



FIRST LOOK: ERSTE BILDER VON STURMKINDS DRIFT

CARS & Details



# CARS

& DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



Das hat der TRX-4  
abseits befestigter Straßen drauf

# SCALE-KING

[www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)



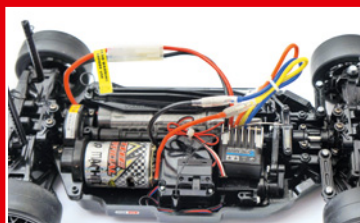
Ausgabe 03/2018  
März 2018  
18. Jahrgang

Deutschland: € 5,90  
A: € 6,80  
CH: sfr 8,50 L: € 6,90



**LOW-RIDER**

Das ist neu an XRAYs T4 2018



**FIRST TRY**

Wettbewerbs-Einstieg mit Tamiya



**STURM-GEFÄHRT**

HPI Savage XS Flux im Test



# ONLINE

## DAS DIGITALE MAGAZIN.



**Auch  
für PC und  
Notebook**

**FÜR JEDES BETRIEBSSYSTEM**

**FÜR JEDEN INTERNET-BROWSER**

**FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS**

**JETZT ERLEBEN: [www.cars-and-details.de/online](http://www.cars-and-details.de/online)**

**NUTZEN SIE UNSER DIGITAL-ARCHIV:**



**ABO ABSCHLIESSEN UND  
ALLE DIGITAL-AUSGABEN  
INKLUSIVE ERHALTEN**

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



**JETZT BEI  
Google Play**

**Laden im  
App Store**



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

**Weitere Informationen unter: [www.cars-and-details.de/digital](http://www.cars-and-details.de/digital)**



# ALLER ANFANG . . .



... soll ja bekanntermaßen schwer sein. Beispiele dafür, dass diese Binsenweisheit stimmt, gibt es viele. Wer erinnert sich zum Beispiel nicht an seine erste Fahrstunde? Anfahren am Berg, rückwärts einparken, Vorfahrtsregeln beachten – wenn man sich mit einer neuen Thematik beschäftigt, muss man eben die eine oder andere Hürde überwinden.

Das lässt sich natürlich auch auf den RC-Car-Sport übertragen. Während man beim Start in das Hobby meist nur kleineren Herausforderungen gegenüber steht, wird es richtig spannend, wenn man in das Wettbewerbsgeschehen einsteigen will. Oft werden Interessierte schon durch die teilweise über 1.000,- Euro teuren Highend-Rennwagen abgeschreckt, mit denen die Profis ihre Runden drehen. Dabei kann man leicht vergessen, dass auch alle Experten irgendwann mal Anfänger waren.

So wie unser Autor Marco Penk, der sich zwar schon seit vielen Jahren mit dem Thema Modellbau und RC-Cars beschäftigt, jedoch nie den Schritt in die Rennszene gewagt hat – bis jetzt. Denn er hat es einfach ausprobiert, sich bei Fahrern informiert und einen passenden Onroadler zugelegt. Kosten für den Bausatz: keine 100,- Euro. Es müssen schließlich nicht immer die vor Alu und Carbon strotzenden Edelrenner sein, mit denen Völker und Co. ihre Weltmeistertitel einheimen. Denn um Spaß zu haben, reicht auch einfache Technik. Und beim Tamiya Cup im Dezember konnte er sogar den zweiten Platz in seiner Klasse damit belegen.

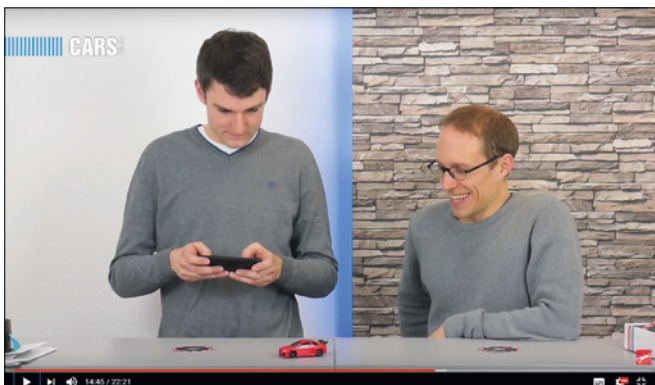
In dieser Ausgabe findet Ihr den ersten Teil unserer Wettbewerbs-Einstiegs-Serie. Darin beschreibt Marco Penk den Bau seines Tamiya TT-02 First-Try Kits. Außerdem gibt es natürlich wieder zahlreiche andere spannende Themen. Im First Look gibt es beispielsweise erste Bilder vom DR!FT-Racer von Sturmkind. Dieses kleine, per Smartphone-App gesteuerte 1:43er-Modell hat exakt die gleichen Fahreigenschaften wie ein großes Vorbild. Alles simuliert über eine intelligente App und umgesetzt von einer ausgeklügelten Mechanik unterhalb des Autos.

Nun wünsche ich Euch gute Unterhaltung beim Lesen der aktuellen Ausgabe.

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

## CARS & DETAILS INTERN



Infos zu DR!FT gibt es nicht nur im First Look, sondern auch auf unserem YouTube-Channel:  
<https://youtu.be/9rR2R8YhPSg>



Der Einstieg in die Wettbewerbsszene ist nicht immer leicht. **Marco Penk** teilt mit uns seine Erfahrungen im ersten Teil unserer kleinen Serie. **ab Seite 28**

# 20

Die Scaler-Szene boomt. Das hat auch Traxxas erkannt und mit dem TRX-4 einen vorbildgetreuen Offroader in 1:10 auf den Markt gebracht.



Wer ins das Wettbewerbsgeschehen einsteigen möchte, hat viele Fragen. Wir beantworten sie im ersten Teile unserer kleinen Einsteigerserie.

# 28



## MARKT

10 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

## CARS

- > 14 SPT SPYDER SRX-2 MH TEAM EDITION VON SERPENT
- 20 TRX-4 VON TRAXXAS
- > 26 FIRST LOOK: DRIFT VON STURMKIND
- 40 EIGENBAU: ELEKTRO-ONROAD-GROSSMODELL IM MASSSTAB 1:6
- 54 30 JAHRE CAT XLS VON SCHUMACHER
- 58 HOBBYTECH SURVOLT ST10 VON B2B-FOX
- > 62 T4 2018 VON XRAY
- > 68 SAVAGE XS FLUX RTR VAUGHN GITTIN JR. EDITION VON HPI

## TECHNIK

- 34 KONZEPT- VERGLEICH BUGGY VS. TRUGGY
- 43 PRAXIS-TIPP: ROST ENTFERNEN MIT ESSIG

## SPORT

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- > 28 EINSTIEG IN DIE WETTBEWERBSSZENE, TEIL 1
- 38 ADVENTSCUP 2017 IN BAD OEYNHAUSEN
- 48 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN
- 52 TERMINE

## STANDARDS

- 44 FACHHÄNDLER
- 46 CARS & DETAILS-SHOP
- 57 GEWINNSPIEL
- 74 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

# 62

XRAY bleibt seiner Linie treu und bringt auch für die kommende Saison eine überarbeitete Version des beliebten 1:10er-Tourenwagens T4 an den Start. Wir haben ihn ausführlich getestet



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

Laden im App Store



JETZT BEI Google Play



# APPS FÜR MODELLBAUER

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



Berlinski RC



CARS & Details



copter.eu



DMFV-News



DRONES



Graupner



Modell AVIATOR



Modellbau Lindinger



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



Ripmax



SchiffsModell



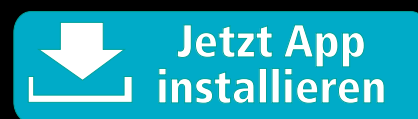
TRUCKS & Details



XciteRC NEWS



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





JETZT BEI  
Google Play



Laden im  
App Store

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

## HPI SAVAGE XL OCTANE MIT GRATIS MIELKE-RESO 179,- EURO GESCHENKT

Ab sofort erhalten die ersten 200 Käufer eines HPI Savage XL Octane ein Mielke Resorohr gratis dazu. Um das zu einem unverbindlichen Verkaufspreis von 179,- Euro angebotene Reso-Rohr zu bekommen, muss man einfach nur die Rechnungskopie vom Kauf des Savage XL Octane sowie ein ausgefülltes Formular an Ripmax GmbH, Stuttgarter Strasse 20/22 in 75179 Pforzheim schicken. Auch per E-Mail ist die Einsendung möglich: [aktion@ripmax.de](mailto:aktion@ripmax.de). Wichtig: Das Rechnungsdatum des Savage-Kaufs muss innerhalb des Aktionszeitraums (01. Dezember 2017 bis 31. März 2018) liegen. Der Artikel, Artikelnummer, Preis und der Händler müssen klar erkennbar auf der Rechnung sein. Außerdem ist die Aktion nur beim Kauf bei einem autorisierten Ripmax-Fachhändler gültig. Einsendeschluss ist der 15. April 2018. Weitere Infos gibt es unter: [www.ripmax.de/aktion\\_savage-xl-octane](http://www.ripmax.de/aktion_savage-xl-octane) <<<<



## ZUWACHS BEI TEAM SERPENT

# SCHNELLES TRIO

Serpent ist stolz zu verkünden, dass der amerikanische Top-Fahrer Eduardo Cabal Team Serpent beitrete. Er wird das Unternehmen in der 1:10er-Verbrenner-Klasse mit seinem Natrix 748-WC vertreten. Cabal ist einer der wichtigsten Fahrer für Serpent, um das Fahrzeug weiter zu entwickeln und fit für die 2018er-IFMAR-WM dieser Klasse in Homestead, USA zu machen. Und natürlich wird Cabal auch ganz regulär an zahlreichen bekannten Rennen in Amerika teilnehmen. Cabal dazu: „Vielen Dank für diese Möglichkeit. Ich freue mich sehr darauf, Serpents lange Tradition von exzellenten Qualitätsprodukten zu repräsentieren und Teil eines großartigen Teams zu werden.“



Auch Christian Mamesah tritt Team Serpent bei. Der junge, sehr talentierte Fahrer fährt für Team Serpent Indonesien. Sein Fokus liegt auf der 1:10er-Tourenwagenklasse. Er wird die Modelle Project 4X und den Eryx 411 fahren. Im Bereich der 1:10er-Nitro-Onroaders setzt der Nachwuchsfahrer auf den 748-WC und im 1:8er-Bereich auf den Cobra GT.

Für Team Serpent in China geht Rocket Zhang an den Start. Der Topfahrer ist einer sehr erfolgreicher Tourenwagen-Fahrer, der sein Können schon bei zahlreichen Rennen unter Beweis gestellt

hat. Bereits seit seinem 14. Lebensjahr nimmt Zhang an Veranstaltungen nicht nur in China teil. Er selbst freut sich sehr über seinen Beitritt zum Team Serpent: „Vielen Dank an Serpent, dass ich die Möglichkeit habe, dem Team beizutreten. Serpent war schon immer eine bekannte Marke mit einem kompletten Produktsortiment. Meine ersten Rennerfahrungen habe ich schon vor über 10 Jahren mit einem 710 GP gemacht. Durch meinen Beitritt bei Serpent habe ich nun die Möglichkeit, bei der Entwicklung der Modelle zu helfen. Ich fühle mich sehr geehrt.“ <<<<





# DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

## PRÄSIDIUMSSITZUNG



An dem Wochenende vom 13. bis 14. Januar 2018 fand die erste Präsidiumssitzung des DMC im Jahr 2018 statt. Die Tagesordnung war sehr umfangreich, da die Beschlüsse des Sportbundtages umgesetzt werden mussten. Die Sitzung begann am Samstag gegen 9 Uhr und wurde um 22 Uhr unterbrochen damit es am Sonntag um 8.30 Uhr weitergehen konnte. Am Sonntag um 10 Uhr war dann die Tagesordnung abgearbeitet.



### KLICKTIPP

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

Es standen diverse Änderungen der Ordnungen und Merkblätter an. Angepasst wurden die Ehrenordnung, die Finanzordnung und die Rechtsordnung. Es gab auch eine Anpassung in den Vorschriften für die Förderung der Vereine. In der Richtlinie für den Baukostenzuschuss wurden die Förderung von nicht permanenten Hallenstrecken und ein Zuschuss für technisches Equipment mit aufgenommen. Es wurde ausgiebig über diese Punkte diskutiert und eine gute Lösung für die Vereine gefunden. Des Weiteren wurden die DMC-Offiziellen für die Deutschen Meisterschaften bestimmt. Gleiches gilt für die Teamleiter für die Europa- und Weltmeisterschaften.

Zudem wurde der Beschluss vom Sportbundtag über die Einführung von Arbeitskreisen über folgende Themen umgesetzt:

1. **Veranstaltungen/Rennleitung**
2. **Zeitnahme**
3. **Steuern/Gemeinnützigkeit**
4. **Versicherung**
5. **Rennstrecke**

Das Präsidium bestimmt für jeden Arbeitskreis einen Leiter, der nicht dem Präsidium angehört und der für die weitere Zusammensetzung des Arbeitskreises mit maximal fünf Personen, darunter höchstens eine Person des Präsidiums, verantwortlich ist. Alle Personen sollten über fundierte Kenntnisse im Themenbereich verfügen.

Der Arbeitskreis-Leiter legt die Regeln der Zusammenarbeit (unter anderem auch Termine für gemeinsame Treffen oder Online-Konferenzen) fest.

Grundsätzliches Ziel der Arbeitskreise ist es, Informationen, Erfahrungen, Checklisten, neue Entwicklungen und mehr zum betreffenden Themenkreis zusammenzutragen, aufzubereiten und für alle Ortsclubs verfügbar zu machen und damit die Ortsclubs zu unterstützen, einhergehend mit der längerfristigen Sicherung der zusammengetragenen Informationen. Es wurde ausgiebig diskutiert wer als Leiter für die einzelnen Arbeitskreise in Frage kommen kann und wie das Gesamtkonzept der Arbeitskreise aussehen soll. Das der Sportkreis-Referent Verbrenner Glattbahn aus dem Sportkreis Mitte, Uwe Baldes, bereits Vorschläge gemacht hatte, hat das Präsidium beschlossen, dass Uwe Baldes die Gesamtkoordination übernehmen soll.

Außerdem ist das DMC-Jahrbuch 2018 in Arbeit. Es fehlen lediglich noch die Beschlüsse der Sportkreistage damit die besonderen Bestimmungen der Sportkreise aktualisiert werden können.

Der DMC wünscht allen einen guten Start in die neue Saison.

Jörg Tönnies  
DMC-Schriftführer

GRÜNDUNG EINER MODELLBAU-AG AM EDUARD-MAURER-OBERSTUFENZENTRUM



# BERLIN WINTER SERIES

Eine neue Rennserie gibt es in der Nähe Berlins. Diese wurde kurzfristig von dem Berufsschullehrer Patrick Sommer organisiert, der am Eduard-Maurer-Oberstufenzentrum eine Arbeitsgemeinschaft Modellbau ins Leben gerufen hatte. Mehr als 50 Berufsschüler konnte er in den letzten Monaten für die AG begeistern, in der er sein Modellbauwissen weitergibt. Patrick Sommer informiert die Berufsschüler unter anderem über die Technik der Fahrzeuge, welche Setupmöglichkeiten es gibt und wie sich diese auf das Fahrverhalten der Fahrzeuge auswirken. Doch bei der Theorie sollte es nicht bleiben, also griff Patrick Sommer zum Telefonhörer und informierte sich, wie er eine Rennserie in die Tat umsetzen konnte.

Für die Berufsschüler soll diese Rennserie eine gute Gelegenheit sein, die Theorie in die Praxis umzusetzen. Dafür konnte Patrick Sommer den Förderverein für sich gewinnen und die ersten fahrbereiten RC-Cars aus den bereitgestellten Mitteln erwerben. Diese wurden in der Modellbau AG und zu Hause für das Event vorbereitet. Die praktische Umsetzung folgte Tage später bei dem ersten Rennen am 16. und 17. Dezember 2017 in der örtlichen Sporthalle des Eduard-Maurer-Oberstufenzentrums in Hennigsdorf.

## Vorbereitungen

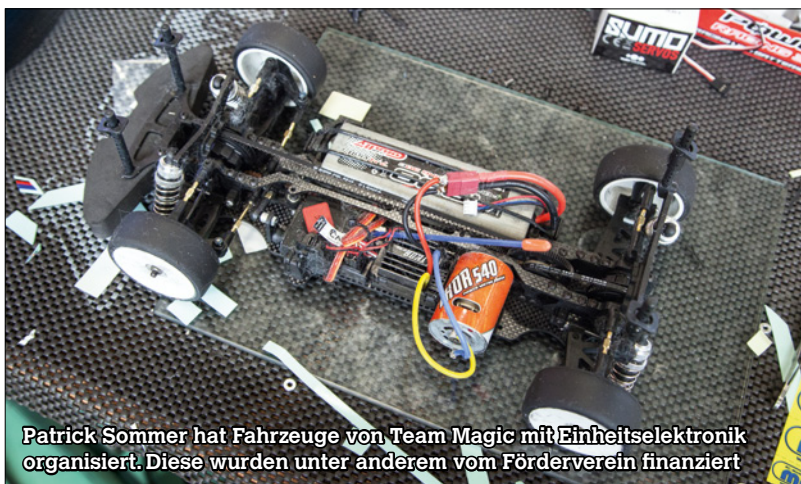
Am Samstagmorgen begann der Aufbau der Strecke. Nichts wurde dem Zufall überlassen und im Laufe des Tages trafen immer mehr Fahrer ein, die tatkräftig beim Aufbau mithalfen. Gemeinsam mit vereinten Kräften wurden die letzten Arbeiten beendet. Herausgekommen war eine tolle Streckenführung mit zahlreichen Kurvenpassagen und einer langen Geraden. Aufgrund der Hallenmaße blieb neben



Für die Berufsschüler war das Event ihr erstes Rennen. An ihren Fahrzeugen legten sie selbst Hand an

der Strecke genug Platz für das Fahrerlager. Damit die Fahrer einen guten Überblick auf die Strecke hatten, mussten diese über eine Treppe eine Etage nach oben steigen. Von der Tribüne mit Zuschauersitzplätzen hatten die Fahrer einen tollen Blick auf jeden Winkel der Strecke. Für Onroad-Fahrer im Raum Berlin ergab sich wieder die Möglichkeit, auf einer super schönen Strecke zu fahren.

Am Start waren 45 Teilnehmer in den Klassen Rookie/EMC, 1:12 Pan-Car, Formel 1 und Elektro 1:10 Tourenwagen. Wer den Samstag das Training verpasste, der konnte am Renntag, der am 17. Dezember 2017 stattfand, früh die letzte Trainingsmöglichkeit vor dem eigentlichen Rennen nutzen. Für das Rennen war an diesem Tag alles vorbereitet. Als Besonderheit und zum Einstieg in den RC-Rennsport legte Patrick Sommer besonderen Wert darauf, dass im Rahmen der Rennserie der Eduard-Maurer-Cup (kurz: EMC) mit den erworbenen Fahrzeugen für die Berufsschüler aus der Modellbau AG, ausgetragen wird. Dafür wurden beim ortsansässigen Händler mehrere Team Magic-Fahrzeuge mit gleicher Elektronik erworben. Den Unterschied machte nur die Karosserie, die die Teams selbst lackieren und gestalten konnten.



Patrick Sommer hat Fahrzeuge von Team Magic mit Einheitselektronik organisiert. Diese wurden unter anderem vom Förderverein finanziert



> Tamiya hat ein neues Re-Release-Modell angekündigt: Den Lancia 037 Rally, der auf dem TA02-S-Chassis neu aufgelegt wird. Internet: [www.hobbyshop.ch](http://www.hobbyshop.ch)



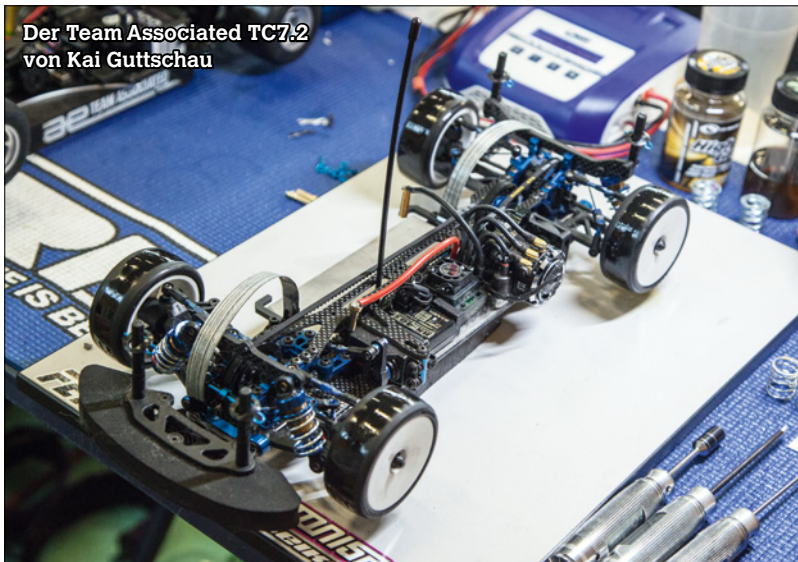
> Endlich ist es soweit: Der langersehnte Ford Mustang Hoonicorn ist unterwegs und ist seit der Weihnachtszeit bei Hobbyshop Hässig erhältlich. Entgegen ersten Aussagen wird nun doch die erste, schwarze Version geliefert. Der Hoonicorn 2 soll Mitte/Ende 2018 dann auch noch folgen.



> Ausgestattet mit neuester Elektronik beeindruckt das neue **ESS-Dual plus Real Engine Sound Modul** durch noch satteren Motorsound mit realistisch klingenden Schaltvorgängen. Mit einer Ausgangsleistung von bis zu 20 Watt leistet das Soundsystem eine kräftige Wiedergabe des originalen Motorsounds. Besonders bemerkbar machen sich die zwei verbauten Lautsprecher. Dieses Modul ist ein Muss für jeden RC-Car Fahrer.



> Dem **Monster Tracker** von Kyosho steht nichts mehr im Weg, denn er macht mit Leichtigkeit große Sprünge, auch über Gräben und lässt nichts als eine Staubwolke zurück. Dank einer One-Touch-Luke ist das Chassis für den Batteriewechsel leicht zugänglich. Die staubdichte Radiobox und der Differenzialgehäusekasten sind mit einem bruchfesten, flexiblen Harzmaterial kombiniert, sodass im seltenen Fall eines Bruchs selbst Einsteiger problemlos alles in Ruhe austauschen können.



Der Team Associated TC7.2 von Kai Guttschau

## Car-Sharing

Aufgrund des großen Interesses seitens der Berufsschüler, mussten sich diese die Fahrzeuge als Team teilen. Zwei Fahrer beziehungsweise Fahrerinnen, die in den Läufen abwechselnd zum Sender griffen, bildeten ein Team. Im Laufe des Wochenendes stellte sich heraus, dass Team Göhring/Berger bereits gut mit ihrem Fahrzeug zurechtkam. Etwas Talent gehört genauso dazu, wie ein gut vorbereitetes Fahrzeug. Auf dem Fahrerstand zeigte sich bereits das erste Rennfieber. Gegenseitig spornten sich die Teams zu Höchstleistungen an. Leider blieb der eine und andere Crash nicht aus. Zwischendurch wurde das ein und andere defekte Teil im Fahrerlager ausgetauscht, bis die Reserven aufgebracht waren. Dabei wurden von Patrick Sommer und den Teams die ersten Schwachstellen aufgedeckt und bereits über Verbesserungen an den Fahrzeugen nachgedacht.

In den nächsten Wochen werden die Fahrzeuge gewartet und vorbereitet, um beim zweiten Rennen weiter Rennerfahrungen zu sammeln. Toll, mit wieviel Ehrgeiz und Spaß die Gruppe dabei war. Sehr gut war die Hilfsbereitschaft untereinander. Durch das gemischte Fahrerfeld aus den Neulingen und erfahreneren RC-Car-Fahrern, können alle in dieser Rennserie voneinander lernen und profitieren. Darauf achtete der Veranstalter bei der Wahl der Rennklassen im Vorfeld genau. Der Sieg ging an Jakob Schimmelpfennig, der als einziger Rookie-Fahrer mit im EMC mitfuhr. Für ihn war es nicht das erste Rennen, wie seine Konkurrenten auf der Strecke mitverfolgen konnten. Die Teams des EMC mussten ihn das eine und andere Mal überholen lassen, was nicht schlimm war. Für Jakob Schimmelpfennig war es nicht das erste Rennen, was sich bei der Fahrzeugbeherrschung zeigte. Trotz des Samstagstrainings fehlte die gewisse Routine, die Fahrzeuge um den Kurs zu steuern. Auf Platz 2 folgte das Team Göhring/Berger, das den Tagessieg im EMC holte. Die Freude war groß im Siegerteam, ihre Kontrahenten aus der Modellbau AG auf der Strecke geschlagen zu haben.

## Verschiedene Klassen

Für die Teilnehmer, welche nicht am EMC teilnahmen, waren vier weitere Klassen ausgeschrieben. Sehr gut wurde das Rennen von den 1:12er-Pan-Car-Piloten angenommen. In der Region gibt es kaum Veranstaltungen für diese Fahrzeuge. Schon während des Rennens kam sehr gute Resonanz aus anderen Bundesländern. Wir dürfen gespannt sein, wie voll es bei den nächsten Rennen werden wird. Siegreich zum Auftakt war Nico Großheim in dieser Klasse, der sich in den drei Finalläufen deutlich gegen Christian Wunsch und Patrick Sommer durchsetzen konnte. Neben den Pan-Car-Fahrern waren die Besitzer von Formel-Fahrzeugen überglücklich, dass es eine Fahrmöglichkeit gab. Mirko Morgenstern konnte vor Kai Guttschau, Martin Schimmelpfennig und Uwe Dietl den Sieg einfahren.

In der Tourenwagenklasse mit den 17,5-Turns-Motoren entbrannte nicht zum ersten Mal ein reines Familienduell um den Tagessieg zwischen Norbert und Sebastian Rosenhahn. Norbert Rosenhahn startete von Startplatz 1 in die Finals, jedoch war sein Sohn Sebastian der lachende Gewinner. Auf Platz 3 folgte Robert Komfort, der sich von Lauf zu Lauf steigerte und im letzten Finale um den Laufsieg mitfuhr. In der zweiten Klasse mit den etwas stärkeren 13,5-Turns-Motoren setzte sich Andy Kühne, der sich in Berlin sehr stark in den Vereinen engagiert, ungefährdet gegen Kai Guttschau und Sebastian Müller durch. Internet: [www.berlinwinterseries.com](http://www.berlinwinterseries.com)

# Markt

## MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK

### FREAKWARE

Freakware hat einen **Faltstuhl** im Sortiment, der ideal für unterwegs

ist. Er bietet sich zum Beispiel an, um bequem im Fahrerlager Platz nehmen zu können oder sich nach einem Renntag auszuruhen. Er ist leicht zusammenlegbar und besteht aus strapazierfähigem, reißfestem Material. Der Stoff ist über ein robustes Gestell aus 16-Millimeter-Stahlrohren gezogen. In der Armlehne befindet sich eine praktische Getränkehalterung und eine Seitentasche ist auch vorhanden. Die maximale Tragkraft beträgt 100 Kilogramm und misst 540 × 540 × 900 Millimeter. Zusammengefasst und in der mitgelieferten Umhängetasche verstaut, beträgt das Packmaß zirka 1.000 × 200 × 160 Millimeter. Der Preis: **23,90 Euro.**



Faltstuhl von Freakware



Sling Shot 4.3 Zoll Pro-Loc Paddle-Reifen von Pro-Line

### PRO-LINE

Pro-Line präsentiert mit den **Sling Shot 4.3 Zoll Pro-Loc Paddle-Reifen** neue Gummis für Monstertrucks wie den X-Maxx von Traxxas. Die Pneus wurden aus besonders strapazierfähigem Material hergestellt, das nicht nur optimalen Grip auf verschiedenen Untergründen bieten, sondern auch vor dem Ballon-Effekt schützen soll. In Verbindung mit den Pro-Loc X-Maxx-Felgen ergibt sich eine besonders feste Verbindung, die bei Bedarf auch wieder gelöst werden kann. Die neuen Reifen werden im Paar verkauft und kommen inklusive Schaum-Einlagen.

### HORIZON HOBBY

Das neue RC-Car-Highlight bei Horizon Hobby heißt **Losi Super Baja Rey**. Der Desert-Buggy im Maßstab 1:6 setzt nicht nur dank seiner Größe neue Maßstäbe – auch die beeindruckenden Scale-Details machen ihn zu einem authentischen Desert-Truck. Das AVC-System garantiert auch bei Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 80 Kilometer pro Stunde ein kontrolliertes Fahrgefühl.

Darüber hinaus verfügt der Offroader über unabhängige Vorderradaufhängungen mit langen Federwegen sowie eine Vierlink-Hinterachse.

Auf dem Aluminium-Chassis sind bereits ein Dynamite Fuze-1.200-kv-Brushlessmotor sowie ein 160-Ampere-Regler verbaut. Zudem ist ein 1:6er-Spektrum-Servo mit Metallgetriebe montiert und die Steuerbefehle werden von einer Spektrum DX2E übermittelt. Das in Rot oder Schwarz erhältliche Modell ist rund 775 Millimeter lang, zirka 8.000 Gramm schwer und kostet **819,99 Euro.**



Losi Super Baja Rey von Horizon Hobby





Team Magic B8ER Brushlessbuggy  
von HRC Distribution

## HRC DISTRIBUTION

Der neue **B8ER** ist ein Brushlessbuggy von Team Magic, den HRC Distribution im Sortiment hat. Der Offroader im Maßstab 1:8 ist mit einem 6s-Antrieb ausgestattet. Der Motor hat eine spezifische Drehzahl von 2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt, der Regler verkräftet einen Strom von 150 Ampere. Die Lenkbefehle werden von einem 16-Kilogramm-Servo umgesetzt. Zu den Besonderheiten des Modells zählen Aluminium-Dämpferbrücken, CVD-Antriebswellen, spezielle High-Traction-Reifen mit längerer Haltbarkeit und vieles mehr.

Der neue HRC **Dual Star Pro Charger** mit zwei Ladeausgängen, die jeweils bis zu 200-Watt-Leistung liefern. Der neue Doppellader komplettiert das Produktsortiment, in dem sich bereits ein 80-Watt-Einzel- und ein 100-Watt-Doppellader befinden. Dank des integrierten Netzteils kann der Lader entweder an einer 11- bis 18-Volt-Gleichstrom- oder eine 100- bis 240-Volt-Wechselstromquelle betrieben werden. Neben den beiden Ladeausgängen im 4-Millimeter-Standard mit JST-XH-Balancer-Boards, stehen auch USB-Anschlüsse zum Laden von Smartphones und ähnlichem zur Verfügung. Der Dual Star ist in der Lade LiHV-, LiPo-, LiFe- und LiIo-Akkus von zwei bis sechs Zellen sowie Nickel-Akkus bis maximal 15 Zellen oder 2- bis 20-Volt-Bleiakkus zu laden. Der maximale Ladestrom liegt bei 20 Ampere und kann in 0,1-Ampere-Schritten eingestellt werden. Entladen kann man mit dem Gerät bei maximal 5 Ampere.



2 x 200 W  
Dual Star Pro Charger  
von HRC Distribution



Team Magic „J-Star“ 6s-Monstertruck  
von HRC Distribution

Neu im Sortiment von HRC Distribution ist der **Team Magic „J-Star“ 6s-Monstertruck**. Der 1:8er-Offroader basiert auf dem bekannten und bewährten E6-Chassis und verfügt über eine detaillierte und vorbildähnliche Karosserie. Das Modell ist ausgestattet mit einem Hobbywing 150-Ampere-Regler und einem Brushlessmotor, der eine spezifische Drehzahl von 2.250 kv aufweist. Zudem sind ein wasserdichtes Savox-Servo mit Metallgetriebe und eine LED-Dachleiste verbaut. Ein Metall-Mitteldiff und vier gehärtete Stahl-Antriebswellen zählen zu den weiteren Ausstattungsmerkmalen.

HRC Distribution präsentiert mit dem **Racing 68113CAR** ein neues Brushless-High-Performance-Servo. Es hat eine Stellkraft von 13 Kilogramm bei einer Stellzeit von 0,07 Sekunden. Es wurde speziell für die Lenkung von 1:10er-Wettbewerbsmodellen konstruiert. Es verfügt über ein schwarzes Aluminiumgehäuse im mittleren Bereich sowie ein komplett schwarzes, 9 Zentimeter langes Anschlusskabel. Es ist im Low-Profile-Design gehalten, verfügt über ein Metallgetriebe und eine doppelte Kugellagerung. Die Betriebsspannung liegt bei 4,8 bis 6 Volt und das Gewicht beträgt 45 Gramm. Neben dem Servo sind im Lieferumfang noch zwei Abtriebshebel und Befestigungsmaterial enthalten.

Racing 68113CAR-Brushless-Servo  
von HRC Distribution



## HERSTELLER Kontaktdaten

**FREAKWARE**  
Karl-Ferdinand-Braun-Straße 33  
50170 Kerpen  
Telefon: 022 73/60 18 80  
Fax: 022 73/601 88 99  
E-Mail: [info@freakware.com](mailto:info@freakware.com)  
Internet: [www.freakware.com](http://www.freakware.com)

**HORIZON HOBBY**  
Hanskampring 9  
22885 Barsbüttel  
Telefon: 040/822 16 78 00  
E-Mail: [info@horizonhobby.de](mailto:info@horizonhobby.de)  
Internet: [www.horizonhobby.de](http://www.horizonhobby.de)

**HRC DISTRIBUTION**  
Pestalozzistraße 54  
79540 Loerrach-Stetten  
Telefon: 00 41/61/461 53 44  
Fax: 018 05/233 63 37 16 06  
Internet: [www.hrcdistribution.com](http://www.hrcdistribution.com)

**PRO-LINE RACING**  
P.O. Box 456  
Beaumont  
CA 92223  
Internet: [www.prolineracing.com](http://www.prolineracing.com)

**RC-CAR-SHOP — HOBBYTHEK**  
Nauenweg 55  
47805 Krefeld  
Telefon: 021 51/82 02 00  
Fax: 021 51/820 20 20  
E-Mail: [hobbythek@t-online.de](mailto:hobbythek@t-online.de)  
Internet: [www.rc-car-online.de](http://www.rc-car-online.de)

**ROBITRONIC ELECTRONIC**  
Brunhildengasse 1  
1150 Wien, Österreich  
Telefon: 00 43/1/982 09 20  
Fax: 00 43/1/982 09 21  
E-Mail: [info@robitronic.com](mailto:info@robitronic.com)  
Internet: [www.robitronic.com](http://www.robitronic.com)

**RIPMAX**  
R/C Service & Support  
Stuttgarter Straße 20/22  
75179 Pforzheim  
Telefon: 072 31/46 94 10  
Fax: 072 31/469 41 29  
E-Mail: [info@rc-service-support.de](mailto:info@rc-service-support.de)  
Internet: [www.rc-service-support.de](http://www.rc-service-support.de)

**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](mailto:info@smi-motorsport.de)  
Internet: [www.smi-motorsport.de](http://www.smi-motorsport.de)

**T+M MODELS**  
[VERTRIEB IN DER SCHWEIZ]  
Klosterzelgstraße 1  
5210 Windisch, Schweiz  
Telefon: 00 41/564 42 51 44  
E-Mail: [tm.models@bluewin.ch](mailto:tm.models@bluewin.ch)  
Internet: [www.tmmotors.ch](http://www.tmmotors.ch)

# Markt

## RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

Neu bei RC-Car-Shop – Hobbytheke ist ein **Umrüstsatz** für den Carson Dirt Attack XXL auf Dirt Hummer. Dieser Umrüstsatz ermöglicht es, den Carson Dirt Attack XXL mit einer Hummer-Karosserie auszustatten. Der Satz beinhaltet alle benötigten Teile wie Karosserie, Anbauteile und Dekorsatz. Konkret sind im Lieferumfang folgende Teile enthalten. Hummer Karosserie schwarz, Dekor-Bogen, Karosserieträger, verstellbarer Karosseriehalter, FG-Kunststoffstrebe, FG-Alu-Distanzbolzen beidseitig mit 4-Millimeter-Gewinde, zwei Schrauben M4 × 22 Millimeter, zwei Muttern M4 und vier Unterlegscheiben. Der Preis für den Umbausatz beträgt **199,90 Euro**.



Umrüstsatz für den Carson Dirt Attack XXL von RC-Car-Shop – Hobbytheke



Maverick Strada RX Brushed (blau) und Brushless (rot) von Ripmax

## RIPMAX

Der **Maverick Strada RX** ist ein Rallye-Modell im Maßstab 1:10. Er wird als RTR-Set inklusive 2,4-Gigahertz-RC-Anlage ausgeliefert. Auf dem Chassis ist ein kraftvoller 540er-Bürstenmotor verbaut, der von einem MSC-30BR-WP-Regler angesteuert wird. Neben dem beiliegenden 1.800-Milliamperestunden-Nickel-Akku können auch LiPos verwendet werden. Die Steuerbefehle werden von einem MS-22-Lenkservo umgesetzt. Darüber hinaus ist das Modell mit einer voll einstellbaren Aufhängung, vier Öldruckstoßdämpfern, Allradantrieb, einer kompletten Kugellagerung und vielen weiteren Features ausgestattet. Das 470 Millimeter lange und 250 Millimeter breite Modell wiegt rund 1.750 Gramm und kostet **179,- Euro**. Für 90,- Euro mehr (**269,- Euro**) gibt es den Strada RX auch in einer **Brushlessversion**. In dieser ist ein 3.215 kv-Brushlessmotor mit einem MSC-30BL-WP-Regler verbaut. Zudem hat der beiliegende Akku eine Kapazität von 3.000 Milliamperestunden. Die sonstige Ausstattung ist identisch.

Der **Baja 5R On-Road** bringt das HPI Baja Concept in eine völlig neue Umgebung: auf die Straße. Mit einer für Onroad-Einsätze optimierten Fahrwerksgeometrie ist der 1:5er-Onroadler für rasante Fahrten auf dem Asphalt optimiert worden. Die stylische und authentische 1970er-Ford Boss Mustang-Karosserie gibt dem heckgetriebenen Modell den dazu passenden dynamischen Look und zusammen mit den Achtspeichen-Vintage-Felgen und den Tarmac-Buster-Reifen wird der Baja 5R zum absoluten Blickfang. Das Groß-

modell hat eine Länge von 1.040 Millimeter, ist 510 Millimeter breit und wiegt unbetankt rund 12.600 Gramm. Den Vortrieb erzeugt ein 22,5-Kubikzentimeter-Zweitaktbenzinmotor mit 2,3 PS Leistung. Das Modell wird werksseitig vormontiert und lackiert geliefert. Zu den Features zählen Heavy-Duty-Antriebs-Tuningteile, eine 2,4-Gigahertz-FHSS-Funkfernsteuerung mit Failsafe, ein extra dickes Aluminium-Monocoque-Chassis, ein 700-Milliliter-Kraftstofftank für rund 45 Minuten Fahrzeit, ein High-Flow-Schalldämpfer, eine High-Performance-Kupplung, einstellbare Stoßdämpfer, ein Viscous-Torque-Differenzial, Achtspeichen-Beadlock-Satin-Chrom-Felgen und eine komplette Kugellagerung. Der Preis beträgt **1.619,- Euro**.



HPI Baja 5R On-Road von Ripmax



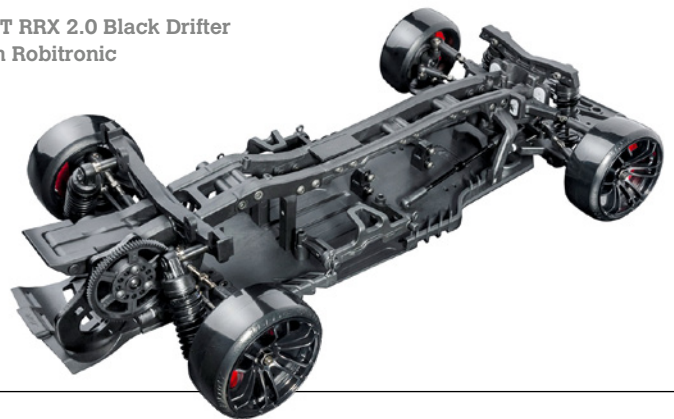
## ROBITRONIC

Neu im Sortiment von Robitronic ist der **MST MTX1 RTR-Brushless-Monstertruck** im Maßstab 1:10. Der sehr realitätsnah ausgeführte MTX1 bietet mächtig viel Spaß auf jedem Terrain. Stabilität und Widerstandsfähigkeit bekommt der MTX1 durch den Gitterrohrrahmen, die Vierlink-Aufhängung mit Stabilisator auf der Hinterachse und Öldruckstoßdämpfer. Die Kraftübertragung, auf alle vier mächtigen 130-Millimeter-Big Foot-Reifen erfolgt über Metalldifferenziale sowie CVD-Metallgelenkwellen an der Vorderachse. Zudem ist das Modell komplett kugelgelagert und mit hochwertigen elektronischen Bauteile ausgestattet. Dazu zählen der starke 3.500-kv-Brushlessmotor samt passendem 70-Ampere-Regler, das SC0252-Servo aus dem Hause Savox sowie ein 2,4-Gigahertz-Fernsteuerungssystem. Als RTR Modell sind bereits alle Montagearbeiten inklusive fertiger Karosserie werksseitig ausgeführt. Das

467 Millimeter lange und 294 Millimeter breite Modell hat einen Radstand von rund 280 Millimeter und wird ohne Fahrakku geliefert. Der Preis: **299,- Euro**.

Ebenfalls neu bei Robitronic ist der **MST RRX 2.0 Black Drifter**. Das Modell wird als Bausatz mit Heckmotor ausgeliefert. Der RRX 2.0 Black ist laut Hersteller der ideale 2WD-Drifter für ambitionierte Einsteiger und Profiracer gleichermaßen. Er verfügt über neu entwickelte Fahrwerksgeometrie, die eine perfekte Fahrstabilität und einfache Kontrolle der Drifts ergeben soll. Extrem große und variable Lenkausschläge durch Ackermann-Steuerung verbessern das Handling. Die effiziente Übertragung der Kraft über Stahl-CVDs an der Hinterachse lässt ein sehr feinfühliges Dosieren von Gas und Bremse zu. Außerdem verfügt das Modell über neue, verbesserte Querlenker an der Hinterachse mit optimierten Befestigungspunkten und vielfältigen Einstellmöglichkeiten. Das 190 Millimeter breite 1:10er-Modell hat einen Radstand von 257 Millimeter und wird als Baukasten ohne Zubehör ausgeliefert. Der Preis beträgt **239,- Euro**.

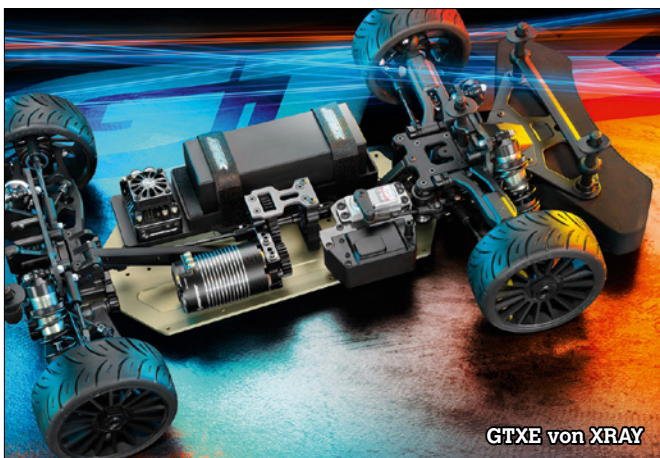
## MST RRX 2.0 Black Drifter von Robitronic



## SMI MOTORSPORT/T&M MODELS

Mit dem **GTXE 2018** präsentiert XRAY einen 1:8er-Onroad mit Brushlessantrieb. Wie üblich bei XRAY, wird der Wettbewerbswagen als Bausatz ohne Komponenten ausgeliefert. Das Modell verfügt über vier Öldruckstoßdämpfer, Allradantrieb, Doppelquerlenkerachsen und viele weitere Features, die typisch für Modelle dieser Klasse sind. Die Basis bildet ein 3-Millimeter-Aluminium-Chassis mit

variabler Gewichtsverteilung. Während vorne und hinten Kegelrad-differenziale verbaut sind, ist zentral ein starrer Durchtrieb vorhanden. Sämtliche drehenden Teile sind kugelgelagert. Optional kann ein selbstdesignter Lexan-Body dazu erworben werden. Das mit zahlreichen Aluminium- und CFK-Teilen ausgestattete Modell hat eine Länge von 510 Millimeter und wiegt fahrfertig gut 3.300 Gramm.



## XB8-Dämpferfedern von XRAY



Für den 1:8er-Wettbewerbsbuggy XB8 präsentiert XRAY neue, **progressive Dämpferfedern**. Die Federn sind 69 Millimeter lang und mit fünf Punkten markiert. Durch den Einsatz soll sich das Lenkverhalten am Kurveneingang verbessern. Diese neuen Tuningteile sind speziell für Strecken mit hohem Grip geeignet und werden vor der Auslieferung kontrolliert und zu passenden Paarungen zusammengestellt, um identische Federeigenschaften zu gewährleisten. Die Lieferung erfolgt im Zweier-Set.

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



EXKLUSIVES VIDEO UNTER  
[WWW.CARS-AND-DETAILS.DE](http://WWW.CARS-AND-DETAILS.DE)

# Zahlt sich Team-Work aus?

# PERFORMANCE- UPDATE

Text und Fotos:  
Patrick Garbi



Dem Spyder SRX-2 RM von Serpent, der als klassische Heckmotor-Variante speziell für Streckenverhältnisse mit wenig Grip konstruiert wurde, folgte eine sogenannte Mid-Hybrid Version, die vor allem für den Einsatz auf mittel bis sehr griffigen Pisten gedacht ist. Dieses Chassis, das sowohl mit einem Drei-Gear-Upright als auch einem Laydown-Getriebe betrieben werden kann, ist seit der letzten Outdoor-Saison auch als „Team Edition“ erhältlich, die trotz ein paar zusätzlichen Tuningteilen im Preis gesenkt werden konnte. Was kann der neue Team-Player?



Der SRX2 wird als Bausatz geliefert. Öle, Fette und Felgen sind ebenso präsent wie Aufkleberbögen. Die Anleitung befindet sich auf einem USB-Stick

Wie man sich leicht vorstellen kann, kommt die niedrigere Preisempfehlung des Spyder SRX-2 RM von Serpent nicht etwa von gesunkenen Produktionskosten oder einem „Geschenk“ seitens Serpent zur Jahreswende, sondern durch den Austausch gewisser Teile, die von den Teamfahrern nicht oder nur selten genutzt werden, während andere im Wettbewerb sinnvoller erscheinen. Die Initiative des holländischen RC-Car-Spezialisten Serpent ist daher in doppelter Hinsicht begrüßenswert. Zum einen erhalten ambitionierte Racer ein paar sinnvolle Optionparts und zum anderen bleibt noch ein kleines Budget von rund 30,- Euro für Zubehör- und Ersatzteile übrig.

### Zur Sache

Wie bereits erwähnt, handelt es sich beim SRX-2MH um ein Mittelmotor-Chassis, das speziell für den Einsatz auf Kunstrasen- und Teppichstrecken optimiert wurde. Dabei kann das Fahrzeug prinzipiell mit vier unterschiedlichen Getriebevarianten bestückt werden, allerdings ist die Team Edition ausschließlich mit der Drei-Gear-Laydown-Version ausgestattet, die in den meisten Fällen zum Einsatz kommt. Diese hat den Vorteil, dass der Schwerpunkt äußerst niedrig ist und aufgrund der veränderten Positionierung des Motors sowie des Getriebes das Gewicht auf der Vorderachse liegt und damit die Reaktion der Achse zunimmt.

Diese und alle anderen Komponenten logieren auf einem champagnerfarbenen Aluminiumchassis, wobei die abgewinkelte Partie (Kick-Up), die die Vorderachse



Zur Team Edition des SRX2 gehören Dämpferbrücken aus Carbon sowie Dämpfer-Verschlusskappen aus Aluminium

aufnimmt, separat angeflanscht wird. Formbeständige Composite-Elemente sorgen für die notwendige Steifigkeit und formen gleichfalls die Box für den Akku in „Shorty-Bauweise“, dessen Position sich um 17 Millimeter verschieben lässt. Die Befestigung erfolgt anhand der mitgelieferten CFK-Brücke, die für zusätzliche Steifigkeit sorgt. Die verbleibende Fläche zwischen Akku und Vorderachse ist dem Regler, Empfänger und Lenkservo vorbehalten, wobei angesichts der recht engen Platzverhältnisse, letzteres möglichst ein sogenanntes Low-Profile-Exemplar Modell in kurzer Bauform sein sollte.

### Normalo

Die Vorderachse des SRX-2MH setzt sich aus den klassischen Komponenten zusammen. Da wären Schwingen-Querlenker, C-Hubs und Lenkhebel. Der zentrale Montageblock ist, wie alle Kunststoffteile, aus stabilem Composite-Material gefertigt, das keine Wünsche offen lässt. Dieser Schwingenhalter wurde bereits bei der Montage des Testmodells gegen die optional erhältliche Messing-Version ersetzt. Quasi ein Muss, das von allen Racern eingesetzt wird, um der Vorderachse mehr „Biss“ zu vermitteln. Zudem hat dieser Halter den Vorteil, dass er mit exzentrischen Buchsen versehen ist, sodass der Nachlaufwinkel in Schritten von 2,5 Grad sowohl am C-Hub als auch an dem besagten Messing-Halter eingestellt werden kann.

Rollcenter und Sturz können indes mittels der dezenten und gut einstellbaren Gewindestreben aus Stahl verändert werden, die beidseitig an unterschiedlichen Montagepunkten angebracht werden können. Eine weitere Setup-Anpassung, die sich in der Praxis schnell und effektiv durchführen lässt, ermöglichen die zweigeteilten Lenkhebel, bei denen der Arm zur Spurstange austauschbar ist. Dem Baukasten liegen diese Arme in drei unterschiedlichen Varianten bei, um mehr oder weniger Ackermann generieren zu können.

### Sorglos

Die Hinterachse verfügt über annähernd die gleiche Vielfalt an Einstellmöglichkeiten wie das vordere Pendant. Besonders hervorzuheben sind auch hier die umfangreichen Einstelloptionen in Bezug auf die Vorspur, den Nachlauf das Rollcenter sowie die Breite der Achse, die sich absolut einfach durch Austausch der exzentrischen Buchsen in den Composite-Radträgern sowie den Schwingenhaltern aus Aluminium verändern lassen. Die prinzipielle Rolle der Aufhängung übernimmt der untere Querlenker, ebenfalls in Schwingen-Bauweise, während der Obere durch eine Rechts-links-Gewindestange mit entsprechenden Kugelpfannen ersetzt wird. Zwei hartbeschichtete CVD-Antriebswellen aus Stahl in Verbindung mit Sechskant-Radaufnahmen aus Aluminium garantieren eine zuverlässige Kraftübertragung, die angesichts der hohen Belastung bei sehr griffigen Strecken nicht zu unterschätzen ist.

**CAR CHECK**

**XRAY XB4 2WD SMI-Modellsport**

Klasse: Elektro-Offroad 1:10  
Empfohlener Verkaufspreis: 329,- Euro  
Bezug: Fachhandel

Technik:  
2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen, komplett kugelgelagert, Slupper, Kegelraddifferenzial

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

Erfahrungslevel:

**WETTBEWERBSPROFIS**



Dank der Entlüftungsöffnung in den serienmäßigen Verschlußkappen aus Aluminium lassen sich die Dämpfer, die nach dem Emulsionsprinzip (ohne Volumenausgleich) funktionieren, prima füllen und einstellen





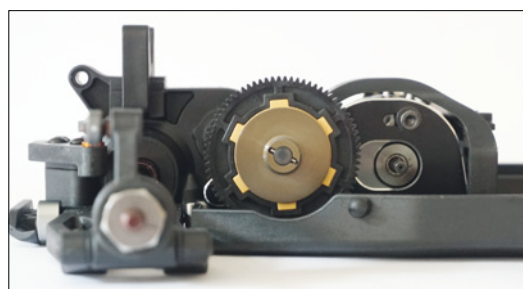
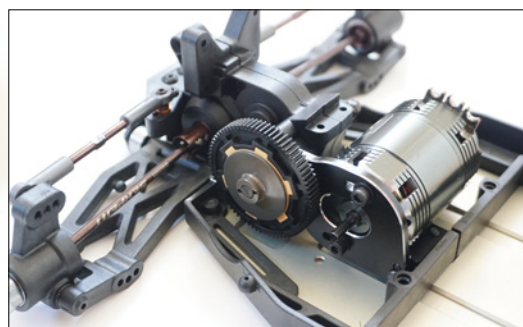
# Jetzt testen!

[www.brot-magazin.de](http://www.brot-magazin.de)

040 / 42 91 77-110



Der SRX2 wird serienmäßig mit einem Kugeldifferenzial und einem Dreistufigen-Laydown-Getriebe geliefert, bei dem sich die Montagehöhe des Diffs und des Hauptzahnrad in der Höhe justieren lässt. Ein Vierspider-Kegeldifferenzial mit Feinverzahnung sowie ein 4-Gears LD-Getriebe können separat erworben werden



Sogenannte Laydown-Getriebeeinheiten, bei denen der Motor nach vorne rückt, sind bei 2WD-Fahrzeugen, die speziell für Teppich- und Kunstrasenpisten gebaut wurden, mittlerweile Pflicht

MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE 

Wie bereits erwähnt, hat man bei der Team Version bewusst auf die benötigten Teile, für die unterschiedlichen Getriebevarianten verzichtet und sich stattdessen auf die Drei-Gear-Laydown-Variante konzentriert, die praktisch immer zum Einsatz kommt. Dementsprechend ist die Getriebebox, die sich als separate Einheit inklusive Motor von der restlichen Hinterachse demontieren lässt, mit einem gut einstellbaren Kugeldifferenzial, einem Hauptzahnrad aus Composite-Material sowie der Getriebewelle aus beschichtetem Stahl bestückt. Bleibt zu erwähnen, dass die Höhe des Differenzials aus drei verschiedenen Positionen gewählt werden kann, dies ebenfalls mit der Option, das Chassis so gut wie möglich an die Streckenverhältnisse anpassen zu können. Das betrifft ebenfalls den Slipper mit drei Pads, bei dem sich die Einstellschraube am hinteren Ende der Getriebewelle befindet, sodass die Karosse zur Justage demontiert werden muss.

### Geschmeidig


Die vier Öldruckstoßdämpfer, vorne kürzer als hinten, sind mit einem hartbeschichtetem Aluminiumgehäuse ausgestattet und die standardmäßigen Kappen aus Kunststoff wurden in der Team Edition gegen solche aus Aluminium ersetzt. Präzise gefertigte Teflon-Buchsen sowie spezielle O-Ringe sorgen für eine hundertprozentige Abdichtung der Kolbenstange, an deren oberen Ende entsprechende Kolbenplatten verschraubt werden, die in unterschiedlichen Varianten, also mit verschiedenen großen Löchern mitgeliefert werden. Die große schwarze Rändelmutter zur Justierung der Federvorspannung ist ebenfalls aus Aluminium und sollte an einer Stelle mit einer Feile leicht eingekerbt werden, die Markierung dient als Anhaltspunkt und erleichtert die Verstellung deutlich.

### MEIN FAZIT

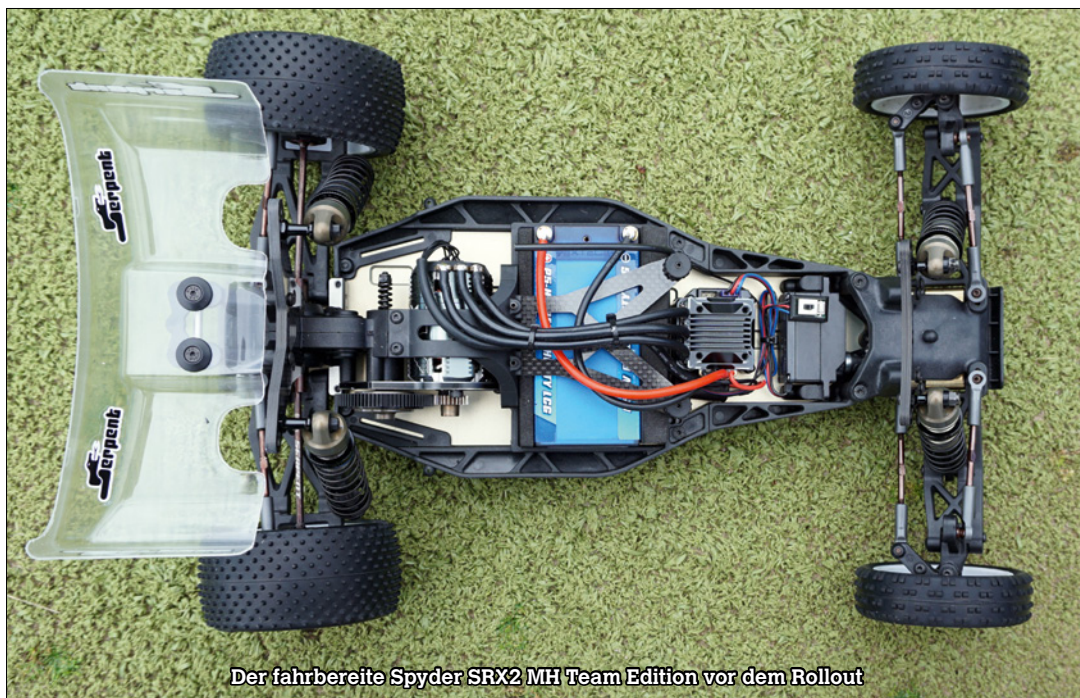


Serpent, ehemals ausschließlich in der Glattbahn-Szene unterwegs, bietet in der Zwischenzeit auch eine stattliche Auswahl an Offroad-Fahrzeugen an. Der SRX-2 MH ist das beste Beispiel dafür, dass man den Spagat zwischen den unterschiedlichen Klassen beherrscht, nicht zuletzt dank motivierten und fähigen Designer wie Billy Easton. Mit dem SRX-2 MH erwirbt man ein leistungsstarkes und modernes 2WD-Chassis, das den Erwartungen von Hobby- als auch ehrgeizigen Wettbewerbsfahrern gerecht wird – und das zu einem angemessenen Preis.

Patrick Garbi

Toller Look   
Gute Verarbeitung und Qualität  
Hervorragende Performance  
Zahlreiche Einstellmöglichkeiten

 Spoiler etwas zu flexibel



Der fahrbereite Spyder SRX2 MH Team Edition vor dem Rollout

## VERWENDETE KOMPONENTEN

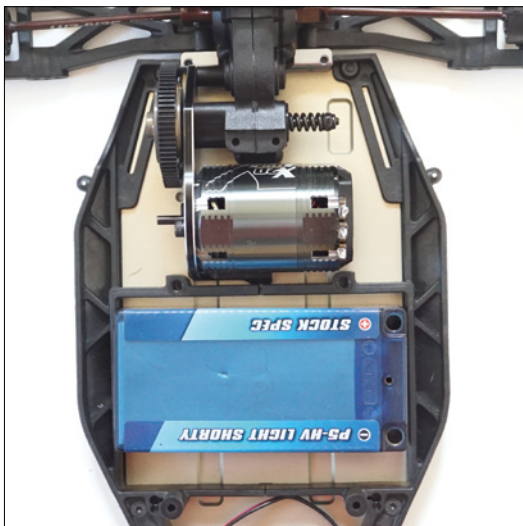
Sender:	Sanwa MT-44
Lenkservo:	Sanwa
Fahrakku:	LRP Shorty 4.200 mAh
Regler:	Sanwa Vortex
Motor:	LRP Vector X20 13.5T
Reifen:	Schumacher Cut-Stagger (vorne), Schumacher Minipin/Cactus (hinten)

Da bei Elektro-Offroadchassis auf eine Ausfederwegbegrenzung mittels Madenschrauben in den Schwingen grundsätzlich verzichtet wird, erfolgt auch beim SRX-2MH die Reduzierung des Weges mit Hilfe von Distanzscheiben, die vor dem Einführen der Kolbenstange in das Gehäuse auf diese zu schieben sind. Offroadtypisch ist auch das sogenannte Emulsionsprinzip, bei dem auf eine Membran für den Volumenausgleich verzichtet wird. Stattdessen setzt man auf eine Öl-Luft-Gemisch, bei dem das Luftpolster beim Füllen des Dämpfers durch eine kleine Entlüftungsöffnung in der Dämpferkappe entweichen kann. Zu den besonderen Features der Team Edition zählen außerdem zwei CFK-Dämpferbrücken, die jeweils 4 Millimeter dick sind und so einen sicheren und standesgemäßen Halt der Dämpfer gewährleisten.

### Routine

Die Montage des heckgetriebenen Buggys lässt sich dank der sorgfältig vorbereiteten Baugruppen, den mitgelieferten Ölen beziehungsweise Fetten und der Qualität der Komponenten, die zweifellos dem Stand der Technik entsprechen, zügig und ohne Probleme durchziehen. Dies setzt allerdings voraus, dass man neben seinem Arbeitsplatz einen PC oder Laptop stehen hat, um die detaillierte Montageanleitung in Farbe, die ausschließlich auf einem USB-Stick mitgeliefert wird, auch nutzen zu können. Alternativ kann man sie sich natürlich auch ausdrucken, was allerdings angesichts von rund 40 Seiten mit entsprechenden Kosten verbunden ist.

Negativ in Erscheinung getreten sind während des Aufbaus lediglich die Kolbenplatten der Dämpfer, die mittels 500er-Schmiegelpapier mit einem Dremel nachgearbeitet werden mussten. Serpent hat in der Zwischenzeit aber reagiert und bietet nun gefräste



Die Position des Fahrakkus in Shorty-Bauweise lässt sich um etwa 29 Millimeter variieren



Der Aufbau der Hinterachse, inklusive CVD-Wellen, Aluminiumsechskantmitnehmer und Heckrammer. Das ausgeklügelte Buchsensystem erlaubt zahlreiche Einstellmöglichkeiten

Kolbenplatten aus Delrin statt der Spritzgussteile aus Kunststoff an, die diesem Umstand Rechnung tragen. Nach Abschluss der Montage müssen lediglich noch der Spoiler und die Karosserie aus Lexan ausgeschnitten und lackiert werden, bevor der im Baukasten enthaltene Satz Felgen mit den Reifen eigener Wahl bestückt werden kann.

### Bissig

Für das Rollout des SRX-2MH wurde bewusst die permanente Kunstrasen-Strecke des MAC Hütschenhausen gewählt, auf der 2017 die Deutsche Meisterschaft der Klasse 2WD stattfand. Bestückt mit den für die DM zugelassenen Reifen von Schumacher, einem 13,5-Turns-Stock-Motor von LRP sowie einer kombinierten Regler-Empfänger-Einheit von Sanwa, die angesichts der beengten Verhältnisse für den Einbau geradezu prädestiniert ist, sollte der mit Baukasten-Abstimmung vorbereitete Proband zeigen, was er kann. Um es kurz zu machen: er kann einiges.

Schon nach ein paar Runden war klar, dass dieser 2WD-Buggy genau das macht, was von ihm erwartet wird. Aus den Kurven heraus ist Traktion vorhanden, im Infield folgt er präzise und willig den Lenkbefehlen und die lange, leicht wellige Gerade überfliegt das Chassis quasi lautlos, bevor es die anschließende 270-Grad-Rechts-Kehre ohne zu untersteuern meistert. Eine Akkuladung später war auch der Fahrer mit den anspruchsvollen Sprüngen soweit vertraut, dass sehr zügige Runden zustande kamen, die mehr als einen Zuschauer dazu veranlassten, sich nach dem grünen Fahrzeug zu erkundigen, dass einen rundum guten Eindruck mache.

Besonders gefallen hat dem Autor, dass sich Setup-Änderungen, speziell was den Nachlauf und den Ackermann vorne sowie die Vorspur der Hinterachse angeht, während eines Rennens einfach und zügig verändern lassen und das Chassis gut darauf anspricht. Das gilt ebenfalls für die Position des Fahrakkus, die signifikante Rückmeldungen vermittelt. In der Zwischenzeit hat das Testfahrzeug sowohl bei der besagten Deutschen Meisterschaft, einem Freundschaftsrennen an gleicher Stelle, sowie zwei weiteren Hallenrennen auf Teppich sein Potenzial unter Beweis gestellt und mit guten Platzierungen, meist im A-Finale, auch bestätigen können. Dabei musste bislang, weder aufgrund von Verschleiß oder eines technischen Defekts noch durch Crashes auch nur ein einziges Teil ersetzt werden. <<<<<



„Mit dem SRX-2 MH erwirbt man ein leistungsstarkes und modernes 2WD-Chassis, das allen Erwartungen gerecht wird.“

# Das hat der TRX-4 abseits befestigter Straßen drauf



Text: Jan Bohlen  
Fotos: Bernd Bohlen

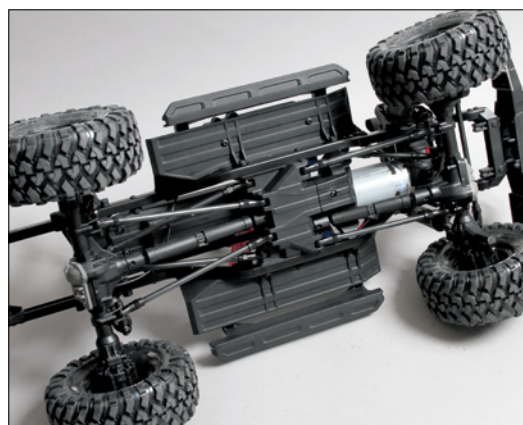
# SCALE-KING

MEHR INFOS IN DER  
DIGITAL-AUSGABE



Mit dem TRX-4 hat Traxxas einen Ready-to-Run-Trail-Truck im Maßstab 1:10 auf den Markt gebracht. Das Fahrzeug wird mit einer realitätsnahen Land Rover Defender-Karosserie ausgeliefert. Seine Stärken hat das Modell laut Hersteller – wie das große Vorbild – im Gelände. Lange hat die Firma Traxxas an diesem Modell gearbeitet, damit beim Fahrer der Spaß die Oberhand hat. Manche RTR-Modelle verbreiten mehr Frust als Lust beim Fahren. Warum das beim Traxxas TRX-4 definitiv nicht so ist, zeigt der Test.





Ein Blick unter das Fahrzeug zeigt die Vierlink-Aufhängungen

Die Karosserie ist einem Land Rover Defender mit vielen Details nachempfunden

Der TRX-4 von Traxxas kommt fertig montiert mit allen notwendigen elektronischen Bauteilen (Motor, Regler, Servos) aus der Schachtel. Die Karosserie ist montiert und lackiert. Der Sender gehört zum Lieferumfang. Die technische Ausstattung des Trucks wird seiner Aufgabe abseits befestigter Straßen und spezieller Trailstrecken gerecht. Bestückt ist das RTR-Modell mit einem XL-5-Fahrregler von Traxxas, der bis zu 3s-LiPos handeln kann. Damit hat das Fahrzeug auch genug Power für die steilsten Steigungen. Das nötige Drehmoment liefert eine 21-Turns-Motor.

### Kurshalter

Das Servo der Lenkung ist für schwere Lasten ausgelegt und mit seinem Metallgetriebe bedient es die Lenkung des TRX-4 auch unter größeren Kräfteinwirkungen. Das einzige nicht wasserdichte Elektronikbauteil ist der Empfänger des mitgelieferten

Senders. Damit auch er wassergeschützt ist, sitzt der Empfänger in seiner eigenen abgedichteten Box. Die Kabel werden mehrfach in die andere Richtung umgeleitet, um dem Wasser den Weg zu erschweren.

Der Sender (Traxxas TQ 2,4 Gigahertz) bietet verschiedene Einstellmöglichkeiten. Mit dem Taster am Daumen wird das Getriebe ausgewählt. Der TRX-4 bietet zwei Gänge, einen kleinen Gang mit langer Untersetzung für steile Passagen und einen etwas kürzer unteretzten Gang für höhere Geschwindigkeiten. Der oberste Schalter an der Fernsteuerung bietet drei Positionen. Der Schalter regelt die zwei kleinen blauen Servos im Chassis. Diese öffnen oder sperren die Differenziale. Damit lassen sich beide Diffs gleichzeitig sperren oder öffnen oder nur das vordere sperren. So kann man den TRX-4 perfekt der Beschaffenheit der Strecke anpassen. Die weiteren Schalter an der Fernsteuerung sind für die Trimmung von Gas und Bremse und der Lenkung. Für den Einsatz benötigt der TRX-4 dann noch einen 2s- oder 3s-LiPo-Akku und Batterien für die Fernsteuerung.

### Stilecht

Der Truck hat natürlich einen Vierradantrieb. Die Achsen sind über einen Kardanwelle verbunden. Anders als bei den meisten Fahrzeugen wird die Kraft von den Differenzialen nicht direkt über Knochen oder Antriebskardan auf die Räder übertragen. Der TRX-4 hat sogenannte Portalachsen. An jedem Rad sitzt ein kleines Getriebe, um zwischen der Achse und dem Rad-Zentrum einen Versatz zu schaffen. Dadurch erhält der Truck deutlich mehr Bodenfreiheit als bei einer herkömmlichen Achse. Die dazugewonnene Freiheit macht sich im Gelände bezahlt.



Die beiliegende Fernsteuerung verfügt über alle wichtigen Einstellmöglichkeiten

Die Stoßdämpfung übernehmen vier lange Stoßdämpfer, die mit Öl befüllt sind. Sie sind nochmal extra durch die Dämpferbrücken geschützt. Generell ist der Truck sehr stabil gebaut und macht den Eindruck als wäre er unzerstörbar. Die vier Reifen sind mit einem tiefen Profil versehen und bieten ordentlich Griff auf unebenem Boden. Ein Reserverad ist an der Karosserie montiert. Es ist nicht nur Dekoration, sondern kann tatsächlich auch am Fahrzeug montiert werden.

Allgemein ist die Karosserie ein echter Eyecatcher. Sie bildet einen Land Rover Defender nach. Die Farbe ist Dunkelgrau-metallic. Neben der originalgetreuen Form bietet die Karosserie noch zahlreiche Extras. So wurden einige nette

**CAR CHECK**

**TRX-4 Traxxas**

Klasse: Elektro-Offroad 1:10  
Empfohlener Verkaufspreis: ab rund 490,- Euro  
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, vier Öl Druckstoßdämpfer, zwei Sperrdifferenziale, Portalachsen, Zweigang-Schaltgetriebe, komplett Kugelgelagert, Vierlink-Aufhängungen vorne und hinten

Benötigte Teile: Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:

**HOBBYFAHRER**



Der Motor sitzt über dem Antriebsschaft der Hinterachse

Das Schnupper-Abo

Bonus Großer Wandkalender 2018 als Beilage

01-02 Januar/Februar 2018

5,90 EUR

A: 6,70  
BeNeLux: 6

SchiffsModell



# SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR SCHIFFSMODELLBAU

**3 FÜR 1**

Drei Hefte zum  
Preis von einem

**40  
JAHRE**  
**SchiffsModell**  
JUBILÄUMS-GEWINNSPIEL  
48 PREISE IM WERT VON  
**3.400 €**



Eindrücke zur Minisail  
Classic am Degersee

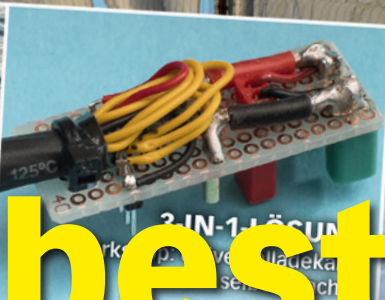
# Absegeln

KOSTENLOSER  
DOWNLOADPLAN



**VOLSKÜTTER**

Einzigartiger Nachbau der  
Militärkategorie



**3-IN-1 LÖSUNG**



# Jetzt bestellen!

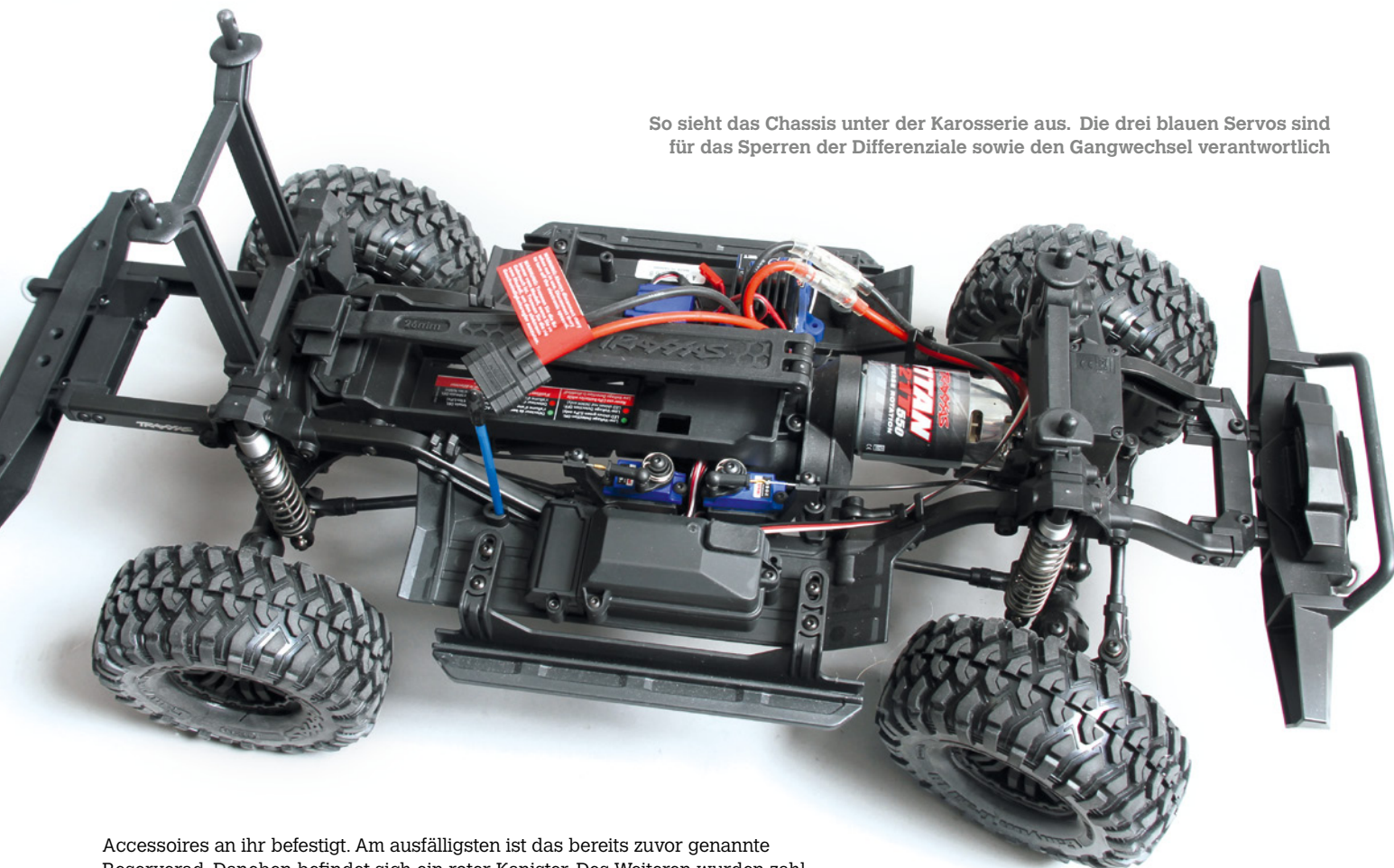
[www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk](http://www.schiffsmodell-magazin.de/kiosk)

040/42 91 77-110

**ABO-VORTEILE  
IM ÜBERBLICK**

- 11,80 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive

So sieht das Chassis unter der Karosserie aus. Die drei blauen Servos sind für das Sperren der Differenziale sowie den Gangwechsel verantwortlich

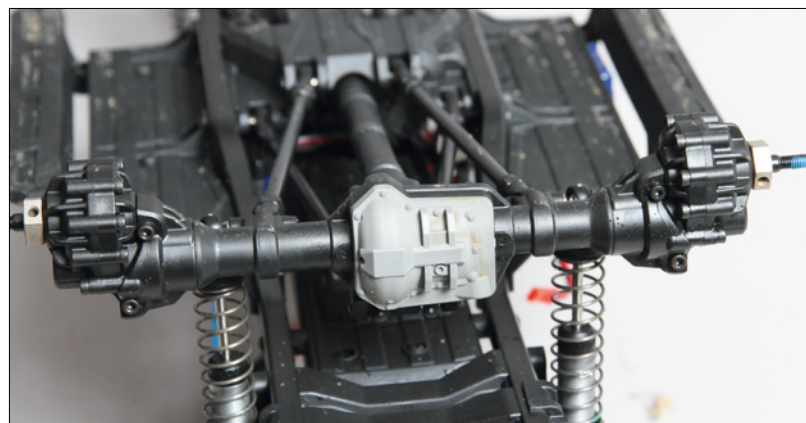


Accessoires an ihr befestigt. Am auffälligsten ist das bereits zuvor genannte Reserverad. Daneben befindet sich ein roter Kanister. Des Weiteren wurden zahlreiche Träger wie der Dachgepäckträger und Stoßstangen befestigt. Auch kleinere Details wie ein Auspuff, Haken, Ösen und Seitenspiegel sind zu finden. Optisch ist der Truck sehr gelungen. Das Ganze macht die Karosserie auch relativ schwer, worunter der Schwerpunkt des Fahrzeugs etwas leidet.

### Im Gelände

Der Traxxas TRX-4 macht auf dem Schraubertisch und im Schrank sicherlich eine gute Figur. Dafür wurde er aber nicht geschaffen. Daher ging es für einen Test aus der Stadt in die Eifel nach Hellenthal. Dort betreibt der MAC Eifel Elos neben einer Offroadstrecke eine Crawlerstrecke mit einigen kleineren und größeren Hindernissen.

Auf dem Weg zur Strecke wurde der TRX-4 schon mal voll durch beschleunigte. Im höheren Gang ist die Geschwindigkeit für so ein großes schweres Fahrzeug mit 3s-LiPo schon recht ordentlich. Für die Hindernisse braucht man dann aber etwas mehr Feingefühl im Finger als beispielsweise bei einem Buggy. Das liegt nicht nur an dem relativ hohen Schwerpunkt, sondern auch an der Scaler-typischen Fahrwerksgeometrie, die zwar beim Crawlern für maximale Traktion sorgt, jedoch bei höheren Geschwindigkeiten nachteilig ist.



Die Portalachse ist eine Besonderheit des TRX-4. Hier sieht man deutlich, wie die Achse und die Mitnehmer der Räder zueinander versetzt sind

### KOMPLETTIERUNG

Für den TRX-4 hat Traxxas auch die passenden Fahrakkus und das geeignete Ladegerät im Angebot. Der Akku ist ein 11,1 Volt-LiPo mit einer Entladerate von bis zu 25C und einer Kapazität von 5.000 Milliamperestunden. Die Traxxas-Akkus verfügen über das für den Anschluss an den Regler passende TRX ID-Stecksystem. Ein entsprechendes Ladegerät ist das Traxxas EZ-Peak Live. Das ID-System erkennt beim Anschluss an das Gerät den Akkutyp und stellt die passenden Ladeparameter ein. Mehr als eine Stunde Fahrvergnügen im Gelände sind mit einer Akkuladung möglich.





## MEIN FAZIT



Der Test des Traxxas TRX-4 hat mir meine ersten Erfahrungen mit einem Trailtruck beschert. Auch war ich das erste Mal mit ihm auf einer Crawlerstrecke unterwegs. Das Ganze hat mir persönlich viel Spaß bereitet. Die Hindernisse zu meistern, ist spannend und der TRX-4 war so gut steuerbar. Der Truck verfügt für ein RTR-Modell über sehr viele interessante Features. Die Portalachsen, die sperrbaren Differenziale und die verschiedenen Gänge bieten zahlreiche Möglichkeiten, das Fahrzeug auf die Beschaffenheit der Strecke abzustimmen. Traxxas hat bei diesem Truck nicht an den falschen Stellen gespart. Die Elektronik ist passend gewählt und die Antriebssteile bestehen auch den Test im Gelände. So will man ein RTR-Modell sehen.

Jan Bohlen

.....  
 Vorbildgetreue Optik  
 Gute Verarbeitung  
 Portalachsen für mehr  
 Bodenfreiheit  
 Sperrbare Differenziale  
 .....

.....  
 Schwere Karosserie sorgt  
 für hohen Schwerpunkt  
 .....



.....



Wenn es zu schräg wird, kann der TRX-4 aufgrund der recht schweren Karosserie schon mal umkippen

Der Regler arbeitet auch bei den Zwischenstufen am Gashebel präzise, wodurch sich die Geschwindigkeit gut und dosieren lässt. Kleinere Hindernisse auf der Strecke lassen sich noch relativ gut mit dem höheren Gang nehmen. Bei steileren Passagen muss man dann aber doch herunterschalten. Für trickreiche Hindernisse kann der niedrigere Gang dann eine doch zu starke Beschleunigung zulassen. Hier empfiehlt es sich wieder hochzuschalten, um die Kraft des TRX-4 mit einem 3s-LiPo etwas zu zügeln. Durch das Sperren oder Öffnen der Differenziale kann man zusätzlich schwierigere Situationen besser meistern, indem man einfach die Einstellungen während der Fahrt oder auf dem Hindernis selbst vornimmt. Die Bremse packt gut zu, wodurch auch in einer Steigung das Fahrzeug gestoppt, die Differenziale oder der Gang verstellt, und das Fahrzeug wieder beschleunigt werden können.

### Millimetergenau

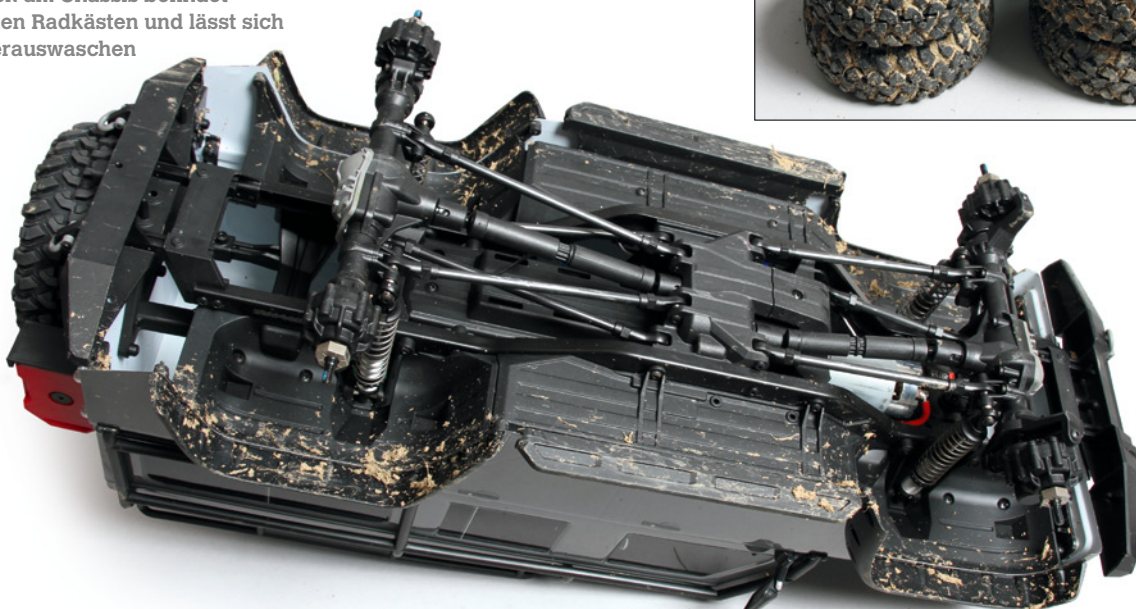
Die Lenkung des TRX-4 ist für ein RTR-Fahrzeug ungewöhnlich präzise. Das Servo ist stark genug, um die Lenkung auch bei größeren Wirkkräften in die gewünschte Stellung zu bringen. Viele andere RTR-Fahrzeuge sparen gerade an dieser Komponente, mit dem Ergebnis, dass das Fahrzeug nie wirklich geradeaus fährt, weil das Servo einfach zu schwach oder zu langsam ist. Beim Traxxas-Truck ist die Lenkung dagegen sehr präzise und

Der Dreck am Chassis befindet sich in den Radkästen und lässt sich leicht herauswaschen

kräftig zugleich. Das macht sich auch auf der Crawlerstrecke in der Eifel bezahlt. Bei der Anfahrt zu einer Brückenpassage aus Holzstangen müssen die Reifen direkt auf die Hölzer gebracht werden, um eine Überfahrt der Brücke zu ermöglichen. Mit etwas Übung bekommt der Fahrer das hin, denn das Fahrzeug bietet die dafür nötige Präzision im Antrieb und Lenkung. Im Laufe der Testfahrt musste der Truck dann noch andere Tests über sich ergehen lassen. Rückwärts das Hindernis wieder hinauf? Das funktioniert mit dem Traxxas-Truck. Nur bei dem Übermut des Fahrers kapituliert der Truck dann irgendwann. Etwa, wenn man wirklich zu schnell steilere Kurven nimmt, kippt er durch den hohen Schwerpunkt dann doch schon mal um.

Der TRX-4 von Traxxas zeigt jedenfalls, dass er was drauf hat. Dem Fahrer wird auf so einer Crawlerstrecke auch schnell klar, dass manchmal weniger mehr ist. So ist ein gefühlvoller Gasfinger für manche Hindernisse unerlässlich. Das Umschalten der Gänge oder der Differenzialeinstellungen über die Fernsteuerung ist dabei recht intuitiv und schnell zu erlernen.

Das Profil der Räder hat viel Dreck aufgenommen. Die Strecke war am Testtag etwas feucht





MEHR INFOS IN DER  
DIGITAL-AUSGABE



# FIRSTLOOK

Text und Fotos:  
Jan Schnare

Martin Müller kann man schon fast als Modellbau-Legende bezeichnen. Vor allem im Flugmodellbau hat er sich mit Eigenkonstruktionen, Deutschen Meistertiteln und vielem mehr einen Namen gemacht. Doch Müller kann nicht nur fliegen, sondern auch hervorragende ferngesteuerte Autos konstruieren, bauen und nun sogar zur Marktreife bringen, wie er mit seinem Projekt „DRIFT“ unter Beweis stellte, das über die Crowdfunding-Plattform Kickstarter finanziert wurde und nun erhältlich ist.

Doch die DRIFT-Modelle sind nicht nur irgendwelche Onroaders mit Doppelquerlenkern, Öldruckstoßdämpfern, Kegelraddifferenzialen und all den anderen Teilen, die man an nahezu jedem dieser Modelle findet. Denn zum einen sind die Racer mit einem Maßstab von 1:43 viel zu klein dafür und zum anderen sind es auch eigentlich gar keine richtigen RC-Cars. Denn DRIFT basiert in erster Linie auf einer App. Dabei handelt es sich um eine Rennsimulation, wie man sie auch schon zu Hauf in den Stores findet; mit einem Unterschied. Denn das, was da auf dem Smartphone simuliert wird, passiert in der Realität. Der DRIFT-Racer ist sozusagen das Ausgabemedium der App. In der App steuert man einen Drifter und das 1:43er-Modell verhält sich entsprechend.

Das Besondere dabei ist, dass sich das Fahrzeug absolut maßstabsgetreu verhält: Beschleunigung, Bremsweg, Topspeed, Driftverhalten – alles im Maßstab 1:43. Das eröffnet ganz neue Möglichkeiten. Ein paar Donuts auf dem Schreibtisch drehen? Kein Problem! Zwischen Hauptgang und Dessert um Omas Kaffeetasse driften? Nichts leichter als das! Doch natürlich lässt sich so etwas nicht einfach mit einer angetriebenen Hinterachse und einem Lenkservo realisieren. Da gehört einiges an Entwicklung und Technik dazu. Wie genau das Ganze funktioniert, lest Ihr in einem ausführlichen Testbericht in einer der kommenden Ausgaben von CARS & Details. <<<<



Der DRIFT-Racer ist mit Licht vorne und hinten ausgestattet. Das lässt sich nicht nur über die App ein- und ausschalten, sondern zeigt auch beim Laden den Füllstand an



1 Mit drei Schrauben lässt sich die Karosserie abnehmen. Später sollen auch noch andere Fahrzeugdesigns verfügbar sein



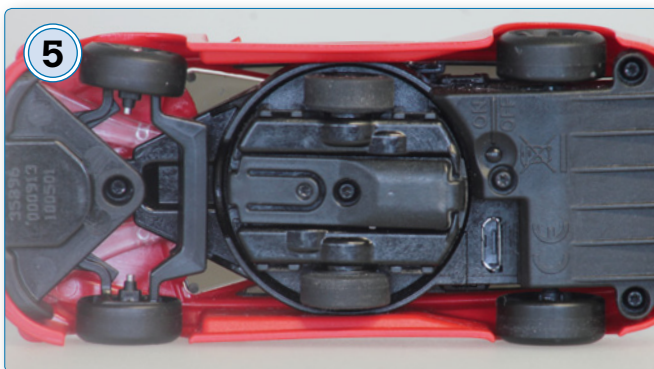
2 Die gesamte Elektronik samt Antrieb steckt in diesem Teil



3 Die Optik der Karosserie entstammt der Fantasie von Martin Müller – gewisse Elemente könnten einem aber vielleicht bekannt vorkommen



4 Ein echter Drifter braucht natürlich auch coole Felgen. Im Sortiment von Sturmkind finden sich auch noch Räder in anderer Optik



5 Auf der Unterseite präsentiert sich das Geheimnis von DRIFT. Die äußerlich sichtbaren vier Räder sind nur Show-Angetrieben und gelenkt wird über das runde Modul in der Mitte



So sieht die App-Oberfläche zum Steuern des Drifters aus. Durch Swipen über den linken Bildschirmbereich dosiert man die Bremskraft, rechts wird Gas gegeben und durch Tippen in der Mitte wird die Handbremse gezogen

# FIRST TRY



## Der richtige Einstieg in das RC-Car-Hobby

Neulich schaute ich nachdenklich auf meinem Bauch und kam zu der Einsicht, ich müsste mal wieder Sport treiben. Eine Spritztour in dem Porsche 911 eines Freundes überzeugte mich dann, dass Motorsport vielleicht genau das richtige wäre, um wieder fit zu werden. Allerdings war mein Budget doch etwas begrenzt und so richtig viel körperliche Bewegung bekommt man dadurch dann doch wieder nicht. Ich war außerdem sowieso mehr auf Rennfieber aus. Und das ist bekanntermaßen nicht nur schwer ansteckend, sondern auch noch unheilbar. Gut, dass es den RC-Car-Rennsport gibt. Der bekämpft zwar nicht das Fieber, lindert jedoch die Symptome. Damit war die Entscheidung gefällt: Ich wollte mit dem RC-Car-Rennsport anfangen – doch wie?

Text und Fotos:  
Marco Penk

In meiner Heimat Berlin gibt es eine Rennserie für RC-Cars namens Berlin Touring Masters. Diese wird von verschiedenen Vereinen in Berlin und Umgebung ausgerichtet. Ich begab mich aus Neugier auf Streckenerkundung und fand beim Marzahnner Racing Club eine beeindruckende Outdoor-Onroad-Strecke mit Asphalt, Curbs und Naturrasen. Herz was willst Du mehr? Bei einem Besuch eines Trainings fiel mir auf, dass bei den RC-Car-Freunden sehr viel geschraubt wurde. Die Modelle waren technisch und preislich jedoch scheinbar dort angesiedelt, wo auch der Porsche des Freundes lag – jedenfalls aus meiner Einsteiger-Sicht.

### Grundsatzfrage

Die Frage am Anfang ist natürlich, ob man gleich einen Tourenwagen-Rennstall mit Highend-Ausstattung und einer Handvoll Boxengirls braucht, oder ob man am Anfang mit weniger auskommt. Fahrfehler mit Crash, die ja am Anfang nicht

vermeidbar sind, können richtig teuer werden bei Highend Racern. Doch es gibt eine preiswerte Alternative.

Ein günstiger Einstieg in den faszinierenden RC-Car-Rennsport wird durch die qualitativ hochwertigen Tamiya-Produkte gewährleistet. Es gibt eine Tamiya Marken-Challenge, aber die Veranstaltungen sind über Deutschland oder sogar Europa verteilt. Mit der Berliner Touring Masters existiert eine Rennserie, die im Großraum Berlin auch von Jugendlichen mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreicht werden kann. Für die Einsteiger wird eine sogenannte Rookie-Klasse angeboten. Hier sind sehr günstige Einsteigerautos der verschiedenen Marken zugelassen, wie eben von Tamiya. Es können aber auch schon Autos für Fortgeschrittene eingesetzt werden, wie von Yokomo und SPEC-R. Jedoch sind letztere oft schon so komplex von den Einstellmöglichkeiten, dass man als Neuling schnell überfordert wird.



Am Anfang muss man natürlich erst mal fahren lernen, statt am Auto Settings einzustellen und somit steht jede Menge Training auf dem Programm. Außerdem ist es noch einmal eine ganz andere Welt, wenn man erst im Rennen gegen die anderen Fahrer kämpft. Ich entschied daher, das sehr günstige und voll ausgestattete Tamiya First Try RC-Kit bei Tamico in Berlin zu kaufen. Mein hoch gestecktes Ziel ist es, damit die Berlin Touring Masters 2018 zu gewinnen. Als gutes vorbereitendes Training nahm ich mit meinem Racer im Winter am Barnim Cup der Bernauer Speedracers teil. Dazu aber später mehr, jetzt geht es erst mal an die Montage des First Try TT-02 Chassis.

### Tool-Time

Jeder, der schon mal einen Lego-Baukasten anhand einer bebilderten Bauanleitung zusammen gebaut hat, kommt auch sofort mit der sehr gut gemachten Tamiya-Bauanleitung zurecht. Schritt für Schritt und Seite für Seite wird der Zusammenbau des Chassis erklärt. Im Falle des First Try TT-02 sind einige anspruchsvolle Komponenten bereits fertig montiert. Dazu zählen vor allem die beiden Differenziale, deren Montage schon eine Expertenaufgabe darstellen würde, und die Dämpfer. Das Handbuch des First Try TT-02 zeigt nicht alle Arbeitsschritte, da ja bereits Baugruppen werkseitig vormontiert sind. Da es aber notwendig ist, Veränderungen am Getriebe vorzunehmen, um an der Rookie-Rennserie teilzunehmen,

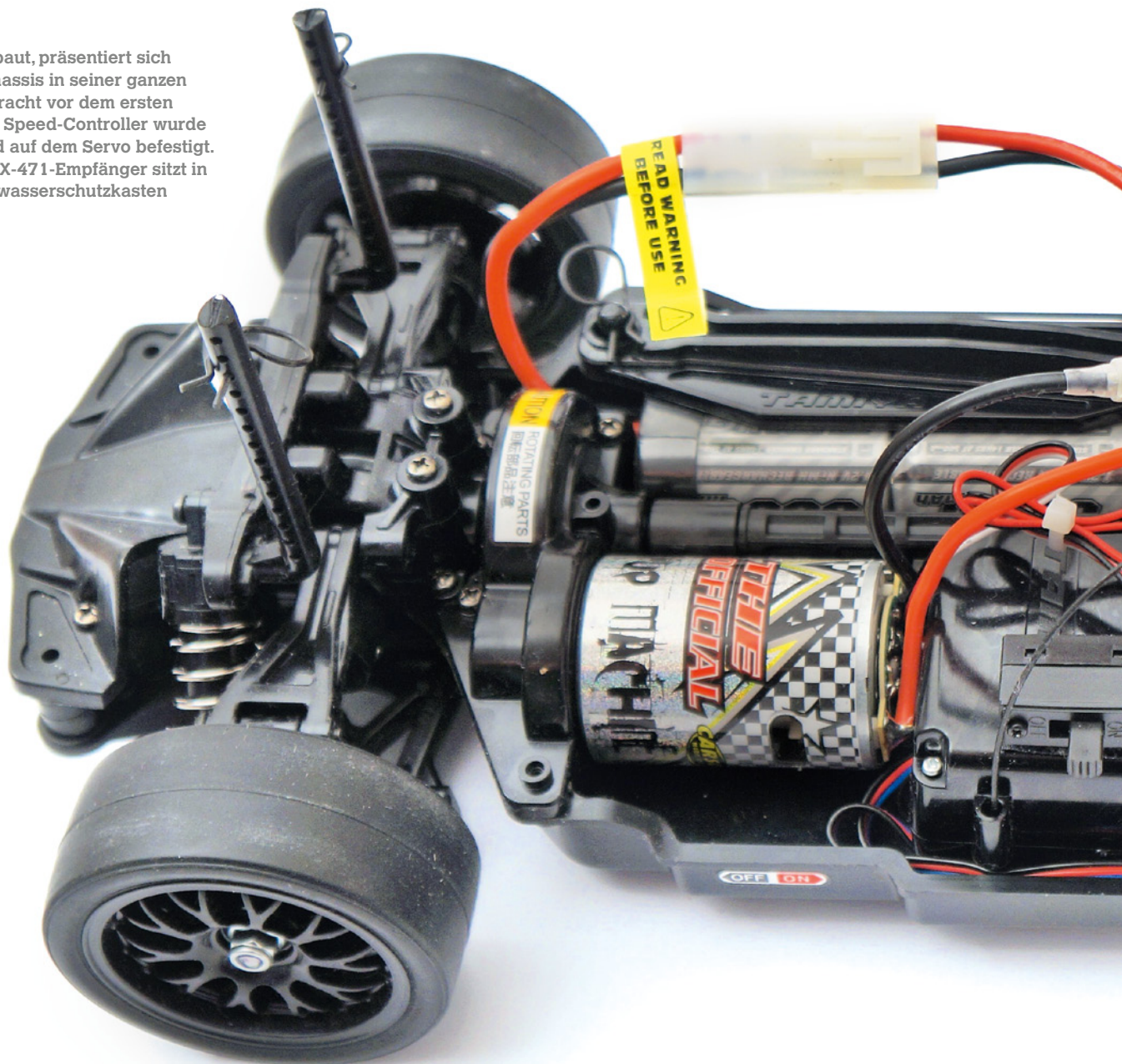
benötigt man Informationen zum Getriebe. Diese gibt es im ausführlichen TT-02 Bausatzhandbuch. Auf der Webseite [www.tamiya.de](http://www.tamiya.de) gibt es einen Servicebereich, in dem alle Handbücher frei erhältlich sind.

Im Bausatz sind keine Kugellager, sondern Kunststoffgleitlager enthalten. Eine Tube Fett liegt bei, damit die Lagerflächen abgeschmiert werden können. Ein Kugellagersatz wird für das Modell günstig angeboten, aber ich wollte herausfinden, ob man mit der gleitgelagerten Basisversion auch gewinnen kann. Die Berliner Touring Masters 2018 werden



Den Anreiz zum neuen Hobby gab eine Fahrt im Porsche 911 – der war dann aber doch zu teuer

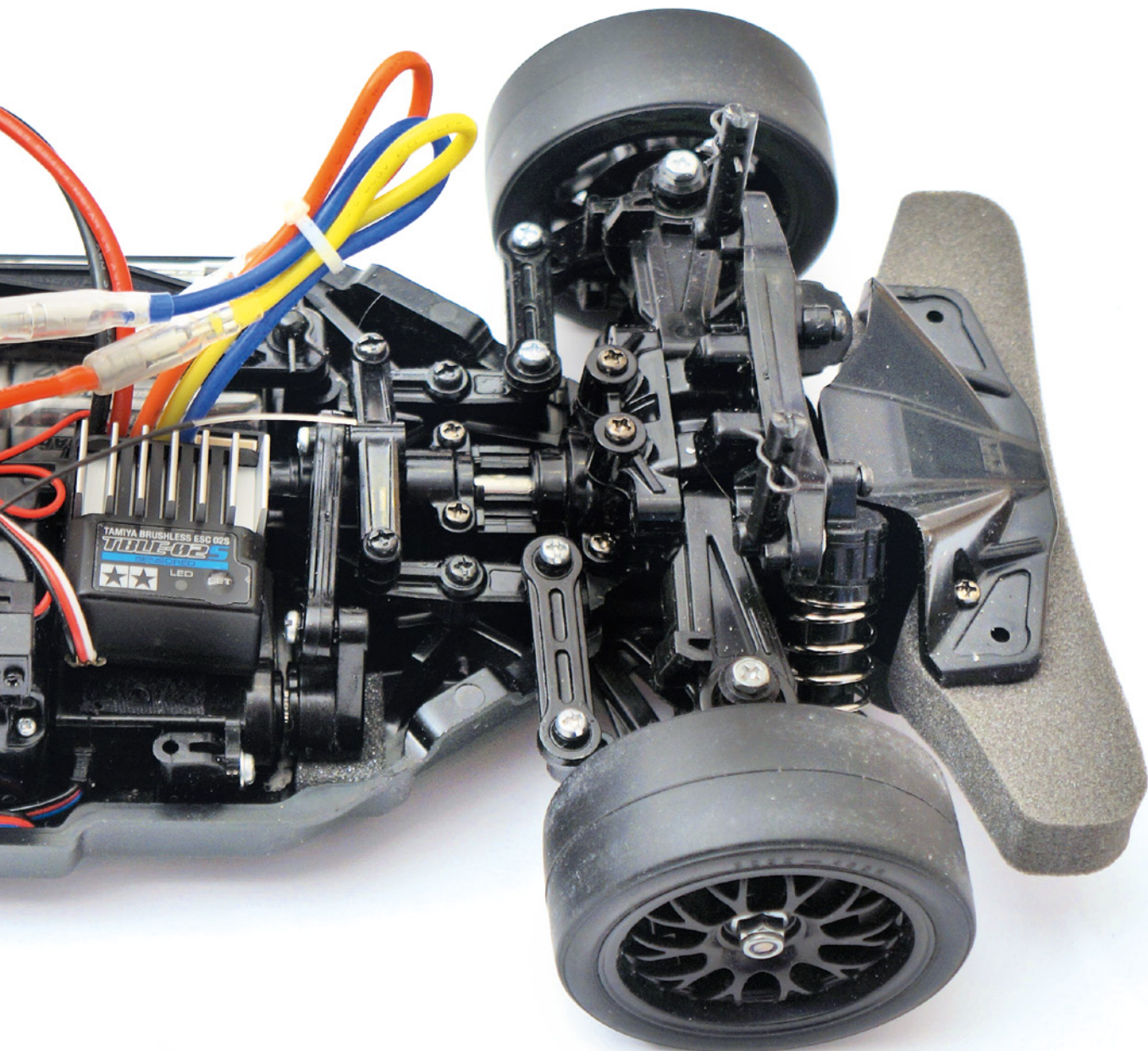
Fertig aufgebaut, präsentiert sich das TT-02 Chassis in seiner ganzen schwarzen Pracht vor dem ersten Renntag. Der Speed-Controller wurde mit Klettband auf dem Servo befestigt. Der Sanwa RX-471-Empfänger sitzt in einem Spritzwasserschutzkasten



Mit der Sanwa SD-5 (links) wurde erprobt, wie es sich mit einer Stick-Anlage fahren würde. Aufgrund des absolut überzeugenden Fahrgefühls wurde dann eine Sanwa Exzes Z angeschafft



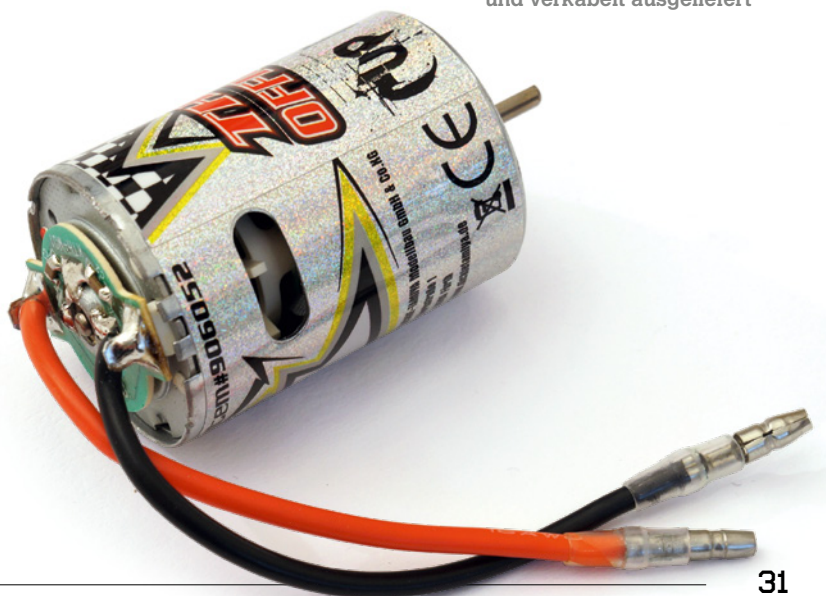
Dem Bausatz lag der vielseitige Tamiya TBLE-02S Speed-Controller bei. Damit kann man sogenannte Silver Cans oder moderne Brushlessmotoren mit 21,5 Turns fahren

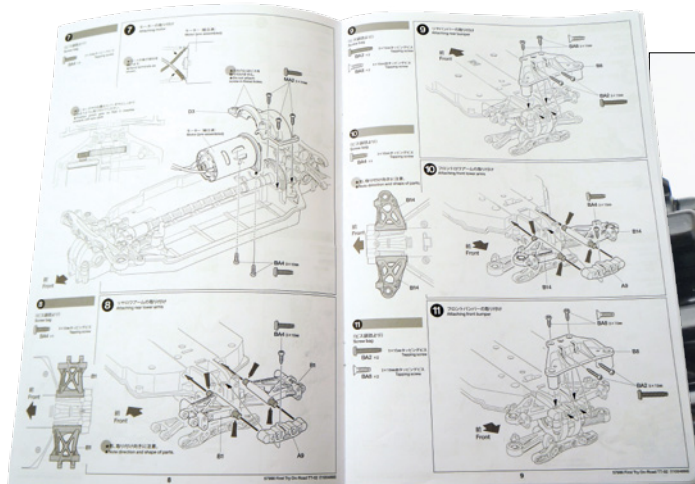


Trotz „Büchsen“-Design muss sich die kräftige Carson Cup-Maschine nicht verstecken. Lobenswert: Der Motor wird einbaufertig entört und verkabelt ausgeliefert



Der Servo-Saver wurde mit einem Tropfen Sekundenkleber arretiert. Somit fährt der TT-02 deutlich spurtreuer





Ein vorbildliches Handbuch führt Schritt für Schritt durch die Montageschritte

Die Cup-Maschine an ihrem Arbeitsplatz. Das stabile Motorritzel aus Stahl sorgt für einen lange Haltbarkeit. Tamiya-Fett verspricht einen reibungslosen Lauf



der Langzeittest des eingesetzten Equipments. Durch die Kunststofflager und einige andere Bauteile besitzt das Fahrwerk etwas Spiel. Während Highend-Racer durch Spiel an Performance verlieren, fährt der TT-02 trotzdem sehr gut. Allerdings sollte man dafür einige Tipps von erfahrenen Rennfahrern umsetzen.

### Wertvolle Tipps

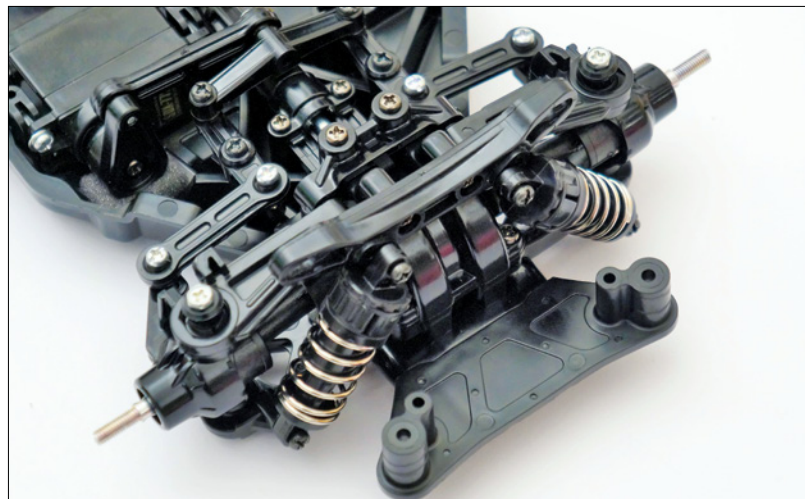
Der im Bausatz enthaltene Servo-Saver, dessen Aufgabe es ist, das Servogetriebe zu schützen, sollte der Wagen mal hart einschlagen, ist sehr weich und die Lenkung stellt damit nicht präzise. Ein kleiner Tropfen Sekundenkleber in den Servo-Saver gegeben und das Problem verschwindet sofort. Im Falle eines Einschlags soll der Sekundenkleber tropfen zerreißen und der Servo-Saver schützt dann das Servogetriebe. Allerdings fahren alle Onroad-Kollegen ohne Tamiya Servo-Saver und die Experten meinten zu mir, der Servo-Saver sei eigentlich nur ein Thema bei den Offroadern.

Um auf Nummer Sicher zu gehen, habe ich ein starkes Sanwa SDX-Servo mit Metallgetriebe eingebaut. Überhaupt sollte man an der Lenkung keine falsche Bescheidenheit walten lassen, denn Präzision, Rückstellgenauigkeit, Stellgeschwindigkeit und Kraft des

Servos entscheiden über den Lernerfolg beim Fahren und im Rennen über den Sieg. Ich empfehle das noch schnellere Sanwa SRG-CS Lenkservo. Das ist nicht das aktuellste Servo aus dem Sanwa Programm und daher gibt es dieses Servo zu sehr günstigen Preisen bei vielen Händlern.

### Steuerung

Und damit sind wir schon beim Thema Fernsteuerung angelangt. Mir war aufgefallen, dass fast ausschließlich mit sogenannten Pistolenanlagen der Firma Sanwa gefahren wird. Sanwa ist der führende Hersteller und die Kollegen rieten mir zu der Sanwa MX-V-Anlage, die einen sehr attraktiven, Einsteiger-gerechten Preis hat. Ich beschaffte eine Sanwa MT-4 Pistolenanlage.



Die Dämpferbrücken erlauben das Montieren der Stoßdämpfer mit unterschiedlichen Winkeln und somit Anpassungen an die Fahrbahnverhältnisse



Mit Tamiya-Maskierklebeband und Malerkrepp werden die Fensterscheiben vor dem Lackieren abgeklebt



Tamiya bietet ein großes Sortiment hochwertiger Farben an. Die Wahl fiel auf Pink und auf ein Tamiya Moko-chan und Rabbi-kun Sticker-Tuning, womit der Toyota GT beim ersten Training auf dem Marzahner Race Track eine super Figur macht





Die Bausatzräder haben tolle Felgen und diese passen sehr gut zu dem Pink des Toyota

Die bereits fertig montierten Stoßdämpfer sind für die Rookie-Klasse allemal ausreichend



Bei der Pistolenanlage bedient man Gas und Bremse mit einem Zeigefinger wie den Abzug einer Pistole. Gelenkt wird mit Daumen und Zeigefinger der anderen Hand. Damit hat man aber keine Zeigefinger und Daumen frei, um Funktionen zu bedienen, wie Trimmung, Race Modes und Dual Rate. Viele Computerspiele haben Stick-Controller und auch die Kollegen mit den RC-Flugmodellen benutzen Stickanlagen. Ich hatte eine Sanwa SD-5 herumliegen. Mit Kunststoffscheiben begrenzte ich die Knüppelwege, um auszuprobieren wie ich mit einer Stickanlage fahren würde. Ich war sofort überwältigt, wie viel besser gesteuert werden konnte und so beschaffte ich mir dann für den Rennbetrieb eine Sanwa Exzes. Das ist schon ein besserer Sender mit vielen Funktionen und vier Kanälen. Aber das Fahrgefühl spricht für diese Anlage.

Gas und Bremse steuere ich mit einer extrem schnellen Reaktionszeit mit dem Daumen. Gelenkt wird auch mit einem Daumen und leicht geführt mit dem Zeigefinger. Das ergibt eine super Reaktionszeit und gleichzeitig eine hohe Lenkpräzision. Die oben und hinten am Gehäuse angebrachten Schalter und Taster erreiche ich leicht ohne dabei die Fahrzeugkontrolle zu verlieren. Schade, dass es von Sanwa keine Zweikanal-Einsteigeranlage mit Sticks gibt. Ich glaube, dass viel mehr Rennfahrer mit Stickanlagen fahren würden, wenn diese auch im Einsteigerbereich angeboten würden. Aufgrund meiner gemachten Erfahrungen mit der Exzes sind jedenfalls zwei Kollegen von Pistolenanlagen auf die Exzes umgestiegen. Wem ein Einkauf auf englischsprachigen Webseiten keine Probleme bereitet, dem empfehle ich, nach Tamco- oder Core RC Stick-Anlagen zu suchen. Für den Anfang sind das sehr gute Anlagen und wenn einem das Rennfiber nicht mehr los lässt, kann man immer noch auf eine Exzes aufsteigen.

### Powermotor

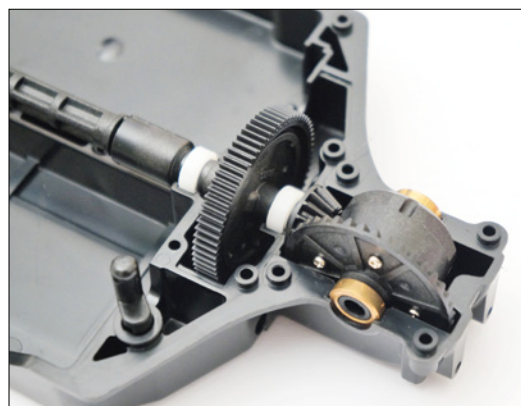
Mein TT-02 Bausatz kam mit bereits einbaufertigem Motor und einem TBLE-02S Speed-Controller bei mir an. Das Besondere an dem Speed-Controller ist die Verwendbarkeit von herkömmlichen Bürstenmotoren und modernen bürstenlosen Motoren mit demselben Speed-Controller. Der Bausatzmotor ist ein einfacher Bürstenmotor. Ich fände es besser, diese Bausätze ohne diesen Motor auszuliefern, da man entweder einen deutlich leichteren bürstenlosen Motor einbauen möchte, oder für die meisten Rennklassen die Carson Cup-Maschine benötigt. Der Bausatzmotor ist eher was für den Streichelzoo und nicht für heiße Rennen.

Was für den Motor gilt, sollte Tamiya auch für das Bausatzgetriebe und die Bausatzreifen beherrzigen. Meine Erfahrung mit Tamiya-Bausatzreifen aus den TT-01-, M-03- und TB-03-Bausätzen war immer gleich:

schön als Zierde am Auto, schnell verschlissen und wenig Grip auf Asphalt und auf Teppich wie Eiskunstlauf. Wer schon mal die DTM oder Formel 1 gesehen hat, der weiß, Rennsport ist immer ein Reifenthema.

Als weiterer Punkt war mir aufgefallen, dass man mit dem Bausatzgetriebe ziemlich langsam bleibt, denn das Hauptzahnrad hat 70 Zähne. Viel Spielraum für Speed-Tuning lässt das nicht zu. Im Tamiya-Zubehör gibt es ein Speed-Getriebe, welches allerdings 68 Zähne hat, wodurch man immer noch nicht an die geringste Unterersetzung des Reglements des Barnim Cups gelangt. Ich musste also das Speed-Getriebe mit den 68 Zähnen beschaffen und dann noch extra ein Zahnrad mit 64 Zähnen. Besser wäre es, wenn das 64er-Getriebe in der Bausatzausstattung wäre oder von mir aus Bestandteil des Speed-Getriebes. Mit einem 22er-Motorritzel ergibt das eine Unterersetzung von 7,56:1, womit der Wagen anfängerfreundlich bewegt werden kann. Für den Rennbetrieb kann man aber mittels verschiedener Ritzel, im Fall des Barnim Cups ein 27er-Motorritzel, ordentlich den Speed hoch drehen. Die Zahnräder haben ein Modul von 0,6, was leider nicht angegeben wird und so zu Verunsicherungen führen kann, denn es gibt auch andere Zahnradmodule.

Andererseits gehört es aber zum RC-Car-Sport dazu, Tuning-Teile zu beschaffen. Und wenn man mal ehrlich ist, macht das Kaufen und Einbauen von Zubehör riesigen Spaß. Tamiya sammelt weiter kräftig Punkte ein bei der Bausatzqualität. Ich bin immer wieder begeistert, wie gut alle Bauteile zusammenpassen und das die Bausätze trotz der unzähligen verschiedenen Schrauben komplett sind. Bauabschnitte sind in eigenen Tüten verpackt und genau genommen ist es einfach Kult, seinen eigenen Racer aus dem Tamiya-Karton zu montieren. Wie der Zusammenbau perfekt gelingt, welche Tipps man beachten kann, und wie mein Race-Debut verlief, das steht in den kommenden Ausgaben von CARS & Details. <<<<<



Zur Grundausstattung des Bausatzes gehören fertig montierte Differenziale und verschiedene Gleitlager. Sind die Lager gefettet, sind diese sehr leichtgängig

# GRUNDSATZWAGEN



## Offroadbrüder im Duell

Text und Fotos:  
Oliver Tonn

**Offroader im Maßstab 1:10 zählen zu den beliebtesten Einsteiger-Modellen überhaupt. Praxistaugliche Dimensionierung bei gleichzeitig moderater Preisgestaltung heißt die Zauberformel, die Newcomer besonders anspricht. Doch auch innerhalb der Offroad-Familie gibt es Unterschiede. In Gestalt der Markenbrüder Beast TX und Beast BX aus dem Hause D-Power stellen wir zwei der populärsten Offroad-Klassen gegenüber: Buggy und Truggy.**

Die Beliebtheit von 1:10er-Offroadern kann nicht wirklich überraschen. Speziell das sehr breite Einsatzspektrum macht sie außerordentlich interessant. Während mancher Onroader bereits Probleme mit Sand und kleinen Steinchen auf einem Parkplatz bekommt, lassen sich Buggys und Truggys fast überall fahren – ganz gleich ob auf Parkplätzen, Feldwegen, gemähten Wiesenflächen oder in der Kieskuhle.

### Alles dabei

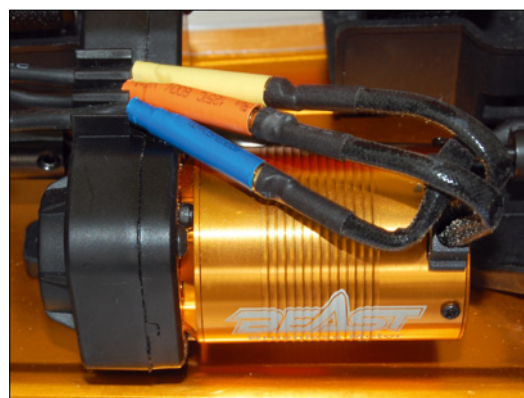
Unsere zwei Probanden repräsentieren typische Varianten für Hobbyeinsteiger. Sie werden als fahrfertig aufgebaute, sogenannte RTR-Pakete (Ready To Run) inklusive Fernsteuerung und Antrieb ausgeliefert. Letzterer ist in beiden Fällen in Form eines sensorlosen Brushlessmotors inklusive dazugehörigem Fahrregler vorhanden. Die Kraftverteilung erfolgt als permanenter Allradantrieb jeweils an alle vier Räder. Durch die Brushlesstechnik versprechen sie viel Fahrspaß, sind dafür aber auch erst im mittleren Preissegment zu finden.

Im Kern sind Beast TX und Beast BX zu 90 Prozent baugleich. Abweichungen finden sich in genau den Bereichen, die Buggy und Truggy voneinander unterscheiden. Typisch für 1:10er-Buggys ist ein großer Lexanspoiler im Heck, der zusätzlich zum mechanischen auch noch aerodynamischen Grip erzeugen soll. Die Kraftübertragung auf den Untergrund erfolgt oftmals über mittelgrobe Pin-Reifen, die im Heck breiter ausgeführt sind als an der Vorderachse. Eine schmale, meist eng anliegende Karosserie rundet die Eigenheiten eines gängigen 1:10er-Allradbuggys ab.

Der Truggy verzichtet dagegen auf einen Spoiler und damit zusätzliche aerodynamische Fahrhilfe. Stattdessen sorgen kräftige Front- und Heckramme für Aufprallschutz. Anstelle von Pins, setzt der TX auf Reifen mit Zackenprofil, die dazu noch vorne und hinten gleich breit ausfallen. Seine Karosserie entspricht in vielen Bereichen gängigen Truggy-Hauben. Sie ist bulliger und ausladender konstruiert als beim BX-Buggy und weist eine angedeutete Ladefläche auf, wie man sie von US-amerikanischen Pickup Trucks kennt.

### Praxis

Dass sich die zwei Modelle optisch unterscheiden, ist natürlich nur die eine Seite der Medaille. Mindestens genauso wichtig ist, wie sich die Unterschiede in der Praxis auswirken. Dabei machten uns unsere



Angetrieben werden beide Probanden von einem kraftvollem Brushlessmotor



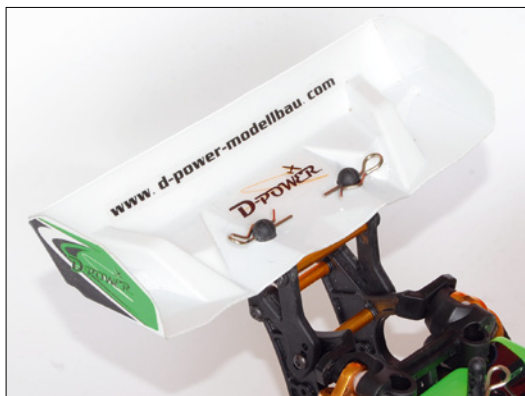
Ihr insgesamt eher filigranes Auftreten deutet an, dass RC-Buggys bevorzugt als Rennwagen zum Einsatz kommen. Typisch sind die breiteren Räder im Heck

#### Stärken von 1:10er-Allrad-Buggys:

- Präzises Fahrverhalten
- Niedriger Schwerpunkt
- Weniger Wankbewegungen

#### Stärken von 1:10er-Allrad-Truggys:

- Hohe Geländegängigkeit
- Viel Bodenfreiheit
- Opulente Optik



Mittels eines Lexanspoilers generiert der BX-Buggy zusätzliche Traktion für die Hinterachse

Offroader in ihrer Beispielfunktion einen kleinen Strich durch die Rechnung, denn trotz unterschiedlicher Profile und Reifenbreite lagen die Pneus von Buggy und Truggy in Sachen Durchmesser und

Abrollumfang auf einem ähnlichen Niveau. Das allerdings ist nicht die Regel. Normalerweise sind die Reifen von 1:10er-Allradbuggys schmaler und kleiner als die ihrer Truggybrüder. Daraus resultiert, dass sich Buggys besser für zielgerichtetes Fahren eignen, zum Beispiel auf der Rennstrecke. Dies wird zusätzlich dadurch begünstigt, dass die kleineren Räder für weniger Bodenfreiheit, einen niedrigeren Schwerpunkt und damit mehr Präzision sorgen. Nachteil der geringeren Bodenfreiheit sind allerdings Einbußen bei der Geländegängigkeit.



Pin- oder Blockreifen (oben) bilden typische Buggy-Pneus, V- oder Zackenprofile kommen bevorzugt bei Truggys zum Einsatz

**Truggys zählen zu den beliebtesten Bash-Modellen und wühlen sich mit Vorliebe durch jeden erdenklichen Untergrund**





Das Auftreten eines Truggys fällt wuchtiger aus, wozu die ausladende Pickup-Karosserie maßgeblich beiträgt. Speziell Allradmodelle verfügen über vier identische Rad-Reifen-Kombinationen

Hier schlägt die Stunde der Truggys: Mit ihren großen Rädern und viel Bodfreiheit kämpfen sie sich auch durchs schwere Gelände wie zum Beispiel eine Kieskuhle. Nicht nur deswegen sind sie besonders bei den sogenannten Bashern beliebt, also den RC-Piloten, die es mit Vorliebe in unbefestigte Bereiche zieht. Allerdings handelt es sich hierbei nicht um in Stein gemeißelte Regeln, sondern nur um Tendenzen. Natürlich lässt es sich auch mit einem Buggy prima bashen oder einen Truggy über die Rennstrecke scheuchen, aber ihre Grundveranlagung ist eher eine andere.

Durch die bereits beschriebenen ähnlich großen Räder fallen diese Unterschiede bei unseren zwei Testmodellen allerdings deutlich geringer aus. Ob man den Beast BX oder den Beast TX bevorzugt, darüber sollten tatsächlich eher optische Vorlieben entscheiden. Natürlich zeigen die unterschiedlichen Karosserien und



Ebenfalls Teil der Pickup-Optik, aber durchaus auch mit praktischer Funktion sind Rammer an Front und Heck des Truggys. Sie schützen, wenn's mal knallt

Reifenprofile in der Praxis durchaus unterschiedliche Stärken und Schwächen, aber diese fallen nicht so gravierend aus, dass man sie zwingend mit in die Entscheidungsfindung mit einbezieht. Wer einen guten, kräftigen Einsteigerbuggy sucht, schnappt sich den BX. Und wer auf Truggypower abfährt, greift zum TX. So einfach kann das Leben sein. <<<<<



Natürlich lässt sich auch mit einem Buggy prima bashen, aber dass diese Modellklasse ursprünglich von der Rennstrecke stammt, lässt sich auch mit einem Einsteiger-Car jederzeit nachvollziehen

DAS SCHNUPPER-ABO

AUSGABE 01/2018 D: 5,90 € A: € 6,50 CH: SFR 11,60 NL: € 6,90 L:

DRONES

# DRONES

**3 FÜR 1:**  
Drei Hefte zum  
Preis von  
einem

### RATGEBER

**Fünf goldene Regeln  
für Drohnenflieger**

### EINMALIGE BILDER

Mit der Drohne  
durch Sibirien

BAUER SUCHT DROHNE

**DJIs Agras MG-1S  
für Landwirte**



## 2018: DAS JAHR DER DROHNEN

80 PRODUKTE: DROHNEN UND  
ZUBEHÖR FÜR JEDEN GELDBEUTEL

# JETZT BESTELLEN!

[www.drones-magazin.de/kiosk](http://www.drones-magazin.de/kiosk)  
040 / 42 91 77-110

**ABO-VORTEILE  
IM ÜBERBLICK**

- 11,80 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive

Text und Fotos:  
Michael Klaus



# ADVENT, ADVENT, DER BUGGY RENNT

## Drei Tage Offroad-Racing im Czypu-Drom

Eine weitere Auflage des MCT-Adventscups fand in diesem Jahr im Czypu-Drom in Bad Oeynhausen statt. Zum sechsten Mal in Folge wurde das Event auf der 1:8er-Elektro-Indoor-Rennstrecke ausgetragen – mit einer Änderung. Diesmal waren drei anstatt nur zwei Tage für die Veranstaltung geplant, was mehr Fahrzeit für alle bedeutete. Mitte Dezember 2017 lud das Team vom Czypu-Drom zu diesem Rennen ein.

Beim Adventscup waren unter anderem Fahrer aus Holland, Spanien, England und Deutschland am Start, die ihr fahrerisches Können auf der gut vorbereiteten Strecke unter Beweis stellten. Dabei waren der Vorjahressieger und amtierende Europameister OR8 Robert Battle aus Spanien, Micha Widmaier (Deutscher Meister OR8 2017) und nicht zu vergessen der amtierende Deutsche Meister ORE8 Laurin Czypulowski, der im September 2017 auf dieser Strecke den Titel holte. Mit Jörn Neumann, Burak Kilic, Carsten Keller, Mike Wiesweg und Philipp Lütgert, um nur einige zu nennen, war das Fahrerfeld auch sonst mit zahlreichen Top-Piloten besetzt.

### Startschuss

Im Gegensatz zu den Vorjahren begann die Veranstaltung am Freitagmorgen mit den ersten Trainingsläufen in Gruppen. Im Laufe des Freitags reisten viele Teilnehmer an und belegten ihre Plätze im Fahrerlager. Der Trainingstag endete mit zwei abschließenden Gruppentrainings zur Einteilung für die Vorlaufenteilung. Wer in diesen Läufen nicht am Start war, der

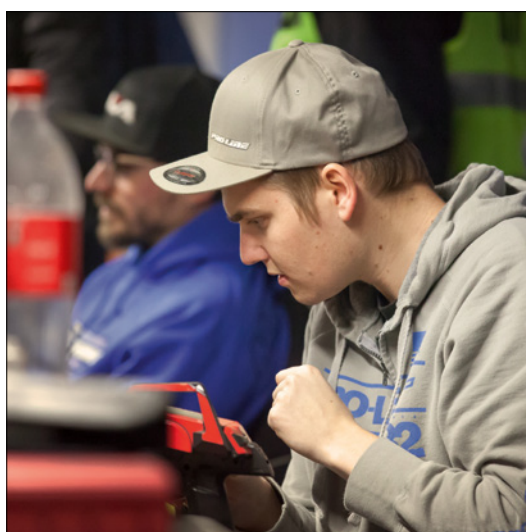
Robert Battle gewann  
den 6. MCT-Adventscup 2017





Die Finalstartaufstellung wurde in diesem Jahr geändert. Die Fahrzeuge stehen weiter auseinander

ERGEBNISSE	
<b>GESAMT</b>	
1.	Robert Battle
2.	Burak Kilic
3.	Jörn Neumann
4.	Aaron Rönick
5.	Philipp Lütgert
<b>JUNIOR</b>	
1.	Burak Kilic
2.	Laurin Czypulowski
3.	Berkan Kilic
4.	Illias Reise
5.	Leaan Wisniewski



Jörn Neumann präsentierte sich wieder in einer guten Form. Er war bei der diesjährigen Weltmeisterschaft Elektro 1:10 Offroad in China im Finale

musste in den ersten Gruppen starten. Relativ spät reisten die letzten jugendlichen Fahrer ein. Da keine Schulferien waren, blieb kaum Zeit zum Trainieren und für diese Fahrer waren die letzten beiden Läufe gleich ihr erstes Training. Ein großer Nachteil war es nicht, was Laurin Czypulowski, Burak und Berkan Kilic unter Beweis stellten.

Am Samstag füllte sich das Fahrerlager bereits ab 7.30 Uhr mit dem knapp auf 80 Teilnehmer begrenzten Teilnehmerfeld. Schnell waren die Plätze bezogen, das Equipment ausgepackt und die Fahrzeuge für das Rennen vorbereitet. Los ging das Rennen vor 9 Uhr mit der Fahrerbesprechung durch Frank Grieger und einem letzten gezeiteten Trainingslauf, bevor mit den fünf Vorläufen mit einer Fahrzeit von jeweils 10 Minuten begonnen wurde. Der Vorjahressieger Robert Battle war nicht zu stoppen, der jedoch vom amtierenden Deutschen Meister Laurin Czypulowski mächtig unter Druck gesetzt wurde. Mit Jörn Neumann und Burak Kilic folgten zwei weitere Piloten in Lauerstellung. Am Ende des Tages konnte sich Robert Battle die Pole-Position vor Burak Kilic und Jörn Neumann sichern. Für Laurin Czypulowski reichte es nach einem Laufsieg und zwei Ausfällen noch für Platz 4. Auf Platz 9 folgte der amtierende Deutsche Meister Micha Widmaier (OR8), der hier zum ersten Mal am Start war und im vierten Vorlauf gewann.

Den Abschluss des Tages bildeten zwei „Cash-of-Dash“ um eine Siebprämie. Die ersten zehn Fahrer starteten in umgekehrter Reihenfolge nach dem Vorlaufergebnis. Im zweiten Lauf wurden zehn weitere Piloten unter den anderen Piloten ausgelost, die ebenfalls in zwölfminütigen Finals um die Prämie kämpften. Eine tolle Aktion vom Jürgen Czypulowski.

Der Sonntag stand dann ganz im Zeichen der Finalläufe. Den Anfang machten die aufsteigenden Finalläufe, bei denen die ersten fünf ein Finale aufstiegen. In den Halbfinals war es wiederum Robert Battle, der mit schnellen Rundenzeiten sein Fahrkönnen unter Beweis stellte. Zwar blieb auch er nicht ohne Fehler, jedoch reichte es zu Startplatz 1 im A-Finale vor Burak Kilic, Carsten Keller und Philipp Lütgert. Für die jüngsten Starter gab es ein extra Junior-Finale, welches Burak Kilic vor Laurin Czypulowski und seinem Bruder Berkan gewann. Mit Sophie Müller war eine schnelle junge Dame mit am Start.

Besonders interessant waren die drei A-Finalläufe, welche von den Teilnehmern und Besuchern an der Strecke mit Spannung mitverfolgt wurden. Nachdem der Titelverteidiger Robert Battle das erste Finale vor Burak Kilic gewann, wurde es nach dem Laufsieg für Burak Kilic vor Jörn Neumann im zweiten Finale extrem spannend. Drei Fahrer hatten die Chance auf den Sieg. Nach ein paar Fehlern von Robert Battle führte Jörn Neumann das Rennen an und sah wie der sichere Sieger aus. Doch dann passierte ihm ein Fehler, was Battle ausnutzte. Fast wäre die Sensation geglückt. Am Ende stand damit Robert Battle ganz oben auf dem Siegerpodest vor Burak Kilic und Jörn Neumann.

### Gelungenes Event

Der 6. MCT-Adventscup 2017 war ein super Event. Das Rennen konnte im Live-Stream verfolgt werden und der Moderator Bjarne Høllund kommentierte während der drei Tage die Läufe. Nach der Siegerehrung gab es eine Sachpreisverlosung, bei der niemand leer ausging. Danke an die Sponsoren, die für die Teilnehmer die Sachpreise zur Verfügung stellten. Wer im Jahr 2018 beim MCT-Adventscup teilnehmen möchte, der darf sich auf eine weitere Auflage freuen. <<<<<



Der Team C-1:3er-Buggy eines niederländischen Fahrers

# Eigenbau-Großmodell mit 1:8er-Teilen



## XXL-BENZ

Als eingefleischter Elektro-Fan interessierte ich mich von Anfang an für die vor einigen Jahren erhältliche Super-Scale-Serie von Carson. Vor allem die extrem umfangreichen Aufklebersätze für die nicht weniger detaillierteren Karosserien überzeugten mich. Diese nur recht kurz auf dem Markt befindlichen Modelle hatten allesamt ein eher einfaches 4WD-Chassis mit einem 3,5-Kubikzentimeter-Nitro-Motor. Die gesamte Konstruktion war zudem recht schwer. An all diesen Punkten lässt sich aber etwas machen. Für eine Optimierung sollten am Ende jedoch neben einer modifizierten Form eines Caster Racing ZX-1 Nitro-Buggys sowie diversen CFK- und Aluteilen vor allem viel Zeit und noch mehr Arbeit nötig sein, um ein völlig anderes Elektromodell zu bauen.

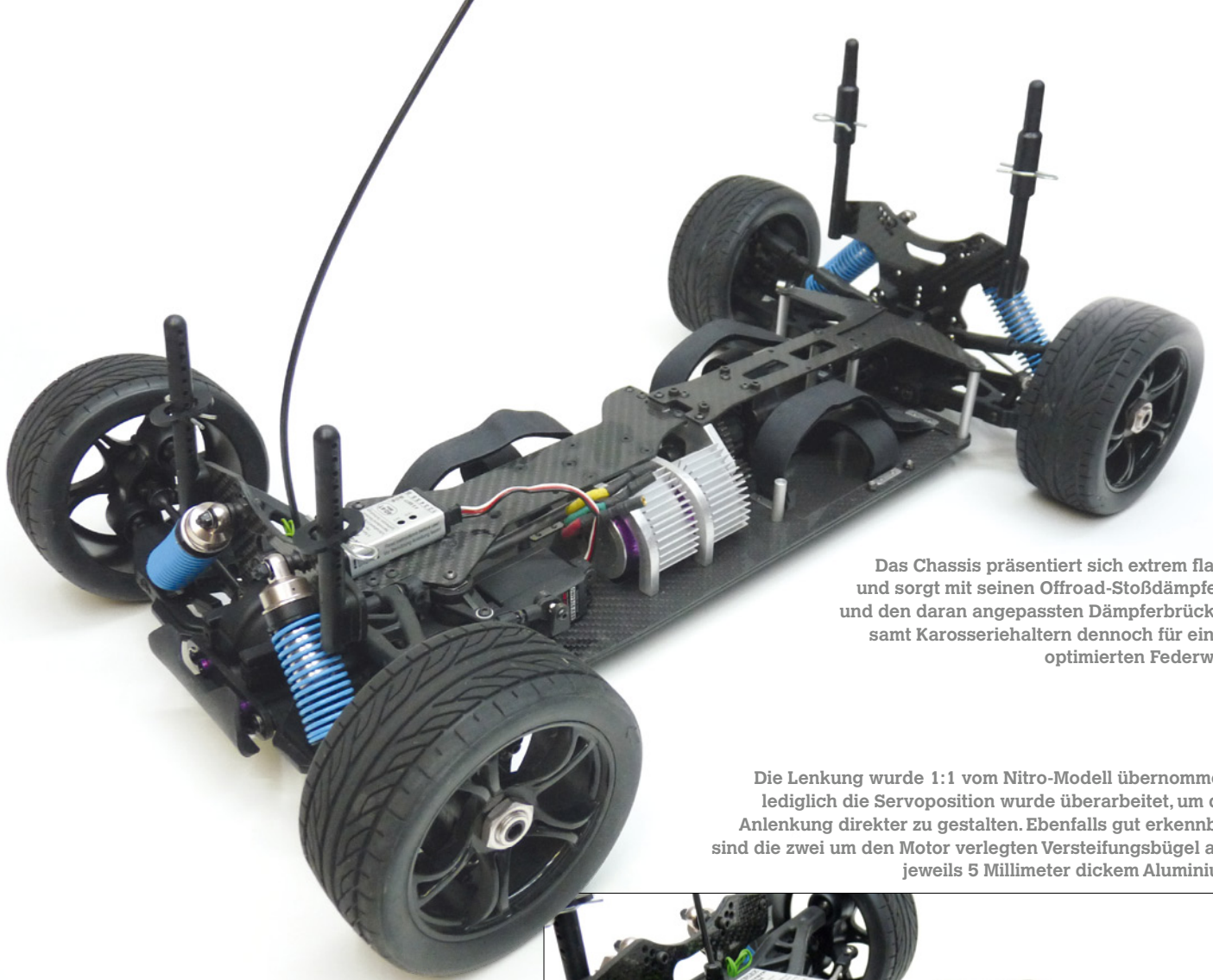
Text und Fotos:  
Robert Baumgarten

Bei dem Bauvorhaben sollten selbstverständlich so viele Teile wie möglich so weit es geht optimiert werden und zudem etliche Serienteile des Spenderchassis übernommen werden. Das hier gezeigte untere Chassis besteht aus 4 Millimeter dicker Kohlefaser mit einem zwischen 2 und 4 Millimeter dickem Topdeck. Die untere Chassisplatte ist über diverse sinnvoll platzierte Verschraubungen verstärkt und verfügt noch über Senkungen zur Aufnahme von NiMH Sub-C-Zellen. Dennoch lassen sich in den Halterungen problemlos auch bis zu 9s-LiPos montieren (drei Stück in jeweils 3s-Konfiguration). Gut kann man die mehrteilige und auf mehreren Ebenen untergebrachten Teile des Topdecks erkennen. Diese Konstruktion sorgt zusammen mit der einen oder anderen Aluversteifung für eine sehr hohe Festigkeit.

### Ordentlich Platz

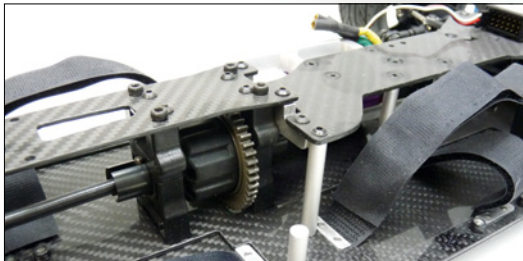
Angesichts der enormen Gesamtlänge war dies nicht nur nötig sondern unabdingbar, denn immerhin wurde Platz für bis zu drei 3s-LiPo-Akkus geschaffen. An den beiden hinteren Positionen könnte man auch jeweils einen 4s-Akkupack unterbringen, da dieser nicht durch das Topdeck in der Höhe limitiert wird. Ursprünglich für den Betrieb an 18 NiMH oder 6s-LiPos ausgelegt, wurde auch der Motor für diesen Spannungsbereich angepasst. Auf dem riesigen Chassis blieb immer noch mehr als genügend Platz für einen Feigao 540 XL Motor mit 1.300 Umdrehungen pro Minute und Volt. Dieser kann optional mit Motorkühlkörpern aus dem 540er-Bereich versehen werden. Immerhin zwei Stück samt Lüfter sind möglich. Zudem profitiert die Wärmeverteilung des Motors von den Stützen aus Aluminium, die um den Motor herum gelegt wurden.



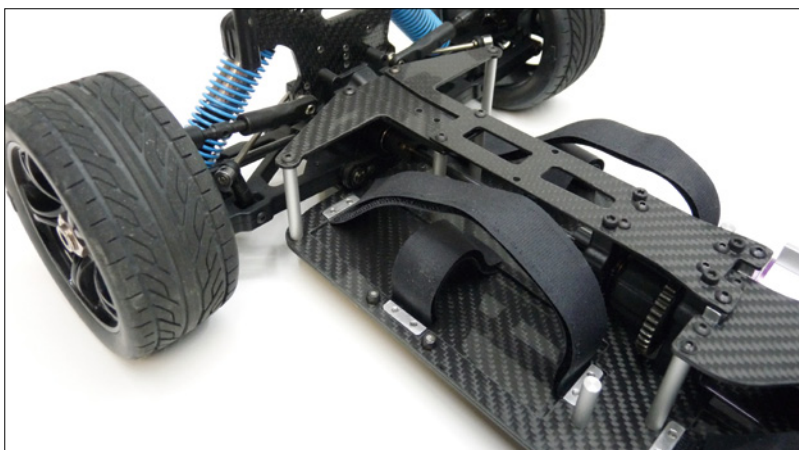
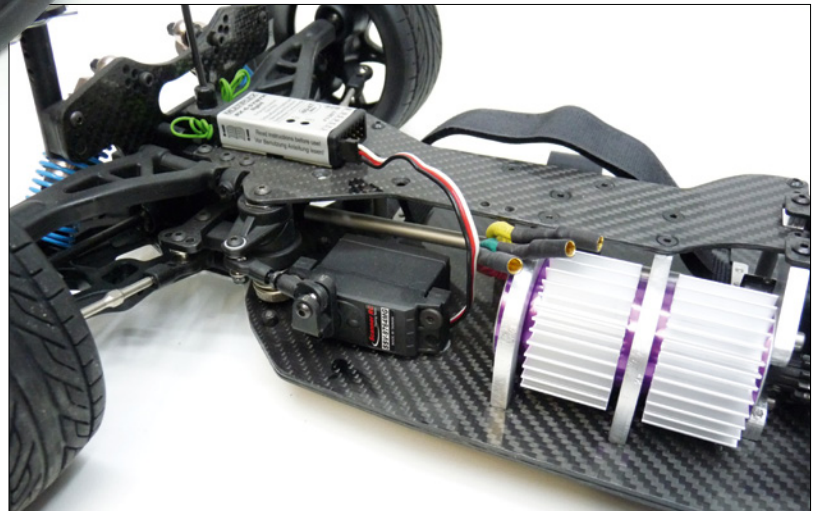


Das Chassis präsentiert sich extrem flach und sorgt mit seinen Offroad-Stoßdämpfern und den daran angepassten Dämpferbrücken samt Karosseriehaltern dennoch für einen optimierten Federweg

Die Lenkung wurde 1:1 vom Nitro-Modell übernommen, lediglich die Servoposition wurde überarbeitet, um die Anlenkung direkter zu gestalten. Ebenfalls gut erkennbar sind die zwei um den Motor verlegten Versteigungsbügel aus jeweils 5 Millimeter dickem Aluminium



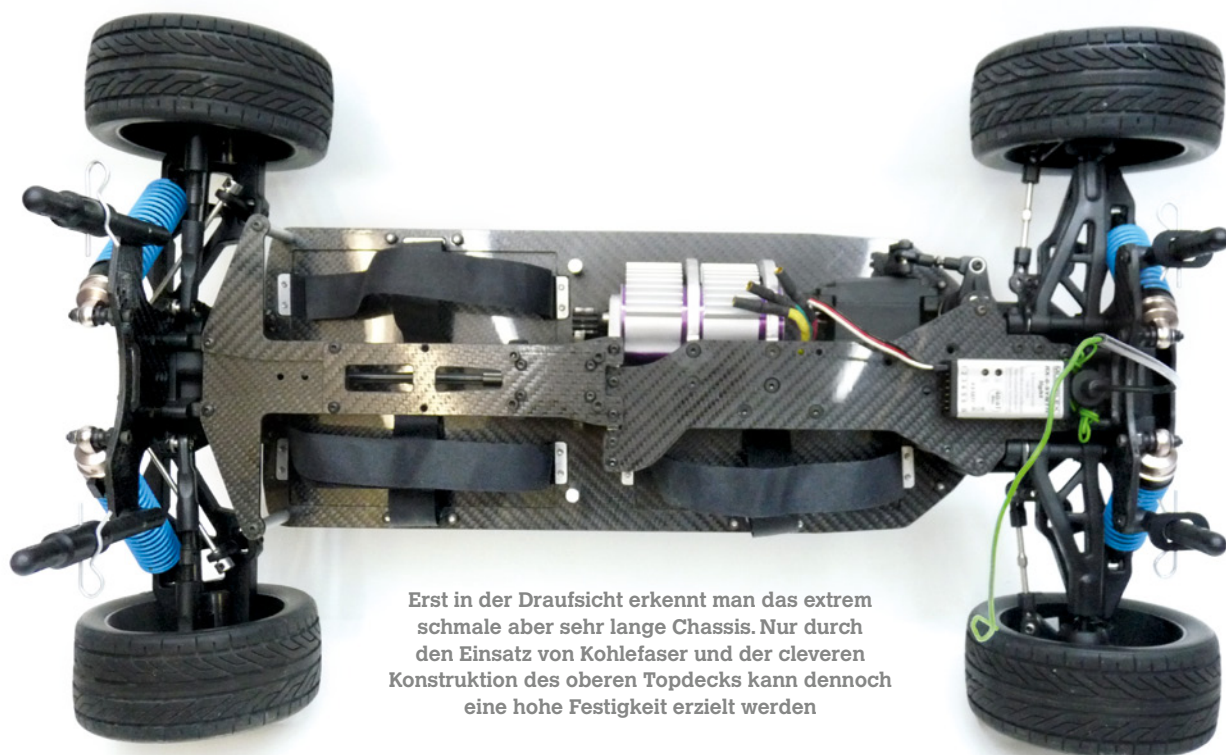
Die verschränkte und zudem in unterschiedlichen Höhen stattfindende Verbindung von vorderen und hinteren Topdeckplatten erleichtert nebenbei die Wartung des dritten Differenzials



Hier kann man gut die unterschiedlichen Höhen der Topdeck-Teile von vorne nach hinten erkennen. Zum einen ist dies konstruktionsbedingt und zum anderen dient es der besseren Stabilität des doch recht langen aber schmalen Chassis



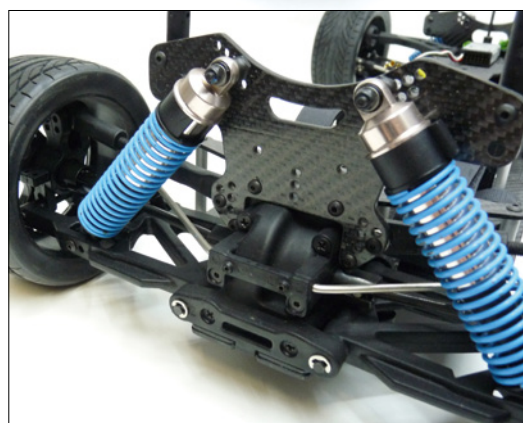
Bei derartig aufwändigen Dekorsätzen sollten die größten Aufkleber sehr sauber als erste platziert werden, um daran dann eine Ausrichtung der kleineren Aufkleber vornehmen zu können



Erst in der Draufsicht erkennt man das extrem schmale aber sehr lange Chassis. Nur durch den Einsatz von Kohlefaser und der cleveren Konstruktion des oberen Topdecks kann dennoch eine hohe Festigkeit erzielt werden

Eine solide mittlere Ebene ergibt sich mit dem an den Diffhalter montierten Motorhalter aus 5 Millimeter dickem Aluminium. Dieser dient auch gleich als zentrale Stelle für den Ausgleich der unterschiedlich hohen Topdeckplatten. Der Car-Regler vom Typ MGM Compro entspricht von der Bauweise her eher einem Flugregler. Er kann auf dem vorderen Teil des Topdecks Platz nehmen, um auf diese Weise sehr kurze Leitungswege in alle Richtungen zu erhalten.

Die schweren Akkupacks sind generell so dicht wie nur möglich zu den mittig verlaufenden Kardanwellen platziert und verleihen dem Chassis einen extrem niedrigen Schwerpunkt sowie eine tolle Kurvenlage. Die Krönung ist aber die mit einem knapp über A3 großen Dekorbogensatz verzierte Karosserie. Die Lackierung selbst ist recht einfach gehalten und erforderte lediglich im Bereich des großen Haubenaufklebers Akribie, um den Übergang sauber zu platzieren. Dafür dauerte das exakte Platzieren und saubere Zurechtschneiden der extrem vielen Aufkleber fast einen ganzen Tag. Dass sich das Ergebnis aber sehen lassen kann war angesichts der Dimensionen der Karosserie zu erwarten. Insgesamt handelt es sich um ein außergewöhnliches Projekt mit tollem Ergebnis. <<<<



An der Hinterachse mussten deutlich längere Buggy-Dämpfer berücksichtigt werden. Da hier aber schon der höhere Teil der Heckscheibe in der Karosserie beginnt, ist dies für die spätere Optik kein Problem



Der große Haubenaufkleber besteht aus einem Stück und muss mittels Feuerzeug an diverse Rundungen vor allem im Bereich der Lüftungsschlitze angepasst werden. Hilfreich sind hierbei Kunststoffstifte in unterschiedlichen Durchmessern, um die Oberfläche beim Festreiben nicht zu beschädigen



Gut zu erkennen ist der Schutzpfosten, damit ein sich lösender Akku nicht in den Antriebsgeräten geraten kann. Ebenfalls erkennbar ist der selbstverständlich verstellbare Motor um unterschiedliche Untersetzungen fahren zu können

# Rost entfernen leicht gemacht

Text und Fotos:  
 Robert Baumgarten

# FRISCHZELLENKUR

Eine der nervigsten Dinge bei Arbeiten an älteren Teilen ist generell das Entfernen von Rost vor dem Schleif- und Poliervorgang. Doch mit einem sehr simplen Haushaltsmittel geht das Entfernen der landläufig auch als „braune Pest“ bezeichneten Oxid-Schicht sehr gut und nahezu rückstandsfrei. Das Zaubermittel heißt Essig.



Die Schale sollte der Größe der Teile angepasst werden, damit man nur recht wenig Essig benutzen muss. Es reicht völlig aus, die Teile 3 bis 4 Millimeter unter der Oberfläche zu haben



Nach etlichen Stunden kann man zwischendurch den ersten groben Rost mit einem Skalpell abschaben – eine Eisenbürste oder ein entsprechendes Tool für den Dremel gehen natürlich auch. Für noch bessere Ergebnisse sollten die Teile danach wieder in den Essig gelegt werden

Für die Rostentfernung eignet sich gewöhnlicher Essig (egal welche Marke, preiswert geht auch) und eine der Teileanzahl und Größe angepasste Schale. Diese sollte wegen der Essiggerüche am besten mit einem Deckel verschließbar sein und darf keinesfalls aus Metall bestehen, denn die rostigen Teile müssen in einem Bad aus Essig etwa ein bis zwei Tage liegen. Währenddessen braucht man die Teile nicht bewegen. Sinnvoll ist es hingegen, bei Halbzeit die ersten gelösten Rostteile mit einem Schaber, einer Metallbürste oder einer Klinge zu entfernen um die Reinigung zu verbessern.

## Tauchbad

Die Höhe der Essigfüllung sollte so gewählt werden, dass auch das höchste Teil komplett untergetaucht ist und etwa 3 bis 4 Millimeter unter der Oberfläche liegt. Durch die Essigsäure wird das Eisenoxid in Eisenacetat (Salz) und Wasser gewandelt und dabei baut sich langsam der Rost ab. Selbst stark verrostete Teile können so vom ersten groben Rost befreit werden. Anschließend helfen feine Drahtbürsten beim Entfernen des letzten Rosts, zur Not kann das Teil danach erneut in ein Essig Bad gelegt werden.

Wer eine stärkere rostlösende Wirkung haben möchte, kann anstelle des Essigs Zitronensäure verwenden. Dies ist für filigrane Teile aber eventuell eine zu rabiante Prozedur. Generell sollten die eisenhaltigen Teile aber nicht zu lange im Essig oder der Zitronensäure liegen, da gerade kleine Teile sonst an einigen Stellen zu dünn werden könnten. Optimalerweise sollten die Teile direkt nach der Nachbearbeitung entfettet und mit einer Grundierung und Lackschicht versehen werden. Wer die Möglichkeiten dazu hat, kann noch etwas professioneller vorgehen und die Teile Pulverlack-beschichten, um einen optimalen Schutz zu erhalten. <<<<



Die Dämpferfedern sehen nach einem zweitägigen Essigbad wieder wie neu aus und funktionieren auch nach wie vor tadellos

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](mailto:modellbau-kroh@t-online.de) Internet: [www.der-modellbauer-shop.de](http://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](mailto:modellbau-leben@arcor.de) Internet: [www.modellbau-leben.de](http://www.modellbau-leben.de)

**Airbrushtechnik und Modellbau.** Hauptstraße 17, 01877 Rammenau, Internet: [www.race-drift.de](http://www.race-drift.de), [www.grossmodelle.com](http://www.grossmodelle.com)

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

**ESS GmbH.** Liebknechtstraße 10, 06406 Bernburg, Telefon: 034 71/62 64 95, Fax: 03 47/162 64 97

**RC-Modellbau.** Industriestr. 3, 07546 GERA Telefon: 03 65/711 99 00, Internet: [www.lw24shop.de](http://www.lw24shop.de) E-Mail: [info@lw24shop.de](mailto:info@lw24shop.de)

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

**Race-Land.de.** Zwickauer Straße 187, 09116 Chemnitz, E-Mail: [info@race-land.de](mailto:info@race-land.de), Internet: [www.race-land.de](http://www.race-land.de)

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

10000

**freakware GmbH division east** Ladenlokal/Verkauf, Jütunstein 21 13088 Berlin, Telefon: 030/55 14 93 03



**Tamico-Shop.** Scharnweberstr.43, 13405 Berlin, Telefon: 030/34 39 74 74, E-Mail: [shop@tamico.de](mailto:shop@tamico.de), Internet: [www.tamico.de](http://www.tamico.de)

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

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

20000

**Großmodelle.de.** Im Dorf 7 d, 21394 Kirchhellersen, Telefon: 041 35/80 07 68, E-Mail: [info@großmodelle.de](mailto:info@großmodelle.de) Internet: [www.großmodelle.de](http://www.großmodelle.de)

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

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

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

**freakware GmbH division north** Ladenlokal/Verkauf, Vor dem Drostenort 11, 26427 Esens, Telefon: 049 71/29 06 67, Fax: 049 71/29 06 69, Email: [north@freakware.com](mailto:north@freakware.com)



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

**Der Modellbautreff** Müdener Weg 17 a, 29328 Fabberg, E-Mail: [modellbautreff-hoppe@t-online.de](mailto:modellbautreff-hoppe@t-online.de) Internet: [www.der-modellbautreff.de](http://www.der-modellbautreff.de)

30000

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

**Modellbauzentrum Ilse** Ilse der Hütte 10, 31241 Ilsede Tel. 05172 / 41099-06, Fax. 05172 / 41099-07 E-Mail: [info@mbz-ilse.de](mailto:info@mbz-ilse.de) Internet: [www.mbz-ilse.de](http://www.mbz-ilse.de)

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

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

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

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

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

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

**Hobby-Center** Maschmühlenweg 40, 37081 Göttingen

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

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

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

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

40000

**MBS Modellbaushop** Linkgasse 1, 42651 Solingen Telefon: 02 12/221 17 88, Fax: 02 12/221 17 89 E-Mail: [info@mbs-modellbaushop.de](mailto:info@mbs-modellbaushop.de), Internet: [www.mbs-modellbaushop.de](http://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](mailto:mber1@aol.com)

**Modellbaucenter Bochum.** Geisental 6 44805 Bochum, Telefon: 02 34/90 41 46 70 Mail: [info@modellbaucenter-bochum.de](mailto:info@modellbaucenter-bochum.de) Web: [www.modellbaucenter-bochum.de](http://www.modellbaucenter-bochum.de)

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

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

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



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

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

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

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

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

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

50000

**freakware GmbH HQ Kerpen** Ladenlokal/Verkauf & Versand, Karl-Ferdinand-Braun Str. 33, 50170 Kerpen, Telefon: 022 73/60 18 80, Fax: 022 73/601 88 99, Email: [info@freakware.com](mailto:info@freakware.com)



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

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

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

**Funkzeug** Michael Ludwig, Nibelungenstr. 25, 50354 Hürth Telefon: 022 33/713 20 60, E-Mail: [info@funkzeug.de](mailto:info@funkzeug.de), Internet: [www.funkzeug.de](http://www.funkzeug.de)

**Modellbauhalle** RC Indoor Racing & Shop, Stefan Branz Matthias Jacoby Straße 8, 54523 Hetzerath Internet: [www.modellbauhalle.de](http://www.modellbauhalle.de)



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

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

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

**SMH Modellbau** Fritz-Husemann-Str. 38, 59077 Hamm Telefon: 02381/9410122 Internet: [www.smh-modellbau.de](http://www.smh-modellbau.de) E-Mail: [info@smh-modellbau.de](mailto:info@smh-modellbau.de)

60000

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

**RC-Modelismo.** Elisabethenstraße 20 61118 Bad Vilbel, Telefon: 061 01/556 59 60 E-Mail: [info@rc-modelismo.com](mailto:info@rc-modelismo.com) Internet: [www.rc-modelismo.com](http://www.rc-modelismo.com)

**M.R.'s Modellbau Ecka.** Bernhardstraße 10 63067 Offenbach, Telefon: 069/85 16 42 Internet: [www.modellbau-offenbach.de](http://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](http://www.modellsport-simon.de)

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

**Hobby-Theke Aschaffenburg** Laustraße 32-34, 63741 Aschaffenburg Telefon 06021/80781, Email: [info@hobby-theke.de](mailto:info@hobby-theke.de) Internet: [www.modellbaufan.de](http://www.modellbaufan.de)



**Mogatech - Modellbau.** Industriestraße 12 63920 Großheubach, Telefon: 093 71/669 94 64 Fax: 093 71/669 94 63, E-Mail: [info@mogatech.de](mailto:info@mogatech.de), Internet: [www.mogatech.de](http://www.mogatech.de)

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

**RC Modellbau Gassauer.** Bauscheimer Straße 14  
65428 Rüsselsheim. Telefon: 061 42/409 17 80  
Fax: 061 42/409 17 81. E-Mail: [paga-racing@web.de](mailto:paga-racing@web.de)  
Internet: [www.paga-racing.de](http://www.paga-racing.de)

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

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

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

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

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

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

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

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

**Cogius GmbH.** Christoph Bergmann  
Wörnetstraße 7. 71272 Renningen

**Modellbau Ludwigsburg.** Löwensteiner Straße 5  
71642 Ludwigsburg. Telefon: 071 41/505 16 92  
E-Mail: [info@modellbau-ludwigsburg.de](mailto: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](mailto:info@rc-modellbau-laedle.de)

**Rübe Modellbauinnovation.** Dürmayer Straße 42  
73087 Bad Boll. Telefon: 071 64/80 10 33  
Internet: [www.ruebe-rcmodellbau.de](http://www.ruebe-rcmodellbau.de)

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

**Flaym's Design**  
Bönningheimer Straße 35. 74389 Clebronn  
Telefon: 071 35/93 99 42. Fax: 071 35/93 99 59  
E-Mail: [info@flayms-design.de](mailto:info@flayms-design.de)

**MKP Modellbau**  
Goethestraße 35. 75173 Pforzheim  
Telefon: 0 72 31/280 44 65  
Fax: 0 72 31/28 46 27  
E-Mail: [info@mkfmodellbau.com](mailto:info@mkfmodellbau.com)

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

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

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

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

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

**Modellbau Klein**  
Hauptstraße 291. 79576 Weil am Rhein  
Telefon: 076 21/79 91 30. Fax: 076 21/98 24 43  
Internet: [www.modell-klein.de](http://www.modell-klein.de)

**MUC-Racing.** Lindwurmstraße 171  
80337 München. Telefon: 089/24 40 55 52  
Fax: 089/95 47 91 45. E-Mail: [mike@muc-racing.de](mailto:mike@muc-racing.de)  
Internet: [www.muc-racing.de](http://www.muc-racing.de)

**Modellbau Novotny.** Thomas Novotny  
Rosenstr. 13. 82402 Seeshaupt  
Telefon: 088 01/913 26 55. Fax: 088 01/913 26 53  
Internet: [www.shop.modellbau-novotny.de](http://www.shop.modellbau-novotny.de)  
E-Mail: [info@modellbau-novotny.de](mailto:info@modellbau-novotny.de)

**Modellbau Segmüller**  
Marktler Straße 44. 84489 Burghausen  
Telefon: 086 77/46 53. Fax: 086 77/647 99  
Internet: [www.rc-modellbau.biz](http://www.rc-modellbau.biz)

**SR Electronic-Modellsport**  
Oberer Taubentalweg 35. 85055 Ingolstadt  
Telefon: 08 41/251 02 Fax: 08 41/522 07  
Internet: [www.sr-electronic.com](http://www.sr-electronic.com)

**M&C Shop**  
Margaretenstraße 26 a. 85131 Pollenfeld. Telefon:  
084 26/985 97 42. Internet: [www.m-c-shop.de](http://www.m-c-shop.de)

**Modellbau Heinzinger GmbH.** Crawlerkeller-Shop  
Raiffeisengasse 1a. 85298 Scheyern  
E-Mail: [info@crawlerkeller-shop.de](mailto:info@crawlerkeller-shop.de)  
Internet: [www.crawlerkeller-shop.de](http://www.crawlerkeller-shop.de)

**freakware GmbH division south**  
Ladentokal/Verkauf  
Neufarmer Strasse 34. 85586 Poing  
Telefon: 081 21/779 60. Fax: 081 21/77 96 19.  
Email: [south@freakware.com](mailto:south@freakware.com)

**Modellbau Koch KG**  
Wankelstraße 5. 86391 Stadtbergen  
Telefon: 08 21/44 01 80-25. Fax: 08 21/44 01 80-22  
E-Mail: [info@modellbau-koch.de](mailto: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](mailto:info@modellbau-colditz.de)  
Internet: [www.colditz-mering.de](http://www.colditz-mering.de)

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

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

**Dangelmaier-Dekor**  
Leonhardstraße 25/1. 88471 Laupheim  
Telefon: 073 92/45 05. Fax: 073 92/936 05  
E-Mail: [info@dangelmaier-dekor.de](mailto:info@dangelmaier-dekor.de)

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

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

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

**Albatros RC-Modellbau**  
Redweiherstraße 1. 90455 Nürnberg

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

**JBS Modellbau Gbr**  
Luitpoldarkaden 5. 91757 Treuchtlingen  
Telefon: 09142 2036722. Fax: 09142 2036722  
E-Mail: [jbs-modellbau@t-online.de](mailto:jbs-modellbau@t-online.de)

**Modellbau Waschler.** Hochstraße 33  
94032 Passau. Telefon: 08 51 / 3 32 96  
E-Mail: [info@modellbau-waschler.de](mailto:info@modellbau-waschler.de)

**RCS Modellbau.** Steinfelsstraße 44 b  
94405 Landau. Telefon: 099 51/27 30  
Fax: 099 51/28 30. E-Mail: [rcs-modellbau@gmx.de](mailto: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](mailto:info@modellbau-glueck.de)  
Internet: [www.modellbau-glueck.de](http://www.modellbau-glueck.de)

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

**D-Edition.** Sailweg 7. 95339 Neuenmarkt  
Telefon: 092 27/94 07 77. Fax: 092 27/940 77 74  
E-Mail: [info@d-edition.de](mailto:info@d-edition.de)

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

**Mario's Modellbaushop.** Brückenstraße 16. 96472  
Rödental. Telefon: 095 63/50 94 83.  
E-Mail: [info@rc-mmr.de](mailto:info@rc-mmr.de). Internet: [www.rc-mmr.de](http://www.rc-mmr.de)

**Modellauto Weichelt.** Kolpingstraße 1  
97070 Würzburg. Telefon: 09 31/559 80  
Fax: 09 31/579 02. E-Mail: [chr.weichelt@web.de](mailto:chr.weichelt@web.de)

**Monster-Hopups**  
Friedrich-König-Straße 12. 97297 Waldbüttelbrunn.  
Telefon: 09 31/78 01 06 40. Fax: 09 31/78 01 06 41.  
E-Mail: [info@monster-hopups.de](mailto:info@monster-hopups.de)  
Internet: [www.monster-hopups.de](http://www.monster-hopups.de)

**Wecando Group GmbH.** Florian Höhe  
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](mailto:info@rc-car-bauer.de). Homepage: [www.rc-car-bauer.de](http://www.rc-car-bauer.de)

**Rapid Hobby Import**  
Grabengasse 9. 97950 Großerndorf  
Telefon: 0 93 49/92 98 0

## ÖSTERREICH

**Hobby Factory.** Prager Straße 92. 1210 Wien  
Telefon: 00 43/12 78 41 86. Fax: 00 43/12 78 41 84  
Internet: [www.hobby-factory.com](http://www.hobby-factory.com)

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

**Modellsport Wimmer.** Königstetterstraße 165  
3430 Tulln. Telefon: 0043/ 699/ 81 78 78 51  
E-Mail: [office@modellsport-wimmer.at](mailto:office@modellsport-wimmer.at)  
Internet: [www.modellsport-wimmer.at](http://www.modellsport-wimmer.at)

**Modellbau Lindinger**  
Industriestraße 10. 4565 Inzersdorf im Kremstal.  
Telefon: 00 43/758 43 31 80 Fax: 00 43/75 84 33 18 17.  
E-Mail: [office@lindinger.at](mailto:office@lindinger.at)  
Internet: [www.lindinger.at](http://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](mailto:office@modellbau-schenk.at).  
Internet: [www.hpi-shop.at](http://www.hpi-shop.at). [www.modellbau-schenk.at](http://www.modellbau-schenk.at)

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

**MIWO Modelltechnik**  
Kärntnerstraße 3. 8720 Knittelfeld

## SCHWEIZ

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

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

## NIEDERLANDE

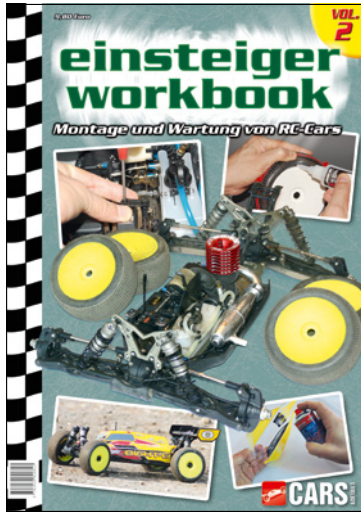
**Hobma Modelbouw.** Pascalweg 6a  
6662 NX Elst (Gld). Telefon: 00 31/481 35 32 88  
Fax: 00 31/481 35 35 19  
Internet: [www.hobmamodelbouw.nl](http://www.hobmamodelbouw.nl)

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



# SHOP

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

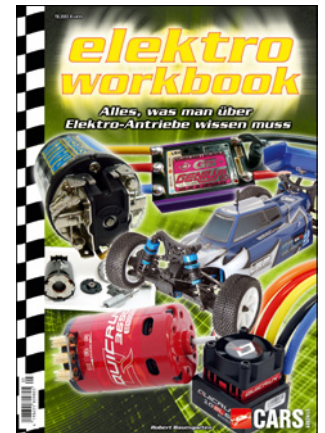


**Auch digital  
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12099  
**€ 9,80**

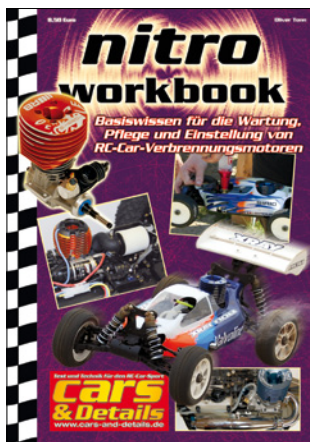


**Auch digital  
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990  
**€ 9,80**

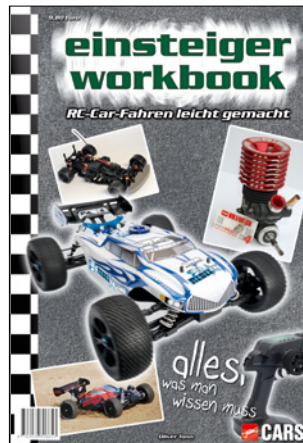


**Auch digital  
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586  
**€ 8,50**



**Auch digital  
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990  
**€ 9,80**

**Auch als  
Geschenk-  
Abo**



# 12 Ausgaben für 64,- Euro

jetzt bestellen unter 040/42 91 77-110  
oder [service@cars-and-details.de](mailto:service@cars-and-details.de)

# So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



**Setup Workbook Volume 2**  
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037  
€ 9,80

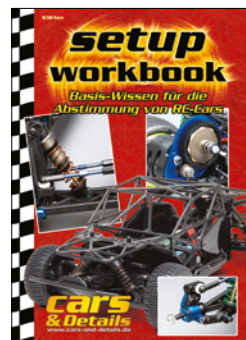


Auch digital als eBook erhältlich

**Modellmotoren praxisnah**  
Werner Frings

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

Artikel-Nr. 10664  
€ 19,80

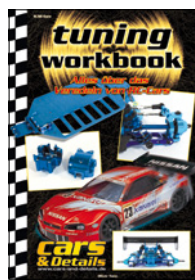


Auch digital als eBook erhältlich

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

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

Artikel-Nr. 10599  
€ 8,50



Auch digital als eBook erhältlich

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

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

Artikel-Nr. 11465  
€ 8,50



**Herzstück**

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

Artikel-Nr. 11279  
€ 4,90



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

**alles-rund-ums-hobby.de**

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

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

## Problemlos bestellen >

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

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

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

## CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

- Ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 5,90. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtungen.
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.

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

Vorname, Name \_\_\_\_\_

Straße, Haus-Nr. \_\_\_\_\_

Postleitzahl \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_ Land \_\_\_\_\_

Geburtsdatum \_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Kontoinhaber \_\_\_\_\_

Kreditinstitut (Name und BIC) \_\_\_\_\_

IBAN \_\_\_\_\_

Datum, Ort und Unterschrift \_\_\_\_\_

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eitville  
Gläubiger-Identifikationsnummer DE54ZZ00000009570

# TEAMPLAYER

NEUMANN FÄHRT FÜR SCHUMACHER



Jörn Neumann ist in der RC-Car-Szene wohlbekannt. Kein Wunder, schließlich gilt er als erfolgreichster deutscher Offroad-Fahrer. Nun wurde bekannt, dass er zukünftig für Team Schumacher startet. Die Traditionsfirma aus England bekommt damit – neben dem seit drei Jahren zum Team gehörenden Michal Orłowski – ordentlich Verstärkung an der Fahrer-Front.

Jörn Neumann, der sich erst Mitte 2017 von Serpent getrennt hatte, hat damit die Gelegenheit, seine Karriere auf nationalem und internationalem Niveau erfolgreich fortzusetzen. Bereits bei der Deutschen Meisterschaft in der Klasse der 2WD-Buggys in Hütschenhausen setzte Jörn Neumann vor einigen Monaten ein Schumacher-Modell ein. Damals jedoch ohne Team. <<<<

# SUPERLAUF LRP-AE-CHALLENGE

6 GRUPPEN, 1 RENNEN,  
DOPPELTE PUNKTE

Am 17. und 18. Februar 2018 findet der erste Superlauf der LRP-AE-Challenge in Gemünden statt. Das Motto lautet: 6 Gruppen, 1 Rennen, doppelte Punkte. Den Teilnehmern wird an zwei Tagen spannende RC-Action bei einem tollen Verein geboten, der bereits die DM im Jahr 2016 ausgetragen hat: der MSC-Gemünden im ADAC. Bei dem Event können die Fahrer aus allen Gruppen gegeneinander antreten. Die doppelte Punktevergabe macht diesen Lauf auch extrem interessant für alle Piloten, die ihren Tabellen-Stand noch etwas aufbessern wollen. Erstmals werden auch die beiden neuen Modified Buggy-Klassen in 2WD und 4WD ausgetragen. <<<<

**1. LRP-AE-CHALLENGE SUPERLAUF**  
17.02 - 18.02.2018 in Gemünden



# DIE GANZE PALETTE

MODELLBAU WELS 2018  
STEHT IN DEN STARTLÖCHERN

Als Österreichs größte Modellbaumesse bietet die Modellbau Wels die komplette Bandbreite von Flugmodellen über Schiffsmodelle und RC-Cars bis hin zu Modulanlagen, Echtdampf und vieles mehr. In Wels finden sowohl Einsteiger als auch Profis das passende Angebot.

Einzartige Modelle, spektakuläre Aktionsflächen und eine Air-Show mit internationalen Top-Piloten machen Wels zum jährlichen Treffpunkt für Modellbau-Fans. Der Termin für die Modellbau Wels 2018 steht bereits fest. Vom 23. bis 25. März 2018 wird Wels (Oberösterreich) zum Treffpunkt für alle Hobbykapitäne, RC-Racer, Piloten und Eisenbahnfans. Action pur ist nicht nur im Hafengebieten und am Indoor-Flugfeld garantiert, auch auf der Modellbaustelle und bei den RC-Car-Rennen gibt es viel zu sehen. Die Modellbau Wels hat sich in den letzten Jahren mit über 350 Fahrer-Nennungen aus aller Welt als „Hexenkessel“ des RC-Car-Sports etabliert. Alles was Rang und Namen hat, geht laut Veranstalter an den Start. Selbstverständlich haben Besucher auch die Möglichkeit, neue Produkte direkt vor Ort bei einem der zahlreichen Händler zu kaufen und die neuesten RC-Cars-Fernsteuerungen und Zubehör bei den Herstellern in Augenschein zu nehmen. Internet: [www.modellbau-wels.at](http://www.modellbau-wels.at) <<<<



Interessierte Besucher können sich auf der Modellbau Wels über die neuesten Produkte informieren



## NEIDHART ERWEITERT SORTIMENT

# NEUE BUGGYS



Die schweizer Firma Neidhart SA, ihres Zeichens Inhaber von HB Racing, hat sich die weltweiten Distributionsrechte für die Offroad-Buggys Helios Flux RTR und Accel RTR gesichert. Die beiden 1:8er sollen gute Qualität bei einem guten Preis-Leistungsverhältnis bieten. Der Helios ist ein Brushless-Modell mit 2.000 kv-Brushlessmotor. Der Accel hingegen ist mit einem 3,5-Kubikzentimeter-Nitromotor bestückt. Die Basis beider Modelle ist weitgehend gleich. Beide verfügen über ein Aluminium-Chassis mit vier Öldruckstoßdämpfern und zahlreichen, klassentypischen Einstelloptionen. Auch Metallgetriebe, komplette Kugellagerungen und vieles mehr gehören zum Lieferumfang. Beide Offroader werden als RTR-Pakete geliefert und sind somit fertig aufgebaut. Für den Elektrobuggy sind noch zwei LiPo-Akkus samt passendem Ladegerät sowie vier Mignonbatterien für den Sender erforderlich. Bei der Nitro-Version benötigt man ebenfalls Stromspender für die Fernsteuerung sowie Sprit, einen Glühkerzenstecker, einen Empfängerakku und ein passendes Ladegerät. <<<<<

### FEATURES

- Vollmetall „Bulletproof“-Allradantrieb
- Wasserdichte Elektronik
- Aluminium-Chassis
- Aluminium-Dämpferbrücken
- Heavy-Duty-Knochenwellen
- Komplett kugelgelagert
- 2,4-Gigahertz-RC-System
- Fertig lackierte Karosserie
- Zahlreiche Ersatz- und Tuning-Teile lieferbar



Die Brushless-Version Helios Flux RTR (oben) und der Nitro-Buggy Accel RTR



# TEAM MAGIC IM DOPPELPAK

## TEAMFAHRER BELEGEN ZWEI ZWEITE PLÄTZE IN DER SCHWEIZ

Mitte Dezember fand der zweite Lauf zum TIT-Cup in Schöfliland (Schweiz) statt. Nach einem kurzen Training am Samstag ging es am Sonntag los mit vier Qualifikationsläufen. Das Auto von Team Magic-Teamfahrer Philipp Huber ging ziemlich gut und er konnte mit dem Sieger des 1. TIT-Cups in allen vier Läufen und den Laufsieg kämpfen. Leider ist Huber kein TQ-Lauf gelungen – vier mal zweiter Platz –, denn Robby Alessandrelli war immer ein bisschen schneller. Es war jedesmal ein Kopf-an-Kopf-Duell, dreimal entschieden nur Zehntelsekunden. Renato Isler, ebenfalls Team-Magic-Pilot, hat derweil vier solide Läufe mit einem dritten Rang abgeschlossen. Thomas Raimann und Thomas Isler haben es leider nicht in das A-Finale geschafft. Mit den Rängen 7 und 8 belegten Sie die Startplätze 1 und 2 im B-Finale. <<<<<

Für Spannung war also in beiden Finalen gesorgt. Der Kampf um den Sieg war sehr spannend. Huber konnte teilweise hohen Druck auf Alessandrelli ausüben, aber nie vorbeiziehen. Die Strecke machte das Überholen sehr schwierig, Alessandrelli zeigte Nerven und ließ sich auch nicht zu einem Fehler verleiten. Das hatte zur Folge, dass Huber wiederum dreimal mit minimalem Rückstand den zweiten Platz belegte. Huber hat verschiedene Einstellungen am Auto getestet und konnte das Setup verbessern. Das Auto war schnell und einfach zu fahren, sodass er schließlich richtig angreifen konnte. Der Zweikampf hat Huber sichtlich Spaß gemacht, wenngleich es am Ende nicht ganz für den Sieg reichte. <<<<<



### ERGEBNISSE

1. Roberto Alessandrelli
2. Philipp Huber
2. Renato Isler
4. Andy Hürzeler
5. Adrian Lüscher
6. Lukas Maurer
7. Thomas Raimann
8. Thomas Isler
9. Chrigu Bärswyl
10. Rémy Baumann

# KAMPF-ARENA

Text und Fotos: Bernd Bohlen  
**DRITTER LAUF DER  
 XRAY RACING SERIES 2017/2018**



Finalläufe. Ingo Herschbach (VBC), der im dritten Finale als Erster die Ziellinie überquerte, wurde Zweiter. Platz drei belegte Tobias Baumbach (Yokomo). Auf den Plätzen vier und fünf folgten Bernd Haas (Awesomatix) und Harald Schmittgen (VBC).

Fronti/FWD ist zu einer richtigen Modellbauklasse geworden. Immer häufiger gehen Fahrer mit umgebauten und/oder selbstentwickelten Fahrzeugen an den Start. In der Arena 33 testete zum Beispiel Thorsten Zorn seinen mit Asso-Teilen aufgemotzten VBC FF17. Ingo Herschbach fuhr einen VBC mit Zahnradgetriebe. Tobias Baumbach steuerte einen Yokomo BD7-2015 mit Frontantrieb. Der Awesomatix, mit dem Bernd Haas startete, ist ein von Max Mächler umgebauter A700. Harald Schmittgen testete in seinem VBC ein von Dirk Keller gefertigtes Alu-Chassis. Rüdiger Hepp war wieder mit seinem XRAY T4-2014 ohne Hinterachsantrieb auf der Strecke. <<<<<

Die Arena 33 in Andernach war Schauplatz des dritten Laufes der XRAY Racing Series 2017/2018. Gut 50 Starter maßen in den fünf angebotenen Klassen ihre Kräfte. Der in den Nitroklassen für die Firma WRC fahrende Melvin Diekmann war an diesem Wochenende bester Fahrer in der Klasse Tourenwagen Stock. Von der Pole startend, gewann er den ersten und dritten Finallauf. Im zweiten Finale hatte sich Jörg Baldes (XRAY) durchgesetzt. Tobias Höfflin begleitete die beiden als Dritter auf das Podium.

Der meist gefahrene Tourenwagen war der XRAY T4. Elf Fahrer waren damit unterwegs. Zum ersten Mal durften die Tourenwagenpiloten neben dem Hudy-Reifen auch den aus der Euro Touring Series bekannten Volante-Reifen einsetzen. Der 13,5-Turns-Motor von Hobbywing wird von einem Regler (Marke freigestellt) im Blinki-Modus angesteuert.



Jody Müller, mit neun Jahren die jüngste FahrerIn, steuerte ein GT12

## 1:12er

Bernd Wiesenerger (CRC) dominierte die Klasse 1:12 ähnlich souverän wie beim XRS-Lauf zuvor auf dem Eifelring. Er gewann alle drei Finalläufe. Im Kampf um die Poleposition war der Fahrer des Vereins Black Forest Racer in seinem schnellsten Lauf knapp sieben Sekunden schneller als der Zweite, David Ranft (Project Godspeed). Drittschnellster war an diesem Wochenende Michael Holla (CRC). Tobias Schuster (Team Associated) gewann die Klasse GT 1:12. Zweiter wurde SMI-Chef Bertram Kessler (XRAY). Platz drei belegte seine Enkelin Jody Müller (XRAY). Die Neunjährige war die jüngste FahrerIn im Feld.

In der Formel-Klasse setzte sich Jan Bohlen (XRAY) wie schon zuvor auf dem Eifelring vor Daniel Schober (XRAY) und Henri Mannes (XRAY) durch. In der Arena 33 startete er dieses Mal in den Finalläufen von der Pole. Im dritten Finallauf lieferten sich Jan Bohlen und Daniel Schober ein spannendes Rennen bis zur letzten Runde. Im Ziel hatte Jan Bohlen gut drei Zehntelsekunden Vorsprung.

## Im Westen beliebt

Die Klasse Tourenwagen Fronti (FWD 13,5T) war jetzt schon zum zweiten Mal Gastklasse in der XRAY Racing Series. 14 Fahrer waren in der Arena 33 dabei. Thorsten Zorn war der schnellste Fronti-Pilot an diesem Wochenende. Mit einem mit Asso-Teilen getunten VBC FF17 setzte er sich zuerst im Kampf um die Pole durch und gewann dann anschließend gleich die ersten beiden



Die Top 3 der Formelklasse (von links): Henri Mannes (Platz 3), Jan Bohlen (Platz 1) und Daniel Schober (Platz 2)



Die Top 3 der Klasse FWD (von links): Tobias Baumbach (Platz 3), Thorsten Zorn (Platz 1) und Ingo Herschbach (Platz 2)

## ERGEBNISSE

Klasse	Platz 1	Platz 2	Platz 3
TW Stock	Melvin Diekmann (Awesomatix)	Jörg Baldes (XRAY)	Tobias Höfflin (XRAY)
Formel	Jan Bohlen (XRAY)	Daniel Schober (XRAY)	Henri Mannes (XRAY)
1:12 Stock	Bernd Wiesenerger (CRC)	David Ranft (Project Godspeed)	Michael Holla (CRC)
GT 1:12	Tobias Schuster (Associated)	Bertram Kessler (XRAY)	Jody Müller (XRAY)
FWD 13,5T	Thorsten Zorn (VBC)	Ingo Herschbach (VBC)	Tobias Baumbach (Yokomo)

# 40. GEBURTSTAG

## INTERMODELLBAU DORTMUND 2018



Über 80.000 Besucher strömen jedes Jahr auf das Dortmunder Messegelände, um die Intermodellbau live zu erleben

Die Intermodellbau in der Messe Westfalenhallen Dortmund ist eine der weltweit größten Messen für Modellbau und Modellsport. 2018 findet das Traditionsevent bereits zum 40. Mal statt. Mehr als 20.000 Modelle sind in acht Hallen zu sehen: Flugzeuge, Hubschrauber, Modelleisenbahnen, Funktionsmodelle, Modellschiffe, Kartonmodellbau, Figuren, Dioramen und natürlich RC-Cars. Mehr als 500 Aussteller nehmen an der Intermodellbau teil. Das Gesamtangebot in den Westfalenhallen reicht von der traditionellen HO-Modelleisenbahn bis zu modernen 3D-Druckern – die gesamte Welt des Modellbaus und Modellsports. Etwa 80.000 Besucher machen sich auch dieses Jahr ein Bild von dem, was vom 19. bis 22. April in Dortmund geboten wird. Zahlreiche Shows und Events wie Flugvorführungen, Präsentationen am Wasserbecken, RC-Car-Rennen sowie die unterschiedlichen Parcours der RC-Trucks und Alpinfahrzeuge zählen zu den Attraktionen der Dortmunder Messe. Neben den erfahrenen Modellbauern kommen in Dortmund auch Neulinge auf ihre Kosten. Durch Mitmachaktionen und einen eigenen Familiensonntag begeistert die Intermodellbau den Nachwuchs für den Modellbau. Internet: [www.intermodellbau.de](http://www.intermodellbau.de)



## VATERTAGSRENNEN IN SCHWEDT 2018



# TERMIN VORMERKEN

Vatertag haben sich Offroad-RC-Car-Fans schon lange rot im Kalender markiert. Nicht nur, weil es ein Feiertag ist, sondern auch vor allem, weil zu dieser Zeit ein traditionelles 1:8er-Offroad-Rennen stattfindet: Das Vatertagsrennen. Der Modellclub Schwedt organisiert das Event jedes Jahr auf dem eigenen Vereinsgelände und Fahrerinnen und Fahrer aus Deutschland und Polen lassen es sich nicht nehmen, dem Event beizuwohnen. Ein entspanntes Wochenende unter Gleichgesinnten steht dabei auf der Agenda. Neben gut gelaunten RC-Car-Fans wartet auf die Teilnehmer auch eine permanente Rennstrecke. Diese liegt an der Grenze zu Polen und ist bei den Fahrern sehr beliebt. Sie bietet Steilkurve, die „Bademeisterkurve“, eine Plastersteinpassage, eine fünffach-Sprungkombination und zwei Doppelsprünge.

Vom 10. bis 13. Mai 2018 findet das Event wieder statt. Die RC-Piloten können also vier Tage Vollgas geben mit ihren Buggys und Truggys – egal ob Elektro oder Verbrenner. Doch nicht nur Profis kommen auf ihre Kosten, sondern auch Besuchern und Einsteigern wird etwas geboten. So gab es im letzten Jahr beispielsweise bereits eine RC-Fahrschule für Interessierte mit Abu Kilic und einen Workshop.



MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



Gefahren wird beim Vatertagsrennen mit Buggys und Truggys im Maßstab 1:8. Sowohl Nitro- als auch Elektro-Modelle sind dabei zugelassen

# Jetzt neu!



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

Nur 9,80 Euro

(zuzüglich 2,50 Euro Versand)



Auch digital  
als eBook erhältlich

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

**IM INTERNET UNTER:**

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

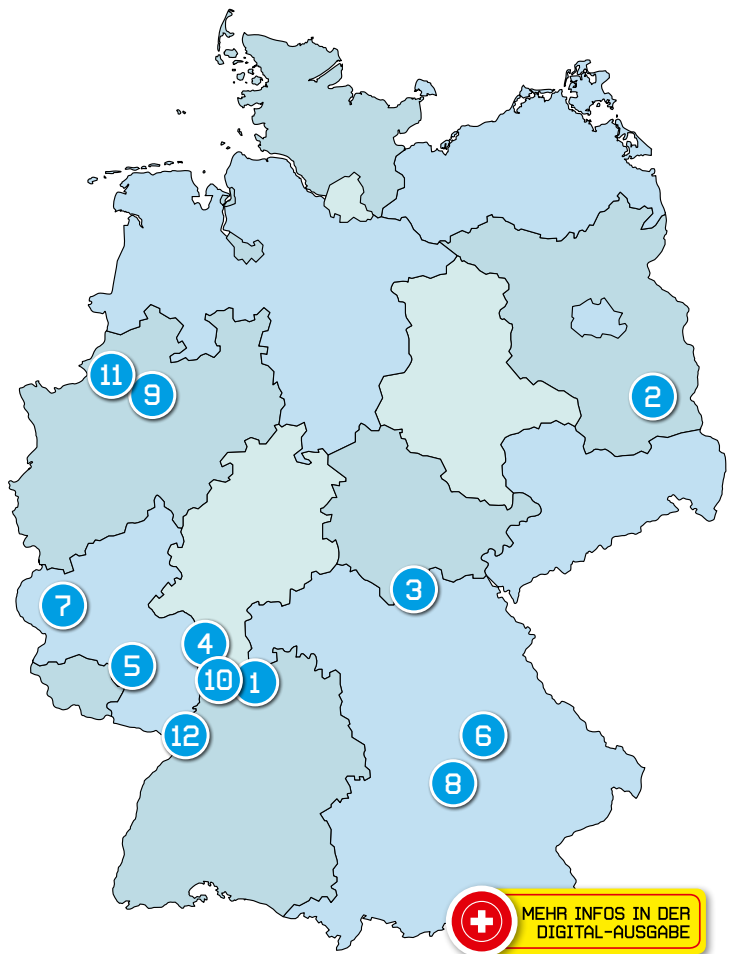
oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

Anzeige

TERMINNE

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



MEHR INFOS IN DER  
DIGITAL-AUSGABE

22. BIS 28. JANUAR 2018

27. Januar 2018

Der MFSV-Sinsheim (1) veranstaltet seine **Modellbaubörse** in der Elsenzhalle. Parkplätze findet man in großer Zahl direkt neben der Halle. Für Verkäufer ist die Halle ab 7 Uhr geöffnet. Die Gäste werden ab 8 Uhr in die Halle eingelassen. Ende der Veranstaltung wird gegen 15 Uhr sein. Tischpreis per Voranmeldung: 11,- Euro (Vorkasse, Einlasskarten werden per Post zugesandt, nur bis 06. Januar möglich), Tischpreis über die Börsenkasse: 15,- Euro, Eintritt für Besucher: 3,- Euro. Kontakt: Ingo Jakisch, Telefon: 072 61/721 97 62, E-Mail: [boerse@mfsv-sinsheim.de](mailto:boerse@mfsv-sinsheim.de)

19. BIS 25. FEBRUAR 2018

24. bis 25. Februar 2018

In der Niederlausitzhalle in 01968 **Senftenberg (2)**, Schillerstrasse 34 findet die **5. Modellflug- und Racecarshow** statt. Die Veranstalter möchten jedem interessierten Funktionsmodellbauer der Sparten Flug-, Auto- und Baumaschinenmodelle in Funktion ein gemeinsames, aktiv erlebnisreiches Wochenende bieten und dazu herzlich einladen. Alle Sparten des sich bewegenden Modellbaus sind willkommen. Kontakt: Torsten Schmoll, Telefon: 01 71/241 91 97, E-Mail: [sabtor@web.de](mailto:sabtor@web.de), Internet: [www.seba-aerobatic.com](http://www.seba-aerobatic.com)

25. Februar 2018

Der MFC Coburg veranstaltet von 7 bis 15 Uhr in der Sporthalle des TSV Scheuerfeld Hirtengasse 12, **96450 Coburg-Scheuerfeld (3)** seine alljährliche **Modellbaubörse**. Kontakt: Frank Luther, Telefon: 01 71/172 44 00, E-Mail: [vorstand1@mfccoburg.de](mailto:vorstand1@mfccoburg.de), Internet: [www.mfccoburg.de](http://www.mfccoburg.de)

26. FEBRUAR BIS 04. MÄRZ 2018

**03. März 2018**

In der Hans-Pfeiffer-Halle in **68623 Lampertheim (4)** findet Hessens größte **Modellbaubörse** für Modell-Flugzeuge, -Autos, -Schiffe, -Motoren und -Zubehör statt. Um Tischreservierung wird gebeten. Einlass für Verkäufer ist ab 6:30 Uhr und ab 8 Uhr für Käufer. Kontakt: Modellsportverein Hofheim e.V., Joachim Götz, Telefon: 01 70/975 74 82, E-Mail: [jo\\_goetz@t-online.de](mailto:jo_goetz@t-online.de), Internet: [www.msv-hofheim.de](http://www.msv-hofheim.de)

**04. März 2018**

Die Modellfreunde Rheinhesen/Pfalz organisieren ein **Rennen für Elektromodelle**. Das Ganze findet in der Mehrzweckhalle **Spesbach (5)** statt und wird ausgetragen in den Klassen EB, EC, EGF1, EGTWHO und EGTWSP. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

05. BIS 11. MÄRZ 2018

**10. März 2018**

Der **1. Modellbau & Spielzeug Flohmarkt** findet von 14 bis 17 Uhr im Kettelerhaus in **Sulzbach-Rosenberg (6)** statt. Kontakt: Peter Ostermann, E-Mail: [peter@ostermann61.de](mailto:peter@ostermann61.de)

**10. bis 11. März 2018**

Auf dem Eifel-Ring in **Leimbach (7)** findet ein Lauf der **XRAY Racing Series (XRS) Germany** statt. Ausgastender Verein ist der MAC Adenau. Gefahren wird mit Modellen der Klasse Elektro-Glattbahn. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

**10. bis 11. März 2018**

Der Verein **SLR Ingolstadt (8)** richtet dieses Jahr die **Deutsche Meisterschaft für Fahrzeuge im Maßstab 1:12** aus. Dabei gehen Fahrer mit Modellen der folgenden Klassen an den Start: EA, EB, EC, EG, EG12 und EGT. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

19. BIS 25. MÄRZ 2018

**25. März 2018**

Auf der permanenten Rennstrecke des AMC Hamm in **Uentrop (9)** findet ein **Renn-event** für Fahrer von Verbrenner-Glattbahnmodellen statt. Es handelt sich um ein exklusiven Trainingstag zum Nitro-West-Warmup. Zugelassen sind Modelle der Klassen VG10 und VG8. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

09. BIS 15. APRIL 2018

**14. bis 15. April 2018**

Ein Event für Großmodellfahrer organisieren die Mitglieder des RC-Clubs **Grossheubach (10)**. Dabei handelt es sich um einen **Qualifikationslauf für die Deutsche Meisterschaft 2018**. Teilnehmen können Fahrer der Großmodell-Offroad-klassen OR6, OR62WD, OR64WD und OR6SC4. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

14. BIS 20. MAI 2018

**19. bis 20. Mai 2018**

Für Fahrer von Fahrzeugen der Klassen VG10 und VG8 geht es im Mai beim Verein RC Haltern rund. Hier finden die **Nitro-West-Masters R2** statt. Austragungsort ist der ADAC-Ring in **Haltern am See (11)**. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

20. BIS 26. AUGUST 2018

**23. bis 26. August 2018**

Beim **AMC Hamm (9)** findet die **Deutsche Meisterschaft der Verbrenner-Glattbahnmodelle** zusammen mit dem **Deutschland-Cup** statt. Das Event richtet sich an Fahrer von Modellen der Klassen VG, VG10, VG10SCA und VG10SCASP. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

10. BIS 16. SEPTEMBER 2018

**13. bis 16. September 2018**

Die **Deutsche Meisterschaft der Verbrenner-Glattbahnmodelle im Maßstab 1:8** wird vom **MC Ettlingen (12)** ausgetragen. Es wird mit Modellen der folgenden Sparten gefahren: VG8, VG8KL1 und VG8KL2. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

Anzeigen

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

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

**Jetzt bestellen!**



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

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

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

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

Auch digital als eBook erhältlich



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

Text und Fotos:  
Thomas Peter

# 30 Jahre Schumacher CAT XLS



## GEBURTSTAGSKIND

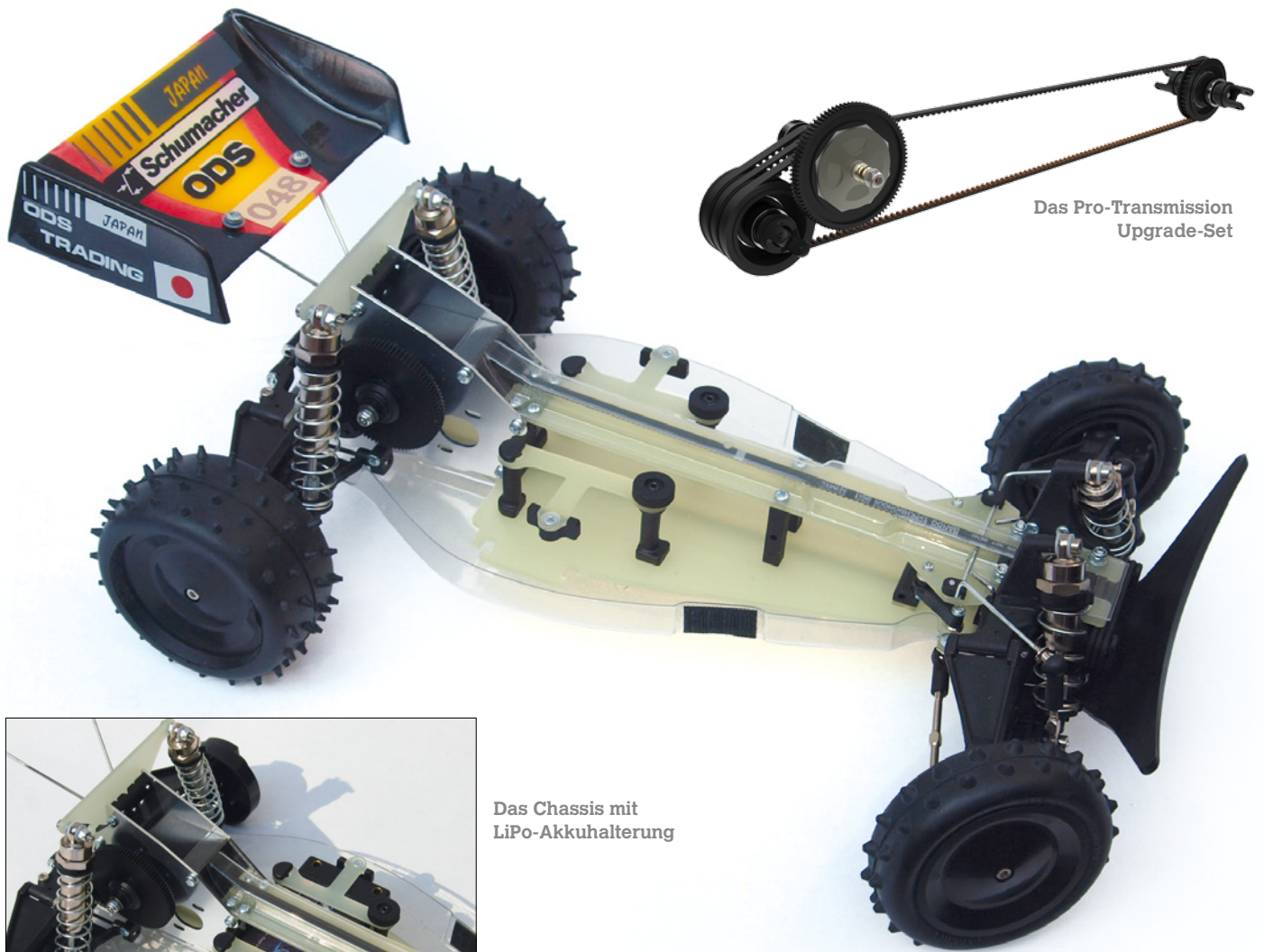
Der folgende Testbericht handelt von einem der spektakulärsten Wiederauflagen aus der 1:10er-Elektro-Offroad-Klasse. Die Rede ist vom Schumacher CAT XLS in der Version „Masami“. Dieses Modell steht für den Beginn zweier großen Karrieren. Die Firma Schumacher hatte den entscheidenden Durchbruch in der immer populäreren Klasse der Elektro-4WD-Offroad-Buggys und Masami Hirotsuka errang den ersten seiner vielen Weltmeistertitel mit dem CAT XLS.

Schumacher Firmengründer Cecil Schumacher erfand 1978 für das 1:12-RC-Car seines Sohns Robin das Kugeldifferenzial. Dieses ließ sich so erfolgreich vermarkten, das Cecil 1981 Schumacher Racing Products gründete. Es folgten moderne 1:12er-RC-Modelle wie das XL Lexan-Car und das sehr erfolgreiche C-Car. Damit wurden bis ins Jahr 1988 viele nationale und Europameisterschaften errungen. 1986 erschien der erste 1:10er-4WD-Offroad-Buggy von Schumacher, der SWB CAT mit kurzem Radstand. Zur Weltmeisterschaft 1987 in Romsey/England brachte Schumacher Racing Products die ersten Prototypen des CAT XLS mit an die Rennstrecke. Der Rest ist Geschichte. Der Schumacher CAT XLS gewann seine erste Weltmeisterschaft auch dank des zu der Zeit besten und effizientesten Antriebskonzepts. Mit dem CAT XLS hatte man das kleine Extra an Speed, da in der Zeit die Akkukapazität mit den NiCd-Akkus doch noch sehr begrenzt war. Hier stand die Leistungsausbeute an erster Stelle. Mit den LiPo-Akkus aus der heutigen Zeit sind diese überhaupt nicht mehr zu vergleichen.

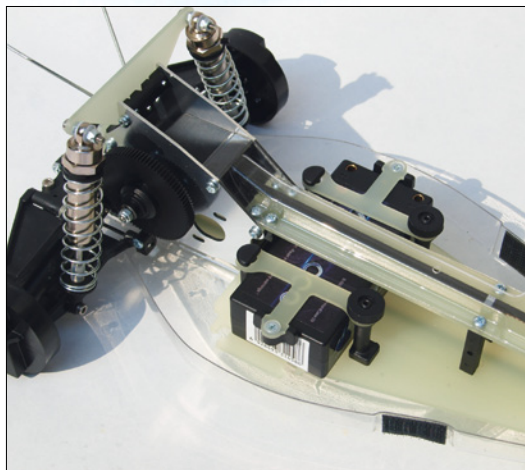
### Zeitreise

Da steht er nun auf der Werkbank, der Re-Release-Bausatz der CAT XLS „Masami“. Alle Baugruppen sind übersichtlich in Plastikbeutel verpackt. Die „Katze“ ist sehr gut ausgestattet und komplett kugelgelagert. Sogar zwei verschieden Dämpferöle, Schraubensicherungsmittel, Differenzialfett und mehr liegen in der Schachtel bei. Auch ein schönes Zertifikat in einer eigenen Papprolle ist beigelegt.

Bei der Vollendung des ersten Re-Release-Kits aus dem Hause Schumacher hilft eine ausführliche und sauber gegliederte, 54-seitige Bauanleitung. Los geht es mit Baustufe 1, dem damals so



Das Pro-Transmission Upgrade-Set



Das Chassis mit LiPo-Akkualterung



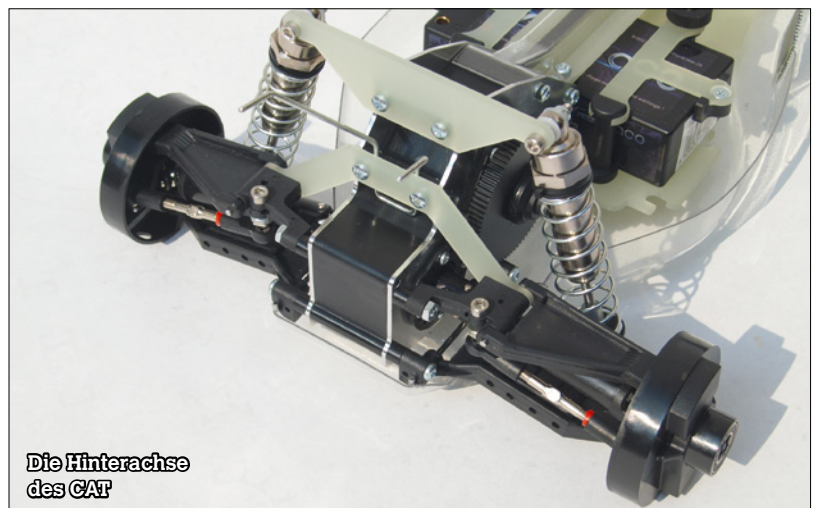
Die Vorderachse überzeugt mit großem Lenkeinschlag

Schumacher-typischen, grünen Epoxid-Chassis. Man kann dann gleich schon wählen, ob man die klassische NiCd-Stick- oder eine moderne LiPo-Shorti-Akkualterung verbauen will. In Baustufe 4 sollte man sich etwas Zeit nehmen, um die große Lexanwanne sauber auszuschneiden und die passenden Löcher zu bohren. Die entsprechenden Bohrer liegen dem Kit natürlich bei. Einfach und zügig sind das mittlere und hintere Kugeldifferenzial zusammengebaut.

Nun folgt in Baustufe 10, bei der es um die berühmtesten Schumacher CAT-Kardangeln geht. Dieser Bauabschnitt war zur damaligen Zeit immer eine Herausforderung an den jeweiligen Schrauber. Ein Tipp: einen Haarföhn verwenden und den jeweiligen Gabelkopf warm machen. Dann geht die Montage der CAT-Kardangeln wesentlich schnell und leichter von der Hand.

### Dreifach hält besser

Der CAT XLS besitzt drei Zahnriemen. Zwei kurze Zahnriemen, die das Mitteldifferenzial mit dem Heckdiff verbinden und einen langen Zahnriemen der über Mittel- und Heckdiff bis zum vorderen Kugeldifferenzial führt. Schumacher war der erste mit diesem Dreiriemenkonzept. Die Vorspannung der kurzen Zahnriemen lässt sich sehr feinfühlig über zwei Exzenter einstellen.

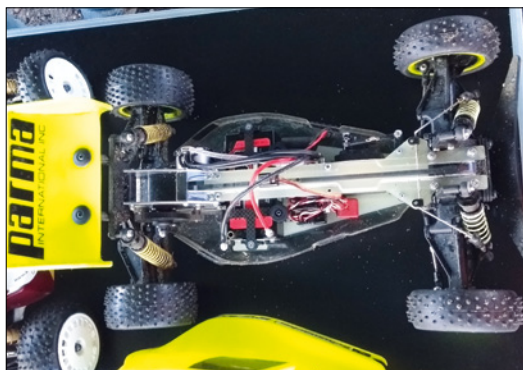


Die Hinterachse des CAT

VIDEO-TIPP

Auf YouTube gibt es einige tolle Videos zur Entstehungsgeschichte des Schumacher CAT XLS „Masami“ und alte Videos von der Weltmeisterschaft in Romsey 1987.

- <https://youtu.be/QRalbPEEFVQ>
- [https://youtu.be/qz\\_3mnRPF24](https://youtu.be/qz_3mnRPF24)
- <https://youtu.be/iSSEuW9ICA>
- <https://youtu.be/ebPvIKpLN14>
- <https://youtu.be/M57Jss11EPg>



Der CAT XLS von Danny Conway



Cecil (Mitte) und Robin Schumacher (rechts) bei der Präsentation des CAR XLS Re-Release zusammen mit dem Autor



Einige CAT-Designbeispiele gesehen beim Revival 2017



Bei der Baustufe 13 sollte man sich etwas Zeit für das Ausschneiden der oberen Lexan-Zahnriemenabdeckung nehmen. Das vordere Kugeldiff wird analog zum Hintern montiert. Sitzt das vordere Getriebegehäuse im Chassis, ist der Antriebsstrang komplett. Ab Baustufe 20 wird das Fahrwerk montiert. Auch hier ging Schumacher mit dem CAT XLS viele neue und eigene Wege. Die Besonderheiten waren zur damaligen Zeit ein recht großer Federweg und ein unglaublicher Lenkausschlag. Das hieß damals: Die Katze war nicht nur sehr schnell, sie war auch sehr wendig.

Außergewöhnlich war auch die Klappvorderachse. Bekam man einen Schlag auf das Vorderrad, konnte die ganze vordere Achshälfte nach hinten weg klappen, bevor etwas abbrechen konnte. Gehalten wurde die ganze Mechanik von drei starken O-Ringen. Ab der Baustufe 35 werden die vier Aluöldruckstoßdämpfer montiert. In Design und Bauart erinnern die an die Dämpfer des ersten Team Associated RC10. Das passende Silikonöl und die entsprechenden Federn liegen dem Bausatz ebenfalls bei.

**Komponenten**

In wenigen, weiteren kurzen Baustufen ist der CAT XLS jetzt fertig gestellt und steht auf seinen typischen Rädern. Nun folgt die Montage des Lenkservos, des elektronischen Fahrreglers sowie von Motor und Empfänger. An dieser Stelle kann jeder für sich entscheiden, ob er sein Modell mit alten Komponenten aus den 1980er-Jahren oder aktueller Technik ausrüstet. Schumacher empfiehlt für den CAT XLS eine 17,5-Turns-Brushless-Combo. Wer mit heißeren Motoren

fahren möchte, für den gibt es neben vielen weiteren Tuningteilen das verstärkte Pro-Transmission-Upgrade-Set. Alle nötigen Informationen dazu findet man im hinteren Teil der Bauanleitung.

Die eigenständige Optik des CAT XLS wird natürlich sehr stark geprägt von seiner Karosserie. Diese fügt sich nahtlos mit der Chassiskonstruktion zusammen. Mittels Klettband wird die Chassiswanne mit dem Oberteil verbunden und schützt das Innenleben recht ordentlich vor der staubigen oder sogar matschigen Außenwelt. Zur Verschönerung des Außenhaut liegen dem Kit die Aufkleber der Weltmeisterversion von 1987 bei. Lediglich der Motorsponsor von Masami hatte sein Logo für die Re-Release-Version nicht frei gegeben. Somit kann sich jeder mit diesem Meilenstein der Modelbaugeschichte seine Sammlung erweitern. Beim RC Vintage-Meeting „IconicRC Revival 2017“ in England konnte Danny Conway mit seinem nagelneuen CAT XLS den Gesamtsieg beim Race of Champions in der Klasse 4WD erringen und mehr als eindrucksvoll die Leistungsfähigkeit dieses Klassikers auch heute noch unter Beweis stellen. <<<<





## LIPO-KOFFER, FAHRERLAGERSTUHL UND 50-EURO-GUTSCHEIN VON FREAKWARE

# GEWINNEN

Die Firma Freakware ist als Fachhändler für RC-Modellbau-Produkte bekannt. Für das CARS & Details-Gewinnspiel hat das Unternehmen ein praktisches Set für RC-Car-Fahrer zusammengestellt, das aus drei Produkten besteht. Der LiPo-Schutzkoffer BAT-SAFE ist entwickelt von Tom Mast, einem renommierten Luftfahrtingenieur und begeisterten Modellflieger. Der BAT-SAFE ist so konstruiert, dass die Akkus darin geladen und natürlich gelagert werden können. Die Ladekabel werden durch eine flamm sichere Öffnung nach außen geführt. Im Fall eines Brandes des Akkus kann der entstehende Druck im Inneren nach außen austreten. Dies geschieht durch die oberen Lüftungsbohrungen, gleichzeitig wird der Rauch auch gefiltert, sodass keine schädlichen Stoffe nach außen gelangen. Im Inneren der Box können bis zu 800 Grad Celsius bei einem Brand entstehen. Durch die spezielle Isolierung der Box werden Boden und Seitenwand maximal bis zu 80 Grad Celsius heiß. Die Innenmaße der Box betragen 250 x 165 x 100 Millimeter. Ebenfalls im Gewinnpaket enthalten ist der RC-Car-Fahrer-Stuhl in Schwarz. Er besteht aus einem 16-Millimeter-Stahlgestell und verfügt über eine Armlehne mit Getränkehalterung sowie eine Seitentasche. Der mit Polyestergewebe bezogene Stuhl hat eine Tragkraft von rund 100 Kilogramm und misst 540 x 540 x 900 Millimeter. Zusammengeklappt und in der mitgelieferten Umhängetasche verstaut, beträgt das Packmaß zirka 1.000 x 200 x 160 Millimeter. Last but not least gibt es noch einen Einkaufsgutschein im Wert von 50,- Euro oben drauf. Damit kann man nach Herzenslust im Freakware-Shop unter [www.freakware.de](http://www.freakware.de) shoppen.

Wir verlosen das Freakware-Paket an eine glückliche Gewinnerin oder einen glücklichen Gewinner. Du willst das Set gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 20. Februar 2018 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter [www.cars-and-details.de/gewinnspiel](http://www.cars-and-details.de/gewinnspiel).

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



### Auflösung Heft 01/2018

Der Gewinner der Spektrum DX6R von Horizon Hobby, die wir in Ausgabe 01/2018 verlost haben, ist **Ladislav Manherz** aus Memmingen.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

**Welche Temperatur hält die der BAT-SAFE-LiPo-Schutzkoffer im Inneren maximal aus?**

A  500 Grad Celsius

B  750 Grad Celsius

C  800 Grad Celsius

CD0318

Frage beantworten und Coupon bis zum 20. Februar 2018 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien

Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 03/2018

Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

**Schneller geht es online unter**  
**[www.cars-and-details.de/gewinnspiel](http://www.cars-and-details.de/gewinnspiel)**  
**oder per Fax an 040/42 91 77-155**

Einsendeschluss ist der 20. Februar 2018 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen.

MEHR INFOS IN DER  
DIGITAL-AUSGABE



# Offroadspaß von Hobbytech



Text und Fotos:  
Robert Baumgarten

## STADIUM FÜR ALLE

Man kann die einst so beliebten Stadium-Trucks schon fast zu einer aussterbenden Sparte zählen. Umso erfreulicher ist daher die Neuerscheinung von Hobbytech in Form eines vollwertigen 4WD-Stadium-Trucks samt Brushlessantrieb im Maßstab 1:10. Die Basis hat der Survolt ST von der bekannten Revolt-Buggyserie geerbt, zudem werden spezielle Stadium-Teile mit einer soliden Elektronikausstattung kombiniert.

Bis auf die Aufhängung und die Dämpfer wurden viele Teile aus dem Revolt 4WD-Buggy übernommen. Daher gehören ein gekapselter und mit zwei Differenzialen versehener Kardanantrieb ebenso dazu wie eine vollständige Kugellagerung und eine Rutschkupplung. Letztere lässt sich – mit etwas Fingerspitzengefühl – von außen einstellen und setzt sehr große Reibscheiben zur Kraftübertragung ein. Ein gerne gesehenes Extra ist der Einsatz eines breiten Hauptzahnrad mit einer gröberen 32DP-Verzahnung – bessere Kraftübertragung inklusive.

### Kraftfluss

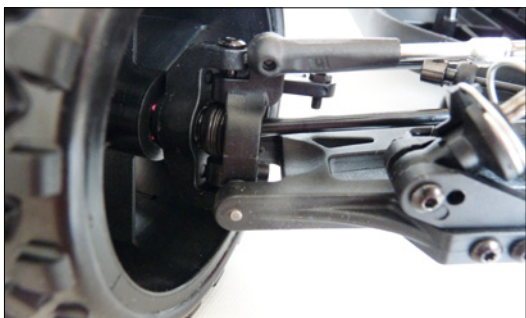
Ebenfalls ganz auf den etwas höheren Leistungsbedarf eines Stadium-Trucks ausgelegt sind die Abtriebe der Differentiale sowie die im Diff verbauten Zahnräder. Es kommen jeweils zwei kleine Stahlkegelräder mit einer groben Verzahnung zum Einsatz welche von einem soliden Gehäuse in Kunststoff-Metall-Mischbauweise umschlossen werden. Das

große Tellerrad der Diffs verfügt ebenso über eine grobe Verzahnung und besteht zudem aus Stahlguss. Das von der Mitte kommende Gegenstück steht dem in nichts nach und besteht ebenfalls aus Stahl.

Da der Antriebsstrang kugellagert, sollte das Kegelradspiel vor dem ersten Einsatz kontrolliert werden, leider fehlen die für eine Feineinstellung nötigen Passscheiben. Das Spiel ist zum Glück aber ohnehin recht gering, daher kann die Kraft sauber an die hinteren Knochenwellen weitergegeben werden. An der Vorderachse kommen an dieser Stelle sogar demontierbare CVD-Wellen zum Einsatz. An dieser Stelle finden sich nun auch die für einen Stadium-Truck typischen, sehr bulligen und breiten Querlenker. Die Aufhängung wird beim ST10 von überlangen Stoßdämpfern mit Aluminiumgehäuse komplettiert. Alles zusammen ergibt einen Materialmix für lange Haltbarkeit und überzeugt zudem durch etliche Einstelloptionen zur Fahrwerksoptimierung.

### Keine Schnörkel

Der Großteil des Platzes im Chassis wurde für einen klassischen Stick Akkupack vorgehalten. Die in einem begrenzten Bereich höhenverstellbaren Halter ermöglichen dabei auch die Unterbringung nicht ganz normgerechter Akkus. Dadurch kann der Fahrer nahezu alle auf dem Markt befindlichen Stromspender nutzen,



An der Vorderachse kommen CVD-Wellen zum Einsatz. Diese ermöglichen einen größeren Einlenkwinkel ohne starken Verschleiß und sind daher eine optimale Wahl. Dies gilt auch für die Innensechskantschrauben am gesamten Modell – hiermit macht Schrauben wieder Spaß



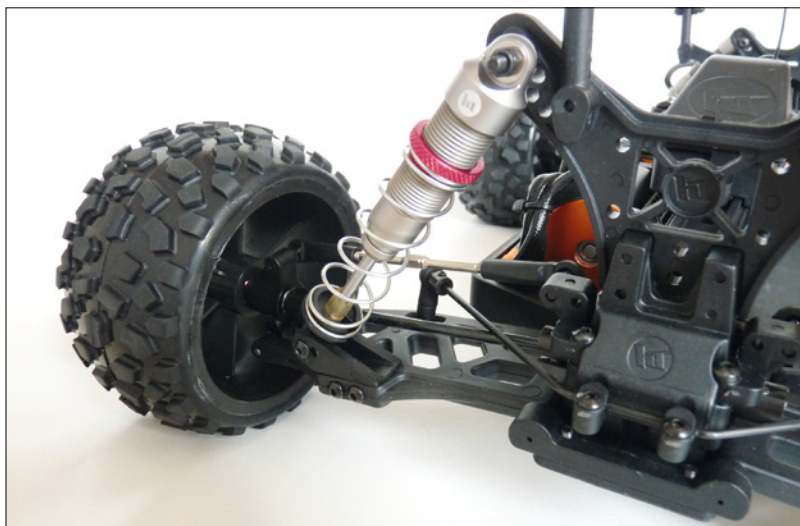
Als kleines Schmäkerl verbaut der Hersteller vorne zwei recht helle LED, die bei Vorwärtsfahrt aufleuchten. Die Schaltung dafür ist am Gaskanal des Empfängers angebracht und benötigt keine weiteren Einstellungen



Ein Sonderling ist der Li-Ion-Akku mit geringer Kapazität aber auch geringem Gewicht (unter 180 Gramm). Anstelle eines veralteten NiXX-Akkus ist er jederzeit die bessere Wahl, da das Modell agiler bleibt



Egal ob groß oder klein – der Konect Zweikanal-Sender liegt gut ausbalanciert in der Hand. Da die Bedienelemente nicht oben sondern seitlich angeordnet sind, ist ein Erreichen beim Fahren leicht möglich



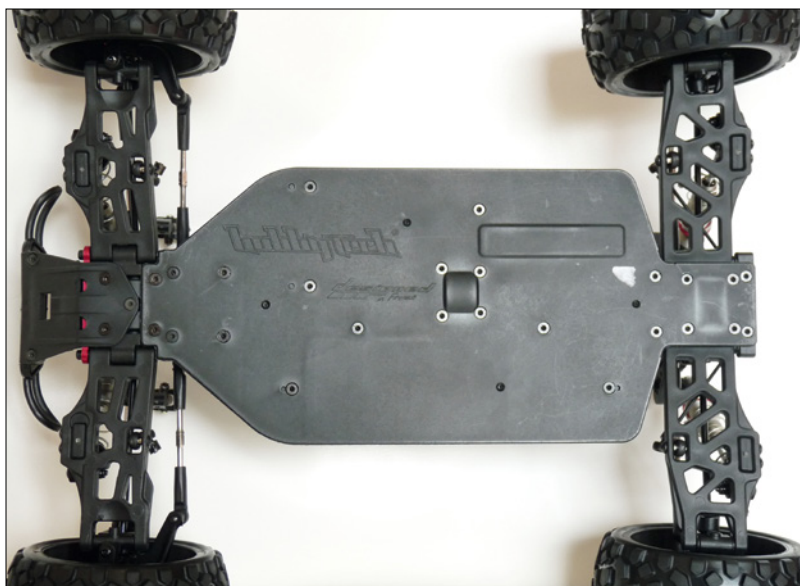
Auch an der Hinterachse finden sich sinnvolle Extras wie der Stabilisator oder die immerhin bis zu 110 Millimeter langen Aludämpfer. Deren Dichtungen sind wirklich gut und das ab Werk eingefüllte – etwas zähflüssige – Öl sollte für die ersten Fahrerfahrungen locker reichen

egal ob es sich dabei um LiPos, NiXX, runde oder eckige Akkus handelt. Spezielle Akkus wie Shortys oder Saddle-Packs werden nicht benötigt, wobei diese durchaus ins Chassis passen. Die maximal nutzbare Höhe der Akkus sollte dennoch 25 Millimeter nicht gravierend übersteigen um keine Platzprobleme zu bekommen.

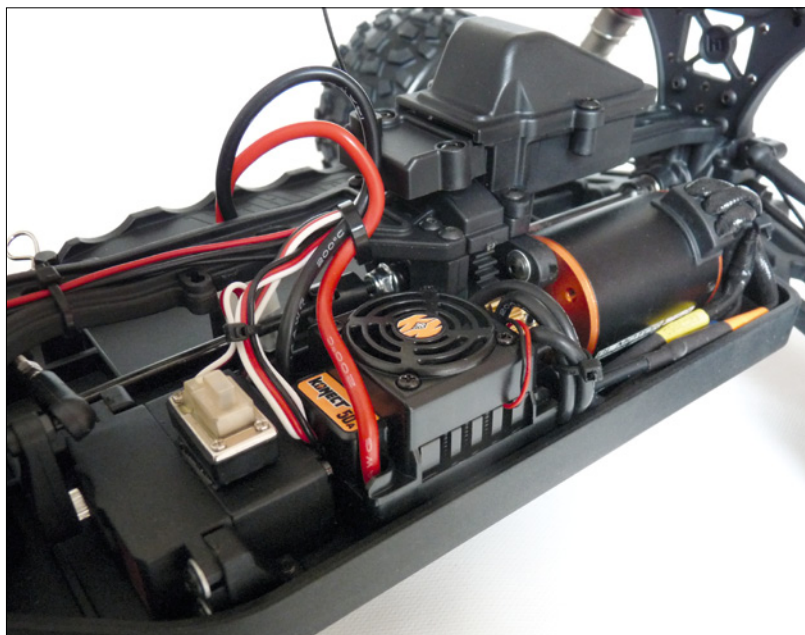
Dennoch ist die Rechts-links-Chassisbalance sehr ausgewogen. Dies liegt vor allem an einer guten Platzierung der Komponenten, denn dem Akkupack liegt die komplette Elektronik gegenüber. Das Lenkservo verfügt zwar nur über ein Kunststoffgetriebe, kann aber mit ordentlichen Stellgeschwindigkeiten und genügend Kraft sowie recht geringem Spiel aufwarten und wird zudem von einem einstellbaren Servosaver geschützt. Ein etwas bulligeres Stadium-Modell schreit natürlich nach einem Brushless-Antrieb und erhält mit einem vierpoligen 10-Turns-Motor eine sehr gut abgestimmte Ausstattung. Der geschlossene Motor ist ideal für den Offroad-Einsatz und wird von einem sensorlosen Regler aus dem Hause Hobbywing angesteuert.

### Gut geregelt

Die bekannt gute Reglersoftware von Hobbywing sorgt zum einen für ein sanftes Anfahren aber auch für kraftvolles Beschleunigen andererseits – je nach Wunsch. Viel einzustellen gibt es an dem Regler zwar nicht aber mit einem wahlweise abschaltbaren Rückwärtsgang, der automatischen Anpassung an den Sender und



Kaum Möglichkeiten irgendwo anzuecken oder gar hängen zu bleiben – so präsentiert sich die nahezu glatte Unterseite des Wannenchassis. Ebenfalls gut erkennbar sind die grobstolligen Reifen und der bullige Frontrammer, die dem ST10 sein aggressives Aussehen verleihen



Das an sich geräumige Chassis beherbergt den recht bulligen Regler, den komplett ohne Lüftungsschlitze auskommenden Motor und das Lenkservo. Sollte irgendwann mal der Lüfter am Regler ausfallen, so ist dieser austauschbar, der Rest des Reglers ist spritzwasserfest vergossen

einem in der Leistung reduzierbaren Rückwärtsgang verfügt er über die sinnvollsten Einstelloptionen. Dies gilt auch für den beiliegenden 2,4-Gigahertz-Sender. Dieser wird von vier Mignon-Akkus mit Strom versorgt und verfügt ebenfalls über alle wichtigen Ausstattungsmerkmale. Hierzu zählen neben Servovereise, der Trimmung oder einer Endausschlagseinstellung für die Lenkung auch die Ladebuchse und ein separater Bind-Taster.

Die weitere elektrische Ausstattung des Survolt ST10 umfasst vor allem auch eine ungewöhnliche Lösung beim Thema Antriebsakku. In diesem Fall wurde auf einen Lithium-Ionen-Akku samt passendem Steckerlader zurückgegriffen. Das Ladegerät ist eher schwach dimensioniert und ermöglicht eine volle



Es kommen zwar nur zwei innere Kegelräder zum Einsatz, diese sind aber aus Stahl und nicht wie so oft aus Gussmaterial. Der massive Einsatz von Maschinenfett sorgt zudem für sehr lange Wartungsintervalle



So soll ein Getriebe für einen Stadium Truck aussehen: Mit möglichst viel Stahl, kugelgelagert und natürlich gut gefettet. Wer möchte, kann die Stabilisatorstange auch gegen Versionen mit anderen Dicken austauschen

### MEIN FAZIT



Das gelungene Paket aus durchzugsstarkem Motor, wasserdichtem Regler, schnellem Lenkservo und einfach zu bedienender Fernsteuerung sorgt zusammen mit der hohen Stabilität der Konstruktion für viel Fahrspaß beim ST10. Der mitgelieferte Lilon-Akku kommt leistungstechnisch nicht ganz an die aktuellen LiPos heran, überzeugt aber mit einem sehr geringen Gewicht.

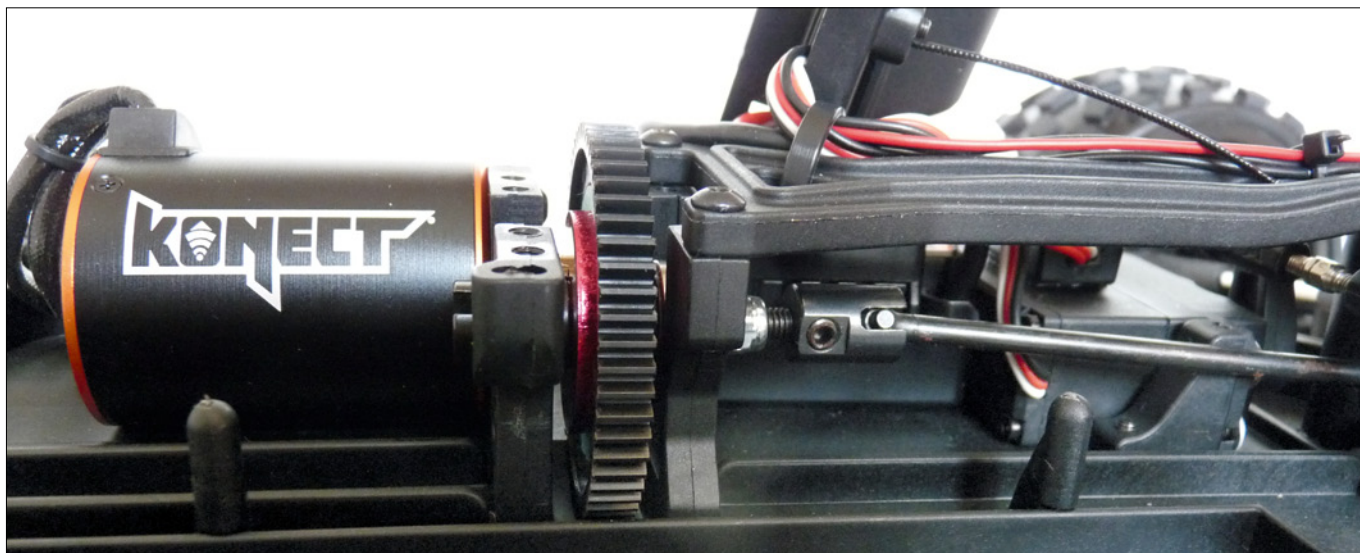
Robert Baumgarten  
 Fachredaktion CARS & Details

Gute Materialqualität  
 Stimmiges Erscheinungsbild  
 Solide Elektronikausstattung  
 Integrierte Beleuchtung vorne

Etwas ungenaue Lenkung



„Das Modell ist aufgrund des geringen Gewichts erstaunlich agil und erzielt eine gute Fahrzeit.“



Die Rutschkupplung setzt auf ein Hauptzahnrad mit 32DP-Verzahnung, wobei aufgrund der technischen Ähnlichkeit auch Modul 0,8 Zahnräder passen. Diese Lösung ist nicht nur stabil, sondern ermöglicht viele Untersetzungsoptionen, da 32DP- oder Modul 0,8-Motorritzeln fast überall zu haben sind

Ladung über die Balanceranschlüsse in etwa vier Stunden. Die im Vergleich zu LiPos mittlerweile deutlich andere Zellchemie ermöglicht sehr leichte Akkus und verhindert durch ein Schutzventil das „Puffen“ eines LiPo-Akkus. Die erhöhte Sicherheit geht leider einher mit einer eher geringen Kapazität, was angesichts eines Gewichts von 176 Gramm pro Akku nicht mehr ganz so stark ins Gewicht fällt.

### Ab ins Getümmel

Das RTR-Modell ist nach der üblichen Schraubkontrolle und der Grundeinstellung des Servos rasch betriebsbereit. Die Umgebungstemperaturen haben den Einsatz des LiIon-Akkus durchaus begünstigt, bei Kälte wäre noch weniger Kapazität nutzbar gewesen. Die damit erzielbare Beschleunigung liegt irgendwo zwischen einem guten NiXX- und einem eher mittelmäßigen LiPo-Akku.

Das Modell ist aufgrund des geringen Gewichts dennoch erstaunlich agil und erzielt eine gute Fahrzeit im Bereich von 6 bis 8 Minuten. Hierbei zeigen sich schnell die Nehmerqualitäten dieses Stadium-Trucks von Hobbytech. Das Chassis und hier insbesondere die Aufhängung verkraften auch heftige Überschläge ohne Blessuren, Risse oder gar Brüche konnten auch bei sehr rabiater Fahrweise nicht provoziert werden.

**CAR CHECK**

**Hobbytech ST10** B2B-Fox

Klasse: Elektro-Offroad 1:10  
 Empfohlener Verkaufspreis: 269,- Euro  
 Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, CVD-Wellen vorne, Stabilisatoren vorne und hinten, zwei Zwei-Spider-Differenziale

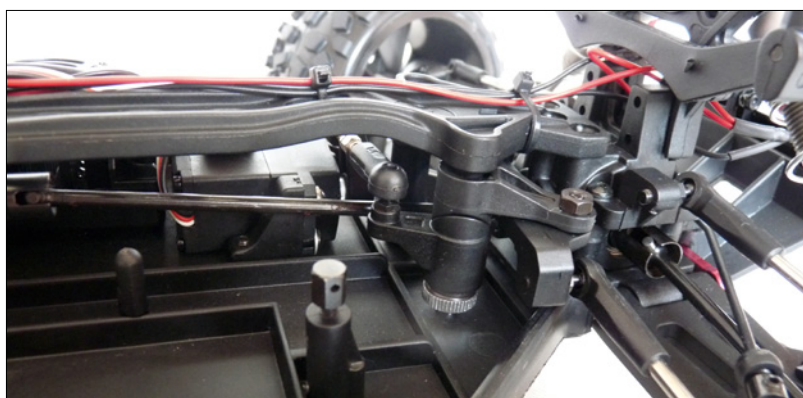
Benötigte Teile: keine

Erfahrungslevel:

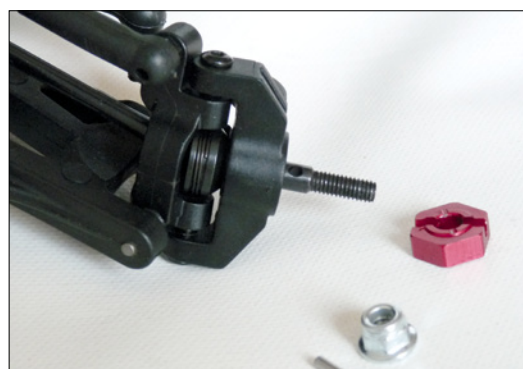
**HOBBYFAHRER**

Sollte man nun einen normalen LiPo im Vergleich einsetzen, zeigt sich nochmals deutlich höhere Beschleunigung und je nach Pack auch eine erheblich längere Fahrzeit. Das Mehrgewicht von bis zu 240 Gramm verkraftete der ST10 recht gut, auch wenn sich nun eine leichte Tendenz nach rechts einstellen konnte, die aber über die Trimmung sofort korrigiert werden konnte. Da das Chassis aber komplett einstellbar ist und man zudem etliche Tuningteile für die Rennstrecke erwerben kann, machen die Arbeiten am ST10 ohnehin viel Spaß.

«««



Die Vorderachse wird dominiert von der bulligen Aufhängung. Dennoch wurde der Platz für einen einstellbaren Servosaver nicht vergessen. Gut erkennbar sind auch die soliden Stahlabtriebe der Diffs und deren ebenfalls eher dicken Knochenwellen (vorne CVDs)



Beim Thema Felgen und Mitnehmer versucht sich Hobbytech gar nicht erst an einem eigenen Standard, sondern setzt auf den extrem weit verbreiteten 12-Millimeter-Sechskant – enorme Auswahl bei den Reifen/Felgen-Kombinationen inklusive

# Wie XRAY den T4 2018 noch erfolgreicher gemacht hat

# LOW-RIDER

Es ist immer wieder eine Herausforderung, ein erfolgreiches Topmodell weiter zu verbessern. XRAY ist einer der Hersteller, die das jährlich mit Updates ihrer verschiedenen Modelle aus den einzelnen Rennklassen des RC-Car-Sports schaffen. Die Teamfahrer testen die ganze Saison über neue Konzepte und neue Teile. Wenn sich durch bestimmte Komponenten die Performance verbessern lässt, sind eben jene Teile dann meist im neuen Baukasten für die nächste Saison enthalten. Sind sie sehr speziell und nur für wenige Streckenverhältnisse passend, erscheinen sie als Option-Part. So auch beim 1:10er-Tourenwagen T4, der hier in der 2018er-Version vorgestellt wird.

Das 2018er-Update des XRAY T4 zeigt, dass es auch bei traditionellem Chassis-Design möglich ist, den Schwerpunkt weiter zu senken, um eine bessere Balance zu gewährleisten. Das Ziel ist mit dem herkömmlichen Öldruckstoßdämpfersystem nicht so einfach zu erreichen, wie man denkt. Die Entwickler bei XRAY haben es aber geschafft, erneut das Dämpfersystem zu verkleinern. Dadurch konnten die Stoßdämpfer, die Dämpferbrücken und so weiter niedriger gebaut werden, was den Schwerpunkt senkt. Dieser Test soll nun zeigen, was die Änderungen insgesamt bewirken.

## Struktur

Der Baukasten des T4 2018 ist von Anfang bis Ende durchstrukturiert. Die Bauteile sind in kleineren Tüten verpackt und nach Bauabschnitten nummeriert und sortiert. Die Anleitung ist farbig, sehr detailliert und bietet zu den diversen Einstellmöglichkeiten zusätzliche und nützliche Erläuterungen in englischer

Sprache. Wer die Anleitung für einen schnellen Blick auch auf der Rennstrecke dabei haben möchte, für den empfiehlt sich die elektronische PDF-Version des Manual, das auf der Homepage der Firma XRAY zum Herunterladen bereitsteht. Sie kann schnell auf dem Smartphone oder Tablet geöffnet werden. Die Hersteller-Webseite ([www.teamxray.com](http://www.teamxray.com)) bietet zusätzlich eine umfangreiche Sammlung an Setup-Sheets. Diese werden dort von den Teamfahrern eingestellt und sind als Startpunkt für eigene Setup-Änderungen sehr zu empfehlen.

Der neue T4 ähnelt auf den ersten Blick stark seinen Vorgängern der T4-Baureihe. Die Materialwahl ist wie immer auf den Wettkampf fokussiert. Um das Fahrzeug möglichst leicht zu gestalten, sind tragende Teile aus Aluminium gefräst. Sie sind im typischen Orange der Firma XRAY eloxiert und dadurch im Fahrerlager schnell zu identifizieren. Alle Platten und Brücken wurden aus Kohlefaser gefräst. Ein Baustoff, der aus einzelnen Lagen besteht und gehärtet wird. Er ist nur biegsam in eine Richtung und lässt eine gewisse Torsion zu. Die Kunststoffteile, wie zum Beispiel die unteren Querlenker, sind aus gehärtetem Kunststoff hergestellt. Die Schwingen – im Baukasten liegt die Carbon-Variante – sind mit Kohlenstoff versetzt und im Vergleich zu den Varianten Medium und Hart nochmal deutlich härter. Trotzdem sind sie sehr stabil und konnten so bedenkenlos in den Baukasten integriert werden. Früher gab es sie nur als zusätzliches Tuning-Part.



MEHR INFOS IN DER  
DIGITAL-AUSGABE



**CAR CHECK**

**T4'18 XRAY**

Klasse: Elektro-Onroad 1:10  
Empfohlener Verkaufspreis: ab rund 550,- Euro  
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb über zwei Riemen, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Rechts-links-Gewindestangen, Starrachse vorne, Kegelraddifferenzial hinten

Benötigte Teile: Motor, Fahrregler, Fahrakku, Karosserie, Räder, Lenkservo, RC-Anlage

Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSPROFIS



Noch mehr Bohrungen wurden in die neue Chassisplatte geschnitten. Sie sorgen für mehr Flexioptionen

### Präzisionsmaterial

Bei den Antriebskardanen geht XRAY keine Kompromisse bei der Haltbarkeit ein. Sie liegen dem Baukasten als Stahlvariante bei. Diese sind sehr haltbar. Bei den Vorgängermodellen waren sie nach einer ganzen Saison in der Stockklasse noch einsatzfähig. Die Bauteile sind alle sehr gut verarbeitet und passgenau. Ein Nachbearbeiten ist nicht notwendig.

Bei der Konstruktion setzt XRAY auf ein traditionelles Design. Der Antrieb erfolgt über die Mittelwelle und zwei Riemen. An der Hinterachse sitzt ein mit Silikonöl-befülltes Kegeldifferenzial. An der Vorderachse ist hingegen eine Starrachse verbaut. Die Federung übernimmt an jedem einzelnen Querlenker ein Öldruckstoßdämpfersystem. Neben den nötigen Bauteilen für das Chassis liegt dem Baukasten noch eine aktive Hinterachse bei, die je nach Strecke genutzt werden kann. Diese Hinterachse hat eine flexible Vorspur, die sich je nach Punkt in der Kurve durch das Einfedern der Achse ändert. Wie seine Vorgänger, setzt auch das neue Modell auf einen kugelgelagerten Stabilisator. Dieser ist sehr leicht einzustellen.

### Neues im Überblick

Beim 2018er-Modell hat Designer Martin Hudy den Fokus auf einen niedrigeren Schwerpunkt und ein verbessertes Flexverhalten gelegt. Des Weiteren haben einige QOL- (Quality of Life) Änderungen den Weg in den Baukasten gefunden. Das Ziel des niedrigeren Schwerpunkts wurde, wie vorher schon erwähnt, durch neue kürzere Stoßdämpfer erreicht. Durch neue Bauteile konnten die Dämpfer verkürzt werden, ohne den Federweg einzuschränken. Auf den neuen kurzen Stoßdämpfern können deswegen die Federn der Vorgänger genutzt werden. Wer diese besitzt, muss

Die Mittelwelle mit einem darauf montierten Zahnrad



Im direkten Vergleich: der längere Stoßdämpfer des Vorgängers (oben) zum neuen kürzeren des T4'18



Die tragenden Teile sind aus Aluminium und im typischen XRAY-Orange eloxiert



Ein Tip am Rande: Das Einschrauben der Kugelköpfe in die Kunststoffteile des Stoßdämpfers gewährleistet ein reibungsarmes Arbeiten

sich keine neuen anschaffen. Die aus den kürzeren Dämpfern resultierenden flacheren Dämpferbrücken gehören ebenfalls in die Liste der Neuerungen.

Weitere Änderungen betreffen die Chassis-Platte. Hier wurden einige Positionen geändert. So unter anderem die des Motorhalters. Dadurch wird das Gewicht des Motors anders verteilt. Es soll zu einem besseren Rollverhalten des Fahrzeugs um die Längsachse gemeint, die zum Beispiel durch die Kräfte beim Durchfahren einer Kurve auftreten. Ebenfalls angepasst wurde das Topdeck. Der Motor stößt jetzt bei größeren Ritzeln nicht mehr daran an. Die vorderen Doppelgelenkkardane wurden verlängert. Dadurch wurde die Stabilität des Antriebs verbessert, was auch eine geringere Vibration in Kurven hervorruft. Das ganze führt dann auch zu einem verbesserten Lenkverhalten.



Seit Jahren bewährt sind die Spurböcke mit den Einsätzen aus Kunststoff. Mit deren Hilfe können diverse Einstellungen an Spur, Spurbreite und Rollcenter vorgenommen werden





## „Das Update auf die 2018er-Version hat die T4-Baureihe noch einmal verbessert.“

Die letzten Änderungen beziehen sich auf den von XRAY vielverwendeten und geprägten Begriff Flex. Flex ist eine Art Sammelbegriff für Dinge, die mit der Steifigkeit des gesamten Chassis zusammenhängen. Mit den diversen Flex-Optionen lassen sich bei den Rennfahrzeugen bestimmte Stellen des Chassis weicher also biegsamer oder steifer machen. Dazu werden meistens eigens dafür entwickelte Bauteile ein- oder ausgebaut. Die einfachste Variante ist das Entfernen von Schrauben an Halterungen. Für die Flexoptionen spendierten die Entwickler dem XRAY T4'18 neue Mittelwellenhalter. Die und die Motorhalterung erhielten zusätzliche Bohrungen.

### Individualismus

Der T4 ist gebaut worden, um sich mit anderen oder mit sich selbst zu messen. Als Wettbewerbsfahrzeug bietet er dem Schrauber eine Vielzahl an Einstellmöglichkeiten. Radsturz und Vorspur sind an allen Achsen justierbar. Der Radsturz kann stufenlos über Gewindestangen am jeweiligen oberen Querlenker des Rads verstellt werden. Die Vorspur der Vorderachse wird am Lenkgestänge geändert. Gleiches gilt für die Hinterräder, wenn man die aktive Hinterachse ARS nutzt. Am Standardsystem lässt sich die Vorspur mithilfe der Kunststoffeinsätze an den Spurblocken verändern. Über diese Blöcke wird auch das Rollcenter des Fahrzeugs beeinflusst.

Ebenfalls lässt sich die Geometrie der oberen Querlenker verstellen. Diverse Anschraubpunkte am inneren Bulkhead oder den Radträgern stehen dafür zur Verfügung. Mithilfe von Unterlegscheiben kann auch die Höhe der Querlenker angepasst werden. Durch diese Änderungen wird das Verhalten des Radsturzes in Kurven beeinflusst. Ebenfalls einstellbar ist der Ausfederweg über eine kleine Madenschraube an den vier unteren Querlenkern. Zusätzlich gibt es noch verschiedene Anschraubpunkte für einzelne Bauteile, wie zum Beispiel für die Stoßdämpfer und die Lenkung, um die Charakteristik des Fahrzeugs zu ändern.

### VERWENDETE KOMPONENTEN

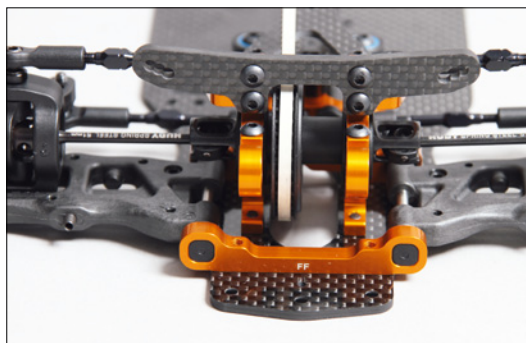
Fernsteuerung:	Sanwa M12
Empfänger:	Sanwa R482
Lenkservo:	Sanwa SDX 801
Motor:	Muchmore Fleta 13,5 Turns
Regler:	Muchmore Fleta Euro
Akku:	GensAce 6.000 mAh LiPo
Karosserie:	Montech/Protoform
Reifen:	Volante



Der neue Motorhalter mit der integrierten Aufnahme für die Mittelwelle



Die Hudy-Federstahl-Gelenkwellen sind bewährt

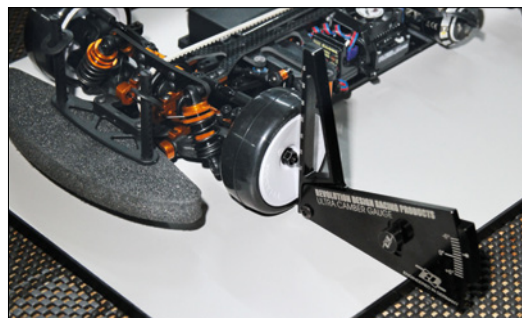


Blick von vorne auf die Vorderachse. Es fehlen noch die Dämpfer und der Frontrammer



Die Reifen sind geschmiert, der Akku verklebt. Jetzt wartet der T4 bereit auf seinen Einsatz

Mit zusätzlichen Option-Parts lassen sich auch noch der Radnachlauf der Vorderachse oder die Federhärte der Stoßdämpfer variieren. Verschieden harte Silikonöle sollten für jeden Rennfahrer zum Equipment gehören, um die Härte der Stoßdämpfer oder des Kegeldifferenzials zu ändern. Auch werden verschiedenen dicke Stabilisatoren angeboten. Sie können, wie die Dämpferfedern vom Vorgänger, weiter verwendet werden. Die Fahrzeughöhe und die Federvorspannung werden über Rändelschrauben an den Dämpfern variiert. Die verschiedenen Flexoptionen bieten noch mehr Möglichkeiten der Individualisierung.



Der Radsturz kann mit einer solchen Hilfe fix am Rad überprüft werden. Genauere Einstellungen sollten mit einem Setup-System erfolgen

Ausgestattet mit diesen Features kann jeder Fahrer den T4'18 an seine Bedürfnisse anpassen. Jeder hat die Chance, das perfekte Setup für Strecke und Fahrstil zu finden. Dies ist ein Muss für jeden, der sich im Wettbewerb erfolgreich messen möchte. Das in der Bauanleitung verwendete Setup ist ein guter Kompromiss für fast alle Rennstrecken und gewährleistet den Fahrspaß auch für die XRAY-Fahrer, die nicht regelmäßig auf der Strecke sind.



Das Öl in den Stoßdämpfern wird geändert, um durch eine andere Härte das Setup anzupassen



## MEIN FAZIT

Das Update auf die 2018er-Version hat die T4-Baureihe noch einmal verbessert. Mit der jährlichen Überarbeitung hält XRAY seinen Baukasten aktuell und präsentiert den Kunden immer die neuesten Bauteile, die im Laufe der Saison entwickelt wurden. Die Änderungen bieten dem Fahrer weitere Möglichkeiten für den Flex aber auch ein spürbar verbessertes Handling durch den niedrigeren Schwerpunkt. Der Verschleiß in den Stockklassen ist sehr gering. Schön ist es, dass XRAY trotz der neuen Stoßdämpfer die Federlänge so belassen hat, wodurch man die Federn vom Vorgänger weiter nutzen kann. Gleiches gilt für die Ersatzteile an den Querlenkern, die bei Crashes natürlich bruchgefährdet sind.

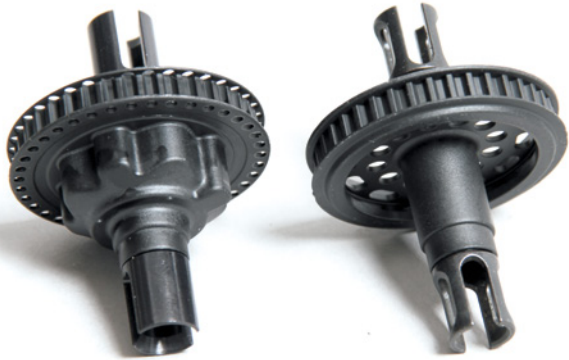
Jan Bohlen

Hochwertige Materialien  
Sehr gute Verarbeitung  
Tiefer Schwerpunkt  
Perfektes Fahrverhalten



Keine deutsche Anleitung





Differenzial (links) und Starrachse des T4



Für die erste Fahrt wurden als Setup die persönlichen Basiseinstellungen für den T4 genutzt, die sich schon bei den Vorgängern bewährt hatten. Das wären unter anderem 3.000er-Silikonöl im Differenzial, 1,5 Grad Radsturz an allen Rädern mit den harten progressiven Federn vorne und 2.7er-Federn hinten. Die Vorspur ist vorne um ein Grad geöffnet. Hinten betrug sie drei Grad. Normal nutzt der Testfahrer 450er-Silikonöl in den Stoßdämpfern. XRAY empfiehlt aber bei den neuen Stoßdämpfern den Standard um 100 abzusenken. Deswegen bekam das Testmodell eine Füllung mit 350er-Öl.

Mit einer Stock-Motoren- und Regler-Kombination ging es dann auf die Strecke. Das Fahrgefühl für das Fahrzeug war sofort da. Die Lenkung war präzise sowie direkt und das Setup ausgewogen. Für die

erste Autofahrt sicher nicht schlecht. Aber natürlich kann man daran Schritt für Schritt viel verbessern. Mit härterem Öl im Differenzial wurde das leichte Rutschen der Hinterachse beim Beschleunigen behoben. Härteres Öl in den Stoßdämpfern reduzierte das Wanken des Fahrzeugs in der Kurve. Dadurch wurden die Rundenzeiten deutlich kürzer.

Des Weiteren kamen verschiedene Karosserien von Montech und Protoform an diesem Tag zum Einsatz. Letztendlich fiel die Wahl auf die beliebte Mazdaspeed 6 von Protoform, die für Stockklassen ein sehr ausgewogenes und neutrales Handling bietet. Der Tag mit dem T4'18 hat auf der Strecke sehr viel Spaß gemacht und gezeigt, dass XRAY den T4 tatsächlich nochmals verbessern konnte. <<<<

Anzeigen

**www.Grossmodelle.com 1:5 & 1:6**  
**www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand**  
Airbrushtechnik & Modellbau Farbenhaus Gührig • Hauptstraße 17 • D-01877 Rammenau • 035 9479 04 50  
**www.race-drift.de**

**Airbrush-Kurse für Modellbauer mit Fachbuchautor Mathias Faber**  
**HARDER & STEENBECK Airbrush Seminare**  
**Infos unter: www.harder-airbrush.de**  
**Tel. +49 (0)40 878798930**

**JETZT NEU: MULTIKOPTER-WORKBOOK VOL. 5**

Im neuen Drones multikopter-workbook Volume 5 haben wir zusammengefasst, worauf man beim Reisen mit Kopter generell achten muss und erklären, was einen modernen Selfie-Kopter ausmacht. Darüber hinaus präsentieren wir Euch die praktischsten Drohnen fürs Handgepäck – darunter die Dobby von Zerotech, die wir im Vergleich gegen einen 25-Euro-Kopter aus China antreten lassen, DJIs aktuelles Flaggschiff Mavic sowie den kleinen Spark mit Gestensteuerung und auch GoPros Karma haben wir ausführlich getestet. Das multikopter-workbook Vol. 5 hat 68 Seiten und kostet 9,80 Euro.



Im Internet bestellen unter [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

# Hat der Savage XS Flux zu viel Power?



Text und Fotos:  
Michael Klaus

# STURM- GEFÄHRT



MEHR INFOS IN DER  
DIGITAL-AUSGABE

**Egal ob Onroad oder Offroad, Elektro oder Verbrenner, als Baukasten zum Selberschrauben oder als fahrfertiges RTR-Paket – HPI bietet eine große Produktpalette für jedermann an. Dabei ist die bekannte Savage-Familie schon fast zum Sinnbild der Marke HPI geworden. Den Monstertruck gibt es inzwischen in zahlreichen verschiedenen Versionen. Und die Familie wächst immer weiter, sodass die Fan-Gemeinde kürzlich den jüngsten Spross begrüßen durfte: den Savage XS Flux als RTR-Paket in der Vaughn Gittin Jr. Edition-Version.**

Beim Savage XS Flux von HPI handelt es sich bekanntermaßen um einen kleinen Bruder der bekannten SavageFlux-Baureihe, der aber ungefähr ein Drittel kleiner als sein großer 1:8er-Bruder ist. Das ändert aber nichts daran, dass es sich um einen „echten“ Savage handelt. Der neue Flux XS kommt als RTR-Version mit einer schicken Karosserie im Vaughn Gittin Jr. Design zum Kunden. Die Karosserie-Gestaltung hat das Design-Studio des Formel D-Champion Vaughn Gittin Jr. übernommen. Damit erweitert HPI das Programm um eine weitere Edition dieses Fahrers. Die Karosserie mit den passenden Scheinwerfern, Dämpferfedern und den auffälligen grünen Felgen machen den Savage XS Flux zu einem echten Blickfang. Im Gegensatz zum letzten Savage XS Flux wurden bei dieser Edition nicht nur das Karosseriedesign geändert, sondern noch ein stärkeres Servo verbaut und 2,2-Zoll-Mini-Pin Reifen montiert. Vorbildlich ist die Baukastenausstattung mit der mehrsprachigen (Deutsch, Englisch, Französisch, Japanisch), ausführlichen und gut beschriebenen Bauanleitung mit den abgebildeten Bauabschnitten, Einstellhinweisen (unter anderem auch zu Sender und Fahrregler), Explosionszeichnung und Teileliste.

### Technik, die begeistert

Dem Savage XS Flux RTR hat HPI ausgesuchte 1:10-Komponenten spendiert. Den Anfang macht die TF-40 2,4-Gigahertz-Pistolen-Fernsteuerung mit Tragegriff, komfortablem, moosgummiummanteltem Lenkrad und den übersichtlichen Bedienelementen. Optional kann der dritte Kanal für eine weitere Funktion genutzt werden. Am Sender lässt sich dieser mit einem Taster zuschalten. Zum Einstellen der Endpunkte findet sich im Akkufach ein passender Schlüssel. Als Motor wurde dem Savage ein kraftvoller Flux MMH-4000KV Brushlessmotor eingepflanzt, der für die nötige Power und Geschwindigkeit sorgen soll. 4.000 Umdrehungen pro Minute und Volt sind schon eine echte Kampfansage und wenn ein 3s-LiPo-Akku verbaut wird, steigt sich die Drehzahl nochmals um gut 1.000 Touren pro Volt.

Die Regelung übernimmt der Flux EMH-3S Brushless-Regler. Mittels des Setup-Tasters lässt er sich programmieren. Einige Funktionen sind der Fahrmodus, Bremskraft-Einstellung, Start-Mode, Motortiming und der Überhitzungsschutz. Seine Kühlung erhält der Regler von einem Lüfter. Zusätzlich ist dieser abgedichtet und bietet so Schutz vor Dreck sowie Spritzwasser. Einen extra Platz bekam der RF-40WP 2,4-Gigahertz-Dreikanal-Empfänger, der in einer wasserdichten Empfängerbox im vorderen Bereich sitzt. Das wasserfeste SS-20WR-Servo ist liegend vor dem Motor gut geschützt hinter einer



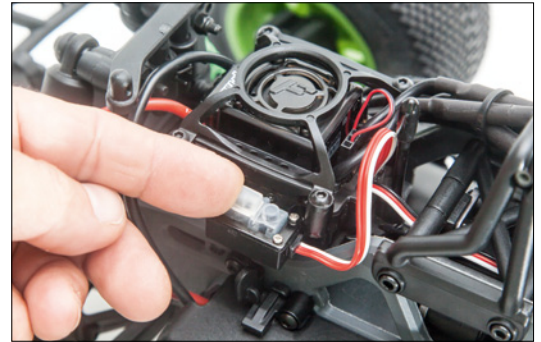
So präsentiert sich der Savage XS Flux nach dem Öffnen des Baukastens



Der TF-40-Pistolensender bietet alle wichtigen Einstelloptionen



Der Savage XS Flux verfügt über einen praktischen Tragegriff



Der Flux EMH-3S Brushless-Regler mit Schalter und Setup-Knopf



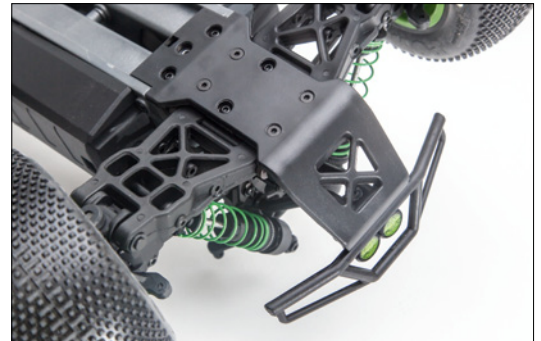
Praktisch: das Akkufach lässt sich mit den kleinen Hebeln einfach öffnen und sicher verschließen

Abdeckung verbaut. Das Servo ist, wie alle Komponenten speziell für den Einsatzbereich des Savage ausgelegt. Egal ob bei Regen, Schnee oder im staubigen Gelände – die Technik ist dafür geeignet. Gänzliche Tauchfahrten sollte man jedoch meiden, denn komplett wasserdicht ist die Technik dann doch nicht. Mit einer Stellkraft von 6,5 Kilogramm in 0,11 Sekunden auf 60 Grad an 6 Volt hat HPI dieser Edition etwas mehr Stellkraft als dem normalen Savage XS Flux spendiert. Schön zu sehen, dass HPI auf die Kritik seiner Kunden eingeht.

### Stabile Konstruktion

Die Basis beim Savage XS Flux bildet ein sogenanntes TVP (Twin Vertical Plate)-Chassisdesign. Dieses besteht aus zwei stabilen 5-Millimeter-Platten, die sehr schön verarbeitet sind. An beiden Enden wurden die beiden Differentialgehäuse mit den Dämpferbrücken und den Aufhängungen auf jeweils einer Edelstahlplatte montiert. Dies sorgt in Verbindung mit den dazwischenliegenden Komponenten für eine stabile Konstruktion.

Die Aufhängung besteht aus sehr massiven unteren Querlenkern, welche einen robusten und stabilen Eindruck machen. Die oberen Spurstangen sorgen zusätzlich für eine stabile Verbindung zur C-Hub-Aufhängung vorne und hinten halten diese die Radträger fest in Position. Das Ganze wirkt auf den ersten Blick überdimensioniert, jedoch muss das Fahrzeug die enorme Power im Einsatz wegstecken können.



Der Rammer schützt wirkungsvoll die Unterseite des Chassis

Verstärkt werden die unteren Aufhängungspunkte für die Querlenker an den Differentialgehäusen mit 3-Millimeter-Metallplatten für die Schwingenstifte. Vorbildlich, dass diese rundum montiert sind und nicht nur an der Vorderachse vorn.

Bei dem Savage wurden keine Kompromisse bei der Konstruktion eingegangen. Zwei Skid-Plates mit Rammern vorne wie hinten sorgen für den Schutz der beiden Achsen, welche sich gut in das Gesamtbild des Fahrzeugs einfügen. Von unten verschließen diese die offenen Getriebegehäuse. Damit wird das Eindringen von Staub und Dreck in den beiden Kegeldifferenzialen verhindert und zusätzlich das Chassis geschützt.

### Alle Viere

Der Savage XS Flux ist mit einem Allradantrieb ausgestattet. Dieser ist mittig in dem Fahrzeug verbaut. Die Antriebsleistung wird über normale Stahlknochen von dem einstellbaren Slipper zu den beiden Vierspider-Kegeldifferenzialen übertragen. Von da aus geht es über vier Knochenwellen weiter zu den grünen Felgen mit den



An der Vorderachse wird eine C-Hub-Aufhängung mit massiven Querlenkern eingesetzt



MEIN FAZIT



Es ist einfach nur Wahnsinn, was der „Kleine“ aus der Savage-Reihe für eine Leistung entfalten kann. Bei den Testfahrten ließ sich das Fahrzeug durch nichts stoppen. Überschläge stecke der Savage ohne Probleme weg, was der stabilen Konstruktion und ausgesuchten Materialien geschuldet ist. HPI ging keine Kompromisse beim Savage XS Flux ein. Er ist ein würdiges, neues Familienmitglied in der Savage-Familie, das seinen Vorgängern in nichts nachsteht.

Michael Klaus

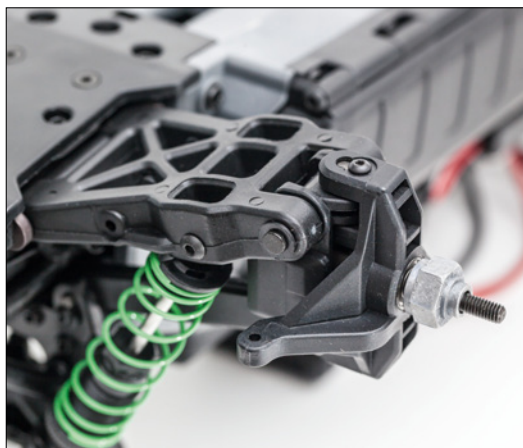
Gute RTR-Ausstattung

Power ohne Ende

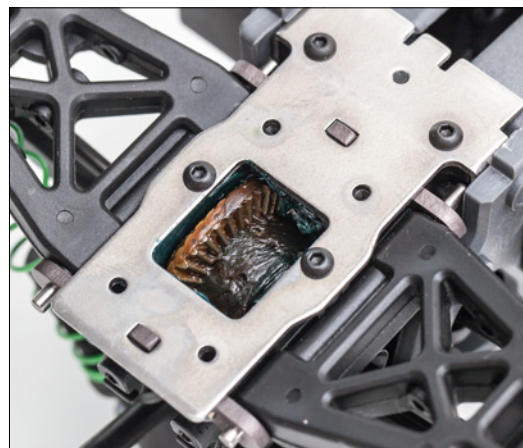
Gute Bauanleitung

Hervorragend Teile-Qualität

Bei voller Leistung kaum noch kontrollierbar



Blick auf die vordere Aufhängung mit den massivem Querlenker, C-Hub und Lenkhebel. Der Radmitnehmer hat eine 12-Millimeter-Sechskant-Aufnahme für alle gängigen 1:10er-Felgen



Unter den Skid-Platten verbirgt sich das nach unten offene Getriebe. Die Metallplatte sorgt für eine stabile Verbindung zum TVP-Rahmen. Vorbildlich – die Stirnräder sind gefettet

getrennt. Diese Arbeitsschritte dürften den meisten Fahrern aus dem 1:8er-Bereich bekannt vorkommen. Dies vereinfacht die Wartung des Fahrzeugs merklich. Um an die Vierspider-Kegeldifferenziale zu gelangen, lassen sich die geteilten Getriebegehäuse, ohne die Aufhängung und Dämpferbrücken zu demontieren, öffnen. Vorbildlich gelöst. Die Stahlzahnräder waren ab Werk gefettet und die Kegeldifferenziale gefüllt. Sehr gut, wie auch der gesamte restliche Zusammenbau des Savage.

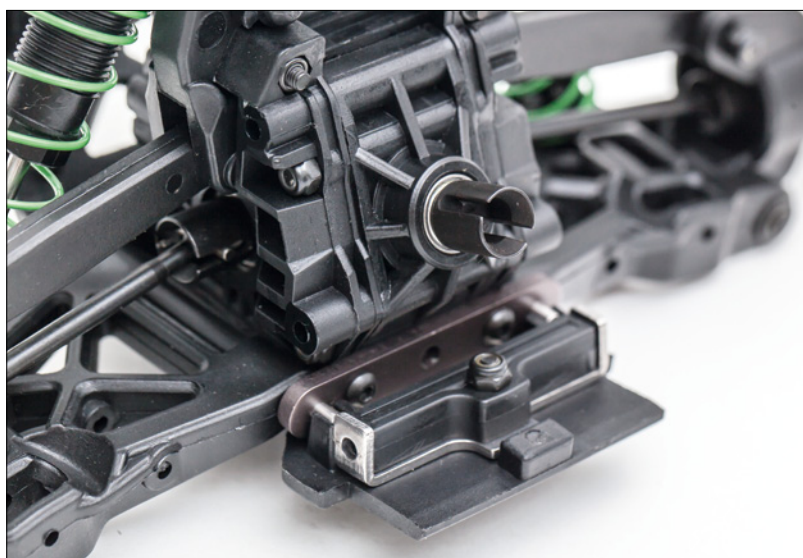
Getriebebezahnrad zu verändern. Positiv aufgefallen ist, dass die Schrauben am Getriebegehäuse, wie an vielen anderen Stellen, nicht einfach in Kunststoff geschraubt sind. Hier finden sich selbstsichernde Muttern, mit denen die Teile mittels M3-Schrauben mit 2- beziehungsweise 2,5-Millimeter-Inbusköpfen fest in Position gehalten werden.

**Nehmerqualitäten**

Der Savage XS Flux strotzt vor Power. Beim Gasgeben katapultiert der 4.000-kv-Motor den kleinen Boliden aus dem Stand nach vorne. Das Fahrzeug lässt sich vor Kraft kaum bändigen und hinterlässt unweigerlich ein Grinsen im Gesicht des Fahrers. Gemütliche Bummelfahrten waren gestern, mit dem Savage macht es so richtig Laune, wenn der Gashebel durchgezogen wird. Dies wurde nach den ersten Metern klar, bei denen man sich an das Fahrverhalten gewöhnen sollte. Auf losem Untergrund zieht der Savage eine Staubwolke hinter sich her, was sehr spektakulär aussieht. Die Motorpower ist so heftig, dass der Savage beim Beschleunigen buchstäblich nach hinten überkippt, selbst wenn der Untergrund nicht ganz so viel Griff bietet. Die Vorderachse hebt der XS auch während der Fahrt, wenn man aus mittlerer Geschwindigkeit den Gashebel voll durchzieht. Beim Bremsen passiert das Gegenteil, die Hinterräder verlieren kurz den Bodenkontakt. Das erhöht den Spaßfaktor.

Der Ausbau des mittleren Getriebes mit dem Motor stellte sich als problemlos heraus. Die Befestigungsschrauben für diese Einheit sind im Akkufach versteckt und der Tragegriff muss noch demontiert werden. Damit für den Ausbau mehr Platz ist, empfiehlt es sich, die Empfängerbox ebenfalls auszubauen. Dies erleichtert das Einsetzen des vorderen Knochens und den Einbau der Anlenkung, wenn man die Vorderachse noch montiert. Beim Blick ins zweistufige Getriebe zeigte sich, dass kein Fett fehlte und wie im gesamten Antriebsstrang auf Stahl als Material gesetzt wurde. Es ist außerdem möglich, die Übersetzung durch den Einbau von verschiedenen Motorritzeln und eines optionalen

Die Power, die der Motor mit dem LRP Antix-LiHV-Akku mit 7,6 Volt Spannung und 9.000 Milliamperestunden Kapazität erzeugt, ist atemberaubend.

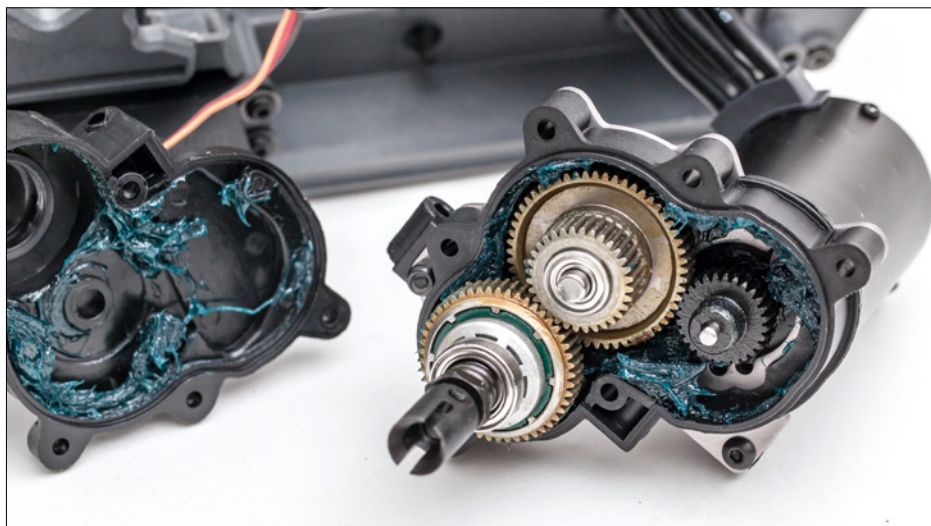


Blick auf die Hinterachse mit dem Knochen und Stahlloutrives. Die 3 Millimeter Metallplatten kommen auch hier für die Befestigung der Schwingenstifte zum Einsatz



Blick ins Innere des Vierspider-Kegeldifferenzial mit den Stahlkegelrädern





Anzeige

Blick in das gut gefettete Getriebe mit den Stahlzahnradern und 48dp-Verzahnung

Jederzeit gibt dieser genug „Saft“ an den Motor weiter. So richtig wohl fühlt sich das Fahrzeug im freien Gelände mit viel Platz. Der „Kleine“ braucht seinen Auslauf, um die Motorpower voll auszuspielen. Bis zu 105 Kilometer pro Stunde sind mit dem Fahrzeug laut HPI möglich und dies zeigte der Savage deutlich.

### Grip-Geber

Die Reifen mit dem Mini-Pin-Profil sind eine gute Wahl für verschiedene Untergründe, wobei reine Asphaltuntergründe gemieden werden sollten. Darauf drehen die Reifen des Öfteren durch, wenn man den Gasfinger zu schnell durchzieht. Dafür sind Hochgeschwindigkeitsfahrten auf Asphalt ein echter Genuss. Unglaublich, wie schnell das Fahrzeug fast aus der Blickweite verschwindet. Doch Asphalt ist nicht wirklich das Terrain des Savage XS Flux. Kiesgruben, Lehm Boden oder im bergigen Gelände – da gehört das Fahrzeug hin und fühlt sich pudelwohl. Genau da macht es auch riesig Spaß, mit Highspeed durchs Gelände zu pflügen, Sprünge zu

überwinden und im Drift durch die Kurven zu gleiten. Durch das ausgewogene Setup reagiert das Fahrzeug sehr direkt auf die Lenkbefehle, nur sollte man beim Herausbeschleunigen sanft mit dem Gasfinger umgehen, wenn man keinen Dreher riskieren möchte. Hat man sich an das Fahrverhalten gewöhnt, steht dem Fahrspaß nichts im Wege.

Berge und größere Anstiege meistert der kleine Mini Flux ohne Probleme. Unaufföhrlich klettert das Fahrzeug bergauf. Vermeiden sollte man es, den Gasfinger spontan voll durchzuziehen, wenn man keine Rolle rückwärts riskieren möchte. Das wäre schließlich schade um die schöne Karosserie. Die Balance des Fahrzeugs ist durch die durchdachte Gewichtsverteilung sehr ausgewogen. Befeuert man den Savage mit einem 3s-LiPo-Akku, wird noch mehr Leistung entfacht. Ab dem mittleren Drehzahlband ist ein geföhlt endloser Leistungsanstieg spürbar. Wheelies waren beim Test problemlos möglich, nur reichte das Gelände kaum aus, um die Top-Speed des Fahrzeuges voll auszureizen. <<<<



„HPI ging keine Kompromisse beim Savage XS Flux ein.“

www.fw.eu  
**fw**

**IHR RC-MODELLBAUSHOP**



Traxxas: TRX-4 TACTICAL Crawler 1:10



2.4GHz 4-Kanal Sender



Silikon Dämpfer Öl



Akkus und Ladegeräte



**freakware**

**freakware GmbH HQ Kerpen**  
Ladenlokal, Verkauf & Versand  
Karl-Ferdinand-Braun-Str. 33  
50170 Kerpen  
Tel.: 02273-60188-0 Fax: -99

**freakware GmbH div. north**  
Ladenlokal / Verkauf  
Vor dem Drostentor 11  
26427 Esens  
Tel.: 04971-2906-67

**freakware GmbH div. south**  
Ladenlokal / Verkauf  
Neufarner Str. 34  
85586 Poing  
Tel.: 08121- 7796-0

**freakware GmbH div. east**  
Ladenlokal / Verkauf  
Berliner Allee 175  
13088 Berlin  
Tel.: 030-55149303

www.freakware.com

# Impressum CARS & DETAILS

**Service-Hotline: 040/42 91 77-110**

**Herausgeber**  
Tom Wellhausen  
redaktion@wm-medien.de

**Redaktion**  
Hans-Henry-Jahn-Weg 51  
22085 Hamburg  
Telefon: 040/42 91 77-300  
Telefax: 040/42 91 77-155  
redaktion@cars-and-details.de  
www.cars-and-details.de

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

**Chefredaktion**  
Tom Wellhausen  
(verantwortlich)

**Leitung Redaktion/Grafik**  
Jan Schönberg

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

**Redaktion**  
Mario Bicher  
Tobias Meints  
Jan Schnare

**Teamassistenz**  
Dana Baum

**Autoren & Fotografen**  
Bernd Bohlen  
Patrick Garbi  
Michael Klaus  
Marco Penk  
Thomas Peter

**Grafik**  
Bianca Buchta  
Jannis Fuhrmann  
Martina Gnaß  
Kevin Klatt  
Sarah Thomas  
grafik@wm-medien.de

**Verlag**  
Wellhausen & Marquardt  
Mediengesellschaft bR  
Hans-Henry-Jahn-Weg 51  
22085 Hamburg  
Telefon: 040/42 91 77-0  
Telefax: 040/42 91 77-155  
post@wm-medien.de  
www.wm-medien.de

**Geschäftsführer**  
Sebastian Marquardt  
post@wm-medien.de

**Verlagsleitung**  
Christoph Bremer

**Anzeigen**  
Sebastian Marquardt (Leitung),  
Sven Reinke, Denise Schmahl,  
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: € 64,-  
Ausland: € 74,-  
Das digitale Magazin im Abo: € 39,-



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

Für Print-Abonnenten ist das  
digitale Magazin inklusive.  
Infos unter:  
[www.cars-and-details.de/digital](http://www.cars-and-details.de/digital)

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

Gedruckt auf chlorfrei gebleich-  
tem Papier. Printed in Germany.

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

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

**Bezug**  
CARS & Details erscheint monatlich.  
Direktbezug über den Verlag

**Einzelpreis**  
Deutschland: € 5,90  
Österreich: € 6,80  
Schweiz: sFr 8,50  
Luxemburg: € 6,90.

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

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  
weiteren Nutzungsrechte daran  
geltend gemacht werden können.

wellhausen  
& marquardt  
Mediengesellschaft

## Heft 04/2018 erscheint am 09. März 2018.

**FRÜHER  
INFORMIERT:**  
Digital-Magazin  
erhältlich ab  
23.02.2018

Dann berichten wir unter  
anderem über ...



... die Funtek-Modelle DT12  
und MT12 RTR von B2B-Fox, ...



... geben weitere hilfreiche Tipps  
zum Einstieg in die Wettbewerbs-Szene ...



... und gehen mit dem Losi-Großmodell DBXL-E  
von Horizon ins Gelände.

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

# Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

HPI



Trophy Truggy FLUX



Carson



1:8 Beat Warrior Buggy



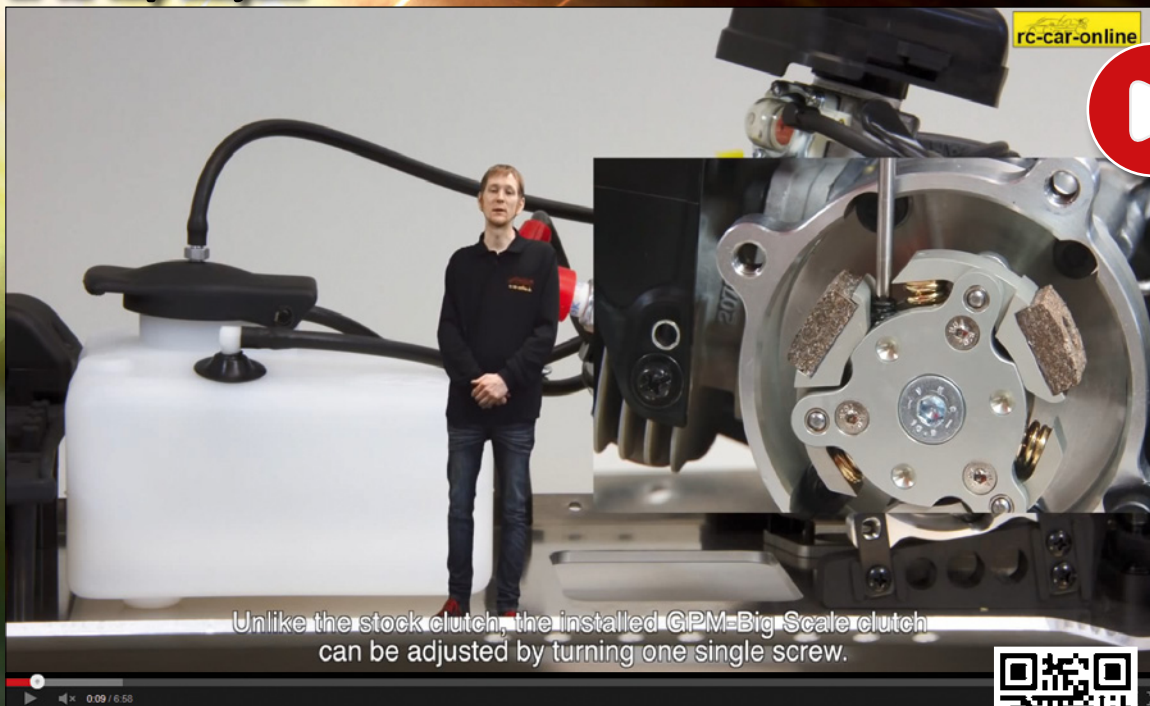
Modellbau Lindinger



Traxas TRX 4  
Land Rover Defender



RC-Car-Shop-Hobbythek



GPM Big Scale Kupplung



Buri-Racer



E1 drift show 2017



Modellsport Schweighofer



MODSTER Cito  
Electro Buggy



Horizon Hobby



Losi TENACITY





Selbstverständlich werden Sie von unseren Kollegen im Verkauf kompetent beraten! Unter anderem von Günter Honert, dem mehrmaligen deutschen Meister der 1:5er Formel 1, Tourenwagen und Race-Truck 2017!

### Mecattech FW 01



Preis ab 1.462,- € für ein 1:5er Basic-Modell und ca. 3.000,- € für ein Komplettfahrzeug mit 23 cm<sup>3</sup> Race-Motor, je nach Ausstattung und Modell.



Sportsline  
Formel 1  
ab 1.179,90 EUR

## LSI TLR 5IVE-B

TEAM LOSI RACING



Mit kompletter Limited Edition Ausstattung!

Racekit Bausatz in Top Qualität!



- 29 cm<sup>3</sup> Motor
- Sinter-Kupplung
- Spektrum DX4C
- 3x K-Power Servo
- Ladegerät
- LiPo Akku



- Failsafe
- Elektr. Schalter



- 2x Farben
- Dekorbogen

Normalpreis: 2.200,00 EUR  
**1.598,00 EUR**

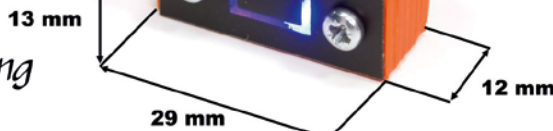


Auch mit Original 320er ZENOAH möglich

# rc-car-online.de

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

TT1000 Top Tuning Elektronischer high voltage 30 Volt Schalter



Die neueste MOSFET-Technologie im 20-Ampere-Bigscale high voltage Schalter erlaubt, trotz seiner geringen Größe, extreme Belastungswerte.

**39,90 EUR**

TT0990 Top Tuning Failsafe mit Killswitch und Status-LED für alle Fernsteuerungen

Der Motor kann nach Montage des Moduls über die Fernsteuerung abgeschaltet werden. Des Weiteren verfügt das Modul über eine Failsafefunktion, die den Motor bei Unterspannung des Empfängerakkus oder bei Störungen der Funkverbindung abschaltet.

Funktioniert mit beinahe allen FM und 2.4 GHz Fernsteuerungen



**34,90 EUR**

## HT Car Bag

Passend für nahezu alle Fabrikate und Fahrzeuge!

Erhältlich in drei Versionen:

- y0550 Car Bag für 1:5er Tourenwagen, Maße LxBxH: 95 x 40 x 30 cm

- y0551 Car Bag für 1:6er Off-Road, Maße LxBxH: 70 x 50 x 40 cm

- y0558 Car Bag XXL für Monster + SC Modelle, Maße LxBxH: 100 x 57 x 39 cm



ab **29,90 EUR**

Bei 1:8er Modellen ist noch eine Menge Platz für Zubehör vorhanden!



y0550



y0551



y0558