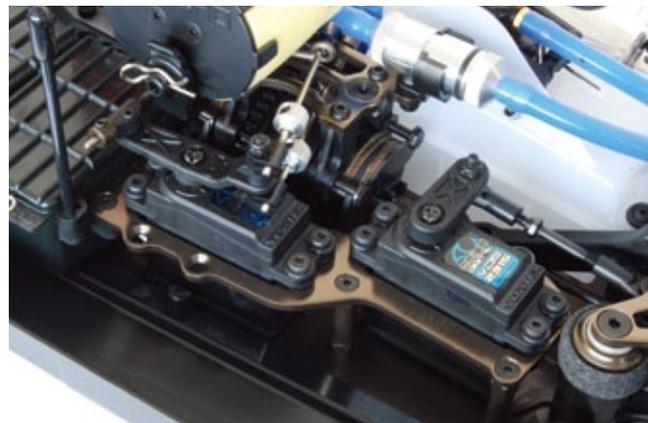
Für ein fahrfertiges Modell fehlen nun eigentlich nur noch zwei Sachen: Räder und eine schöne Karosserie. Für gutes Abrollverhalten und gleichzeitig gute Bodenhaftung sorgen AKA-Komplettträder in Medium-Ausführung. Sie werden fertig verklebt geliefert. Die der World Edition beiliegenden Dish-Felgen können somit erst mal in die Vorratskiste wandern. Bei der Karosserie hat man alle Gestaltungsfreiheit. Sie liegt unausgeschnitten und glasklar bei. Das Testmodell be-

kam eine Farbgebung aus dezentem Marineblau und weltmeisterlichem Gold verpasst. Zwei weiße Rallyestreifen sorgen dafür, dass es nicht zu aufdringlich wirkt. Noch eine Handvoll Aufkleber auf der Haube verteilt, schon sieht das Modell sehr ansehnlich aus und ist nun endlich bereit für den ersten Rollout.

Zum Leben erweckt

Bevor es auf die Piste geht, muss der Motor einlaufen. Gestartet wird über eine Startbox, die sehr stark sein sollte, weil der Motor teilweise heftig klemmt. Hier ist ein wenig Geduld gefragt. Doch die gute Nachricht gleich hinterher: Wenn der Motor einmal anspringt, läuft er. Und zwar sauber. Die richtige Einstellung natürlich vorausgesetzt. Nachdem eine komplette Tankfüllung im Stand verbraucht war, folgten die ersten langsamen Runden auf einer geteerten Fläche. Wenig später ging es das erste Mal ins Gelände. Und mit zunehmender Betriebszeit musste das Gemisch magerer gedreht werden, bis das Leistungsmaximum und das Verbrauchsminimum nach rund zehn Tankfüllungen schließlich erreicht waren.

Perfekt eingestellt wird der Inferno zum Geschoss. Der Team Orion-Motor hat eine Leistungskurve fast wie ein Elektromotor. Die Power liegt dermaßen gleichmäßig an, dass ein Beschleunigen aus jeder



Zwei bärenstarke Servos von Team Orion setzen sämtliche Steuerbefehle souverän um

Perfekte Qualität
Gut funktionierendes Werkssetup
Tadellose Verarbeitung
Weltmeister-Modell

Zusammenbau erfordert Geduld

FAZIT

Der Inferno MP9 TK12 in der World Edition von Kyosho ist zweifelsohne ein RC-Car für Profis. Der Aufbau verlangt Profi-Wissen, das Fahren verlangt Profi-Fertigkeiten und der Preis verlangt ein Profi-Budget. Dafür wird er in Verarbeitung, Teilequalität und Dynamik auch Profi-Ansprüchen gerecht.

Situation ohne Leistungsloch zu bewerkstelligen ist. Erwartungsgemäß liegt auch die Topspeed auf höchstem Niveau. Und dabei ist es von Vorteil, dass Kyosho dem Boliden ein so hochwertiges Fahrwerk verpasst hat. Denn dieses bügelt die Unebenheiten – egal bei welcher Geschwindigkeit – spielerisch aus.

Doch so ein optimal abgestimmtes Fahrwerk hat noch ganz andere Vorteile. Mit Speed in die nächste Kurve, und – nichts passiert. Ohne zu murren, folgt der Inferno willig den Steuereingaben. Angst, dass das Modell bei zu schnellem Fahren der Fliehkraft zum Opfer fallen könnte, braucht man nicht zu haben. So stabil wie kaum ein anderes Modell verhält er sich in sämtlichen Fahrsituationen. Sicherlich eine Folge des deutlich gesenkten Schwerpunkts. Dabei ist Kyoshos Neuer keinesfalls ungenau. Bei Bedarf sind mit gezieltem Gaseinsatz Richtungswechsel möglich, für die der MP9 kaum mehr als eine Fahrzeuglänge Platz benötigt. Da kommt Freude auf.

Kunstflieger

Besonderen Wert legt Kyosho – den Worten auf der Website folgend – darauf, dass der Spoiler und auch die Karosserie aerodynamisch so angepasst wurden, dass sich das Flugverhalten deutlich optimiert präsentiert. Und das merkt man. So neutral und spurtreu, wie der MP9 auf dem Boden unterwegs ist, so ausgeglichene und gut kontrollierbar verhält er sich in der Luft. Hier macht sich auch die besondere Akku-Position in der World Edition bemerkbar. Da gehören harte Einschläge oder missglückte Landungen der Vergangenheit an. Und das ist auch gut so, denn selbst bei einer nur etwas härteren Landung nach einem langgezogenen Sprung

Um enge Kurven lässt sich der MP9 bei entsprechendem Gas-Einsatz mit kaum mehr als einer Fahrzeuglänge Platz zirkeln



schaffte es die vordere linke Kardanwelle aus dem Diff-Mitnehmer zu springen. Sie verklemmte sich und machte ein Weiterfahren zunächst unmöglich. Doch das Problem war schnell behoben und trat danach nie wieder auf. Vielleicht einfach eine Verkettung ungünstiger Umstände – sagt man doch so schön.

Bei all dem Lob darf man natürlich nicht vergessen das ein RC-Car dieser Klasse und mit dieser Ausstattung über 1.300,- Euro kostet. Dafür bekommt man zwar ein absolut perfektes Modell, an dem es nur wenig auszusetzen gibt, doch der Unterschied zu den günstigeren Vorgängern ist so minimal, dass sich der Inferno MP9 TK2 auch in der World Edition ausschließlich an Profis richtet. Was das Fahrverhalten angeht, würden natürlich auch Hobbyracer mit diesem Modell ihren Spaß haben. Doch das volle Potenzial können nur Fachleute aus dem Inferno heraus kitzeln.

Auch eine abschließende Inspektion führe keine Überraschungen zu Tage. Der Antriebsstrang ist nach zahlreichen Fahrten extrem leichtgängig, zeigt aber keinen übermäßigen Verschleiß und das Spiel in allen Teilen hat sich kaum erwähnenswert verändert. Regelmäßige Wartung vorausgesetzt, ist der MP9 für viele Rennen und Trainingsläufe gebaut und es fällt schwer, Verbesserungspotenzial zu finden. Lediglich der teilweise etwas knifflige Zusammenbau bietet Grund zur Kritik. Aber der MP9 ist nun mal ein Profi-Gerät. ■



Der Tank ist mit einer Lasche zum Öffnen ausgestattet



An beiden Achsen kommen Stabilisatoren zum Einsatz. Vorne 2,3- und hinten 2,5-Millimeter-Exemplare



Das gut abgestimmte Fahrwerk arbeitet nicht zuletzt aufgrund der Stabis so hervorragend



Labyrinth der Technologien

Immer schön den Überblick behalten



Im ersten Teil unseres Leitfadens für Hobbyneulinge zeigten wir auf, wie man „sparsame“ Konstruktionen an RTR-Modellen erkennt, prüften die Konzepte beiliegender RC-Anlagen und klärten die Frage, ob man besser mit einem Elektro- oder einem Verbrenner-Modell ins Hobby startet. Doch welches ist die ideale Klasse fürs „erste Mal“? Klein und schnell? Oder groß und grob? Und wo gibt es die beste Beratung für den Kauf? Ach ja – Marke oder Noname? Diese Punkte sollen an dieser Stelle in den Fokus rücken.

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Onroad- oder Glattbahnmodelle haben viele Stärken. Durch ihr geringes Gewicht lassen sich auch mit verhältnismäßig einfachen Motorisierungen sehr gute Fahrleistungen realisieren. Der niedrige Schwerpunkt ermöglicht im Zusammenspiel mit der passenden Bereifung heiße Rennen – wenn denn ein passendes Ausfahrgebiet zur Verfügung steht. Und genau hier liegt das Problem: Nicht jeder Einsteiger hat den Mut, sich ohne jede Erfahrung gleich auf die nächste Rennstrecke zu begeben. Also geht's zum Parkplatz eines großen Einkaufsmarkts, der allerdings nur Sonntags genutzt werden kann. Und selbst wenn terminlich alles passt, sind solche Parkflächen selten absolut eben asphaltiert

und besenrein sauber gefegt. Die große Schwäche der Onroader liegt also, bei all ihren Reizen, im sehr beschränkten Einsatzgebiet.

Ab ins Gebälg

Dem entgegen kann man mit einem Offroader praktisch überall fahren: in Kieskuhlen, auf gemähten Rasenflächen oder ganz einfach auf einem abgelegenen Feldweg – hier sind quasi keine Grenzen gesetzt. Hinzu kommt noch, dass mit einem einfachen Satz Straßenreifen, die es grundsätzlich für jeden Offroader gibt, auch das Habitat der Glattbahner in Angriff genommen werden kann. Unter dem Strich bieten geländetaugliche Modelle einfach viel mehr

Einstiegs- serie 2. Teil



Monstertrucks zählen zu den beliebtesten Einstiegsmodellen. Voraussetzung ist die Bereitschaft, sich mit der teilweise komplexen Technik auseinanderzusetzen



Der Abstand des Chassis eines Glattbahners zum Untergrund zeigt deutlich die Problematik: Schon unsauber verlegte Platten auf der heimischen Hauseinfahrt können hier einen Riegel vorschieben

Möglichkeiten, mit ihnen Spaß zu haben. Folgerichtig fällt unsere Empfehlung an dieser Stelle sehr deutlich aus: Das erste Modell sollte ein Offroader sein.

Fällt die Wahl hingegen doch auf einen Onroader, gibt es noch die zwei Konstruktionskonzepte zu beachten, die diese Klasse in zwei Lager spalten: Riemen- und Kardanantrieb. Bei Ersterem werden die Kräfte, wie der Name schon sagt, über Zahnriemen verteilt, bei Letzterem durch Wellen aus Stahl oder Kunststoff. Prinzipiell funktioniert beides sehr gut. Allerdings gelten Riemen als anfällig für Sand und Steinchen, was bei Ausfahrten auf einem Parkplatz durchaus zu Problemen führen kann. Wer aller-

dings plant, seine RC-Karriere auf einer gepflegten Rennstrecke zu beginnen, ist mit beiden Konzepten gleichermaßen gut beraten.

Bleibt noch die heiß diskutierte Frage zu beantworten, welcher Hersteller das Vertrauen bekommt. Während in der Vergangenheit eine Handvoll namhafter Produzenten den Markt unter sich aufteilte und in Sachen Preisgestaltung quasi nach eigenem Ermessen verfuhr, ist längst ein großer Konkurrenzkampf diverser Marken entbrannt. Gut beraten ist, wer in Erfahrung bringt, welches Modell in seinem Umfeld bevorzugt gefahren wird. Gibt es mal unerwartete Probleme und es findet sich ein erfahrener Modellbauer, der das gleiche Auto fährt, so kann dieser Umstand in Form des entscheidenden Tipps Gold wert sein. Und wenn der genannte Profi auch noch zufällig das dringend benötigte Ersatzteil in seinem Fundus hat und aushelfen kann – umso besser.

Apropos Ersatzteile: Wer mit seinem Modell Spaß haben will, sollte sicherstellen, dass alle nötigen Ersatzteile – bestenfalls beim eigenen Händler – verfügbar sind.



Riemenantriebe glänzen durch ihre verlustarme Kraftübertragung. Für Sand und Steinchen sind sie allerdings anfällig

Es nützt wenig, die Kollegen mit einem exotischen RC-Car zu beeindrucken, das dann aufgrund eines kleinen Schadens für Wochen im Keller stehen bleiben muss. Ebenfalls lohnenswert ist ein Blick in die Preislisten der jeweiligen Parts. Schon so manches „Schnäppchen“ hat sich bei einer anstehenden Reparatur als Geldgrab entpuppt. Zufall? Sicher nicht. Die Einnahmen aus Ersatzteillieferungen spielen bei der herstellereitigen Kalkulation eine sehr entscheidende Rolle.

Ein weiterer Punkt kann wenig überraschen: Wer bei einem Hersteller mit einem „großen Namen“ und diversen Weltmeistertiteln im Regal zugreift, muss sich darauf gefasst machen, für eben jenen Markennamen einen zusätzlichen Obolus zu entrichten. Dies gilt im RC-Hobby genauso wie bei vielen anderen Produkten. Das muss nichts Schlechtes sein, denn eben diese renommierten Produzenten bieten in aller Regel viele Stärken wie die bereits angesprochene flächendeckende Versorgung mit Ersatzteilen sowie ein großes Händlernetz. Dennoch zeigt sich eine Tendenz, die mit einem Zufall ebenfalls nichts zu tun hat. Weniger bekannte Marken bieten in Sachen Lieferumfang häufig etwas mehr als ihre populäre

Konkurrenz. Das liegt einfach darin begründet, dass sie durch besondere Leistungen auf sich aufmerksam machen müssen, um Kunden zu gewinnen.

David gegen Goliath

In Sachen Größe bietet der Markt alles, was man sich nur vorstellen kann. Die Spanne reicht von kaum Handteller-großen Miniaturmodellen bis hin zu Boliden im Maßstab 1:5, für die es fast schon Sinn macht, eine eigene Garage zu errichten. Im Prinzip gilt: Je größer ein Modell, desto größer ist auch sein Einsatzspektrum. Ein kleiner Glattbahner im Maßstab 1:18 braucht schon einen sehr speziellen Untergrund wie zum Beispiel eine Teppich-Rennstrecke, wenn er wirklich Spaß machen soll. Dem entgegen gibt es praktisch keine Kieskuhle, die man nicht mit einem 15-Kilo-Monstertruck mit 25-Kubikzentimeter-Benzinmotor bezwingen könnte.

Der Schluss könnte also lauten: je größer, desto besser. Allerdings kommt an dieser Stelle erneut der Faktor Geld ins Spiel, denn ein gutes RTR-Großmodell erreicht mit etwas sinnvollem Zubehör und Werkzeug schnell die 1.000-Euro-Grenze. Richtig, man bekommt auch Großmodelle für weniger als die Hälfte dieses Betrags.

TIPPS FÜR DEN KAUF

Es ist sehr sinnvoll, die Kompetenz des Händlers zu prüfen. Kennt er die bevorzugte Modellklasse gar nicht, ist das schlecht. Ebenfalls wenig vertrauenerweckend sind Aussagen wie „das ist doch alles das Gleiche“, zum Beispiel auf die Frage nach einer bestimmten Spritsorte.

Weiterhin sollte man sich erkundigen, ob der Händler für das Modell, das er empfiehlt, passende Ersatzteile am Lager hat oder diese zumindest zeitnah beschaffen kann. Generell macht es wenig Sinn, ein RC-Car in einem Geschäft zu kaufen, das sich auf den Flugmodellsport spezialisiert hat. Im besten Fall ist der Händler selbst aktiver RC-Car-Fahrer.

Generell sollte ein Ladengeschäft gegenüber einem reinen Online-Handel bevorzugt werden. Die Möglichkeit, das Modell live vor sich stehen zu haben und ausgiebig prüfen zu können, liefert in der Regel viel schlüssigere Erkenntnisse als Hochglanzfotos im Internet. Die meist nur sehr geringen Mehrkosten sind es wert, denn eine kompetente Beratung und ein guter Service schützen vor späteren Problemen und dem berühmt-berüchtigten Lehrgeld.



Der Vergleich zeigt deutlich, dass ein 1:18er-Onroader nicht viel größer ist als die dazugehörige Fernsteuerung. Die kleinen Flitzer machen höllischen Spaß, aber nur, wenn die Piste stimmt



Mit einem Elektro-Offroader kann man fast überall Spaß haben. Drei Bretter, ein paar Nägel – fertig ist die selbstgebaute Sprungrampe

Allerdings müssen solche Sparpakete in vielen Fällen recht bald per Tuning auf Standfestigkeit getrimmt werden, wenn es richtig zur Sache gehen soll. Die vermutlich ideale Entscheidung liegt, wie so oft, irgendwo in der Mitte zwischen ganz groß und ganz klein.

Folgt man dieser Überlegung, so rücken schnell die Maßstäbe 1:8 und 1:10 in den Blickpunkt. Es ist sicher kein Zufall, dass die Mehrzahl der RC-Car-Piloten mit Modellen dieser zwei Größen unterwegs ist. Die bereits erläuterten Zusammenhänge zwischen Dimensionierung und flexibleren Einsatzmöglichkeiten gelten auch hier: Oftmals kann man mit einem 1:8er auch dort noch fahren, wo ein 1:10er schon die Waffen streckt – zum Beispiel auf einem Untergrund mit tiefen Schlaglöchern.



In Sachen Größe und Gewicht markieren Großmodelle im Maßstab 1:5 das obere Ende der Skala. Rock'n'Roll ist garantiert, wenn denn der Geldbeutel mitspielt

Im Gegenzug fällt für die Anschaffung des Modells und des notwendigen Zubehörs wie Antriebsakkus, Lade-technik oder Nitromotoren ein mitunter deutlich höherer Betrag an, wenn man den Maßstab 1:8 vorzieht. Hier entscheidet erneut der Geldbeutel.

Bei einigen Modellvarianten ist der Übergang zwischen den zwei Größen allerdings fließend:

▼ Anzeige



www.gensace.com



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 - 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 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 - 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



Heckgetriebene Short Course-Trucks mit Elektroantrieb sind eine sehr gute Wahl für den Hobbyeinstieg. Erprobte, robuste Technik trifft auf einen breites Einsatzspektrum

Ein 1:8er-Buggy und ein 1:10er-Short Course-Truck mit Allradantrieb liegen in Sachen Abmessungen und Gewicht auf einem sehr ähnlichen Level. Apropos Short Course: Diese recht junge Klasse soll an dieser Stelle das Prädikat „für Einsteiger besonders geeignet“ bekommen, insbesondere die Ausführungen mit Heckantrieb. Sie basieren meist auf Stadium-Trucks und haben von diesen ihre Robustheit und gute Performance geerbt. Aufgerüstet mit längeren Radständen, größeren Rädern und ausladenden, gut schützenden Karosserien bieten sie eine ideale Basis für viel Fahrspaß und wenig Reparaturstress, bei gleichzeitig moderaten Preisen. Doch ganz egal, was es für eine Konstruktion werden soll: Die genannten Maßstäbe 1:8 und 1:10 sollten besonders ins Auge gefasst werden.

Schlau gespart

Es ist kein großes Geheimnis, dass die überwältigende Mehrzahl der RC-Cars und deren Zubehör heute in Fernost produziert werden. Manch findiger Hobbyeinstieger mag daher auf die glorreiche Idee kommen, sich das Modell seiner Wahl von dort direkt zu bestellen und so eine Menge Geld zu sparen. Entsprechende Anleitungen inklusive Tipps,

Zollgebühren und Steuern per strafrechtlich relevanter Täuschung zu umgehen, finden sich in praktisch allen einschlägigen Internetforen.

Entscheidend sind hier die praktischen Nachteile, die sich aus einem solchen Vorgehen ergeben. Die Annahme, beim Zoll würden nur dröge Beamte Dienst nach Vorschrift schieben, ist ein absoluter Trugschluss. Längst hat man dort die Zeichen der Zeit erkannt. Das Argument, dass ein mehrere hundert Dollar teures RC-Car ein (zoll- und steuerfreies) Geschenk der chinesischen Oma an ihren Paderbomer Enkel sei, wird wenig Anklang finden. Stattdessen werden solche Pakete oftmals gar nicht mehr durchgelassen und der Empfänger muss stattdessen persönlich vorstellig werden, um diese eigenartigen Umstände zu erläutern. Natürlich mit dem Ergebnis, dass die diversen Zusatzkosten vor dem Erhalt des Pakets vollumfänglich zu entrichten sind.

Der Rest der inzwischen deutlich reduzierten Ersparnis dürfte sich spätestens dann in Wohlgefallen auflösen, wenn am Modell ein Schaden ohne eigenes Verschulden eintritt. Abgesehen davon, dass in Ländern wie China oder den USA vollkommen andere und in aller Regel weniger kundenfreundliche Garantiebedingungen gelten, verursacht allein die Rücksendung zum Verkäufer so hohe Kosten, dass man inzwischen mehr bezahlt hat, als wenn man das Modell beim Händler um die Ecke erstanden hätte. Diese Liste ließe sich noch beliebig fortsetzen, zum Beispiel um die Tatsache, dass elektronische Bauteile bestimmte Sicherheitskriterien der EU erfüllen und entsprechend gekennzeichnet sein müssen. Ein Umstand, um den sich ein Händler in Hong Kong meist wenig schert.

Zusammenfassend bleibt zu sagen, dass sich ein genauer Blick und vorher gesammelte Informationen auszahlen, wenn es darum geht, das erste eigene Modell zu erstehen. Wer sich an diesen Leitfaden hält, wird problemlos hinter die Fassaden blinkender Aluminiumteile und schick lackierter Karosserien blicken können. Mit offenen Augen und etwas Wissen im Gepäck steht dem erfolgreichen Start in dieses tolle Hobby nichts mehr im Wege. ■



Buggys gibt es schon, seit es das RC-Car-Hobby gibt. Und das mit gutem Grund: Sie sind robust, zeigen eine gute Performance und glänzen sowohl in der Kieskuhle, als auch auf der Rennstrecke

MCD
Racing

BY

ROBITRONIC
POWER FOR WINNERS



think big-scale.

MONSTER



CHEETAH



RR V4



MORE INFO WWW.ROBITRONIC.COM



Alles im Griff mit drei Kanälen

Volle Crawlkontrolle

Text und Fotos:
Frank Renger



Über die MOA Mix-Funktion lassen sich Crawler mit zwei getrennten Motoren und Reglern ansteuern

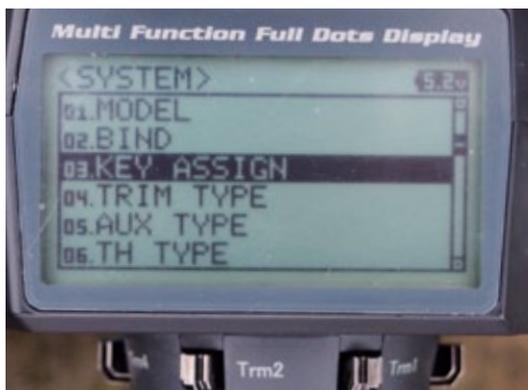
Das getrennte Ansteuern der Regler gehört zum Pflichtprogramm und bedingt neben den Kanälen für Lenkung und Gas noch einen dritten Kanal, der den zweiten Regler mit Steuerbefehlen versorgt. Doch wozu das Ganze? Bei der Leistungsfähigkeit der heute angebotenen Geschwindigkeitssteller wäre es doch ein Leichtes, zwei Motoren mit jeweils 35 Windungen parallel an den strom- und spannungsgebenden Ausgang anzuschließen. Wenn es dann zwei Regler sein müssen, dann würde ein Y-Kabel am Gaskanal doch ebenso ausreichen, um beide Motoren mit Energie zu versorgen. Sicher würde diese Vorgehensweise vollkommen ausreichen, um den Crawler in Bewegung zu setzen, doch die hohe Kunst des Wettbewerbs-crawlens liegt im sogenannten Digger.

Digger

Unter Digger versteht man das gezielte und getrennte Ansteuern der Motoren. Hier wird in Frontdig und Reardig unterschieden. Beim Frontdig wird nur der Motor an der Vorderachse mit Strom versorgt, wodurch sich sehr enge Radien fahren lassen. Das Reardiggen erfolgt hingegen entgegengesetzt. Hier wird nur der Motor an der Hinterachse unter Spannung gesetzt. Dadurch lässt sich das Fahrzeugheck in die gewünschte Position vor einem zu durchfahrenden Tor schieben.

Jetzt zeigt sich auch, weshalb zwei Motoren nur mit zwei getrennten Reglern ihre volle Wirkung im Wettbewerb ausspielen können. Im einfachsten Fall steuert der dritte Kanal eine zusätzliche Steuereinheit – die Dig-Unit – an. Diese schaltet dann, abhängig von der Schaltstellung des dritten Kanals, den Antrieb von 4WD auf Front- oder Reardig und natürlich auch wieder zurück. Durch die Konstellation Front-

Der stärkste Antrieb bringt einem nichts, wenn man die Power nicht kontrollieren kann. Das gilt nicht nur für Glattbahn- oder Offroad-Modelle. Ein wettkampfwilliger RC-Crawler-Fahrer benötigt zur Bändigung seines Modells ebenfalls eine geeignete Kontrollzentrale. Die beliebte 2,2-Zoll-Pro-Klasse erlaubt den Einsatz von Fahrzeugen mit zwei Motoren, sogenannten MOA-Crawlern (MOA = Motor On Axle), die vorzugsweise mit einem Fahrregler pro Motor ausgerüstet sind.



Die Belegung der einzelnen Schalter kann selbst vorgenommen werden

Allrad- und Heckantrieb, ergibt sich hier schon die erste Bedingung an die Steuerzentrale: Der dritte Kanal muss als Dreistufenschalter ausgeführt sein.

Dünne Luft

Die volle Wirkung können die beiden Motor-Regler-Einheiten jedoch erst über eine Mischfunktion von Gas- und Zusatzkanal entfalten. Hier wird die Luft an Fernsteuerungen schon dünner. Lediglich Futaba und Sanwa stellen mit der 4PL beziehungsweise der MT-4 bezahlbare Anlagen zur Verfügung. Beide Sender sind im Colt-Design gehalten und ab Werk mit entsprechenden MOA-Mischprogrammen versehen. Preislich und technisch auf gleicher Augenhöhe, liegt die Wahl der geeigneten Steuerzentrale beim Piloten. Die generelle Funktionsweise der Mischprogramme soll interessierten Crawlerpiloten hier anhand der MT-4 näher gebracht werden.



Schritt 1: Festlegen der Grundeinstellung



Schritt 2: Der zweite Regler bekommt seine Aufgabe zugewiesen

EXPERTEN-SETUP

Sicherlich hat jeder Fahrer seine persönlichen Präferenzen und Einstellungen am Sender. Ein gutes Grundsetup kann aber nicht schaden und sieht im Fall der MT-4 wie folgt aus:

Lenkungsstrimmung (2er-Schritte) auf Trm1

Gastrimmung (2er-Schritte) auf Trm2

Umschaltdig (100%) auf Trm3

Teildig (50%) auf Trm4

Proportionaldig (0 bis 100%) auf Lever

Die Regler werden hierbei so verteilt, dass die **Vorderachse am Gaskanal** (Throttle) und die **Hinterachse am dritten Kanal** (AUX1) hängt.

Grundsätzliche Funktionen, wie Lenkungs- und Gastrimmung, EPA und weitere sind mittlerweile bei den Herstellern fast schon vereinheitlicht und werden hier nicht näher betrachtet. Von größerem Interesse ist die zuvor angepriesene MOA-Mischfunktion. Hier stellt die MT-4, ebenso wie die 4PL, eine direkte Anwahl im Systemmenü zur Verfügung. Wahlweise können der dritte oder vierte Zusatzkanal mit der Funktion MOA-Mix voreingestellt werden. Ist das geschehen, übernimmt der Sender die Mischung vom Gassignal auf den gewählten AUX-Kanal.

Stufenlos

Im Gegensatz zum harten 100-Prozent-Umschaltdiggen eines reinen Dreistufenschalters, können Mischlinge die Leistung auch proportional zwischen Vorder- und Hinterachse verteilen. Dies kann durch die freie Belegbarkeit der Trimmstasten, Schalter und Wahlräder ganz nach den Vorlieben des Fahrers erfolgen. Die MT-4 bietet darüber hinaus auch eine Besonderheit, den sogenannten Lever. Der Lever ist ein Hebel am Sender, der durch Betätigung mit dem Daumen eine kontinuierliche Lastverteilung an den Achsen erlaubt. Der Vorteil liegt hier zum Beispiel bei Bergauffahrten, wo ein leichtes Schieben der Hinterachse sinnvoll ist, indem der Vorderachse durch den Lever Leistung entzogen wird.

Die Handhabung des Lever ist am Anfang etwas gewöhnungsbedürftig, bis man das Contidiggen sauber in den Griff bekommt. Der Autor hat eine zusätzliche Variante des Diggens durch einen Umbau in die MT-4 verpflanzt. Alle zuvor beschriebenen Digarten sind als Toggle ausgeführt. Die Funktion bleibt also solange eingeschaltet, bis sie durch erneutes Betätigen wieder ausgeschaltet wird. Im Grunde gilt dies auch für den Lever, da er keine Rückstellung besitzt, bleibt das eingestellte Mischverhältnis erhalten, sobald der Daumen seinen Platz am Hebel verlässt. In manchen Situationen, speziell wenn es steil bergab geht, braucht selbst der geübte Fahrer einige, teils wertvolle Sekundenbruchteile, um den Lever wieder in Neutralposition zu bringen. Aus diesem Grund wurde ein federrückgestellter Dreipositionstaster in den Griff der MT-4 verbaut. Dieser Taster ist über Festwiderstände parallel zum Lever verdrahtet und ermöglicht ein 100-Prozent-Momentary-Diggen. Der Vorteil liegt in der automatischen Rückstellung. Es erspart die Zeitverzögerung durch manuelles Zurückschalten und vor allem vermeidet es Richtungsfehler durch den Piloten. Der Umbau ist sicherlich für den begabten Modellbauer kein Hindernis, jedoch sollte man hier an die Garantiesprüche denken. ■



Der Umgang mit dem Lever per Daumen benötigt etwas Übung



Trim4 lässt schnelle 50-Prozent-Lastverschiebung auf die Achsen zu

»Die hohe Kunst des Wettbewerbs-crawlens liegt im sogenannten Diggen.«



Kleinvieh macht auch Spass

Der König ist tot. Lang lebe der König. So könnte man die Aktualität der kleinen Maßstäbe von RC-Cars beschreiben, denn in letzter Zeit ist es sehr ruhig um die kleinen Renner geworden. Dass man nicht viel Neues aus dieser Riege gehört hat, bedeutet aber nicht gleich das Aus. Das beweist Losi. Die Ingenieure haben ihren beliebten 1:8er-Buggy 8ight bereits in die zweite Runde geschickt und diesen jetzt geschrumpft. Vollgestopft mit den richtigen Zutaten und einem modernen Antrieb.

Text und Fotos:
Frank Jaksties

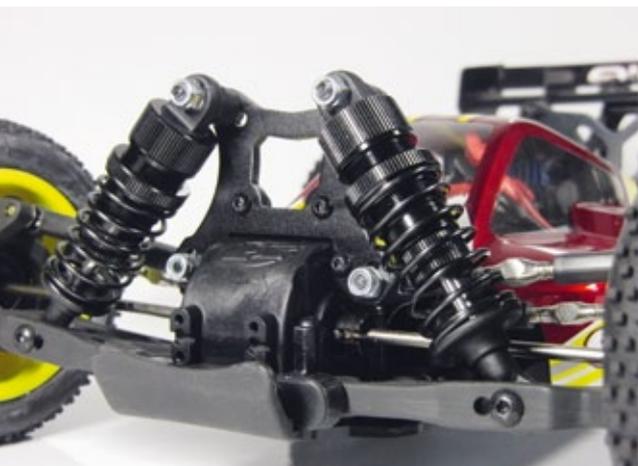
Losi packt zu seinem Ready-to-run-Buggy die recht einfach gehaltene, aber technisch ausgereifte 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung mit Spektrum-Technologie. Sie verfügt über die wichtigsten einstellbaren Parameter wie Trimmungen, Servo-Reverse-Funktion für beide Einstellungen und sogar eine Dualrate für die Lenkung. Mit dieser kann man ganz einfach den Lenkradius je nach Belieben einstellen. Im Buggy arbeitet als Empfänger der bewährte SR300 von Spektrum. Sender und Empfänger lassen sich bei Bedarf spielend leicht mit Hilfe des Binding-Plugs neu binden. Zum Befeuern der Funke findet man im Karton sogar noch vier Mignonzellen.

Zentrum

Das Herzstück bei einem elektroangetriebenen RC-Car ist logischerweise der Fahrregler. Hier hat Losi einen kleinen Brushlessregler entwickelt, der sensorlos arbeitet. Er entspricht dem heutigen Standard und kann dank seiner LiPo-Abschaltung auch mit diesen Akku-Typen betrieben werden. Zum schnellen

Loslegen hat Losi dem Paket allerdings schon einen 7,2-Volt-NiMH-Akku mit 1.100 Milliamperestunden Kapazität beigelegt. Die Verbindungsstecker von Regler und Akku sind dem Losi-Standard EC2 angepasst, was einem Goldkontaktstecker mit 2 Millimeter Durchmesser entspricht. Mit dem kleinen Steckerladegerät ist dieser bereits in kürzester Zeit geladen und es kann ab auf die Piste gehen.

Schaut man einmal etwas genauer in die Betriebsanleitung, wird man feststellen, dass der kleine Brushlessregler sogar LiPos mit bis zu drei Zellen – also 11,1 Volt – verträgt. Diese Konfiguration sollten aber wirklich nur geübte Piloten wählen, denn damit wird der Mini zum Geschoss. Der Regler ist mit 32 Ampere Dauerstrom und einem Spitzenstrom von 260 Ampere bestens für diesen Einsatz geeignet. Auch das BEC-System kann mit seinen 5 Volt und 1 Ampere für die Lenkung nicht ins Schwitzen kommen. Für Letztere ist im Übrigen das Losi-Digital-Mini-Servo MSX14. Ein ins Servohorn integrierter Servosaver hält Schläge vom



Die großvolumigen Stoßdämpfer aus Aluminium verfügen über Rändelmuttern zur Höhenverstellung und können mit verschiedenen viskosen Silikonölen befüllt werden



Der Blick auf den Slipper lässt erkennen, dass hier keine billigen Bauteile verwendet wurden

Getriebe der Rudermaschine fern. Die Lenkungseinheit des Mini 8ight ist kugelgelagert und verfügt über eine Ackermanplatte aus Aluminium.

Die Lenkstangen und Sturzstreben sind aus 3 Millimeter starken Titangewindestangen gefertigt. Sie haben je ein Rechts-links-Gewinde zur Einstellung von Spur und Sturz. Die Radträger sind sehr massiv und selbst die Querlenker könnten nicht dicker sein, ohne dabei



Im Lieferumfang sind ein 7,2-Volt-Nickel-Akku mit 1.100 Milliamperestunden Kapazität und das passende Ladegerät enthalten. 2-Millimeter-Goldkontaktstecker entsprechen hier dem Losi-EC2-Anschluss

plump zu wirken. Gedämpft wird der kleine Mini 8ight über vier mit Silikonöl befüllte Aluminiumstoßdämpfer. Aufgehängt sind sie an 2,5 Millimeter starken Dämpferbrücken, die ebenfalls aus dem beliebten Leichtmetall gefertigt sind. Rändelmuttern auf deren Gehäuse werden zur Höhenverstellung des Chassis rauf oder runter gedreht. Eine beliebte Tuning-Möglichkeit ist der Einsatz von anderen Federn, allerdings besteht hier kein Handlungsbedarf, denn die Vorderachse ist angenehm straff gehalten. Die Hinterachse hingegen ist, wie gewohnt bei Buggys, etwas weicher. Einziges Manko der Vorderachse ist, dass der Einfederweg nicht durch den Dämpfer begrenzt wird. Federt ein Vorderrad komplett ein, wird die Antriebswelle auf dem letzten Millimeter zwischen Differenzial und radseitigem Achsstummel eingeklemmt. Hier hätte man die Antriebswellen um zirka 1,5 bis 2 Millimeter kürzer gestalten sollen, damit dieses Problem nicht auftritt.

Starke Truppe

Als Plattform hat sich Losi den großen Bruder als Vorbild genommen und das Chassis ebenfalls aus schwarz eloxiertem Aluminium jedoch nur mit 2,5 Millimeter Stärke gefertigt. Seitliche Kunststoffwannen runden das Ganze ab und verhelfen der Karosserie sich an die Grundplatte anzuschmiegen, damit kein Dreck den



Die Lenkeinheit ist selbstverständlich kugelgelagert



Das digitale Losi MSX14-Lenkservo im Miniformat hat einen wirksamen Servosaver montiert



Staub aufwirbeln kann der Kleine. Brushlesspower sei dank, geht der 8ight Mini ab wie Schmidts Kätze



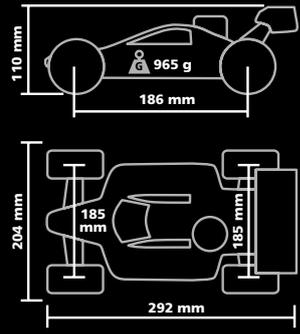
Die Radaufhängungen sind sehr stabil ausgeführt. Dank der 12-Millimeter-Mitnehmer lassen sich auch andere Räder montieren



CAR CHECK

LOSI 8IGHT MINI Horizon Hobby

- Klasse: Elektro-Offroad 1:14
- Empfohlener Verkaufspreis: 239,99 Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Antrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer
- Benötigte Teile: keine



Weg ins Chassis findet. Im vorderen Bereich weist der Rahmen einen leichten Kickup auf, was dem Nachlauf und demzufolge auch den Fahreigenschaften zugutekommt. Ein kleiner Rammer schützt dabei die Vorderkante vor Feindberührungen.

Von unten finden sich lediglich Senkkopfschrauben im Chassis. Auf der Oberseite verbindet ein Topdeck aus leichtem Kunststoff den vorderen und hinteren Getriebelock. Auf ihm sitzt der Brushlessregler, der den Strom an den maximal mit 4.500 Umdrehungen pro Minute und Volt drehenden Brushlessmotor weiterleitet. Das Triebwerk ist in 380er-Baugröße gehalten und an einen Motorträger aus Aluminium geschraubt. Das Motorritzel greift in ein Hauptzahnrad aus Kunststoff mit integriertem Slipper, der sich über eine kleine Mutter stufenlos einstellen lässt. So werden Antrieb und Elektronik geschont.

Am hinteren Ende ist der Slipperabtrieb direkt mit dem Differenzial verbunden. Nach vorne führt eine lange Antriebswelle, die ebenfalls das Differenzial antreibt. Im Inneren des Diffs arbeiten Kegelzahnrad aus Metall, die gut gefettet in Kugellagern drehen. Die Antriebswellen sind als Knochen ausgelegt und an allen vier Enden der Aufhängung zu finden. An den Differenzialgehäusen sind bereits Vorkehrungen getroffen, um einen späteren Einsatz von Stabilisatoren zu ermöglichen.

Die Mini King Pin-Offroad-Reifen bieten reichlich Grip. Sie lassen den Dreck weit fliegen und mit ihrer weichen Mischung sind sie für Lehmböden ebenso



Die Reglereinheit MSC18 BLHP des 8ight Mini hat eine programmierbare LiPo-Cut-Off-Funktion. Der Kühlkörper sorgt für eine angenehme Betriebstemperatur

geeignet wie für kurzes Gras. Nur auf Asphalt verkürzt sich die Lebensdauer deutlich. Hier sollte man auf ein anderes Profil umsatteln. Die 50-Millimeter-Felgen besitzen einen standardmäßigen 12 Millimeter großen Sechskant-Mitnehmer, wie wir es auch schon von sehr vielen anderen Modellen her kennen. Da lässt sich sicherlich im Zubehör so einiges finden.

Bei der Karosserie kann man zwischen zwei stylischen Farbvarianten wählen. Einmal schwarz-gelb und, wie im Fall des Testmodells, rot-gelb. Wie bereits erwähnt, schmiegte sie sich sehr gut um das Chassis, damit der Mini 8ight keinen Sand ins Getriebe bekommt. Wer allerdings auf sehr losem und feinem Untergrund unterwegs ist, sollte ab und zu einmal den Bereich um das Hauptzahnrad nach kleinen Steinchen untersuchen und diese gegebenenfalls entfernen. Als Abschluss und sehr gelungen, findet man am Heck des Buggys einen Spoiler, der mit zwei Karoklammern am Kunststoffhalter befestigt ist. Er ist eine maßstabsgetreue Mini-Ausgabe des 1:8er-Buggy-Flügels.



Wer sich viel auf losem Sand bewegt, sollte sich hier eine kleine Abdeckung aus Kunststoff basteln. Das hält Sandkörner fern und beugt somit Karies vor

Viele Aluteile

Robuste Stoßdämpfer

Brushlesspower

LiPo-kompatibel

Zu viel Einfederweg an der Vorderachse



Dicke Rechts-links-Gewindestangen lassen eine Einstellung für Sturz und Spur zu



Nur Fliegen ist schöner – das kann man vom kleinen Losi 8ight Mini auf jeden Fall behaupten

Und Gas

Der Losi Mini 8ight wurde nach dem Laden des NiMH-Akkus zuerst auf einer sehr sandigen Piste ausgeführt. Nach Justierung des Gradeauslaufs wurden ihm die Sporen gegeben. Die Endgeschwindigkeit fiel auf dem losen Boden geringer aus als auf glattem Asphalt, aber dennoch machte der Kleine sehr viel Spaß. Das Fahrwerk bügelt alle Unebenheiten des Untergrunds aus und das Modell liegt wie eine Flunder auf der Piste. Es war kaum möglich, den Buggy aufs Dach zu legen. Einfach klasse.



Unterschiedliche Fahrwerks-Setups lassen sich über Dämpferbrücken aus 2,5-Millimeter-Aluminium einstellen. Der massive Heckspoiler bringt den nötigen Anpressdruck auf die Hinterachse

Dem Motor fehlte es beim Anfahren zwar ein wenig am nötigen Feingefühl aber das störte kaum, denn der Mini 8ight ist ja für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt und nicht, um zu schleichen. Der Auftritt auf einer Offroad-Strecke machte ihn schnell zum Hingucker. Mit vollem 2s-LiPo wurde er über die Strecke gescheucht. Die Reifen taten ihren Job hervorragend und hatten ausreichend Traktion auf dem harten Lehmboden. Der Mini 8ight lässt sich gezielt in Kurven steuern und man muss nur selten am Lenkrad etwas die Linie korrigieren.

Das Springen über Tables und einfache Sprungkuppen ist kinderleicht. Der Buggy lässt sich während des Flugs gut mit Gas und Bremse beeinflussen. Das Landen war dank der guten Dämpfer auch problemlos und so gab es kein Nachschwingen des Fahrwerks. Alles in allem ließen sich nach den Tests weder Defekte noch Verschleiß an dem kleinen Renner feststellen.

FAZIT

Mit dem Losi Mini 8ight liefert Horizon Hobby einen kleinen Ready-to-run-Buggy, der ausgereift ist. Es ist wirklich alles dabei und nach dem Laden des Akkus kann der Spaß sofort beginnen. Extrem stabile Komponenten aus Aluminium gepaart mit Brushlesspower sorgen für puren Spaß im Gelände.

▼ Anzeige



CS-ELECTRONIC
FACTORY

MODELLBAU
OUTLET
STORE



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

ab 79,95 €



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

ab 59,95 €



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

ab 59,95 €



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

ab 39,95 €



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

ab 31,90 €

Lipo Lade Bag



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

ab 5,90 €



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

ab 6,90 €



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

ab 8,90 €

www.cs-electronic.com

eheliaction

KENNENLERNEN FÜR 6 EURO



3 für 1
Drei Hefte zum
Preis von
einem

Jetzt zum Reinschnuppern:

Ihre 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
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110**

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

Mehr Informationen unter www.rc-heli-action.de/emag



Legenden sterben nie!

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



N° 30 005 8512

VW T1 Samba Wheelie

Als Lunch Box 1987 erschienen



N° 30 005 8499

Mitsubishi Montero Wheelie

Als Lunch Box 1987 erschienen



N° 30 005 8514

Mud Blaster II

Erstmals 1989 erschienen



N° 30 008 4265

Hotshot (2007) Metallic

Erstmals 1985 erschienen



N° 30 008 4270

Avante (2011) Black Special

Erstmals 1988 erschienen



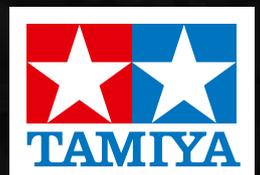
You Tube

www.youtube.com/TamiyaVideo

Mehr Infos & Händlerverzeichnis:

www.tamiya.de

Im Vertrieb von DICKIE-TAMIYA



TAMIYA – First in Quality Around the World!

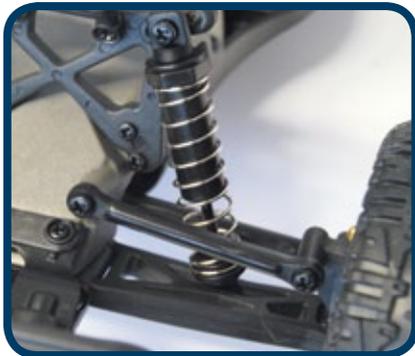


„Bigger is better“, diese Aussage hört man von RC-Car-Fahrern immer wieder. Klar ist es schon etwas anderes mit einem 1:5er-Modell durch die Sandgrube zu bashen als mit einem kleineren. Aber was ist, wenn man ein Car für Zwischendurch haben möchte? Eines, mit dem man sowohl im Gelände als auch im Büro oder nach Feierabend im Wohnzimmer seinen Spaß haben kann. In diesem Fall heißt die Devise „Smaler is better“. Genau ein solches Spaßmobil hat nun Horizon Hobby Deutschland in seinem Sortiment: einen Monstertruck von ECX mit dem Namen Smash im Maßstab 1:18. Der kleine 2WD-Truck wird komplett fahrfertig ausgeliefert, sodass auch Hobbyeinsteiger out-of-the-box Spaß mit dem Modell haben können. Ob der Smash, der übersetzt Schmetterball heißt, seinem Namen Ehre macht, lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.

Text und Fotos:
Tobias Meints



Die Räder des Smash setzen sich aus schwarzen Kunststofffelgen zusammen, auf denen grobstollige Pneus verklebt sind



Die kleinen Dämpfer des ECX-Trucks sorgen für eine gute Federwirkung. Die Vorspannung der Federn lässt sich mittels C-Klipsen variieren. Diese liegen dem Set in ausreichender Menge und in verschiedenen Stärken bei



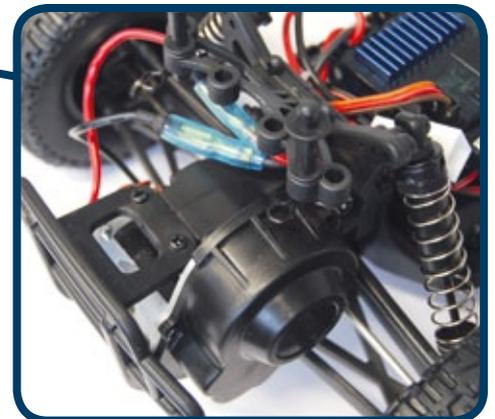
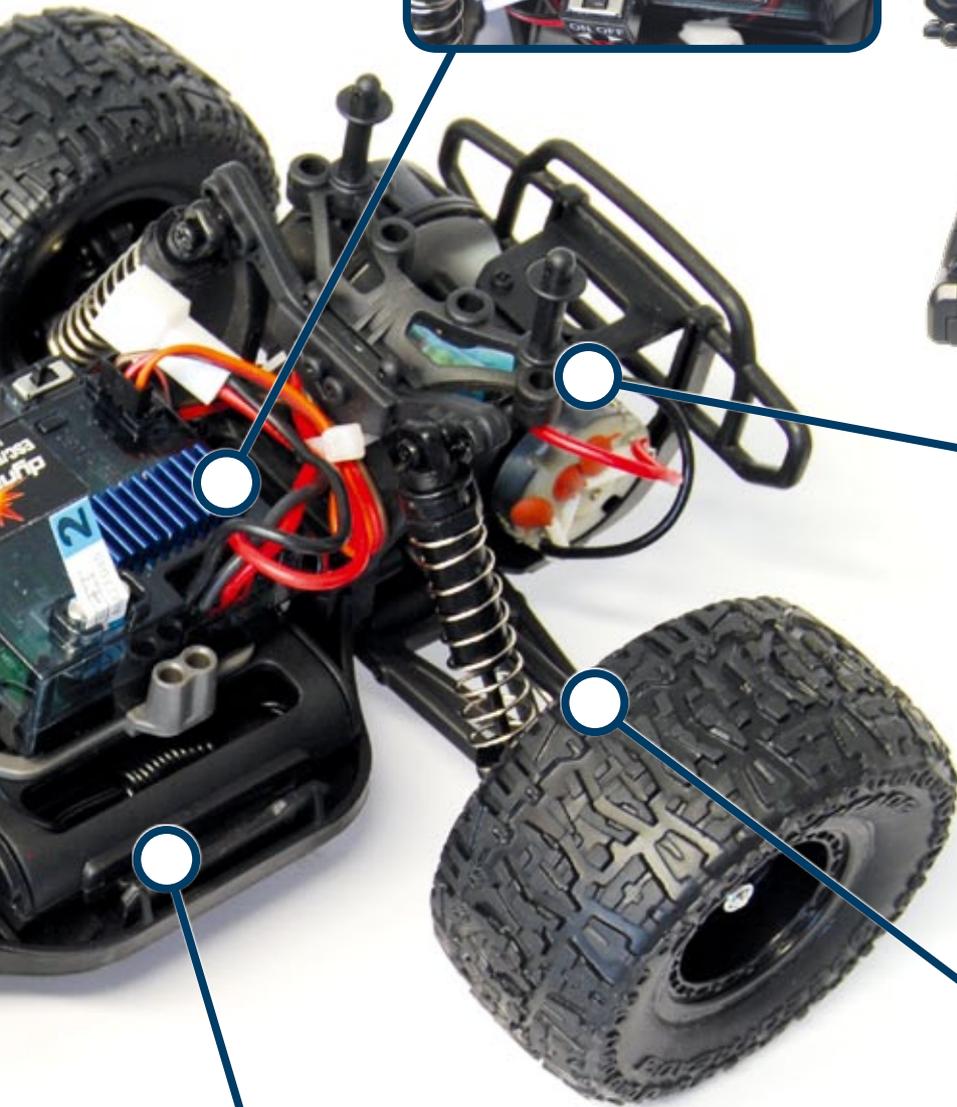
Die Kunststoff-Konstruktion der Vorderachse ist solide, aber flexibel genug, um bei Crashes nachzugeben. Da bricht nichts

FIRST LOOK

Der Regler ist erhöht auf dem Chassis platziert und bereits ab Werk mit dem Motor verbunden



Der Smash wird als RTR-Set inklusive einer 27-Megahertz-Funke ausgeliefert, zu deren Betrieb acht Mignonzellen benötigt werden



Typisch für ein 2WD-Modell ist der Motor, in diesem Fall ein Tazer in 280er-Baugröße, inklusive der gekapselten Getriebeeinheit an der Hinterachse platziert

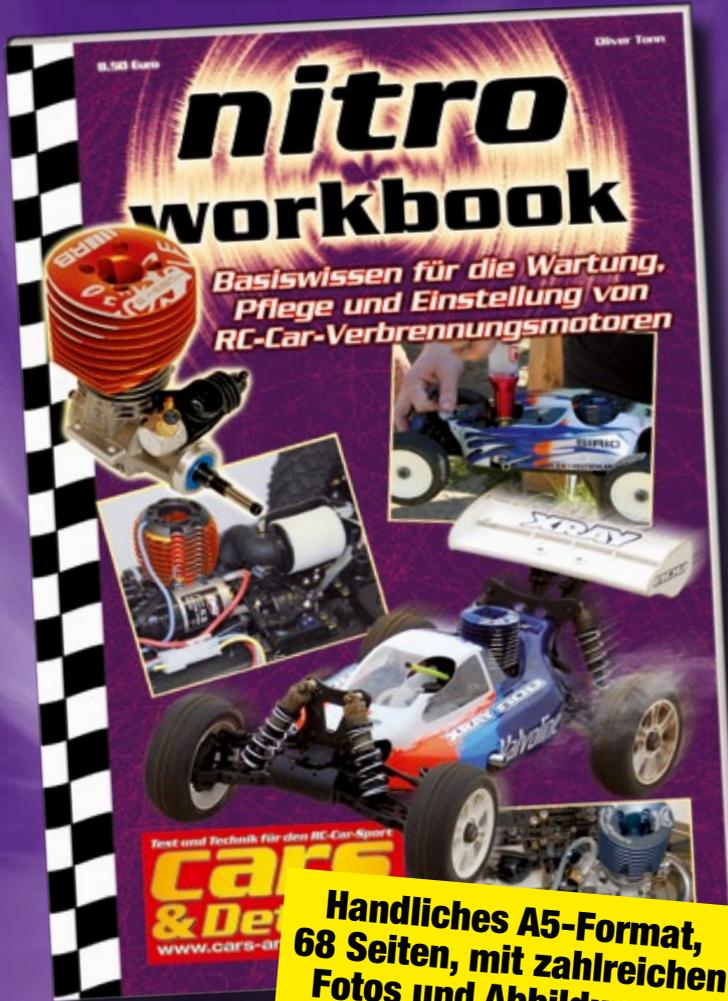
Für die Übertragung der Antriebskraft zu den Rädern sorgen beim Smash solide Knochenwellen, die die Radachsen und die Räder in Bewegung versetzen



Anstatt eines Fahrakkus benötigt der Truck vier Mignonzellen. Diese werden in einem Schlitten verstaut, der im Chassis platziert wird



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 Spritsorte finden
- Wahl der optimalen Glühkerze
- Einbau und Ausrichtung des Motors
- Starten des Motors
- Optimieren der Vergasereinstellung

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

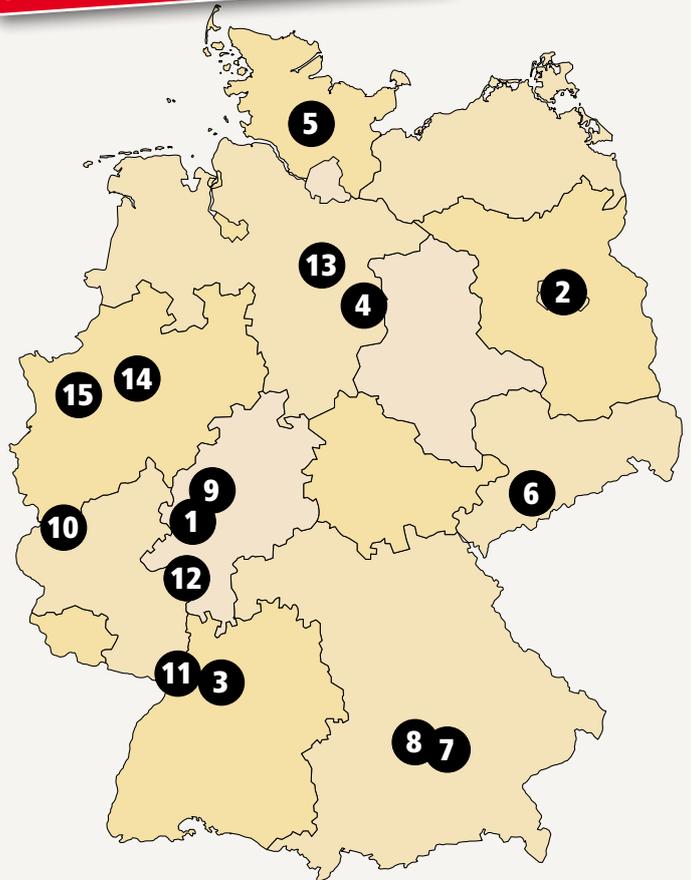
oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110



TERMINE

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



13. bis 19. Februar 2012

19. Februar 2012

In 35606 **Solms (1)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Mitte statt. Kontakt: Jochem H. Carle, Telefon: 06 449/61 23, Fax: 06 449/14 15, E-Mail: nennung@mac-solms.de

19. Februar 2012

In **Berlin (2)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Ost statt. Kontakt: Jürgen Weidner, Telefon: 030/541 99 58, E-Mail: WeidnerJuergen@gmx.de

20. bis 26. Februar 2012

25. Februar 2012

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

26. Februar 2012

In 75382 **Althengstett (3)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Mitte/Süd statt. Kontakt: Reiner Mürder, E-Mail: reiner.muelder@mcss.de

26. Februar 2012

In **Wolfsburg (4)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Nord statt. Kontakt: Christian Hosch, E-Mail: c.hosch@rmc-wolfsburg.de

27. Februar bis 04. März 2012

03. bis 04. März 2012

Die 12. **Modellbau Schleswig-Holstein** startet in den Holstenhallen in **Neumünster (5)**. Internet: www.bv-messen.de

03. bis 04. März 2012

Beim **TSV Gelenau 94 (6)** findet die **offene Deutsche Meisterschaft 2012** in den Klassen EA und EB statt. Veranstaltungsort ist die Sporthalle Erzgebirgsblick. Nennschluss ist der 25. Februar. Kontakt: Uwe Sieber, 09423 Gelenau, Telefon: 03 72 97/20 68, E-Mail: teamleiter@tsv-gelenau.de, Internet: www.tsv-gelenau.de

03. bis 04. März 2012

Der Modellsport-Club **Geisenfeld (7)** veranstaltet im Schulzentrum in 85290 Geisenfeld eine **Modellbauausstellung** mit Flohmarkt. Vor Ort ist eine Indoor-RC-Car-Rennbahn aufgebaut. Kontakt: Abel Rainer, Telefon: 01 71/412 92 29, E-Mail: rainer.abel@online.de, Internet: www.msc-geisenfeld.de

04. März 2012

In **Ingolstadt (8)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Süd** statt. Kontakt: Hans-Peter Bopp, Telefon: 08 459/26 62, E-Mail: hp.bopp@t-online.de

05. März bis 11. März 2012

11. März 2012

In 35444 **Biebertal (9)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Mitte** statt. Kontakt: Wolfgang Hederich, Telefon: 06 409/66 00 90, E-Mail: nennung@amc-lahntal.de

11. März 2012

In 53511 **Adenau (10)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge West** statt. Kontakt: Uwe Baldes, Telefon: 01 71/512 20 04, E-Mail: nennung@mac-adenau.de, Internet: www.mac-adenau.de

19. bis 25. März 2012

22. bis 25. März 2012

In der Messe in **Karlsruhe (11)** findet die **Faszination Modellbau** statt. Zahlreiche Firmen und Vereine sind vor Ort vertreten. Internet: www.faszination-modellbau-messe.de

26. März bis 01. April 2012

01. April 2012

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

09. April bis 15. April 2012

15. April 2012

In 65428 **Rüsselsheim (12)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Mitte** statt. Kontakt: Klaus Gassauer, Telefon: 06 142/409 17 80, E-Mail: paga-racing@web.de

15. April 2012

In 29224 **Celle (13)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Nord** statt. Kontakt: Daniel Weber, Telefon: 05 031/729 87, E-Mail: ameisedw@gmx.de

15. April 2012

In **Duisburg (14)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge West** statt. Kontakt: Markus Albrecht, Telefon: 01 73/36 79 96, E-Mail: nennung@energy-racers.de

16. bis 22. April 2012

18. bis 22. April 2012

In den Westfallenhallen findet die **Intermodellbau Dortmund (15)** statt. Internet: www.intermodellbau.de

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

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

Dieses Buch vermittelt anschaulich, wie Du Dein RC-Car tunen und somit verbessern kannst. Wertvolle Tipps und Hintergründe vermitteln das nötige Basiswissen.

Artikel-Nr. 12643

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 64.

ACT EUROPE Modelle steuern - aber sicher

2,4 GHz Sender-Erweiterungs-System
Schiffskapitäne, Trucker, Racer

S3D-Empfänger
ab € 99.-

Set mit Empfänger
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

Für ALLE Sender
nautic Set € 249.-
nautic Converter € 79.-

S10 TWISTER BUGGY 2,4 GHZ VON LRP ELECTRONIC

GEWINNSPIEL

3x
zu gewinnen!



TECHNISCHE DATEN

■ Maßstab: 1:10 ■ Länge: 375 mm
■ Breite: 243 mm ■ Höhe: 139 mm
■ Radstand: 273 mm ■ Spurweite
vorne: 216 mm ■ Spurweite hinten:
205 mm ■ Gewicht: 1.680 g

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

**Was für ein Differenzial ist im
Antriebsstrang des Twister verbaut?**

- Vierspiderdiff
- Zweispiderdiff
- Kugeldiff

Frage beantworten und Coupon bis zum
01. März 2012 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: **CARS & Details**-Gewinnspiel 03/2012
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 01. März 2012 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ebenso die Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Wellhausen & Marquardt Medien und deren Familien. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

Mit dem S10 Twister 2,4 GHz stellt LRP electronic seinen ersten eigenen 2WD-Buggy vor. Der kleine Wirbelwind zeichnet sich durch eine solide Konstruktion und ein einsteigerfreundliches Handling aus. Angetrieben wird der Racer mit einem Bürstenmotor, der 23.500 Umdrehungen in der Minute leistet und von einem AI-Regler der zweiten Generation angesteuert wird. Das besondere daran: der Regler muss nicht programmiert werden. Ein vollständig kugelgelagerter Antriebsstrang mit Zweispiderdiff in Kombination mit einem soliden Wannenchassis und einer simplen aber haltbaren Achskonstruktion macht den Twister zu einem echten Spaßmobil. Er richtet sich gleichermaßen an Hobbyeinsteiger, die sich dem RC-Car-Hobby widmen möchten und fortgeschrittene Piloten, die eine solide Tuningbasis suchen.

Wir verlosen gleich drei Modelle des S10 Twister Buggy von LRP electronic in der Ready-to-Run-Version. Zum Lieferumfang gehört das fertig montierte Modell samt Motor, Regler, Servo und 2,4-Gigahertz-RC-Anlage. Auch ein Fahrakku in Form eines Wild Pack-NiMH-Akkus mit einer Kapazität von 1.600 Milliamperestunden ist mit dabei. Zum Fahren werden lediglich noch acht Mignonzellen für den Sender benötigt. Du willst eine der drei Karren gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 01. März 2012 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de.

**Viel Glück wünscht das Team
von CARS & Details.**

AUFLÖSUNG HEFT 01/2012

Der Gewinner des Deuce N von Ansmann Racing, den wir in CARS & Details 01/2012 verlost haben, ist Stephan Koerdts aus Warstein.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!

Web-Race

**Cars
& Details**
4



Findet die Flagge mit der Zahl 4 auf einer der unten aufgelisteten Seiten. Der Gewinner erhält einen 200-Euro-Einkaufsgutschein.



www.ansmann-racing.de



www.horizonhobby.de



www.rc-car-online.de



www.der-schweighofer.at



www.modellbau-bochum.de



www.kyosho.de



www.mogatech.de



www.rc-toy.de



www.mst-modellbau.de



www.smdv.de



www.thundertiger-europe.com



www.robotronic.com

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

Einsendeschluss ist der 28.02.2012. Die Lösung samt Eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an webrace@cars-and-details.de oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-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.



Generationswechsel



Nachwuchs bei Familie Lazer

Der Lazer ZX5 wurde in den letzten Jahren einer stetigen Weiterentwicklung unterzogen. Das bisher neueste Ergebnis – der Lazer ZX5 FS2 – stellt sich nun einem Vergleich mit seinem bauähnlichen Vorgängermodell.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Gerade die Feinheiten sind bei einem Wettbewerbsmodell das Zünglein an der Waage – gute Materialauswahl, optimale Passgenauigkeit, saubere Verarbeitung und eine durchdachte Konstruktion werden bei einem Wettbewerbsmodell heutzutage schon erwartet. Doch der Lazer ZX5 gehörte schon immer zu den etwas anderen Modellen. Viele Details des neuen FS2 zeigen auch hier die Akribie der Kyosho-Entwicklungsabteilung. Neben Teflon-gedichteten Kugellagern, sehr hochwertigen Aluminiumdämpfern, einer Slipperkupplung, sowie sauber gefertigten Faserkunststoffteilen gehören auch zwei Kugeldifferenziale zum jeweiligen Bausatz.

Übertragbar

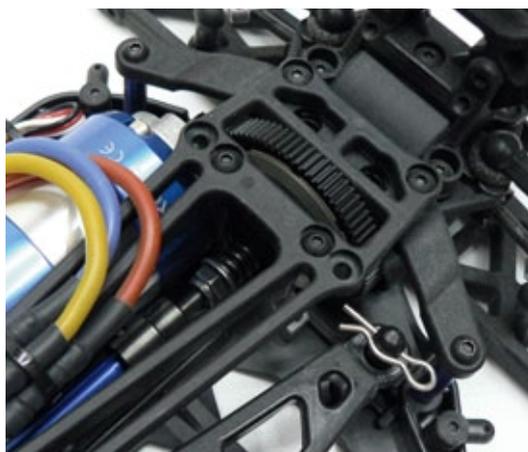
Beiden Modellen ist die Verwendung von speziell auf den Anwendungsfall zugeschnittenen Kunststoffteilen beziehungsweise deren Material gemein.

Die Unterseite des neuen Lazer ZX5 FS2 (rechts) ist etwas besser gegen Schmutz geschützt. Optimal wäre eine komplett geschlossene Wanne, dann wäre auch der Einsatz von Motoren mit großen Kühlöffnungen ohne Probleme möglich



Hier kann man gut die bulligeren Dämpfer des FS2 (links) und die ebenfalls dickeren Kugelpfannen erkennen, die restliche Aufhängung ist vorne wie hinten gleich geblieben





Zum Glück ist die Aufhängung sowohl vorne als auch hinten gleich geblieben. Dadurch lassen sich die Setup-Daten des SP recht schnell auf den neuen FS2 übertragen. Der Antriebsstrang ist zumindest im Bereich der Differenziale und deren Abtriebe zur Mitte hin gleich geblieben.

Die neue Motorposition bedingt natürlich etliche Änderungen in der Mitte des Fahrzeugs, wobei die verwendeten Materialien teilweise nochmals steifer und fester daherkommen. Somit ist die Verwindungssteifigkeit des FS2 deutlich besser als die des SP. Dies geht aber auch auf die zusätzliche Brücke vor den Saddle-Pack-Akkus zurück, die in dieser Form beim SP schlicht nicht montiert werden kann, da hier ein Stick-Akku zum Einsatz kommt. Die Änderungen wurden auch zur Vereinfachung der Wartung genutzt, denn mit nur wenigen Schrauben lässt sich zum Beispiel der Slipper entnehmen. Dies ist beim SP nur nach der Demontage des kompletten Top-Decks möglich. An anderen Stellen wiederum wurden die Kunststoffteile verstärkt oder gar komplett gegen Teile aus Aluminium getauscht.



Die Hinterachse des neuen FS2 (unten) ist generell etwas solider gebaut, da einige Spritzgussteile verstärkt wurden. Eine deutliche Verbesserung ergibt sich bei der Montage der über Einsätze verstellbaren Querlenkerhalter aus hochwertigem Aluminium



Die Slipper-Mutter ist in beiden Fällen gut erreichbar, der Slipper des FS2 (rechts) kann nach Lösen von nur vier Schrauben nach oben hin entnommen werden

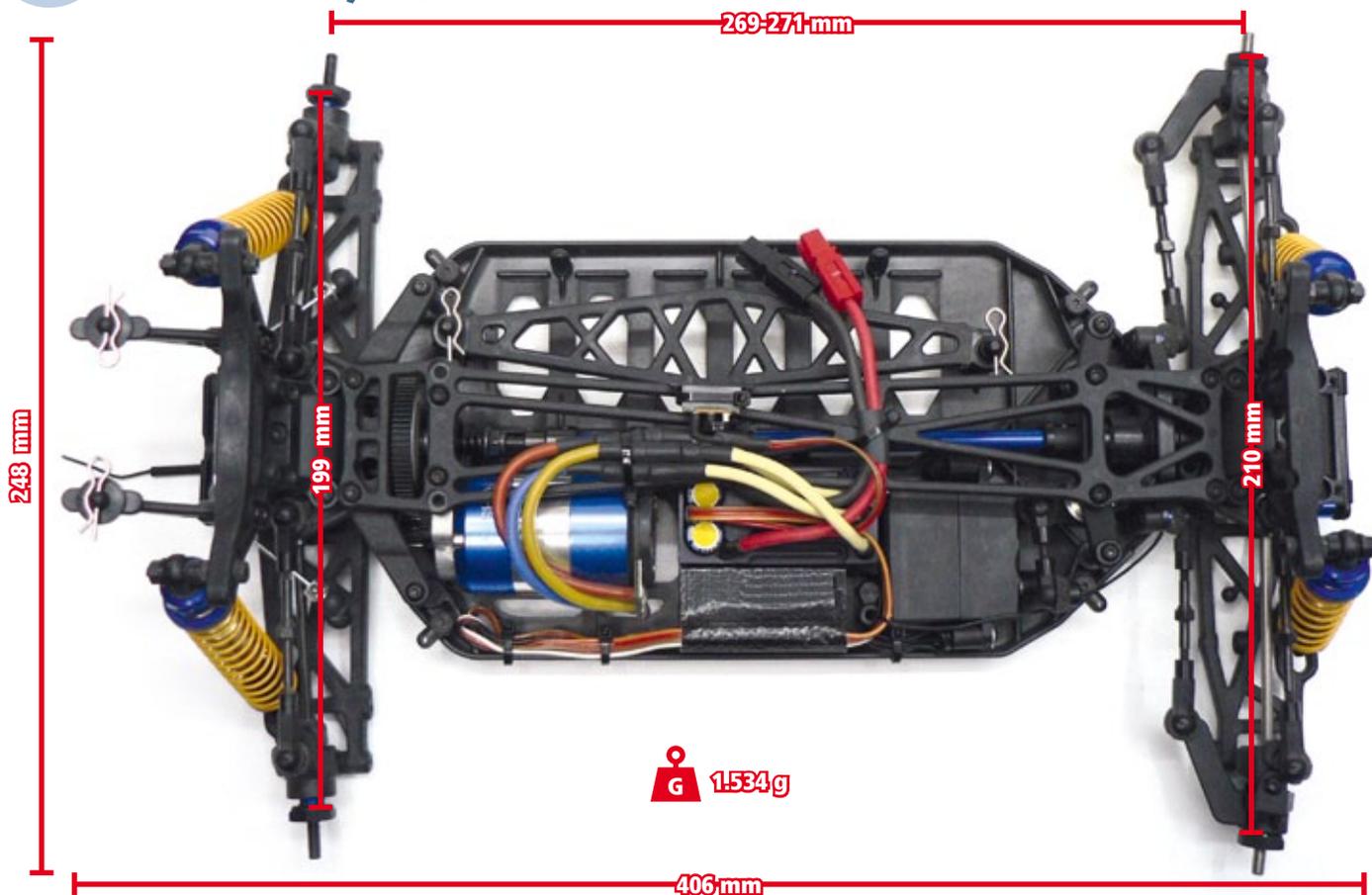
Differenzen

Der FS2 verfügt an der Hinterachse über Querlenkerhalter aus Aluminium, die eine Einstellung der Vorspur und des Anti-Squats über unterschiedliche Einsätze ermöglichen. Der SP hingegen nutzt an dieser Stelle Kunststoffteile und die Einstellungen können nur durch den Austausch des betreffenden Querlenkerhalters erreicht werden. Eine ebenfalls wirklich kleine Veränderung ist die Reduktion der rotierenden Masse der CVD-Wellen, denn der Wellendurchmesser des FS2 wurde minimal verringert. Derartige Detailänderungen findet man auch bei den Rechts-links-Gewindestangen. Der FS setzt nun auf Vierkantversionen, wohingegen der SP noch auf Sechskantvarianten setzt. Die neuen Gewindestangen sind 5 Gramm leichter. Dies hängt aber auch mit der Verwendung von neuen Kugelpfannen zusammen. Diese sind nicht nur länger, sondern auch aus einem neueren Material gefertigt, das auch in der Lenkung zum Einsatz kommt. Diese kleine Änderung beschert den ansonsten baugleichen Lenkungen beider Modelle allerdings leichte Unterschiede.

Die Lenkung des FS2 ist etwas fester und direkter als die des SP – je nach Fahrweise und Strecke ist dies wieder ein kleines Puzzlestück auf dem Weg zum Sieg. In diesem Sinne macht man eher einen großen Sprung beim Chassis, denn die Unterseite des FS ist nahezu komplett geschlossen. Bei der

Beim Lazer ZX5 FS2 sind viele Details verbessert worden und die Leistungsfähigkeit ist dadurch noch etwas angestiegen





Die verwendeten Materialien und die Konstruktion der Kugeldifferenziale sowie der kleinen Kegelräder wurde nicht verändert, selbst Details wie die Teflon gedichteten Kugellager wurden übernommen

Verwendung von LiPo-Hartschalenakkus dichten diese automatisch recht gut die Schlitz für NiMH Akkus ab. Die etwas fummelige Einstellung des Ritzspiels konnte aufgrund der beim FS neuen Position des Motors nicht wirklich verbessert werden. Doch die ungewöhnliche Motorposition hat einen sehr positiven Effekt, denn das bei manchen

Kardanmodellen auftretende „Power-Steering“ (das „Verziehen“ der Fahrtrichtung nach rechts oder links beim Beschleunigen) war bei den Fahrtests nicht festzustellen. Der SP ließ diese Eigenart der Kardanmodelle nur gelegentlich durchblitzen, dennoch ein kleiner Vorteil für den FS2.

Vorteile durch Elektronik

Der in beiden Modellen genutzte 5,5-Turns-Motor hat keinerlei Probleme, das Modell zu beschleunigen, denn der sauber montierte und justierte Antriebsstrang läuft in beiden Fällen für ein Kardanmodell extrem leichtgängig. Die Ansteuerung in Form des Reglers hat es im FS2 allerdings etwas schwerer, da hier der Platz recht eng wird und die Kabel auch über den Antriebsstrang geführt werden müssen. In diesem Punkt ist der SP eindeutig simpler gestrickt, denn die komplette Elektronik wird auf der rechten Seite des Chassis untergebracht.

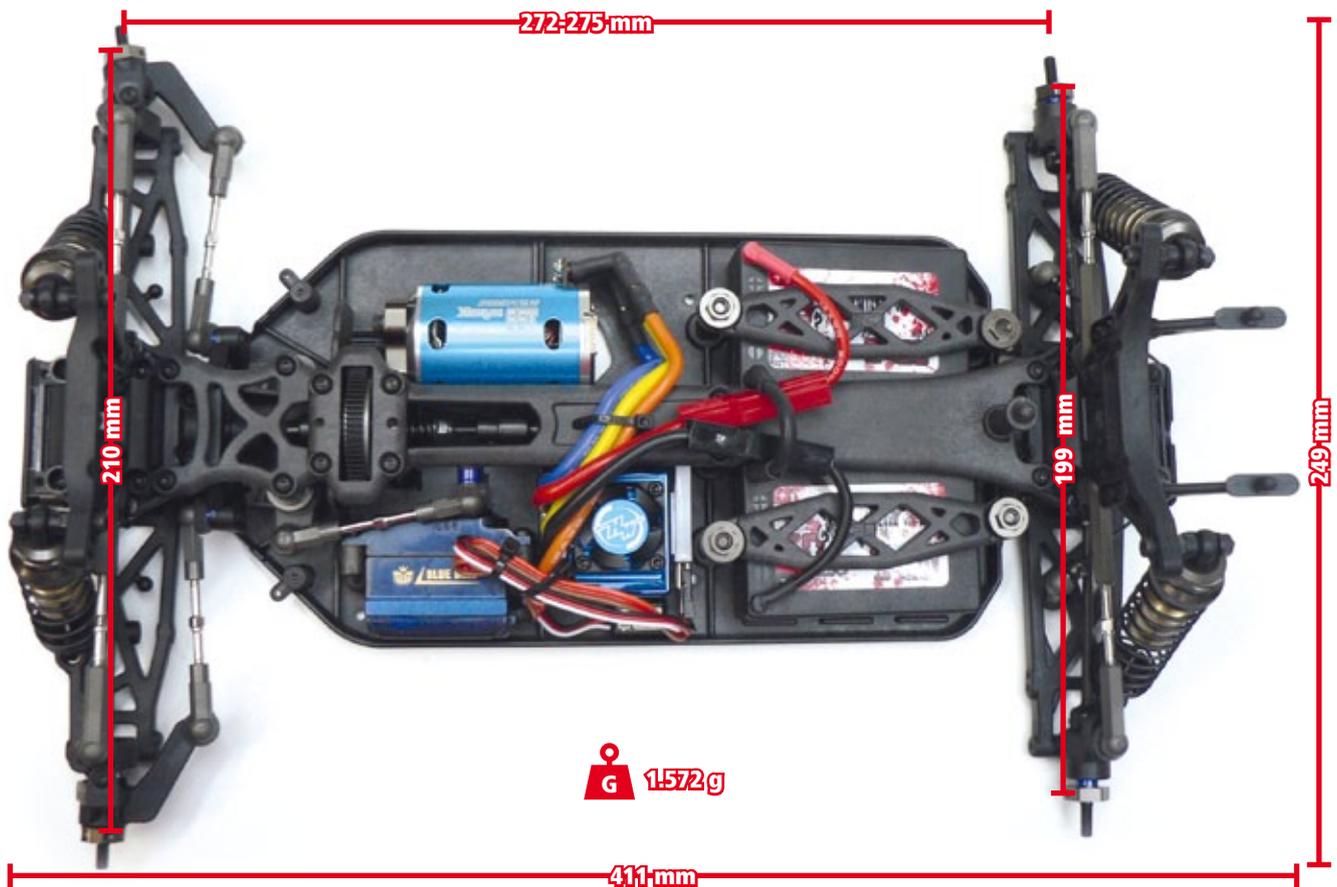
Der Blick auf die Vorder- oder Hinterachse wiederum lässt nur die etwas dickeren Teile des FS2 erkennen, wobei dies in doppelter Hinsicht gilt. Nicht nur die Dämpferbrücken sind nochmals etwas stabiler geworden, sondern auch der Durchmesser

Das Design der Karosserie ist toll, doch auch die technischen Leistungen des Lazer ZX5 SP sind auf sehr hohem Niveau – in den Händen eines guten Fahrers ein ernstzunehmender Gegner



FAZIT

Die Geschichte des Lazer ZX5 SP wird mit dem FS2 erfolgreich fortgesetzt. Mit 369,- Euro war der SP zwar etwas günstiger, er wird jedoch nicht mehr ausgeliefert. Mit etwas Glück findet man noch ein Modell beim Fachhändler. Doch in Anbetracht des nur um 20,- Euro höheren Kaufpreises und den Vorteilen des FS2 ist dieser auf jeden Fall die richtige Wahl.



FAZIT

Der Lazer ZX5 FS2 ist mit einem Preis von 389,- Euro ein würdiger Nachfolger. Wie oft in der Wettbewerbsklasse sind die Neuerungen nur im Detail erkennbar, jedoch sinnvoll umgesetzt. Die Materialqualität konnte nochmals gesteigert werden und die Konstruktion zeigt sich durchdacht. Das zeigt sich auch im verbesserten Fahrverhalten.

der Dämpfer wurde vergrößert. Die Verarbeitung der Federbeine ist aber bei beiden Modellen auf sehr hohem Niveau. Schließlich zeigt der Gewichtsvergleich ein minimal gestiegenes Gewicht des Lazer ZX5 FS2 gegenüber dem ZX5 SP. Einen Gewichtsunterschied von 38 Gramm kann man angesichts der

Zwölf Diffkugeln, acht Druckkugeln, faserverstärktes Nylon, gehärtete Druckscheiben, präzise aus hochfestem Stahl gefertigte Abtriebe und Teflon gedichtete Kugellager ergeben zusammen mit den richtigen Fettsorten extrem weich laufende Diffs – bei beiden Modellen



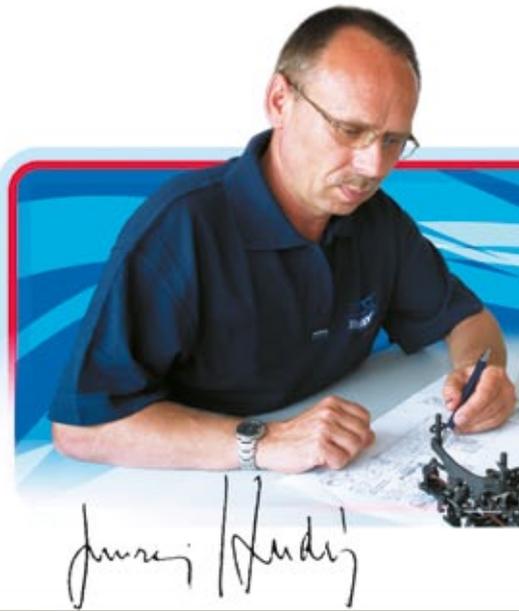
deutlich stabileren Bauweise des neuen Modells und der vielen Aluminiumteile aber eher vernachlässigen. Die verwendete Elektronik würde hier eventuell für einen Ausgleich sorgen. Dies hängt von den genutzten Komponenten ab.

Kopf an Kopf

Der Fahrtstest verlief dann auch in etwa wie erwartet. Beide Modelle liegen sehr eng beieinander und natürlich auf hohem Niveau. Das überhaupt nicht vorhandene Power-Steering und die noch etwas weicher arbeitenden Dämpfer des FS2 sind die einzigen Unterschiede. Mit beiden Modellen kann man sehr schnell und sauber auf der Rennstrecke fahren, doch der neue FS kann mit seiner etwas besseren Materialauswahl und leichten Vorteilen beim Fahrverhalten punkten. Zusammen mit der nochmals optimierten Gewichtsverteilung ist es ein knapper aber verdienter Sieg für den Lazer ZX5 FS2. ■



Der Radstand des FS2 (rechts) ist um fünf Millimeter gewachsen und die Rechts-links-Gewindestangen sowie die Kugelpfannen wurden überarbeitet



XRAY KOLUMNE

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

Die Abstimmungsarbeit an einem neuen Modell, wie dem T3 zum Beispiel, gestaltet sich zunehmend schwieriger, denn die Feinheiten werden immer wichtiger. Daher war die Teilnahme am EC-Warm-Up-Rennen ein logischer Schritt, um den neuen T3 unter realen Bedingungen zu testen.

Zunächst wollte ich das Standardchassis mit einer speziell erleichterten Version vergleichen. Nach weiteren Trainingsfahrten tauschte ich dann aber das Chassis noch gegen eine Version mit Aussparungen an der Front und gegen eines mit Aussparungen am Heck aus. Allen gemein war der Zugewinn an Grip, doch meinem Gefühl nach musste da noch mehr drin sein. Derartige Details konnten dann erst wieder im Werk aussortiert werden, daher ging es schon nach einer Woche wieder zurück zur Strecke des EC-Warm-Ups. Diesmal standen private Testfahrten auf dem Programm und natürlich hatten wir wieder etliche neue Teile im Gepäck, um deren Verhalten testen zu können.

Der Grip der Strecke stieg kontinuierlich an und gegen Ende mussten wir sogar wieder auf Chassisversionen mit weniger Aussparungen zurückgreifen, um die Leistung optimal auf den Boden zu bekommen. Das Verhalten des Modells war nun auf einem stabilen und sehr angenehm zu fahrenden Niveau, daher konnte ich mich nun auf die Arbeit an der Aufhängung konzentrieren. Doch als wir die Erfahrungen der Außenstrecke in der Halle nachvollziehen wollten,



So riesig die Halle auch zu Anfang aussah – mit über 100 Startern gefüllt, war jederzeit für spannende Rennen gesorgt

stellten wir sehr schnell fest, dass wir wieder bei Null anfangen mussten.

Das Fahrverhalten wurde schnell nervös, wenn der Grip auf Teppich stärker wurde. Daher konzipierten wir wiederum ein neues Chassisdesign und führten verschiedene Testfahrten durch. Mein Sohn Martin unternahm in den nächsten Wochen sehr viele Tests und saß auch bis spät abends vorm PC, um die nächsten Ideen umzusetzen. Das Problem war jedoch, dass jede Änderung an der Chassisplatte auch Änderungen am Topdeck nach sich zog. Dennoch hatten wir dank unserer Fertigungsmöglichkeiten innerhalb recht kurzer Zeit 15 bis 20 verschiedene Chassisdesigns hergestellt.

Nachdem wir nun bei den Hallentests einige gut funktionierende Versionen herausgefunden hatten,

Trotz der vielen Arbeit am neuen T3 konnte Martin das Rennen genießen, wenn er auch nicht um vordere Plätze mitfuhr

kam uns ein auf unserer Außenstrecke abgehaltenes Finalrennen der XRAY-Challenge sehr gelegen, um dem Modell im Starterfeld von über 100 Fahrern den letzten Schliff zu geben. Natürlich ist man zu diesem Zeitpunkt etwas nervös, denn wenn jetzt gravierende Fehler auftreten, müsste der Erscheinungstermin verschoben werden. Doch die Rückmeldungen der Teamfahrer waren überwiegend positiv, daher konnten die letzten Teile in die Fertigung gegeben werden. Dort liefen die Maschinen schon seit geraumer Zeit auf Hochtouren, um die erforderlichen Teile für den neuen T3 zu produzieren. Nur das Chassis, das Topdeck und einige wenige Teile hatten noch keine Produktionsfreigabe erhalten. Durch unsere eigene Produktion konnten wir innerhalb weniger Wochen die noch ausstehenden Teile fertigen und so noch knapp unseren Liefertermin einhalten – worüber sich viele XRAY-Fans wohl gefreut haben dürften.

Nachdem der Stress der vielen Tests, das Exportieren der Daten in ein neues Format und die Zeit für die Produktion nun endlich vorbei waren, konnte der T3 sein Debüt beim ETS-Rennen feiern, das nebenbei





von XRAY schreibt exklusiv in

**cars
& Details**



Wie der Vater so der Sohn – beide sind XRAY-Fans der ersten Stunde. Die Leistung des jungen Zdenko konnte jederzeit überzeugen

auch den Start der Hallensaison einläutet. Die Nervosität einer solch großen Veranstaltung wich dann zum Glück recht schnell, da die T3 in den Händen der Teamfahrer ebenso gut unterwegs waren wie die T3-Modelle diverser Kunden – allen stand die Zufriedenheit förmlich im Gesicht. Nach den stressigen Wochen war dies schon für sich gesehen eine Bestätigung der Testarbeit unseres Teams.

Alex Hagberg und Zdenko Kunak konnten sich direkt für das Finale qualifizieren. Trotz gleichem Punktestand erreichte Alex leider nur Platz vier, doch die bis dato gezeigten Rundenzeiten waren auf Augenhöhe mit der Konkurrenz. Mit etwas mehr Feinabstimmung und dem Quäntchen Glück wird der T3 demnächst auch erste Siege feiern. Dies sollte schon sehr schnell in der Stock-Kategorie umgesetzt werden, denn hier konnte Zdenko Kunak sich gegen 165 andere Fahrer durchsetzen und noch zwei weitere T3-Piloten schafften den Sprung ins Finale. Die schnellste Zeit und der Sieg beider Finalrennen machten den ersten Sieg des neuen Modells perfekt – meinen Dank an den Fahrer, denn dies war sein erster großer Sieg.

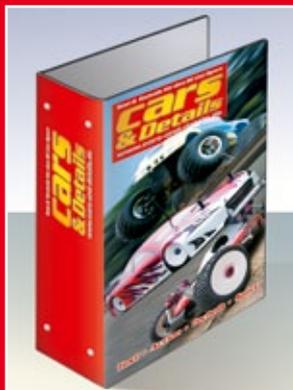
Doch zum Abschluss muss ich mich vor unserem gesamten Team verneigen, denn ohne die professionelle und konzentrierte Arbeit wäre solch ein Projekt nicht durchführbar gewesen. Natürlich bin ich auch besonders stolz auf meinen Sohn Martin, der dieses Projekt das erste Mal komplett in Eigenregie durchführte.

Dipl. Ing. Juraj Hudy, XRAY Chef-Designer

▼ Anzeigen

**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:



www.alles-rund-ums-hobby.de

Kitsch
oder
Action

Wer *Kitschfilme* mag, schaut am Besten TV.

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



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



Zack, und drin



Schnell und einfach in die RC-Bike-Klasse starten

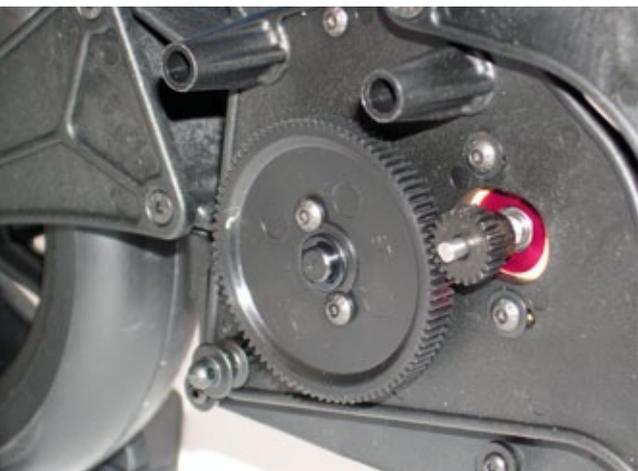
Vorsichtig, behutsam, langsam, zögerlich, Schritt für Schritt – so lautete die Devise bisher bei RTR-Einsteigermodellen. Erst einmal an die Materie herantasten. Ganz anders, nämlich mit voller Wucht, schlägt hingegen das brushlessmotorisierte Onroad-Bike SB5 RTR von Thunder Tiger ein. Es soll mit aktueller Elektronik, Brushlessantrieb, 2,4-Gigahertz-Technik und Renn-erprobtem Fahrwerk nicht nur den Einstieg in die Bike-Klasse erleichtern, sondern auch bei Fortgeschrittenen für maximalen Fahrspaß sorgen.

Text und Fotos:
Dieter Renzel

Bereits im Verkaufsregal legt die neue SB5 RTR einen fulminanten Start hin. Die Verpackungsdesigner von Thunder Tiger haben nicht nur einfach den eher zweckmäßigen Karton des hochwertigeren Kohlefasermodells umgestaltet, sondern präsentieren das vormontierte RTR-Modell in einem entsprechend großvolumigen Karton publikumswirksam hinter einem Sichtfenster, um sich so bereits vorab einen ersten Eindruck von der sehr windschnittig gehaltenen Maschine machen zu können. Abgerundet wird die Grundausstattung neben einer umfangreichen Bauanleitung nebst deutscher Übersetzung und dem üblichen Basiswerkzeugset von der aktuellen Cougar-Drehknopf Funke im aktuellen 2,4-Gigahertz-Übertragungsmodus. Eingespart wurden dafür aber gegenüber dem klassischen Vorgängermodell nun der einfache Fahrakku sowie der Steckdosenlader.

Durchdacht

Verabschiedet sollte man sich auch vom traditionellen Fahrwerkslook eines RC-Bikes mit konventioneller Aufhängungstechnik wie einer traditionellen Alueinarm- oder Doppelarmschwinge in Verbindung mit einer formschönen Upsidedown-Gabel. Unter der ab Werk vorgefertigten und verschraubten Lexanverkleidung steckt der Rahmen der großen SB5-Schwester. Preisbedingt muss allerdings auf den verwindungssteifen, mehrteiligen Rahmen aus Kohlefaser verzichtet werden. Anstelle dessen kommen faserverstärkte und mitunter verrippte Kunststoffspritzgußteile zum Einsatz, wodurch nicht nur die Fahrwerksgeometrie des Rennmodells sondern auch die aufwändige Aufhängungsmechanik der Doppelarmschwinge an der Vorderradgabel übernommen wurde, die, wie auch die leichte mehrteilige Kunststoffschwinge, mit gleich zwei Ölstoßdämpfern abgefedert wird.



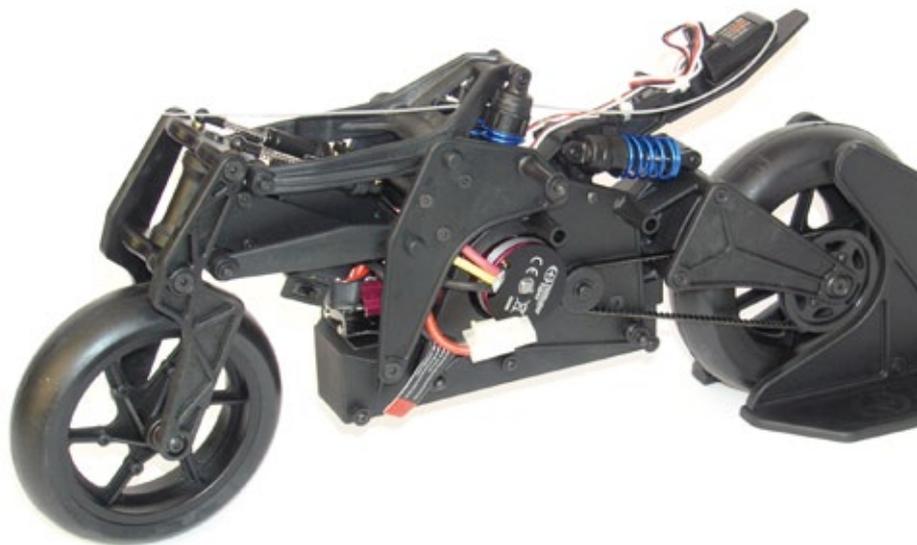
Die Brushlesspower wird über ein Kunststoff-hauptzahnrad direkt und ohne Slipper auf das gegenüber sitzende Riemenantriebsrad weitergeleitet



An der hinteren Doppelarmschwinge sorgt ein leichter Riemenantrieb für verlustarme Kraftübertragung vom kernigen Brushlessmotor zum mitunter etwas überforderten Hinterreifen

Zwar etwas straff gefedert drücken sich die ab Werk befüllten Kunststoffölis im Handdrücktest aber soweit ganz ordentlich. Und auch die beiden kleinen Lenkungsdämpfer – respektive die kugelgelagerte Lenkung – fühlen sich im Trockentest ganz gut an, weil sie leichtgängig ohne Hakeln funktionieren. Kugelgelagert ist natürlich auch der gesamte Antriebstrakt, wobei Thunder Tiger hier wie gehabt auf die Technik gesetzt hat, die Antriebswelle durch den Schwingendrehpunkt laufen zu lassen. Das ist zwar anders als bei den großen Vorbildern, aber so wie bei meisten Mitbewerber auf dem RC-Bike-Markt.

Die Motorleistung wird über ein 48dp-Hauptzahnrad auf ein gegenüberstehendes Riemenrad übertragen, das mittels leisen Zahnriemenantriebs das Hinterrad antreibt. Über passende Einlegescheiben entsprechend der notwendigen Riemen Spannung kann das Ganze justiert werden. Wichtigstes Bindeglied zwischen Bike und Piste sind die Reifen samt Felgen. Sie sind im RC-Bike-Geschehen auch für die stabilisierenden Kräfte zuständig und bestehen beim SB5 RTR nicht wie üblich aus Alu sondern aus leichtem Plastik und sind gegenüber der Rennschwester einteilig gehalten.



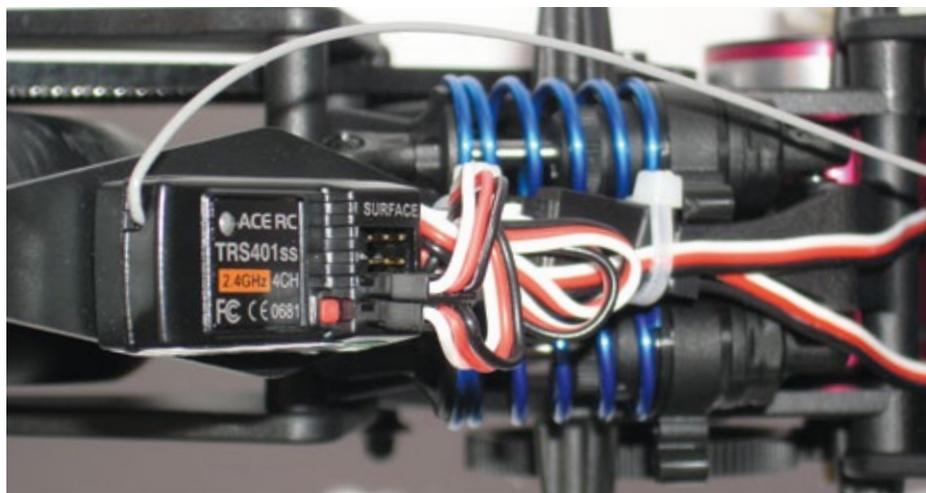
Die technischen Merkmale der SB5 werden grundsätzlich auch in der RTR-Variante aufgegriffen. Statt Kohlefaser kommt jedoch faserverstärkter Kunststoff zum Einsatz, wodurch allerdings ein sensationelles Gesamtgewicht von nur 1.500 Gramm erreicht wird

Dafür setzt man aber auf dieselbe Reifenmischung wie bei dem teureren Baukastenmodell und gefühlsmäßig auf gleichharte Reifeneinlagen.

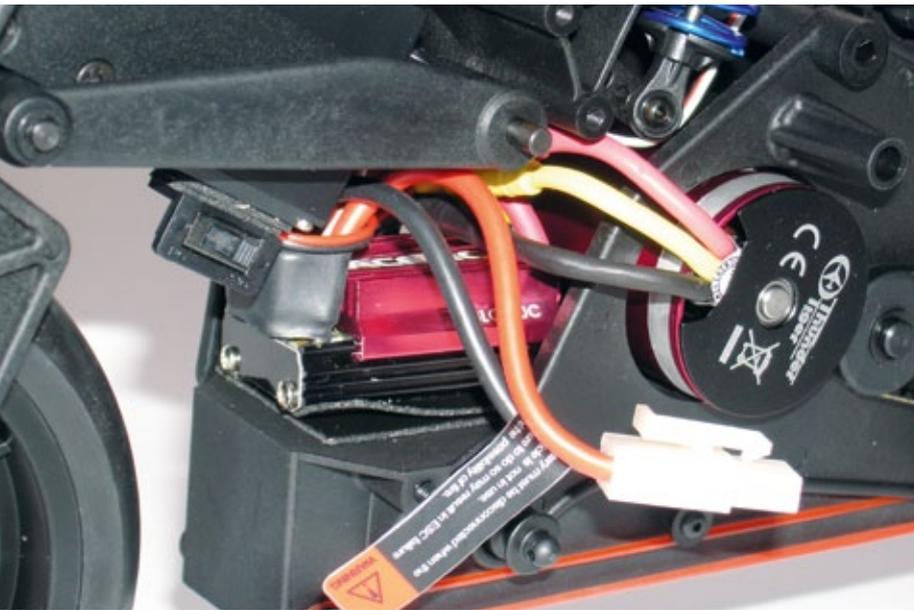
Für den notwendigen Kreiseleffekt, also die Fahrstabilität, soll das knapp über 100 Gramm schwere Vorderrad sorgen, während das leichte Hinterrad gute Beschleunigungswerte bringen wird. Der kernige 3.900er-Motor aus der hauseigenen ACE Ripper-Serie sollte dabei leichtes Spiel haben, wobei es im RC-Bike-Geschehen auch auf eine gute Regelbarkeit ankommt, die hier der kleine BLB40 übernehmen soll. Er findet gerade noch so Platz auf dem sehr schmal gehaltenen Chassis. Grund für das schlanke Format ist nicht zuletzt auch der Akkuschacht als Chassisbasis, der den Antriebsakku mittels simpler Gummiringe hochkant und trotzdem schwerpunktünstig platziert aufnimmt. Aber so bleibt auch nicht viel Platz für die Unterbringung der weiteren elektrischen Komponenten. Das Lenkservo sitzt mitten in der Vorderradaufhängung zentral hinter dem Lenkkopf und der kleine 2,4-Gigahertz-Empfänger wird auf einer crashsicheren Kunststoffflasche oberhalb des Hinterrads untergebracht.



Die bekannte Cougar-Funke sendet mit 2,4 Gigahertz und kann so störungssicher mit ihren nützlichen Einstellmöglichkeiten in der Praxis überzeugen



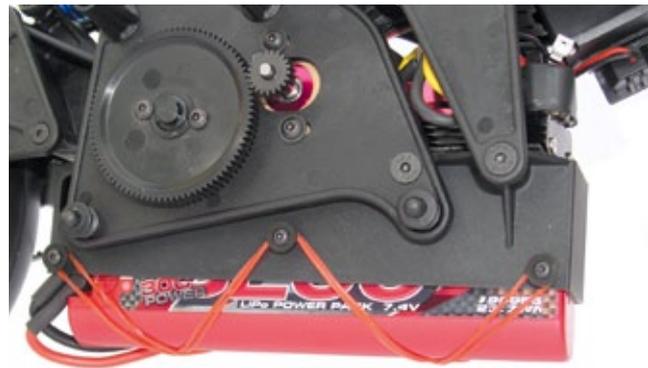
Unterhalb des leichtgewichtigen ACE-2,4-Gigahertz-Empfängers erkennt man die Kunststofföldämpferpaarungen. Sowohl wie hier an der Hinterradschwinge als auch an der für RC-Bike eher untypischen Vorderradaufhängung liefern sie eine gute Feder- und Dämpfungsfunktion



Dort wo am richtigen Motorrad in der Regel der Wasserkühler positioniert wird, ist am SB5 der elektronische Fahrregler oberhalb der Akkuschale direkt im kühlenden Fahrtwind montiert

Warmup

Im Lieferumfang findet sich neben einer Zubehörüte auch noch ein praktischer Modellständer. Den üblichen Schraubencheck besteht die SB5 RTR soweit problemlos, allerdings offerierte das vorliegende Testmodell dann doch noch zwei Kritikpunkte. Punkt eins war das unsauber gefertigte oder einfach nur unzentriert gebohrte Motorritzel, welches letztendlich zu unrund lief, um der doch nicht unerheblichen Antriebsleistung auf Dauer Herr werden zu können, ohne das Kunststoffhauptzahnrad langfristig zu beschädigen. Eine kurze Rückspra-



Der Fahrakku und die Anschlusskabel werden lediglich von zwei Gummibändern in der Akkuschale gesichert

che mit Thunder Tiger reichte aus und nach einer Austauschaktion sowie der Bestückung des Senders mit acht Mignonzellen und zwei frisch geladenen Nosram-LiPos konnte der Trockentest erfolgen.

Sender an, Akku anstecken, Regler an und schon ertönte das akustische Signal, womit der Regler seine Betriebsbereitschaft anzeigt. Der Lenkungstest war soweit erfolgreich, die Neutraltrimmung zeigte sich brauchbar und auch die Servorichtung war ab Werk korrekt am Sender voreingestellt. Nach einer kurzen Verzögerungsssekunde lief auch der Motor schön an und beschleunigte, auch wenn man es eigentlich nicht machen sollte, das freidrehende Hinterrad auf beachtliche Drehzahlen.

Dabei fiel auf, dass die Verklebung des Reifens leider nicht die beste war, weshalb hier Nacharbeit nötig war. Ein kleiner Sekundenklebereinsatz nach einer gründlichen Reinigung der Klebeflächen mittels Bremsenreiniger und es konnte weiter gehen. Abschließend mussten nur noch die Sturzbügel in den Hülsen am Chassis montiert werden. Hierzu liegt dem Modell ausreichend Verschleißmaterial in Form eines Kunststoffbands bei, aus dem man die entsprechenden Stücke ausschneiden kann. Für den Anfang sollte man die Bügel ruhig etwas länger machen. Je länger der Bügel, desto weniger Schräglage und dadurch eine geringere Kurvengeschwindigkeit ergeben sich, was gerade für Anfänger ein gutmütigeres Fahrverhalten erzeugt. Beide Bügel auf 20 Zentimeter abgelängt, ergab noch eine gute Kurvenschräglage für das erste Rollout.

Die schnittig ausgefallene Lexankarosserie mit integriertem Fahrer ermöglicht maximale Schräglagen. Der beiliegende Ständer dient zum Abstellen oder auch zum Starten des Modells, wengleich das einfache Anschieben des Bikes per Handstart in der Praxis durchaus bewährt ist



Die verbaute Brushlesscombo sorgt für mehr als nur ausreichend Fahrspaß. Für den gemäßigten Einstieg sollte man unbedingt die Dual-Rate-Senderfunktion für Gas/Bremse verwenden



Platzbedarf

Was braucht ein RC-Bike-Anfänger? Platz! Was braucht ein RC-Bike-Anfänger mit einem BL SBS RTR? Viel Platz! Optimal sind hierzu möglichst saubere, weitläufige Parkplätze, um sich mit dem Fahrverhalten des Modells und nicht zuletzt auch mit der Leistungsentfaltung des Brushlessantriebs vertraut zu machen. Nach der Anleitung soll das Bike zwar aus dem beiliegenden Modellständer heraus gestartet werden können, doch ein behutsamer leichter Schubs mit der rechten Hand mit etwas Gasinsatz ist hier die bessere Methode. Bereits ab einer Geschwindigkeit von etwa 10 Stundenkilometer ist das Bike aufgrund der Kreiselkräfte eigenstabil unterwegs. Vorsichtige Korrekturen an der Lenkung reichen aus, um das Modell auf Kurs zu halten oder auch schon mal in weitläufig gefahrenen Bögen die mögliche Schräglagen auszutesten. Um hierbei ein

Die für den Test zur Verfügung gestellten Nosram LiPos überzeugen mit geringem Gewicht und 30C Belastbarkeit. Je nach Budget beginnt der Spaß bei 3.200 und endet derzeit bei 4.600 Milliamperestunden Kapazität



harmonisches, nicht zu aggressives Lenkverhalten zu erhalten, empfiehlt sich die Nutzung des einfachen aber effektiven Dualrate-Rädchens an der Funke gleich unterhalb des Lenkrads. Mit zunehmender Geschwindigkeit erhöhen sich die Kreiselwirkung und damit auch die Fahrstabilität des Bikes, wohingegen die Lenkwilligkeit abnimmt. Kurskorrekturen bei voller Fahrt erfordern demzufolge größere Lenkausschläge, bei geringer Geschwindigkeit reicht ein vorsichtiges Antupfen der Lenkung.

Da die Toppspeed des Modells wirklich beachtlich ist, dauert es auch nur wenige Sekunden und das rasch näherkommende Ende des Parkplatzes erfordert dringend eine Gegenmaßnahme. Jetzt heißt es bremsen – aber Vorsicht: ein blockierendes Hinterrad sieht zwar mitunter spektakulär aus, endet aber oft auch in einem Sturz. Auch hier ermöglicht die Funke eine getrennte Einstellmöglichkeit von Gas und Bremse. Dadurch kann man zum einen



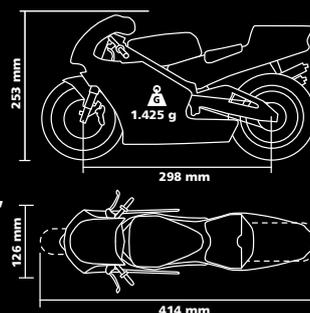
BIKE CHECK

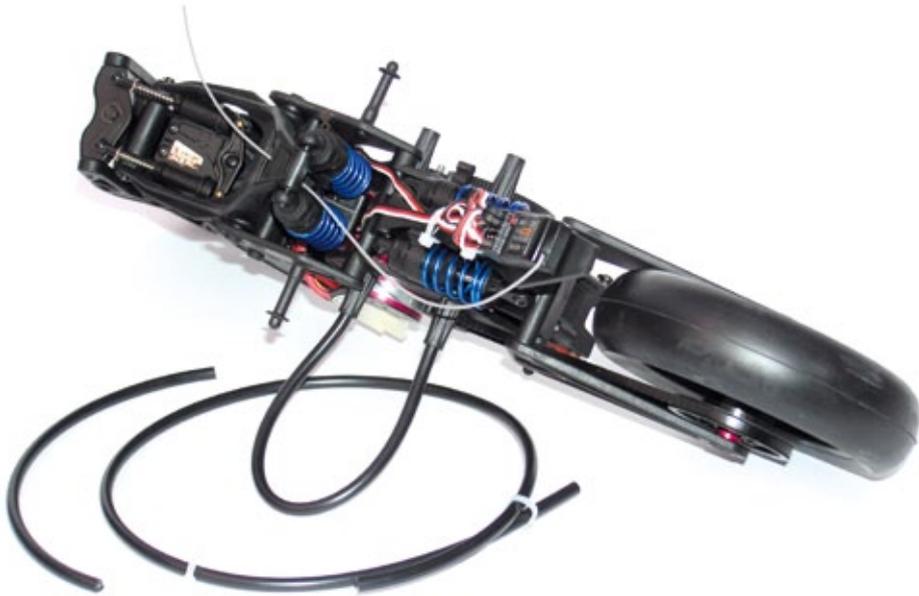
SBS RTR Thunder Tiger

- Klasse: Elektro-Onroad 1:5
- Empfohlener Verkaufspreis: Im Fachhandel erfragen
- Bezug: Fachhandel

- Technik: mehrteiliger Kunststoffrahmen, Öldruckstoßdämpfer, Riemenantrieb, Doppellängslenkervorderradgabel, komplett kugelgelagert

- Benötigte Teile: Fahrakku, acht Mignonzellen





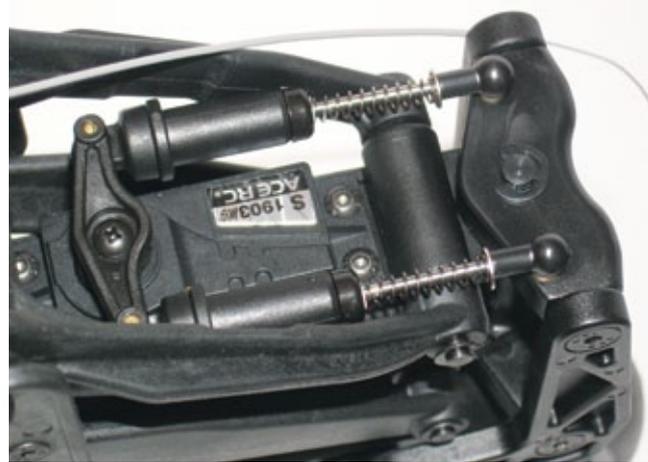
Aus dem beiliegenden Kunststoffmaterial werden die notwendigen Sturzbügel abgelängt. Mit jeweils 20 Zentimeter langen Abschnitten ist man zu anfang gut bedient. Je nach Fahrkönnen und Bereifung kann man die Sturzbügel für mehr Schräglage und somit mehr Speed in den Kurven kürzen

die Bremsleistung den Griffverhältnissen der Piste anpassen. Zum anderen lässt sich die Motorleistung des senderseitigen Ausgangssignals entsprechend des Fahrgeschicks begrenzen. Hierbei muss man unbedingt immer auch auf die Temperatur des Reglers achten, da sich dieser hierbei immer im Teillastbetrieb bewegt, da die Einstellungen am Sender auch nach dem Aus- und Einschalten des Reglers gespeichert werden.

Leistung ist übrigens mehr als genug vorhanden. Auf den staubigen Streckenabschnitten ist ein Durchdrehen des Hinterrads schnell provoziert und gerade aus der Kurve heraus kommt es dann schnell mal zu Ausbrechen und gegebenenfalls zu einem Abflug, was Fahrer und Lenkarmosserie recht gut abkönnen, speziell wenn die beiden Seitenschalen zusätzlich noch von innen mit stabilen Glasfasertape gesichert werden. Auf staubfreiem, griffigem Untergrund oder auf der Rennstrecke sind mit der Baukastenmotorisierung auch sehenswerte Wheelies möglich, wenngleich es hier einen sensiblen Finger am Gaszug benötigt. Ebenso sensibel sollte man sich beim schrittweisen Kürzen der Bügel an die möglichen Schräglage herantasten, wenn man als Einsteiger das vorsichtige „auf dem Bügel um die Kurve“-Rutschen nach etwas Fahrpraxis abgelegt hat. Je mehr Schräglage, desto größer die maximale Kurvenspeed. Doch irgendwann stoßen hier die Baukastenreifen einfach an ihre Grenzen.

Tuning

Speed hat der kleine Brummer eigentlich genügend. Ein, zwei leichte, druckvolle 2s-LiPos, sowie zwei oder drei zusätzliche Ritzel und schon ist man bestens gerüstet. Wie bei RC-Cars auch, steht die Reifenfrage ganz oben auf der Tuning-Liste. Mit einem zweiten Satz Felgen und Einlagen sowie einem Satz 100er- oder 200er-PMT-Reifen – profiliert für staubigen Untergrund oder als Slick für ein runderes Fahrverhalten – fällt die Einkaufsliste recht übersichtlich aus und man verdoppelt so locker den Fahrspaß.



Für optimale Umsetzung der Lenkimpulse sorgen zwei kleine, Öl-befüllte Lenkungsdämpfer. Fortgeschrittene greifen zum optional erhältlichen Lenkungsfedernset. Harte Federn und zähes Öl ergeben hier einen guten Einlenkimpuls



Die Riemenspannung wird durch Verschieben der Hinterradachse angepasst. Entsprechende Aufnahmen liegen dem Modell bei

Geht es auf die Piste, macht neben zusätzlichen Dämpferölen und dem Fahrwerksfedernkit auch noch das Lenkungsdämpferkit zur Optimierung der Kurveneinlenkwilligkeit Sinn. Weiter kann es mit dem Bremskit für das Vorderrad gehen, für das dann allerdings auch eine Funke mit Mischfunktion des dritten Kanals anstatt der fummeligen Einstellung über ein V-Kabel benötigt wird. Stück für Stück kann man so das RTR-Bike bei Bedarf bis zur reinen Wettbewerbsversion aufrüsten.

Crash-Resistent

Abgesehen von den sich lösenden Baukastenreifen und einem fehlerhaften Motorritzel gab es am vorliegenden Testbike kaum etwas zu bemängeln. Verschleiß gab es eigentlich nur an den Sturzbügeln, wenn man es beim Kurvenfahren mit der Schräglage etwas übertreibt. Auch hier und da einige Schrammen an der Verkleidung gehören zum Bike-Standard, wenn man zu schnell unterwegs war und abseits der Strecke zum Stehen gekommen ist. Die SB5 RTR-Variante stellte sich während des Fahrtests als sehr robust heraus und verzieh so manch üblen Abflug, um sofort danach scheinbar ungerührt weiter ihre Bahnen zu ziehen.

FAZIT

Nie war der Einstieg in den RC-Bike-Bereich schneller und einfacher möglich. Der Umstieg auf zwei Räder gelingt mit etwas längeren Sturzbügeln recht schnell, um anschließend mit kürzeren Sturzbügeln mit voller Motorleistung und einem Satz Rennbereifung bei maximaler Schräglage durch die Kurven zu zirkeln. So erfährt man den Fahrspaß der RC-Bike Klasse wortwörtlich.

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk zur Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars



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

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

IM INTERNET

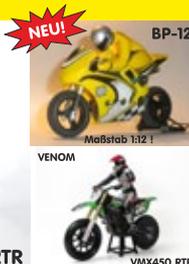
unter www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110

www.RC-Motorradshop.de

Online-Shop für RC-Motorradmodelle
und Zubehör



- entdecke den faszinierenden Modellsport auf zwei Rädern
- über 2.000 Artikel für RC-Bikes
- Ersatzteile - Tuningteile - Service
- Straßen-, Motocross- und Supermoto-Bikes
- lieferbar mit Elektro- oder Verbrennungsmotor
- Maßstäbe 1:4 - 1:5 - 1:8 - 1:12



RC-Motorradshop Gregor Schinner

Königshammerstr. 44 - 90469 Nürnberg
Tel. (0911) 48094408 - Fax (0911) 48094075
E-Mail: info@rc-motorradshop.de



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

Modellbau
SEQUOIA

Thunder Tiger SB5 Racing Bike RTR RC-Motorrad mit Brushless-Antrieb



284,99

Brushless Total... Brushless steht für MEHR Leistung, HÖHERE Effizienz und WENIGER Wartungsaufwand...! Demnach ist es geradezu selbstverständlich, dass Thunder Tiger nun auch sein SB5 Renn-Motorrad in neuer RTR Version in Brushless Varianten inklusive diesem Elektro-Antriebs-Konzept der Zukunft anbietet. Für alle Motorrad-Fans, die den Mut haben, Grenzbereiche noch intensiver zu erleben... RTR-Set mit brushless Motor, Regler und 2,4 GHz Fernsteuerung. Weitere Infos zu diesem Modell erhalten Sie unter 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

**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)

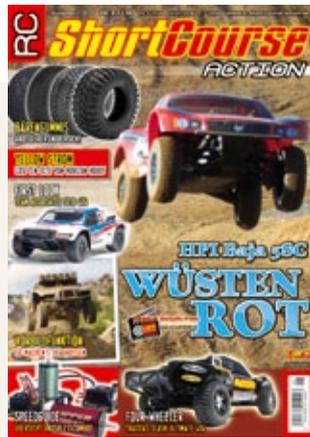
An einem ferngesteuerten Automodell gibt es immer etwas zu verbessern und gelegentlich auch zu reparieren. Auf dieser DVD siehst Du alles, was einen erfolgreichen Einsatz des Modells im Maßstab 1:6 gewährleistet. Du siehst, wie Du Deinen RC-Buggy durch verschiedene Tuningmaßnahmen verbessern kannst und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

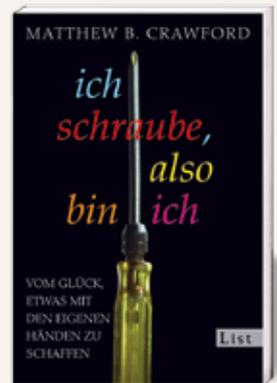


Ludwig Retzbach

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.

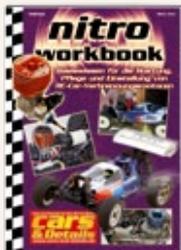
Artikel-Nr. 11373
€ 29,95



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

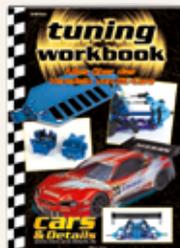
Das Nitro-Workbook ist das ideale Nachschlagewerk für Boxengasse und Hobbywerkstatt. Es hilft unter anderem bei der Wahl des passenden Motors, der richtigen Spritsorte und beim optimieren der Vergasereinstellung.

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.

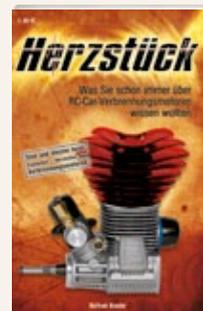
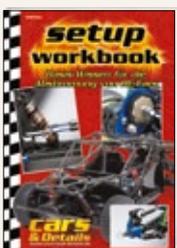
68 Seiten, A5-Format
Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



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 77-120
E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

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

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

HIMOTOgoes 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

CARS & Details SHOP BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Mehr attraktive Angebote online: www.alles-rund-ums-hobby.de

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

CD1203

Bestell-Service: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de



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

Problemlos bestellen

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

CARS & Details Shop
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110

Telefax: 040/42 91 77-120

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

CARS & Details LESERBRIEFKARTE

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Kontakt zur Redaktion:

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

Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1203

Deine Meinung ist uns wichtig.

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

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

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

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

Telefon: 040/42 91 77-300

Telefax: 040/42 91 77-399

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

CARS & Details ABO BESTELLKARTE

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

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

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

*Abo-Preis Ausland: € 63,00

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

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1203

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:

CARS & Details Leserservice
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110

Telefax: 040/42 91 77-120

E-Mail: service@cars-and-details.de

SLEDGE HAMMER S50

1:8 Nitro-powered 4WD Monster Truck



Unleash the POWER!!
 DER BESTE MONSTER TRUCK VON THUNDER TIGER!



FEATURES

Der Sledge Hammer S50 setzt neue Maßstäbe und kennt keine Grenzen. Dieser Bolide fegt seine Kontrahenten auf der Rennstrecke, in der Kiesgrube oder auf dem Parkplatz weg wie Spielzeug. Befeuert wird der MTA4 S50 von einem Pro 50-BK Nitro Triebwerk mit unglaublichen 8,3 ccm. Die brachiale Power des größten Motors in der 1:8 Monster Truck Szene wird über ein neu konstruiertes Zweigangautomatik-Getriebe mit Metallzahnradern und der ausgereiften Fahrwerkstechnik auf die Piste gebracht. Wheelies kein Problem! Fun pur!



Technische Daten:

Maßstab: 1:8
 Länge: 615mm
 Breite: 438mm
 Höhe: 273mm
 Radstand: 368mm
 Gewicht: 6200g
 Bodenfreiheit: 108mm



No. 6225



Cougar P3 +
2.4GHz 4CH Mini Receiver



S1903MG Servo
mit Metallgetriebe



S2008MG Servo
mit Metallgetriebe



S1903
Standard Servo



PRO-50BK
8.3ccm Motor



PRO-STARTER

2.4GHz



1:8

50

OFF ROAD

RTR



THUNDER TIGER

www.thundertiger-europe.com

00000

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

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

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

RC-Hot-Model, Marienstraße 27, 03046 Cottbus, Telefon: 03 55/494 98 50, Fax: 03 55/494 98 50, E-Mail: info@rc-hot-model.de, Internet: www.rc-hot-model.de

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

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

Race-Land Online-Shop, Barbarossastraße 8, 09112 Chemnitz, Telefon: 03 71/355 99 70, E-Mail: raceland100@aol.com

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

10000

Tamico-Shop, Richard-Wagner-Straße 25, 10585 Berlin-Charlottenburg, Telefon: 030/34 39 74 74, E-Mail: shop@tamico.de, Internet: www.tamico.de

Modellsport Hahn, Reineckendorfer Straße 3, 13347 Berlin, Telefon: 030/53 67 99 03, E-Mail: info@modellsport-hahn.de, Internet: www.modellsport-hahn.de

Berlin Modellbau, Trettach Zeile 17-19, 13509 Berlin, Telefon: 030/40 70 90 30

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

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

Modellbau – Künstlerbedarf, Ringstraße 126, 18528 Bergen, Telefon: 038 38/25 48 73, Fax: 038 38/25 48 73

20000

Modellbauzentrum Staufenberg, Seeplatz 1, 21073 Hamburg, Telefon: 040/30 06 19 50, Fax: 040/300 61 95 19, E-Mail: info@modellhobby.de

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

Slotcase, Hamburger Straße 4-8, 21465 Reinbek, Telefon: 040/35 70 61 31, Fax: 040/35 70 61 32, Internet: www.slotcase.de

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

Modellbauzentrum Staufenberg, Harksheider Straße 9-11, 22399 Hamburg, Telefon: 040/602 20 39, Fax: 040/602 10 82

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

Hobby-Shop, Sophienblatt 50, 24114 Kiel, Telefon: 04 31/67 67 06, Fax: 04 31/537 71 68

Hobby Modellbau, Adlerstraße 2b, 25462 Rellingen, Telefon: 041 01/83 76 71, Fax: 041 01/83 76 72

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

RC-Fabrik GmbH, Bremer Straße 48, 28816 Stuhr-Brinkum (nahe IKEA), Telefon: 0421/89823591, Internet: www.rc-fabrik.de, E-Mail: kontakt@rc-fabrik.de

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

30000

RC-Tune, Wülfelderstraße 10, 30539 Hannover, Telefon: 05 11/374 62 07, E-Mail: support@rc-tune.de, Internet: www.rc-tune.de

Mini-Z Shop, Ilseder Hütte 10, 31241 Ilsede, Telefon: 051 72/91 22 22 20, Internet: www.mini-zshop.de

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

Modellbau + Technik, Lemgoer Straße 36a, 32756 Detmold, Telefon: 052 31/356 60, Fax: 052 31/356 83, E-Mail: modellbau-technik@teleos-web.de, Internet: www.modellbau-technik.de

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

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

MST, Im Stöcker 9, 34497 Korbach, Telefon: 056 31/82 13, Fax: 056 31/92 15 51, E-Mail: info@mst-modellbau.de

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

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

Mobatronik, Fauerbacher Straße 12-22, 35510 Butzbach, Telefon: 060 33/92 57 10, Fax: 060 33/92 51 89, E-Mail: mobatronik@t-online.de

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

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

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

Hobby-Modellbau-Technikcenter, Altes Dorf 20, 39576 Stendal, Telefon: 039 31/689 99 11, Fax: 039 31/689 99 13

40000

A & B Modellbau, Lindenstraße 219, 40235 Düsseldorf, Telefon: 02 11/179 92 06, Fax: 02 11/179 92 07

Sonnen Modellsport, Lindenstraße 216, 40235 Düsseldorf, Telefon: 02 11/67 53 44, Fax: 02 11/680 23 13, E-Mail: kontakt@sonnenmodellsport.de

SHR-Racing RC-Modellbau, Heiligenhauser Straße 28, 42549 Velbert, Telefon: 020 51/60 36 41, Fax: 020 51/60 36 42, E-Mail: info@shr-racing.com

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

Modellbau Berlinski, Märkische Straße 51-53, 44141 Dortmund, Telefon: 02 31/52 25 40, Fax: 02 31/52 25 49, E-Mail: mberl1@aol.com

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

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

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

Halscheidt, Hermannstraße 19, 45699 Herten, Telefon: 023 66/362 81, Fax: 023 66/840 85

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

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

RC-Modellbau Averdick, Inh. Ralf Averdick, Bruchstraße 23, 47647 Kerken, Telefon: 028 33/57 28 12, E-Mail: Ralf@modellbau-averdick.de, Internet: www.modellbau-averdick.de

Hobby und Elektronik Kleinhütten, Hubertusstraße 24, 47798 Krefeld, Telefon: 021 51/9 58 07, Fax: 021 51/97 58 07

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

Hobby-Modellbau Sippel, Alte Krefelder Straße 11, 47829 Krefeld, Telefon: 021 51/428 15, Fax: 021 51/153 55 79

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

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

50000

Blue Level, Rommerskirchener Straße 21, 50259 Pulheim, Telefon: 022 38/47 18 40, Fax: 022 38/47 18 44, E-Mail: office@bluelevel.de, Internet: www.bluelevel.de

Der RC-Car-Shop, Bonnering 33, 50374 Erftstadt, Telefon: 022 35/68 67 47, Fax: 022 35/68 77 87, E-Mail: webmaster@rcmodellbau-shop.de, Internet: www.rcmodellbau-shop.de

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

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

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

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

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

RC-Schaumann, Auf dem Bruch 22, 59757 Arnsberg, Telefon: 0 29 32 / 80 72 80, E-Mail: info@rc-schaumann.de, Internet: www.rc-schaumann.de

60000

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

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

Wings-Unlimited, Siemensstraße 13, 61267 Neu-Anspach, Telefon: 060 81/161 26, Internet: www.wings-unlimited.de

NitroShop, Hugenottenstraße 113, 61381 Friedrichsdorf, Telefon: 061 72/26 65 98, Fax: 061 72/95 16 30, E-Mail: info@nitroshop.de, Internet: www.nitroshop.de

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

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

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

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

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

Auto Service Frickel, Darmstädter Straße 124b, 64720 Michelstadt/Steinbach, Telefon: 060 61/734 65, Fax: 060 61/734 37, Internet: www.modellbau-odenwald.de

RC8.2

FACTORY Team

Technische Daten:

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



Das Potential des neuen Fahrzeugs konnte man eindrucksvoll bei seinem Debut unter Beweis stellen:

1. und 2. Platz bei der Amerikanischen Meisterschaft R.O.A.R. mit Ryan Cavaleri & Ryan Maifield.

Ausstattung:

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



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

TEAM ASSOCIATED



www.thundertiger-europe.com

Verkauf nur über den Fachhandel! Technische Änderungen vorbehalten!
Thunder Tiger Europe GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 1, D-86453 Dasing

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

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

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

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

Ederer Elektro-Modellbau, Tholeyer Straße 30, 66822 Lebach, Telefon: 068 81/35 16, Fax: 06881-3559

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

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

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

AUMA-Modellbau, L8 Nr. 4, 68161 Mannheim, Telefon: 06 21/211 74, Fax: 06 21/10 54 64

70000

Huck Modelltechnik, Nagoldstraße 53-55, 70376 Stuttgart, Telefon: 07 11/28 07 39 50, Fax: 07 11/28 07 39 51, E-Mail: info@hh-rctechnik.de

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

Cogius GmbH, Christoph Bergmann, Wömetstraße 7, 71272 Renningen

Cornelsen Modellbautechnik, Hauptstraße 72, 71570 Oppenweiler, Telefon: 071 91/34 21 91, Internet: cornelsen24.de, E-Mail: info@cornelsen24.de

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

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

Rübe Modellbauinnovation, Dürmauer Straße 22, 73087 Bad Boll, Telefon: 071 64/80 10 33, Internet: www.ruebe-rcmodellbau.de

Bruck Versand, Brühlweg 10, 73553, Alfdorf, Telefon: 071 72/329 32 43, Fax: 071 72/329 34 96

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

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

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

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

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

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

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

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

Mutz + Mutz GmbH, Seeweg 4, 79336 Herbolzheim, Telefon: 0 76 43 / 93 43 45, Fax: 0 76 43 / 93 67 57, Internet: www.mutz-mutz.com

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

80000

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

Sequoia Computer, Karlsstraße 8 a, 82041 Oberhaching, Telefon: 0 89 / 66 65 92 80, Fax: 0 89 / 66 65 92 66, E-Mail: info@seq-modell.de, Internet: www.seq-modell.de

Litronics2000, Stefan Graf, Fürstenfeldbrucker Straße 14, 82140 Olching

Faszination Modellbauwelt, Jenkhofen 1a, 83052 Bruchmühl, Telefon: 080 62/807 08 30, Fax: 080 62/ 807 09 90, Internet: www.faszination-modellbauwelt.de

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

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

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

Crawlerkeller-Shop Heinzinger, Raiffeisengasse 1a, 85298 Scheyern, Telefon: 08441/860013, Telefax: 08441/860012, E-Mail: info@crawlerkeller-shop.de, Internet: www.crawlerkeller-shop.de

Modellbau und Spiel, Erdinger Straße 84, 85356 Freising, Telefon: 081 61/459 86 45, E-Mail: info@modellbau-und-spiel.de, Homepage: www.modellbau-und-spiel.de

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

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

Der Modellbau Profi, Bergstraße 8, 86573 Obergriesbach, Telefon: 082 51/896 93 80, Fax: 082 51/896 93 84, E-Mail: info@der-modellbau-profi.de, Internet: www.der-modellbau-profi.de

Modellbau-Ecke Nördlingen, An der Lach 25, 86720 Nördlingen, Telefon: 090 81/61 97

Modellbau-Zentrum, Lechfeldstraße 35, 86899 Landsberg, Telefon: 081 91/44 99, Fax: 081 91/321 43, Internet: www.modellbauzentrum.eu

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

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

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

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

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

90000

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

Albatros RC-Modellbau, Redweierstraße 1, 90455 Nürnberg

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

RC-Modellbau Dario, Würzburger Straße 36, 90766 Fürth, Telefon: 09 11/1 32 85 86, Fax: 09 11/1 32 85 77, E-Mail: dario7784@msn.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Österreich

Modellbau Röber, Laxenburger Straße 12, 1100 Wien, Telefon: 00 43/602 15 45, Fax: 00 43/600 03 52, Internet: www.modellbau-wien.at

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

Speedsport, Landstraße 6, 2000 Stockerau, Telefon: 00 43/22 66/610 88, Fax: 00 43/22 66/610 88, E-Mail: office@speedsport.at

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

Modellbau Lindinger, Industriestraße 10, 4560 Inzersdorf im Kremstal, Telefon: 00 43/75 84 33 18 10, Fax: 00 43/75 84 33 18 17, E-Mail: einkauf@lindinger.at, Internet: www.lindinger.at

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

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

Modellsport Schweighofer, Wirtschaftspark 9, 8530 Deutschlandsberg, Telefon: 00 43/34 62 25 41 19, Internet: www.der-schweighofer.at

MIWO Modelltechnik, Kärntnerstraße 3, 8720 Knittelfeld

Schweiz

KEL-Modellbau, Felsplattenstraße 42, 4055 Basel, Telefon: 00 41 - 61 / 3 82 82 82, Fax: 00 41 - 61 / 3 82 82 81, E-Mail: info@kel-modellbau.ch

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

Niederlande

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

Sie sind Fachhändler und möchten hier auch aufgeführt werden? Kein Problem.

Rufen Sie uns unter 0 40 / 42 91 77 110 an oder schreiben Sie uns eine E-Mail an service@wm-medien.de. Wir beraten Sie gerne.

JETZT BESTELLEN!

www.rc-monster-action.de



*Jetzt
im Handel!*

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

FÜR MEHR INFORMATIONEN
CODE EINSCHANNEN





Großmodellpower RC-Fellas' Partnerschaften

Das Bad Homburger Unternehmen RC-Fellas hat sich dem Vertrieb hochwertiger und zugleich kostengünstiger RC-Großmodelle verschrieben, die Profis und Neueinsteiger gleichermaßen ansprechen. Daher arbeitet das Unternehmen eng mit dem chinesischen Hersteller Nutech und dem in Taiwan ansässigen Produzenten DiabloRC zusammen. Mit dem Forum auf seiner Website will RC-Fellas als Plattform für den Austausch aller wichtigen Informationen rund um den Modellbausport verstanden werden. Internet: www.rc-fellas.com

Die Website von RC-Fellas bietet nicht nur die Möglichkeit, das Sortiment des Großmodell-Spezialisten in Augenschein zu nehmen. Im Forum können auch Informationen um den RC-Car-Sport ausgetauscht werden



Das Team Thunder Tiger war mit sieben Fahrern bei der Challenge vertreten



2WD-MODIFIED-KLASSE

1. Markus Metsch
2. Patrick Hofer
3. Sven Zünd
4. Roger Burkhardt
5. Robert Hart
6. Bernhard Bachmann
7. Andreas Knott
8. Stefan Knott
9. Daniel Fankhauser
10. Patrick Tschöpe

4WD-MODIFIED-KLASSE

1. Markus Metsch
2. Patrick Hofer
3. Daniel Fankhauser
4. Sven Zünd
5. Fabian Luca Widmer
6. Sandro Bamert
7. Pädde Vogt
8. Roger Burkhardt
9. Marc Bäumler
10. Stefan Wüthrich

SHORT COURSE-KLASSE

1. Andreas Knott
2. Stefan Knott
3. Robert Hart
4. Joachim Priebe
5. Daniel Groß
6. Jürgen Knott
7. Hubert Fischer
8. Michael Stammitz
9. Patrick Schmid
10. Michael Kraus

Gut besucht MRTO-Challenge in Altnau

Insgesamt 108 Nennungen waren für die MRTO-Challenge im schweizerischen Altnau Anfang Dezember 2011 eingegangen. Die siebte Auflage des MRTO-Events, wobei die Abkürzung für Modell Rennsport Team Ostschweiz steht, lockte auch sieben Thunder Tiger-Teamfahrer in die Alpenrepublik. Am Samstagvormittag standen jedem Fahrer vier Trainingsläufe in der jeweiligen Gruppe zur Verfügung. Im Anschluss daran wurden

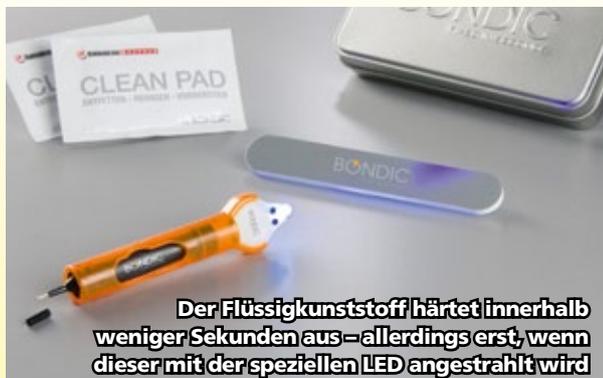
drei Vorläufe gefahren, denen am Sonntag zwei weitere folgten.

Die Klasse 2WD war mit 50 gemeldeten Fahrern an diesem Wochenende die stärkste. Patrick Hofer, der auf Team Associated-Equipment setzte, belegte den zweiten Platz. Thunder Tiger-Teamchef Robert Hart erreichte den fünften Rang. Auch die Klasse 4WD war gut besetzt. Hier gingen 39

Fahrer an den Start. Patrick Hofer belegte erneut den zweiten Platz. Die Short Course-Klasse wurde vom Team Thunder Tiger dominiert. Andreas Knott errang den Gesamtsieg vor seinem Bruder Stefan. Robert Hart belegte den dritten Platz und komplettierte das Podest.



Alleskönner Flüssigkunststoff-Reparaturset



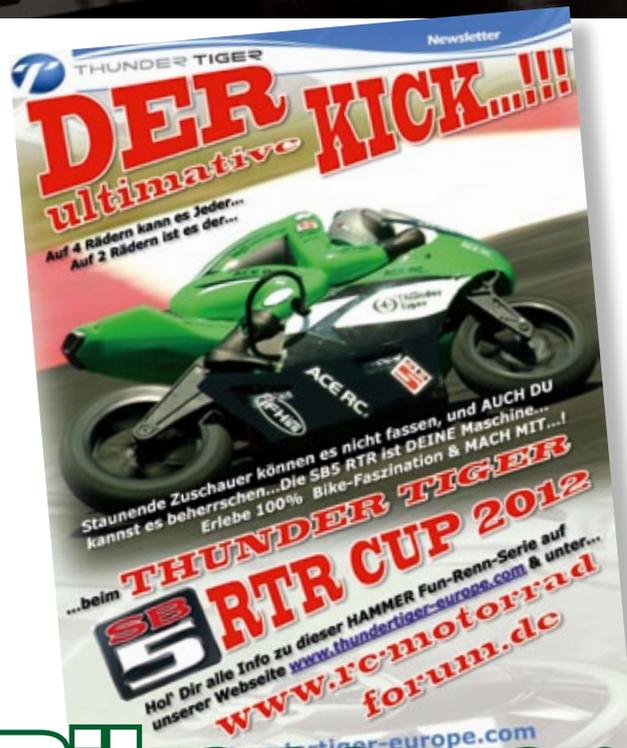
Der Flüssigkunststoff härtet innerhalb weniger Sekunden aus – allerdings erst, wenn dieser mit der speziellen LED angestrahlt wird

Jetzt werden Fixieren, Modellieren und Isolieren ganz einfach. Dafür trägt der neue flüssige Kunststoff Bondic Sorge, der unter UV-Licht aushärtet. Er eignet sich sehr gut zur Reparatur kleiner Bruchstellen. Der Kunststoff im Pen bleibt über Jahre flüssig und härtet nur aus, wenn er mit der speziellen Bondic-LED bestrahlt wird. Dann ist der flüssige Kunststoff jedoch in vier bis fünf Sekunden restlos gehärtet und hoch belastbar. Erhältlich ist das Material exklusiv bei Bauhaus, dem Spezialisten für Werkstatt, Haus und Garten. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.bauhaus.info.

Markenschau HPI-Katalog 2012 verfügbar



Der neue HPI-Katalog für das Jahr 2012 ist nun erhältlich. Reich bebildert gibt er einen Überblick über das Sortiment der RC-Schmiede. Außerdem wartet er mit vielen nützlichen Infos zu den einzelnen RC-Car-Typen sowie zu Wartung und Betrieb auf. Der Katalog steht unter www.hpieurope.com zum Download bereit.



Bikepower Thunder-Tiger SB5 RTR Cup 2012

Erstmals wird im Jahr 2012 der Thunder Tiger Marken-Cup SB5 RTR ausgetragen. Bei diesem RC-Bike-Event sind ausschließlich Modelle der taiwanesischen RC-Schmiede zugelassen. Dabei ist es egal, ob sie mit einem 17-Turns-Bürstenmotor oder aber einem Brushless-antrieb ausgerüstet sind, der 3.900 Umdrehungen in der Minute und Volt leistet. Die Bikes dürfen nicht modifiziert oder technisch verändert werden, sondern müssen dem Zustand entsprechen, wie sie aus der Verpackung kommen. Das Reglement sowie die Renntermine gibt es unter www.rc-motorradforum.de.

ERSTE TERMINE

28. bis 29.04.2012	Bad Aibling	www.mrt-rosenheim.de
05. bis 06.05.2012	Leipzig	www.rc-car-park-leipzig.de
06. bis 08.07.2012	Leipzig	www.rc-car-park-leipzig.de
14. bis 16.09.2012	Saarbrücken	www.amc-saarbruecken.de

Begleiter durchs Jahr Wandkalender von der Hobbythek

Das Jahr ist noch jung und da war doch noch was, was man eigentlich schon lange erledigt haben wollte ... Stimmt, einen Kalender wollte man kaufen und ist natürlich nicht dazu gekommen.

KONTAKT

RC-Car-Shop – Hobbythek
Nauenweg 55
47805 Krefeld
Telefon: 021 51/82 02 00
E-Mail: htmail@rc-car-online.de
Internet: www.rc-car-online.de

Einen richtig ansprechenden Begleiter durch das Jahr gibt es bei der Hobbythek in Krefeld. Der großformatige Wandkalender zeigt Motive der 1:5er-beziehungsweise 1:6er-Großmodell-Szene.





SPEKTRUM
Innovative Spread Spektrum Technology



HORIZON
H O B B Y . D E

Traumberuf

25 Jahre „Die Modellbauwerkstatt“

Von und für den Modellbau zu leben, ist für viele ein Traum. Walter Pfennig hat ihn umgesetzt. Vor 25 Jahren gründete er „Die Modellbauwerkstatt“ in Bremen. Seitdem fertigen und vertreiben er und

seine Mitarbeiter Modelle aus den unterschiedlichsten Sparten.

So werden neben dem Hobby-Segment auch Aufträge aus der Industrie, von



KONTAKT

Die Modellbauwerkstatt
Lange Wenjen 4
28357 Bremen-Borgfeld
Telefon: 04 21/27 03 36
E-Mail: wp@diemodellbauwerkstatt.de
Internet: www.diemodellbauwerkstatt.de

der Universität Bremen sowie weiteren Hochschulen bearbeitet. Beispielsweise haben Forschungsprojekte rund um Nautik und Schiffbau großes Interesse an möglichst detailgetreuen Nachbildungen der „großen Pötte“. Aber auch für den klassischen Modellbauer haben Walter Pfennig und seine Kollegen einiges zu bieten. Auftragsarbeiten und Maßanfertigungen sind möglich. Und gerade in diesem Jahr hat man den eigenen Maschinenpark mit einer neuen, leistungsfähigen CNC-Fräse ausgerüstet.

Ronald Völker dominierte die erste Auflage der Asian Touring Series 2011 und sicherte sich durch den Gewinn der ersten beiden A-Finalläufe vorläufig den Gesamtsieg



Der Dominator

Völker auch in Japan siegreich

Egal, ob in Europa oder fern der Heimat in Asien – ein Weltmeister fährt überall Siege ein. So auch LRP Teamfahrer Ronald Völker. Er präsentierte sich bei der Asian Touring Series (ATS) in Bestform.

Das Event fand 2011 zum ersten Mal statt und Völker drückte der Veranstaltung in der japanischen Yatabe Arena seinen Stempel auf, indem er sich gegen die japanische RC-Elite und viele bekannte Mitbewerber aus der European Touring Car Serie (ETS) durchsetzte. Bereits in der Qualifikation präsentierte sich Ronald extrem stark. Mit identischen Komponenten, wie bei seinem triumphalen ETS-Auftaktsieg in Mülheim-Kärlich, setzte er die Bestzeiten. Fünf Starts brachten am Ende fünf Siege. Deutlicher kann man eine Qualifikation nicht für sich entscheiden.

Hinter dem Topqualifier gingen die LRP-Teamfahrer Juho Levanen und Alexander Hagberg sowie der Japaner Naoto Matsukura ins erste A-Finale. Schnell entwickelte sich ein spannender Zweikampf zwischen Ronald und Juho. Immer wieder schloss der Finne auf den Deutschen auf, der jedoch mit Können und Routine die Angriffe abwehrte.

Das Ergebnis war am Ende ein ganz knapper Sieg für Ronald. Dritter wurde der junge Japaner Akito Sobue. Im

zweiten A-Finale zog Ronald, statt der frischen Reifen, wieder das Set aus der Qualifikation auf. Dieser Satz brachte die Performance seines Racers optimal auf die Strecke. Kontrolliert und fehlerfrei führte er das Rennen an. Ronald ließ nichts anbrennen und fuhr einen Start-Ziel-Sieg ein. Platz zwei belegte Juho Levanen, Dritter wurde in diesem Lauf Naoto Matsukura.

Mit zwei Siegen in beiden A-Finalläufen stand Ronald vorzeitig als ATS-Sieger 2011 fest. Die Chance für alle Anderen ohne den „Überflieger“ Jagd auf die Punkte zu machen. Bester unter den neun verbliebenen Fahrern wurde im dritten A-Finale Juho Levanen, vor Aiko Sobue und Alexander Hagberg. Die japanischen Fahrer mussten sich bei ihrem Heimspiel mit den Plätzen drei und vier begnügen.

ASIAN TOURING SERIES TOP10 MODIFIED

1. Ronald Völker, Deutschland
2. Juho Levanen, Finnland
3. Akio Sobue, Japan
4. Naoto Matsukura, Japan
5. Alexander Hagberg, Schweden
6. Lucas Urbain, Frankreich
7. E.C. Kim, Südkorea
8. Yuugo Nagashima, Japan
9. Yamauchi Takehiro, Japan
10. Martin Hudý, Slowakei

GET IT
RACE IT
LOVE IT!



LRP
BLUE IS BETTER

S10 BLASTER SC

1/10 HIGH-PERFORMANCE 4WD ELECTRIC RC RTR SHORT COURSE TRUCK

LASSEN SIE SICH ZUDEM VON DEM UNER-
WARTET GÜNSTIGEN PREIS ÜBERRASCHEN!



XRAYs neuer Dreier



TRIumph

Der Beginn der Hallensaison ist bei XRAY auch immer der Zeitpunkt, den für das kommende Jahr maßgeblichen Elektrotourenwagen in den Ring zu werfen, beziehungsweise in die Regale der Fachhändler zu stellen. Die letzten größeren Änderungen wurden beim Umstieg vom T2 auf den T3 vorgenommen. Von da an wurde am T3 vorwiegend Modellpflege betrieben. Die aktuellen Versionen wurden stets dahingehend angepasst, dass durch das Werksteam getestete Änderungen einfließen, die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit beitragen und das Fahrzeug schneller machen sollen.

Text und Fotos:
 Rolf Röder

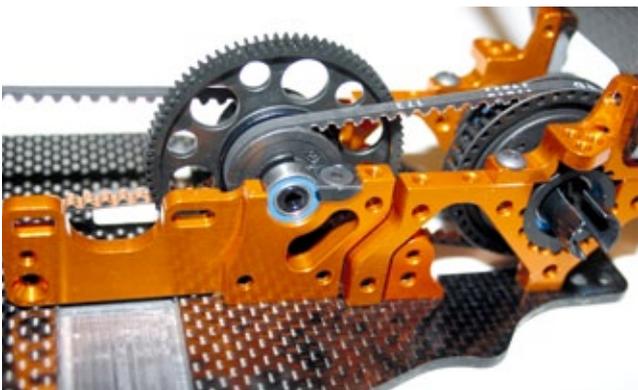
Beim aktuellen T3 von XRAY handelt es sich nicht um eine komplette Neukonstruktion, sondern lediglich um ein Upgrade des bewährten 2011er-Modells, dem einige wichtige Neuerungen von Hudy verpasst wurden. Auf Showeffekte und nutzlose Gimmicks wurde hierbei gänzlich verzichtet. Dem 2012er ist wie allen derzeit auf den Markt kommenden Elektrotourenwagen zu Eigen, dass er nur noch für LiPo-Betrieb konzipiert worden ist. Der Einsatz von Nickel-Zellen spielt hier keine Rolle mehr beziehungsweise ist auch ohne Weiteres gar nicht mehr möglich.

Gleich geblieben

Als eine Konstante bei den letzten Modellen hat sich die Beibehaltung wichtiger Komponenten herauskristallisiert. So sind zum Beispiel Schwingen, Radträger, C-Hubs und andere Teile unverändert übernommen worden, da an ihnen nichts wirklich überarbeitet werden musste. Der Erwerber eines

aktuellen XRAY-Cars muss also nicht automatisch seinen ganzen Ersatz- und Verschleißteil-Fundus durch neue Parts ersetzen, sondern kann eine ganze Menge beibehalten – eine sehr kundenorientierte Lösung. Die eingeflossenen Neuerungen wirken auf den ersten Blick unspektakulär, haben es aber dennoch in sich.

Hat man sich einen T3 2012-Baukasten gekauft, bemerkt man sofort einen eklatanten Unterschied zum Vorjahr: Die Kartongröße, bisher seit Jahren gleich, ist nun auf die Ausmaße eines 1:12er-Baukastens geschrumpft. Man fragt sich, wie da noch alle Komponenten hineinpassen sollen, handelt es sich doch meist um ein Chassis nebst Bulkheads und zirka zehn Beutel mit den verschiedenen Baugruppen. In diesem Jahr sucht man eine aktuelle Bauanleitung vergebens. Derzeit, bei den ersten Auslieferungen, findet sich nur ein 2011er-Manual mit dem gedruckten Hinweis, man



Alles ist soweit wie möglich zur Fahrzeuglängsachse gerückt



Stabis sind im Lieferumfang enthalten

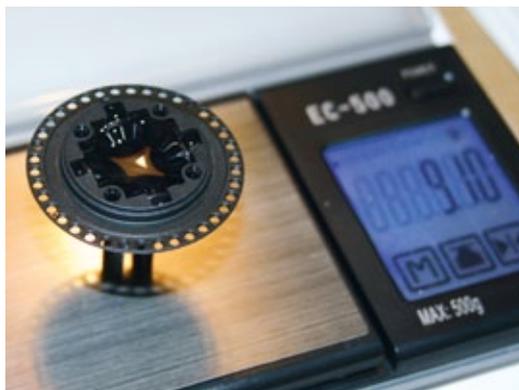
möge sich im Interesse der Aktualität die aktuelle Version als PDF unter www.teamxray.com downloaden. Schade, die Bauanleitungen in Print-Form waren bei XRAY immer ein Highlight.

Neuland

Was ist nun neu am T3 2012? Um diese Frage zu beantworten, nimmt man am besten einmal die nicht vorhandene Bauanleitung zur Hand, zu diesem Zwecke sollte man sich das PDF ausdrucken. Man hat damit dann auch gleich eine Arbeitskopie vorliegen, auf der man Randvermerke und Notizen anbringen kann, ohne das Hochglanzheft zu ruinieren. Die Randversiegelung des 2,5 Millimeter dicken Chassis mittels Sekundenkleber kann man bereits als obligatorisch bezeichnen. Die Tatsache, dass bei XRAY stets die Bulkheads bereits auf das Chassis aufgeschraubt sind, hat gute Gründe: Man kann so im Werk feststellen, ob Bulkheads und Chassis perfekt miteinander harmonieren oder ob etwas nicht stimmt. Nebenbei hat man so auch einen Eyecatcher beim Öffnen des Kartons.

Das Design der Chassisplatte wurde wegen der veränderten Servoposition geringfügig abgeändert, ein Austausch mit dem Vorjahresmodell dürfte hier schwierig werden. Im ersten Bauabschnitt wird man gleich mit einer nicht unwichtigen Neuerung des 2012er-Modells konfrontiert: Während das Spool für die Vorderachse unverändert übernommen wurde und in Minutenschnelle zusammengebaut ist, hat man sich

Das Oberdeck ist noch filigraner geworden



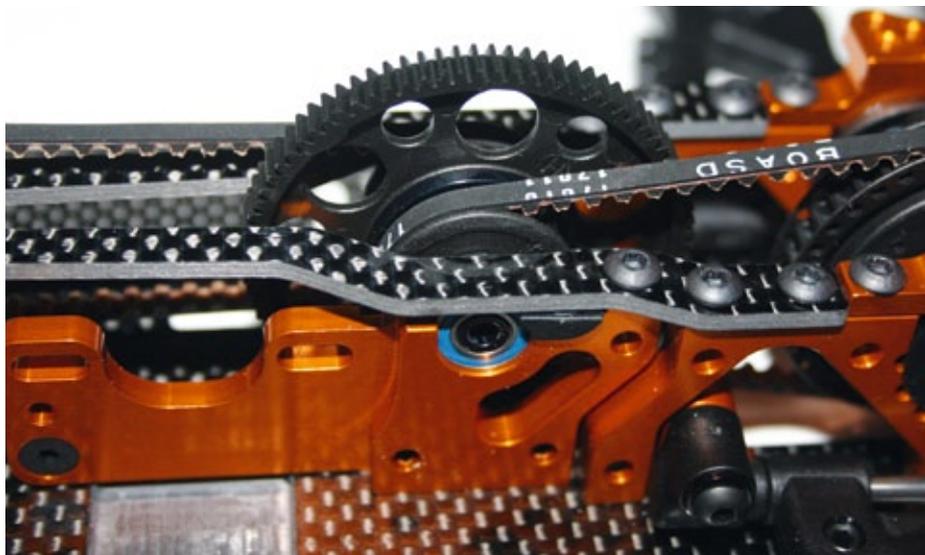
Exakt 1,3 Gramm Schmiermittel müssen eingefüllt werden

an der Hinterachse für den Einbau eines Kegeldiffs entschieden. Bereits im Vorjahr hatte sich gezeigt, dass einige Spitzenfahrer, nicht nur bei XRAY, unter Verwendung eines Spec-R-Kegeldiffs ganz manierliche Resultate erzielen konnten.

Das Diff ist als Vierspider-Ausführung konzipiert. Bemerkenswert ist hierbei, dass das gesamte Innenleben komplett aus dem Hudy-Composite-Kunststoff gefertigt wurde, sieht man einmal von den metallenen Outdrives ab. Offenbar ist man von den Nehmerqualitäten des Materials überzeugt, Gewichtsvorteile werden so in jedem Fall erzielt. Um eine exakte Befüllung zu erreichen, muss man das noch geöffnete Diff auf eine Präzisionswaage stellen und exakt 1,3 Gramm des 700-cst-Schmiermittels einträufeln. Danach kann man zusammenfügen, was zusammen gehört und erhält so ein absolut leichtlaufendes Diff, dessen Gehäuse dicht ist. Mit 38 zu 20 Zähnen wurde die interne Untersetzung von 1,9 beibehalten.

Vereinigung

Mit dem fertigen Diff und der Frontstarrachse kann man nun den gesamten Antriebsstrang komplettieren. Zentraler Punkt ist hier das rundlaufoptimierte 84er-Hauptzahnrad, das zusammen mit den 20er-Riemenrädern auf der hohlgebohrten Mittelwelle zu montieren ist, welche nur 2,7 Gramm wiegt. Die Bulkheads können übrigens zwecks Beeinflussung des Rollcenters durch Shims unterlegt werden, wenn man das möchte.



Neu ist das Kegeldiff, ein Spool an der Vorderachse ist geblieben



Auf den ersten Blick gibt es kaum Unterschiede zu Vorjahresmodell des T3

Bereits beim ersten T3 wurden die seinerzeit entkoppelten Halterungen für die Schwingen an der Hinterachse so angeordnet, dass sich dort eine leichte Vorspur, auch Inboard Toe-In genannt, ergibt. Das ist auch beim aktuellen T3 der Fall, weil es sich bewährt hat. Diff und Starrachse sind wie auch der Rest des Antriebsstrangs in Leichtlaufslagern mit blauer Dichtlippe gelagert. Die Lagerung von Diff und Starrachse in den Bulkheads erfolgt in den bekannten Exzentern. Je nachdem, in welche Richtung man die Exzenter einsetzt, kann man eine um ein Millimeter höhere oder tiefere Einbauposition von Diff oder Starrachse erzielen. Dadurch nimmt man Einfluss auf die Fahreigenschaften – je nach vorhandenem Strecken-Layout. Nebenbei sind die Exzenter auch noch für die korrekte Spannung der beiden superschmalen Antriebsriemen aus Kevlar zuständig.

Um Diff und Spool sicher in ihren Sitzen zu arretieren, werden nun die Alu-Halter für die 3 Millimeter dicken Carbon-Dämpferbrücken auf die Bulkheads geschraubt. Auch hier hat sich, wenn auch erst auf den zweiten Blick sichtbar, eine wichtige Neuerung ergeben. Wurden die oberen Sturzstreben bisher mit den sogenannten Quick-Rollcenter-Tabs an die Brücken geschraubt, erfolgt die Befestigung nun unmittelbar auf deren Haltern. Man kann hier zwischen je drei Befestigungsmöglichkeiten wählen. Es wurde in diesem Fall die Einstellung Carpet für Teppich vorgenommen.

Das Layout der Schwingen geht nun erneut unverändert in die nächste Generation. Auch die Härtegrade des verwendeten Composite-Kunststoffs ist gleich geblieben. Neu ist allenfalls, dass man hinten drei statt vorher zwei Kugelköpfe zur Stabi-Befestigung angespritzt hat. Für die Dämpferbefestigung gibt es pro Schwinge einen Punkt, an den Dämpferbrücken stehen dafür weiterhin



Die oberen Teile der Bulkheads wurden neu designt

vorne und hinten fünf Möglichkeiten für jeden Dämpfer zur Verfügung. Die Schwingenmontage selbst erfolgt mit wenigen Handgriffen. Die Leichtgängigkeit und gleichzeitige Spielfreiheit beim Auf- und Abbewegen ist bei XRAY-Autos schon bekannt.

Verbesserung

Die bereits im Vorjahr erstmals eingesetzte Zweipfosten-Lenkung erfuhr erneut eine Abänderung. Nötig ist dies, weil das Lenkservo bei der aktuellen Version um 90 Grad gedreht wurde und nun quer zur Fahrtrichtung seine Dienste verrichtet. Positiv fällt dabei auf, dass nunmehr zwischen Motor und Servo wieder ausreichend Platz für Fahrregler und Empfänger zur Verfügung steht. Bei den letzten Versionen wurde es hier recht eng. Die Abänderung des Spurdifferenzwinkels, auch Ackermann-Effekt genannt, erfolgt weiterhin durch Unterlegen der Kugeln für die Lenkstangen mit verschiedenen dicken Shim-Scheiben. Die Lenkstangen selbst bestehen nach wie vor aus Aluminium mit gut dimensionierten Rechts-links-Gewinden, genau wie die oberen Streben der Radaufhängung. Als Servosaver vertraut man nun einer Ausführung mit vier Federn unmittelbar auf dem Lenkservo. Je nach verwendetem Servo ist die Gewindestange vom Servosaver zur Lenkung etwas zu kürzen, wenn der Servosaver bei Geradeauslauf exakt gerade stehen soll.

Noch filigraner ist das Oberdeck geworden. Bei der 2011er-Version war noch die Möglichkeit gegeben, die Lenkungspfosten mittels zweier Alu-Hülsen mit dem Oberdeck zu koppeln, um ein steiferes Chassis zu erhalten. Auf diese Möglichkeit hat man nun vollends verzichtet. Bei den CVD-Kardans ist hingegen nichts Neues zu verzeichnen. Sie setzen seit Langem eine Referenzmarke. Vorne werden wegen der zusätzlich auftretenden Lenkkräfte nach wie vor Federstahlkardans bevorzugt, wogegen man an der Hinterachse die Aluminium-Ausführung für ausreichend erachtet. Hinten werden Blades aufgesteckt, die bei den vorderen Kunststoff-Outdrives unnötig sind. Auch hier

Gute Verarbeitung
Ausgereifte Konstruktion
Hochwertige Komponenten

Bauanleitung nur digital



Bulkheads und Chassis sind bereits werkseitig verschraubt

GO COMPETITION

Deuce Verbrenner Off Road Buggy 4WD 1:8

ANSMANN
RACING



Art.Nr. 114000011
Deuce RTR

weitere Informationen unter 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 Öl druckstoßdämpfer
 - 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



**Auch mit Deckel macht
 der T3 2012 eine gute Figur**



gilt beim Zusammensetzen nach wie vor: Graphitfett verwenden und die winzigen Madenschrauben mit Sicherungslack versehen.

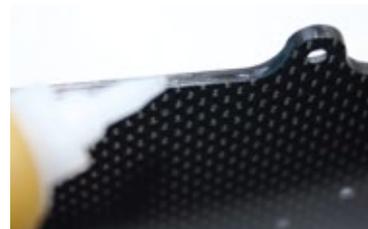
In einigen Foren ist zu lesen, dass die hinteren 52-Millimeter-Kardans bei gewissen Sturzeinstellungen zu lang sind und man dann auf die 50-Millimeter-Ausführung zurückgreifen sollte. Dies kann aber nur bei exotischen Sturzeinstellungen der Fall sein, eine Einstellung bis Minus 2 Grad war problemlos möglich. Ebenfalls nichts Neues gibt es bei den C-Hubs und den Lenkhebeln sowie den Radträgern hinten zu berichten: Diese Komponenten wurden unverändert übernommen, genau wie die 5 x 10 x 4-Millimeter-Radlager. Die C-Hubs haben einen Nachlaufwert von 4 Grad, sie sind jedoch auf Wunsch auch mit 2 oder 6 Grad erhältlich.

Die Aluminium-Radaufnahmen mit Klemmung kommen ebenfalls unverändert zum Einsatz, man kann sie auch mit mehr oder weniger Offset zur Veränderung der Spurweite bekommen. Nach wie vor sind auch

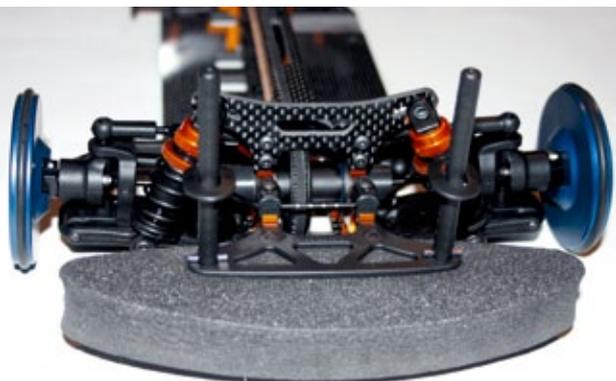
Stabis im Lieferumfang enthalten: Vorne hat man 1,4 und hinten 1,2 Millimeter vorgesehen. Für denjenigen, der gerne ausprobiert, gibt es Stabis für vorne von 1,2 bis 1,8 und hinten von 1,1 bis 1,6 Millimeter im Ersatzteilsortiment.

Vorbildfunktion

Die Stoßdämpfer sind bei XRAY seit jeher Referenzklasse. In der vorhandenen Ausführung kommen sie seit dem T2 008 zum Einsatz. Die im Vorjahr neu hinzugekommenen Dämpfermembranen nebst Rebound-Gummis in der flachen Ausführung werkeln auch in den neuen Dämpfern. Durch die bisherigen Erfahrungen wurde die Dämpferbestückung des Vorjahrs übernommen: Starre Kolbenplatten mit drei Löchern und 350er-Silikonöl ergeben nach wie vor ein sensibles Ansprechverhalten. Bei der Federbestückung ist man auch bei Bewährtem geblieben: Vorne kommen linear gewickelte Federn der Rate C = 3 und hinten C = 2,6 auf die Dämpfergehäuse. Die Dämpfer wurden so positioniert, wie im Grundsetup angegeben.



**Die Chassisanten
 sollten unbedingt
 mit Sekundenkleber
 versiegelt werden**

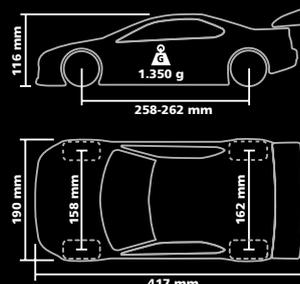


Ein Muss: der stabile Frontrammer für den Fall der Fälle

CAR CHECK

XRAY T3 2012 SMI Motorsport

- Klasse: Elektro-Onroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Riemenantrieb, komplett kugelgelagert, Kegeldiff hinten mit Vierspider-Composite-Zahnradern, Starachse aus Composite-Material vorne, vier Oldruckstoßdämpfer
- Benötigte Teile: Karosserie, Komplettäder, RC-Anlage, Servo, Motor, Fahrregler, Akku



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

€ 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

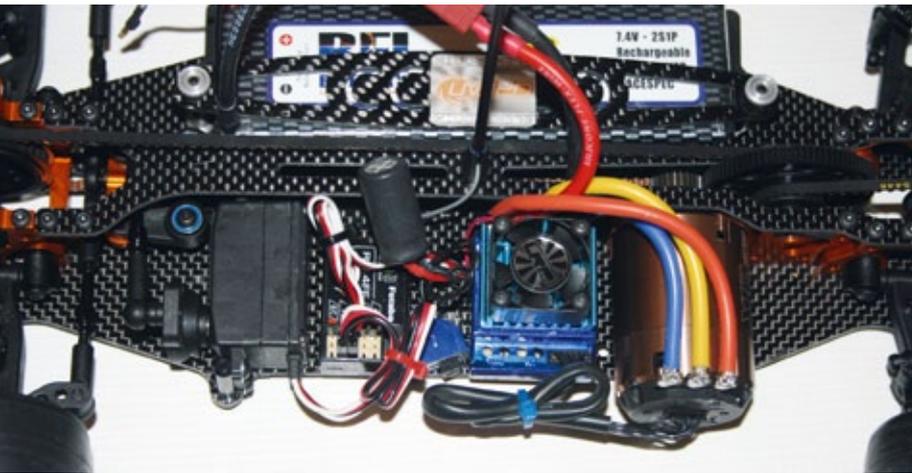
Lieferung nur über den Fachhandel!!

Irrtum vorbehalten



follow us





Fahrfertig ausgestattet: durch die neue Servoposition ist für alles genug Platz

Die restlichen Anbauteile wie Frontrammer, Karosseriestützen und Akkuhalter sind schnell montiert, dann ist das Rolling-Chassis auch schon komplett. Der Vollständigkeit halber kam zur Akkuhalterung noch der Clark's Kohlefaserhalter hinzu. Wettbewerbsfahrer verwenden solche Halterungen nicht gerne, da bei zu festem anziehen die Gefahr besteht, das Fahrzeug zu vertweaken, im Hobbybereich kann dies aber eher vernachlässigt werden.

Bestückt wurde der T3 2012 mit einem LRP X12-Motor in der 10,5-Turns-Version und einem LRP Sphere-Fahrregler ohne Powerprogramm. Die Untersetzung wurde moderat mit 84 zu 26 Zähnen gewählt. Zwischen dem Low Profile-Servo 9550 von Futaba und dem Regler blieb noch genügend Platz für den ohnehin schon kleinen Futaba R614FF-Empfänger. Abschließend fiel die Wahl auf eine bereits früher einmal zum Einsatz gekommene Mazda 6-Karosserie von Protoform. Diese erzeugt ordentliche Abtriebswerte.

Finale

Die Kompletteneinstellung eines fertig gebauten Fahrzeugs auf dem Hudy-Setup-Board ist immer der krönende Abschluss. Es waren nun folgende Werte eingestellt, die auch vom Vorjahresmodell übernommen wurden: Sturz vorne und hinten minus 1,5 Grad, Vorspur hinten 2 Grad, Lenkung 0 Grad. Federn C = 3 vorne, C = 2,6 hinten. Bodenhöhe vorne 4, hinten 5 Millimeter. Dämpfer: Dreiloch-Kolbenplatten, 350-cst-Öl. Alle übrigen Parameter entsprachen den Vorgaben für das Grundsetup aus der Bauanleitung. Das erste Rollout erfolgte der Jahreszeit entsprechend in der Halle auf Teppich. Ein Akku dient zunächst immer nur dazu, das Auto rollen zu lassen und zu prüfen, ob alles ordentlich zusammengebaut ist. Bei

FAZIT

Auch der neue XRAY T3 ist ein Fahrzeug für höchste Ansprüche. Er wurde wie seine Vorgänger dafür konstruiert, Siege einzufahren. Auch für ambitionierte Hobbyfahrer ist er ohne Weiteres geeignet, allerdings muss man sich eingehend mit dem Fahrzeug beschäftigen. Auf dem Parkplatz würde wertvolles Potenzial verschwendet – der T3 2012 gehört eindeutig auf die Rennstrecke.



Federstahl (unten) für vorne, Aluminium für hinten

dieser Gelegenheit kann man wunderbar ein Gefühl für das Auto aufbauen und dabei bemerken, wie das Fahren immer „flüssiger“ wird. Auch gewisse Parameter am Sender können jetzt auf das Auto abgestimmt werden. Danach erfolgte eine Sichtkontrolle, alles war noch fest und nichts verzogen oder gebrochen, da es aufgrund der zurückhaltenden Fahrweise keinerlei Abflüge oder Komplikationen gegeben hat.

Nun aber konnten ein frischer Akku eingelegt und die Gebrauchtreifen gegen neue Sorex 28-Komplettreifen getauscht werden. Es war keinesfalls überraschend, dass die eingestellten Werte gut passten, hatten sie sich doch auf der gleichen Strecke mit dem Vorjahresmodell bereits als goldrichtig erwiesen. Da die Strecke nicht sehr frequentiert war, konnte viel experimentiert werden. Wie bei XRAY üblich, werden alle Steuerbefehle gut umgesetzt. Das von manchen Fahrern monierte zu starke Lenkverhalten tritt wohl beim aktuellen Fahrzeug nur im Extrembereich auf, an diesem normalen Testnachmittag gab es nichts dergleichen festzustellen. Probalber wurde später die vordere Starrachse durch ein Spec-R-Kegeldiff mit 10.000er-Öl ersetzt. Damit ergab sich ein völlig entspanntes Fahren, nicht unbedingt schneller, aber es machte Spaß. Richtig Spaß machte auch die abschließende Prüfung: kein Verschleiß, keine Beschädigung, sieht man einmal von ein paar Kratzern ab. So gehört sich das. ■

MEHR ZUM T3 ...

... lest Ihr in der Kolumne von XRAY-Chef-Designer Juraj Hudy in diesem Heft.



Cars & Details

KENNENLERNEN FÜR 5 EURO



3 für 1
Drei Hefte zum
Preis von
einem

Jetzt zum Reinschnuppern:

Ihre Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ 10,00 Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher



Direkt bestellen unter
www.cars-and-details.de
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

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

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





Wirbelwind

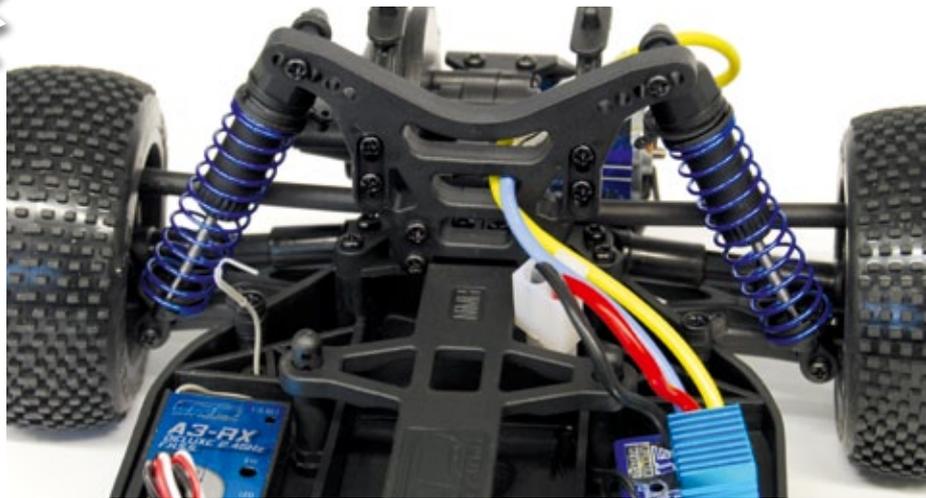
Text und Fotos:
Tobias Meints



Stürmischer Auftritt

Dicke, genoppte Schlappen an der Hinterachse, schmale Pneus mit Längsrillenprofil vorne – dazu ein ordentlicher Heckspoiler, der eine ansehnliche in Weiß, Grau und Blau ausgeführte Karosserie überragt. Kein Zweifel, der S10 Twister von LRP electronic ist ein typischer Buggy. Die RC-Schmiede aus Remshalden präsentiert mit dem Racer den ersten eigenen 2WD-Buggy im Maßstab 1:10.

3x
zu gewinnen!
Alle Infos in
diesem Heft



Die Dämpferbrücke an der Hinterachse verfügt über mehrere Aufhängungspunkte für die Öldruckstoßdämpfer, deren Vorspannung über C-Klipse variiert wird

Ausgeliefert wird der S10 Twister Buggy 2,4 GHz von LRP electronic in RTR-Ausführung und überzeugt durch einen kompletten Lieferumfang. Zum Set gehören neben einer 2,4-Gigahertz-Funke, eine ausführliche Anleitung, ein NiMH-Fahrakku, der mit einer Kapazität von 1.600 Milliamperestunden aufwartet, sowie ein Ladegerät. Auf diese Weise kann der Twister out-of-the-box in Betrieb genommen werden, ohne dass weitere Anschaffungen nötig sind. Damit eignet sich der Buggy, der zudem über einen robusten und gleichzeitig einfachen Aufbau verfügt, ideal für Hobbyeinsteiger. Er folgt dem Konzept der S10-Reihe, deren Modelle darauf ausgelegt sind, mit den Fähigkeiten des RC-Car-Fahrers mitzuwachsen. Daher gibt es im umfangreichen Tuningsortiment von LRP neben Profi-Komponenten verschiedene Antriebssets für jede Erfahrungsstufe.

Typischer Vertreter

Insgesamt drei Karosseriekammern müssen gelöst werden, dann lässt sich die Haube des Twister vom Chassis entfernen. Darunter kommt ein schmales Buggy-Wannenchassis zum Vorschein. Schwerpunkt-optimiert wird der Energiespender in einem mittig-platzierten Akkusacht untergebracht. Die Fixierung erfolgt über eine Abdeckung, die ihrerseits über Karosseriekammern an vier Kunststoffpfosten befestigt wird. Auf diese Weise lassen sich unterschiedlich dicke Akkus verwenden. Links davon findet sich der kleine, wenige Gramm schwere, passiv gekühlte AI-Bürstenregler, der bereits



Teleskop-Kardans sorgen an der Hinterachse für die Weiterleitung der Motorkraft an die Räder



Die A2 STX Pro arbeitet mit 2,4-Gigahertz-Technik. Die Anlage liegt gut in der Hand und verfügt über alle notwendigen Einstelloptionen



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

2,4-Gigahertz-Technik
Vollständiger Lieferumfang
Solide Konstruktion
Tuningfähig

Lenkungsspiel
Spoiler setzt beim Einfedern auf den Rädern auf

ab Werk mit dem Motor verbunden ist. Letzterer hat samt Getriebeeinheit klassentypisch hinter der Hinterachse Platz genommen hat. Das Anschalten des Modells erfolgt über einen Ein-aus-Schalter am Controller. Auf der gegenüberliegenden Seite ist der 2,4-Gigahertz-Dreikanalempfänger untergebracht. An diesen sind Regler und Lenkservo bereits angeschlossen, sodass hier keine Nacharbeiten erforderlich sind.

Vorne, direkt hinter der Vorderachse ist das Lenkservo verbaut. Liegend platziert überträgt das R-7030 mit seinen 3 Kilogramm Stellkraft die Lenkbefehle an eine einfache, aber solide Lenkmechanik aus Kunststoff. Diese basiert auf zwei Pfosten, die in der Chassiswanne befestigt sind. Ein integrierter Servosaver schützt vor Belastungsspitzen. Da es sich um ein 2WD-Modell handelt, finden sich vorne selbstredend keine Antriebswellen. C-Hubs nehmen hier Radträger und Lenkhebel auf.

Das werkseitig verbaute Gestänge der Lenkmechanik lässt sich nicht stufenlos über Gewindestangen anpassen. Gleiches gilt auch für die oberen Querlenker der



Der S10 Twister High Speed Motor leistet 23.500 Umdrehungen pro Minute und ist klassentypisch mitsamt der gekapselten Getriebeeinheit und einem Kegelraddifferenzial an der Hinterachse platziert



Ein großvolumiger Heckspoiler aus Kunststoff garantiert ordentlich Abtrieb auf der Hinterachse. Bei härteren Landungen kommen dem Spoiler jedoch die Hinterreifen in die Quere, gegen die er beim Einfedern gepresst wird

beiden Achsen. Es handelt sich um Kunststoffstreben, die an den Enden mit Kugelpfannen versehen sind. Diese werden einfach auf die entsprechenden Kugelhöfen aufgesteckt und auf diese Weise arretiert. Der Vorteil zu einer Verschraubung besteht darin, dass sich die Verbindung zwischen Kopf und Pfanne bei großer Krafteinwirkung löst, ohne dass Materialschäden auftreten. Dies kommt wiederum unerfahrenen RC-Car-Fahrern zugute. So endet ein Crash nicht gleich in einem Desaster. Den Fokus auf die Crashsicherheit zu legen ist sinnvoll, da Feineinstellungen am Setup für Hobbyeinsteiger eher uninteressant sind.

Auf Achse

Die unteren Querlenker bestehen beim Twister aus Kunststoffschwingen, die von eloxierten Schwingenstifthaltern fixiert werden. Jeweils zwei Öldruckstoßdämpfer pro Achse drücken die unteren Querlenker nach unten. Die Dämpfer sind ab Werk mit Öl befüllt, und mit mittelharten Federn bestückt. Letztere sind in Blau eloxiert und ihre Vorspannung lässt sich über C-Klipse anpassen, die dem Set in ausreichender Menge beiliegen. Zur Modifikation des Setups bieten sowohl die unteren Querlenker als auch die Dämpferbrücken einige Aufhängungspunkte. An der Hinterachse hat die Brücke eine weitere Funktion. Sie übernimmt die Führung der Motor-Regler-Kabel. Diese werden



Selbst bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der Twister gut kontrollieren und auch bei Kurvenfahrten nicht aus der Ruhe bringen



Das Chassis des Racers ist Buggy-typisch recht schmal ausgeführt und präsentiert sich aufgeräumt. Beim Twister dominiert Kunststoff, was der Haltbarkeit des Modells zugutekommt

mittels einer Aussparung durch das Bauteil hindurchgeführt. Auffällig ist der große Spoiler am Heck. Dieser besteht aus Kunststoff und wird auf zwei Streben über Karosseriekammern befestigt. Er ist vergleichsweise tief platziert, sodass die Hinterräder an ihm schleifen, sobald der Buggy an der Hinterachse stärker einfedert.

Direkt unter dem Spoiler befindet sich die Motor-Getriebe-Einheit des S10. Zum Einsatz kommt ein Bürstenmotor in 540er-Baugröße der 23.500 Umdrehungen in der Minute leistet. Dieser trägt die Bezeichnung S10 Twister High Speed Motor. Er ist mit einer Aluminium-Motorhalterung verbunden und garantiert den Heck-

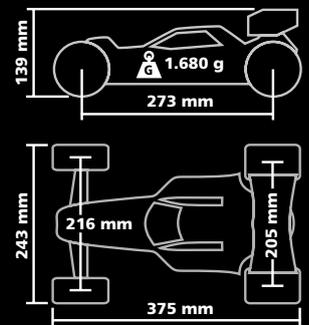


Auf der rechten Chassisseite befindet sich die Empfangseinheit der 2,4-Gigahertz-Anlage, die dem RTR-Set beiliegt. Hierbei handelt es sich um einen A3-RX-Dreikanalempfänger

CAR CHECK

S10 TWISTER BUGGY 2,4 GHZ LRP electronic

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 139,99 Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 2WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, kugelgelagerter Antriebsstrang
- Benötigte Teile: acht Mignonzellen



antrieb des Buggys. Über ein gekapseltes Getriebe mit 78-Zähne-Hauptzahnrad samt Kegelraddifferenzial überträgt das Aggregat die Motorkraft auf Teleskopkardanwellen. Die stufenlos einstellbare Rutschkupplung, auch Slipper genannt, ist leicht zugänglich. Dieser mechanische Drehmomentbegrenzer sorgt für gute Beschleunigungswerte auf jedem Untergrund. Selbstredend ist der gesamte Antriebsstrang kugelgelagert.

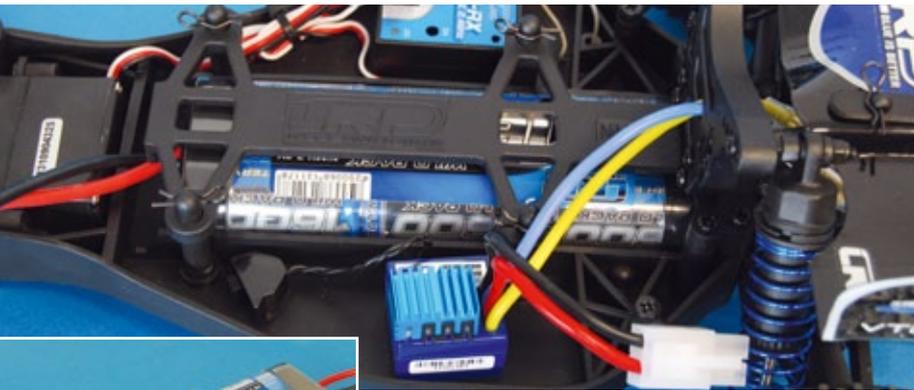
Der Bürstenmotor ist ab Werk bereits mit dem AI-Regler der zweiten Generation verbunden. Der wasserdichte Controller fällt sehr klein aus und wiegt lediglich 19 Gramm. Ausgelegt ist er für einen Spannungsbereich von 4,8 bis 7,2 Volt. Dabei verkraftet er einen Dauerstrom von 60 Ampere und kann Motoren mit einem Limit von 18-Turns bewältigen. Das besondere daran, der Regler muss nicht manuell programmiert werden. LRP fasst dies unter dem Motto „kein Taster, kein Setup, kein Problem“ zusammen.

Testfahrt

Der dem Set beiliegende NiMH-Akku ist geladen und in der mittig im Chassis platzierten Halterung fixiert. Funke und Modell anschalten, die Karo aufsetzen, mithilfe der Karosseriekammern fixieren und los geht's. Das Servo setzt die Lenkbewegungen knackig um und ein Zug am Gashebel lässt den Twister losstürmen. Beschleunigungswerte und die Höchstgeschwindigkeit sind für die Motorisierung mit einem Bürstenaggregat vollkommen in Ordnung. Das Fahrverhalten des Buggys ist absolut neutral. Der kleine Racer folgt jederzeit den Steuerbefehlen und auch scharfe Kurven bei Vollgasfahrten sind mög-



Der AI-Regler ist auf der linken Seite des Chassis verbaut. Er verfügt über Kühlrippen und ist mit einem Anschlusskabel samt Tamiya-Stecker für den Fahrakku versehen



Ein NiMH-Akku mit einer Kapazität von 1.600 Milli-amperestunden gehört zusammen mit einem Ladegerät zum Lieferumfang des RTR-Sets. Er wird schwergewichtig zentral im Chassis fixiert



lich, ohne dass der 1:10er Seitwärtsrollen macht. Die bevorzugten Terrains des Twister sind eine befestigte Strecke oder aber ein Untergrund bestehend aus Kies beziehungsweise grobem Sand. Hier zeigt der 2WD-Buggy, was er kann und lässt den Dreck fliegen.



An der Hinterachse sorgen Kamikaze-Reifen von VTEC mit einem Durchmesser von 84 Millimeter bei einer Breite von 38 Millimeter für den nötigen Grip

Feiner Sand liegt dem Twister hingegen weniger, da er sich – typisch für einen Hecktriebler – relativ schnell hoffnungslos eingrät. Und auch auf Gras fühlt sich der Buggy nicht zuhause. Buss auch nicht. Er ist halt eine waschechte Pistensau und für leichtes Gelände konstruiert. In seiner Standardauslegung mit Bürsten-Combo eignet er sich sehr gut für Hobby-einsteiger, die das Fahren lernen wollen. Dies gelingt meist mit einem moderat motorisierten RC-Car besser, als mit einem Brushless-befeuerten Power-Paket, das sowieso überall hindurch marschiert. Sind die ersten Runden mit dem Twister absolviert und wenn sich das Feeling für das Modell eingestellt hat, kann man darüber nachdenken, dem S10 einen Tuningantrieb zu verpassen. Dafür sind die Modelle der S10-Serie konzipiert.



Das Lenkservo ist liegend hinter der Vorderachse verbaut

Nach etwa zehn Minuten ist der NiMH-Stick leerge-saugt. Direkt im Anschluss kommt nun ein 2s-LiPo zum Einsatz. Erfahrungsgemäß kitzelt diese Akkuvariante noch ein bisschen mehr aus einem Antrieb heraus und da bildet auch der S10 keine Ausnahme. Einen kräftigen Zug am Gashebel quittiert der Twister mit einem kurzen Wheelie und einer merklich gesteigerten Höchstgeschwindigkeit. Sprünge gelingen mit dem Buggy ebenfalls sehr gut. Absprung mit Höchstgeschwindigkeit und schon lernt der Buggy fliegen. Auch hierbei zeigt er sich so neutral, wie mit allen Vieren am Boden. Droht er in Schräglage zu geraten, helfen das Ziehen der Bremse oder kurze Gasstöße um seine Lage zu stabilisieren. Allerdings setzt das Chassis bei härteren Landungen auf. Die Öldruckstoßdämpfer sind dann nicht in der Lage den Aufprall zu kompensieren. Dass lässt sich allerdings durch kleinere Modifikationen beheben.

Nach weiteren zehn Minuten ist auch der LiPo fällig für einen Besuch beim Lader. Eine gute Gelegenheit, den Buggy mal unter die Lupe zu nehmen. Motor und Regler sind handwarm und waren auch mit dem Lithium-Akku nicht überfordert. An der Chassisplatte und den Achsen sind keine Beschädigungen festzustellen und die Karo hat in Kombination mit dem Wannenchassis dafür gesorgt, dass die Elektronikbauteile von Staub und Wasser verschont geblieben sind. Kurz und knapp: Keine Beanstandungen. So sollte es sein. ■

FAZIT

Mit dem S10 Twister Buggy präsentiert LRP electronic eine solide Basis für den erfolgreichen Einstieg in den RC-Car-Sport. Überzeugen kann zudem der komplette Lieferumfang, der neben Ladegerät, NiMH-Fahrakku und 2,4-Gigahertz-Funke eine ausführliche, reich bebilderte und mehrsprachige Anleitung beinhaltet. Dank des umfangreichen S10-Tuning-sortiments kann man den Twister aufrüsten und an das eigene fahrerische Können abpassen.



Auch schlechtes Wetter schockt den Twister nicht. Zwar sollte es nicht zur Gewohnheit werden, aber Wasserdurchfahrten ab und zu sind für den Buggy kein Problem

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



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

Artikel-Nr. 11373

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 64.

Airbrush-Kurse für Modellbauer mit Fachbuchautor Mathias Faber



HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare

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



Best# 030304 Team Associated LiPo Empfängerpack 1400 mAh 7.4V (2S), Größe: 88x30x17mm, Ladestrom max. 3.2A, Gewicht: 87.5g



Best# 030305 Team Associated LiPo Empfängerpack 1300 mAh 8.0V (2S), Größe: 85x30x15mm, Ladestrom max. 2.6A, Gewicht: 70g



Best# 030306 Team Associated LiPo Racepack "Kurz" 4000 mAh 60C 7.4V (2S), Größe: 94x47x25.1 mm, Ladestrom max. 8.0A, Gewicht: 202g



Best# 030600 Team Associated LiPo Racepack 1/12 6500 mAh 60C 3.7V (1S), Größe: 94x47x18.5 mm, Ladestrom max. 13.0A, Gewicht: 149g



Best# 030625 Team Associated LiPo Racepack 1/18 1800 mAh 25C 7.4V (2S), Größe: 88x31x17 mm, Ladestrom max. 3.6A, Gewicht: 99g, 35T XH Balancer



Best# 030626 Team Associated LiPo Racepack 1/8 3500 mAh 60C 14.8V (2S), Größe: 138x47x45 mm, Ladestrom max. 11.0A, Gewicht: 606g, 35T XH Balancer



Best# 030627 Team Associated LiPo Saddlepack 1/10 5200 mAh 60C 7.4V (2S), Größe: 69.5x47x25.1 mm, Ladestrom max. 10.4A, Gewicht: 298g



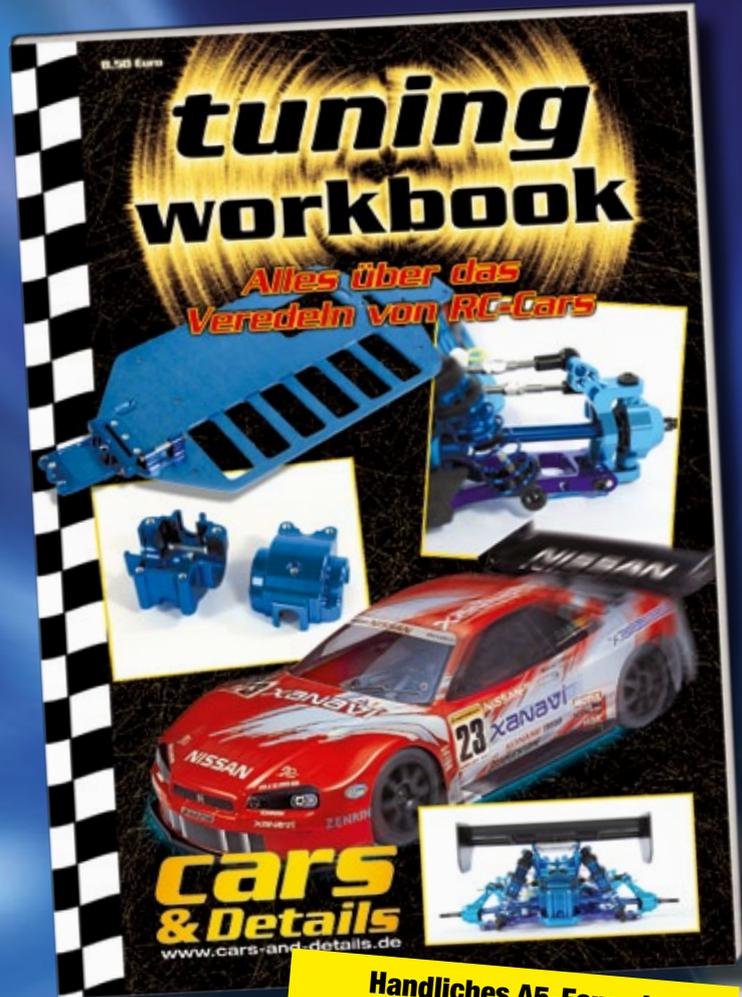
Best# 030628 Team Associated LiPo Racepack 1/10 5500 mAh 60C 7.4V (2S), Größe: 139x47x25.1 mm, Ladestrom max. 11.0A, Gewicht: 307g

TEAM ASSOCIATED
www.thundertiger-europe.com



Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk für die Veredelung von RC-Cars



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

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

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

IM INTERNET

unter www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110



Er ist groß, sogar sehr groß: ein Brushless-Truggy im Maßstab 1:5 und seine Flanke ziert der Schriftzug „FY5 Destroyer Line“. Destroyer, ein ganz schön martialischer Name für ein RC-Car, schließlich bedeutet das im Deutschen Zerstörer. Was man mit ihm zerlegen will, bleibt der eigenen Fantasie überlassen. Es bietet sich jedoch an, eine Sandgrube umzugraben und nicht dem Logo zu folgen, das den Schriftzug ergänzt. Hier ist ein zerbrochener Grabstein zu sehen. Obwohl sicherlich genügend Power vorhanden ist, sollte man es jedoch tunlichst vermeiden, einen Friedhof mit dem 1:5er zu verwüsten.

Text und Fotos:
Tobias Meints

Der FY5 ist Teil der Destroyer Linie von Carson Modelsport. Ergänzt wird der Großmodellbolide durch seine kleinen Brüder, den FY8 und den FY10. Bei diesen Racern handelt es sich um Brushlessmodelle in den Maßstäben 1:8 und 1:10. Der FY5 unterscheidet sich von ihnen nicht nur durch seine Größe, sondern auch im RC-Car-Typ. Handelt es sich bei den kleineren Vertretern um Buggys, so ist der Große als Truggy ausgelegt.

Ausgepackt

Befreit man den Boliden von seiner Umverpackung, kommt ein bulliger Racer mit weißblauer Karosserie in Tribal-Optik zum Vorschein. Unter der Karo des Großmodells verbirgt sich ein aufgeräumtes, solide ausgeführtes Großmodellchassis. Dieses basiert auf einer in Blau eloxierten Aluchassisplatte, die an den Rändern mit Seitenschürzen aus Kunststoff versehen ist. Diese verhindern das



Der marschiert überall durch

Eindringen von Schmutz und Spritzwasser, sodass die Elektro-Komponenten nachhaltig geschützt sind. Für die Verwindungssteifigkeit sorgt ein ebenfalls aus eloxiertem Alu gefertigter Steg, der als Oberdeck die beiden Achsen mit der Halterung der Motor-Mitteldiff-Einheit verbindet.

Vor der Hinterachse des Boliden befinden sich die beiden Akkualterungen, die bereits mit je einem LiPo bestückt sind. Diese warten nur darauf, an den aktiv-gelüfteten Regler, der seinen Platz auf der rechten Chassisseite gefunden hat, angeschlossen zu werden. Dieser ist ab Werk mit dem Brushlessmotor verbunden, der sich auf der gegenüberliegenden Seite befindet und seine Kraft auf ein Mitteldiff überträgt und somit den Allradantrieb des Modells garantiert.

Das Lenkservo ist natürlich an der Vorderachse montiert und die RC-Box inklusive Empfänger ist hoch unter der Karo auf dem Oberdeck platziert.

Kraftschluss

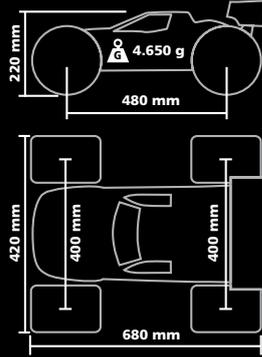
Das Herzstück des FY5 bildet ein sensorloses 11-Turns-Brushlessaggregat, das es auf 1.500 Umdrehungen pro Minute und Volt bringt. Der 73 Millimeter lange Motor hat einen Durchmesser von 35,8 Millimeter und verfügt neben Kühlrippen über einen großdimensionierten Aktivlüfter. Dieser leitet die entstehende Wärme souverän ab und garantiert eine lange Lebensdauer. Bereits ab Werk ist der Motor mit dem auf der gegenüberliegenden Chassisseite platzierten Brushlessregler verbunden. Der Controller kann an 2s- bis 4s-LiPo-Akkus beziehungsweise



CAR CHECK

FY5 4S DESTROYER LINE BRUSHLESS Carson Modelsport

- Klasse: Elektro-Onroad 1:5
- Empfohlener Verkaufspreis: 499,99 Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, drei Vierspider-Diffs
- Benötigte Teile: acht Mignonzellen

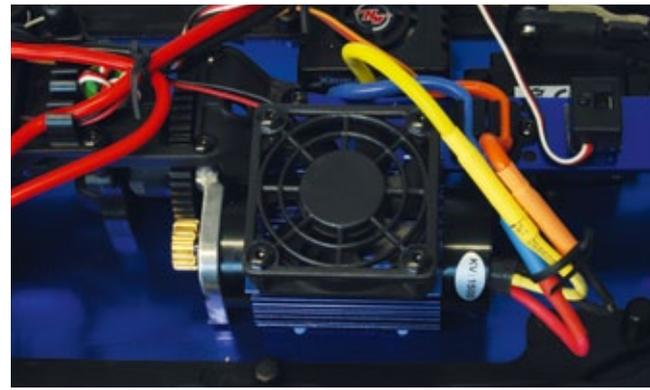


Die Reflex Wheel LCD arbeitet mit 2,4-Gigahertz-Technik und bietet alle relevanten Einstelloptionen, um den FY5 souverän über den Kurs zu zirkeln

sechs bis zwölf NiMH-Zellen betrieben werden. Die Programmierung erfolgt über ein einfaches One-Button-Setup. Standardmäßig sind als Fahrmodus „Vorwärts-Bremse-Rückwärts“, eine null-prozentige Bremskraft bei Neutralstellung, eine Unterspannungssicherung bei 3,2 Volt pro Zelle und ein moderates Beschleunigungslevel voreingestellt. Die Navigation durch das Menü ist dank einer blinkenden LED leicht nachzuvollziehen. Die ausführliche, reich bebilderte und mehrsprachig ausgeführte Bedienungsanleitung ist hierbei eine gute Hilfestellung und überfordert auch Hobbyeinsteiger nicht. Sehr positiv fällt auf, dass der Regler bereits mit einem Y-Kabel zum Anschluss von zwei Antriebsakkus versehen ist. Dieses gehört bei vielen Modellen nicht zum Lieferumfang.

Doch nicht nur das Kabel ist an Ort und Stelle. In den Akkualterungen ist bereits jeweils ein 2s-Hardcase-LiPo platziert. Hierbei handelt es sich um Energiespender mit einer Entladerate von 20C sowie einer Kapazität von 3.200 Milliamperestunden. Der Anschluss erfolgt über hochstromfähige Deans- oder auch T-Stecker. Fixiert werden die LiPos über eine Strebe, die mit zwei Karosseriekammern gesichert wird. So verrutscht hier nichts.

Damit der Regler überhaupt weiß, was er tun soll, ist der FY5 mit einem 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem ausgestattet. Die Dreikanal-Pistolenfunke mit dem blau-hinterleuchteten Display, die dem Set beiliegt, heißt Reflex Wheel LCD. Der entsprechende Vierkanal-Receiver ist bereits in der spritzwassergeschützten Empfängerbox auf dem blau-eloxierten Oberdeck verstaubt. Die Fernsteueranlage hat 15 Modellspeicher und verfügt über alle notwendigen Funktionen wie Trimmungen, Servo-Reverse, eine ABS-Funktion für den Gaskanal sowie Expo und Dualrate. Die



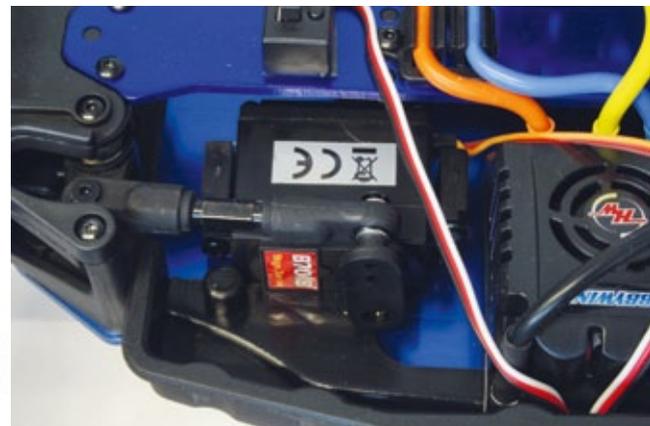
Motor und Regler des FY5 sind bereits werkseitig miteinander verbunden und im Chassis verbaut. Das Zahnflankenspiel zwischen Motorritzel und Differenzialzahnkranz ist sehr gut eingestellt

Funke verfügt zudem über eine Failsafe-Funktion. Das Display ist auch bei direkter Sonneneinstrahlung noch gut abzulesen. So soll es sein.

Antriebsstrang

Die Motorkraft wird auf das Mitteldiff weitergeleitet. Dieses, in Vierspiderbauweise ausgelegt Differential verteilt die Antriebskraft über Wellen in Knochenbauweise auf die Achsen. Das Zahnflankenspiel zwischen Ritzel und Differenzialzahnkranz ist gut eingestellt, sodass hier nicht nachjustiert werden muss. Die Mittelantriebswellen greifen in die Outdrives der Vierspider-Achsdifferenziale, die den Allradantrieb des FY5 sicherstellen. An beiden Achsen sind CVD-Wellen verbaut. Diese treiben die großdimensionierten, dreiteiligen Räder an. Bei Letzteren handelt es sich um grobstollige Pneus, die mit einer Einlage versehen auf den schwarzen Fünfspeichen-Kunststofffelgen verklebt sind. Die Sechskantmutter, die die Räder auf den Achsen fixieren, sollten vor dem ersten Betrieb nachgezogen werden, sonst läuft man Gefahr, irgendwann nur noch auf drei Rädern unterwegs zu sein. Die Qualität des Antriebsstrangs ist jedenfalls überzeugend und verspricht langanhaltenden Fahrspaß.

Einen ebenfalls sehr guten Eindruck machen die Achsen des FY5. Diese basieren auf den großdimensionierten Diffgehäusen, an denen sowohl die Dämpfer-



Das Lenkservo verfügt über ein Metallgetriebe und stemmt 9 Kilogramm. Es ist liegend in einem Rahmen verbaut und mit einer soliden Mechanik samt Servosaver versehen



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 Senkbare Schneeschild
- ★ 2,4 GHZ Perfex 4-Kanal Fernsteuersystem



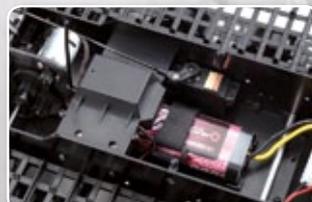
readysset®



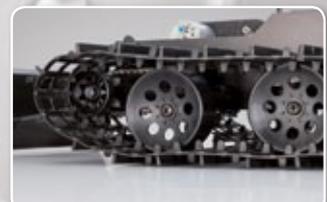
Angetrieben von einem leistungsstarken Servo lässt sich das Räumschild originalgetreu heben und senken. Somit sind auch Fahrten ohne Räumschild möglich und Hindernisse können leicht überwunden werden.



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



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



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

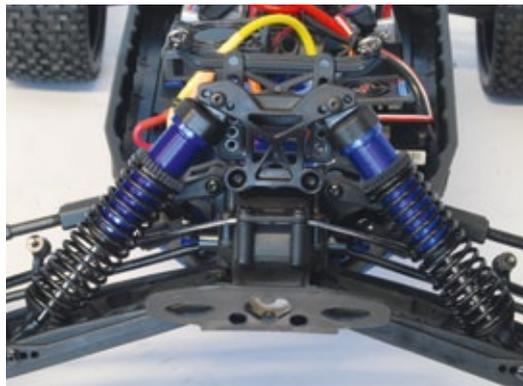
KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen
Helpdesk: 04191-932678 • helpdesk@kyosho.de • www.kyosho.de

Lieferung nur über den Fachhandel!

Irrtum vorbehalten



Eine Dauerbelastung von 80 Ampere verkräftet der Brushless-Regler, der serienmäßig mit einem Y-Kabel zum Anschluss von zwei 2s-LiPos versehen ist



Wie die hintere verfügt auch die Vorderachse über verschiedene Aufhängungspunkte für die oberen Querlenker sowie die Öldruckstoßdämpfer. Deren Federvorspannung lässt sich dank einer Rändelmutter stufenlos verstellen



In den beiden Akkualterungen im hinteren Teil des FY5 sind bereits zwei 2s-LiPo-Akkus platziert. Auf dem Oberdeck befindet sich die Box für den Vierkanal-Empfänger

brücken als auch die Doppelquerlenker befestigt sind. Letztere bestehen aus unteren Querlenkerschwingen und oberen Pendants in Gewindestangenauslegung, über die sich der Sturz der Räder und damit die Bodenhaftung einstellen lassen. Herunter gepresst werden sie von großvolumigen Big-Bore-Dämpfern, die mit mittelharten schwarzen Federn bestückt sind und eine gute Federung sicherstellen. Die Vorspannung lässt sich über Rändelschrauben stufenlos verstellen, C-Klipse sucht man an dieser Stelle vergebens. Eine vorbildliche Konstruktion. Sowohl die Dämpferbrücke als auch die unteren Querlenker bieten verschiedene Aufhängungspunkte. Dank dieser kann das Modell auf die individuellen Vorlieben des Fahrers und die Gegebenheiten der Strecke eingestellt werden.

Ein weiteres Highlight sind die serienmäßig an beiden Achsen verbauten Stabilisatoren. Diese verbessern das Fahrverhalten nachhaltig und sind bei vielen Modellen dieser Preisklasse nur im Tuningsortiment zu finden. An den Dämpferbrücken sind zudem die Karosseriehalterungen befestigt, die sich in der Höhe verstellen lassen. Das Heck des FY5 wird von dem großdimensionierten, aus schwarzem Kunststoff gefertigten Heckspoiler dominiert, der für ordentlichen

Abtrieb auf der Hinterachse sorgen dürfte. Durch die ohnehin schon recht flache Konstruktion des Truggys erweckt er einen besonders giftigen Eindruck, der die Vorfreude auf den ersten Ausritt steigert.

Eingelenkt

Für die Umsetzung der Lenkbefehle ist ein liegend verbautes B7018-Lenkservo verantwortlich. Es ist in einem Rahmen verschraubt, auf der linken Chassisseite vor dem Regler platziert und stemmt 9 Kilogramm, was für ein Modell dieser Größe etwas unterdimensioniert erscheint. Das Servo verfügt über ein Metallgetriebe, wiegt 52 Gramm und realisiert eine Stellgeschwindigkeit von 0,12 Sekunden. Damit kann man arbeiten. Es überträgt die Lenkbefehle an eine mit etwas Spiel behaftete Mechanik. Diese basiert auf zwei mit der Chassisplatte verankerten Pfosten, die von einer Kunststoffabdeckung überspannt werden. Letztere dient als Verbindungsstück zwischen dem Differenzialgehäuse und dem Alu-Oberdeck.

Die Lenkmechanik selber ist mit einem Servosaver versehen. Dieser schützt vor Belastungsspitzen und garantiert dadurch eine lange Lebensdauer des Servos. Die Spurstangen, die die Mechanik mit den Achschenkeln verbinden, lassen sich dank des verbauten Gewindes in der Länge variieren. Dies erlaubt die Feineinstellung der Spur. Serienmäßig ist etwas Nachspur eingestellt, was bedeutet, dass das Modell bei der Geradeausfahrt weniger souverän ist, dafür aber umso knackiger in Kurven einlenkt. Diese Einstellung sollten Hobbyeinsteiger gegebenenfalls etwas zur Neutralstellung oder sogar zur Vorspur hin ändern.

Hochwertige Verarbeitung
 Kompletter Lieferumfang
 Ansprechende Optik
 Solider Antriebsstrang

Leichtes Spiel in der Lenkung

Das Chassis des FY5 verfügt an den Seiten über Schürzen. Diese verhindern das Eindringen von Schmutz und schützen so die Elektrokomponenten vor Staub und Spritzwasser





Die technische Ausstattung der Hinterachse kann überzeugen. Zwischen den Differenzial-Outdrives und den Rädern werkeln solide Antriebswellen in CVD-Bauweise und auch ein Stabi ist serienmäßig verbaut

Dies verbessert die Geradeausfahreigenschaften. Das damit einhergehende Schieben über die Vorderachse bei Kurvenfahrten fällt letztendlich kaum ins Gewicht.

Sandmann

Die Akkus sind geladen und über das Y-Kabel mit dem Regler verbunden. Funke und Modell anschalten und schon signalisieren ein Piepston und das Zucken des Lenkservos, dass es losgehen kann. Minimale Korrekturen bei der Lenkungstrimmung und ein erster verhaltener Zug am Gashebel entfesseln den 1:5er. Das Modell marschiert souverän nach vorne und folgt jederzeit den Lenkbefehlen. Zeit, dass der FY5 zeigt, was in ihm steckt. Es versteht sich von selbst, dass ein Modell dieser Größe nach einem passenden Terrain verlangt und hier sei noch mal deutlich gesagt, dass ein Friedhof diese Anforderungen definitiv nicht erfüllt. Eine Sandgrube hingegen schon. Ein beherrzter Zug am Gashebel und das Modell sprintet Wheelies ziehend davon. Dabei legt es eine beachtliche Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit an den Tag.

Kurven sollte man mit mäßigem Gaseinsatz einläuten. Es sei denn, man möchte ausprobieren, wie schnell sich der Brushless-Truggy auf den Rücken wirft. Um



Das werkseitige Setup des 1:5ers ist gut justiert. Bei Kurvenfahrten neigt der Bolide nicht zum Ausbrechen

es vorwegzunehmen: das geht recht fix. Daher vor dem Einlenken etwas die Geschwindigkeit drosseln, dann bleibt der Racer in der Spur und überdies gut zu kontrollieren. Veränderungen am Setup sind nicht erforderlich. Das ist wiederum sehr einsteigerfreundlich. Sprünge sind ebenfalls eine Paradedisziplin des Großmodells. Dank der Motorkraft sind ein langer Anlauf oder große Rampen nicht erforderlich, um das Modell gen Himmel zu katapultieren. In der Luft bleibt der FY5 jederzeit kontrollierbar und kann mit leichten Gasstößen oder durch Bremsen in Position gehalten werden. Landungen bügelt das Fahrwerk gut aus, sodass die Chassisplatte nur nach weiten Sprüngen aufsetzt. Nach der Landung kann es direkt mit Vollgas weitergehen.

Nach einer Viertelstunde sind die Akkus leergesaugt und es steht die abschließende Betrachtung des Racers an. Beschädigungen sind weder an der Karosserie noch am Chassis festzustellen. Während die Karosserie des FY5 von einer ansehnlichen Schmutzschicht überzogen ist, sind relativ wenig Staub und Steinchen auf die Chassiswanne gelangt. Die tiefe Anordnung der Karo in Kombination mit den Seitenschürzen schützen die Herzstücke des Truggys souverän. ■



Die CVD-Antriebswellen an den Achsen treiben breite Grobstollenreifen an, die auf schwarzen aus Kunststoff gefertigten Fünfspeichenfelgen verklebt sind



Der FY5 verfügt über eine ansprechende Silhouette. Der flache Aufbau sorgt für ein giftiges Aussehen des Boliden, der über sehr neutrale Fahreigenschaften verfügt

FAZIT

Viel Technik in einem Komplettpaket zum moderaten Preis. So lässt sich das Preis-Leistungsverhältnis des FY5 4S Destroyer Line Brushless kurz und knackig zusammenfassen. Der Brushless-Truggy eignet sich sowohl für Hobbyeinsteiger als auch erfahrene RC-Car-Fahrer. Er verfügt über ordentlich Power, ist solide verarbeitet und kann auch mit seinen Fahreigenschaften auf ganzer Linie punkten.



Brushless-Riesen

Die Alternativen

Der Destroyer von Carson (Bericht auf Seite 88) ist ohne Frage ein flottes Großmodell zum fairen Preis. Doch was, wenn Euch gerade die Karosserie nicht gefällt oder Ihr die Räder nicht mögt? Und überhaupt: Was ist auf dem Großmodellmarkt eigentlich brushlesstechnisch sonst so los? Wir haben für Euch fünf der beliebtesten Vertreter dieser Sparte herausgesucht und stellen sie Euch hier kurz vor. Diese Übersicht stellt lediglich eine Auswahl der am Markt erhältlichen Modelle dar und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der Preishammer

Electric Thunder Buggy von ready2fly

Billiger gehts kaum. Unter 300,- Euro für ein Großmodell mit Brushlessantrieb. Ob das was taugt? In diesem Fall spielt das eine untergeordnete Rolle, denn an den Electric Thunder Buggy von ready2fly passen viele Ersatzteile von anderen Herstellern. Als Einziger in dieser Übersicht ist zum Fahren eine Fernsteuerung notwendig, was den günstigen Preis unter anderem erklärt. Darüber hinaus handelt es sich auch um das einzige 2WD-Modell. Für Einsteiger oder als Spaßmodell auf jeden Fall eine Überlegung wert.

Empfohlener Verkaufspreis: 299,- Euro

TECHNISCHE DATEN

- Länge: 700 mm ■ Breite: 400 mm ■ Höhe: 350 mm ■ Radstand: 475 mm ■ Spurweite vorne: 362 mm ■ Spurweite hinten: 400 mm
- Gewicht: 8.400 g



Auf hohem Niveau

Shock XXL von df-models



Der Shock XXL Brushless-Monstertruck von df-models überzeugt in vielen Punkten und ist ein Top-Truck mit hervorragenden Fahrleistungen und einer guten Ausstattung. Sowohl Einsteiger als auch Profis werden mit dem Brushless XXL-Monster ihren Spaß haben. Die Materialqualität ist gut und die Teile sind sauber verarbeitet, was sich in Sachen Haltbarkeit positiv bemerkbar macht.

Empfohlener Verkaufspreis: 999,- Euro



TECHNISCHE DATEN

- Länge: 680 mm ■ Breite: 415 mm ■ Höhe: 310 mm
- Radstand: 480 mm ■ Spurweite vorne: 325 mm
- Spurweite hinten: 335 mm ■ Gewicht: 7.900 g

Highend abgespeckt

Hotrace XXL/Megaspeed XXL von df-models

Etwas günstiger als die Highend-Versionen sind die Einsteigermodelle von df-models. Dennoch überzeugen die RC-Cars durch Qualitätsmerkmale wie eine komplette Kugellagerung, drei Differenziale, Öldruckstoßdämpfer und zahlreiche Aluteile. Zwei 5.000-Milliamperestunden-LiPos und eine große Transport-Alu-Box gehören zum Lieferumfang.

Empfohlener Verkaufspreis: 699,- Euro

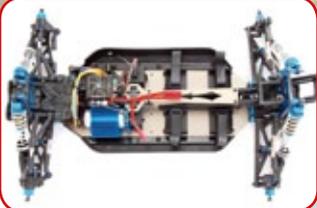


TECHNISCHE DATEN

- Länge: 680 mm ■ Breite: 415 mm ■ Höhe: 310 mm
- Radstand: 480 mm ■ Spurweite vorne: 325 mm ■ Spurweite hinten: 335 mm ■ Gewicht: 4.650 g

Preis-Leistungs-Paket

Dirt Attack XXL von Carson Modellsport



Mit dem Carson Dirt Attack brushless 6s XXL öffnet Carson Modellsport eine völlig neue Sparte. Dabei sind die Fahrleistungen mit 6s-LiPos für einen Buggy im Maßstab 1:6 enorm, die Höchstgeschwindigkeit ist schneller, als es für das meiste Gelände gut ist und der Durchzug von unten heraus ist kräftig. Carson schnürte hier ein außerordentliches Paket. Ein Auto in ansprechender Größe mit ordentlichen Fahrleistungen zusammen mit leistungsstarkem RC-Equipment ist immer und für jeden eine Überlegung wert.

Empfohlener Verkaufspreis: 499,99 Euro

TECHNISCHE DATEN

- Länge: 750 mm ■ Breite: 440 mm ■ Höhe: 260 mm
- Radstand: 505 mm ■ Spurweite vorne: 375 mm
- Spurweite hinten: 390 mm ■ Gewicht: 7.200 g

Erk König

HPI Baja 5SC Flux von LRP electronic



Noch ist der Baja 5SC Flux nicht da. Aber er kommt. Der neue Elektrobolid von HPI. Bereits der Benzingetriebene Bruder schlug ein wie eine Bombe. Jetzt kommt das passende Brushlesspendant. Offizielle Bilder gibt es noch nicht, aber HPI sorgt mit einem halbminütigen Teaser-Video für wässrige Münder (<http://tiny.cc/1lgjih>). Im Gegensatz zum Verbrenner-Baja hat die Flux-Variante 4WD-Antrieb.

Empfohlener Verkaufspreis: noch nicht festgelegt

TECHNISCHE DATEN

- Länge: 900 mm ■ Breite: 460 mm ■ Höhe: 320 mm
- Radstand: 570 mm ■ Spurbreite vorne: 370 mm
- Spurweite hinten: 380 mm ■ Gewicht: zirka 12.000 g

▼ Anzeige

Die Adresse für RC-Car-Großmodelle:

rc-car-online.de



hpi-racing

CARSON
MODEL SPORT



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



RC-Car-Shop Hobbythek
Nauenweg 55
47805 Krefeld

Tel.: 02151 - 820200
Fax: 02151-8202020



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 recherchierten,
testeten, bauten, schrieben und
produzierten für Sie:

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Christoph Bremer

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

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

Teamassistentz
Dana Baum

**Autoren,
Fotografen & Zeichner**
Rolf Röder
Dieter Rengel
Frank Renger

Grafik
Jannis Fuhrmann,
Martina Gnaß, Tim Herzberg,
Kevin Klatt, Bianca Kunze,
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
Kirsten Maaß
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 8,50
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.

Heft 04/12 erscheint am 09. März 2012

Dann berichten wir unter anderem über ...



... den TOP Rebel 10 von Raceport ...



... machen den Driftkurs mit dem HPI Sprint 2 Drift
von LRP electronic unsicher ...



... und pflügen mit dem Destroyer FY8
von Carson Modelsport durchs Gelände.

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

Cars & Details

jetzt als eMagazin.



www.onlinekiosk.de



www.pubbles.de

Weitere Infos auf

www.cars-and-details.de/emag



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



KYOSHO
THE HIGHEST RADIO CONTROL MODELS

MOTO RACER

Mini-Z

Radio Controlled Electric Powered Motorcycle MC-01 2.4GHz

Lass die Sau raus...!

- ★ Mainboard mit innovativer 2.4GHz-Funktechnologie
- ★ Stufenlos einstellbares E-Gyro System
- ★ Komplett kugelgelagerter Antriebsstrang
- ★ Ladegerätanschluss an der Fernsteuerung
- ★ Stufenlos einstellbare Bodenfreiheit
- ★ Hochauflösendes Digital-Lenkservo mit Coreless-Motor
- ★ High-Grip-Rennreifen
- ★ Inklusive LiPo-Ladegerät mit USB-Anschluss
- ★ Einstellbarer Nachlaufwinkel an der Vorderachse
- ★ Mini-Z-Moto-Racer mit kreiselunterstütztem Hinterradantrieb
- ★ 3-Kanal 2,4GHz FHSS Fernsteuerung

NEU!

€ 199,-

unverbindliche Preisempfehlung
Best.-Nr. 30051JL**NEU!**
Smartphone QR Code Link
direkt zum Produkt!

follow us

**Technische Daten**

Maßstab: 1/18; Länge: 118mm (Abhängig vom Nachlaufwinkel);
Breite: 41mm; Höhe: 73mm; Radstand: 85mm (Abhängig vom
Nachlaufwinkel); Gewicht: 85g; Antriebsmotor: Coreless; E-Gyro-
Motor: Brushless 7.000KV; Raddurchmesser: V/32,7mm H/35,2mm;
Radbreite: V/7,1mm H/11,3mm



Der Nachlauf am Vorderrad kann eingestellt und damit das Lenkverhalten an die Streckenbedingungen und Setup angepasst werden.



Auf dem Modellständer macht das Bike auch in der Vitrine eine gute Figur. Für optimale Performance kann die Bodenfreiheit stufenlos eingestellt werden.



Die E-Gyro-Einheit im Hinterrad ist das Kernstück des Motorrads und versorgt das Mini-Z Bike zu jeder Zeit mit ausreichend Fahrbalance.



Komplett mit USB Ladegerät, Antriebsakku und 3-Kanal 2,4GHz FHSS Fernsteuerung ist im Lieferumfang alles enthalten um sofort nach dem Auspacken einen heißen Reifen in den Asphalt brennen zu können.

readysset®

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