



www.cars-and-details.de

CARS & DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

**EXKLUSIV
IN CARS** & DETAILS



- Alle Hintergrundinfos
- Exklusive Testberichte
- 12 Modelle zu gewinnen

VATERRA

DIE NEUE CAR-MARKE
VON HORIZON HOBBY



Ausgabe 3/2013

März 2013

12. Jahrgang

Deutschland: € 4,90

A: € 5,80 CH: sfr 8,50

NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75

VIDEO + TEST



Wüstenbuggy XXL

Kyoshos neuer 1:7er-Offroader



Awesomatix A700

Alles über das einmalige Modell



I, I follow

Der neueste XRAY-Buggy

SCORPION **XXL** VE

Maßstab 1:7

Scale Details : Überrollkäfig,
Lampen und Racing Design mit Fahrer

DEBUT!
www.kyosho.de

Innovatives Design der
Vorderachse für effektives
Dämpfungsverhalten

2 Seitliche
Kühlöffnungen

1

3 Einstellbare Spurstangen

4 Extra Starkes KS203
Metallgetriebe Servo

Big Bore
Stoßdämpfer

5 Abgedichtete Empfängerbox

6 Innovatives Akkubox Design

€ 699,-
unverbindliche Preisempfehlung



1

3

Heavy Duty 3mm
Chassis aus
hochwertigem
Aluminium



4

5

Doppelter
Seitenschutz



6

13

14

Rennerprobtes Chassis
und Geometrie Design

Mittelmotor
Konfiguration



11

Ausgestattet mit
Innensechskant



2



9

10

TEAM **ORION**

7 **VORTEX SEVEN**



WATERPROOF

8 **VORTEX XXL VE**

9 Extra Große High-Grip
Sand-Traction Reifen

10 Standard 17mm
Radmitnehmer

11 Heavy Duty Antriebsstrang
mit einst. Rutschkupplung

Smartphone QR Code Link
direkt zum Produkt!



readysset

**90 Grad
Flip Top Design :**
Einfache Wartung -
Das Flip Top Design
ermöglicht einfachen
Zugang zur Elektronik.

SCORPION XXL VE
(T1 weiß)
Art.Nr. 30973T1



Syncro KT201
FHSS 2.4GHz Fernsteuerung



(T2 schwarz)
Art.Nr. 30973T2



CARS & DETAILS

KENNENLERNEN FÜR 4,90 EURO



3 für 1
Drei Hefte zum
Preis von
einem

Jetzt zum Reinschnuppern:

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ 9,80 Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher



NEU!

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

QR-Code scannen und
mehr zum eMag erfahren





LIFESTYLE ...

... und RC-Car-Sport, das sind zwei Begriffe, die man nicht unbedingt zusammen in einem Satz erwähnt hat – bis jetzt. Denn Horizon Hobby möchte das nachhaltig ändern. Mit einer neuen RC-Car-Marke, die für Lifestyle steht. Vatera heißt sie und siedelt sich im Mittelklasse-Segment an. Doch was soll daran so „stylish“ sein?

Mit außergewöhnlichen Konstruktionen, pfiffigen Features und nicht ganz alltäglichen Formen warten die neuen Modelle auf. Onroader, Offroader, klein, groß – für jeden Geschmack gibt es das richtige Modell. Wir zeigen Euch in dieser Ausgabe von CARS & Details als weltweit erstes Fachmagazin gleich vier neue Modelle. Zwei davon werden sogar ausführlich in Testberichten vorgestellt. Doch nicht nur das. Wir verraten Euch auch die Hintergründe zur neuen Marke.

Aber wir haben noch mehr für Euch. Zum Beispiel den bisher weltweit einzigartigen Awesomatix A700L aus der Feder von Oleg Babich. Er hat ein Highend-Onroad-Car im Maßstab 1:10 geschaffen, das seinesgleichen sucht. Perfekte Verarbeitung, ausgereifte Ideen und hochwertige Materialien machen das Modell zu einem echten Highlight. Das Besondere an dem Modell sind die einmaligen Rotations-Stoßdämpfer, die es im RC-Car-Sport so bisher noch nicht gegeben hat. Leider ist das Modell nicht nur technisch auf Top-Niveau, sondern auch preislich. Ob sich die Investition lohnt, klärt unser ausführlicher Testbericht des Boliden.

Ebenfalls höchstinteressant ist der XRAY XB9 von SMI Motorsport. Der 1:8er-Buggy ist das neue Offroad-Flaggschiff aus der Schmiede von Juraj Hudy und soll das durch den Vorgänger XB808 leicht angestaubte Image des Herstellers wieder auf Kurs bringen. Ob das gelingt, lest Ihr in unserem Bericht.

Nun wünsche ich Euch viel Spaß beim Lesen der aktuellen Ausgabe.

Euer

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details



Ein Auto, zwei Gesichter:
Der Vatera Twin Hammers
von Horizon Hobby kann das
von sich behaupten. Wieso,
weshalb, warum – wir zeigen
es Euch im First Look

34



72

Lange war der XB808 das Flaggschiff der Offroad-Flotte von XRAY. Nun kommt mit dem XB9 von SMI Motorsport der Nachfolger. Mal sehen, was er drauf hat

58

Einmal driften wie ein Profi – das muss mit dem 3Racing Sakura CS Drift von LMI Racing kein Traum mehr bleiben. Wir haben es getestet





Sie sind das A und O bei Elektromodellen: LiPo-Akkus. Zwei interessante Varianten für den Betrieb von 1:10er- und 1:8er-Modellen gibt es von Robitronic

62

MARKT

16 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

CARS

- >> 24 DOPPELTEST: VATERRA GLAMIS UNO UND KEMORA VON HORIZON HOBBY
- 34 FIRST LOOK: VATERRA TWIN HAMMERS VON HORIZON HOBBY
- 58 3RACING SAKURA CS DRIFT VON LMI RACING
- >> 66 AWESOMATIX A700L VON SHEPHERD MICRO RACING
- >> 72 XRAY XB9 VON SMI MOTORSPORT
- >> 78 SCORPION XXL VON KYOSHO

TECHNIK

- 36 SETUP-SERIE, TEIL 4: ALLES ÜBER STOSSDÄMPFER
- 52 TEAM ORION ADVANTAGE TOUCH VON KYOSHO
- 62 LIPO-AKKUS VON ROBITRONIC

SPORT

- 6 NEWS: ALLES, WAS RC-CAR-FAHRER WISSEN MÜSSEN
- 22 VATERRA: DIE NEUE RC-CAR-MARKE VON HORIZON HOBBY
- 42 JURAJ HUDY-KOLUMNE
- 64 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN

STANDARDS

- 44 CARS & DETAILS-SHOP
- 46 EUER KONTAKT ZU CARS & DETAILS
- 48 GEWINNSPIEL
- 50 TERMINE
- 54 FACHHÄNDLER
- 82 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET



Jetzt ist es raus: Horizon Hobby hat eine neue RC-Car-Marke. Vatterra heißt sie und soll das Mittelklasse-Segment stürmen. Doch was steckt dahinter?

22





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

Dickschiff LOSI SIVE-T-TAG BEI DER HOBBYTHEK

Das Losi 5ive-T-Forum und RC-Car-Online.de laden alle Losi 5ive-T-Begeisterten zum HobbytheK 5ive-T-Tag ein. Er findet am Samstag den 23. Februar 2013 von 9 bis 18 Uhr im Ladengeschäft von RC-Car-Shop – HobbytheK im Nauenweg 55 in 47805 Krefeld statt. Weitere Informationen gibt es im unter www.rc-car-online.de. Einen ausführlichen Test zum Losi 5ive-T gibt es im Übrigen in Ausgabe 11/2011 von CARS & Details. Diese kann im Magazin-Shop unter www.alles-rund-ums-hobby.de bestellt werden.

Der Losi 5ive-T begeistert viele RC-Car-Fahrer. Auf dem Fantag bei RC-Car-Shop – HobbytheK können sich Liebhaber des Modells austauschen



ELEKTRISCHE LANGSTRECKENFAHRT

Frisch aus der Gerüchteküche: Dank einer leistungsfähigen Batterie und einer besonderen Software soll ein Elektrofahrzeug 800 Kilometer weit gefahren sein, ohne dass es zwischendurch aufgeladen werden musste. Den Schlüssel zum neuen Weltrekord soll eine von Vantage Global Power konzipierte Batterie mit einer Packdichte von 280 Watt je Kilogramm beigetragen haben. Im Vergleich dazu: Beim Nissan Leaf beispielsweise sind es nur 80 Watt je Kilogramm. Zum Bau des Akkus wurden vier Elemente verwendet, von denen Marco Loglio – einer der beiden Unternehmer – aber nur zwei preisgibt: Lithium und Vanadium. Internet: <http://tinyurl.com/a7tyo2a> <<<<

ENERGIE-MARATHON



Foto:anthonares

Elektromobilität extrem: 800 Kilometer soll ein Elektrofahrzeug ohne Stopp zurückgelegt haben



AUF EINEN BLICK DAS RICHTIGE FÜR JEDEN ZWECK

ZAP Guide nennt sich der nützliche Klebstoff-Finder von LRP electronic. Er führt schnell und ohne Umwege zum passenden Klebstoff der Marke ZAP, und zwar abhängig von der gesuchten Anwendung oder den zu verklebenden Materialien. LRP verspricht eine hohe Klebekraft der ZAP-Produkte sowie breite Vielseitigkeit in den Anwendung. Der ZAP Guide steht auf der Hersteller-Website unter www.LRP.cc zum Download. <<<<

„Es müssen Komplettsysteme sein.“

Kaum ein anderes Unternehmen steht für derart hochwertige Antriebe wie Hacker Motors. Nach einer längeren Pause präsentiert das Unternehmen nun eine neue Palette von RC-Car-Motoren – die CARLINE. Produktmanager und Teamleiter Alois Offner stellt die aktuellen Produkte vor und gibt einen Ausblick auf zukünftige Entwicklungen.

CARS & Details: Es hat einige Jahre gedauert, bis Hacker wieder RC-Car-Antriebe ins Sortiment aufgenommen hat. Was war der Grund für die Pause?

Alois Offner: Die Firma Hacker war eine der ersten Firmen, die Brushlessmotoren für ferngesteuerte Modellautos auf den Markt gebracht hat. Namhafte Unternehmen im RC-Car-Markt waren damals unsere Kunden und schätzten unser Motoren-Knowhow. In der Anfangszeit waren seitens der Fahrzeuge, die Antriebsstränge nicht ausreichend dimensioniert, aber auch die Erfahrung bei den Fahrreglern war nur minimal. Als bei Hacker Motor die Entscheidung für eine eigene CARLINE fiel, war klar, dass es sich um ein komplettes System handeln muss, bestehend aus Akku, Motor und Regler. Damit erklärt sich auch die relativ lange Pause, da zuerst einmal das notwendige Personal gefunden werden musste, um anschließend mit der Entwicklung beginnen zu können.

Heutzutage kriegt man einfache Antriebssets fast an jeder Straßenecke. Was macht die Hacker-Antriebe so besonders?

Bei der Entwicklung der CARLINE hat unsere R&D jede einzelne Komponente eines Antriebssystems betrachtet und nach Verbesserungen gesucht. Unzählige Tests mit dem Hacker Factory Team führten immer wieder zu weiteren Veränderungen, solange bis alle zufrieden waren. Die einzelnen Veränderungen sieht man zum Beispiel von Außen am ehesten am Hardcase unserer TopFUEL-Akkus, oder an der verkürzten Bauweise unserer SKALAR SC-Motoren, die speziell für 4WD-Short Course-Trucks entwickelt wurden. Andere Verbesserungen, seitens der Software, oder aber auch bei den Motoren sind weniger sichtbar, dafür beim Fahren spürbar. Bei der Entwicklung der Hacker CARLINE haben wir nie aus den Augen verloren, dass ein System so einfach wie

möglich sein muss – und das bei maximaler Performance. Für unsere Kunden heißt das, dass sie für ihr Fahrzeug immer einen idealen Antrieb finden, sofern die Hacker CARLINE dafür ausgelegt ist. Erfolge wie zum Beispiel vier Schweizer Meistertitel, aber auch die dritten Plätze beim Euro-Warmup, oder bei der ersten Deutschen Meisterschaft ORE8B bestätigen uns immer wieder in unserem Tun. Es sind aber auch die vielen persönlichen Erfolge, die nicht immer auf den einschlägigen Newsseiten zu finden sind.

Wird das Sortiment in dieser Hinsicht weiter ausgebaut? Was bringt die Zukunft? Vielleicht sogar ein eigenes RC-Car?

Die Frage nach einem eigenen RC-Car kann ich sofort verneinen. Das Knowhow von Hacker Motor liegt in der Entwicklung von Brushlessantrieben und diese wollen wir in den nächsten Jahren weiter verbessern und vorantreiben. Als Neuling im RC-Car-Markt haben wir noch einige Hausaufgaben, die zu erledigen sind und mit deren Abarbeitung auch die Hacker CARLINE weiter ausgebaut wird. Unsere Schubladen sind voll mit neuen Ideen. Neue Produkte werden von uns jedoch erst auf den Markt gebracht, wenn wir uns intern einig sind, dass unsere Entwicklung die an uns gestellten Anforderungen erfüllt. <<<<<



Viel Entwicklungsarbeit floss in die neu entwickelten Skalar-Motoren



Der Tensoric 10-Regler verkraftet einen maximalen Strom von 760 Ampere und kann an bis zu 3s-LiPos betrieben werden



Alois Offner betreibt seit über 30 Jahren Modellbau und ist bei Hacker Teamleiter und Produktmanager



WIR HABEN FÜR JEDEN ETWAS IN DER 2012/13ER HPI PALATTE

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

WATERPROOF
WATERPROOF RALLYCROSS

24 GHz RADIO SYSTEM

TROPHY 3.5

INSANE FLUX POWER!

24 GHz RADIO SYSTEM

TROPHY FLUX BUGGY

LEGENDARY TOUGHNESS!

24 GHz RADIO SYSTEM

SAVAGE X4.6

TERRIFYING TRUGGY FLUX!

24 GHz RADIO SYSTEM

TROPHY FLUX TRUGGY

RECORD-SETTING BRUSHLESS BUGGY

24 GHz RADIO SYSTEM

VORZA 73

WORLD'S FASTEST MINI-MONSTER TRUCK

24 GHz RADIO SYSTEM

SAVAGE XS FLUX

JAW-DROPPING FLUX POWER!

24 GHz DSSS RADIO SYSTEM

SAVAGE FLUX HP

EXTRA-LARGE GIANT POWER!

24 GHz DSSS RADIO SYSTEM

SAVAGE XL

Baja 5B SQUARED!

24 GHz RADIO SYSTEM

Baja 5B SS

BULLET-PROOF STADIUM TRUCK!

WATERPROOF

BULLET ST 3.0

BULLET-PROOF MONSTER TRUCK!

WATERPROOF

BULLET MT 3.0

BULLET-PROOF BRUSHLESS TRUCK!

WATERPROOF

BULLET ST FLUX

WATERPROOF SHORT-COURSE

WATERPROOF

BLITZ

NEXT-LEVEL NO NONSENSE SHORT-COURSE

BLITZ ESE

MOST POPULAR NITRO ON-ROAD CAR BMW M3

nitro r24

RTR3 EVO+

MOST POPULAR NITRO ON-ROAD CAR 911 GT3

nitro r24

RTR3 EVO+

STRICTLY LIMITED EDITION! SPECIAL EDITION 2012

SAVAGE X4.6

SUPER SIZE BRUSHLESS SHORT-COURSE

SUPER 5 SC FLUX

BRUSHLESS BAJA

Baja 5B FLUX

KEN BLOCK GYMKHANA 5

BLOCK WRB FLUX



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

 <p>WATERPROOF TRUGGY RACER</p> <p>TOPHY 4.6 TRUGGY</p>	 <p>BRUSHLESS DESERT BUGGY!</p> <p>APACHE C1 FLUX</p>	 <p>BRUSHLESS AWD SHORTCOURSE</p> <p>APACHE SC FLUX</p>	 <p>SMALL, FAST & TOUGH!</p> <p>MINI RECON</p>
 <p>PREMIUM CROSS</p> <p>PULSE 4.6 BUGGY</p>	 <p>1/5th SCALE SHORT-COURSE THRILLS!</p> <p>Baja 5SC</p>	 <p>BUILD THE ULTIMATE SHORT-COURSE</p> <p>Baja 5SC SS</p>	 <p>PETROL POWERED DESERT BAJA</p> <p>2.4GHZ DSSS</p> <p>Baja 5B 2.0 VERSION</p>
 <p>BRUSHLESS MONSTER TRUCK!</p> <p>BULLET MT FLUX</p>	 <p>2WD STADIUM WITH HOT UPDATES!</p> <p>FIRESTORM 10T</p>	 <p>WATERPROOF 2WD STADIUM ACTION!</p> <p>E FIRESTORM 10T</p>	 <p>WATERPROOF 2WD FLUX POWER!</p> <p>E FIRESTORM 10T FLUX</p>
 <p>THE FASTEST SPRINT 2 - M3</p> <p>Sprint 2 FLUX</p>	 <p>THE FASTEST SPRINT 2 - PORSCHE</p> <p>Sprint 2 FLUX</p>	 <p>ELECTRIC TOURING 2.4GHZ AND WATERPROOF</p> <p>Sprint 2 Sport</p>	 <p>ELECTRIC MUSCLE CAR DRIFTING</p> <p>Sprint 2 DRIFT</p>
 <p>TRC RALLY</p> <p>R8 3.0</p>	 <p>MINI MONSTER TRUCK IN KIT FORM</p> <p>SAVAGE XS SS</p>	 <p>OFF-ROAD WORLD CHAMPION</p> <p>D8</p>	 <p>NEXT LEVEL PERFORMANCE FROM HOTBODIES</p> <p>TCXX</p>



Für alle Informationen, die Sie jemals über die breite HPI Produktpalette benötigen könnten, konsultieren Sie bitte die HPI DVD, den HPI Katalog 2012 und www.hpi-europe.com



WWW.HPIRACING.COM  

HPI RACING
CREATING FUN
SINCE '86



Unsere Kataloge, Anleitungen, Flyer, Handbücher, Abbildungen, Daten und Preislisten sind keine Angebote im rechtlichen Sinn. Wir können diese Informationen ändern und Schreibfehler korrigieren ohne Verpflichtung. Sie darüber zu informieren. HPI Racing ist ein eingetragenes Warenzeichen der Hobby Products International Ltd.

Sold at finer hobby shops. See our website to locate one in your area. ©2012 Hobby Products International. All rights reserved.

RÄDER & REIFEN

1/10 TOURENWAGEN



H104597 - HPI Challenge Reifen
30SH (4STK)

HB108224 - Disc Inch-up 24mm/0
Off. (Wh) (4/PACK)

1/10 STRASSE



H4738 - T-Grip Reifen auf Rays
57S-Pro Felgen (26mm/chrom)



H4702 - X-Pattern Reifen D
Mischung auf 6-Speichen Felgen

H4733 - X-Pattern Reifen auf
TE37 Felgen verklebt

H4738 - T-Grip Reifen auf Rays
57S-Pro Felgen (26mm/chrom)

1/10 KLASSIK



H4793 - Vintage Racing Reifen
26mm (D Mischung/2st)

H4797 - Vintage Racing Reifen
31mm (D Mischung/2st)

H102993 - Vintage Performance
Reifen 26mm D Mischung (2st)

H102994 - Vintage Performance
Reifen 31mm D Mischung (2st)



H3807 - Vintage 8-Speichen Felge
26mm Chrom (0mm)

H3808 - Vintage 8-Speichen Felge
26mm Matt Chrom (0mm)

H3815 - Retro 5-Speichen Felgen
26mm M.-Chrom (0mm Offset)

H3817 - Retro 5-Speichen Felgen
26mm Chrom (0mm Offset)



1/10 DRIFTREIFEN



H4739 - T-Drift Reifen Rays 57S-Pro
Felgen (26mm/chrom)

H4406 - T-Drift Reifen 26mm (2st)

H4704 - Verklebte Super Drift Reifen A TYP
auf TE37 Chromfelge

H4402 - Super Drift Felgen 26mm Radial A
TYP



H4425 - Falken Azenis Rt61.5 T-Drift
Reifen 26mm (2st)

H4422 - Proxes R1r T-Drift Reifen 26mm
(2st)



H4424 - Direzza Sport Z1 T-Drift
26mm (2st)

H4421 - Advan Neova AD07 T-Drift
Reifen 26mm (2st)



H4423 - Potenza RE-01R T-Drift
Reifen 26mm (2st)

1/10 FELGEN



- H3837** - TE37 Felgen 26mm chrom (0mm offset)
 - H3842** - TE37 Felgen 26mm chrom (3mm offset)
 - H3847** - TE37 Felgen 26mm chrom (6mm offset)
- *auch erhältlich in Bronze, Weiss & Schwarz



- H3319** - Rays Gram Lights 57S-Pro Felgen (Chrom-gold/3mm)
 - H3320** - Rays Gram Lights 57S-Pro Felgen (Chrom-gold/6mm)
 - H3321** - Rays Gram Lights 57S-Pro Felgen (Chrom-gold/9mm)
- *auch erhältlich in Chrom und Gold



- H3283** - Work XSA 02c Felgen 26mm Chrom/weiss (3mm Offset)
 - H3284** - Work XSA 02c Felgen 26mm Chrom/weiss (6mm Offset)
 - H3285** - Work XSA 02c Felgen 26mm Chrom/weiss (9mm Offset)
- *auch erhältlich in Chrom, Weiss und Gold

- H3301** - Work Emotion XC8 Felgen 26mm Chrom (6mm Offset)
 - H3302** - Work Emotion XC8 Felgen 26mm Chrom (9mm Offset)
- *auch erhältlich in Weiss und Gold



SHORT COURSE



- HB61748** - Rodeo SC Reifen (pink/Short-Course Truck/2St)



- HB61757** - Beam SC Reifen (pink/Short-Course Truck/2St)



- HB61742** - Megabite SC Reifen (pink/Short-Course Truck/2St)
- HB61754** - Megabite SC Reifen (pink/Short-Course Truck/2St)



- H103806** - Attk Reifen S Mischung (2st)
- H103347** - Attk Reifen S Mischung (Belted/2st)



- H103804** - Maxxis Trepador S Reifen (2st)
- H103338** - Maxxis Trepador S Reifen (Belted/2st)



- H106189** - MK.8 V2 Felgen Matt-chrom (4.5mm Offset/2st)*
 - H106200** - MK.10 V2 Felgen Matt-chrom (4.5mm Offset/2st)*
- *auch erhältlich in glänzendem Chrom, Schwarz, Gold und Weiss

1/8 BUGGY



- HB67612** - HB BLOCK Reifen (Red/Weiss Felgen/1/8 Buggy/2pcs)
- HB67613** - HB BLOCK Reifen (Weisse/Weiss Felgen/1/8 Buggy/2pcs)
- HB67611** - HB BLOCK Reifen Pink/Weiss Felgen (1/8 Buggy/2st)



- HB67604** - HB KHAOS Reifen Red/Weiss Felgen (1/8 Buggy/2pcs)
- HB67605** - HB KHAOS Reifen Weiss /Weiss Felgen (1/8 Buggy/2pcs)
- HB67603** - HB KHAOS Reifen Pink/Weiss Felgen (1/8 Buggy/2st)



- HB67596** - HB MEGABITE Reifen (Red/Weiss Felgen/1/8 Buggy/2pcs)
- HB67597** - HB MEGABITE Reifen (Weiss/Weiss Felgen/1/8 Buggy/2pcs)
- HB67595** - HB MEGABITE Reifen (Pink/Weiss Felgen/1/8 Buggy/2pcs)



- HB67620** - HB PROTO Reifen (Red/Weiss Felgen/1/8 Buggy/2pcs)
 - HB67621** - HB PROTO Reifen (Weiss/ Weiss Felgen/1/8 Buggy/2pcs)
- *alle HB Buggy Räder werden unmontiert geliefert

ROCK CRAWLER



- HB67772** - HB ROVER Reifen
- HB67913** - HB ROVER 1.9 Reifen (Red/Rock Crawler/2pcs)



- HB67916** - HB ROVER-EX Reifen



- HB67918** - HB SEDONA Reifen



- HB4896** - ROCK GRABBER Reifen S



- HB3211** - Rock 8 Bead Lock Felgen Weiss
- HB3212** - Rock 8 Bead Lock Felgen Schwarz
- HB3213** - Rock 8 Bead Lock Felgen Chrom



LRP-OFFROAD-CHALLENGE
MIT STARKEM ZUWACHS

AUFSTEIGENDER AST

Bei der LRP-Offroad-Challenge (LOC) 2012 sind mehr Fahrer am Start gewesen und es wurden mehr Rennen ausgefahren als noch 2011. Das Event ist auf Erfolgskurs. Zwei Jahre nach Einführung der Offroad-Serie sind Teilnehmer und die veranstaltenden Vereine durchweg zufrieden. Durch Klassen wie Short Course-Truck, 4WD-Buggy und 2WD-Buggy ist die LOC zu einer begehrten Veranstaltung geworden, die dank eines einheitlichen und fairen Reglements starken Zuspruch bei den Teilnehmern findet. Natürlich wird auch hier, wie bei der LRP HPI-Challenge, der Einstieg in den Modellrennsport mit der Klasse Rookie gefördert, um so Jugendlichen von Anfang an einen leichten und kostengünstigen Start ihrer RC-Car-Karriere zu ermöglichen. Aufgeteilt in die Regionen Nord, West, Ost, Mitte und Süd, fahren die Teilnehmer um Punkte. Im Rahmen der Deutschen Meisterschaft der LRP-Offroad-Challenge, die als Abschluss-Event das Highlight einer Saison ist, werden dann die jeweiligen Gruppensieger geehrt.

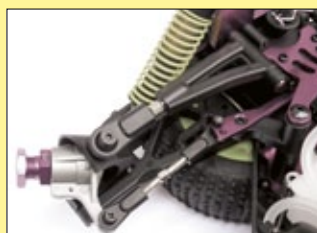
In der Saison 2012 konnte bei den Veranstaltungen und den Starterzahlen ein sensationelles Ergebnis erzielt werden. So wurden mit 46 Rennen etwa 50 Prozent mehr ausgetragen als noch 2011. Parallel verdoppelten sich die Teilnehmerzahlen nahezu. Waren es im Vorjahr bereits insgesamt 288 in allen Klassen, wurde aktuell die 500er-Marke überschritten. Auch etwa doppelt so viele Starts

konnten verzeichnet werden. Statt der 641 aus der vergangenen Saison, belief sich die Zahl in allen Klassen nun auf 1.162. Dieses beeindruckende Ergebnis beweist, dass die LOC genau das bietet, was Offroad-Fahrer derzeit von einer Rennserie erwarten. Das komplette Reglement für die LOC-Klassen und die jeweiligen Termine gibt es unter www.lrp-offroad-challenge.com <<<<



In verschiedenen Klassen treten bei der LRP-Offroad-Challenge RC-Car-Fahrer aus ganz Deutschland gegeneinander an

WER KENNT DIESES RC-CAR?



Unter der Headline „Donnerlittchen“ haben wir diesen Boliden im Jahr 2005 für Euch getestet. Aggressiver Look, dicke Schlappen und ein Kühkopf, der hinten aus der Karo ragt. Okay, es ist ein Verbrennerbuggy. Aber was für einer? Die Auflösung gibt es weiter hinten in der Rubrik Spektrum.





DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

Überraschung auf dem Sportbundtag 2012

Mit überzeugender Mehrheit wurde Norbert Rasch auf dem Sportbundtag 2012 am 08. Dezember zum neuen Präsident des DMC gewählt, nachdem Fredy Dietrich überraschend angekündigt hatte, nicht wieder zur Wahl zu stehen. Als Vize-Präsident wurde Dirk Horn in seinem Amt bestätigt. Der Nachfolger für das Amt des OR8-Referenten musste nach dem Rücktritt von Norbert Rasch neu gewählt werden. Ralf Bauer wurde einstimmig angenommen. Als neuer Jugendreferent erhielt erneut Harald Merten die Zustimmung der Wahlberechtigten. Josef Dragani ist jetzt Referent der Klasse Verbrenner-Glattbahn. Da für sein Amt als Elektro-Glattbahn-Referent kein Nachfolger gefunden werden konnte, bleibt er im Amt, bis es einen Nachfolger gibt.

Norbert Rasch traf seine Entscheidung, für das Amt des DMC-Präsidenten zu kandidieren, recht kurzfristig. Seine Zielstellung ist zunächst, Liegengebliebenes aus dem alten Jahr aufzuarbeiten wie zum Beispiel die geplante Erstellung einer neuen DMC-Website. Ebenso möchte er generell für mehr Transparenz in der Arbeit des Präsidiums sorgen. Im Präsidium selbst wünscht er sich für die Zukunft argumentereiche Diskussionen und sachliche Auseinandersetzungen, ohne dass persönliche Differenzen den Erfolg der Verbandsarbeit gefährden.

Von den DMC-Ortsclubs und allen DMC-Mitgliedern wünscht sich der neue Präsident Anregungen und Hinweise auf Missstände und Probleme,

da er hiermit bisher größtenteils nur in der Klasse OR8 vertraut ist. Er wird für alle Klassen ein offenes Ohr haben und im Jahr 2013 Veranstaltungen aller Klassen besuchen. <<<<



Norbert Rasch wurde auf dem DMC-Sportbundtag 2012 mit großer Mehrheit zum neuen Präsidenten des DMC gewählt

Aktuelle Informationen,
Homologationslisten und
vieles mehr unter
www.dmc-online.com

LRP
BLUE IS BETTER

25 YEARS
BLUE IS BETTER
1987 - 2012

inside



In dieser Monatskolumne werfe ich einen Blick nach vorne auf das kommende LRP TCM 2013 und gleichzeitig zurück auf die Weltmeisterschaft 2012 der Verbrenner-Buggys im Maßstab 1:8, die in Argentinien stattfand.



Seit anderthalb Jahrzehnten stellt das LRP TCM eines der weltweit größten Rennen für 1:10er-Tourenwagen dar – stets mit der Teilnahme der weltbesten Piloten. Mit der kommenden 16. Auflage werden viele Veränderungen Einzug halten. Doch keine Sorge, auch 2013 wird das TCM in bekannter Qualität stattfinden. Unglücklicherweise haben Probleme



mit den Brandschutzverordnungen es für LRP und den austragenden Verein MSC Eppelheim unmöglich gemacht, das Event erneut in unserer geliebten Rhein-Neckar-Halle in Eppelheim auszutragen.

Doch meine Marketingabteilung hat alle Hebel in Bewegung gesetzt, um auch 2013 ein Rennen der Extraklasse auf höchstem Wettbewerbs-Niveau auf die Beine zu stellen. Als neuen Partner konnten wir dafür den MCSS Althengstett gewinnen. Die Mitglieder des Clubs – unter ihnen ist auch der frühere ETS-Champion und LRP-Teamfahrer Daniel Wohlgemuth – haben schon mehrfach bewiesen, dass sie sowohl nationale, als auch internationale Events problemlos stemmen können. Ihr Team ist absolut zuverlässig, verfügt über viel Erfahrung und liebt den RC-Sport. Genau der richtige Partner für das LRP TCM 2013.

Austragungsort des Events ist Althengstett in Deutschland, nur 40 Kilometer entfernt vom Stuttgarter Flughafen. Da der MCSS Althengstett kurzfristig eingesprungen ist, wird das TCM vom 26. bis zum 28. April stattfinden, also etwas später als gewöhnlich. Dieser Termin wurde bewusst so angesetzt, damit alle Topfahrer teilnehmen können. Drei volle Tage erstklassiger Racing-Action stehen auf dem Plan.

Das erfolgreiche Rennformat hingegen wird auch am neuen Austragungsort natürlich unverändert bleiben. Neben spannender Action auf höchstem Niveau in der Master Class werden sich auch die Fahrer der LRP-HPI-Challenge in den Klassen Rookie, Classic und 17,5-Turns duellieren. Die Open-Stock-Rennen versprechen ebenfalls volle Action. Unter dem Strich handelt es sich um das populäre und erprobte TCM-Paket, das Pro-Rennen auf Weltklasse-Niveau mit Deutschlands größter Rennserie verknüpft. Bedingt durch den späteren Termin des TCM 2013 wurden auch die Meldelisten einen Monat später geöffnet, nämlich am 01. Februar um 18 Uhr. Alle weiteren Informationen gibt es auf der LRP-Website unter www.LRPcc

Anfang Dezember wurde zudem der Weltmeister der 1:8er-Verbrennerbuggys im argentinischen Buenos Aires gekrönt. Für LRP waren Teammanager Andy Krämer sowie die Topfahrer Ryan Mayfield, Neil Cragg, Richard Saxton, Borja Hernandez, Martin Bayer, Teemu Leino und Robert Batlle dabei. Einen Tag bevor das Event mit dem freien Training beginnen sollte, machte Andy unliebsame Bekanntschaft mit dem Teppich seines Hotelzimmers und brach sich den linken Fuß. Nach einem Besuch im Krankenhaus am nächsten Morgen, erreichte er auf Krücken noch rechtzeitig zum ersten Trainingsdurchgang die Strecke, um unsere Fahrer zu unterstützen. Trotz seines Handicaps entschied sich Andy, beim Rennen zu bleiben, um unseren Fahrern den bestmöglichen Support beim wichtigsten und prestigeträchtigsten Event zu bieten. Ich bin wirklich stolz über so viel Hingabe.

Während des Qualifyings veränderten sich die Streckenbedingungen fast mit jedem Durchgang. Robert Batlle und Elliot Boots kämpften um den Top-Qualifier, Robert mit seiner konstanten Fahrweise gegen Elliots spektakulären Fahrstil und seine hohe Speed. Aufgrund starker Regenfälle wurde die letzte Quali-Runde gestrichen, was Elliot bei seiner ersten Weltmeisterschaft den absolut verdienten Titel des Top-Qualifiers vor Robert bescherte. Doch unglücklicherweise schaffte Elliot es aufgrund eines technischen Defekts nicht durch das Halbfinale – ein jäher Schlusspunkt für seine Ambitionen, Weltmeister zu werden. Doch auf einen Piloten mit seinem Talent warten in der Zukunft noch genügend Gelegenheiten, die Elliot sicher nutzen wird. Ryan und Robert führen sicher ins Finale, während Martin Bayer, der sich direkt fürs Halbfinale qualifiziert hatte, es aufgrund des fehlenden Quäntchen Glücks nicht schaffte. Neil Cragg fuhr eine Qualifikation zum Vergessen und erreichte nur das Achtelfinale, von wo aus er mit einer guten Leistung ins Viertelfinale vorstieß. In dessen Verlauf fuhr er auf einem sicheren Aufstiegsplatz, bevor ihn das Glück verließ und er ausscheiden musste. Das ist eben Racing.

Im 60-minütigen Finale entwickelte sich während der ersten zehn Minuten ein interessanter Dreikampf zwischen Ryan Mayfield, Ty Tessman und Robert Batlle. Batlle, der den LRP Pulsar Touch, die LRP-Starterbox und einen LRP-Empfängerakku nutzt, fuhr am ruhigsten von den Dreien und wartete auf seine Chance. Die kam nach etwa zehn Minuten, als Ty ein kleiner Fahrfehler unterlief. Robert übernahm die Führung, sah sich nicht mehr um und wurde hochverdient Weltmeister. Ryan beendete das Rennen mit dem LRP ZZ.21C Ceramic-Motor auf einem respektablen fünften Platz. Wir sind glücklich und stolz, einen Fahrer wie Robert zu unterstützen, der mit einer solchen Hingabe Rennen fährt. Wir danken Dir, Robert.

Als Randnotiz wurde unser Teamfahrer, die bekannte US-RC-Legende Richard Saxton, Vizeweltmeister der Klasse über 35 Jahre. Diese wurde intern als „Über-60-Klasse“ bezeichnet, aber das ist eine andere Geschichte. Wieder einmal herzliche Glückwünsche an alle Beteiligten und vielen, vielen Dank für Deinen Einsatz, Andy. <<<<



www.rcaction.de

> Der Worlds A-Finalist Elliott Harper wechselt von TRF zu Team Durango. An der Seite von Michal Orłowski wird Harper in dieser Saison mit dem neuen DETC410 in der Klasse Elektro-Tourenwagen an den Start gehen. Wie das erste Team Durango Onroad-Chassis aussehen wird, war zum Druckschluss dieser Ausgabe noch nicht bekannt.



> Die Motorschmiede O.S. erweitert ihr Sortiment 2013 um den O.S.SPEED21XZ-B Spec. II. Das Aggregat verfügt über 3,5 Kubikzentimeter Hubraum, wiegt 355 Gramm und die Maximaldrehzahl liegt bei 34.000 Umdrehungen pro Minute.



> Der Motorenhersteller Tenshock hat eine neue Version des SC401 Short Course-Motors vorgestellt. Die auffälligsten Änderungen sind der Umstieg von Delta auf Sternwicklung und ein Kevlar-umwickelter Rotor. Erhältlich sind vier Motoren mit verschiedenen Spezifikationen. Internet: www.tenshock.com



> Thunder Tiger stellt mit dem EB4 S2.5 Nitro 4WD Rally Mini Cooper WRC ein Verbrenner-Modell im Maßstab 1:8 vor, das als RTR-Set ausgeliefert wird. Ausgestattet mit einer coolen, vorbildgetreuen Mini-Karosserie und einem PRO-21BX-R-Nitro-Motor kann es mit dem Boliden sofort ins Gelände gehen. Internet: www.thundertiger-europe.com



DREI FRAGEN AN SIMON ESER

Er ist einer der XRAY-Fahrer schlechthin: Simon Eser. Bereits seit 2009 vertraut der 20-Jährige auf die Produkte von XRAY. Dabei ist das Nachwuchstalent bereits seit sieben Jahren aktiver RC-Car-Fahrer. Was hält er vom neuen XB9?

CARS & Details: Simon, welche Erfahrungen konntest Du bereits mit dem XB9 sammeln?

Simon Eser: Ich fahre seit Saisonbeginn den XB9 in Verbindung mit dem BT5 Motor von Orcan. Mir dieser Combo konnte ich mich auf Anhieb beim Warm-Up Race in Bischhofsheim auf dem vierten Gesamtrang platzieren.

Was gefällt Dir am neuen XB9?

Das Chassis-Flex-System ist in dieser Klasse ein Novum, eine Einstellmöglichkeit, die wirklich fühlbar ist. Ausserdem ist der Schwerpunkt niedriger und die Gewichtsverteilung anders. Der XB9 ist unkritischer als der 808, reagiert besser auf schnelle Richtungswechsel und senkt eher die Nase, sodass Sprünge einfacher zu kontrollieren sind.

Was hältst Du beim Fahren mit dem XB9 für wichtig?

Ich bevorzuge eine genaue Justierung des Gas-Brems-Gestänges mit geringem Spiel und kurzen Wegen. Nur so entwickelt man ein richtiges Gespür für sein Auto. Ich benutze sehr oft die vordere CFK-Lenkpfostenbrücke mit zusätzlichem Aluplosten, damit lässt sich das Chassis auf sehr holprigen Strecken besser fahren. Die grau-blauen Federn vorne und hinten in kurzer Version sind meine Favoriten. Sie vermitteln viel Gefühl und eine gute Balance des Chassis. Die Dämpfer fahre ich fast immer in der Baukastenkonfiguration. <<<<

VINTAGE-LOOK OLDTIMER-MEETING AM BODENSEE



Unrestauriert und fahrbereit: Oldtimer im Originalzustand mit altersbedingten Gebrauchspuren werden immer wertvoller und erzielen höhere Verkaufspreise. Mobiles historisches Kulturgut, das die Spuren der Zeit zur Schau trägt, ist zum sechsten Mal Inhalt der Klassikwelt Bodensee, bei der vom 14. bis 16. Juni 2013 die Liebhaber klassischer Mobilität auf ihre Kosten kommen.

Wer mit einem Oldtimer anreist, parkt – wie auch in den Vorjahren – kostenlos auf dem Messegelände. Wer sein Fahrzeug seit mindestens 30 Jahren besitzt, kann einen Zeppelinflug oder eine Gourmet-Fahrt auf dem Bodenseedampfschiff „Hohentwiel“ gewinnen. Also raus aus den Garagen und auf zum Bodensee. Weitere Informationen gibt es unter www.klassikwelt-bodensee.de <<<<

Markt

Modellbau-Neuheiten im Überblick

CN DEVELOPMENT & MEDIA

Die neuen **Yakuza 1:8er-Brushless-Combos** mit den Bezeichnungen M5, M6 und M7 von Yuki Model basieren allesamt auf dem Yakuza 1/8 SD ESC 160-Ampere-Regler sowie drei unterschiedlichen Brushlessmotoren. An den Regler können NiMH-Akkus mit 6 bis 18 Zellen sowie 2s- bis 6s-LiPo-Akkus angeschlossen werden. Der staub- und spritzwassergeschützte Controller wiegt 150 Gramm und misst 57 x 49 x 39 Millimeter. Teil der M5-Combo ist der Yakuza 4168-2250 SD, ein Brushlessmotor mit einer spezifischen Drehzahl von 2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt. Das M6-Set beinhaltet einen Yakuza 4274-2150 SD mit 2.150 Umdrehungen pro Minute und Volt, die M7-Combo hingegen einen Yakuza 4274-1750 SD mit 1.750 Umdrehungen pro Minute und Volt.

Neu bei CN Development & Media ist **Schraubensicherungslack** der Marke Yuki Model. Angeboten wird der Schraubensicherungslack in den Varianten hoch- und mittelfest. Letztere eignet sich für Gewinde bis maximal M36 und wird nach zirka 10 bis 15 Minuten



Schraubensicherung
von CN Development & Media



Yakuza 1:8er-Brushless-Combos
von CN Development & Media

handfest. Die hochfeste Variante ist auf Gewinde bis M20 ausgelegt und nach 8 bis 12 Minuten handfest. Ausgeliefert wird der Schraubensicherungslack in Flaschen zu je 10 Milliliter und ist über den Fachhandel erhältlich.



Streetbreaker 6S von Tamiya

DICHIE-TAMIYA

Der **Streetbreaker 6S** ist ein Truggy von Tamiya, der Spitzengeschwindigkeiten von 90 Stundenkilometer erreicht. Das Modell basiert auf dem Buggy Specter 6S, wiegt etwa 4.100 Gramm und ist 540 Millimeter lang. Der Truggy hat einen Radstand von 363 Millimeter und einen Reifendurchmesser von 135 Millimeter. Die Leistung wird durch einen rund 3,1 PS starken Elektromotor erzeugt. Der Preis: **419,99 Euro**.

FG MODELLSPORT

Der neue **Baja Buggy WB535E** von FG Modellsport ist mit einem leistungsstarken Brushlessmotor sowie einem 150-Ampere-Regler ausgestattet. Der Buggy wird als fahrfertig montiertes RTR-Modell mit 2,4-Gigahertz-Fernsteueranlage ausgeliefert. Erhältlich ist eine Version mit lackierter und eine mit transparenter Haube. Ausgelegt ist der Buggy für den Betrieb an 6s-LiPo-Akkus. Der WB535E mit klarer Haube kostet **964,- Euro**, die Version mit lackierter Karo schlägt mit **1.114,- Euro** zu Buche.

Baja Buggy WB535E von FG Modellsport



Leopard 4E von FG Modellsport

Eine elektrifizierte Version des **Leopard 4** hat FG Modellsport neu im Sortiment. Das 4WD-Modell im Maßstab 1:6 trägt den Nachsatz „E“ und ist mit einer starken Brushless-Combo ausgerüstet. Neben dem Buggy mit glasklarer Karosserie wird auch eine Version mit lackierter Haube angeboten. Beide Varianten werden als RTR-Modell inklusive 2,4-Gigahertz-Anlage ausgeliefert. Zum Betrieb des Großmodells sind 6s-LiPos erforderlich. Der Leopard mit transparenter Haube kostet **1.098,- Euro**, mit lackierter Karo liegt der Preis bei **1.239,- Euro**.



Bücher, PC-Games, DVDs und vieles mehr zu den Themen aus CARS & Details gibt es bei:

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

Hersteller Kontaktdaten

CN DEVELOPMENT & MEDIA
Haselbauer & Piechowski GbR
Dorfstraße 39, 24576 Bimöhlen
Telefon: 041 92/891 90 83, Fax: 041 92/891 90 85
E-Mail: info@cn-group.de
Internet: www.cn-group.de

DICHIE-TAMIYA
Werkstraße 1, 90765 Fürth
E-Mail: tamiya@tamiya.de
Internet: www.dickietamiya.de

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

HYOSHO
Nikolaus-Otto-Straße 4, 24568 Kaltenkirchen
Telefon: 041 91/93 26 78, Fax: 041 91/884 07
E-Mail: helpdesk@kyosho.de
Internet: www.kyosho.de

LAUTERBACHER MODELLTECHNIK
Forstbergstraße 5, 64354 Reinheim/Heberau
Telefon: 061 62/25 86, Fax: 061 62/835 07
E-Mail: info@lauterbacher.com
Internet: www.lauterbacher.com

MODELLBAU LINDINGER
Industriestraße 10,
45665 Inzersdorf, Österreich
Telefon: 00 43/75 82/81 31 30
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

RC-CITY.DE
Bambergstraße 110-112, 59192 Bergkamen
Telefon: 023 07/66 36 20, Fax: 023 07/66 36 22
E-Mail: info@rc-city.de
Internet: www.rc-city.de

RMV-DEUTSCHLAND
Rheinberger Straße 9, 46509 Xanten
Telefon: 028 01/98 29 21, Fax: 028 01/68 65
E-Mail: info@rmv-deutschland.de
Internet: www.rmv-deutschland.de

ROBBE
Metzloser Straße 36, 36355 Grebenhain
Telefon: 066 44/870, Fax: 066 44/74 12
E-Mail: office@robbe.com
Internet: www.robbe.com

ROBERT BOSCH
Postfach 10 01 56, 70745 Leinfelden-Echterdingen
Telefon: 07 11/40 04 04 80
E-Mail: kundenberatung.ew@de.bosch.com
Internet: www.bosch-pt.com

SMI MOTORSPORT & T+M MODELS
Gärtnerstraße 2, 57076 Siegen
Telefon: 02 71/771 19 20, Fax: 02 71/771 19 22
E-Mail: info@smi-motorsport.de
Internet: www.smi-motorsport.de

T+M MODELS
(VERTRIEB IN DER SCHWEIZ)
Klosterzelgstraße 1
5210 Windisch, Schweiz
Telefon: 00 41/564 42 51 44
E-Mail: tm.models@bluwin.ch
Internet: www.tmmodels.ch

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



Mini-Z Ferrari von Kyosho

HYOSHO

Mit dem **MR-03 VE-Chassis** von Kyosho findet die Brushless-Technologie erstmals Einzug in die Mini-Z-Racer. Es lassen sich nahezu alle gängigen Karosserien der Mini-Z-Modelle auf dem maximal 133 Millimeter langen MR-03-Chassis montieren. Das MR-03-Chassis ist deutlich schmaler als der MR-02-Vorgänger und hat einen tieferen Schwerpunkt. Die neuentwickelte Vorderachsgeometrie verleiht dem Chassis darüber hinaus gute Traktion in jeder Fahrsituation. Zur Funkübertragung dient 2,4-Gigahertz-Technik und werkseitig ist das Chassis mit einem Aluminium-Kugeldifferenzial ausgestattet. Das Modell ist ab Anfang März für **299,- Euro** zu haben. Ebenfalls neu ist das MR-03-Chassis mit herkömmlichem Bürstenantrieb im Ferrari-Design.

MR-03 VE Chassis von Kyosho



Passend für Mini-Z-Modelle bietet Kyosho nun ein **Werkzeug-Set** bestehend aus gehärtetem Werkzeugstahl an. Die Griffe sind aus Alu gefräst und in Schwarz eloxiert. Zur komfortablen Aufbewahrung des Werkzeugs wird dieses in einem übersichtlichen Etui mit durchsichtigem Deckel geliefert. Folgende Werkzeuge sind in diesem Set enthalten: Inbusschlüssel 1,5 Millimeter; Sechskantsteckschlüssel SW3,5; Sechskantsteckschlüssel SW4,5; Sechskantsteckschlüssel SW5,5; Schlitzschraubendreher; Kreuzschlitzschraubendreher PH0; Kreuzschlitzschraubendreher PH1. Der Preis: **49,90 Euro**.



Mini-Z-Werkzeug-Set von Kyosho

LAUTERBACHER MODELLTECHNIK

Neu bei Lauterbacher Modelltechnik gibt es für **19,99 Euro** eine **Montagevorrichtung für Kugelbuchsen** mit 13 Millimeter Durchmesser und 5 Millimeter Bohrung. Außerdem erweitert ein leichter **Motorflansch**, der für FG-Modelle geeignet ist, das Programm von Lauterbacher. Dieser Flansch garantiert eine verbesserte Motorkühlung und ist einfach zu installieren. Der Preis: **34,99 Euro**.

Montagevorrichtung für Kugelbuchsen von Lauterbacher Modelltechnik



Motorflansch für FG-Modelle von Lauterbacher Modelltechnik

Markt



MODELLBAU LINDINGER

Bei dem neuen **Iso-Fix-Multi** handelt es sich um ein Klebeband von Modellbau Lindinger, das sich für Anwendungen eignet, bei denen es um gute elektrische Isolation und eine hohe Temperaturbeständigkeit geht. Es isoliert zum Beispiel Akku-Einzellen, um Kurzschlüsse zu vermeiden.

Iso-Fix-Multi von Modellbau Lindinger

Modellbau Lindinger hat den **e-MTA Ultimate** von Thunder Tiger ins Programm aufgenommen. Der Elektro-Monstertruck im Maßstab 1:8 wird als RTR-Set ausgeliefert, das neben dem Modell einen 2,4-Gigahertz-Sender und Zubehör enthält. Der e-MTA ist mit einer leistungsstarken Brushless-Combo sowie einem wasserdichten und stellstarken Lenkservo ausgestattet. Der kugelgelagerte Antriebsstrang ist für einen Betrieb an 6s-LiPos ausgelegt. Der e-MTA ist 620 Millimeter lang und kostet **499,- Euro**.



Thunder Tiger e-MTA Ultimate von Modellbau Lindinger

RMU DEUTSCHLAND

Mit der Version **Blast V8** präsentiert RB Products im Vertrieb von RMV Deutschland die neueste Ausbaustufe der erfolgreichen Motorenserie in begrenzter Stückzahl. Der Zweitakter ist für Buggys und Truggys geeignet und hat einen klassentypischen Hubraum von 3,5 Kubikzentimeter. Die Hauptmerkmale dieses Triebwerks sind die Langhub-Bauweise mit Turbobrennraum, eine 5+2 Laufgarnitur, eine 14-Millimeter-Racing-Kurbelwelle und eine passende Auspuffanlage mit der EFRA-Nummer 2045. Der Preis für das Komplettsset liegt bei **189,- Euro**.



RB Blast V8 von RMV Deutschland



RC-CAR-SHOP HOBBYTHEK

Bei RC-Car-Shop HobbytheK gibt es nun **GPM-Tuningteile-Sets** aus hochfestem 7075-T6-Aluminium für den Losi 5ive-T. Ausgeliefert werden diese inklusive der benötigten Schrauben und Muttern. Erhältlich sind neben vorderen und hinteren Dämpferbrücken für **40,90 Euro**, Querlenker (**119,90 Euro**) sowie Chassistreben (**40,90 Euro**) für Front und Heck. Lieferbar ist zudem ein Vorderachs-Servosaverplatten-Set für **29,90 Euro**.

RC-CITY.DE

Erstmals gibt es von Savöx im Vertrieb von rc-city.de nun den **Brushless-regler Razor** und eine **Motorenreihe BLH-3650**. Die Motoren sind von 4,5 Turns bei 8.000 Umdrehungen pro Minute und Volt, bis 21,5 Turns bei 1.800 Umdrehungen pro Minute und Volt für Modified- und Stock-Spec-Rennserien erhältlich. Der Regler Razor besitzt eine ROAR-Zertifizierung und verträgt maximal 400 Ampere Kurzzeitbelastung. Er kann mit 2s- bis 3s-LiPos betrieben werden und wiegt komplett 88 Gramm. Geeignet für Motoren ab Turns stellt der Controller ein BEC-Strom von 3 Ampere bei 6 Volt zur Verfügung. Eine Programmierbox gehört zum Lieferumfang. Der Preis: **169,90 Euro**. Die Motoren kosten jeweils **99,90 Euro**. Die Combo aus Regler und einem Motor kostet **249,90 Euro**.



Savöx Brushless-Combos von rc-city.de



ROBBE

Zur Befestigung von Bauteilen bei Modellen bietet Robbe jetzt eine Reihe an **Fastech-Zubehör**. Das Sortiment geht von elastischen Klettgurten über Gurte bis hin zu einem Klettkofferset mit 200 Teilen. Letzterer ist zum Preis von **109,90 Euro** erhältlich.

Fastech-Klettkofferset von Robbe

Robuste RTR Einsteiger Modelle.

BRUSHLESS

RC-CARS

E10 BY **HIMOTO**

VERSIONEN

HTX EMPFÄNGER
MIT FAILSAFE-FUNKTION

3S LIPOFÄHIG

HIMOTO BRUSHLESSMOTOR
3215KV

MIT LIPOHARDCASE AKKU 7,4V



**BOWIE E10 MIT
MONSTERTRUCK**

Standartversionen

Alle 3 Fahrzeuge sind auch
mit 550er E-Motor, 7,2 V NiMH-Akku und
Ladestecker erhältlich.

Ausstattung **Brushlessversionen**
(MTL, XBL und XTL) siehe oben!

WATERRESISTANT

Alle Fahrzeuge werden mit spritzwasser-
geschützter Empfangs- und Reglereinheit
geliefert:



HIMOTO
HIX
2,4 GHz

[WWW.HIMOTO-KRICK.DE](http://www.himoto-krick.de)

WATERRESISTANT



**TANTO E10 XB
Buggy**



**KATANA E10 XT
Truggy**



NEW!

krick

Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Postfach 1138 · 75434 Knittlingen
www.himoto-krick.de

Fordern Sie die aktuellen RC-Car-Unterlagen an oder holen Sie sie bei Ihrem Fachhändler.

Markt

ROBERT BOSCH

Der **Dremel 8100** von Bosch ist ein neuentwickeltes Multifunktionswerkzeug. Es ist komfortabler und einfacher zu bedienen als die Vorgängermodelle. Das 415 Gramm schwere Gerät eignet sich für unterschiedliche Anwendungsbereiche wie schleifen, polieren, fräsen, schneiden und gravieren. Der Werkzeugwechsel gestaltet sich jetzt besonders einfach und 15 Zubehörteile runden den Lieferumfang des Dremel ab. Betrieben wird das Gerät, das über eine Drehzahlregulierung verfügt, über einen 7,2-Volt-Akku.



Dremel 8100 von Bosch

SMI MOTORSPORT

Die neue **Akkualterung** für den XRAY T4 besteht aus Kohlefaser und befestigt einen LiPo-Stick-Pack sicher im Chassis. Besonderes Augenmerk wurde bei der Konstruktion auf eine möglichst geringe Beeinflussung des Chassisflex gelegt. Somit trägt diese Halterung zur besseren Abstimmbarkeit des T4 bei.



Akkualterung für den XRAY T4 von SMI Motorsport

Wer mehr Lenkungsgriff beim XRAY T4 erreichen möchte, sollte sich den neuen, **einteiligen hinteren Querlenkerhalter** aus hochwertigem 7075 T6-Aluminium näher ansehen. Dieses Tuningteil verstärkt den Vorderachsgriff und sollte daher nur auf Strecken mit hohem bis sehr hohem Grip-Niveau zum Einsatz kommen.

Hinterer Querlenkerhalter für den XRAY T4 von SMI Motorsport



Kupplungsfeder für den XRAY RX8 und den NT1 von SMI Motorsport

Gerade die schnellen XRAY-Modelle RX8 und NT1 erfordern eine sehr gute und präzise arbeitende Kupplung. Daher ist nun eine noch belastbarere **Kupplungsfeder** passend für beide Modelle lieferbar. Gefertigt wird diese Feder aus strapazierfähigem Stahl, um jederzeit eine gleichmäßige Kupplungswirkung zu erzielen.

THUNDER TIGER

Der **TS4n** von Thunder Tiger ist ein Verbrenner-Tourenwagen im Maßstab 1:10 und wird als RTR-Set inklusive Pistolensender ausgeliefert. Für Vortrieb des 4WD-Onroaders, der über einen Riemenantrieb verfügt, sorgt ein 3-Kubikzentimeter-Motor mit Seilzugstarter inklusive Zweigang-Automatikgetriebe. Der 420 Millimeter lange Tourenwagen ist 200 Millimeter breit und bringt es bei einem Radstand von 260 Millimeter auf ein Gewicht von 1.500 Gramm. Der TS4n kostet **249,- Euro**.

TS4n von Thunder Tiger



Rally Mini Cooper WRC von Thunder Tiger

Den **EB4 S2.5** als Rally Mini Cooper WRC bietet Thunder Tiger zum Preis von **349,- Euro** an. Das allradgetriebene Verbrenner-RC-Car ist im Maßstab 1:8 gehalten und verfügt über ein rot eloxiertes Ergal-Aluminium Chassis, Oberdeck und Dämpferbrücken, Voll-Alu-Öldruckstoßdämpfer, einen PRO-21 BX-R-3,5-Kubikzentimeter-Nitro-Motor inklusive Seilzugstarter und ein S2008MG Lenkservo. Mit zum Lieferumfang gehört die Fernsteuerung Cougar P3 in 2,4-Gigahertz-Modulation. Die Länge des Modells beträgt 520 und die Breite 305 Millimeter. Das Gewicht liegt bei 3.150 Gramm.

Nosram Comet HD Brushless-Regler von Thunder Tiger



Der **Nosram Comet HD Brushless-Regler** ist geeignet für Motoren ab 3 Turns. Der Controller ist für den Einsatz in Wettbewerben konzipiert und verfügt über sieben einstellbare Modi. Er ist somit für Modified- und Stock-Rennen einsetzbar. Über eine USB-Schnittstelle kann der Regler upgedatet werden. Ein ingetriesenes BEC-System liefert 6 Volt bei 3 Ampere. Der Regler misst 32 x 34 x 21 Millimeter und wiegt ohne Kabel 40 Gramm. Er verträgt je Phase 400 Ampere und kann mit einem steckbaren Lüfter ausgestattet werden. Der Preis: **179,90 Euro**.

Die neuen **XP-Regler** von Team Associated sind in drei verschiedenen Varianten erhältlich. Der XP SC700-BL sowie der XP SC1200-BL sind für 2s- bis 3s-LiPo-Akkus geeignet und können damit in den meisten 1:10er-Modellen eingesetzt werden. Der XP SC1300-BL hingegen kann mit 2s- bis 4s-LiPos betrieben werden und eignet sich somit auch für größere Modelle.

Alle Regler sind wasserdicht und verfügen über eine automatische LiPo-Zellenerkennung. Für eine optimale Abfuhr der Wärme verfügen die Regler über Kühlkörper. Die Preise liegen zwischen **115,-** und **179,-** Euro.



Team Associated XP-Regler 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

NEXXT

IS HERE...!

NEU!

- ★ KT-200 2,4GHz Syncro-Fernsteuersystem
- ★ Futuristischer Look im Space-Design
- ★ Ausgelegt für 6-zellige NiMH Racingpacks
- ★ DNA der Ultima Wettbewerbsmodelle
- ★ Hochauflösender KA18-Fahrtenepler
- ★ Drehmomentstarker 22T Elektromotor
- ★ Heavy-Duty Differentialgetriebe
- ★ BigBore Stoßdämpfer
- ★ Leicht zugängliche Akkubox
- ★ Originalgetreue Fahrerfigur
- ★ Bead-Lock Felgen
- ★ Modulares Chassis-Konzept
- ★ HighGrip MoonRacer-Reifen



NEXXT Buggy, grün
Best.-Nr. 30834T2

2.4
GHz
SYNCRG



Smartphone QR Code Link
direkt zum Produkt!



NEXXT Buggy, navy
Best.-Nr. 30834T3

€ **149.-**
unverbindliche Preisempfehlung je Modell
readyset®



NEXXT Buggy, orange
Best.-Nr. 30834T1

EZ SERIES

TECHNISCHE DATEN

Länge: 395 mm; Breite: 245 mm; Höhe: 140 mm;
Radstand: 270 mm; Spur (v/h): 190 mm; Räder:
Ø 86 mm x 32 mm; Getriebeübersetzung: 9.2:1;
Gewicht ca.: 1.500 g

follow us



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

Horizons neue RC-Car-Marke



Einer geht noch

Text und Fotos:
Jan Schnare

Jetzt ist es raus: Vatterra, so heißt sie, die neue RC-Car-Marke von Horizon Hobby. Damit soll die potenzielle Lücke zwischen den hochwertigen Wettbewerbsmodellen von Team Losi Racing (TLR) und den günstigen Einsteiger-Cars von ECX geschlossen werden. Doch was genau verbirgt sich hinter Vatterra?

„Vatterra heißt so viel wie Go Earth“, erklärt Jörg Schamuhn von Horizon Hobby den Namen der neuen Marke. Mit anderen Worten: Ab ins Gelände und auf den Asphalt. Denn die Marke ist nicht nur auf eine Sparte beschränkt. Alle Bereiche sollen damit abgedeckt werden. Zum Startschuss, der am 30. Januar dieses Jahres gefallen ist, präsentierte man zunächst sieben neue Modelle, von denen vier sofort lieferbar sind. Darunter unter anderem zwei kleine Scale-Buggys auf gleicher Basis des Losi 8ight-Mini, ein etwas größerer Rock-Racer mit Zwei-Ganggetriebe und Crawling-Potenzial sowie einen 1:8er-Wüstenbuggy. Später soll noch ein Glattbahner folgen: „Für dieses Modell wollen wir im Laufe der Saison regelmäßig neue Karosserien auf den Markt bringen“, so Schamuhn. Absolut vorbildgetreu werden sie sein. Mit Bremsscheiben-Imitaten, schicken Felgen und viel „Bling-Bling“.

Cooler Sache

Vatterra ist ein bisschen so etwas wie Horizons RC-Car-Lifestyle-Marke. Coole Autos, gute Verarbeitung und faire Preise. Doch keine 0815-Modelle, die es an jeder Ecke gibt, sondern echte Schmankerl – „Habenwill“-Faktor inklusive. Das zeigen die ersten Beispiele schon deutlich. Beispielsweise der Twin Hammers. Optisch ein Scale-Modell, technisch ausgereift. Durch ein manuelles Zweiganggetriebe kann man zwischen einem langsameren Crawler-Gang und einem schnellen Racer-Gang wählen. Der Aufbau ist wie bei den großen Vorbildern realisiert: Hinten findet sich eine Starrachse mit langgezogenen Längslenkern, vorne Doppelquerlenker-Aufnahmen mit extremen Federwegen. Damit sollte dieses Modell jedes Gelände erklimmen – und das schnell oder langsam.

Ebenfalls sehr interessant ist der Glamis, ein Wüstenbuggy in 1:8. Passenderweise ist Glamis eine Sanddüne in Kalifornien, wo die mantragenden Vorbilder bewegt werden. Zwar stellt die Form des Modells keine Revolution dar, wohl aber der Maßstab, in dem es umgesetzt wurde. Bisher gab es die beliebten, langgezogenen Sand-Racer mit Heckantrieb nur in kleineren oder größeren Maßstäben. 1:8 stellt aber in Sachen Fahrleistungen, Unterhaltskosten und Spaßfaktor das Optimum dar. Angetrieben von einem bärenstarken Brushlessset stellt sich das Modell bei entsprechendem Untergrund und vollem 2s-LiPo gerne mal auf die Hinterräder. Aber auch steile Geländeauffahrten gelingen damit spielerisch. „Für den Glamis gibt es später noch Sandpaddle-Reifen, das ist richtig cool“, so Frank Müller von Horizon Hobby.

Handlich

Ebenfalls bestens für den Einsatz in leichtem Gelände wie beispielsweise Sand geeignet sind der Kemora und der Kalahari. Auch diese Namen sind von Orten adaptiert. Die Kalahari-Wüste sollte dabei den meisten wohl ein Begriff sein. Der Kemora-Circuit hingegen

ist eine Rennstrecke in Finnland. Beide Modelle basieren auf dem gleichen Chassis. Karosserien und Felgen sind jedoch entsprechend vorbildgetreu gestaltet. Der Kemora als Rallye-Fahrzeug, der Kalahari als Trophy-Modell. Beide sind mit Brushless-Innenläufern ausgestattet und bekommen ihren Strom aus sechszelligen Nickel-Sticks. Als kleines Special haben beide Modelle unter der eigentlichen Karosserie eine weitere Lexan-Abdeckung über dem Chassis, die in Form eines Pkw-Innenraums gestaltet ist. Angenehmer Nebeneffekt: die gesamte Elektronik ist vor eindringendem Schmutz geschützt.

Um dem Anspruch einer Mittelsegment-Marke gerecht zu werden, hat Horizon Hobby sämtliche Modelle ab Werk mit hochwertigen Komponenten ausgestattet. 2,4-Gigahertz-Fernsteuertechnologie von Spektrum sowie Dynamite-Komponenten für Antriebe und Akkus sind da obligatorisch. Darüber hinaus werden die Modelle natürlich komplett lackiert und fahrfertig aufgebaut ausgeliefert. In einer beiliegenden, sehr ausführlichen Anleitung sind alle wichtigen Informationen zu finden. Alles Rundumsorglos-Pakete also. So, wie man es von Horizon Hobby gewohnt ist.



Jedes Vatera-Modell wird mit einem umfangreichen Zubehör-Paket geliefert

Komplettpaket

Warum noch eine Marke, könnte man fragen. Doch Vatera ist nicht nur noch eine Marke. Vatera stellt eine sinnvolle Ergänzung des Horizon Hobby-Sortiments dar. Neben den Highend-Modellen von TLR und den Einsteiger-Cars von ECX gibt es damit auch eine hochwertige Mittelklasse-Marke. Und natürlich gibt es auch hierfür eine Abkürzung: VTR.

«««



Rallye-Optik trifft Buggy-Technik. Der Kemora im Maßstab: 1:14 ist nach einer finnischen Rennstrecke benannt und macht seinem Namen alle Ehre. Dank Brushlessantrieb und Allradantrieb schafft das kleine Modell beachtliche Geschwindigkeiten

FEATURES

Modell: Kemora
 Länge: 345 mm
 Breite: 195 mm
 Höhe: 140 mm
 Gewicht: 970 g
 Preis: 249,99 Euro

Auf dem gleichen 1:14er-Chassis wie der Kemora ist auch der Kalahari aufgebaut. Er ist optisch jedoch an einen Trophy-Truck angelehnt, die bei Offroad-Rennen – meist durch die Wüste – zum Einsatz kommen

FEATURES

Modell: Kalahari
 Länge: 345 mm
 Breite: 195 mm
 Höhe: 140 mm
 Gewicht: 960 g
 Preis: 249,99 Euro



Twin Hammers – Doppelhammer. Er ist ein Zwitter. Dank manueller Zweigangschaltung kann der Offroader im Maßstab 1:10 langsam und kraftvoll über Steine klettern, aber auch schnell durchs Gelände heizen. Optisch ist er sowieso ein Highlight

FEATURES

Modell: Twin Hammers
 Länge: 465 mm
 Breite: 245 mm
 Höhe: 200 mm
 Gewicht: 2.055 g
 Preis: 349,99 Euro



Der Glamis ist das neue Zugpferd von Vatera. Stark, robust, fahrfertig. Da ist Spaß vorprogrammiert. Das Modell im Maßstab 1:8 ist mit einem Brushlessset ausgestattet und wird samt eines 2s-Hardcase-LiPos geliefert

FEATURES

Modell: Glamis Uno
 Länge: 485 mm
 Breite: 300 mm
 Höhe: 160 mm
 Gewicht: 2.060 g
 Preis: 399,99 Euro

Text und Fotos:
Tobias Meints, Jan Schnare

Horizon erobert die Mittelklasse



David und Goliath

Wer von David und Goliath redet, hat meist einen übermächtigen Riesen und einen kleinen Verlierer im Sinn. Anders als bei den biblischen Charakteren treten die beiden RC-Car-Pendants von Horizon Hobby nicht im Zweikampf gegeneinander an. Daher gibt es bei diesem Doppeltest zweier unterschiedlicher Vatera-Modelle keinen Gewinner und keinen Verlierer. Die Kontrahenten: Glamis Uno und Kemora.

Glamis Uno heißt das erste Zugpferd der neuen Horizon Hobby-Marke Vatera. Allein optisch lässt das Modell schon jede Menge Spaß erahnen. Das langgezogene Wannenchassis muss zwar mit Hinterradantrieb auskommen, doch dieser hat es in sich. Ein kraftvoller Brushlessmotor katapultiert den Glamis auf sagenhafte 55 Meilen pro Stunde, also knapp 90 Stundenkilometer – so verspricht es zumindest der Hersteller.

Langgezogen

Schon der Aufbau des Modell ist besonders. Während bei vielen anderen RC-Cars eine abgekantete Aluplatte als Chassis erhalten muss, kommt beim Glamis ein gezogenes Aluminium-Teil zum Einsatz. Von einer Endlosschlange werden also Alustücke in der richtigen Länge abgeschnitten und mit Gewichts Aussparungen

versehen. Da dieses Teil u-förmig ist, ist das gesamte Chassis extrem steif. Dabei ist es nur wenige Zentimeter breit. Vorder- und Hinterachse sind dann einfach an dieses Mittelteil angeschraubt. Naturgemäß geht es in so einem schmalen Bau recht eng zu, doch beim Glamis wurde die Verteilung der RC-Komponenten vorbildlich gelöst.

Das Lenkservo ist ganz vorne untergebracht. Darauf findet die wasserdichte RC-Box Platz, in der sich ein fertig verkabelter Spektrum-Empfänger versteckt. Der gesamte Raum von hier an bis vor die Hinter-



Die Schraube zur Einstellung des Slippers im Getriebe ist über einen Gummipfropfen leicht zugänglich

achse ist für den Fahrakku reserviert. Das Besondere dabei: Der Stromspender wird durch eine Klappe auf der Unterseite eingelegt. Ein einfacher Drehverschluss sichert das Ganze. So ist der Akku vor Spritzwasser sowie Dreck geschützt und zudem sehr einfach zu wechseln. Zum Lieferumfang gehört ein 2s-LiPo von Dynamite, der mit 3.000 Milliamperestunden Kapazität gut dimensioniert ist. Er sollte für rund zehn Minuten Fahrspaß sorgen. Als Verbindung zwischen Akku und Regler kommt auch an diesem Horizon Hobby-Modell das blaue EC3-Stecksystem zum Einsatz.

Unter Dach und Fach

Hinten, oberhalb des Akkus, befindet sich der Brushlesscontroller. Er sitzt halbwegs geschützt unter dem kleinen Dach. Bei einem Überschlag oder einer größeren Wasserdurchfahrt droht aber dennoch, Schmutz in den drehenden Lüfter zu gelangen. Das sollte zwar nicht gleich für einen Ausfall sorgen, man muss diese Stelle aber im Auge behalten und gegebenenfalls nachbessern, damit alles rund läuft.

Nun ein Blick auf die Vorderachse. Diese ist mit robusten Doppelquerlenkern ausgestattet. Die oberen sind in Form von Rechts-links-Gewindestangen realisiert. Leider sind die Schwingenstifte mit E-Klipsen gesichert, was wenig wartungsfreundlich ist. Das will nicht so recht zum ansonsten sehr guten Gesamtbild des Glamis passen. Wieso verwenden die Hersteller nicht einfach Schrauben? Pluspunkte dagegen gibt es für die vorbildliche Abdeckung der unteren Dämpfermontagepunkte. Hier schützen kleine Kunststoffteile vor eindringendem Schmutz, der die Kunststoff-Kugelhöcker ansonsten schnell ausleiern lassen würde. Spur und Sturz sind selbstverständlich über Rechts-links-Gewindestangen stufenlos einstellbar und bereits ab Werk einwandfrei vorjustiert.

Heck

Ähnlich gut geht es auch an der Hinterachse zu. Wie es sich für einen anständigen Buggy gehört, sitzt der Motor hinter der Hinterachse. Der Fuze-Innenläufer mit 3.300 Umdrehungen pro Minute und Volt überträgt seine Kraft auf einen stufenlos einstellbaren Slipper, damit potenzielle Lastspitzen zuverlässig vom Antriebsstrang ferngehalten werden. Über das Kegelradriff gelangt die Kraft schließlich zu den Hinterrädern. Die Gelenke der Antriebswellen sind mit Gummitüllen vor Schmutz geschützt. Es braucht nicht extra erwähnt zu werden, dass der gesamte Antriebsstrang – natürlich auch die Vorderräder – mit feinsten Kugellagern bestückt ist. Leider fallen auch an der Hinterachse die verwendeten E-Klipse negativ ins Gewicht.



Obwohl die Dämpfergehäuse aus Kunststoff ein Gewinde aufweisen, kommen C-Klipse zur Einstellung der Federvorspannung zum Einsatz



Die Abdeckung des Akkufachs befindet sich auf der Unterseite des Modells



Ein 2s-LiPo mit 3.000 Milliamperestunden Kapazität gehört zum Lieferumfang



Der Dynamite-Fuze-Regler ist zwar bei normaler Fahrt gut geschützt, könnte bei Überschlägen jedoch trotzdem Dreck abgekomen

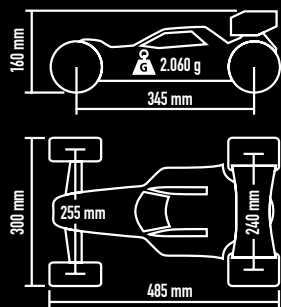
CAR CHECK

Vaterra Glamis Uno Horizon Hobby

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
 Empfohlener Verkaufspreis: 399,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 2WD - Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Kegelradifferential,
 Rechts-links-Gewindestangen, Beadlock-Felgen

Benötigte Teile:
 Keine



Die soliden Doppelquerlenker halten einiges aus



Die Sechskantmitnehmer sind verschraubt. Zum Schutz vor Dreck und Feuchtigkeit sind die Gelenke der Antriebswellen mit Gummimanschetten ausgestattet

Viel Power
 Durchdachte Bauweise
 Jede Menge Fahrspaß



Für ein komplettes Fahrwerk benötigt man jedoch noch mehr als nur einen starken Motor. Die Stoßdämpfer und Reifen tragen einen erheblichen Teil zum Fahrverhalten eines Modells bei. Am Glamis arbeiten vier werkseitig befüllte Öldruckstoßdämpfer mit Kunststoffgehäuse und Alu-Kappen. Obwohl ein Gewinde auf den Gehäusen zu finden ist, erfolgt die Einstellung der Federvorspannung nur über C-Klipse. Werkseitig verfügt das Modell bereits über ein gutes Setup, mit dem man sich langsam an die persönlichen Vorlieben herantasten kann.



E-Clipse

Sichere Sache

Die Reifen am Glamis sind 2WD-Buggy-typisch vorne sehr schmal und mit Rillenprofil versehen, während hinten dicke Puschen mit groben Noppen für Vortrieb sorgen. Damit die Pneus auch auf der Felge bleiben, verfügen letztere erfreulicherweise über Beadlock-Ringe. Die Sechskantmitnehmer an den hinteren Radachsen sind mit jeweils einer Inbusschraube gesichert, so dass verlorene Sicherungssplinte im Gelände der Vergangenheit angehören.

Für den richtigen Look sorgt neben einem dezenten Heckspoiler noch die sparsam ausgefallene Karosserie. Doch hier ist der Deckel nicht dem Rotstift zum Opfer gefallen, es gehört sich für einen Wüstenbuggy einfach so. Wenig Verkleidung, wenig Gewicht, cooles Aussehen. So hat man es gern. Zwar ist der vordere

Teil der Karo leicht zu demontieren, doch da der Akku über die Unterseite eingelegt wird, muss man sie eigentlich nie abnehmen. Als kleines Schmankerl sitzt in der Fahrerkabine noch ein schlicht gehaltener Kamerad aus Lexan, der unbeirrt das Steuer festhält. Damit der gute Mann auch bei Dunkelheit etwas sieht, sind rechts und links an dem Überrollkäfig noch Scheinwerfer mit angebracht, die man mit etwas Geschick leicht zu funktionierenden Lampen umrüsten kann.

„Starker Motor, dicke Reifen und langer Radstand – da ist Fahrspaß vorprogrammiert“



SANWA FHSS SENDER

SANWA

THE 2.4GHz SPECIALISTS



M11X

- Reichweite 400m
- Großes hochauflösendes hintergrundbeleuchtetes LCD Display
- 30 Modellspeicher, 12 Benutzer

M11X FHSS-3 2.4GHz
#101A28472A

MX-V

- Superschnelle Sanwa FHSS-2 2.4GHz Technologie
- Modellname und 10 Modellspeicher programmierbar
- Großes Multifunktions-Display

MX-V FHSS-2 2.4GHz 3-Kanal Set
#101A30872A

MX-3X

- Beste Performance unschlagbar günstig
- Einstellbare Modulationsart (FHSS-3, FHSS-3F, FHSS-2) Kompatibel zu älteren Empfängern
- 18 Modellspeicher

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

M12

- Weltmeister 2012
- Deutsche Menüführung
- Telemetriefähig* (Motortemp., Geschwindigkeit, Empfängerspannung)
- FHSS-4

M12 4-Kanal Racing-Set
#101A31072A



M12

- Die 1. Wahl für alle Racer!
- Deutsche Menüführung
- Telemetrie Empfänger bereits enthalten (Motortemp., Geschwindigkeit, Empfängerspannung)
- FHSS-4

M12 4-Kanal Telemetrie-Set
#101A31074A

TRUCKS, BOAT, CAR SPEZIALISTEN

DIE CAR SPEZIALISTEN

BLITZSCHNELLES ANSPRECHVERHALTEN

FHSS-3 und FHSS-4 Technologie - schnellste Übertragungs- und Reaktionsgeschwindigkeit

UNVERGLEICHLICHE ÜBERTRAGUNGSSICHERHEIT

Die gleiche Frequenz wird nur für den Bruchteil einer Sekunde verwendet. Bei Störung dieser wird somit nicht das Gesamtsignal gestört.

ZUKUNFTSSICHERE TECHNOLOGIE

Die High-Performance Empfänger sind mit allen handelsüblichen digitalen und analogen Servos kompatibel.

SANWA FHSS TELEMETRIE SENDER



MT-4

- Telemetrie inclusive (Motortemp., Geschwindigkeit, Empfängerspannung)
- Data-Logger - bis zu 120 Messpunkte speicherbar
- Liegt optimal in der Hand und ist leicht
- FHSS-4

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

Die Marke der Champions:
Weltmeister 2011 & 2012
Doppelweltmeister 2010
Europameister 2011 & 2012
Deutscher Meister 2012
und es geht weiter...

WEITERE PRODUKTE



FHSS-3/FHSS-4 Empfänger, serienmäßig enthalten bei M12 Racing-Set

RX-471
#107A41113A



Serienmäßig enthalten bei der M11X und MX-3X

RX-451 FHSS-3 Empfänger
#107A40833A



FHSS-4 Telemetrie Empfänger, serienmäßig enthalten bei MT-4 und M12 Tele-Set

RX-461
#107A41043A



FHSS-4 Telemetrie Empfänger für M12 und MT-4 mit zusätzlichem Sensoranschluss (Messung der Spannung Antriebsakku)

RX-462
#107A41033A

* Die Telemetrie funktioniert nur mit den Empfängern RX-461 und RX-462



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

WWW.LRP.CC

LRP electronic GmbH | Hanfwienerstraße 15 | 73614 Schorndorf | Deutschland | www.LRP.cc | info@LRP.cc



Neben dem Modell selbst liegt auch ein umfangreiches Zubehörpaket bei. Als erstes ist hier die DX2L samt passender Batterien zu nennen. Auch der bereits genannte Akku und ein entsprechendes Ladegerät liegen starb bereit bei. Das wichtigste Werkzeug und eine ausführliche, gut gemachte Anleitung runden das Set ab.

Drehwurm

So weit so gut, doch nun soll zusammenfinden, was zusammengehört. Der Glamis und eine sandige Teststrecke dürfen sich das erste Mal kennenlernen. Einen unverhofften Zug am Gashebel der Funke quittiert der 1:8er-Buggy gleich mal mit einer Pirouette. Sieht nicht schlecht aus, bringt einen aber nicht wirklich voran. Also nochmal auf Anfang und diesmal vorsichtig beschleunigt. In dem roten Fuze-Motor steckt mehr Power, als man zunächst erahnt. So sensibilisiert macht der Glamis richtig Laune. Durch den langen Radstand, das geringe Gewicht, die griffigen Reifen und nicht zuletzt den stets vorhanden Leistungskick werden Drifts und schnellgefahrne Kurven zu einer wahren Freude.

Auf der langen Geraden geht der Antrieb ordentlich zur Sache. Wer die Höchstgeschwindigkeit des Glamis auskundschaften möchte, sollte aber vom Sand auf einen griffigen Untergrund wechseln. Andernfalls fällt es bei Topspeed schwer, das Modell auf Kurs zu halten. Selbst bei höheren Geschwindigkeiten können die Räder nämlich auf losem Sand noch durchdrehen, was schnell mal eine Pirouette zur Folge hat. Hat man einmal eine hohe Geschwindigkeit erreicht, gelingen auch eindrucksvolle Sprünge. Dabei hat der gezielte Einsatz von Gas und Bremse erfreulich starke Auswirkungen auf die Fluglage. Das liegt zum einen an dem leichten Chassis und zum anderen an den wuchtigen Reifen.

Kühler Kopf

Natürlich ist im Regler auch eine Bremse programmiert, die bei Bedarf kräftig zupackt. Doch auch hier gilt es, Vorsicht walten zu lassen, damit das Bremsmanöver nicht mit einem Schleudertrauma für den Lexanfaher endet. Auch sonst harmonieren die technischen Bauteile sehr gut mit dem Glamis. Das

Lenkservo setzt Steuerbefehle zackig sowie kräftig um und der Antrieb wird nach einer rund zehnmütigen Fahrt nur wenig warm. Überlastungen sind hier selbst beim groben Bashen nicht zu erwarten.

Am Ende der Testfahrt kann nur ein Urteil gefällt werden: Der Glamis Uno ist ein ultimativer Spaßmacher. Er überzeugt durch seine enorme Power, die man jedoch mit ein wenig Übung hervorragend kontrollieren kann. Somit sorgt selbst eine nur zehnmütige Fahrt für einen Endorphin-Schub, der den ganzen Tag anhält.



Beadlock mal andersherum. Die Felgen sind auf der Innenseite verschraubt



In der wasserdichten RC-Box sitzt ein Spektrum-Empfänger. Der Deckel lässt sich mit einem Drehverschluss leicht entfernen



Das gezogene Aluminum-Chassis ist durch seine U-Form sehr verwindungssteif

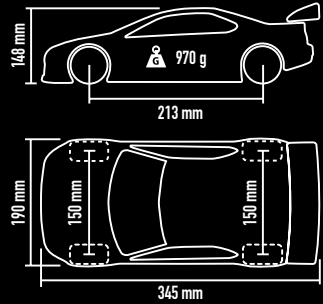
CAR CHECK

Vaterra Kemora Horizon Hobby

Klasse: Elektro-Offroad 1:14
 Empfohlener Verkaufspreis: 249,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Brushlesssystem

Benötigte Teile:
 keine



Für die Energieversorgung liegt dem Kemora ein NiMH-Stick mit 7,2 Volt und einer Kapazität von 1.200 Milliampere-stunden bei



Zum Rundum-sorglos-Paket des Kemora gehört eine Spektrum DX2L-Fernsteuerung. Diese arbeitet mit 2,4-Gigahertz-Technik und bietet alle relevanten Einstelloptionen

Nach der Vorstellung des Glamis wird es mit dem Vatterra Kemora nun ein paar Nummern kleiner. Das Rallye-Car ist im Maßstab 1:14 ausgeführt und wird wie sein großer Markenbruder als Komplettpaket inklusive 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem, Fahrakku, Mignonzellen, Zubehör und mehrsprachiger Anleitung ausgeliefert. Die Karosserie des kleinen Offroaders ist detailreich gestaltet, mit einem kleinen Heckspoiler versehen und verdeckt die Attrappe einer Fahrgastzelle samt behelmten Rallye-Piloten. Dieser Teil, der zudem wirksam Staub und Schmutz vom Chassis fernhält, ist passgenau ausgeführt und wird mittels Klettbandstreifen befestigt.

Das Chassis ist einfach und vor allem solide ausgeführt. Es basiert auf einer Kunststoffwanne, die von der zentralen Antriebswelle überspannt wird. Darüber befindet sich zur Versteifung der Gesamtkonstruktion eine Kunststoffstrebe, die die beiden Differenzialgehäuse der Achsen miteinander verbindet. Gleichzeitig ist auf ihr der passiv-gekühlte Dynamite-Brushlessregler mit der Bezeichnung Fuze Mini BL platziert. Der Controller ist werkseitig mit einem Dynamite Fuze 280-Brushlessmotor verbunden, der

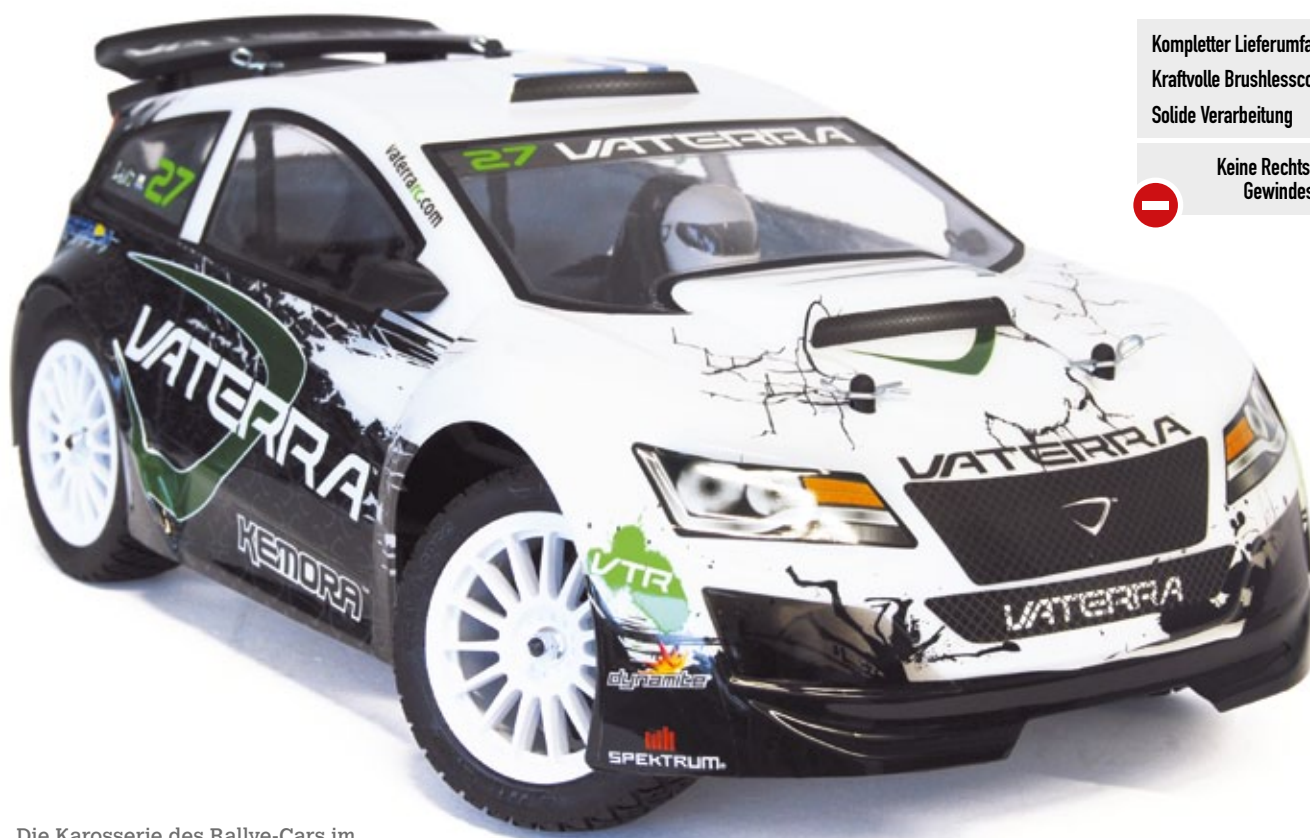
sich auf der rechten Chassisseite befindet. Er sorgt mit seinen 4.500 Umdrehungen pro Minute und Volt für ordentlich Dampf. Als Energiespender liegt dem Set ein 7,2-Volt-NiMH-Stick mit einer Kapazität von 1.200 Milliampere-stunden bei. Dieser wird über EC3-Stecker mit dem Regler verbunden. Das Laden erfolgt über einen beiliegenden Dynamite 10-Watt-Charger.

Vier gewinnt

Der Kemora verfügt über einen robusten Allradantrieb mit Brushlessmotor. Das Aggregat überträgt seine Motorkraft über eine zentrale Knochenwelle auf die beiden Kegelraddiffs in den Achsen. Diese verteilen die Motorkraft über Knochenwellen zu den Radachsen. Auf den Mitnehmern sind Gravel Spec-Reifen befestigt, die bereits werkseitig auf weißen Kunststoff-Speichenfelgen verklebt sind. Für die Lenkung ist ein digitales 903WP-Servo zuständig. Es überträgt seine Befehle über einen Servosaver auf ein etwas spielbehaftetes Lenkgestänge. Leider sucht man hier sowie bei den oberen Querlenkern Gewindestangen vergebens. Stattdessen kommen starre kugelkopfgegelagerte Kunststoffstreben zum Einsatz. Die unteren Querlenker bieten zwei

„Als Rallye-Car fühlt sich der kleine Kemora auf einer leichten Outdoor-Piste besonders wohl“





- +
Kompletter Lieferumfang
Kraftvolle Brushlesscombo
Solide Verarbeitung
- **Keine Rechts-links-Gewindestangen**

Die Karosserie des Rallye-Cars im Maßstab 1:14 ist detailliert ausgeführt

Aufhängungspunkte für die Dämpfer. Gleiches gilt für die Dämpferbrücken. Auf diese Weise kann man das Setup des Kemora an seine persönlichen Bedürfnisse anpassen. Für die Federung sorgen insgesamt vier Öldruckstoßdämpfer, deren Vorspannung sich über C-Klipse modifizieren lässt.

Um den Kemora im Gelände zu bewegen, liegt dem Set eine Spektrum DX2L-Fernsteuerung bei, die mit 2,4-Gigahertz-Technik arbeitet. Sie liegt gut in der Hand, ist leicht, da für die Stromversorgung nur vier Mignonzellen benötigt werden, und bietet alle erforderlichen Einstelloptionen. Die DX2L ist ab Werk mit dem spritzwassergeschützten SR200WP-Zweikanal-Empfänger gebunden. Dieser befindet sich im Chassis zwischen Lenkservo und Motor. Natürlich sind alle Kabel bereits angeschlossen, sodass es nach dem Anschalten der Funke und des Modells sofort losgehen kann. Das ist das Stichwort: Es ist Zeit, dass der Kemora zeigt, was in ihm steckt.



Für die Umsetzung der Lenkbefehle ist ein digitales Servo des Typs 903WP zuständig. Es ist mit einem Servosaver versehen und überträgt seine Befehle über eine solide Mechanik



Für Vortrieb sorgt ein Dynamite Fuze-Brushlessmotor. Dieser hat eine spezifische Drehzahl von 4.500 Umdrehungen pro Minute und Volt. Rechts daneben ist der Spektrum SR200WP-Empfänger platziert



Über Ritzel und Hauptzahnrad treibt der Motor die zentrale Antriebswelle an, die die Kraft zu den beiden Achsdifferenzialen leitet

Wir sind „LRP Aktuell Händler“ und offizieller Importeur von HSP!

TRADE4ME.DE

Schnellerer

Versand-
kostenfrei
innerhalb Deutschlands
ab 30,-
EUR

Schnelle Fahrzeuge und lahm Service? Das passt nicht zusammen. Ein Grund mehr, warum wir auch beim Versand als einer der ersten durch's Ziel gehen: Geht Ihre Zahlung bis 15 Uhr bei uns ein, verläßt Ihre Bestellung noch am gleichen Tag unser Hannoveraner Lager.



SCB „Rockstar“

- Short Course Buggy
- Detaillierte Fahrerfigur und Cockpit
- Einstellbare Aluminium Öl Druckstoßdämpfer
- Einstellbare Rutschkupplung
- Gewicht: 1920 g

mit eindrucksvollen Features

nur 245,-
EUR



Sea Rover Brushless

- Maßstab 1:8
- Länge: 530 mm
- Allradantrieb
- Fahrakku Lipo 3S 11,1 V mit 3600 mAh
- Bodenfreiheit: 42 mm

mit hochwertigen Alu-Stoßdämpfern

nur 369,-
EUR

www.trade4me.de +++ www.trade4me.de +++ www.trade4me.de +++



TW Xeme Pro Brushless

- 1:10 Onroad RC Car von HSP
- 3300kv Brushless-Motor
- Länge: 360 mm
- Gewicht: 1330 g
- Bodenfreiheit: 4,5 mm

Brushlessregler made by Hobbywing

nur 199,-
EUR



4 WD Buggy BT 9.5

- Fahrzeugtyp: Offroad RC-Car
- 2400kv Brushless Motor
- Fahrakku: Lipo 3S 11,1 V mit 3600 mAh
- Breite: 305 mm
- Sender: 3CH 2.4G

Servo mit Metallgetriebe Hauptzahnrad aus Stahl

nur 339,-
EUR



4WD Buggy Eidolon

- Radstand: 155mm
- Bodenfreiheit: 15mm
- Getriebeübersetzung: 1:8.8
- Fahrakku Nimh 7,2V mit 1100 mAh
- ESC, Empfänger, Servo: Radio PCB

Günstiger Einstieg in die RC-Car Welt

nur 79,-
EUR



Twenty Two 2WD

- 2WD Off Road Buggy
- Maßstab: 1/10
- Länge: 389 mm
- Radstand: 286
- Gewicht: 1499 g

Eine Revolution im RC-Car Bereich

nur 225,-
EUR

Trade4me GmbH | Brüsseler Str. 14 | 30539 Hannover | Tel. 0511 64 66 22-22 | www.trade4me.de

Für mögliche Druckfehler übernehmen wir keine Haftung!

Die Adresse für RC-Car-Großmodelle:

rc-car-online.de



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



RC-Car-Shop Hobbythek
 Nauenweg 55
 47805 Krefeld
 Tel.: 02151 - 820200
 Fax: 02151-8202020





Auf der oberen Chassisstrebe befindet sich der Dynamite Fuze Mini BL-Brushlessregler. Davor ist der zum Set gehörende NiMH-Stick in seiner Halterung zu sehen

Game-Time

Als Rallye-Car fühlt sich der kleine Kemora auf einer leichten Outdoor-Piste besonders wohl. Also wurde auf einem Terrain mit verschiedenen Untergründen wie festgefahretem Sand, Lehm und feinem Kies ein Parcours abgesteckt. Zunächst den Spektrum-Sender aktivieren, dann den Fahrakku anschließen und das Modell anschalten. Nur wenige Augenblicke später ist der Bindevorgang abgeschlossen und die Lenkung reagiert knackig auf den Dreh am Lenkrad. Ein wenig den Geradeauslauf justieren und schon ist der RTR-Zwerg bereit. Ein beherzter Zug am Gashebel und der Kemora sprintet los. Sowohl die Beschleunigungswerte als auch die Höchstgeschwindigkeit können überzeugen und sind für ein Modell im Maßstab 1:14 sehr gut.

Highspeed ist ja schön und gut, aber ein Rallye-Fahrzeug zeichnet sich durch sein gutes Kurvenfahr- und Drift-Verhalten aus. Dazu gilt es, den Gasfinger etwas zu zügeln und den kleinen Racer durch den kurvigen Parcours zu steuern. Mit gefühlvollen Gas- und Lenkbefehlen gelingen langgezogene Drifts. Mit ein wenig Übung klappt dies auch bei unerfahrenen RC-Car-Fahrern schnell und das Fahrbild des Kemora ist sehr ansprechend, sodass man, nachdem der erste Akku zur Neige geht, gleich mit einem zweiten weitermachen möchte.



Die Achsen sind solide aufgebaut. Möglichkeiten, über Gewindestangen das Setup anzupassen, sucht man vergebens; das muss aber auch nicht sein

Analyse

Zeit, den Kemora mal in Augenschein zu nehmen. So mit Sand und Schlamm bespritzt, wie die Karosserie ist, könnte man meinen, das Chassis würde ähnlich aussehen. Weit gefehlt: Die Karo und die Fahrgastzelle haben den größten Dreck von den Komponenten ferngehalten. Der Regler ist nach zehn Minuten nicht einmal handwarm, die Motortemperatur liegt nicht viel höher. Beschädigungen, angebrochene Teile oder übermäßige Abnutzungserscheinungen sind ebenfalls nicht festzustellen. Der Kemora hat seine erste Ausfahrt gut gemeistert. Wenn das nicht die besten Voraussetzungen für Runde zwei sind. <<<<

INFO

Die Testberichte über den Twin Hammers und den Kalahari von Vattera gibt es in der nächsten Ausgabe von CARS & Details.



FAZIT

Der Vattera Glamis Uno in 1:8 und der Vattera Kemora von Horizon Hobby im Maßstab 1:14 sind zwei Elektro-Cars mit Brushlessantrieb und werden als RTR-Sets ausgeliefert. Sowohl der komplette Lieferumfang, als auch die Verarbeitung beider Modelle und die Fahreigenschaften können absolut überzeugen. Während sich der Kemora eher an Einsteiger richtet, kann der Glamis auch Profis überzeugen.

Unter der Karosserie befindet sich eine Fahrgastzelle inklusive Fahrerfigur aus Kunststoff. Diese wird mittels Klettstreifen am Chassis befestigt und ist nicht nur ein optisches Gimmick, sondern schützt auch die Komponenten vor Schmutz

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

DER LIPO-KAISER AUS DÜSSELDORF



Gens ACE - Lipo Battery Pack
B-30C-5300-2S1P-HardCase-10
max Burst : 60C
Dauerentladerate : 30C



Gens ACE - Lipo Battery Pack
B-40C-5000-4S1P-HardCase-14
max Burst : 90C
Dauerentladerate : 40C



Gens ACE - Lipo Battery Pack
B-65C-5000-2S2P-HardCase-10
max Burst : 130C
Dauerentladerate : 65C



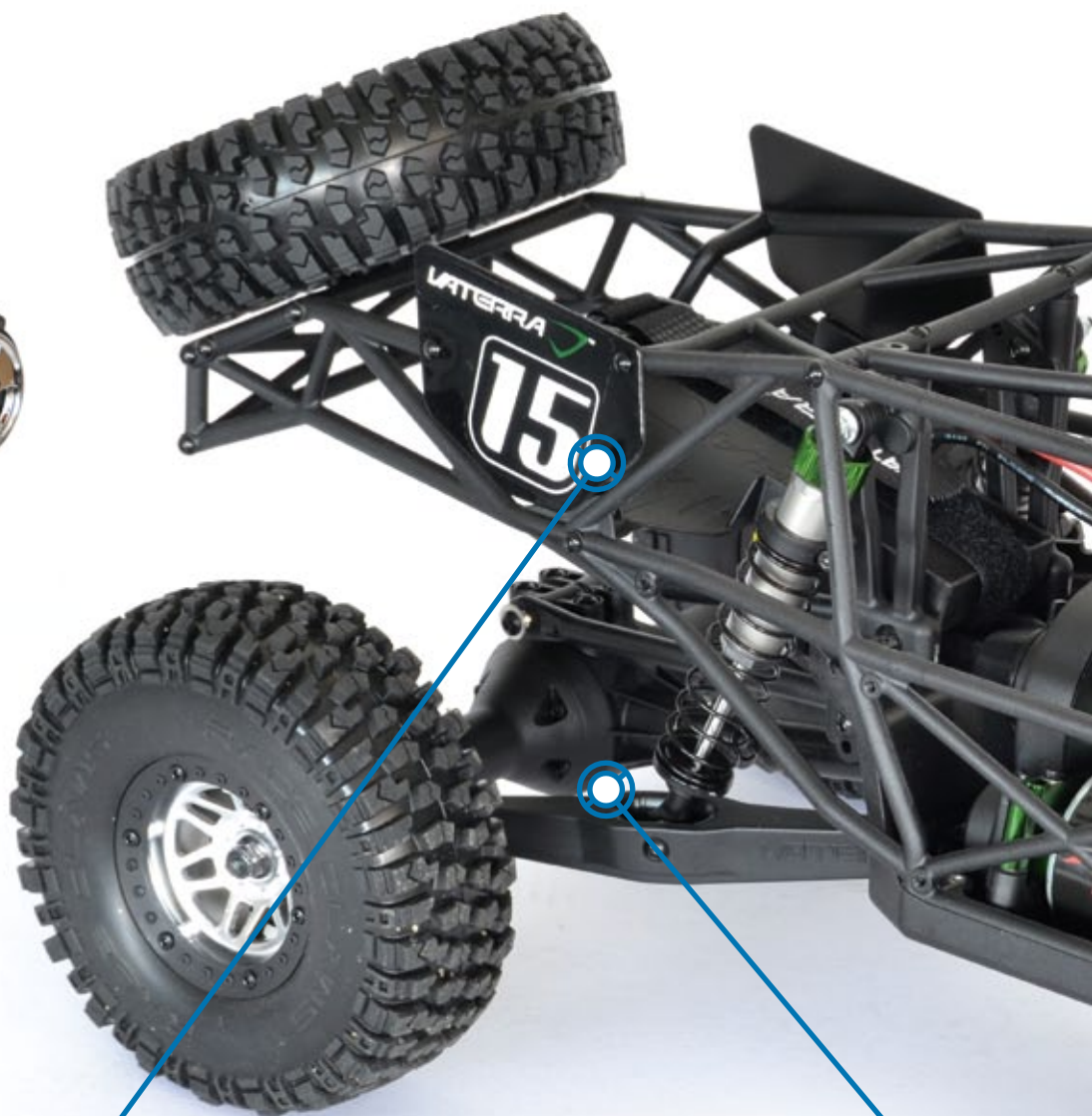
Gens ACE - Lipo Battery Pack
B-50C-6500-2S1P-HardCase-10
max Burst : 100C
Dauerentladerate : 50C

Gens ACE
www.gensace.com

Genspow GmbH Adresse: Werftstr. 23 PLZ: 40549 Düsseldorf
Tel: 0211/88925-609 Fax: 0211/88925-611 E-Mail: info@genspow.de



Eine DX3E-Spektrum-Fernsteuerung gehört zum Lieferumfang



Der 2.000er-3s-LiPo kann längs oder quer über der Hinterachse platziert werden



Als Kontrast zu vielseitig einstellbaren Vorderachse mit Doppelquerlenkern findet sich hinten eine Starrachse mit Vier-Link-Aufhängung. Das Differential ist komplett gesperrt

FIRSTLOOK

Text und Fotos: Jan Schnare

Doppelhammer heißt Twin Hammers – frei übersetzt. Und das trifft den Charakter des neuen Vaterra-Modells im Grunde perfekt. Denn zum einen ist der 1:10er-Offroader ein echter Hammer. Zum anderen hat er zwei Gesichter. In ihm verbergen sich ein flotter Crawler und ein Rock Racer. Zwischen den Fahrmodi kann man einfach mit einem Schalter an der Fernsteuerung umschalten. Ein interessanter Ansatz, der den Twin Hammers durch viele konstruktive Besonderheiten zu einem regelrechten Exoten werden lässt. Zu einem jedoch, den man haben will. Wie sich der Allradler in der Praxis schlägt, lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von CARS & Details.



Das Wechseln der Gänge von langsam auf schnell erfolgt über ein Mini-Servo



Der Fahrregler ist unter dem Kabelwust von oben kaum zu finden. Über einen kleinen Schalter lässt sich die gesamte Elektronik ein- und ausschalten



Ein 15-Turns-Bürstenmotor verleiht dem Twin Hammers Kraft für steinige Crawlerlandschaften und schnelle Offroad-Passagen



Eine ausgereifte Vorderachse mit vielen Rechts-links-Gewindestangen und liegenden Stoßdämpfern zeichnet den Twin Hammers aus





Ruhigsteller



Gelassenheit auf allen Wegen

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Unabhängig davon, ob man mit seinem RC-Car in einer Kieskuhle oder auf einer Asphalt-Rennstrecke unterwegs ist, gilt es stets, mehr oder weniger ausgeprägte Unebenheiten des Bodens zu bezwingen. Diesen Job übernimmt die Stoßdämpfung, der das folgende Kapitel der Setup-Serie gewidmet ist.

Das Aufgabengebiet der Stoßdämpfung bezieht sich primär auf zwei Ziele: Erstens sollen Schläge und Stöße möglichst effektiv vom Chassis und den darauf montierten Komponenten ferngehalten werden, um zu verhindern, dass sie sich aufschaukeln und dadurch ein präzises Fahrverhalten erschweren. Zweitens sollen die Reifen möglichst in allen Fahrzuständen Kontakt zum Untergrund behalten, um ständig eine optimale Traktion zu gewährleisten. Dazu setzen die meisten Hersteller von modernen RC-Cars auf ein Zusammenspiel von dämpfenden und federnden Komponenten.

Die Stoßdämpfer

Der Grundaufbau eines gängigen Stoßdämpfers ist denkbar simpel: In seinem Inneren bewegt sich ein tellerförmiges Kolbenplättchen aufwärts und abwärts, das in seiner Bewegung durch Silikonöl eingebremst wird. Da das Kolbenplättchen an seinem Rand mit dem Radius des Dämpfergehäuses abschließt, müssen Bohrungen im Plättchen angebracht werden, durch die das Öl fließen kann. Daraus ergibt sich, dass die Ausprägung der Dämpfung primär durch zwei Faktoren bestimmt wird: Die Zähigkeit des Silikonöls, also die sogenannte Viskosität, sowie Anzahl und Größe der Löcher in den Kolbenplättchen.

Die Kolbenplättchen

Je mehr Bohrungen in das Kolbenplättchen eingebracht wurden und je größer diese sind, desto höher ist der Durchfluss und desto geringer, also weicher fällt die Stoßdämpfung aus. Wenige, kleine Bohrungen reduzieren den Durchfluss, erhöhen damit die Dämpfung und machen das Setup dadurch straffer. Darüber hinaus gibt es noch Spezialausführungen mit konischen Bohrungen, das heißt, die Löcher haben eine Trichterform. Dadurch sollen unterschiedliche Dämpfungsverhalten



Die Stoßdämpfer der meisten modernen RC-Cars bestehen aus einer Kombination von Dämpfer-Einheit mit darüber gestülpter Fahrwerksfeder

TIPP

Soll der Durchfluss von zwei unterschiedlichen Kolbenplättchen errechnet und miteinander verglichen werden, genügt es nicht, die Anzahl der Bohrungen mit ihrem Durchmesser zu multiplizieren. Entscheidend ist hier die Kreisfläche der Bohrungen. Die richtige Formel lautet:
 $\text{Anzahl der Bohrungen} \times \text{Bohrungsradius}^2 \times \text{Kreiszahl Pi}$



Anzahl und Größe der Bohrungen in einem Kolbenplättchen – in diesem Fall sechs Bohrungen von jeweils 1,2 Millimeter – bestimmen darüber, wie stark das Silikonöl am Durchfluss gehindert wird

beim Einfedern (Druckstufe) und beim Ausfedern (Zugstufe) generiert werden. Sinn und Unsinn solcher Lösungen werden immer wieder diskutiert, aber wirklich durchsetzen konnten sich die konischen Kolbenplättchen bisher nicht.

Das Silikonöl

Silikonöl wurde als Füllmittel für Stoßdämpfer gewählt, weil sich seine Viskosität bei Temperaturschwankungen nur wenig verändert. Dazu zählt neben den äußeren Bedingungen auch die innere Erwärmung des Stoßdämpfers während der Fahrt, hervorgerufen durch Reibung. Heutzutage ist fast jede gewünschte Viskosität erhältlich. Es gilt: Je dünnflüssiger das Öl (niedrige Viskosität), desto geringer ist das Dämpfungsverhalten. Je dickflüssiger (hohe Viskosität), desto stärker greift die Stoßdämpfung ein und generiert so eine straffere Abstimmung.

Die Viskosität von Silikonölen wird über ein Zählsystem definiert, bei dem sich leider zwei unterschiedliche Maßeinheiten etabliert haben: WT (weight) und cps (centi poise). Zur Umrechnung gängiger Stoßdämpferöle dient die nebenstehende Tabelle.

UMRECHNUNG WT IN CPS

WT	cps
20	215
30	347
35	417
40	489
45	562
50	637
55	713
60	780
70	949

Eigentlich könnte man zu dem Schluss kommen, dass kleine Bohrungen gepaart mit einem dünnen Silikonöl die gleichen Dämpfungsergebnisse liefern wie die Kombination aus großen Bohrungen mit einem dickeren Öl. In der Praxis zeigt sich allerdings ein anderes Bild. Große Bohrungen in den Kolbenplättchen generieren ein relativ lineares Dämpfungsverhalten über die meisten Fahrtzustände hinweg. Kleinere Bohrungen produzieren beim schnellen Ein- und Ausfedern – zum Beispiel bei einer raschen Fahrt über ein Waschbrett – ein Aushärten der Dämpfung. Der Grund: Durch die kleinen Bohrungen wird dem Silikonöl bei schnellen Bewegungen des Kolbenplättchens eine derart hohe Flussgeschwindigkeit aufgezwungen, dass es verwirbelt und dadurch den Durchfluss behindert. So ergibt sich bei hohen Geschwindigkeiten eine straffere Dämpfung als bei niedrigen.



Silikonöle sollten immer vom gleichen Produzenten stammen. Herstellerübergreifend weichen die Viskositäten auch bei identischen Bezeichnungen häufig voneinander ab

SETUP DER STOßDÄMPFUNG

Viele, große Löcher in den Kolbenplättchen Silikonöl mit niedriger Viskosität (dünnflüssig)	Dämpfung wird reduziert Weichere Abstimmung
Wenige, kleine Löcher in den Kolbenplättchen Silikonöl mit hoher Viskosität (dickflüssig)	Dämpfung wird erhöht Straffere Abstimmung

Die Fahrwerksfedern

Je nach Blickwinkel dienen die Fahrwerksfedern als Mit- oder Gegenspieler für die Stoßdämpfer. Ihre Aufgabe ist es, das Modell quasi in der Schwebe zu halten. Primäres Unterscheidungskriterium ist der Härtegrad, der sich seinerseits neben dem verwendeten Federstahl aus der Drahtstärke sowie der Anzahl der Wicklungen ableitet. Um dem Modellbauer die Identifizierung des Härtegrads zu erleichtern, färben die meisten Hersteller ihre Fahrwerksfedern unterschiedlich ein oder bringen entsprechende Farbklecke an. Hier gilt einmal mehr, dass solche Unterscheidungsmerkmale nur innerhalb eines Herstellers verlässlich gelten, meist sogar nur für eine bestimmte Modellreihe. Es ist beispielsweise keinesfalls garantiert und sogar eher unwahrscheinlich, dass die hellblaue Feder von Hersteller A der hellblauen Feder von Produzent B auch nur annähernd entspricht.

Wichtig ist, dass die Federhärte und das Dämpfungsverhalten optimal miteinander harmonisieren. Drückt man das Modell bei der Tischprobe nach unten, so sollte es nach dem Loslassen zügig, aber dennoch sichtbar verzögert wieder ausfedern. Lässt man das Modell aus einer Höhe von etwa 30 Zentimeter auf den Boden fallen, so dürfen die Dämpfer zwar arbeiten, aber das Chassis sollte nicht auf den Boden durchschlagen. Im Idealfall taucht das RC-Car bei der Landung einmal in die Federung ein, dann wieder aus und verharrt danach ohne weiteres Nachfedern in seinem Ursprungszustand. So erzielt man zumindest ein brauchbares Basis-Setup, wenngleich Optimierungsfahrten auf der Strecke natürlich dennoch unerlässlich sind.

Eigentlich ein Selbstgänger und nur der Vollständigkeit halber erwähnt, machen weiche Federn ein Fahrwerk natürlich weicher, während harte Federn für eine straffere Abstimmung sorgen. Grundsätzlich kann ein weich abgestimmtes Fahrwerk Bodenunebenheiten besser ausgleichen und generiert eine höhere Traktion. Nachteile bilden verstärkte Wankbewegungen und damit eine erhöhte Kippgefahr in Kurven sowie ein insgesamt trägeres Fahrverhalten.



Die Härtegrade von Fahrwerksfedern werden meist durch verschiedene Farben gekennzeichnet

EFFEKTE DER STOßDÄMPFERABSTIMMUNG

<p>Weichere Gesamtastimmung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bodenunebenheiten werden besser ausgeglichen - Höhere Traktion - Trägerees Fahrverhalten - Erhöhte Kippneigung in Kurven - Besser auf unebenen Strecken und/oder bei geringem Grip
<p>Härtere Gesamtastimmung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Besseres Ansprechverhalten - Agileres Fahrverhalten - Reduzierte Kippneigung in Kurven - Schlechtere Traktion - Besser auf ebenen Strecken und/oder bei hohem Grip

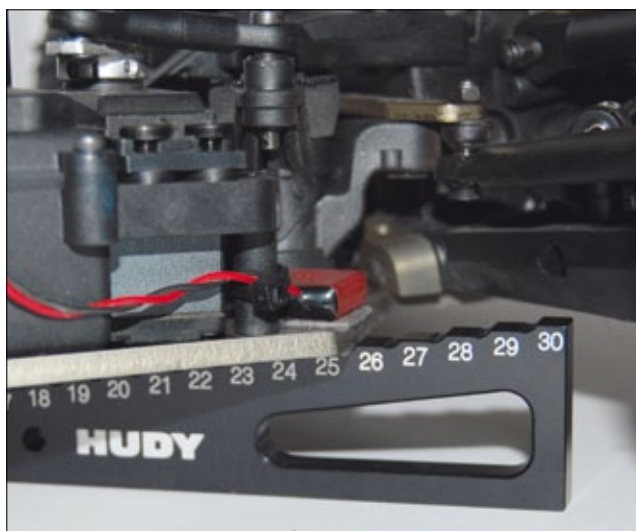
Die Dämpferposition

Praktisch alle modernen Wettbewerbs-RC-Cars, aber auch die meisten Einsteiger-Ausführungen bieten die Möglichkeit, die Stoßdämpfer an unterschiedlichen Positionen zu befestigen und damit eine mehr horizontale oder eine mehr vertikale Lage der Dämpfer zu erzielen. Geometrisch betrachtet, folgt die Kolbenstange des Stoßdämpfers der Auf- und Abwärtsbewegung des unteren Querlenkers immer weniger, je flacher man den Dämpfer stellt. Daraus ergibt sich folgende Regel: Je flacher man den Dämpfer stellt, desto weicher wird das Fahrwerk. Damit werden Bodenunebenheiten besser ausgeglichen und mehr Traktion generiert. Wurde die flachere Lage dadurch erzielt, dass der Dämpfer am unteren Querlenker weiter außen positioniert wurde, steigen zusätzlich die Seitenführungskräfte.

Natürlich entstehen auch Nachteile, die sich vor allem dadurch bemerkbar machen, dass das RC-Car träger reagiert und an Agilität einbüßt, was zum Beispiel bei schnellen Richtungswechseln in einer Kurvenkombination zu Performanceeinbußen führt. Wer hier ein direktes, schnelles Ansprechen benötigt, kann durchaus versuchen, die Stoßdämpfer in eine steilere Position zu bringen.

EFFEKTE DER DÄMPFERPOSITIONEN

<p>Dämpfer wird steiler gestellt</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Härtere Fahrwerksastimmung - Agileres Fahrverhalten - Verringerte Traktion
<p>Dämpfer wird flacher gestellt</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Weichere Fahrwerksastimmung - Gutmütigeres Fahrverhalten - Höhere Seitenführungskraft - Trägerees Ansprechverhalten des Modells



Zur Ermittlung der Bodenfreiheit eignen sich neben Standard-Messwerkzeugen vor allem spezielle Lösungen aus dem RC-Zubehör

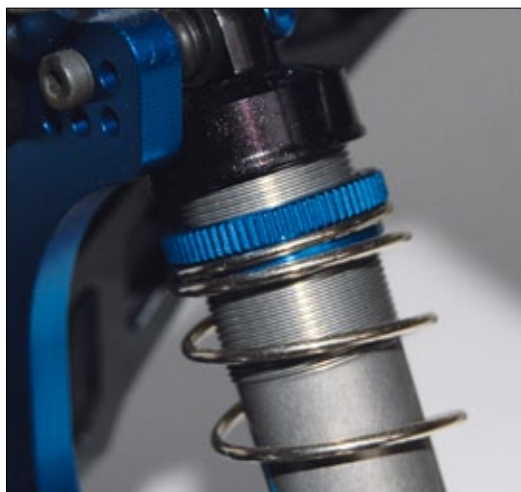
Die Bodenfreiheit

Diese bezeichnet den Abstand zwischen der Unterseite des Fahrzeugchassis und dem Untergrund in der Neutralstellung des RC-Cars. Wichtigstes und gleichzeitig offensichtlichstes Kriterium bei der Festlegung der Bodenfreiheit ist der Punkt, dass das Trägermodell genug Raum unter dem Chassis haben muss, um mögliche Bodenunebenheiten sauber zu überfahren. Wenig überraschend ist es daher, dass Offroader grundsätzlich über mehr Bodenfreiheit verfügen als Onroader.

Das Messen der Bodenfreiheit kann simpel mit einem Zollstock oder einem Geodreieck erfolgen. Wer es ganz exakt mag, der bedient sich spezieller Messwerkzeuge aus dem RC-Zubehör. Wichtig: Die Bodenfreiheit wird ausschließlich über die Justierung der Vorspannung der Fahrwerksfedern abgestimmt. Keinesfalls darf das Trägermodell künstlich in die Knie gezwungen werden, zum Beispiel durch Hineindrehen der Madenschrauben in den unteren Querlenkern, was einen beliebten Anfängerfehler darstellt. Eine solche „Tieferlegung“ mag schick aussehen, bildet aber eine fahrdynamische Katastrophe.



Moderne Wettbewerbs-Modelle bieten ausnahmslos verschiedene Befestigungsmöglichkeiten für unterschiedliche Dämpferpositionen



Bei diesem Stoßdämpfer wird die Fahrwerksfeder per Rändelschraube vorgespannt und damit die Bodenfreiheit festgelegt

Bestens ausgerüstet

REELY

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten. Ein Angebot der Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Str. 1, 92240 Hirschau. Die AGBs finden Sie im Internet unter conrad.de



159,-

Extrem schlankes Alu-Chassis-Design

Ausgefeilte Fahrwerks-Geometrie

Inkl. GT2 Fernsteueranlage

Verbessertes Kegelrad-Differential

2,6 PS Benzinmotor

Tuning-Abgasanlage

1:6 Benziner Buggy Carbon Fighter III 2WD RtR

Der Nachfolger des Carbon Fighter II. Ein neu entwickeltes Differential und die abgeänderte Achsgeometrie sorgen für ein noch besseres Fahrverhalten. Durch die 2,4 GHz Fernsteueranlage gehören Störungen oder Reichweitenprobleme der Vergangenheit an. Dank Heckantrieb meistern Sie bei geschicktem Umgang mit Lenkung und Gas jede Kurve im actiongeladenen Power-Drift! Auch die Optik Ihres Modells ist absolut perfekt. Die Tuning-Abgasanlage überzeugt durch satten Klang und edle Optik im Hochglanz Chrom-Design.

Best.-Nr. 23 99 99-ZE

379,- €



1:10 Elektro-Buggy Slim Dart 4WD RtR

Der Buggy Slim Dart zeichnet sich, wie es der Name schon sagt, durch sein extrem schmal gehaltenes Chassis-Design aus. Dies verleiht dem Reely Buggy eine absolut schnittige Optik. Das Fahrwerk mit seinen liegenden Alu-Gewinde-Öldruckstoßdämpfern, ist komplett neu konstruiert worden. Das Fahrzeug liegt perfekt auf der Piste, egal ob in Sandgrube oder auf dem Parkplatz gefahren wird! Let's go!!!

Best.-Nr. 51 70 36-ZE

159,- €

379,-

Viele weitere Automodelle und alles rund um Modellbau finden Sie unter:

conrad.de



Über 350.000 Artikel auf
conrad.de



24 Stunden Bestellannahme unter:
0180 5 312111*



Beratung und Inspiration vor Ort:
25 x in Deutschland

CONRAD

ELECTRONIC

* (14 ct/min inkl. MwSt. aus dem Festnetz, maximal 42 ct/min inkl. MwSt. aus dem Mobilfunknetz)



Die korrekte Dämpfer-Einstellung eines RC-Cars bei einem Rennen erfordert viel Erfahrung und Geduld

Grundsätzlich gibt eine erhöhte Bodenfreiheit dem Fahrwerk mehr Arbeitsweg, was der Traktion zuträglich ist. Dafür erhöht sich aber auch das Wankverhalten, was wiederum Agilität kostet. Außerdem wird der Schwerpunkt des Modells erhöht, das dadurch in Kurven leichter kippt. Ist die Strecke relativ eben und herrscht eine gute Basis-Traktion, so sollte eine eher geringe Bodenfreiheit eingestellt werden.

Darüber hinaus bietet es sich an, die Bodenfreiheit an Front und Heck des Modells unterschiedlich einzustellen. Liegt das Modell vorne tiefer als hinten, so wird der Schwerpunkt nach vorne verlagert. Ergebnis: Mehr Grip auf der Vorderachse und eine verbesserte Lenkung. Im umgekehrten Fall, bei dem das Heck tiefer als die Front liegt, wird die Traktion am Heck und damit die Fahrstabilität des RC-Cars erhöht.

Der Ausfederweg

Als Ausfederweg bezeichnet man den Weg, den man das Chassis aus der Neutralstellung nach oben anheben kann, bis die Räder den Kontakt zum Boden

EFFEKTE DES AUSFEDERWEGS

Erhöhung des Ausfederwegs

- Verbesserung der Traktion
- Löcher im Boden können besser ausgeglichen werden
- Stärkere Wankbewegungen
- Gut auf unebenen Strecken

Verminderung des Ausfederwegs

- Verringerung der Wankbewegungen
- Agileres Fahrverhalten
- Verringerung der Traktion
- Besser auf ebenen Strecken

EFFEKTE DER BODENFREIHEIT

Erhöhung der Bodenfreiheit

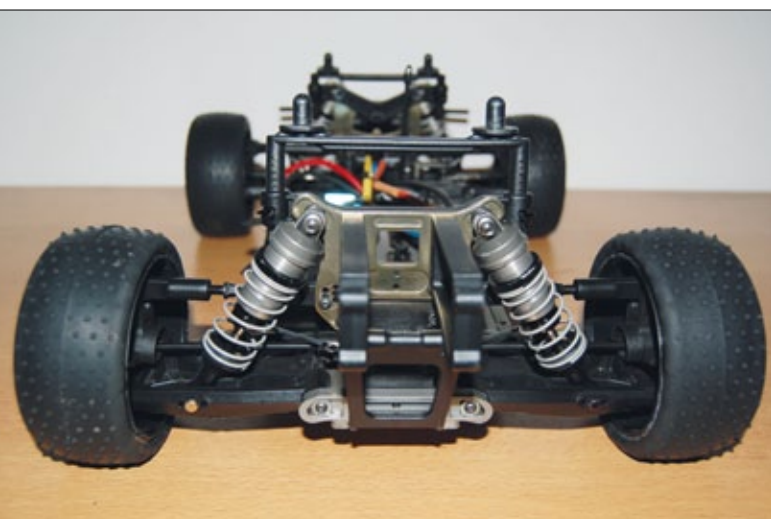
- Mehr Traktion
- Höherer Schwerpunkt
- Stärkere Wankbewegungen
- Erhöhte Kippneigung

Verringern der Bodenfreiheit

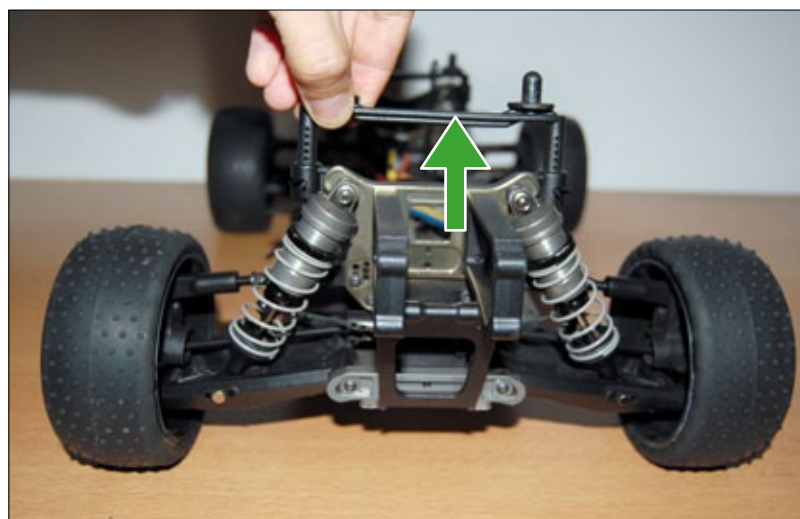
- Niedrigerer Schwerpunkt
- Agileres Fahrverhalten
- Verminderte Kippneigung
- Weniger Traktion

verlieren. Ist er zu gering, so kann das Fahrwerk Unebenheiten im Untergrund wie Schlaglöcher nicht ausgleichen, das Modell „fällt“ regelrecht hinein (im Gegensatz dazu ist der Einfederweg primär für Unebenheiten zuständig, die auf dem Untergrund sitzen, wie zum Beispiel kleine Hügel).

Generell gewährt ein erhöhtes Maß an Ausfederweg dem Fahrwerk insgesamt mehr Arbeitsweg und fördert dadurch die Traktion, weil die Räder stets den Bodenkontakt behalten. Zusätzlich können grobe Löcher oder Unebenheiten im Boden gut ausgeglichen werden, weshalb vor allem auf unebenen Strecken viel Ausfederweg angeraten ist. Als Nachteil schlägt die erhöhte Wankbewegung des Chassis um die Längsachse zu Buche, die Ansprechverhalten und Agilität kostet. <<<<



Die Höhendifferenz zwischen dem Fahrzeugheck in Neutralstellung ...



... und der Höhe beim Anheben bis zu dem Moment, an dem die Räder den Bodenkontakt verlieren, kennzeichnen den Ausfederweg der hinteren Stoßdämpfer

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

Mini-Z Moto Racer

Radio Controlled Electric Powered Motorcycle MC-01 2.4GHz

Lass die Sau paus...!

4 neue Versionen!

NEU!



- ★ Mainboard mit innovativer 2.4GHz-Funktechnologie
- ★ Stufenlos einstellbares E-Gyro System
- ★ Komplett kugellagerter 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!
Smartphone QR Code/Link
direkt zum Produkt!



follow us



€ **219,-**
unverbindliche Preisempfehlung
Best.-Nr. 30051JL

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.



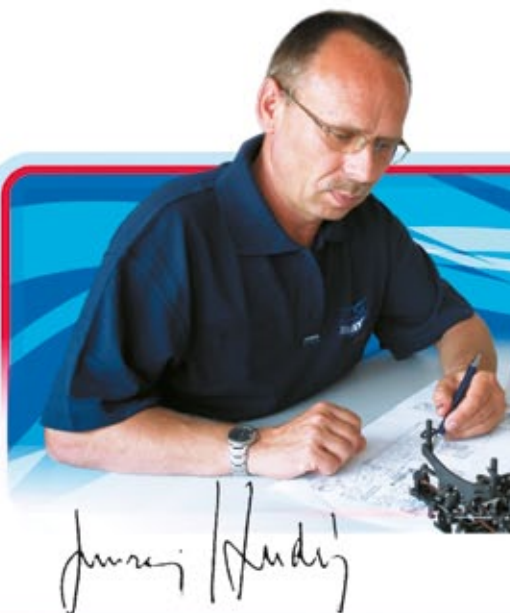
Komplett mit USB Ladegerät, Antriebsakku und 3-Kanal 2,4GHz FHSS Fernsteuerung ist im Lieferumfang alles enthalten um sofort nach dem Auspacken einen heißen Reifen in den Asphalt brennen zu können.

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!

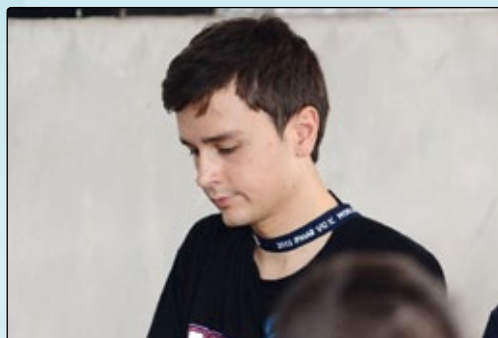
Irrtum vorbehalten



Juraj Hudy

XRAY COLUMN

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

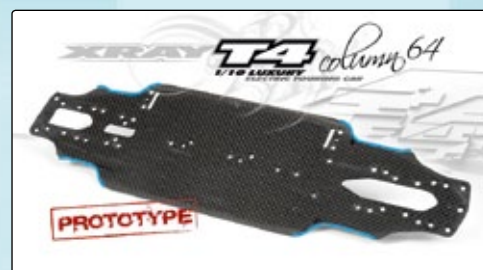


Alex war bei vielen Tests mit dabei und erlebte so auch die nicht so erfolgreichen Episoden. Natürlich gab es etliche Teile, die nur unter ganz bestimmten Bedingungen funktionieren, diese Erfahrungen gehören aber zum Testen dazu

Unberechenbar

Zu unserem Pech war die Halle alles andere als gemütlich als wir eintrafen, denn die Heizung war ausgefallen und so mussten wir bei etwa 4 Grad Innentemperatur mit unseren Tests beginnen. Um einen Vergleich zu haben, traf ich mich dort mit Alex Hagberg und wir versuchten beide während der ganzen Zeit nicht mit den Fingern am Sender festzufrieren. Doch zu guter Letzt siegte die Neugier und es wurde zunächst das überarbeitete T3 2012 Modell auf die Piste geschickt. Dies sollte die Messlatte für die nächsten vier Tage darstellen, an welcher sich die verschiedenen Entwicklungsstadien messen lassen mussten. Es war natürlich wie immer ein spannender Moment als wir am zweiten Tag die ersten Fahrten mit dem neuen Modell unternahmen. Zunächst wurden nur verschiedene Motorhalter und die kürzeren Dämpfer samt Dämpferbrücken getestet. Zu unserem Erstaunen fühlten wir uns beide fast auf Antrieb wohl und konnten mit den ersten paar Akkuladungen unsere Rundenzeiten um 0,1 Sekunde verbessern. Zudem fühlte sich der T4 gutmütiger und einfach runder an. Alex setzte dann noch einen drauf und fuhr alleine nach seinen ersten zehn Runden mit dem neuen Modell satte 0,2 Sekunden pro Runde schneller. Die anfängliche Euphorie verschwand aber schnell wieder und es stellte sich nüchternes Testen ein, denn es wartete viel Arbeit auf uns. Die neuen und alten Dämpfer sollten miteinander verglichen werden, wobei dies natürlich am gleichen Modell geschehen musste. Daher hatten wir für diese und einige andere Stellen am Modell spezielle Teile vorbereitet, welche die Montage beider Varianten in einem Modell ermöglichten. Der Unterschied war in diesem Fall recht deutlich „erfahrbar“, denn obwohl die längeren (älteren) Dämpfer eine aggressivere Lenkung ermöglichten,

An einigen Chassisplatten testeten wir auch die verschiedenen Montagepunkte der Getriebegehäuse und deren Einfluss auf das Fahrverhalten – wahnsinnig viel Schraubarbeit



Auch mit der Kontur der Chassisplatte wurde experimentiert, wobei hier mitunter die Unterschiede recht deutlich spürbar waren, vor allem aber beim Flex

spiegelte sich dies überhaupt nicht in den Rundenzeiten wieder – das Modell war sogar langsamer. Die neuen Dämpfer waren so konzipiert, dass das Volumen exakt den alten entsprach, um keine neuen Risiken einzugehen. Dennoch stellte sich bei den Tests heraus, dass die größeren Dämpfer 400 CPS Öl und die kleineren 200 CPS Öl benötigten, um von der Wirkung her in etwa gleich zu sein. Dies verursachte die eine oder andere Irritation, denn laut unseren Daten konnte dies nicht sein. Natürlich führten wir daraufhin erneut diverse Tests durch und konnten am Ende sogar weitere 0,1 Sekunden pro Runde herausholen – alleine durch die Wahl des Öls. Später in der Fabrik stellte sich ein kleiner Fertigungsfehler als Ursache für das kuriose Verhalten der Dämpfer heraus, denn der Durchmesser der Kolbenplatten war 0,1 Millimeter zu groß geraten und diese klemmten daher ganz leicht im neuen Gehäuse. Generell waren die neueren Dämpfer dennoch eine klare Weiterentwicklung, ferner hatten wir nebenbei noch einen kleinen Fehler abstellen können und so ging es bei der nächsten Rennstrecke mit anderen Teilen weiter.



Nachdem die ersten Tests mit dem neuen T4 noch auf unserer eigenen Strecke erfolgten und weitere Optimierungen durchlaufen waren, galt es, das Modell nun auch unter realistischeren Rennbedingungen zu testen. Zu diesem Zweck verteilten wir einige Prototypen innerhalb unseres Teams und versuchten erste Erfolge bei kleineren Rennen zu sammeln. Doch der Auftritt bei größeren Rennen muss logischerweise irgendwann erfolgen, so stellte sich für uns die Rennstrecke in Scandiano (Italien) als optimal passend heraus. Immerhin sollte man nicht vergessen, das wir neben diesen Tests natürlich noch unsere „normalen“ Rennteilnahmen sowie die Tests an weiteren Modellen und Verbesserungen für bestehende Modelle im Terminplan haben – ab und zu überschneidet sich aber der Renneinsatz und das Testen. Hier gilt es natürlich abzuwägen wie viel man gewinnen kann und was ein vorzeitiges Zeigen der neuen Features einen eventuell „kostet“. Aufmerksamen CARS & Details-Lesern der Kolumne sollte es nicht entgangen sein, dass wir beim T4 viel zu früh einige Details gezeigt hatten, welche echte Vorteile brachten. Zum Zeitpunkt der EM wiederum hatten alle wichtigen Hersteller diesen Rückstand wieder aufgeholt und unsere neuen Ideen waren wirkungslos verpufft. Doch dies wussten wir zum Testzeitpunkt in Italien noch nicht und der Einsatz auf der Strecke sollte einige wichtige Informationen bringen, denn das Gripniveau war Anfang 2012 bei uns zu Hause in Trencin schlicht zu gering. Die höheren Temperaturen und die deutlich höhere Anzahl an täglichen Fahrern brachten einen erheblich besseren Grip. Natürlich war die Strecke nicht zufällig gewählt, sondern vor allem wegen der sich kaum ändernden Bedingungen – nur so kann man diverse Teile miteinander vergleichen.

MINI CARS & DETAILS

von XRAY schreibt in



Die Richtung nicht aus den Augen verlieren. Dies hat mir mein Vater vorgelebt. Ich wollte es ihm mit dem ersten größeren eigenen Projekt gleichtun. Ohne mich loben zu wollen, scheint mir dies gelungen

Weiter geht's in Trencin

Diesmal wollten wir Anfang Mai unsere eigene Strecke für weitere Tests nutzen und holten uns mit Francesco Martini einen eher normalen Fahrer an unsere Seite. Francesco hatte mit uns schon die neuartige, flexfreie Servohalterung entwickelt (die, nebenbei bemerkt, viele mittlerweile kopiert haben) und ist ein sehr technischer Fahrer. Wenn einer noch Feinheiten finden sollte, dann Francesco, wobei hier das Hauptaugenmerk auf den unterschiedlichen Federstärken und Längen sowie dem Einsatz von unterschiedlich dicken Chassisplatten galt. Nach etlichen Fahrten stellten sich die kürzeren und progressiven Federn als die optimale Wahl heraus, der T4 war damit nochmals 0,1 Sekunde pro Runde schneller geworden. Bei den Chassisplatten war der Aufwand natürlich erheblich höher, weshalb wir versuchten mehrere Testmodelle zeitgleich auf der Strecke zu haben, um den Aufwand auf ein Minimum zu reduzieren. Nach viel Schraubarbeit kamen fast alle anwesenden Fahrer mit dem 2,2 Millimeter dicken Chassis am besten zurecht. Diese Stärke hatte sowohl auf Asphalt als auch auf Teppich den besten Griff und die beste Balance.

Wie man sich gut vorstellen kann, erwartet die Tester sehr viel akribische Arbeit und dies nur, um am Ende den simplen Wert von 2,2 Millimeter als Dicke für die Chassisplatte zu erhalten. Daher werde ich in einer zukünftigen Kolumne sicherlich noch mal auf das eine oder andere Detail beim Testen am T4 eingehen.

Viel Spaß bei den anstehenden Hallenrennen wünscht euer
Euer Martin Hudy
XRAY-Entwickler

Anzeigen

Kitsch oder Action

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

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



www.reaction.de
und alles wird gut.

Get
more,
get ...



multi charger
X1^{AC}

114 118
68,90 €*



Stromversorgung:
Steckdose + Autobatterie

Das
perfekte
Ladegerät für
Einsteiger, oder
als Zweitgerät für
unterwegs.

multi charger
X2⁴⁰⁰

114 117
199,90 €*

Der Doppel-POWER-Lader für
hohe Ladeströme, 2 x 20 A.



multi charger
X4^{AC}
PLUS

114 116
249,00 €*



Stromversorgung:
Steckdose + Autobatterie

Die
Komplett-
Lösung für
4 Akkus
gleichzeitig!

Mehr unter www.hitecrc.de

Vertrieb: MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co. KG
D-75015 - Bretten - Gölshausen
www.multiplex-rc.de

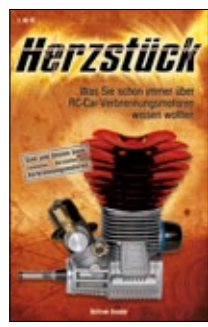
* unverbindliche Preisempfehlung

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



**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



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

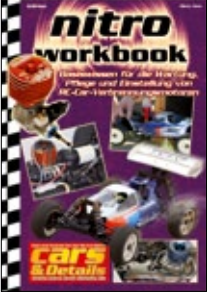
**RC-Short-Course-Action
Ausgabe 2011**

- 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



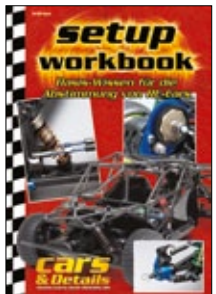
**Modellmotoren praxisnah
Werner Frings**

„Modellmotoren praxisnah“ vermittelt Grundlagen sowie praktisches Wissen zu allen Aspekten rund um Modell-Verbrennungsmotoren. Es schafft umfangreiches technisches Verständnis und schärft den Blick für Ursache und Wirkung der verschiedensten Einflussfaktoren.
Artikel-Nr. 10664
€ 19,80



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

Das Nitro-Workbook ist das ideale Nachschlagewerk für Boxengasse und Hobbywerkstatt. Es hilft unter anderem bei der Wahl des passenden Motors, der richtigen Spritsorte und beim optimieren der Vergasereinstellung.
Artikel-Nr. 11586
€ 8,50



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

Ein detailliertes Nachschlagewerk für die Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars. Mit Insider-Wissen für On- und Offroader, Hilfestellung für die Abstimmung aller Komponenten sowie Tipps und Beispielen aus der Praxis.
Artikel-Nr. 10599
€ 8,50

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

In diesem Workbook erfährst Du alles über die vielfältigen Möglichkeiten, die das Tunen von RC-Cars bietet. Von Maßnahmen zur Steigerung der Performance bis zu Tipps und Beispielen aus der Praxis.
Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Deinen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 46.
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.

Im Abo billiger

**12 Ausgaben
für 54,- Euro**

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



VATERRA™
Adventure Driven.

HORIZON
H O B B Y

horizonhobby.de

CARS & DETAILS SHOP BESTELLKARTE

- Ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 4,90. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtungen.
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.

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

Vorname, Name
 Straße, Haus-Nr.
 Postleitzahl Wohnort
 Land

Geburtsdatum Telefon
 E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)
 Bankleitzahl Konto-Nr.

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

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

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

CD0313



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 ausgeschrittenen 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

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. CD0313

Deine Meinung ist uns wichtig.

Was fällt Dir zu CARS & Details ein? Gefallen 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-Jahn-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 LESERBRIEFKARTE

- 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 € 58,80 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-Ab. (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. CD0313

Deine Abo-Vorteile

- ✓ 0,40 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

forminline[®] WELT-NEUHEIT!
 www.forminline.de Für den Bau Ihrer individuellen Rennstrecke für RC-Cars!

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

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

hpi-shop.com
 Die Online-Shops mit den meisten Ersatzteilen für die Modellbauer
 Tel.: (0719) 34 21 91
 eMail: info@hpi-shop.com
CORNELSEN24.COM

Modellmotoren praxisnah
 In diesem Buch werden Grundlagen sowie praktisches Wissen zu allen Aspekten rund um Modell-Verbrennungsmotoren vermittelt. Es schafft umfangreiches technisches Verständnis und schärft den Blick für Ursache und Wirkung der verschiedenen Einflussfaktoren.
 Artikel-Nr. 10664
Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop
www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 44.

Modellbau-Leben Sven Städtler
www.Modellbau-Leben.de

- Anfertigung von Einzelstücken und Kleinserien
- Individuelle Geschenkideen für jeden Anlass
- Modellbau-Werkstatt
- Beleuchten und Bewegen von Fahrzeugen, Figuren und Gebäuden
- Airbrush, Decals, Tuning
- Workshop
- An- und Verkauf von Sammlungen und Anlagen

und vieles mehr – fordern Sie uns heraus!

Schillerstr. 2b • 01809 Heidenau
 Tel.: 035 29/598 89 82
 Modellbau-Leben@arcor.de

ALU-VERKAUF.DE
 Der größte **ALUMINIUM-ONLINESHOP** für Kleinmengen

ALUMINIUM für EIGENBAUPROJEKTE

- ▶ Bodenplatten
- ▶ Hartaluminium / Dural[®]
- ▶ Lenkgestänge
- ▶ Eloxal / Fräsqualitäten
- ▶ Käfige
- ▶ Eloxal / Aluminium-Spray

Über 600 ABMESSUNGEN im Bestand

UNSERE FLEXIBILITÄT IST IHR VORTEIL
www.alu-verkauf.de

modellbau WELS Faszination Modellsport & AirShow
5. - 7. April 13
 Messe Wels

Rennspaß am Limit

Action, Speed & Fahrspaß
 heißt es auf der modernen Indoorrennstrecke – mit spektakulären Sprüngen & Topspeed-Passagen!

Driften in Perfektion
 Dieser Parcours mit engsten Radien verlangt absolute Kontrolle über das Fahrzeug!

Offroad vom Feinsten
 Die anspruchsvolle Schotterpiste fordert nicht nur den Fahrer – unwegsames Gelände mit Highspeed-Strecken & Hindernissen!

Messe Wels
www.modellbau-wels.at

Jetzt Fan werden! Neuigkeiten erfahren & Eintrittskarten gewinnen!



3x



3x



3x



3x

12 Vatterra-Modelle GEWINNEN

Es wird wie ein Paukenschlag durch die Szene gehen, dass Horizon Hobby eine neue RC-Car-Marke im Sortiment hat. Passend dazu präsentieren wir Euch mit diesem Gewinnspiel die größte Monatsverlosung, die wir jemals in CARS & Details hatten. Wir verlosen vier unterschiedliche Modelle. Und das jeweils dreimal. So kommen wir auf eine stolze Summe von knapp 3.750,- Euro.

Zu gewinnen gibt es dreimal den Glamis Uno, dreimal den Twin Hammers, dreimal den Kalahari und dreimal den Kemora. Alle Modelle werden fahrfertig mit Fernsteuerung, Akku und Ladegerät ausgeliefert. Neben der guten Verarbeitung überzeugen die Mittelklassenmodelle vor allem durch die ausgereifte Technik. Es sind alle Cars mit Brushless-Systemen und natürlich 2,4-Gigahertz-Technik von Spektrum ausgestattet. Lediglich der Twin Hammers muss mit einem Bürstenmotor auskommen, was dank Zweigang-Getriebe und guten Crawler-Eigenschaften jedoch kein Handicap darstellt.

Wir verlosen drei Glamis Uno, drei Twin Hammers, drei Kalahari und drei Kemora von Horizon Hobby in der RTR-Version mit komplettem Antrieb, RC-Anlage und Zubehör. Du willst eine der Karren gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 22. Februar 2013 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de

Viel Glück wünscht das Team
von CARS & Details.

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Wie heißt die neue RC-Car-Marke von Horizon Hobby?

- ... Kinterror
 ... Dontorro
 ... Vatterra

Frage beantworten und Coupon bis zum 22. Februar 2013 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
 Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 03/2013
 Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 22. Februar 2013 (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.

Auflösung Heft 01/2013

Der Gewinner der acht DryFluid-Sets, die wir in Ausgabe 01/2013 verlost haben, sind Markus Göhring aus Gelsenkirchen, Jens Ackermann aus Pegnitz, Petra Eckel aus Parndorf (Österreich), Markus Thomas Plath aus Hallgarten, Norbert Schupp aus Rheinfelden, Mario Lenz aus Leipzig, Christoph Schenk aus Ingolstadt und Achim Backhaus aus Gelsenkirchen.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit den Gewinnen!



Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!

Web-Race



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



www.modellbau-bochum.de



www.robibronic.com



www.mst-modellbau.de



www.ansmann-racing.de



www.horizonhobby.de



www.smdv.de



www.kyosho.de



www.mogatech.de



www.der-schweighofer.at



www.hepf.at



www.rc-toy.de



www.rc-race-shop.de

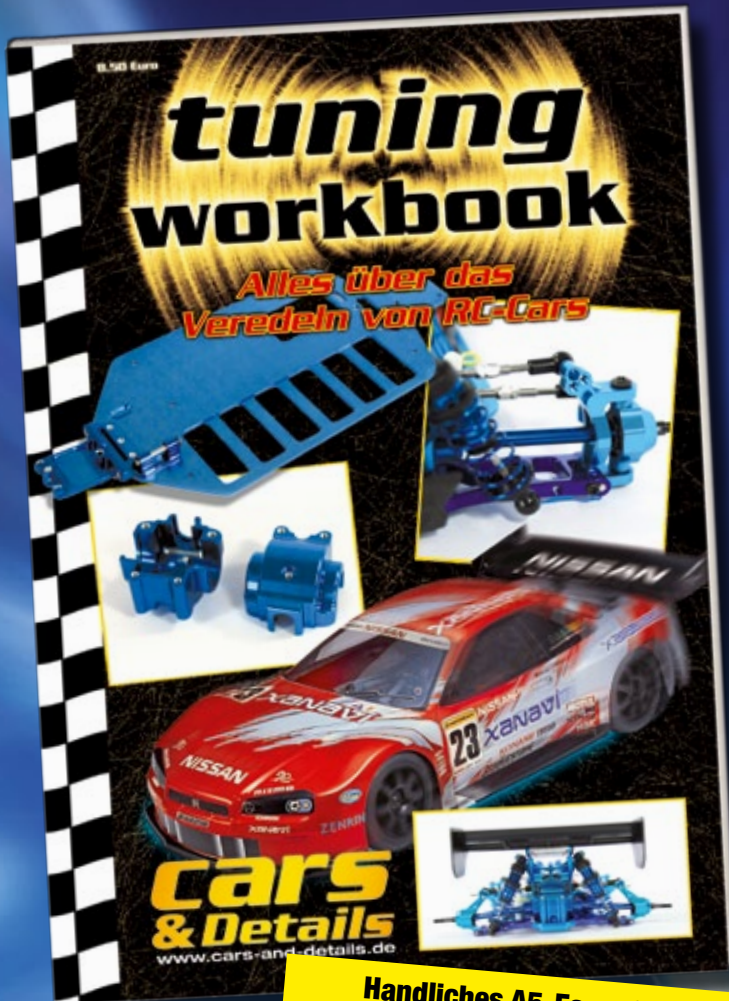
Das Gewinnspiel findet Ihr auch im Internet unter www.cars-and-details.de

Einsendeschluss ist der 26.02.2013. Die Lösung samt Eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an webrace@cars-and-details.de oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost.

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

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

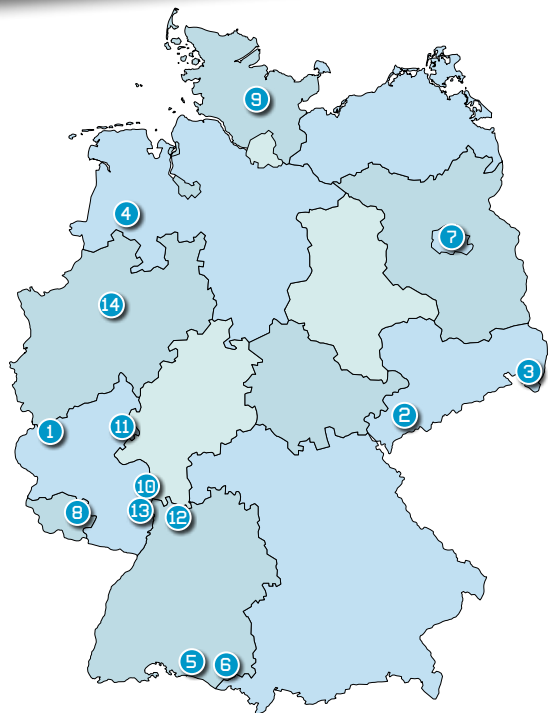
IM INTERNET

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

Anzeigen

TERMINE

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



11. BIS 17. FEBRUAR 2013

16. Februar 2013

Der MAC Adenau veranstaltet einen Lauf des **Tonisport-Winter-Cups** auf dem Eifel-Ring in 53518 Leimbach/Adenau (1). Internet: www.mac-adenau.de

16. Februar 2013

In 09253 Burkhardttsdorf (2) bei Chemnitz findet ein **Modellbau-Indoormeeting** statt. Veranstaltungsort ist die Eurofoam-Arena. Präsentiert werden Modelle aus den Sparten Flug-, Fahrzeug-, Schiffs- und Motormodellbau. Ausrichtender Verein ist der MfV Aeroclub Thum. Kontakt: Robert Spitzner. Telefon: 015 77/314 34 00, E-Mail: mfv-thum@email.de, Internet: www.aeroclub-thum.npage.de

17. Februar 2013

In A-5600 St. Johann im Pongau findet die **5. Snow Trophy** der RCC Pongau statt. Veranstaltungsort ist die Hahnbaum-Talstation. Internet: www.rc-rccpongau.com

17. Februar 2013

Auf der Go-Kartbahn in 02708 Löbau (3) findet ein Lauf des **MSC Indoor Off-Road Wintercup** statt. Ausrichtender Verein ist der RCC Bautzen. Internet: www.rcc-bautzen.de

18. BIS 24. FEBRUAR 2013

22. bis 24. Februar 2013

Der RCRT Quakenbrück veranstaltet ein **Hallenrennen**. Gefahren wird in der Klasse OR8 mit Verbrennungsmotoren bis maximal 3,5 Kubikzentimeter. Veranstaltungsort sind die Kynasthallen in 49610 Quakenbrück (4). Internet: www.rcrt.jimdo.com/hallenrennen

23. bis 24. Februar 2013

Der Modellsportclub Salem organisiert im Baden-Württembergischen Frickingen (5) eine **Modellbauausstellung** im örtlichen Dorfgemeinschaftshaus. Kontakt: Peter Bücken. Telefon: 075 44/67 56.

23. Februar 2013

Die MBG Bad Waldsee veranstaltet von 9 bis 15 Uhr eine Modellbaubörse. Der Einlass für Verkäufer beginnt schon ab 8 Uhr, der Tischpreis beträgt 5,- Euro. Veranstaltungsort ist die Kursaal-Stadthalle in 88339 Bad Waldsee (6). E-Mail: flohmarkt@mbg-badwaldsee.de, Internet: www.mbg-badwaldsee.de

23. bis 24. Februar 2013

Im Kinder-, Jugend- und Familienzentrum **FEZ Berlin (7)** findet ein **Wochenende rund um alle Sparten des Modellbaus** statt. Internet: www.fez-berlin.de

23. bis 24. Februar 2013

Der Mini-Z Club in **66606 St. Wendel (8)** veranstaltet einen Lauf des **European-Mini-Z Cups**, Gruppe Süd. Internet: www.inflightcenter.de

25. FEBRUAR BIS 03. MÄRZ 2013

02. bis 03. März 2013

In den Holstenhallen in **24537 Neumünster (9)** findet die **13. Modellbau Schleswig-Holstein** statt. Zahlreiche Vereine und Aussteller aus allen Sparten des Modellbaus sind vertreten. Internet: www.bv-messen.de

02. März 2013

In der Hans-Pfeiffer-Halle in **68623 Lampertheim (10)** findet eine **Modellbaubörse** statt. Dort werden viele Produkte rund um Modellflugzeuge, RC-Cars, Schiffe und Zubehör angeboten. Um Tischreservierung wird gebeten. Kontakt: Modellsportverein Hofheim, Michael Braner, Telefon: 01 79/392 50 17, E-Mail: branermichael@aol.com

04. BIS 10. MÄRZ 2013

09. März 2013

Der MAC Adenau veranstaltet einen Lauf der **LRP-HPI-Challenge West** auf dem Eifel-Ring in **53518 Leimbach/Adenau (1)**. Internet: www.lrp-hpi-challenge.com

11. BIS 17. MÄRZ 2013

16. bis 17. März 2013

Die FSM Limburg veranstaltet eine **Modellbauausstellung**. Diese findet am Samstag von 13 bis 22 Uhr und am Sonntag von 10 bis 18 Uhr statt. Veranstaltungsort ist das Bürgerhaus in **65555 Limburg-Staffel (11)**. Kontakt: Stefan Reusch, Telefon: 01 72/670 21 30, E-Mail: mail@immobilien-reusch.de, Internet: www.fsm-limburg.de

17. März 2013

Auf der Kartbahn in **02708 Löbau (3)** findet ein Lauf des **MSC Indoor Off-Road Wintercup** statt. Ausrichtender Verein ist der RCC Bautzen. Internet: www.rcc-bautzen.de

18. BIS 24. MÄRZ 2013

22. bis 24. März 2013

In der **Messe Sinsheim (12)** findet die **Faszination Modelltech** statt. Der Schwerpunkt liegt auf Flugmodellen, Cars und Trucks. Internet: www.faszination-modelltech.de

01. BIS 07. APRIL 2013

05. bis 07. April 2013

In **A-4600 Wels** findet die Messe **Modellbau Wels** statt. Es werden Aussteller aus allen Bereichen des Modellbaus erwartet. Internet: www.modellbau-wels.at

06. bis 07. April 2013

Beim MAC Dannstadt in **67125 Dannstadt (13)** findet ein Lauf des **Hessencup** statt. Gefahren wird in den Klassen OR8, ORE8B und ORST. Internet: www.hessencup.de

08. BIS 14. APRIL 2013

10. bis 14. April 2013

In den **Messe Westfalenhallen Dortmund (14)** findet die **Intermodellbau** statt. Rund 560 Aussteller aus allen Sparten werden erwartet. Internet: www.intermodellbau.de

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



Die Online-Shops mit den meisten Ersatzteilen für die Modellbauer
Tel: (07191) 34 21 91
eMail: info@hpi-shop.com

CORNELSEN24.COM



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

Artikel-Nr. 11373

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 44.

Airbrush-Kurse für Modellbauer mit Fachbuchautor Mathias Faber



HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare

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

www.rc-monster-action.de




IM INTERNET BESTELLEN UNTER WWW.ALLES-RUND-UMS-HOBBY.DE

ODER TELEFONISCH UNTER 040 / 42 91 77-110

Kleiner Kasten – große Power Knopfloß

Text und Fotos:
Tobias Meints



Dass moderne Smartphones über ein edles Gehäuse sowie ein großes Display verfügen und die Navigation durch die Menüs per Touchscreen erfolgt, ist mittlerweile Standard. Kompaktladegeräte mit berührungsempfindlichem Display gibt es jedoch noch selten. Ein Vertreter dieses Genres ist der Team Orion Advantage Touch von Kyosho.

Beim Advantage Touch von Kyosho handelt es sich um einen Kompaktlader, der neben einer ansprechenden Optik und einer intuitiven Bedienung über das berührungsempfindliche Display mit guten Leistungswerten aufwartet. So sind ein Ladestrom von 6 Ampere und eine Entladeleistung von 2 Ampere sehr gute Werte für einen kompakten Charger.

Klick, klick, Start

Zum Lieferumfang des Advantage Touch gehören neben einem Balancerboard und Ladekabeln, die verschiedene Stecksysteme bedienen, eine ausführliche Anleitung, ein Quick-Start-Guide sowie ein USB-Kabel. Über die Datenverbindung ist es möglich, die Software des Geräts auf den neuesten Stand zu bringen und die Gerätesprache zu verändern. Die entsprechenden Softwarepakete stehen auf der Herstellerseite unter www.kyosho.de zum Download bereit und sind selbstverständlich kostenlos.

Die Inbetriebnahme ist schnell erfolgt. Netzkabel anschließen und das Gerät erwacht zum Leben. Dass die Bedienung des Laders intuitiv möglich ist, wird bereits beim Start des Team Orion-Chargers deutlich. Ein ausführliches Studium der Anleitung ist somit nicht erforderlich. Die Menüstruktur, die auf dem farbigen 400 x 240 Pixel großen TFT-Bildschirm dargestellt wird, ist selbsterklärend. Drückt man auf eines der roten Auswahlfelder, zeigt sich, dass die Advanced Touch



Auf der rechten Seite des Advantage Touch befinden sich die Anschlüsse für den Akku und das beiliegende Balancerboard

TECHNISCHE DATEN

- Akkutypen: NiXX, LiXX, Pb
- Ladestrom: 0,1–6 A
- Entladestrom: 0,1–2 A
- Zellenzahl: 1–15 NiXX, 1–6 LiXX, 2–20V Pb
- Delta-Peak: 5–30 mV
- Stromversorgung: 12 V/230 V
- Größe: 170 x 158 x 50 mm
- Gewicht: 662 g
- Bezug: Fachhandel
- Preis: 179,90 Euro



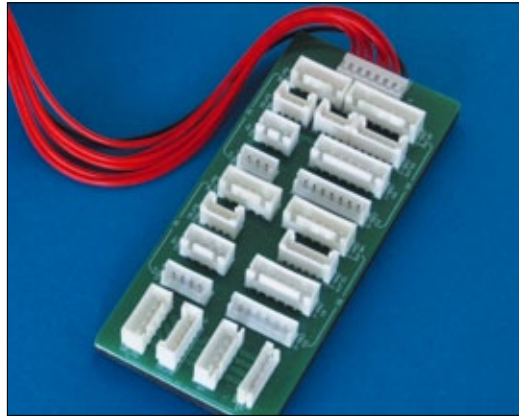
Auf der linken Seite des Geräts befinden sich die Anschlüsse für die Wechsel- und Gleichstrom-Versorgung, der Port für den optionalen Temperatursensor und die USB-Buchse

Technology-Software, kurz ATTS, hervorragend funktioniert. Selbst die kleinen Felder am oberen Bildschirm-Rand lassen sich mit leichtem Druck präzise anwählen.

Das Ladegerät ist sowohl mit LiPo-, LiFe-, LiIon-Akkus mit ein bis sechs Zellen sowie NiMH- und NiCd-Akkus mit bis zu 15 Zellen und Blei-Akkus mit einer Spannung von 2 bis 20 Volt kompatibel. Dabei realisiert der Charger einen Ladestrom von 0,1 bis 6 Ampere sowie einen Entladestrom von 0,1 bis 2 Ampere. Damit die teuren Energiespeicher keinen Schaden nehmen, verfügt das Gerät über einen High Precision Charging-Processor. Dieser kontrolliert den Stromfluss und verhindert nachhaltig Über- und Tiefentladungen.

Darstellungsformen

Für das Balancieren von LiPo-Akkus wartet der Team Orion-Lader mit einer Stand-Alone-Balancing-Funktion auf. Diese gleicht die einzelnen Zellen aus, ohne dass eine Ladung oder Entladung vorgenommen wird. Der Vorgang wird auf dem Spectra TFT-Bildschirm grafisch dargestellt, sodass man die Einzelzellenspannung und den Innenwiderstand stets im Blick hat. Die grafische Darstellung ist ein weiteres Feature, mit dem sich der Advantage Touch von anderen Kompaktladern abhebt. Jeder Lade- beziehungsweise Entladevorgang lässt sich in Form eines Graphen darstellen. Das Besondere daran: Man kann jederzeit zwischen den Darstellungsformen wechseln oder durch einen Klick ins Menü springen beziehungsweise den Vorgang abbrechen.



Das Balancerboard deckt die gängigsten Steckertypen ab und eignet sich für 2s- bis 6s-LiPos

Klickt man sich durch die weitere Menüstruktur finden sich noch einige interessante Features. So lassen sich zum Beispiel die Lade- sowie Entladeschlussspannung an die persönlichen Bedürfnisse anpassen, ein Zeitlimit programmieren oder das Ende eines Ladevorgangs bei einer bestimmten Akku-Temperatur bestimmen. Hierfür ist ein zusätzlicher Temperatursensor erforderlich. Natürlich sind auch Programme für zyklisches Laden und Lagern verfügbar.

Safety First

Sollte es mal vorkommen, dass man – entweder aus Unwissenheit oder Unachtsamkeit – beim Anschluss die Polarität des Akkus vertauscht, gibt das Gerät auf dem Bildschirm eine Warnung aus und weist den Nutzer mit der Meldung „Error – Reverse Polarity“ auf den Fehler hin. Gleiches gilt, wenn ein Problem mit dem Balancerboard auftritt oder zum Beispiel anstelle eines 3s- ein 4s- LiPo programmiert wurde. Auf diese Weise sind Schäden am Lader und am Akku ausgeschlossen.

Beim Team Orion Advantage Touch-Charger von Kyosho handelt es sich um ein Kompaktladegerät mit integriertem Netzteil. Das Gerät richtet sich aufgrund seines Leistungsspektrums, des umfangreichen Lieferumfangs und der einfachen Bedienbarkeit an Hobbyeinsteiger, fortgeschrittene RC-Car-Fahrer und Profis.

<<<<<



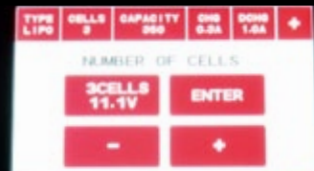
Ein Highend-Akku aus dem Hause Kyosho ist der Team Orion Carbon Pro WTS. Dieser Hochleistungsakku verfügt über eine Kapazität von 4.000 Milliamperestunden und eine Kapazität von 90C. Durch die Gewichte des Weight Transfer System kann die Gewichtsverteilung im Akku verändert werden. Der Preis 109,90 Euro



Im Hauptmenü wählt man aus verschiedenen Optionen aus ...



... und anschließend steht die Entscheidung für den Akkutyp an



Im LiPo-Menü lässt sich zunächst die Zellenzahl einstellen, ...



... danach muss noch die Kapazität des Akkus bestimmt werden



Während des Ladevorgangs erhält man detaillierte Informationen, ...



... die sich sogar grafisch ausgeben lassen

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

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

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 47/162 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 Kirchgellersen. 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: 040-65/792410. 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 Harsstede. 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 Falßberg. E-Mail: modellbautreff-hoppe@t-online.de. Internet: www.der-modellbautreff.de

30000

RC-Tune. Wülferoderstraße 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-Center. Maschmühlenweg 40 37081 Göttingen

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

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

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

Hobby-Modellbau-Technikcenter. 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 Bertinski. Märkische Straße 51-53, 44141 Dortmund. Telefon: 02 31/52 25 40. Fax: 02 31/52 25 49. E-Mail: mber1@aol.com

Conrad Electronic Center. Attendorfer 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.  Frinroper 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 Kleinheiten. Hubertusstraße 24, 47798 Krefeld. Telefon: 021 51/ 97 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. Rommelskirchener 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. Bonnerring 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. Saalburgstraße 30a, 61267 Neu-Anspach. Telefon: 060 81/161 26. Internet: www.wings-unlimited.de

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

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

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

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

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

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

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

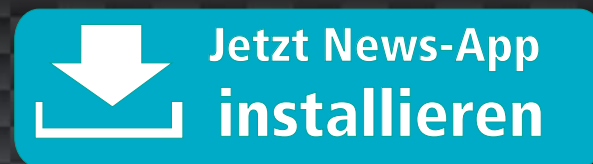
Hock Modellbau. Wiesenstraße 23, 65558 Heistenbach. Telefon: 064 32/843 61. Fax: 064 32/98 83 51

RC-CAR-NEWS

Alles, was RC-Car-Sportler wissen müssen.
Direkt aufs Smartphone



Szene-News, aktuelle Termine und
Produkt-Tipps aus erster Hand.



QR-Codes scannen und die kostenlose
News-App von **CARS & Details** installieren.

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, 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, Wörnetstraße 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. Dürnauer Straße 42, 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. Bönninger Straße 35, 74389 Clebronn, Telefon: 072 31/280 44 65, Fax: 072 31/280 44 65, E-Mail: info@flayms-design.de

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

Doering Spielwaren. Ritterstrasse 5, 76133 Karlsruhe, Telefon: 07 21/180 10, Fax: 07 21/180 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. Karlstraße 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 Electronic-Modellsport. Oberer Taubentalweg 35, 85055 Ingolstadt, Telefon: 08 41/521 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, 86356 Freising, Telefon: 081 61/459 86 45, E-Mail: info@modellbau-und-spiel.de, Homepage: www.modellbau-und-spiel.de

Modellbau Koch KG. Winkelstraße 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 Obergiesbach, 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 Sonnhofen, 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 Genter. Schwambergerstraße 35, 89073 Ulm, Telefon: 07 31/240 40

Modellbau Schüllhorn. 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-Editon. Saitweg 7, 95339 Neuenmarkt, Telefon: 092 27/94 07 77, Fax: 092 27/940 77 74, E-Mail: info@d-editon.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-nmr.de, Internet: www.rc-nmr.de

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

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

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

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

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

70000
Modellbau Rieber. 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 0, Fax: 00 43/75 84 33 18 17, E-Mail: inkauf@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.npi-shop.at, www.modellbau-schenk.at

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

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

80000
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

70000
Hobma Modellbau. Paschalweg 6a, 6662 NX Elst (Gld), Telefon: 00 31/481 35 32 88, Fax: 00 31/481 35 35 19, Internet: www.hobmamodellbau.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.modellbau-berlinski.de
... die Auswahl wird Sie begeistern

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

▶▶▶ www.race-drift.de ◀◀◀



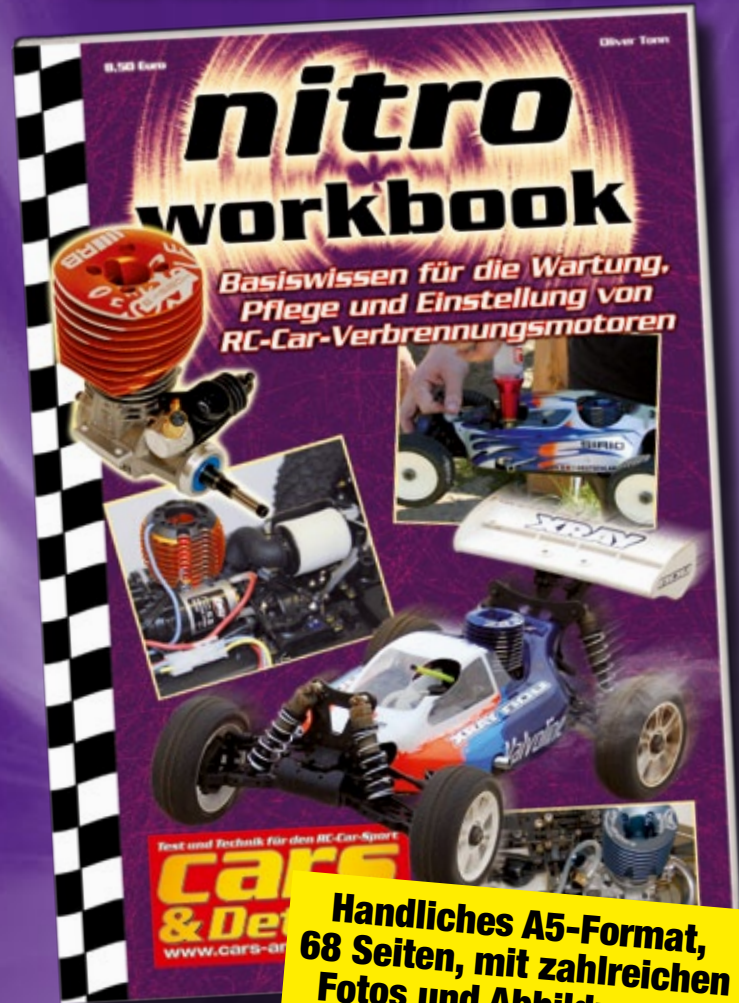
CS-ELECTRONIC
FACTORY
Online-Shop
www.cs-electronic.com



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 44.



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

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

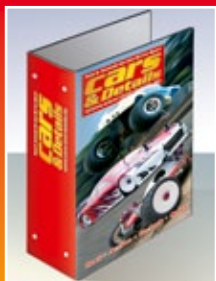
Das Nitro-Workbook von
CARS & Details: Das ideale
Nachschlagewerk für Boxengasse
und Hobby-Werkstatt.

- 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

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, blei-
ben die Hefte mit ihrem geballten
Fachwissen vollkommen unbeschadet.

Einen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 46
in dieser Ausgabe.

Dieses und mehr
attraktive Angebote
gibt's im Internet:

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

Driftmaschine für jedermann



Quer ist mehr

Text und Fotos:
Rolf Röder

Wie sagte schon seinerzeit Walter Röhrl sehr richtig: „Unter Driften versteht man die Kunst, einen instabilen Zustand stabil zu halten“. Um dies im RC-Car-Bereich auszuprobieren, benötigt man nicht nur vier glatte Reifen, sondern ein ausgesprochenes Drift-Car ist hier sehr hilfreich. Aus diesem Grund hat die Firma 3Racing den Sakura D3 CS Sport im Vertrieb von LMI Racing auf den Markt gebracht. Von Weitem und auf den ersten Blick könnte man ihn für einen normalen 4WD-Elektrotourenwagen im Maßstab 1:10 halten, doch bei genauerem Hinschauen bemerkt man, dass er anders ist als die Anderen.

Der Sakura CS Drift von LMI Racing kommt als Bausatz in einem kleinen Karton. Es ist alles enthalten, was zum Bau eines Rolling-Chassis benötigt wird. So findet sich unter anderem eine Chassisplatte aus Composite-Kunststoff mit hochgezogenen Seitenrändern sowie einer wabenförmigen Verstärkung auf der Oberseite. Der restliche Platz wird ausgefüllt von zehn transparenten Beuteln mit baugruppenweise sortierten Komponenten. Die Bezeichnung der Beutel erfolgte durch kleine farbige Sticker. Hier gibt es nichts fehl zu interpretieren wie bei manch anderen Herstellern.

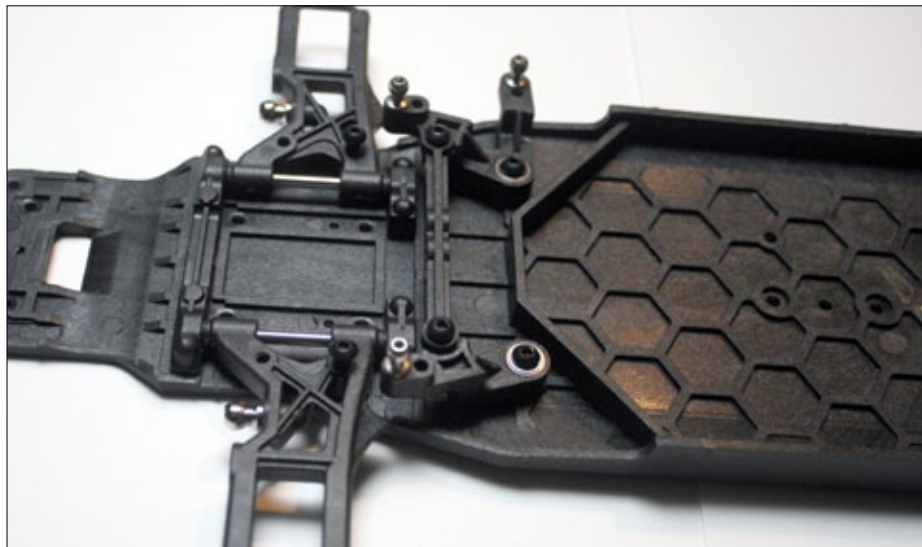
Knallhart

In einem weiteren Beutel sind vier Kompletträder verpackt, bestehend aus vier gelben Tiefbettfelgen mit fertig verklebter Bereifung. Die Reifen sind bretthart, ohne jede Dämpfung und verfügen über eine hochglänzende Oberfläche – Driftreifen eben. Daran soll jedoch momentan noch kein Gedanke verschwendet werden, denn zunächst steht der Zusammenbau des Autos an.

Hierzu wird die Bauanleitung, die man am Boden des Baukastens zusammen mit einigen Decalbögen findet, zur Hand genommen. Die Anleitung ist relativ schlicht gehalten, mit Schwarzweiss-Zeichnungen rechts und 1:1-Abbildungen

der Bauteile links. Die zur Verfügung stehenden 30 Seiten sind jedoch ordentlich gedruckt und geheftet. Bei der Beschriftung muss man allerdings mit Englisch oder Japanisch vorliebnehmen. Am Ende der Anleitung punktet diese nochmal durch verschiedene Setup-Sheets, blanco und mit Beispielen, Ersatz- und Tuning-Teilelisten, sowie Abbildungen aller Kunststoffteile.

Beim Zusammenbau sollte man sich in jedem Fall an der Reihenfolge der Beutel orientieren, dann gibt es keine Irritationen. In diesem Falle sind die vorderen und hinteren Schwingen, welche links und rechts identisch sind. Diese werden mit den Dämpferkugeln und den Droop-Schrauben komplettiert und dann mittels der Wellenhalter und der Wellen aus poliertem Stahl auf das Chassis montiert. Die Wellenhalter sind zwar aus Kunststoff mit Faserranteil gefertigt, dennoch ist darauf zu achten, dass



Die kugelgelagerte Lenkung liegt direkt hinter der Vorderachse

den Akku. Dessen Position ist bemerkenswert, der Akku ist nämlich unmittelbar vor der Hinterachse, und zwar quer zur Fahrtrichtung positioniert. Gehalten wird er von zwei Gummibändern. Na, wenn das mal gut geht.

Wenn man nun noch die Lenkung auf die beiden Alupfosten montiert und mit dem Chassis verschraubt, ist auch dieser Bauabschnitt bewältigt. Die Lenkung bietet keine exotischen Lösungen, sondern ist ganz konventionell aufgebaut. Lobend muss dabei angemerkt werden, dass hier winzige Kugellager zum Einsatz kommen. Dadurch ist die Lenkung sehr leichtgängig.

Im nächsten Beutel finden sich die kompletten Bulkheads für vorne und hinten. Alle vier bestehen aus Composite-Kunststoff, die vorderen sind wesentlich größer, da sie auch noch den Motor, welcher in diesem Falle vor der Vorderachse zum Einbau kommt, aufnehmen müssen. Der Sakura verfügt über die Eigenart, jeweils vorne und hinten durch eine Starrachse angetrieben zu werden, diese werden im nächsten Bauschritt zusammengesetzt. Da es sich ja nicht um Diffs handelt, ist das im Handumdrehen erledigt. Auffällig ist hier, dass vorne ein Riemenrad mit 38 Zähnen zum Einsatz kommt, während das hintere lediglich über 30 Zähne verfügt, also erheblich kleiner ist. Die Kugellager der Starrachsen werden in Excenterlagerungen eingesetzt, um die Riemen Spannung verändern zu können. Man kann hier jederzeit problemlos von außen die Einbauposition erkennen, zudem erfolgt Sicherung durch eine winzige Schraube, ebenfalls von außen.

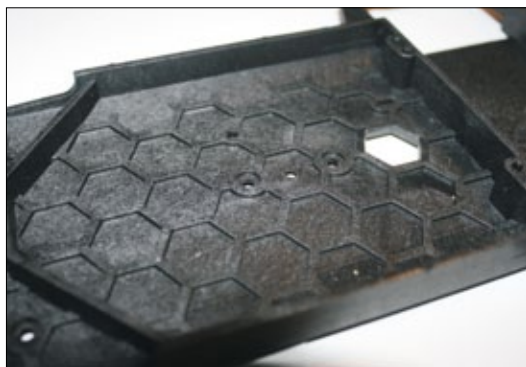
die Befestigungsschrauben nicht überdreht werden, denn dann war es das sonst mit dem festen Halt. Die beiliegenden Halter sind vorne neutral ausgelegt, während sich hinten eine Vorspur von 3 Grad ergibt, das scheint recht üppig für ein Drift-Fahrzeug.

Dürftig befestigt

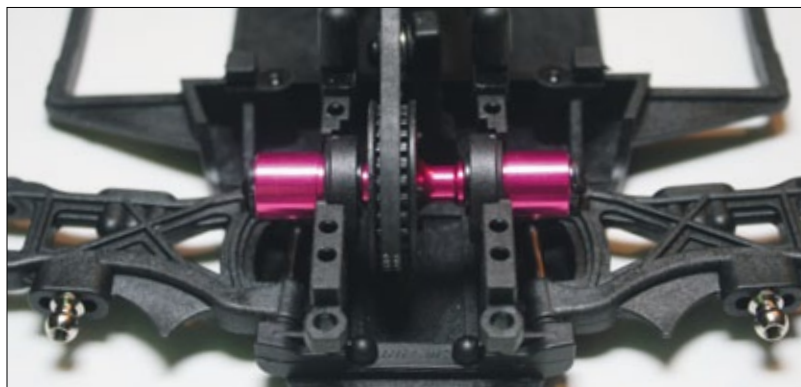
Der Inhalt des zweiten Beutels ist schnell montiert, es handelt sich hier um den Riemenspanner für den hinteren kurzen Riemen sowie die Haltebänder für

Keine Eile

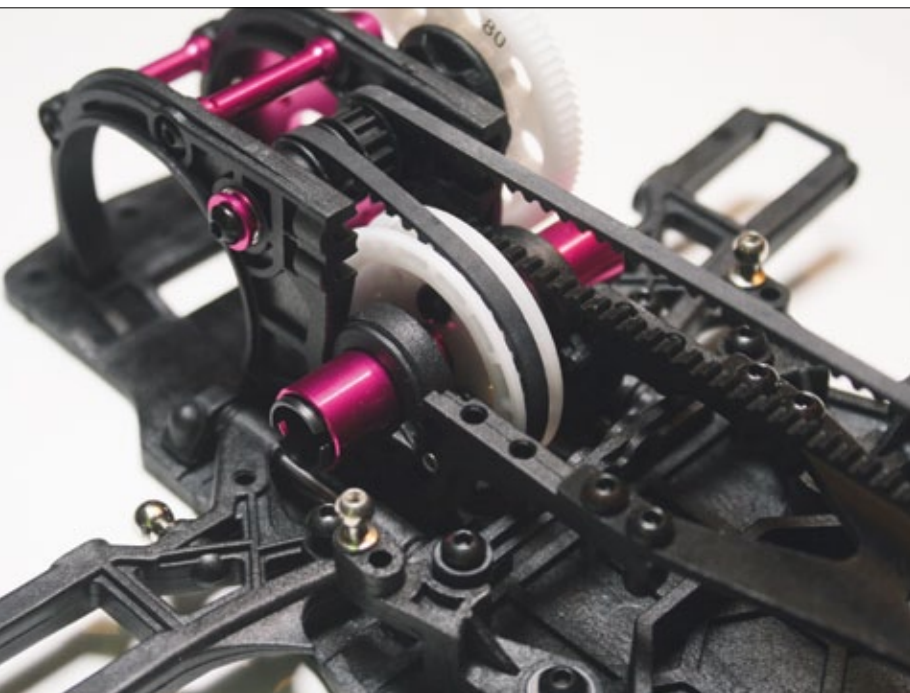
Man installiert nun das Topdeck aus GRP-Material, dabei darf man auf keinen Fall die beiden Riemen von den Starrachsen zu den vorderen und hinteren Zwischenwellen vergessen, sonst sind später ärgerliche Demontearbeiten nötig. Der Einbau der kugelgelagerten Zwischenwellen gestaltet sich etwas fummelig, ist aber dann letztendlich doch von Erfolg gekrönt. Auch hier muss der lange Riemen von vorne nach hinten gleich mit eingebaut werden, später ist dies kaum noch möglich. Rechts auf der vorderen Zwischenwelle wird zur Komplettierung des Antriebsstrangs das Hauptzahnrad mit 80 Zähnen in 48 dp-Teilung angeschraubt.



Das Chassis hat einen hochgezogenen Rand sowie Verstärkungswaben



Sowohl vorne als auch hinten kommen komplett gesperrte Achsen zum Einsatz



Interessant ist die Lösung mit den Zwischenwellen

Einfache Montage

Durchdachte Konstruktion

Erstklassige Drift-Eigenschaften



Akkubefestigung über Gummibänder



Die aus flexiblem Kunststoff bestehenden Dämpferbrücken vervollständigen abschließend das Ganze. Hier werden zahlreiche Befestigungspunkte für die Dämpfer angeboten, nämlich vorne sechs und hinten sieben pro Dämpfer. Auch für alle Sturzstreben sind jeweils drei Anlenkmöglichkeiten vorgesehen. Bei den Radaufhängungen kommen Radträger, C-Hubs und Lenkhebel aus faserverstärktem Kunststoff zum Einsatz, in welchen kugelgelagert die bereits fertig montierten stählernen CVD-Kardans laufen. Ebenfalls aus Stahl sind die hier verwendeten Rechts-links-Gewindestangen gefertigt, zu deren Einstellung ein kleiner Maulschlüssel beiliegt.

Der Zusammenbau der Stoßdämpfer stellt an den Erbauer keine speziellen Anforderungen, handelt es sich doch um ganz konventionell aufgebaute Exemplare. Im Inneren werden Dreiloch-Kolbenplatten verbaut, die O-Ring-Dichtungen und der Volumenausgleich bestehen aus Silikon. Sie verhindern, dass die Ölfüllung – vorne von 300er- und hinten von 1.200er-Viskosität – den Weg ins Freie antritt. Das beiliegende Öl ist allerdings so knapp bemessen, dass sich nach erfolgter Befüllung keine Restmenge ergibt. Auf den Kunststoff-Dämpfergehäusen finden sich Feingewinde und Rändelmutter zur Verstellung der Federvorspannung beziehungsweise Anpassung der Bodenfreiheit. Bei den Federn hat man aus dem Sakura-Sortiment für vorne die orangenen und hinten die weiß markierten spendiert.



Für Fahrregler und Empfänger ist ausreichend Platz vorhanden



Per Rändelmutter lässt sich die Federvorspannung regulieren



Ganz vorne im Fahrzeug ist der Platz für den Motor vorgesehen

Er rollt schon

Mit den Teilen aus den verbliebenen Beuteln kann nun das Rolling-Chassis komplettiert werden. Es fehlen noch der Frontrammer, die Karosseriestützen, Teile zur Befestigung der Elektrokomponenten sowie ein gigantischen weit ausladender Heckdiffusor, der eine aufgesetzte Karosserie nach hinten überragt. Hat man alles gewissenhaft zusammengebaut, ergibt sich an den Vorder- und Hinterrädern ein sehr unüblicher Sturz von jeweils -6 Grad. Da dies sehr unwahrscheinlich erschien, wurde hier zunächst mal eine Reduzierung auf moderate -2 Grad für vorne und hinten vorgenommen.

Die passenden Elektro-Komponenten waren schnell gefunden. Als Lenkservo dient ein Futaba S 3152 digital, das rechts eingebaut wurde. Der Spektrum-

CAR CHECK

3Racing Sakura D3 CS Driftcar LMI Racing

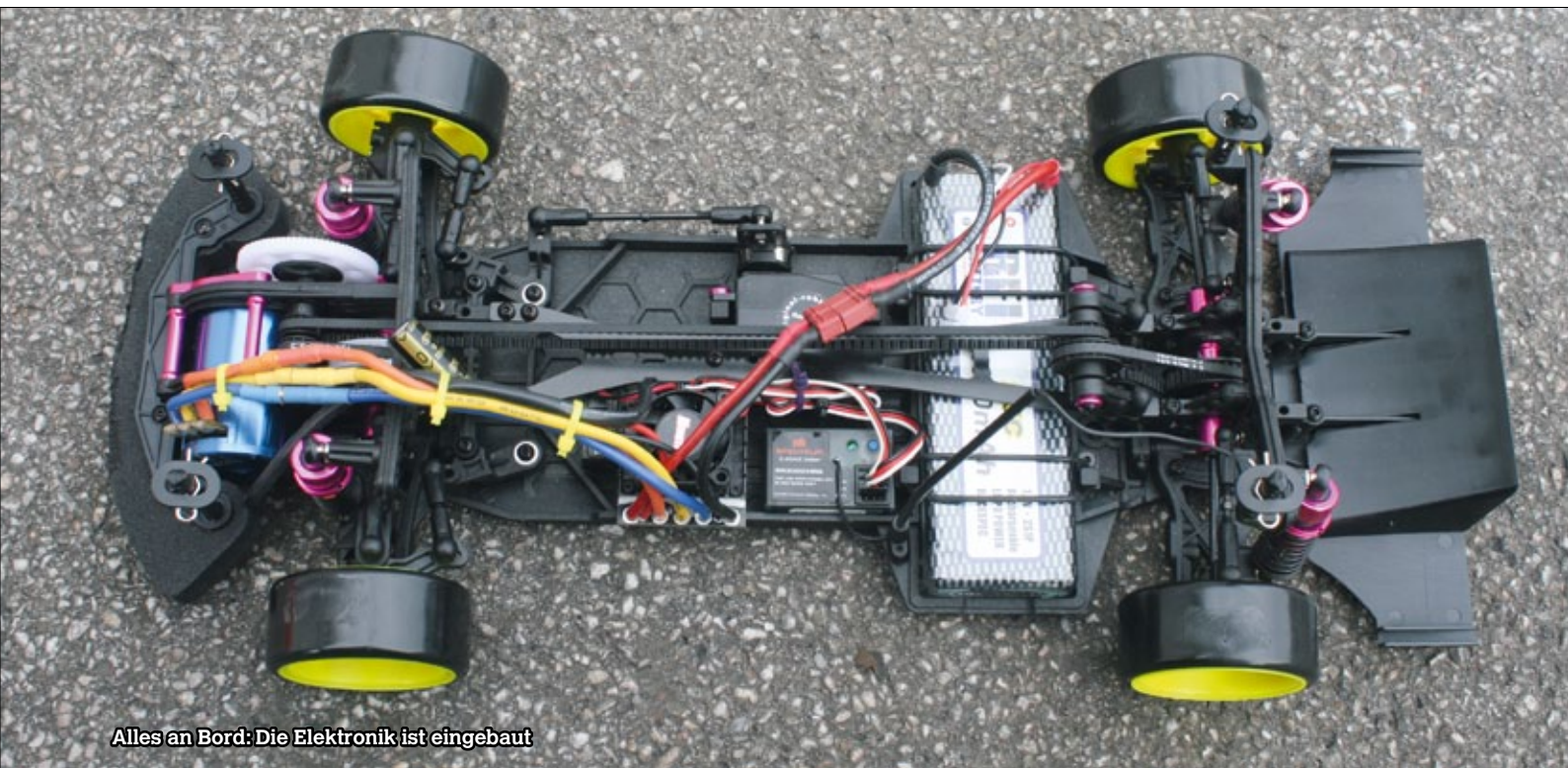
Klasse: Elektro-Offroad 1.10
Empfohlener Verkaufspreis: 148,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
4WD-Riemenantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Frontmotor, Driftreifen, Rechts-links-Gewindestangen, komplett gesperrte Achsen

Benötigte Teile:
Karosserie, Motor, Regler, RC-Anlage, Lenkservo, Akku, Ladegerät



Die Schwinge sind jeweils rechts und links gleich



Alles an Bord: Die Elektronik ist eingebaut

Empfänger ist auf der linken Seite eingeklebt. Für den Vortrieb sorgte ein noch vorhandenes Himoto-Brushless-Ensemble mit Sensor-Steuerung. Der Motor bekam, wie in der Anleitung vorgesehen, ein 18-Zähne-Alu-Ritzel verpasst. Erst nach Einbau des Motors konnte der komplette Frontrammer angebaut werden, macht man es vorher, ist der Einbau des Motors aus Platzgründen kaum noch möglich.

Eine bereits vorhandene Tourenwagen-Karosserie wurde angepasst und mit den entsprechenden Aufklebern versehen. Dann fehlte nur noch der nötige Energieriegel in LiPo-Form und es konnte losgehen, zunächst mal auf Asphalt. Bedingt durch die beiden komplett gesperrten sowie unterschiedliche Übersetzungsverhältnisse der beiden Achsen (vorne 2.92, hinten 1.36) ergibt sich ein Overdrive, der ein permanentes Durchdrehen der Hinterräder zur Folge hat. Das Auto steht sofort quer, wenn man nur ans Beschleunigen denkt. Man ist zunächst mal überfordert und vermutet, das Auto niemals in den Griff zu bekommen. Wenn sich dann nach einiger Fahrzeit auch noch Funkenbildung von unten zeigt, denkt man glatt, es sei etwas kaputtgegangen.



Weit vorne, eingebettet in den Frontrammer: das Antriebsaggregat

Doch keine Sorge, es handelt sich hier um kleine Metallpartikel in den Reifen, diese funken halt bei Asphaltberührung, wenn nach kurzer Zeit die oberliegende Schutzschicht abgefahren wurde, ein interessantes Gimmick.

Viel Overdrive

Damit ein wenig System in die Fahrübungen kommen konnte, wurden zwei Getränkedosen in einem Abstand voneinander aufgestellt, sodass sich als Parcours eine Acht ergab. So konnte in Ruhe das Fahrbild des „Countersteering“, kurz CS genannt, frei übersetzt mit „Gegenlenken“, geübt werden. Wenn man Gefühl für diese Art der Fortbewegung entwickelt hat, fängt es an, tierischen Spaß zu machen und man will gar nicht mehr aufhören. Etwas zivilisierter könnte man die Sache freilich noch machen, indem man einen optional erhältlichen Frontfreilauf einbaut, oder das Overdrive-Verhältnis entschärft, aber bei Letzterem wäre Improvisation angesagt. Allerdings ergab sich an einem anderen Tag auf Teppich auch ohne diese Maßnahmen ein etwas zivileres Fahrverhalten, über einen Frontfreilauf sollte man in jedem Fall aber trotzdem nachdenken. <<<<

FAZIT

Der Sakura CS Sport macht einen Riesenspaß, wenn man erste Erfahrungen im Driften sammeln will. Die Konstruktion ist robust und durchdacht. Da bleiben keine Wünsche offen.



Vorbildlich sind die bereits fertig montierten Kardans

Text und Fotos:
 Oliver Tonn



Harte Schale – kräftiger Kern Leistungsträger

Kaum ein anderes Marktsegment ist im RC-Car-Sport so hart umkämpft wie das der LiPo-Akkus. Besonders in Sachen Kapazität und maximaler Entladerate überbieten die Hersteller einander fast schon im Wochentakt. Mit zwei neuen Hardcase-Akkupacks will sich Robitronic Feldvorteile schaffen.

Höher, schneller, weiter – so könnte man aktuell das Motto bei der Weiterentwicklung der LiPo-Technik bezeichnen. Klar, je höher die Kapazität, desto länger kann man fahren. Und je höher die maximale Entladerate, desto mehr Power liefern die Zellen an den Motor. Diese Kriterien sind praktisch für jeden RC-Car-Piloten interessant, ganz unabhängig davon, ob er mit einem Tourenwagen Rennen bestreitet oder seinen Monstertruck durch die Kieskuhle pflügt.

Doppeltes Lottchen

Der erste der neuen Robitronic-Probanden ist eigentlich ein Zwillingsspärchen. Das 5.000er-Saddlepack wurde in 2s2p-Konfiguration angelegt, verfügt über eine nominelle Spannung von 7,4 Volt und eine Kapazität von 5.000 Milliamperestunden. Die maximale Entladerate von 70C ergibt rechnerisch Ströme von bis zu 350 Ampere, die aus dem Akku fließen können. Klar ist: Solche Ströme dürfen in der Praxis selbst kurzzeitig kaum erreicht werden, aber Leistungsreserven zu haben, ist generell eine gute Sache. Zielgruppe der Saddlepacks sind ganz klar Piloten von 1:10er-Modellen, die ihren Brushless-Antrieben die maximale Power entlocken wollen.

Ob On- oder Offroader, ist dabei zweitrangig. In beiden Sparten gibt es Modelle, deren Akkuhalter ein Saddlepack entweder in paralleler Anordnung oder an zwei unterschiedlichen Positionen erfordern, zum Beispiel links und rechts auf dem Chassis, räumlich getrennt durch den Antriebsstrang. Darüber hinaus bietet sich die Möglichkeit, die zwei Akkus einfach hintereinander anzuordnen. Das Resultat



Neben den üblichen Anordnungen lässt sich das Saddlepack auch problemlos zum Stickpack umfunktionieren. Das schafft viele Möglichkeiten

entspricht dann den Abmessungen gängiger Stickpacks. Kurzum: Das 5.000er-LiPO-Pack dürfte auf den meisten Chassis ideal unterzubringen sein. Die Anbindung an den Fahrregler erfolgt über 4-Millimeter-Goldbuchsen. Da die zwei Packs auch miteinander verbunden werden wollen, liegt ein entsprechendes 12-AWG-Kabel mit Goldsteckern sowie einem Anschluss für ein Balancerkabel bei.



Das 3s-Hardcase-Pack bietet satte Leistungsdaten

TECHNISCHE DATEN

2s-Saddlepack

- Spannung: 7,4 Volt
- Kapazität: 5.000 mAh
- Maximale Entladerate: 70C
- Länge (Einzelpack): 68,7 mm
- Breite (Einzelpack): 46,3 mm
- Höhe (Einzelpack): 24,9 mm
- Gewicht (Einzelpack): 146 g
- Preis: 99,11 Euro
- Bezug: Fachhandel

3s-Stickpack

- Spannung: 11,1 Volt
- Kapazität: 5.500 mAh
- Maximale Entladerate: 60C
- Länge: 138 mm
- Breite: 45,8 mm
- Höhe: 35 mm
- Gewicht: 416 g
- Preis: 124,91 Euro
- Bezug: Fachhandel



Anzeigen

Immer paarweise treten die Zwillinge des Saddlepacks auf. Sie richten sich primär an ambitionierte Piloten von 1:10er-RC-Cars

Etwas größer geht das 5.500er-Pack zu Werke. Seine Zellen sind in 3s-1p-Konfiguration angelegt und produzieren eine nominelle Spannung von 11,1 Volt. In Sachen maximaler Stromabgabe werden mit einer Rate von 60C und den daraus resultierenden 330 Ampere ebenfalls beeindruckende Werte versprochen, aber es gilt erneut: Wenn überhaupt derart hohe Ströme aus dem Akku fließen, dann nur für kurze Augenblicke. Alles andere würde der Stecker im Deans-Style am Ende der 12-AWG-Kabel kaum schadenfrei überstehen. Damit die Einzelzellen stets das identische Spannungsniveau bieten, steht ein Balanceranschluss mit dem gängigen EHR-Stecksystem bereit.

Breites Spektrum

Die Zielgruppe des 3s-LiPos dürfte deutlich größer ausfallen als die des 2s-Saddlepacks. Er bietet sich für 1:10er-Modelle mit 3s-fähigem „Krawall-Antrieb“ genauso an wie für Piloten von 1:8er-Buggys, -Truggys oder Monstertrucks. Besonders im kleineren Maßstab ist aber sicherzustellen, dass der Akku in den Halter passt. In Sachen Länge und Breite entspricht er zwar gängigen Hardcase-Packs für 1:10er-Chassis, baut mit 35 Millimeter aber deutlich höher. Der Halter eines durchschnittlichen 1:8ers dürfte den Akku hingegen problemlos aufnehmen, da er deutlich weniger Platz beansprucht als die hier üblicherweise verwendeten Paare von 2s-Hardcase-Packs.

Beiden Akkus gemeinsam sind die stabilen Gehäuse, die einen hohen Qualitätseindruck hinterlassen. Es knackt und knirscht nichts, irgendwelche Lücken zwischen den Gehäusehälften waren nicht zu verzeichnen. Was etwas trivial klingt, hat durchaus seine Berechtigung. Mancher Car-LiPo möchte schon im Auslieferungszustand aus seinem Hardcase springen, was sich durch Dellen oder Spalten bemerkbar macht. Insgesamt haben die neuen Robitronic-Packs das Potenzial, ihren Platz am Markt einzunehmen – vorausgesetzt, der Interessent verfügt über das nötige Kleingeld, denn Schnäppchen sind die Hardcase-Packs sicher nicht. <<<<



Gängige Akkuhalter von 1:8er-Modellen nehmen das 3s-Pack locker auf

DIGITAL HV 7.9V SERVOS mit TITANGETRIEBE

Die Servos erfüllen alle Ansprüche anspruchsvoller Modellbauer, kleinere Steuerschleifenzeit, Steifkraft und perfektes Ansprechverhalten machen die ACE RC HV Digital-Servos zur ersten Wahl! Die HV-Serie verfügt über hohe Spannungen bis 7,9V, ausblende Regulator. Der Potentiometer verfügt über ein sehr robustes TITANUM Getriebe.



1:8 Electric-powered 4WD Monster Truck
e-MTA
 BRUSHLESS POWER
 Technische Daten:
 Länge: 620mm
 Breite: 445mm
 Höhe: 220mm
 Gewicht: 4820g
 Radstand: 370mm



Der neue eMTA vereint innovatives DESIGN & ungleiche PERFORMANZ in einem Fahrzeug.
 Der eMTA ist ADRENALIN pur!
 Nichts für schwache Nerven!
 Achtung Suchtgefahr!

- Features:**
- Cougar GP3 2.4 GHz Fernsteuerung
 - Wasserresistentes DS2008MG Digitalservo mit 20kg Haltekraft
 - Alle Komponenten spritzwassergeschützt
 - BLC-130A Brushless Regler
 - Ripper 2000KV Brushless Motor
 - Akkufach für 2x2s oder 2x3S LiPo's
 - Bei 2x3S LiPo über 100km/h möglich
 - Innovative "Inside" 19mm Big Bore Ölstrucktdämpfer
 - Einstellbare Rutschkupplung
 - Wheely Bar
 - (THCC) INNER HEXAGON CELL CONSTRUCTION ermöglicht ein sehr leichtes & verwindungsstilles Chassis



Im Mitsubishi-Autohaus Heindorf in Xanten – geleitet von Heiko Heindorf (links) – können ab sofort die RMV-Modelle begutachtet werden (mit auf dem Foto: Daniel Reckward)

NEUES VERKAUFSMODELL

RMV Deutschland & Mitsubishi Motorsport

Mitsubishi Motorsport auf der einen Seite und RMV Deutschland als Großhändler für RC-Cars auf der anderen Seite – diese Kooperation klingt nach einem neuen Verkaufsmodell. So können nun die allgegenwärtigen Assoziationen mit den unzähligen Erfolgen von Mitsubishi im Rallye-Sport von den Kunden vor Ort im Autohaus Heindorf in Xanten direkt auf die Produkte von RMV Deutschland übertragen werden. Denn ab sofort dürfen die neuen RB One RTR-Offroad-Buggys in fahrfertiger Ausführung im Mitsubishi Autohaus Heindorf in Augenschein genommen werden und schlagen damit die Brücke zum traditionellen Engagement der Marke Mitsubishi im Rallye-Sport.

Doch auch im Onroad-Segment geht es voran: RMV Deutschland ergänzt ab sofort mit der erfolgreichen Premium-Marke Contact RC Tyres seine Produktpalette im Bereich hochwertiger Moosgummireifen für den professionellen Wettbewerbseinsatz. Die mittlerweile nicht nur in Insiderkreisen längst zum Geheimtipp avancierten Pneus bestechen durch ihre Leistungsfähigkeit. Contact RC Tyres befinden sich ab sofort im deutschlandweiten Exklusivvertrieb von RMV Deutschland

Mugen-Werksfahrer Robert Pietsch setzte bei der 1:8er-Onroad-WM, sowie der 1:10er-Onroad-EM auf Contact RC Tyres und war siegreich



WER KENNT DIESES RC-CAR? DIE AUFLÖSUNG



Bei dem vorne in den News vorgestellten Verbrennerbuggy handelt es sich um den Hot Bodies Lightning 2 RR von LRP. Wir testeten das Modell in Ausgabe 6/2005 von CARS & Details. Das RR im Namen des 1:8er-Buggys steht für race-ready – sprich: der Bolide wurde als RTR-Version ausgeliefert. Für 499,- Euro erhielt der RC-Car-Fan ein robustes Modell mit 4,33-Kubikzentimeter-Motor, das auf einem Alu-Chassis basierte und mit einem 4WD-Kardan-Antrieb über drei Differenziale aufwartete. Solide verarbeitet und mit guten Leistungswerten konnte das RTR-Set seinerzeit überzeugen. Das Fazit lautete: „Als RTR-Paket sorgt der Hot Bodies Lightning 2 RR bei fortgeschrittenen Anfängern für unkomplizierten 1:8er-Fahrspaß – der hubraumstarke Motor für mächtig Dampf. Mit letztem technischen Feinschliff hinsichtlich der RC-Ausstattung dürften auch Wettbewerbsfahrer ihre Freude an dem Modell haben.“ Der Lightning war somit ein gelungenes Modell, das die qualitativ hochwertige Hot Bodies-Produktpalette stilgerecht erweiterte.



Text und Fotos:
François Legrand

Hightech aus dem Osten Atemberaubend anders

Spätestens nach dem LRP Touring Car Masters 2011, wo Oleg Babich der CARS & Details-Redaktion seinen Awesomatix A700L erstmals persönlich vorstellte, war klar: da kommt etwas völlig Neues. Produktions-technische Verzögerungen und weitere Probleme haben zwar die Auslieferung verschoben, doch auch fast zwei Jahre später hat der A700 an seiner Faszination nichts eingebüßt.

Nach langer Wartezeit, bedingt durch die große Nachfrage und die recht bescheidenen Fertigungskapazitäten, kam das begehrte Modell, das man bislang nur über den Shop auf der Homepage von Awesomatix erwerben konnte, endlich bei uns an. Auf den ersten Blick versprüht die sehr kleine und nüchterne Verpackung nur wenig Charme, sodass man sich zwangsläufig die Frage stellt, ob die Investition von 599,- Euro gut angelegt ist. Erst eine gezielte Diagnose der im inneren befindlichen Tütchen bestärkt die Hoffnung, etwas Besonderes erworben zu haben. Dass der Bausatz keine Karosserie beinhaltet, erkennt man zwangsläufig an der kleinen Verpackung, außerdem ist dies bei Wettbewerbsfahrzeugen üblich. Aber selbst einen Satz Felgen, Öl und Fett, Kleinwerkzeug oder gar Radmuttern sucht man vergeblich.

Entscheidend

Der Lieferumfang beschränkt sich rein auf die Chassis-Komponenten die, wie man später sehen wird, recht üppig ausfallen, sowie eine englische Montageanleitung, die nicht unbedingt als Referenz bezeichnet werden kann, aber auf knapp 40 Seiten den Aufbau klar und präzise veranschaulicht. Spätestens an dieser Stelle

sollte man sich allerdings die Frage stellen, ob man diese Herausforderung annimmt. Denn dem zukünftigen Awesomatix-Piloten sollte klar sein, dass der A700 ein professionelles Competition-Car ist.

Vor der eigentlichen Montage steht die Wahl des gewünschten Layouts auf dem Programm. Der A700 bietet vier unterschiedliche Konfigurationsmöglichkeiten, die sich durch zwei wesentliche Merkmale unterscheiden. Das Lenkservo kann auf der linken oder aber auf der rechten Chassisseite installiert werden. Außerdem lässt sich der Motor quer zur Fahrtrichtung – entsprechend einem klassischen Riemenantrieb – oder in Längsrichtung, parallel zur Kardanwelle montieren. Wir haben uns, anlehnend an die Erfahrungen der Teamfahrer, für das Layout Nummer vier entschieden. Dabei finden Lenkservo,



Elektronik und Motor in Längsrichtung auf der linken sowie der Akku mit oder ohne Transponder auf der rechten Seite Platz. Diese Variante bietet den Vorteil, dass der Motor unmittelbar ohne Umlenkung die sehr zierliche und leichte Kardanwelle antreibt und der Fahrakku zur Anpassung der gewünschten Balance zwischen Vorder- und Hinterachse verschoben werden kann.

Ohne Gleichen

Die Montage beginnt mit dem Zusammenbau der vier Radträger, die sich von den bekannten Schemata komplett unterscheiden. Den Korpus bilden vier identische, aus Aluminium gefräste Radträger, an denen unterschiedliche CFK-Plättchen, vorne als Lenkhebel und hinten zur Einstellung der Vorspur, fungieren. Die Befestigung an der unteren Schwinge erfolgt hierbei nicht durch eine Welle, sondern einen klassischen Kugelkopf, der mittels eines Kunststoffteils in einer eigens vorgefertigten Ausbuchtung der Schwinge in Position gehalten wird. Bei der Montage hat diese Technik einen fragilen Eindruck hinterlassen, der sich in der Praxis aber als völlig unbegründet erwiesen hat.

Anschließend folgt die Montage der vier CVD-Antriebswellen, die man einfach nur als genial bezeichnen kann. Sie bestehen im Wesentlichen aus einer Antriebswelle und einer Radachse, die hinten mittels eines und vorne durch zwei Gelenke miteinander verbunden sind. Dank des Einsatzes von Federstahl, werden die Elemente einfach zusammengeklipst, ohne dass eine Schraube benötigt wird. Hierbei fällt vor allem die ungewöhnlich zierliche Größe aller Teile auf, die für eine geringe ro-



Das serienmäßige Kegeldifferenzial besteht aus zwei Aluhälften, die mittels Feingewinde miteinander verschraubt werden. Ein O-Ring sorgt für die perfekte Abdichtung



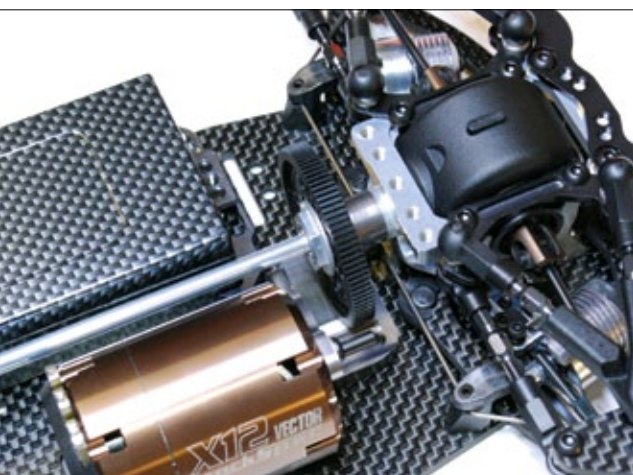
Die sehr zierlichen Antriebswellen sind nur ein Beispiel für die außergewöhnliche Feinmechanik bei gleichzeitig hoher Zuverlässigkeit

tierende Masse sorgen. Das Ganze geht so weit, dass man den kleinen C-Klip zur Befestigung der Blades oder wahlweise kleine Stahl- beziehungsweise Messingbuchsen ohne Lupe kaum montieren kann.

Nach dem Einsetzen der CVD-Wellen in die Radträger, die inzwischen mit geölte Leichtlaufkugellagern der Größe 10 x 6 Millimeter bestückt wurden, wird abschließend der Radmitnehmer installiert, dessen Form und Montagetechnik ebenso unkonventionell und simpel ist, wie die Etappen zuvor. Nicht weniger spannend und ungewöhnlich gestaltet sich die Montage der vier V-förmigen Schwinge, die aus 2,5 Millimeter starkem CFK gefertigt sind und ebenso wie das 3 Millimeter dicke Chassis aus identischem Material, einen sehr soliden und hochwertigen Eindruck machen. Die Schwinge werden einfach auf eine Kunststoffbuchse gesteckt und mit einem Plastikclip arretiert. Die Buchse selbst rotiert auf einem Kugelkopf, der zuvor auf der Chassisplatte verschraubt wurde und durch den Einsatz von Beilagscheiben eine Veränderung des Rollcenters erlaubt.

Einzigartig

Die anschließende Etappe ist sicherlich die Außergewöhnlichste, denn sie befasst sich mit dem Einbau der patentierten Rotationsdämpfer, die maßgeblich für den äußerst niedrigen Schwerpunkt des A700 verantwortlich sind. Die vier Federbeine setzen sich jeweils aus einer Blattfeder, zwei Einstellschrauben mit Anschlag und einem sehr aufwändig gefrästen Aluminiumgehäuse zusammen. Darin ist das eigentliche Dämpferelement integriert, das nicht durch Zug oder Druck der Kolbenstange, sondern



Beim Testmodell ist der Antriebsmotor in Längsrichtung verbaut. Man kann ihn jedoch auch in Querrichtung montieren

durch Drehen der Dämpferwelle arbeitet. Wie diese geschlossene Einheit, die vormontiert geliefert wird, tatsächlich funktioniert, bleibt ein Geheimnis. Tatsache ist aber, dass dieses wartungsfreie System, bei dem kein Öl gewechselt werden muss, eine der innovativsten Erfindungen im Tourenwagensegment ist. Die Montage, unmittelbar auf der Chassisplatte, erfordert einige Aufmerksamkeit, um sicher zu stellen, dass die technisch aufwändige Konstruktion ihre Arbeit korrekt und vor allem an allen vier Schwingen gleich verrichtet. Den Abschluss dieses Abschnitts bildet der Einbau der identischen Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse, derer je vier in unterschiedlicher Dicke zur serienmäßigen Ausstattung gehören.

Auch in Sachen Antrieb geht Awesomatix einen eigenen Weg und verwendet als zur Zeit einziger Hersteller eine Kardanwelle für den integralen Antrieb der Räder. Prinzipiell identisch mit dem Konzept vergangener Kardanfahrzeuge, wie beispielsweise dem TB EVO V von Tamiya, unterscheidet sich der A700 doch durch zwei wesentliche Merkmale. Erstens kann der Motor längs oder quer zur Fahrtrichtung eingebaut werden. Zweitens überzeugt der fertig montierte Antriebsstrang durch seine überdurchschnittliche Leichtgängigkeit und den seidenweichen Rundlauf. Die Basis hierfür bilden erstklassig verarbeitete Komponenten aus hochwertigen Materialien, ohne den Einsatz eines einzigen Kunststoffteils (außer den Lagerbuchsen der Kugellager). So sind alle feinverzahnten Kegelhäder aus Stahl gefertigt, während die einteiligen Bulkheads vorne und hinten, die zierliche Kardanwelle und die Starrachse der Vorderachse aus Aluminium gefräst sind.



Zwei edle Aluminiumhalter garantieren den sicheren Halt des Lenkservos. Der Servosaver ist mit einem Alu-Horn bestückt



So sehen die fertigen Aufhängungsteile aus ...

Beste Beispiele für die einzigartige Verarbeitung und den Produktionsaufwand sind die Starrachse und das Kegeldifferenzial der Hinterachse, das ebenfalls aus zwei Aluminiumhälften gefräst wurde. Diese werden nach dem Einbau der klassischen Kegelhäder aus Kunststoff miteinander verschraubt. Der entsprechende Zahnkranz aus Stahl ist in beiden Fällen im Pressverfahren auf den Gehäusen befestigt. Sowohl die Qualität der Teile als auch die zahlreichen technischen Details lassen sich nur schwer mit Worten erklären. Erst wenn man die Teile in der Hand hält und zusammenfügt, erkennt man das Besondere. Im Übrigen bietet Awesomatix auch eine Freilaufeinheit sowie ein Kugeldifferenzial als Option an, deren Auf- und Einbau in der standardmäßigen Montageanleitung bereits erläutert werden.



... bevor sie mittels Kunststoffbuchsen auf die Chassis-Platte geklippt werden

Details

Der A700 verfügt über eine Doppelquerlenkeraufhängung, bei der die obere Schwinge, synchron zur unteren, ein V bildet, das allerdings nicht aus CFK sondern aus drei Kugelpfannnen mit zwei Rechts-links-Gewinden besteht. Diese Lösung war notwendig, damit man Sturz und Nachlauf individuell einstellen kann. In der Praxis überzeugt das Doppelquerlenkersystem durch Präzision und geringes Spiel. Ein Nachteil ist, dass die symmetrische Einstellung der Rechts-links-Gewindestangen viel Erfahrung voraussetzt.

Absolut einzigartig für einen Tourenwagen ist das Lenkungssystem, das nicht mit Umlenkhebeln sondern einem Schiebepalken arbeitet. Das aus Aluminium gefräste und zwischen drei Kugellagern geführte Teil gleitet geradezu parallel zum vorderen



Zwei Kugellager auf einem mittig positionierten Lagerbock garantieren einen schwingungsfreien Rundlauf der Kardanwelle

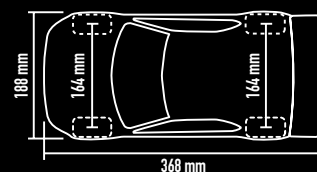
CAR CHECK

Awesomatix A700 Shepherd Micro Racing

Klasse: Elektro-Onroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 599,- Euro
 Bezug: direkt

Technik:
 4WD-Kardantrieb, Rotationsdämpfer mit Blattfedern,
 CFK-Chassis, CVD-Antriebswellen, Kegeldifferenzial hinten,
 Starrachse vorne, Stabilisatoren vorne und hinten

Benötigte Teile:
 RC-Anlage, Fahrregler, Motor, Akku, Karosserie, Kompleträder,
 Ladegerät



WIR MACHEN RC ACTION

WWW.LRP.CC

TECHNISCH HERAUSRAGEND - 20 WELTMEISTERTITEL!

ERHÄLTlich BEI ÜBER 1000 FACHHÄNDLERN!*

SEIT ÜBER 25 JAHREN ERFOLGREICH AM MARKT!

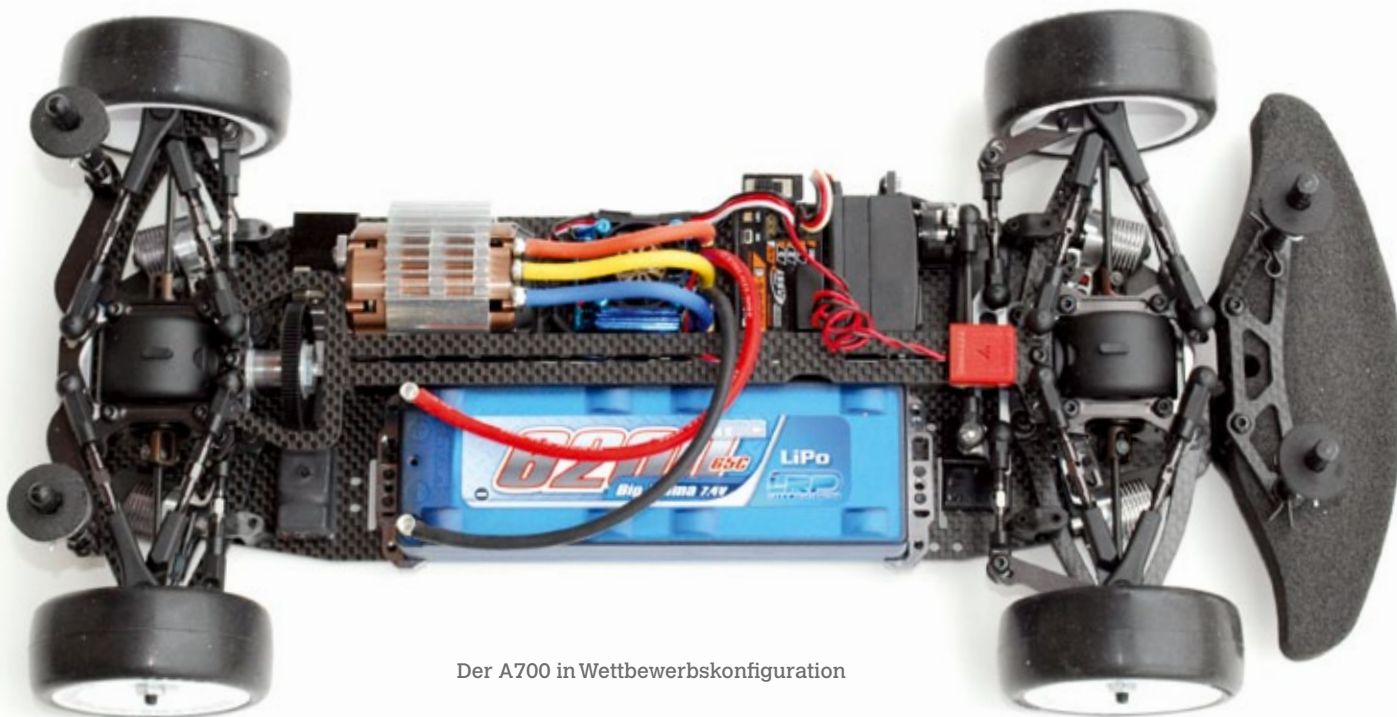
BLUE IS BETTER

FÜR JEDEN DAS RICHTIGE PRODUKT!

FERNGESTEUERTE AUTOS, FLUGZEUGE, HELIKOPTER UND BOOTE



* ERHÄLTlich BEI ÜBER 1000 MODELLBAU-FACHHÄNDLERN
IN DEUTSCHLAND, ÖSTERREICH UND DER SCHWEIZ!
AUCH IN IHRER NÄHE - HÄNDLERSUCHE AUF WWW.LRP.CC!



Der A700 in Wettbewerbskonfiguration

Absolut innovativ
Hervorragende Performance
Super Verarbeitung



Komplex einzustellen

Bulkhead und ermöglicht so eine präzise und feinfühligere Lenkung. Durch hin- und herschieben der gesamten Einheit, die am Bulkhead verschraubt ist, lässt sich der Ackermann leicht verstellen.

Zielgerade

Nach der Fertigstellung der beiden Antriebseinheiten, die zum Schutz mit je zwei Halbschalen aus Kunststoff verschlossen werden, kann man das Hauptzahnrad montieren. Es gehört allerdings nicht zum Bausatz. Bei Verwendung von 64 dp-Zahnradern sollte dieses bei längs installiertem Motor nicht mehr als 98 Zähne und bei quer eingebautem Motor nicht mehr als 104 Zähne besitzen. In beiden Fällen erfolgt die Befestigung mittels einer großen Mutter mit Flansch, die perfekten Halt bei gleichzeitig hohen Rundlaufeigenschaften garantiert. Apropos Rundlauf: Auch bei der Kardanwelle findet sich zum Schutz vor Schwingungen etwa in der Mitte ein Bock mit zwei Kugellagern, der die Welle abstützt.

Selbstredend lassen sich Spur und Sturz über Rechts-links-Gewindestangen justieren

Allmählich nähern wir uns dem Abschluss des Aufbaus, der sich durch die Montage des Lenkservos und der Akkuhalter ankündigt. In beiden Fällen kommen erneut Aluminium-Parts zum Einsatz, die sowohl durch die erstklassige Fertigung als auch die

Funktionalität überzeugen. Die Installation des Topdecks, das entsprechend des verwendeten Motorenlayouts in zwei Varianten mitgeliefert wird, bildet den Abschluss der Montagearbeiten.

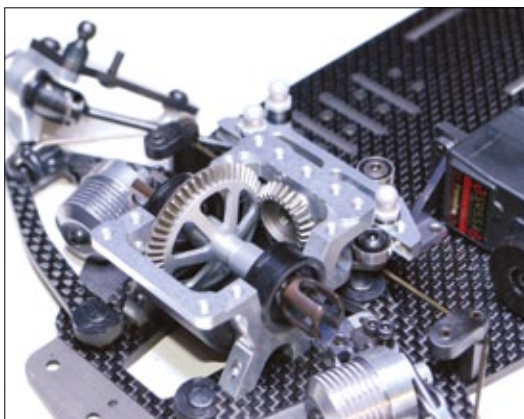
Uferlos

Nach dem Einbau der Anlage sowie von Regler und Motor in Stock-Konfiguration für die LRP-HPI-Challenge, musste das Chassis noch einmal zur Grundeinstellung auf das Setup-Board. Aufgrund seines Aufbaus erfordert der A700 eine völlig andere Vorgehensweise als konventionelle Tourenwagen, woraus sich die Notwendigkeit gewisser Grundkenntnisse in Sachen Setup ergibt. Der Einsatz eines Setup-Systems, mit dem Sturz und Spur an beiden Achsen eingestellt, sowie der Tweak des Chassis kontrolliert werden können, ist unabdingbar. Etwas problematisch ist die Justierung des Nachlaufs an der Vorderachse, da sich dieser nur schwer kontrollieren lässt. Eine Erleichterung bietet hier die Clinometer-App. Es handelt sich um einen Winkelmesser, mit dem man per Smartphone den Nachlauf recht einfach überprüfen kann. Als Basis für die Grundeinstellung als auch die Vorgehensweise sollte man sich auf jeden Fall an die Erklärungen in der Bauanleitung halten.



Bestückt mit einem Satz VTEC-CPX-Reifen und einer Mazda MPS-Karosserie von Hot Bodies, erfolgte das erste Rollout bei einem Freundschaftsrennen in Lothringen. Die außergewöhnlich große und anspruchsvolle Carpet-Piste bot beste Trainings- und Testbedingungen. Die ersten Runden fühlten sich sofort gut an. Der Antrieb beschleunigte verzögerungsfrei und erstaunlich leise, das Chassis wirkte gut ausbalanciert und die Lenkung war sehr direkt – zu direkt.

Aufgrund der bereits gesammelten Erfahrungen von Tom Maquel aus Luxemburg und den zahlreichen Infos aus verschiedenen Foren war bekannt, dass der A700 im Baukastenstatus extrem agil ist und meist zu viel Lenkung hat. Vor der zweiten Fahrt wurden daher, gemäß der Bauanleitung, einige Schrauben aus der Bodenplatte entfernt und das Topdeck



Der einteilige Aluminiumblock beherbergt die schräg verzahnten Antriebelemente, die durch präzisen Rundlauf und Leichtgängigkeit glänzen. Die kunstvoll gefertigte Starrachse ist aus einem Stück gefräst

an den markierten Stellen mit einer Trennscheibe geschlitzt, um dem Chassis mehr Flex zu verleihen. Der Unterschied war unglaublich, das Modell ließ sich speziell in kritischen Passagen der Strecke nun deutlich gutmütiger und einfacher steuern. Nach einigen Tests mit den Reifen und dem Haftmittel ließen sich bereits respektable Rundenzeiten erzielen, ohne dass am Chassis weitere Änderungen vorzunehmen waren. Später wurden lediglich noch die beiden Stabilisatoren entfernt, die aufgrund der außergewöhnlichen Straßenlage des Chassis nur selten benötigt werden.

Klares Ergebnis

Der A700 wurde ausführlich und auf vielen unterschiedlichen Strecken getestet. Während mehr als vier Monaten musste das Modell sowohl auf Teppich als auch auf Asphalt sein Talent beweisen. Zusammenfassend kann man dem Awesomatrix ein mehr als überzeugendes Zeugnis ausstellen. Egal wie Belag und Streckentyp auch aussahen – das Chassis gefiel stets durch einfaches Handling. Im Gegensatz

Der Awesomatrix A700 überzeugt durch perfektes Handling und überragende Fahreigenschaften. Er gehört aber in jedem Fall in die Hände eines Profis



Die patentierten Rotationsdämpfer mit Blattfeder kann man zweifellos als herausragende Innovation im RC-Car-Sektor bezeichnen. Sie ermöglichen den Aufbau mit extrem niedrigem Schwerpunkt

zu allen bisher getesteten Tourenwagenchassis, die auf unterschiedliche Pistenverhältnisse oftmals sehr gravierend reagieren, war der A700 immer gut zu beherrschen. Ein ausbrechendes Heck scheint dieser Tourenwagen nicht zu kennen. So war beispielsweise eine extreme Änderung der Federhärte von weich auf hart zwar deutlich spürbar, aber der Wagen blieb stets leicht zu steuern.

Aufgrund der guten und präzisen Lenkeigenschaft wurde das Testmodell meist mit 6 Grad Nachlauf an der Vorderachse und etwa 25 bis 30 Prozent Expo gefahren, wobei das Fahrzeug immer noch flink um die Ecken zu bewegen war. Ein weiteres Highlight ist die unglaubliche Leichtgängigkeit des Antriebs, die bislang jeden Betrachter begeisterte. Nach mehr als 50 Akkuladungen war lediglich eine Kunststoffkugelpfanne der oberen Schwinge zu ersetzen, die aufgrund eines Fahrfehlers beim Einschlag zu Bruch ging. Ansonsten begrenzt sich der Verschleiß auf die Federstahlhülsen an den vorderen CVD-Wellen, die mehr Spiel als zu Baubeginn aufweisen, aber nach wie vor im Einsatz sind. So erzielt der A700 eine ausgezeichnete Qualitätsbilanz, die das Preis-Leistungs-Verhältnis ins rechte Licht rückt. Dabei sollte man bedenken, dass klassische Zubehör- und Tuningteile sowie Federn oder gar komplette Dämpfer serienmäßig verbaut sind oder nicht benötigt werden. <<<<

FAZIT

Mit dem Awesomatrix A700 hat Oleg Babich die Tourenwagenklasse revolutioniert und klargestellt, dass das Ende der Fahnenstange noch lange nicht erreicht ist. Dieses Modell setzt schlichtweg neue Maßstäbe. Allerdings stellt es auch ebenso hohe Ansprüche an den Fahrer, was Einstellung und Wartung angeht.



Text und Fotos:
François Legrand



Zurück auf die Erfolgsspur XRAY kriegt die Kurve

Seit Jahren verwöhnt die Slowakische RC-Car-Manufaktur XRAY seine Kunden mit hochwertigen Modellen in den unterschiedlichsten Kategorien. Dass man den persönlichen Ansprüchen, dem Kunden stets die bestmögliche Qualität und Performance zu garantieren, dennoch nicht immer gerecht wird, musste XRAY-Chef-Designer Juraj Hudy am Beispiel des 808 schmerzlich feststellen. Trotz solider Leistungen und zahlreicher Erfolge des Offroad-Chassis, entwickelte sich selbst bei eingefleischten XRAY-Anhängern eine gewisse Abneigung. Mit dem XB9 bemüht man sich verloren gegangenes Vertrauen durch alte Tugenden in Verbindung mit neuen Erkenntnissen und technischen Lösungen zurück zu gewinnen.



Tatsächlich hat der XB9, dessen Name sicherlich nicht zufällig vom Vor-Vorgänger abstammt, einiges mehr zu bieten, als man auf den ersten Blick vermuten könnte. Genau genommen sind kaum noch Parallelen zum 808 geblieben. Die neue Plattform des Offroad-Chassis im Maßstab 1:8 basiert auf einem deutlich schmaleren Chassis, das in Längsrichtung flexibler und in Querrichtung steifer ist als bisher. Die 3 Millimeter dicke und 106 Millimeter breite Platte aus Qualitätsaluminium ist bestens verarbeitet, großzügig ausgefräst und am vorderen Ende um 10 Grad angewinkelt.



Die CFK-Lenkerbrücke ist ein Optionsteil, das mit einem zusätzlichen Alupfosten geliefert wird. Dadurch ergibt sich eine weitere Einflussnahme auf das Flexverhalten des Chassis



Die gesamte RC-Einheit findet in einem einzigen Kunststoff-Formteil Platz, das sich zu Wartungszwecken einfach demontieren lässt

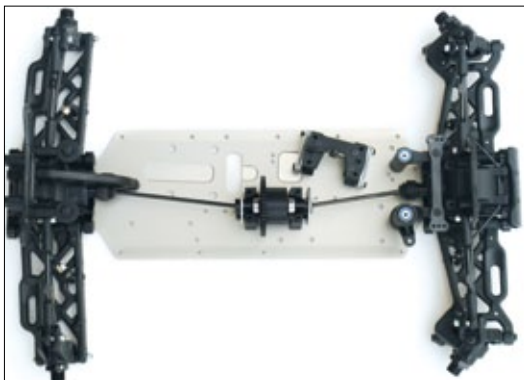
Viel Neues

Eine Innovation im Offroad-Bereich ist das Multi-Flex-System, das in der Tourenwagenklasse schon immer zum festen Bestandteil der Chassis-Abstimmung zählt und XRAY als erster Hersteller nun auch im Buggy einsetzt. Mittels verschiedener Schrauben, die in mehreren Kombinationen montiert oder einfach weggelassen werden können, erreicht man ein variables Flexverhalten des Chassis. Dadurch nimmt man auf recht einfachem Weg Einfluss auf die Agilität und die Traktion des Fahrzeugs. Einen wesentlichen Beitrag leisten hierzu die seitlichen Schmutzabweiser, auch Side-Guards genannt, die aufgrund des schmalen Chassis deutlich breiter und massiver ausfallen als gewohnt. Aus festem Composite-Material gefertigt, gewährleisten sie nicht nur einen perfekten Schutz der Komponenten, sondern tragen auch aktiv zur Veränderung des Flexsystems bei. Darüber hinaus ist der linke Side-Guard mit einer Art Trennwand versehen, die den Tank vor Hitze sowie vor mechanischen Einflüssen des Reso-Rohrs schützt.

Der bewährte Antriebsstrang, bestehend aus drei Kegeldifferenzialen in Vier-Spider-Bauweise und sechs CVD-Antriebswellen, wurde beibehalten, aber in vielen Details überarbeitet. Eine bessere Effizienz soll die neue interne Untersetzung von 1:11,79 bewirken, die sich aus den neuen Tellerrädern der Differenziale mit 40 Zähnen und den Antriebsritzeln mit 12 Zähnen ergibt, während die Kupplungsglocke



Der Orcan BT5-Buggymotor und das neue Reso 2500 Plus überzeugten durch ein erstklassiges Leistungsband und hohe Zuverlässigkeit



Übersichtlich, schlicht und schnörkellos aber sehr wirkungsvoll. So präsentieren sich Antriebsstrang und Aufhängung des XB9

mit 13 Zähnen in das Tellerrad des Mitteldifferenzials mit 46 Zähnen greift. Der zentrale Antriebsstrang wurde für die bessere Zentrierung der Massen, insbesondere des Motors, erneut nach rechts gerückt. Allerdings scheint der Versatz etwas geringer auszufallen als beim 808, während das Mitteldifferenzial mit den angeflanschten Scheibenbremsen aus Balancegründen geringfügig nach vorne wanderte.

Um dem erhöhten Verschleiß der Antriebswellen aus vergangenen Tagen entgegenzuwirken, wurde die sogenannte In-Line-Lösung aus dem 808 zu Gunsten herkömmlicher Antriebsritzel in Verbindung mit CVD-Gelenken fallen gelassen. Letztere sind außerdem mit 3 Millimeter dicken Pins inklusive Sicherungsringen und Gummimanschetten bestückt, die die Zuverlässigkeit verbessern und die Wartungsintensität reduzieren.



Prinzipiell sind die Dämpfer gut verarbeitet. Der Staubschutzbalg könnte allerdings etwas dicker sein, während die Rändelmutter auf dem Gehäuse schwergängiger sein dürfte



Erstklassig verarbeitete Teile aus CFK, 7075er T6-Aluminium und Hudy-Federstahl zeigen den hohen Standard

zieren. Die vier Antriebswellen der Räder entsprechen dem bekannten Muster, wurden aber, ebenso wie alle anderen Komponenten des Antriebsstrangs, gewichtsoptimiert und im Sinne einer erhöhten Lebensdauer einer speziellen Härtung unterzogen. Für den reibungslosen Lauf der drehenden Teile sorgen blaue Leichtlaufkugellager, die insbesondere in den Radträgern angemessen dimensioniert sind.

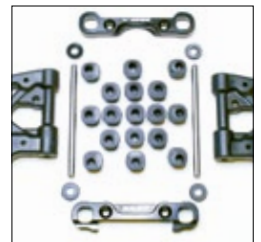
Mehr ist mehr

Auch die Aufhängung des XB9, die nach wie vor aus einer Schwinge mit oberer Rechts-links-Gewindestange basiert, wurde vielfältig überarbeitet. Neben der modifizierten Geometrie der Schwingen mit neuen Montagepunkten für die Dämpfer sowie der variablen Armlänge an der Hinterachse, sind vor allem die neuen Schwingenhalter erwähnenswert. Sie wurden nicht nur rundherum aus schwarz eloxiertem Aluminium gefertigt. Sie ermöglichen dank eines quadratischen Buchsensystems auch vielfältige Einstellmöglichkeiten in Bezug auf die Spur, die Weite und das Rollzentrum. 4 Millimeter dicke Schwingenstifte sorgen für einen perfekten Halt derselben. Die Drehwellen der Radträger sind 3 Millimeter stark und mittels Stopmutter gegen ungewolltes Wandern gesichert. Um der verstellbaren Armlänge an der Hinterachse Rechnung zu tragen, wurden ebenfalls die Radträger mit einer zweiten Bohrung versehen. Am oberen Ende stehen derweil drei Montagepunkte für die Rechts-links-Gewindestrebe und damit für unterschiedliche Rollcenterwerte zur Verfügung. Ein 2,4 Millimeter dicker Stabilisator pro Achse reduziert die Seitenneigung des Chassis bei hohem Gripniveau.

Vorne sorgen die bekannten Lenkhebel mit eingegossenen Gewindehülsen aus Stahl in Verbindung mit dem speziell geformten C-Hub mit 10 Grad Nachlauf für genügend Lenkeinschlag, ohne den Federweg

Zuverlässig
Zahlreiche Setup-Möglichkeiten
Hochwertige Verarbeitung
Sehr gute Performance

Mud-Guards nicht serienmäßig
 Radmutter ohne Riffelung



Das bedienungsfreundliche Buchsen-System erlaubt eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Einstellung von Spur, Nachlauf, Rollcenter und Spurweite

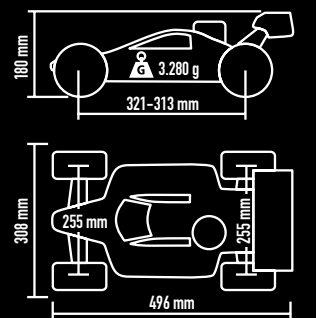
CAR CHECK

XRAY XB9 SMI Motorsport

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

Technik:
 CVD-Antriebswellen, Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, CFK-Dämpferbrücken, drei Kegeldifferenziale, Dreibacken-Alu-Kupplung

Benötigte Teile:
 Motor, Auspuffanlage, Komplettträder, RC-Anlage, Lenkservo, Gas/Brems-Servo, Empfänger-Akku, Sprit, Startbox, Glühkerzenstecker





Anzeigen

Dank der guten Verarbeitung und Zuverlässigkeit, sowie der hohen Grundspeed ist das Chassis sowohl für Profis als auch für Hobbyracer geeignet

einzu-schränken. Sowohl die oberen Streben, die die Rolle eines Querlenkers übernehmen, als auch die Spurstangen, sind als Rechts-links-Gewindestangen aus Hudy-Federstahl gefertigt. Die neue Lenkerstrebe aus CFK bietet nun drei verschiedene Ackermann-Positionen. Sie wird nach wie vor von zwei kugelgelagerten Umlenkpfosten mit integriertem Servo-Saver geführt, wobei letzterer eine neue Geometrie aufweist und gleichzeitig zuverlässiger und einfacher einzustellen sein soll.

Besser

Die ohnehin vorbildlichen Big-Bore-Dämpfer von XRAY wurden in vielen Punkten optimiert. Die nun komplett schwarz eloxierten Aluminiumgehäuse mit einem Durchmesser von 18 Millimeter (innen 16 Millimeter) sind hartbeschichtet und verfügen über eine erhöhte Festigkeit bei gleichzeitig verbesserten Gleiteigenschaften im Inneren. Ergänzt wird das Ganze durch präzisionsgefertigte Kolbenplatten mit sechs, acht und zehn Löchern, die mit Stopmmuttern auf den verlängerten Kolbenstangen montiert sind. Dadurch ergibt sich in Verbindung mit den überarbeiteten Federtellern mehr Ausfederweg. Neue Kugelpfannen und Kugeln sowie ultrafeine Shock-Boots aus Kautschuk unterstützen die Leichtgängigkeit und das Ansprechverhalten. Zwei Brücken aus CFK garantieren den sicheren Halt der Dämpfer in sogenannter Online-Position. Dabei weisen die vorderen und hinteren Dämpfer den gleichen Montagewinkel auf – vorausgesetzt, man verwendet das gleiche Montageloch. Vorne rechts und hinten links verhindern zwei Schrauben mit Linksgewinde ein ungewolltes Lösen der Schrauben in den Schwingen. Darüber hinaus überzeugt die Baukastenabstimmung der Dämpfer durch ein praxistaugliches Setup.

Mittelpunkt

Den zentralen Teil des XB9 teilen sich wie gewohnt der Motor und der Tank auf der linken Seite sowie die RC-Komponenten auf der rechten Seite. Der bewährte Tank mit dicht schließendem Schnelltankverschluss und integrierter Spritzschutzwand Richtung Mitteldifferenzial wurde vom Vorgänger übernommen. Gleiches gilt für die Dreiba-cken-Kupplung mit Aluminiumbelägen und die beiden Motorböcke. Zwar ist der Tank mit einem Sinterfilter ausgestattet, allerdings ist dieser fest und nicht als Pendel ausgeführt. Ein Detail, das noch Verbesserungspotenzial bietet.

Kaum Verbesserungswürdig scheint hingegen die völlig neue gestaltete Radioplatte. Dabei handelt es sich um eine einteilige RC-Box aus Composite-Material. Das schlanke und übersichtliche Formteil nimmt sowohl die beiden Rudermaschinen in stehender Position, als auch den Empfänger und den Empfängerakku auf. Während der Receiver weiterhin in einer angemessenen großen Box gegenüber dem Motor logiert, wurde der Empfängerakku aus Balancegründen weit nach vorne, neben das Lenkservo verfrachtet. Er ist ebenfalls in einer schmutz- und spritzwassergeschützten Box installiert, die genügend Platz für einen NiMH-Akku mit 2/3-Zellen oder einen LiPo-/LiFe-Akku in liegender Position bietet. Im Rennbetrieb gefällt die kompakte Box durch ihre Wartungsfreundlichkeit, die einen schnellen Ein- und Ausbau sowie eine leichte Reinigung ermöglicht.

Überzeugend

Einmal mehr punktet XRAY sowohl bei der Präsentation als auch bei der Ausstattung des Baukastens, der die separat verpackten Baugruppen, die benötigten Öle und Graphitfett, einen Aufkleberbogen sowie die farbige



Die komplette Vorderachse ist XRAY-typisch hochwertig und ausgereift

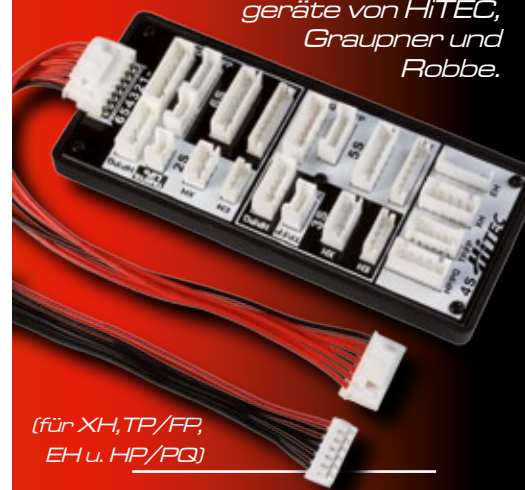
**Get
more,
get ...**



HITEC Universal Balancer Board

118 300
15,90 €*

*Das perfekte
Zubehör für Lade-
geräte von HITEC,
Graupner und
Robbe.*

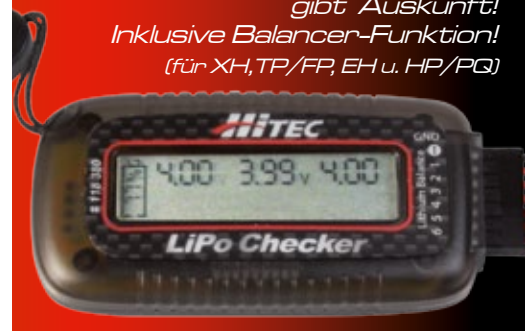


(für XH, TP/FP,
EH u. HP/PQ)

HITEC LiPo Checker

118 380
19,90 €*

*Ist der LiPo voll?
Der nützliche Helfer
gibt Auskunft!
Inklusive Balancer-Funktion!
(für XH, TP/FP, EH u. HP/PQ)*



Mehr unter www.hitecrc.de

Vertrieb: MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co. KG
D-75015 - Bretten - Gölshausen
www.multiplex-rc.de

* unverbindliche Preisempfehlung



Die außergewöhnliche Kunstrasenstrecke erforderte ein spezielles Setup und die richtige Bereifung

Montageanleitung beinhaltet, die als Referenz bezeichnet werden kann. Eine ausführliche Ersatz- und Tuningteilleiste inklusive Explosionszeichnung sowie Setup-Sheet dürfen hier natürlich nicht fehlen. Während die Präsenz eines doppellagigen Luffilters zu begrüßen ist, lässt sich bedauern, dass auf die beliebten Mudguards an den hinteren Schwingen sowie eine Riffelung der Radmuttern verzichtet wurde. Beide sind inzwischen, wie zahlreiche weitere Teile, als Tuningparts erhältlich.

Dank der guten Verarbeitung und Qualität ist und bleibt der Aufbau eine wahre Freude, die eigentlich viel zu schnell ihr Ende findet. Daher bietet es sich an, der Dekoration des aerodynamisch neu geformten Spoilers und der ebenfalls komplett neu gestalteten Lexankarosserie im Bulldog-Style mehr Zeit zu widmen.

Es ist soweit

Das Testmodell wurde mit den notwendigen Komponenten bestückt. Es kam eine Sanwa MT4-Steuerung mit zwei kräftigen Servos vom gleichen Hersteller zum Einsatz. Das Setup wurde unverändert aus der Bauanleitung übernommen. Während die Dämpfer mit 500er- beziehungsweise 600er-Öl befüllt wurden, bekamen die Differenziale Füllungen in den Viskositäten 5.000, 5.000 und 2.000. Bei der Motorisierung fiel die Wahl auf den Orcan BT5 aus dem Hause SMI Motorsport, der sich aufgrund seines homogenen Drehzahlbands, des niedrigen Verbrauchs und der tadellosen Zuverlässigkeit bei gleichzeitig moderatem Preis großer Beliebtheit erfreut. Gemeinsam mit dem aktuellen Orcan Reso-Rohr 2500 Plus legte die Kombination den Grundstein für einen einfachen und erfolgreichen Testbetrieb, der wie gewohnt mit der Einlaufphase des hochwertigen Triebwerks begann.

Das Chassis gefiel dann während der ersten Fahrten von Anfang an durch ein neutrales und einfaches Handling. Sprünge meistert der Buggy mit Bravour, stets die Nase zur Landung leicht abgesenkt. Lenkwillig und mit stabilem Heck drehte der mit AKA Impact-Reifen bestückte XB9 auf einer permanenten Rennstrecke seine Runden. Neben einigen klassischen Setup-Änderungen wie Ausfederweg, Vorspur und Nachlauf wurde natürlich auch das neue Flexsystem getestet. Nach verschiedenen Versuchen und Gegenteilstests kann festgehalten werden, dass einem erfahrenen und talentierten Piloten das System eine ideale Basis für die Feinabstimmung seines Chassis bietet.



Die Laserkennzeichnung des Stabidrahts ist gut erkennbar. Der linke Dämpfer wird, ebenso wie der vorne rechts, mit einer Linksgewindeschraube befestigt

FAZIT

Dank der guten Verarbeitung und Zuverlässigkeit, sowie der hohen GrundsPEED ist der XRAY XB9 von SMI Motorsport sowohl für Profis als auch für Hobbyracer geeignet. Die weltweite Akzeptanz und Verbreitung des XB9 sind der beste Beweis.

Bereits einen Tag nach dem ersten Rollout sollte der XB9 sein Talent bei einem Freundschaftrennen beweisen. Die zu 100 Prozent aus Kunstrasen bestehende Piste stellte besondere Anforderungen an das Setup und die Bereifung. Doch bereits im zweiten Trainingsdurchgang fiel der Testproband durch sehr gute Rundenzeiten auf, die durch einen zweiten Gesamtrang nach dem Qualifying und einen klaren Sieg im Halbfinale bestätigt wurden. Eine unglückliche Reifenwahl im Finale und der Heimvorteil der Lokalmatadore vereitelten dann aber den Sieg des XB9 beim ersten Rennen, der sich mit einem guten zweiten Platz begnügen musste. Besonders erwähnenswert scheint dabei, mit welcher Leichtigkeit das Chassis das Waschbrett im Infield meisterte. Eine Schlüsselstelle, die viele Fahrzeuge nur mit Mühe überwand.

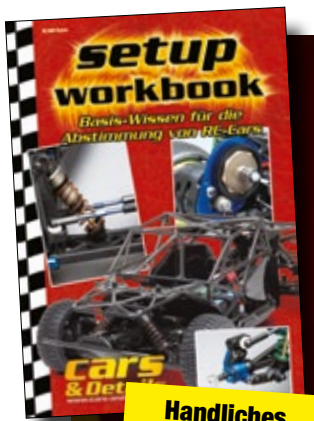
In den folgenden Wochen musste der XB9 einen weiteren Test und zwei Rennen auf unterschiedlichen Lehmipisten absolvieren. In allen Fällen konnte der neue Offroader von XRAY überzeugen. Mit einigen Setup-Änderungen gelang es, stets ein konkurrenzfähiges Chassis auf die Bahn zu stellen, das seine Performance durch einen weiteren zweiten Gesamtrang sowie einen lupenreinen Sieg im letzten Rennen unter Beweis stellte. Neben verschiedenen Reifensorten aus dem AKA-Programm, wurden lediglich die hellblauen und die neuen progressiven Federn, sowie die Graphite-Lenkerbrücke aus dem XRAY-Sortiment verwendet. Absolut bemerkenswert aber ist, dass während des gesamten Tests kein einziger Defekt oder Schaden aufgetreten ist und sich die Wartungsarbeiten auf die Kontrolle der Kupplung sowie die übliche Säuberung des Modells beschränkten. Einzig die äußerst dünnen Shockboots aus Kautschuk zeigten an den vorderen Dämpfern Verschleißerscheinungen in Form von Rissen.

Mission gelungen

Die 1:8er-Offroad-Klasse zählt zweifelsfrei zu den meist umkämpften Klassen, die von einer Vielzahl an Herstellern umworben wird. Sich bei der harten Konkurrenz einen Stammplatz unter den Top-Chassis zu sichern, ist angesichts des hohen Levels eine echte Herausforderung. Mit dem XB9 hat XRAY die richtige Basis hierfür geschaffen.



Eine Dreibackten-Alukupplung mit 0,9-Millimeter-Federn gehört zur Serienausstattung. Die 5 x 10-Millimeter-Lager der Kupplungsglocke sind die Achillesferse und benötigen entsprechend viel Aufmerksamkeit



**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



Telefonisch
bestellen unter
040 / 42 91 77-110

Code scannen
und direkt bestellen



www.modellbau-berlinski.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 44.

Der heiße Draht zu **CARS** 30DETAILS

Redaktion: Telefon: 040/42 91 77-300 Telefax: 040/42 91 77-399	Aboservice: Telefon: 040/42 91 77-110 Telefax: 040/42 91 77-120
Post: Wellhausen & Marquardt Medien Redaktion CARS & Details Hans-Henny-Jahnn-Weg 51 22085 Hamburg	Post: Leserservice CARS & Details 65341 Eltville
E-Mail: redaktion@cars-and-details.de Internet: www.cars-and-details.de	E-Mail: service@cars-and-details.de Internet: www.alles-rund-ums-hobby.de

**The fastest name
in Radio Control**

TRAXXAS



**= DRIFTEN - HEIZEN -
SO RICHTIG GAS GEBEN!**

- Velineon 3500 brushless-Motor
- TQi-base 2,4 GHz RC-System
- bis zu 100 km/h schnell
- 7-zelliger NiMH-Akku und Lader enthalten



Technische Daten:
Länge ü.a. 588 mm Gewicht: 2780 g



Mehr unter www.traxxas.de

Vertrieb: MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co. KG

D-75015 - Bretten - Germany

www.multiplex-rc.de

Text und Fotos:
Stefan Franz

Die wilde 7

Großkaliber für Elo-Fans

Monstertrucks, Truggys, Buggys und Short Course-Trucks gibt es von sämtlichen namhaften Herstellern in den verschiedensten Maßstäben zu Genüge. Kyosho setzt deshalb mit seinem „Neuen“ ein echtes Zeichen. Der Scorpion XXL ist ein 2WD-Dünenbuggy im ungewöhnlichen Maßstab 1:7. Dadurch unterscheidet er sich nicht nur in seiner Art, sondern auch in der Größe von den üblichen Modellen deutlich.

Neben dem Modell selbst gehört auch der Pistolensender Syncro KT-201 zum Lieferumfang des neuen Scorpion XXL von Kyosho. Der 2,4-Gigahertz-Computersender bietet alles an Einstellmöglichkeiten, was für einen reibungslosen Betrieb mit dem Buggy notwendig ist. Dazu gehören unter anderem Trimmung für Gas und Lenkung oder auch die Möglichkeit, den Lenkausschlag zu begrenzen und die Bremse zu variieren. Auch eine Failsafe-Funktion hat dieser Sender. Alle Einstellungen werden dabei auf einem blau beleuchteten Display angezeigt.

Gut dokumentiert

Obwohl es sich um ein Ready-to-run-Modell handelt, gehören eine ausführliche Bauanleitung sowie eine Anleitung für den Sender ebenso zum Lieferumfang

wie ein Handbuch, in dem die ersten Schritte mit dem neuen Modell sehr genau erklärt werden. Dieses Handbuch soll vor allem Modellbauneulingen die ersten Schritte erklären. Alles ist hierbei mehrsprachig gehalten und deshalb auch für jeden verständlich und nachvollziehbar. Das mitgelieferte Werkzeug beinhaltet alle nötigen Inbusschlüssel sowie einen großen und einen kleinen Radkreuzschlüssel, um die verbauten Sechskantmutter am Fahrzeug anzuziehen und zu lösen. Die einzigen Komponenten, die für eine schnelle Inbetriebnahme noch benötigt werden, sind vier Mignon-Zellen für den Sender und ein 2s- oder 4s-LiPo-Akku für den Scorpion XXL.

Das Modell ist auf einem 3 Millimeter dicken Aluminium-Chassis aufgebaut. Daran ist der sogenannte Heavy Duty-Seitenschutz montiert. Wie der Name schon sagt, muss er der hohen Beanspruchung, der das Modell ausgesetzt wird, standhalten. Es handelt sich dabei um einen vertikalen Doppelrahmen aus verstärktem Kunststoff, der das Chassis von der Vorderachse bis zum Motor umrahmt. Unten rechts und links an der Chassisplatte befinden sich noch zwei als Wanne angeordnete Kunststoffteile, die verhindern sollen, dass Schmutz und Wasser ins Chassisinnere eindringen können.

Allesschlucker

Der verwendete Kunststoff ist sehr zäh und damit widerstandsfähig. Will man die Karosserie abnehmen, wird man erst mal überrascht sein, denn nach dem Lösen der vier Karosseriesplinte kann man die Haube nicht komplett vom Modell entfernen sondern nur samt Überrollkäfig nach oben klappen. Obwohl die Karosserie nicht komplett demontierbar ist, wird dadurch ein guter Zugang zum gesamten Fahrzeuginneren gewährleistet. Ist der Deckel erstmal offen, erkennt man sofort, wie aufgeräumt das ganze Chassis ist. In der Mitte befindet sich das Akkufach. Es ist mit zwei einstellbaren Haltern ausgestattet. Dadurch ist es kompatibel zu den verschiedensten Akkus, von 2s- bis 6s-LiPos kann hier alles sicher befestigt werden.



Mit der intelligenten Akkuhalterung haben die Kyosho-Ingenieure eine sichere Befestigungsart für LiPos in den verschiedensten Größen entwickelt



Der 130-Ampere-Vortex-Regler von Team Orion ist bereits werkseitig konfiguriert, damit einem schnellen Start nichts mehr im Weg steht



Brushlesspower pur. Der Vortex 7 leistet ganze Arbeit im Scorpion. Beschleunigung und Endgeschwindigkeit lassen keine Wünsche offen



Direkt vor dem Akkufach ist liegend das kraftvolle Syncro KS-203-Servo verbaut. Es ist wasserdicht und mit einem Metallgetriebe ausgestattet. Die Kraft, die das Servo auf die Lenkung überträgt, ist völlig ausreichend. Auch wenn es nicht das Schnellste ist, beeinträchtigt es den Fahrspaß auf der Piste keineswegs. Direkt über dem Servo befindet sich die wasserresistente Empfänger-Box. Sie hat die idealen Maße für den kompakten Empfänger KR-200. Letzterer ist soweit wie möglich von den anderen Elektronikkomponenten entfernt, um potenzielle Störeinflüsse im Keim zu ersticken.

Die Vorderachse besteht aus den beiden unteren Querlenkern sowie oberen Radträgerverbindungen aus Rechts-links-Gewindestangen, mit denen auch



Die Akkuhalterung lässt sich über zwei einstellbare Seitenteile an die genaue Größe des Akkus anpassen

der Sturz der Vorderreifen eingestellt werden kann. Die Sandsuper-Pneus der Vorderachse besitzen ein Längsrippenprofil und sind mit dem Felgen auf 17-Millimeter-Sechskantmitnehmern verschraubt. Für die Leichtgängigkeit der Räder sorgen – wie bei allen drehenden Teilen im Modell – Kugellager. Auch die Vorspur ist an der Vorderachse über Rechts-links-Gewindestangen einstellbar. Komplettiert wird das vordere Fahrwerk von der Kunststoffdämpferbrücke und den Big-Bore-Stoßdämpfern. Diese sind bereits ab Werk mit Öl befüllt und fallen länger und dicker als übliche Dämpfer von Stadium-Trucks aus. Sie stecken selbst härteste Schläge weg und sorgen für ein ausgeglichenes Handling in jedem Terrain.

Dampfhammer

Das Herzstück des Modells ist natürlich der Antrieb. Kyosho hat hier in Zusammenarbeit mit Team Orion ein extrem leistungsstarkes Antriebssystem entwickelt. Es besteht aus dem voluminösen Vortex 7-Brushlessmotor und dem Brushlessregler Vortex R8WP. Ein Vorteil dieser Komponenten ist, dass sie komplett wasserdicht sind. Dadurch kann der Scorpion XXL nicht nur auf nassen Untergründen, sondern das ganze Jahr über, auch bei Regen und Schnee eingesetzt werden. Dieses Antriebs-Duo in Verbindung mit einem 4s-LiPo lässt den Dünenbuggy im Handumdrehen auf die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 70 Stundenkilometer beschleunigen.

Der Brushlessmotor überträgt durch ein Motorritzel seine Kraft auf das Hauptzahnrad, das sehr gut geschützt von einer Getriebeabdeckung auf einer

Robuste Kunststoffteile
Wasserdichte Antriebscombo
Computersender

Lenkservo könnte schneller sein



Der zum Ready-to-run-Set gehörende Sender arbeitet im 2,4-Gigahertz-Bereich und deckt alle Funktionen ab, die zum Betrieb des Scorpion XXL benötigt werden

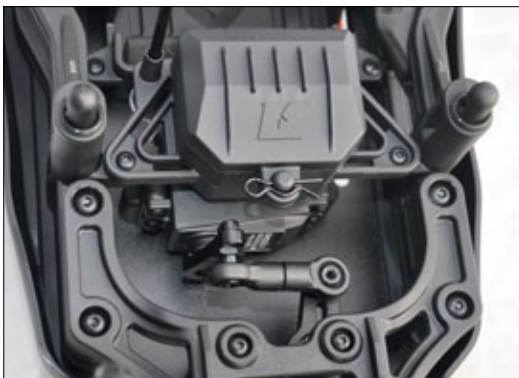




EXKLUSIVES VIDEO UNTER
WWW.CARS-AND-DETAILS.DE



„Bei Vollgas beißen sich die Reifen in den Untergrund und das Modell schießt davon.“



Die spritzwasser-
geschützte RC-Box bietet
genügend Platz für den
2,4-Gigahertz-Empfänger
mit integriertem Failsafe.
Das Servo ist mit
einem Metallgetriebe
ausgestattet und
komplett wasserdicht

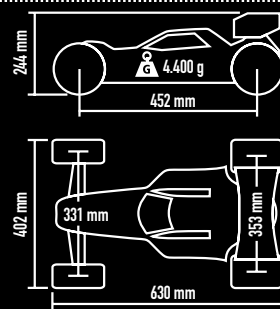
CAR CHECK

Scorpion XXL VE Kyosho

Klasse: Elektro-Offroad 1:7
Empfohlener Verkaufspreis: 699,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
2WD-Heckantrieb, Vierspider-Differenzial, vier Big-Bore-
Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen

Benötigte Teile:
Vier Mignon-Zellen, Fahrakku, Ladegerät



Beeindruckend ist die
Originaltreue des Modells



Die Big-Bore-Stoßdämpfer arbeiten auf allen Untergründen ausgezeichnet und federn selbst härteste Schläge hervorragend ab

den geladenen 4s-LiPo im Akkufach des Buggys befestigen. Im Testmodell kam ein nVision-4s-LiPo mit 6.500 Milliamperestunden Kapazität und 90C Belastbarkeit zum Einsatz. Der Regler ist bereits ab Werk eingestellt und auch der Sender war bereits mit dem Empfänger gebunden. Einzig die Lenktrimmung musste noch etwas justiert werden.

Ordentlich Biss

Die ersten Meter absolvierte das Modell auf einem Schotterplatz. Schon hier hatte man einen positiven Fahrindruck und beim Gasgeben merkte man sofort den „Biss“ der Team Orion-Combo. Die nächste Ausfahrt sollte den Scorpion dann aber schon mehr fordern und so ging es in den nahegelegenen Steinbruch. Hier fühlte sich der Buggy pudelwohl. Es war kein Problem, den Hecktriebler zu beherrschen. Er neigte lediglich immer etwas zum Untersteuern, was aber mit gezieltem Einsatz des Gas-Brems-Fingers sehr gut zu kontrollieren war.

Rutschkupplung sitzt, um die Lastspitzen etwas zu entschärfen. Der Getriebekasten enthält ein Stahlgetriebe, das mit einem rennerprobten Differenzial aus vier Zahnrädern ausgestattet ist. Hier braucht man nicht zu befürchten, dass die Komponenten die Kraft des Motors nicht aushalten werden, denn alles ist sehr robust und stabil gebaut. Die Kraftübertragung vom Differenzial zu den beiden hinteren Rädern wird über 5 Millimeter dicke Stahlantriebsknochen gewährleistet.

Nach einer genauen Durchsicht des Modells ging es zum ersten Rollout. Beim Scorpion ist nicht viel zu tun, um ihn in Bewegung zu setzen. Vier Mignon-Zellen in den Standfuß des Senders einlegen und

Die Kraft der Team Orion-Antriebskombination ist wirklich enorm. Bei Vollgas beißen sich die Reifen in den Untergrund und das Modell schießt davon. Die Big-Bore-Stoßdämpfer arbeiten auch auf rauem Untergrund hervorragend und gleichen sämtliche Stöße aus. Das Lenkservo bringt genügend Stellkraft auf die Lenkung, um das Modell jederzeit souverän zu manövrieren. Der Scorpion hat insgesamt ein sehr ausgewogenes Fahrverhalten, und das bereits mit dem Werkssetup. Trotz seiner Größe ist das Modell von der Agilität eher mit einem 1:8-Modell, als mit einem Großmodell zu vergleichen. Enge Kurven und spektakuläre Drifts sind auf feinem Schotter kein Problem. Dazu ist nur etwas Übung mit dem Gasfinger erforderlich. <<<<

FAZIT
 Der 1:7er-Dünenbuggy Scorpion XXL aus dem Hause Kyosho ist ein Buggy, der sowohl Anfängern aber auch erfahrenen RC-Car-Fahrern Spaß machen wird. Die Robustheit der verbauten Teile sowie die Leistung des Antriebs sind erstaunlich. Der Dünenbuggy fühlt sich mit Sicherheit auf Sand am wohlsten, aber auch Schotter oder Gras und im Winter sicherlich auch Schnee bieten jede Menge Fahrspaß.

Ein beherzter Zug am Gashebel und der Scorpion geht mit soviel Power nach vorne, dass die Vorderreifen zeitweise die Bodenhaftung verlieren



Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

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

Redaktion
Mario Bicher
Thomas Delecat
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistentz
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Stefan Franz
François Legrand
Rolf Röder

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

Verlagsleitung
Christoph Bremer

Anzeigen
Sebastian Marquardt (Leitung),
André Fobian, Denise Schmahl,
Oliver Wahls
anzeigen@wm-medien.de

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

Abonnement
Jahresabonnement für
Deutschland: € 54,-
Ausland: € 63,-
Printabo+: € 5,-
Auch als eMagazin im Abo erhält-
lich 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 gebleich-
tem Papier. Printed in Germany.

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint
monatlich

Einzelpreis	
Deutschland:	€ 4,90
Österreich:	€ 5,80
Schweiz:	sFr 8,50
Niederlande:	€ 5,90
Luxemburg:	€ 5,90

Bezug über den Fach-,
Zeitschriften- und Bahnhofs-
buchhandel. Direktbezug über den
Verlag

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

Grosso-Vertrieb
VU Verlagsunion KG
Postfach 5707
65047 Wiesbaden
Telefon: 061 23 / 620 - 0
E-Mail: info@verlagsunion.de
Internet: www.verlagsunion.de

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 04/2013 erscheint am 08. März 2013

Dann berichten wir unter
anderem über ...



... den 3,5er-Motor
CRF B521 Factory Team
Buggy von Kyosho ...



... präsentieren den Photon EX-1 von Top Racing ...



... und verhelfen einem Savage X4.6
mit Tuning-Komponenten von LRP zu neuer Kraft.

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

ARRMA



Alle anderen
ARRMA Fahrzeuge
ebenfalls lieferbar.

Er gibt niemals auf.



Darauf haben wir alle gewartet: Der Monster-Truck „Granite“ von ARRMA ist endlich auch hier erhältlich! Der „Granite“ hat die volle Packung an Bord: Leistungsstarker 15T-Brushed-Motor, wasserfester Fahrtregler, einstellbare Rutschkupplung (Slipper) und eine staubdichte und spritzwassergeschützte Empfängerbox. Metallgetriebe sowie mit Öl gefülltes Differential, superschneller Austausch des Akkus (2S-LiPo-ready) und außerdem konstruktiv ausgelegt für „Brushless-Ready“ durch den komplett aus Metall gefertigten Antriebsstrang.

Go for it!



Technische Daten

Maßstab	1:10	Spurbreite vorne	250 mm
Radstand	290 mm	Spurbreite hinten	244 mm
Bodenfreiheit	48 mm		

Artikelnummern

AR102301 Blau
AR102311 Grün
AR102321 Rot

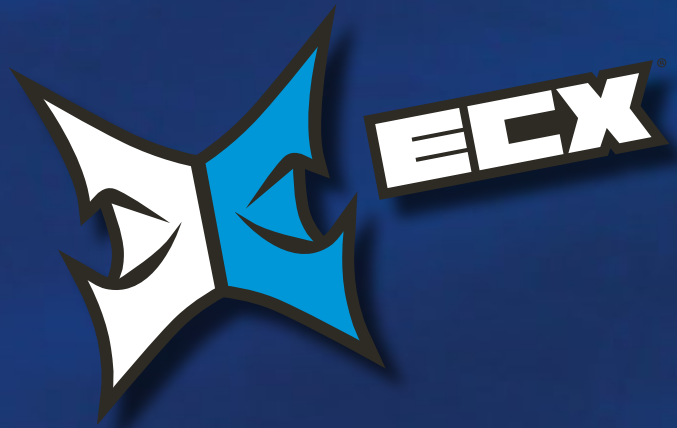
HOBICO

Distributed by  www.revell.de



RUCKUS®
1/10 Monster Truck

die Spaßverstärker kommen.



Alle neuen ECX Fahrzeuge jetzt mit noch mehr Spaß serienmäßig:

- DYNAMITE 2A SCHNELLLADEGERÄT
- NEUES DESIGN
- VERBESSERTER ANTRIEBSSTRANG
- SPEKTRUM DX2E FERNSTEUERUNG
- SPRITZWASSERGESCHÜTZTE ELEKTRONIK

FÜR MEHR INFORMATIONEN BESUCHEN SIE UNS UNTER
WWW.HORIZONHOBBY.DE/ECX

CIRCUIT™
1/10 Stadium Truck



BOOST™
1/10 Buggy



REVENGE TYPE e™
REVENGE TYPE N™
1/8 Elektro- & Nitrobuggy



TORMENT™
1/10 Short Course Truck



©2012 Horizon Hobby, Inc. ECX, Circuit, Boost, Torment, Revenge Type e, Revenge Type N, Ruckus, SpeedTreads, Shootout, Dynamite, the ECX logo and the Horizon Hobby logo are trademarks or registered trademarks of Horizon Hobby, Inc. The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc. 40598