

■ XRAY T3 VON SMI MOTORSPORT ■ VERBRENNUNGSMOTOREN-GRUNDLAGEN ■ HUDY KOLUMNE
 ■ RC18B2 UND RC18T2 VON THUNDER TIGER IM VERGLEICH ■ TRAXXAS 3.0 PLUS 14 VON GRAUPNER

www.cars-and-details.de

Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



CHEFSACHE

Big Boss Buggy von robbe

1.000
 Liter Sprit for
FREE



Volle Tanks mit



TRUE BLUE

Team Associated TC 6 von Thunder Tiger



Grossbildfunke
 W6 von Ansmann



Ausgabe 5/2011
 Mai 2011
 10. Jahrgang
 Deutschland: € 5,00
 A: € 5,80 CH: sfr 9,80
 NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75



Nitro-Schreck
 DMT VE von Kyosho



Video zum Bericht auf
www.cars-and-details.de

Speed Junkie!

N° 50 040 9006

Specter 6S

Up to
100 Km/h

**2x 11,1V
LiPo-battery**

Specter 6S
brushless

Speed-Junkie
Video-Contest
**Zeig uns was
Du drauf hast!**

Schick uns Dein abgedrehtes, extremes,
wildes + schnelles Specter Brushless
6S Video und räume eine X-tra Portion
Energie + eine Ladestation ab.

weitere Infos:

www.videocontest.carson-modelsport.com

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

N° 50 060 6042 Ladegerät
„Expert Charger Master“



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



You Tube

www.youtube.com/carsonmodelsport

twitter

www.twitter.com/dickietamiya

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

CARSON
MODEL SPORT

SIMBA · DICKIE · GROUP



DER NEUE
KATALOG 2011/2012
kostenlos!!!
Portopauschale € 5,-

Katalog 2011 wird an unsere Stammkunden automatisch ausgeliefert.

- alles aus einer Hand (spart Versandkosten und Lieferzeit!)
- kürzeste Lieferzeiten
- ... gigantische Auswahl

GRATIS VERSAND *

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

KATALOG 2011/12
mit über **570 Seiten !!**

1/8 Buggy zum Spitzenpreis!



SPECTER SPORT V28

- fertig aufgebauter Buggy
- fertig lackierte Karosserie
- 4,6ccm Motor
- 40 MHz Fernsteueranlage
- Beschreibung

Motorart:	GP
Antrieb:	4WD
Maßstab:	1:8
Chassis:	CY
Verwendung:	OFFROAD
Länge:	485 mm
Breite:	300 mm
empf.Motor:	beinhaltet
Ausführung:	F-Fertigmodell

~~349.00~~

B-Nr. 90026

229.00

SPECTER SPORT V28 SONDERSET

- Specter Sport V28 GP 4WD 1/8 RTR 40MHz
- zusätzlich Reflex Wheel-X 2,4Ghz Fernsteuerung!

~~374.00~~

B-Nr. 90029

245.90

drive & fly models



SPEEDFIGHTER-X

Motorart:	EP
Antrieb:	4WD
Maßstab:	1:8
Chassis:	-
Verwendung:	OFFROAD
Länge:	490 mm
Breite:	300 mm
empf.Motor:	beinhaltet
Ausführung:	F-Fertigmodell

- fertig montiertes Chassis
- inkl. lackierter Karosserie
- inkl. 9-Kg Lenkservo mit Metallgetriebe
- inkl. Brushlessmotor 2230KV mit Lüfter
- inkl. Brushlessregler mit 80A mit Lüfter
- inkl. 2,4Ghz Sender und Empfänger bereits montiert (inkl. Software und USB Schnittstellenkabel)
- mehrsprachige Anleitung (auch Deutsch!)

B-Nr. 81634

279.00



FREESTYLE 1000

- Freestyle 1000 Rampe
- LxHxB = 900x1000x1000 mm
- aus robustem Kunststoff mit stabilen Aluwinkel
- Beschreibung

B-Nr.: 90094

139.00

FREESTYLE 2000

- Freestyle Rampe
- LxHxB = 900x1000x2000 mm
- aus robustem Kunststoff mit stabilen Aluwinkel
- Bauanleitung

B-Nr.: 90100

199.00

JUMP in the AIR!

MADE in Austria! Ab in die Lüfte - mit diesen Rampen die in wenigen Minuten zusammengestellt sind, können Sie sich Ihre Träume von Backflip und hohen Sprüngen verwirklichen!



RACE 1000

- Race 1000 Rampe
- LxHxB = 1100x700x1000 mm
- aus robustem Kunststoff mit stabilen Aluwinkel
- Beschreibung

B-Nr.: 90093

139.00

WHOOOP 1000

- Whoop 1000 Hügelrampe
- LxHxB = 1000x350x1000
- Beschreibung

B-Nr.: 90092

89.00



noch mehr unter www.lindinger.at

online-shop
www.lindinger.at
E-Mail: office@lindinger.at

Tel. + (43) (0) 7582/81313-0



Volle Tanks ...

... verschaffen wir Euch zusammen mit LRP electronic. Und zwar randvoll. Sage und schreibe 1.000 Liter feinsten LRP Energy Power Fuel verlosen wir unter allen Teilnehmern. Und Ihr könnt ganz einfach mitmachen: Coupon in diesem Heft ausfüllen und einsenden. Mit ein wenig Glück bekommt Ihr dann einen Gutschein, den Ihr beim nächstgelegenen LRP-Händler gegen einen Liter Sprit einlöst.

Damit Ihr mal eine Vorstellung davon bekommt, wie viel 1.000 Liter eigentlich sind, haben wir hier ein paar Rechenbeispiele. Wenn man davon ausgeht, dass ein durchschnittliches RC-Car mit 100 Milliliter Sprit rund zehn Minuten fährt, könnte man fast 70 Tage am Stück Gas geben, ohne einmal den Motor auszumachen. Gut, ganz realistisch ist ein solches Szenario zugegebenermaßen nicht. Oder anders: In eine Bierflasche passt ein halber Liter. Entspricht also 2.000 Flaschen Bier. Macht somit 2.000 Freitagabend-Feierabendbiere. Mit anderen Worten: für die nächsten 38 Jahre wäre der Freitagabend gerettet. Man kann natürlich auch noch ganz andere Vergleiche anstellen. Mit Maggi zum Beispiel. Bei 5 Milliliter für den Teller Bratkartoffeln am Mittag reicht die typische braune Flasche also für 40 Anwendungen. So reichen 1.000 Liter Maggi für knapp 550 Jahre bei einem Teller am Tag. Man könnte den Vorrat also bequem an die folgenden 15 Generationen vererben.

Ihr seht also, wir meinen es mal wieder gut mit Euch. Und das auch aufgrund der vielen anderen Themen im Heft. Mit dem XRAY T3 in der 2011er-Version und dem Team Associated TC6 von Thunder Tiger haben wir beispielsweise zwei topaktuelle Glattbahnmodelle in 1:10 am Start. Der DMT VE von Kyosho hingegen ist eher etwas, um es im Steinbruch so richtig krachen zu lassen. Und das haben wir auch getan. Das passende Video zum Bericht findet Ihr auf www.cars-and-details.de oder auf unserer Facebook-Seite unter www.facebook.com/carsanddetails.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Euch Euer

Jan Schnare
Redaktion **CARS & Details**



106

Alle Jahre wieder bringt XRAY die überarbeiteten Versionen seiner Spitzenmodelle auf den Markt. Auch vom T3 gab es 2011 wieder eine Evolutionsstufe. Wir zeigen Euch im Testbericht die Unterschiede zum Vorgänger



68

Er ist maßgeschneidert für seine Zielgruppe: der Maverick Strada XB Evo von LRP electronic. Clevere Detaillösungen und solide Verarbeitung machen ihn aber auch durchaus zu einer guten Basis für Tuningprojekte



Alle neuen Produkte dieses



100

Den Pitbull X von Amewi haben wir in CARS & Details-Ausgabe 03/2011 ausführlich vorgestellt. Nun bekam das Großmodell den optional erhältlichen Umbausatz auf Allradantrieb spendiert



30

Dreifach hält besser. Der Ultra Trio Plus 14 von Graupner ist ein Ladegerät, mit dem man drei Akkus gleichzeitig laden kann. Wir haben es ausprobiert und präsentieren die Ergebnisse in einem ausführlichen Test

Auch kleine RC-Cars sollte man ernst nehmen. Denn wie die Team Associated-Zwillinge RC18B2 und RC18T2 von Thunder Tiger eindrucksvoll unter Beweis stellen, haben sie einiges auf dem Kasten



102



Markt

18 Neue Modelle, Motoren und Elektronik



Cars

- 24 Team Associated TC6 von Thunder Tiger
- 36 Losi 8ight-E 2.0 von Horizon Hobby
- 52 First Look: Hobbytech Spirit STR8 von Roega
- 54 Big Boss Buggy von robbe
- 68 Maverick Strada XB Evo von LRP electronic
- 92 DMT VE von Kyosho
- 102 Vergleich: Team Associated RC18B2 und RC18T2 von Thunder Tiger
- 106 XRAY T3 2011 von SMI Motorsport



Technik

- 30 Ultra Trio Plus 14 von Graupner
- 46 On The Rocks: Tipps für Crawler und Scaler
- 62 Crawler-Brushlesscombo von Carson
- 80 W6 von Ansmann Racing
- 90 Verbrennungsmotoren-Grundlagen
- 100 4WD-Umbausatz Pitbull X von Amewi



Sport

- 6 Szene: Alle News aus dem RC-Car-Sport
- 66 Interview: Eric Dankel über den XRAY RX8
- 84 Spektrum: Alle Infos zu Events, Modellen und Herstellern
- 88 Juraj Hudy-Kolumne



Standards

- 44 1.000 Liter Sprit-Gewinnspiel
- 48 Euer Kontakt zu CARS & Details
- 50 CARS & Details-Shop
- 76 Fachhändler
- 82 Termine
- 114 Vorschau



Titelthemen sind mit diesem Symbol gekennzeichnet

Monats ab Seite 18





LRP *inside*

BLUE IS BETTER



In dieser Kolumne möchte ich den jüngsten Spross unserer Verbrennerfamilie vorstellen, den S8 Rebel BX, sowie von zwei wichtigen internationalen Meisterschaften berichten: den Indoor-Europameisterschaften der Tourenwagen in Tschechien und den Europameisterschaften der Klasse 1:12 in Frankreich.

Nachfolgend zur extrem erfolgreichen S10-Blast-Linie präsentieren wir mit dem S8 Rebel BX das nächste, eigendesignte und exklusive LRP-Modell. Dieses Mal ist der

hart umkämpfte Markt der 1:8er-Offroadler das Ziel. Der Ansatz war, ein wettbewerbsfähiges Highend-Produkt zu konzipieren und so anzupassen, dass wir es in der Preisklasse für RTR-Modelle platzieren konnten. Vor etwa zwölf Monaten startete mein Produktmanager Moritz Gaul in Zusammenarbeit mit unserem 1:8er-Werksteam das Projekt. Beim Design achtete Moritz darauf, ein robustes und gleichzeitig leicht zu wartendes Modell zu konstruieren, das Hobbyeinsteiger nicht überfordert und ein Maximum an Fahrspaß bietet.



Um diese Wünsche zu erfüllen, bieten wir den S8 Rebel BX sowohl in einer 27-Megahertz-Version, als auch in einer 2,4-Gigahertz-Variante mit verchromten Felgen an. Das bedeutet natürlich nicht, dass der S8 Rebel BX ausschließlich für Einsteiger geeignet ist. Sein wettbewerbsfähiger Aufbau erlaubt es dem S8 Rebel BX, gemeinsam mit den Fähigkeiten seines Piloten zu wachsen und mit einigen zusätzlichen Tuningparts lässt er sich problemlos zu einem waschechten Wettbewerbsbuggy aufrüsten. Unter dem Strich ist es Moritz gelungen, ein Modell mit wettbewerbsfähigen Merkmalen auf einer einsteigerfreundlichen Basis zu konzipieren.

Der erste internationale Titel des Jahres 2011 wartete im tschechischen Hrotovice. Unser LRP-Team ging in voller Mannstärke an den Start, unterstützt von Andreas Myrberg. Ausdrücklich hervorheben möchte ich die perfekte Organisation und die großartige Strecke, die einerseits sehr schnell und flüssig zu fahren war, andererseits aber auch technisch anspruchsvolle



Die Leudde ...

30 Leudde kämpfen um den Sieg – das war das Motto im bayerischen Grasbrunn/Keferloh Mitte Februar. Denn hier wurde das erste Short Course-Rennen auf der neuen Hallenstrecke ausgetragen. Von Anfang an sicherte sich Robert Hart mit einem 20-Runden-Lauf die Pole Position. Nur knapp fünf Sekunden dahinter landete Sebastian Steger auf Platz zwei. Dritter wurde Michael Wächter. Und wie es aussieht, wenn die Jungs in Bayern Short Course fahren, seht ihr auf dem Bild. Wer nachzählt, wird feststellen: das sind gar nicht 30 Leute, sondern 31. Warum? Das ist noch nicht ganz klar. Aber immerhin stimmt die Anzahl der Autos. Ganz schön was los da, gell?



Passagen bot. Die Lage der Strecke in einem Hotel bot Gelegenheit, sich abendliche Ruhepausen an der Hotelbar zu gönnen, was viele der internationalen Gäste nach der heißen Rennaction ausnutzten. Auf der Piste zeigte Ronald Völker wieder einmal seine unglaubliche Klasse. Mit Leichtigkeit gewann er alle seine Qualifikationsläufe sowie die ersten zwei A-Finals. Diesen Jungen im LRP-Team zu haben, macht mich unglaublich stolz. Auf seinem Weg zur Titelverteidigung, die gleichzeitig seinen dritten Tourenwagen-Europameistertitel in Folge bedeutete, nutzte er die kraftvolle Kombination aus LRP-SXX-TC-Spec-Version-2-Regler (Settings: 3-5-4-4), dem LRP-X12-Octa-Wind 5,5-Turns-Motor mit einer Übersetzung von 8,3:1 und dem Pulsar Touch Competition-Lader. Ebenso großartig war die Performance der LRP-CPX-Reifen während des gesamten Wochenendes. Hinter Ronald kämpften LRP-Teamfahrer Alexander Hagberg aus Schweden und der Deutsche Yannick Prümper um den zweiten Platz mit dem besseren Ende für Yannick, der sich Platz zwei sicherte und Alexander auf den dritten Rang verdrängte. Gut gemacht, Jungs!

Nur vier Tage nach dem Ende der Tourenwagen-EM startete bereits das nächste große Event: die 1:12er-EM im französischen Montbrison. Teammanager Reto König und das gesamte europäische LRP-Team machten sich auf die Reise. In der Modified-Klasse war erneut Ronald der Schnellste im Training, Qualifying und eigentlich auch im Rennen. Leider hielten ihn Probleme während der Vorbereitung davon ab, die ersten zwei A-Finals zu beenden, was ihn auf den sechsten Gesamtrang zurückwarf. Beeindruckend war jedoch seine Fähigkeit, im dritten A-Finale nochmals zurückzuschlagen.

Nachdem er nicht mehr um den Gesamtsieg mitfahren konnte, gewann CRC-Pilot Simo Ahoniemi vor Hupo Höningl, Olly Jefferies und Alex Hagberg.

Die Stock-Klasse sah eine absolut dominante Performance von Hupo. Nachdem er bei den Modifieds bereits Zweiter geworden war, konnte ihn niemand an seinem Sieg in der Stock-Klasse hindern. Dies war der erste internationale Titel im ersten internationalen Wettbewerb für unseren LRP-SXX-StockSpec-Version-2-Regler. Eine perfekte Ausbeute.



RCACTION.de News

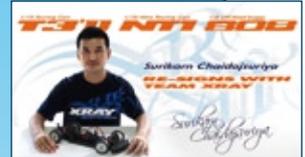
- Tamiya ist bekannt für seine Neuauflagen von Kult-Modellen. In diesem Jahr wird unter anderem der legendäre **Stadium Blitzer** in einer neuen Version verfügbar sein. 1992 stellte das japanische



Unternehmen den Buggy erstmalig vor. Schnell entwickelte sich eine regelrechte Fangemeinde

um den Blitzer und so war der Weg zum Kultstatus nicht mehr weit. Auch heute noch hat der Blitzer eine eigene Fangemeinde, die sich über die Neuauflage des Modells sicherlich freuen wird.

- XRAY teilt mit, dass der Thailänder **Surikarn Chaidajuriya** seinen Vertrag bei XRAY als Werksfahrer verlängert hat. XRAY dankt Surikarn für seinen tollen Support im Team und wünscht ihm viele erfolgreiche Rennen. Weitere Informationen gibt es unter www.rcaction.de



- Team Losi präsentiert auf Basis des erfolgreichen Losi XXX-Chassis den neuen **XXX-SCB**, der den echten Short Course-Buggys



(SCB) nicht nur in der Optik gleicht, sondern ihnen auch in der Leistung im maßstäblichen Sinne in nichts nachstehen soll. Der RTR-Buggy kommt mit Fahrerfigur, Überrollkäfig,

Fensternetzen, Seitenschutz, Aluminium-Öldruckstoßdämpfern, einer Fernsteuerung mit Spektrum 2,4-Gigahertz-Technologie und einem 2s-LiPo-kompatiblen Regler.

- Alle Fans von Baukastenmodellen können sich auf den Baja 5SC in der **Super Sport-Version** von HPI Racing freuen. Wie bei HPI üblich wurde die Baukastenversion mit umfangreichen Tuningteilen ausgestattet. Unter anderem mit einem leistungsstärkeren 26-Kubikzentimeter-Motor, einem Aluminium Tuning-Resorrohr, einer Rennkupplung und Aluminiumdiffgehäusen.



www.rcaction.de

Baja 5S

WWW.HPIRACING.COM

BAUKASTEN



MONTIERE DEN ULTIMATIVEN 1:5 SHORT-COURSE-TRUCK



BAUKASTEN
zur Selbstmontage



**UNLACKIERTE
KAROSSERIE**
Entwerfe Dein eigenes
Design



**KEINE
FERNSTEUERUNG**
Verwende die
Fernsteuerung Deiner
Wahl



**GROßMODELL-
SERVO**
Großes, drehmomentstarkes
Servo mit Metallgetriebe
enthalten



**26cc
MOTOR**
Leistung satt für
enorme Beschleunigung
und Geschwindigkeit



**TUNING-
AUSPUFF**
Für mehr Leistung und
ultimativen Sound



**8000U/min
KUPPLUNG**
für optimale
Beschleunigung



**HIGH-GRIP
HB REIFEN**
für beste Traktion und
Fahrverhalten

Der ultimative „Short-Course-Truck“ im Maßstab 1:5 jetzt auch als Baukastenversion. Mit dem HPI Baja 5S SS kann sich der Großmodellfan seinen perfekten Renntruck ganz nach individuellen Vorlieben selbst zusammen bauen. Die hochwertige Ausstattung und Fertigungsqualität des Baja 5S SS lassen schon bei der Montage Freude aufkommen. Vorbildgetreue Proportionen, realistische Stoßfänger und Reifen sowie die neue 5S Karosserie ergeben einen authentischen „Short-Course-Look“ der seinesgleichen sucht unter den Großmodellen. Dazu das typische, legendäre HPI Baja-Chassis mit seiner einzigartigen Fahrwerksgestaltung, die auch beim 5S SS für optimales Handling und Kontrolle auf jedem Untergrund sorgt. Die enorme Leistung des Fuelie 26cc Motors und der kernige Sound des Aluminium-Tuningauspuffs liefern den standesgemäßen Antrieb zu diesem high-end Modell.

VERSTÄRKTER ANTRIEBSSTRANG »



RADTRÄGER
Größer und noch
stabiler



ANTRIEBSACHSE
Größere Aufnahmen
und verstärkt



**DIFFERENTIAL-
MITNEHMER**
Größere Aufnahmen
und verstärkt



ANTRIEBSWELLEN
Größerer Durchmesser



**ALUMINIUM
DIFFERENTIAL**
Olgefüllt für optimale
Kraftverteilung



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

WWW.LRP.CC

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

KIT

2WD
TWO WHEEL DRIVE

Fuelie
26S
CC

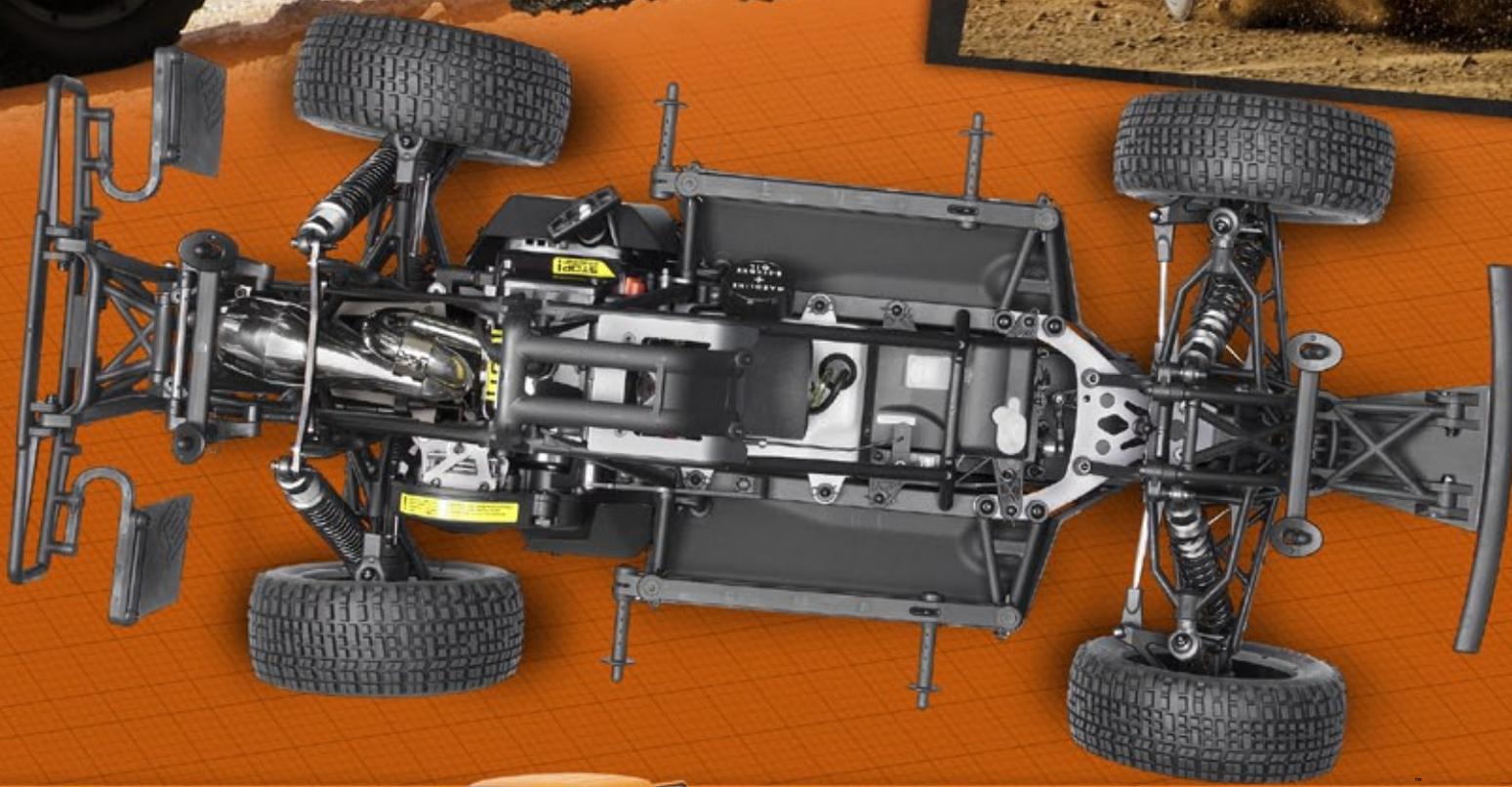
hpi-racing

Super Sport

hpiracing.com/baja



40+
mph



H105735
BAJA 5SC SS KIT - 1/5 2WD
Short-Course Truck mit Fuelie
26S Benzinmotor, SFL-11MG
Lenkservo mit Metallgetriebe,
VVC Dämpfer, Super Heavy-Duty
Antrieb, Aluminium Reso-Rohr
und klarer 5SC-Karosserie



hpi-racing

SAVAGE X 4.6

64+
km/h



2,4GHZVERSION ENTHÄLT:

DER SAVAGE X 4.6 MIT 2,4GHZ - BESSER ALS JE ZUVOR!

Der Savage X 4.6 gilt als einer der stabilsten Monster Trucks auf dem Markt. Und jetzt haben wir ihn noch weiter aufgerüstet. Big Block Power, innovatives Design und unerreichte Performance machen ihn zum Star in der Szene. Die Ausstattung wurde nochmals aufgebessert, das Handling verfeinert, die RC-Anlage optimiert und die Optik noch heisser gestaltet. Holen Sie sich das Update - den Savage X 4.6!



2,4GHZ RC-ANLAGE
Bereits eingebaute HPI 2,4GHz Fernsteuerung.



K4.6 NITRO MOTOR
Montierter K4.6 Nitro Motor - kraftvoll und zuverlässig.



BIG BORE STOSSDÄMPFER
Die riesigen Dämpfer saugen noch mehr Bodenwellen einfach weg.



HEAVY DUTY GETRIEBE
Gesinterte und extrem stabile Getriebezahnräder.



NEUER LOOK
Neue GT-3 Karosserie mit optimierter Lackierung.



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

WWW.LRP.CC

1/8th SCALE MONSTER TRUCK



Sie besitzen ein Smartphone?



hier scannen für mehr Savage X 4.6 Infos!

RTR
Ready To Run!

2.4 GHz
RADIO SYSTEM

FACTORY ASSEMBLED

FOUR WHEEL DRIVE
4WD
MAXIMUM TRACTION ON ANY SURFACE

HEAVY DUTY
17mm
NEX HUBS

H105645
SAVAGE X 4.6 2,4GHZ -
Scale 4WD Monster Truck im Maßstab 1:8 mit K4.6 Motor, 2,4GHz RC-Anlage und neuer GT-3 Karosserie.

UPE 529,90 €



hpi-racing™

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

Sold at finer hobby shops. See our website to locate one in your area. ©2011 Hobby Products International. All rights reserved.



Pure Power Ilseburger Countdown

powered by



Bald ist es soweit. Vom 06. bis 07. August 2011 findet wieder das RC-Car-Offroad-Treffen in Ilseburg statt. In den letzten Jahren wurde dieses Event zu einer wahren Kultveranstaltung für alle Offroadpiloten, die im Maßstab 1:8 und 1:6 unterwegs sind. Das Event findet in diesem Jahr zum siebten Mal statt und die Erfahrung aus den Vorjahren hat gezeigt, dass die Tickets bald restlos ausverkauft sein werden. Verkaufsstart für die Tickets, die es im neuen Online-Shop von Marko Linde unter www.mlh.de zu kaufen gibt, war der 03. April.

Einen Startplatz für dieses Event zu bekommen ist nicht leicht. Traditionell ist die Nennliste nach Onlinestellung innerhalb weniger Stunden restlos ausgebucht. Doch jetzt kommt der Knaller. Wir verlosen insgesamt sechs Fahrerkarten, die einen Startplatz in Ilseburg garantieren. Alles, was Ihr braucht ist die richtige Antwort, eine Postkarte und ein wenig Glück. Einsendeschluss ist der 04. Mai 2011. Die Gewinner werden in Ausgabe 7/2011 bekanntgegeben. Nur komplett ausgefüllte Karten können berücksichtigt werden.

Und hier die Gewinnspielfrage: In welchem Bundesland findet das beliebte RC-Car-Offroad-Treffen statt.

- A: Bayern
- B: Nordrhein-Westfalen
- C: Sachsen-Anhalt



Ticket to ride

RC-Car-Offroadtreffen Ilseburg
Einsendeschluss ist der 04. Mai 2011

Antwort: **A** **B** **C**

Name: _____

Nachname: _____

Straße: _____

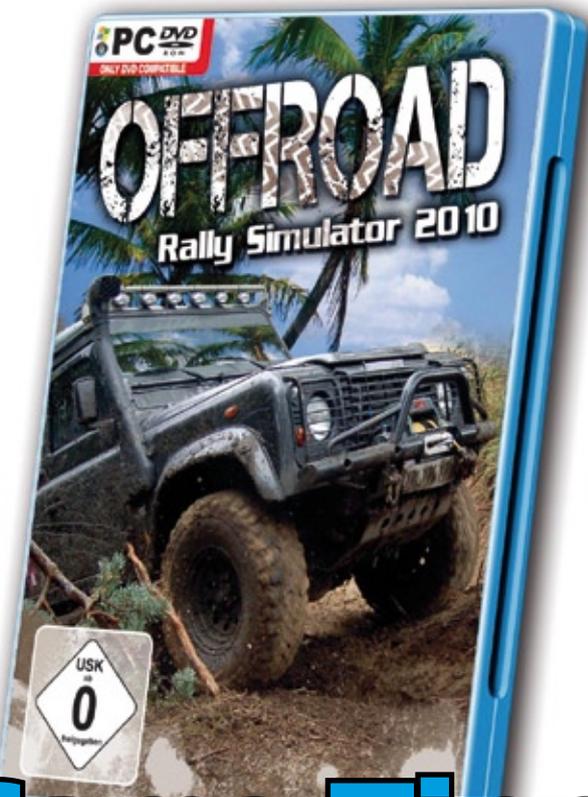
PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

Fahrzeug-Klasse: _____

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



Game-Tipp

Offroad Rally Simulator 2010

Der Offroad Rally Simulator 2010 bietet neben starken und beeindruckenden Geländewagen anspruchsvolle Strecken, Parcours und viele Herausforderungen. Die Spieler können sich hinter das virtuelle Steuer PS-starker Geschosse setzen und dort fahren, wo das Wort „Straße“ nahezu unbekannt ist. Im Gelände gilt es, den Offroader unfallfrei auch durch die schwersten Prüfungen zu bringen. Auch wenn die Strecken nahezu unpassierbar sind. Besondere Features des Simulators sind das originalgetreue Aussehen und die technische Adaptierung der Geländefahrzeuge, viele verschiedene und detailreiche Regionen und Landschaften, Wetter und Tageszeitwechsel sowie eine realistische Grafik und beeindruckendes Offroadverhalten. Um den Offroad Rally Simulator 2010 spielen zu können, wird ein aktueller Windows-PC mit 1,5-Gigahertz-Prozessor, 256-Megabyte-Arbeitsspeicher, 5 Gigabyte freiem Festplattenspeicher, einem DVD-ROM-Laufwerk und einer 64-Megabyte-Grafikkarte benötigt.

Der Offroad Rally Simulator 2010 kann direkt über den **CARS & Details-Shop** unter www.alles-rund-ums-hobby.de bezogen werden.

Übergreifend CS Electronic vertreibt Competition Heat



Ab sofort ist CS Electronic exklusiver Distributor von Competition Heat in Deutschland und Österreich. Damit erweitert CS seine Produktpalette um den bei Wettbewerbsfahrern sehr beliebten 12 Volt Engine Heater. Dieser wärmt zuverlässig Nitromotoren vor, damit schon am Start die richtige Betriebstemperatur anliegt. Durch die Öffnung an der Oberseite ist es möglich, den Nitromotor zu starten, während sich der Engine Heater noch auf dem Motor befindet. Der Heater kann mit jeder 12-Volt-Stromquelle betrieben werden. Auch die Speisung aus einem 3s-LiPo-Akku, der direkt in der Starter-Box eingebaut werden kann, ist möglich. Er passt auf alle .21er- bis .25er-Nitromotoren.



Den 12 Volt Engine Heater von Competition Heat gibt es nun bei CS Electronic



Bewegte Bilder Tamiya und Carson Model-Sport auf YouTube

Unternehmen präsentieren ihre Produkte verstärkt im Internet: in sozialen Netzwerken sowie auf Foto- und Videoplattformen. Dickie-Tamiya folgt mit seinen Marken diesem Trend und hat ab sofort zwei eigene Kanäle auf der weltgrößten Videoplattform YouTube. Die Marke Tamiya kann seit Kurzem unter www.youtube.com/TamiyaVideo erreicht werden und folgt damit Carson Model-Sport. Carson, zu erreichen unter www.youtube.com/CarsonModelSport, ist bereits seit einem halben Jahr mit einem Channel dabei.

prüfe TEMPERATUR

Überprüfe die Motortemperatur in Fahrenheit oder Celsius während der Fahrt!

deinen AKKU

Nie mehr ein Rennabbruch wegen leerer Akkus – die DX3S und das integrierte Telemetriesystem lassen dich nicht im Stich! Behalte jederzeit die Akkuspannung vom Fahrerstand aus im Auge.

puls SPEED

Der Motor ist das Herz deines Autos! Perfektioniere deine Rundenzeiten durch Motor-Kontrolle und -Abstimmung.

Mit der DX3S immer über den Fahrzeugstatus informiert

Die Kombination der führenden Spektrum 2.4GHz DSM Technologie mit den Vorteilen einer Telemetrie führt zu einer überragenden Fernsteueranlage – der DX3S. Sie ist damit die am weitesten entwickelte Sport Fernsteueranlage im Autobereich. Zum ersten Mal können Piloten Daten aus dem Auto direkt mit

ihrem Sender empfangen und sich vitale Informationen ansehen, ohne dass zusätzliche Elektronik eingesetzt werden muss. Hat der Motor die richtige Temperatur? Stimmt die Spannung des Empfängerakkus? Welche Geschwindigkeit hat das Fahrzeug? Die DX3S zeigt alle Informationen direkt im Display an.

Die SPEKTRUM DX3S

- unschlagbarer HF Link
- einfachste Programmierung
- 10 Modellspeicher
- voll integrierte Telemetrie
- deutsche Menüführung



Inhalt:

- Sender DX3S
- Empfänger AR3300T*
- Empfänger AR300**
- Senderbatterien
- Griffschalen (S, M, L)
- Temperatursensor
- Drehzahlsensor
- Spannungssensor für Empfängerakku

* mit Telemetriefunktion

** ohne Telemetriefunktion

Artikel-Nr.: SPM3140
Bezug über den Fachhandel




SPEKTRUM
Innovative Spread Spektrum Technology



Winning Team

Foto-Aktion auf Facebook

Auf der Facebook-Seite von **CARS & Details**, die Ihr im Internet unter www.facebook.de/carsanddetails findet, haben wir insgesamt 50 Jahres-Freiabonnements verlost. Was zu tun war? Nicht viel. Einfach Freund der **CARS & Details**-Seite auf Facebook werden und ein cooles RC-Car-Foto hochladen. Motiv – egal. Hauptsache es hat mit dem RC-Car-Sport zu tun.

Die Teilnehmerzahl war überwältigend. Viele hundert Bilder wurden hochgeladen und von der Community kommentiert. Wir haben uns die Auswahl nicht leicht gemacht. Doch nun stehen sie fest, die 50 glücklichen Gewinner des **CARS & Details**-Freiabos. Die fünf besten Bilder findet ihr hier.



Andre Leibfahrt ist immer mit Vollgas unterwegs



Dick im Geschäft mit seinem Mugen MBX – Enrico Gloeckner



Im Dunkeln unterwegs aber alles voll im Blick – Max Prell



Stefan Peetz' Specter Two hat hier im wahrsten Sinne ein Rad ab



Was man alles mit einer Kamera machen kann. Coole Indoorrennszene von Fabian Tusche



Erfolge und Streitfragen Entscheidungen, die zu treffen sind



So sehen Siegerwagen aus – Roland Völkers Rennbolide, der ihm den EM-Sieg sicherte

Grundsätzlich beschäftigt sich das Schiedsgericht mit Streitfragen, die sich direkt oder indirekt aus den Rennveranstaltungen ergeben. Wie in dem Fall des Fahrers, der durch unsportliches Verhalten beim Messerennen in Leipzig auffiel und dann nach Antrag des Rennleiters vom Präsidium für ein Jahr gesperrt wurde. Den Beschluss leitete man dann ans Schiedsgericht weiter mit der Bitte um Bearbeitung. Das Schiedsgericht hat dann zunächst den Widerspruch des Fahrers abgelehnt und die Strafe auf insgesamt drei Jahre erhöht. Ich persönlich habe im Nachhinein viele Geschichten und Versionen über das Rennen erzählt bekommen. Ich denke aber, dass unser Schiedsgericht alle Seiten betrachtet hat, bevor die Strafe ausgesprochen wurde.

Die Rücknahme des Hauptausschussbeschlusses, die DM VG8 nach Antrag des Ausrichters um eine Woche vorzulegen, ist in dieser Form für mich der erste Beschluss in dieser Art. Über den Sinn kann man wie bei fast allen Entscheidungen streiten. Klar ist jedoch, dass ein Ausrichter nicht einfach so den DM-Termin verschiebt, ohne triftige Gründe vorzubringen. Nun stellt sich die Frage, ob man die Veranstaltung durch die Terminverschiebung rettet, oder Gefahr läuft, am Ursprungstermin eine nicht optimal durchgeführte DM auszurichten. Es gab daraufhin Beschwerdeschreiben an das Schiedsgericht, das die Entscheidung gefällt hat, dass der Ursprungstermin wieder gültig ist. Wir werden sehen, wie es weitergeht. Die Zeiten werden härter und der Ton rauer, leider auch bei uns im Deutschen Minicar Club. Ich freue mich aber trotzdem auf eine gute Saison und auf hoffentlich spannende Entscheidungen um die diversen Titel auf der Rennstrecke und nicht am grünen Tisch.

Zwei Punkte haben diesmal Priorität. Zunächst einmal gratuliert der Deutsche Minicar Club Ronald Völker zum Gewinn der Indoor-Europameisterschaft in Hrotovice. Zum Zweiten hat das Schiedsgericht folgende Beschlüsse gefasst: Ein Fahrer wurde zusätzlich für weitere zwei Jahre für DMC-Veranstaltungen gesperrt, nachdem das Präsidium eine Sperre von einem Jahr wegen der Vorkommnisse auf dem Messerennen in Leipzig ausgesprochen hat. Somit ist der Fahrer für den Zeitraum 2011 bis 2013 für DMC-Veranstaltungen gesperrt. Zudem wurde die Verlegung des Termins der Deutschen Meisterschaft VG8 zurückgenommen. Das bedeutet, die Deutsche Meisterschaft VG8 findet vom 15. bis 18. September 2011 statt.

Kommentar des DMC-Schriftführers Markus Fleischmann: Aus der Rechtsordnung des Deutschen Minicar Clubs gehen die Zuständigkeiten des Schiedsgerichts hervor. Es wird beim Sportbundtag gewählt und besteht aus einem Vorsitzenden, in diesem Fall Ralf Zeigermann, und vier Beisitzern. Die Anzahl der Personen ergibt sich unter anderem aus den fünf Sportkreisen, sodass jeder Sportkreis mit einem Schiedsgerichtsmitglied vertreten ist.



Ronald Völker hat die Indoor-Europameisterschaft in Hrotovice gewonnen. Hierzu gratuliert der DMC recht herzlich



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

markt

Modellbau-Neuheiten im Überblick

Ace-Cars

Mit den neuen **V3-Elektro-Umbausätzen** von Ace-Cars können 1:8er-Nitromodelle auf Elektroantrieb umgerüstet werden. Das Chassisdesign wurde im Hinblick auf Schwerpunktlage, Leistungsfähigkeit und geringes Gewicht noch einmal optimiert. Die Rahmendicke liegt zwischen 2 und 4 Millimetern.



Unter anderem sind folgende Features integriert: Schutzbügel für 540er- und 550er-Motoren, leicht zugängliche Akkuhalterung in der Mitte des Chassis für bis zu vier 2s-LiPo-Akkus. Brushlessregler können tief liegend auf der Chassisplatte montiert werden. Außerdem besteht die Möglichkeit, das Modell mit allen Motoren zwischen 36 und 45 Millimeter Durchmesser auszurüsten. Der Preis: **160,- Euro**.

V3-Elektro-Umbausätzen von Ace-Cars



12-Volt-Engine Heater von CS-Electronic

CS-Electronic

Der **12-Volt-Engine Heater** von CS-Electronic ist speziell für Nitrowettbewerbsfahrer entwickelt und ermöglicht das Vorwärmen von Nitromotoren. Somit ist es nicht mehr nötig, den Motor im Stand warmlaufen zu lassen, da der Motor durch den Enging Heater schon beim Starten die richtige Betriebstemperatur hat. Durch die Öffnung an der Oberseite ist es möglich, den Motor zu starten, während sich der Heater noch auf dem Motor befindet. Die Heizung passt auf alle .21er- bis .25er-Motoren und ist gegen Feuchtigkeit und Chemikalien beständig.

Dickie-Tamiya

Ganz neu im Programm von Dickie-Tamiya sind die RC-Systeme **Reflex Wheel Pro** und **Reflex Wheel Pro LCD** von Carson Modellsport. Beide Fernsteueranlagen zeichnen sich durch eine angenehme Haptik und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis aus. Die Reflex Wheel Pro ist ein Zweikanal-Sender im 2,4-Gigahertz-Band. Die Reflex Wheel Pro kostet inklusive Empfänger **32,99 Euro**. Die Umkehrung der Laufrichtung (Servo-Reverse) ist ebenfalls mit beiden Steuerungen möglich. Anders als die Reflex Wheel Pro bietet die LCD-Version drei Kanäle und 15 Modellspeicher, die mit optional erhältlichen Empfängern genutzt werden können. Der Preis für die Pro-Variante beträgt **44,99 Euro**.



Carsons Reflex Wheel Pro LCD von Dickie-Tamiya

Darüber hinaus spendierte Tamiya ihm eine Einzelradaufhängung mit doppelten Querlenkern sowie Öldruckstoßdämpfer. Für den standesgemäßen Vortrieb sorgt der bekannte Elektromotor des Typs 540. Der Preis: **179,99 Euro**.

Neu bei Tamiya gibt es den Carson **Specter 6S**. Sein neuer Brushlessantrieb wird an 22,2 Volt betrieben. Mit seinem potenten Motor erreicht der Buggy eine Spitzengeschwindigkeit von 100 Kilometer in der Stunde. Der Specter 6S verfügt über einen Antriebsstrang aus extrem robustem und gehärtetem Stahl, wobei drei Differenziale die Power an alle vier Räder verteilen. Technische Daten: Länge: 500 Millimeter, Breite: 300 Millimeter, Gewicht: 3.100 Gramm. Der Preis: **419,99 Euro**

In einer Sonderedition legt Tamiya den **Avante-Buggy** von 1988 wieder auf – im ansprechenden Retrodesign, aber mit hochmoderner Technik. So sorgen beispielsweise die leichten Aluminiumteile oder der 25-Turns-Elektromotor des Typs 540 für deutlich mehr Vortrieb als beim 25 Jahre alten Vorgängermodell. Der Avante ist mit je einem Planetengetriebe vorne und hinten ausgerüstet, verfügt über hochwertige Öldruckstoßdämpfer, ein 2-Millimeter-Doppeldeckchassis aus Kohlefaser, verstärkte Querlenker und einen Stahlantriebswellenmitnehmer. Spur und Sturz sind einstellbar und außerdem schützt eine Spritzwanne die Elektrokomponenten vor Schmutz und Wasser. Der Avante wird in der gleichen Verpackung ausgeliefert, wie schon vor 25 Jahren und ist auf eine Stückzahl von 333 begrenzt. Jedem Modell ist eine eigene Seriennummer beigelegt. Der Preis: **529,99 Euro**.



Carson Specter 6S von Dickie-Tamiya

Avante-Buggy von Tamiya

Blitzer von Dickie-Tamiya



Mit dem **Blitzer** präsentiert Tamiya die Neuauflage eines 1992 vorgestellten Modells, das für viele RC-Freunde den Einstieg in die Welt der ferngesteuerten Autos bedeutete. Der Stadiumtruck Blitzler im Maßstab 1:10 verfügt über ein ABS-Wannenrahmenchassis sowie eine robuste und detailgetreue Polycarbonatkarosserie. Damit gibt der wendige 2WD-Flitzer in jedem Gelände eine gute Figur ab. Dafür sorgen auch die Rillenreifen mit Pin Spikes vorne und die Pin Spike-Reifen hinten, die zu jeder Zeit für ausreichend Grip sorgen und den Blitzler auch Offroad nicht im Stich lassen.

powered by



Hersteller
Kontaktdaten

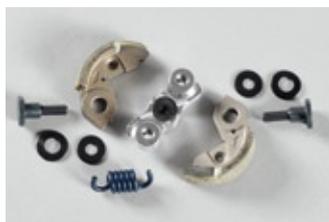
Der Maßstab im Modellbau

FG-Modellsport

Der **Leopard 2 Sportsline** von FG Modellsport ist der preiswerte Einstieg in die 2WD-Wettbewerbsklasse. Das Modell ist konstruktiv kaum vom großen Bruder – dem Leopard 2 Competition – zu unterscheiden, es kommen lediglich etwas mehr Kunststoffteile zum Einsatz. Ein 530 Millimeter langer Radstand, eine Breite von 470 Millimeter und großvolumige Öldruckstoßdämpfer sind die technischen Voraussetzungen für ein ausgewogenes, fahrstabiles Offroadmodell. Ohne größeren materiellen Aufwand lässt sich der Leopard 2 mit einem Allradantrieb ausrüsten. Die Fahrwerksteile sind auf einem 4-Millimeter-Aluminium-Chassis montiert. Der seitliche Spritzschutz und die weitgehend geschlossene Karosserie verhindern größere Verunreinigungen des Equipments. Das Modell ist mit einem leistungsstarken 26-Kubikzentimeter-Verbrennungsmotor mit Schalldämpfer und betriebsfertig eingeeiltem Luftfilter ausgerüstet. Zum Fahren wird normales Zweitakt-Benzin-Ölgemisch benötigt. Der Tankinhalt von 0,7 Liter ermöglicht eine Fahrzeit von etwa 45 Minuten. Die RTR-Version wird mit montierter und eingestellter 2,4-Gigahertz-Fernlenkanlage, Ladegerät und Akkus ausgeliefert. Wahlweise ist das Modell mit lackierter oder glasklarer Karosserie zu haben. In der Heckantriebsvariante mit lackierter Karosserie und RC-Equipment kostet der Leopard 968,- Euro, mit Allradantrieb und lackierter Karosserie 1.078,- Euro.



Leopard 2 Sportsline von FG Modellsport



Von FG-Modellsport kommt ein neues, leichteres **Kupplungsset** für Zenoah- und Chung Yang-Motoren. Durch das verringerte Gewicht der Kupplungsbacken lassen sich Drehzahl und Drehmoment erhöhen. Dies setzt zusätzliche Kräfte während der Beschleunigungsphase des Motors frei. Das Komplettsset gibt es für **44,80 Euro**. Es können aber auch Einzelteile nachgekauft werden: Passschrauben kosten **7,20 Euro**, Mitnehmer für Standard-Kupplungsbacken **23,90 Euro** und die Kupplungsbacken selbst gibt es zum Preis von **18,70 Euro**.

Tuningkupplung von FG-Modellsport



Losi 4x4 Scale Trail Trekker von Horizon Hobby Deutschland

Horizon Hobby Deutschland

Auspacken, Aufladen, Trailen: Klingt einfach und mit dem **Losi 4x4 Scale Trail Trekker** von Horizon Hobby Deutschland ist es das auch. Der Micro-Crawler im Maßstab 1:24 kommt fahrfertig mit einer Losi-RC-Coltanlage inklusive Spektrum-DSM-Technologie und vier AA-Batterien aus der Verpackung. Zudem sind ein 4,8-Volt-NiMH-Akku mit 220 Milliamperestunden Kapazität sowie ein Ladegerät inklusive Länderadapter im Lieferumfang enthalten. Bemerkenswert ist auch die Scalekarosserie im Pickup-Look, die den kleinen Crawler zum echten Hingucker macht.

Kyosho

Neu bei Kyosho gibt es den 4WD-Buggy **DBX 2.0** mit einem völlig neuen 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem im Maßstab 1:10. Er wird in der fahrfertigen ReadySet-Ausführung geliefert. Sein Herzstück ist der weiterentwickelte GXR-18-Motor, dessen Zylinderkopf für eine verbesserte Wärmeableitung designet wurde. Ein großer Tank mit einem Fassungsvermögen von 105 Milliliter sorgt für lange Fahrzeiten von bis zu zehn Minuten. Der Allradantriebsstrang ist kugelgelagert und verfügt über drei Differenzialgetriebe. Das Chassis ist aus Aluminium gefräst und wirkt durch seine Verlängerung um 20 Millimeter gegenüber dem DBX fast wie ein 1:8er-Modell. Allerdings wiegt der DBX 2.0 weniger als 2.400 Gramm. Die Pivotball-Aufhängungen an Vorder- und Hinterachse ermöglichen das Einstellen des Radsturzes ohne eine Demontage der Räder. Als weiteres Feature verfügt der DBX 2.0 über großvolumige Öldruckstoßdämpfer. Reifen und Servos komplettieren das Set. Der Preis: **309,- Euro**.

DBX 2.0 von Kyosho



Ace-Cars

Bengelsdorfstraße 32, 22179 Hamburg
Telefon: 040/49 29 65 57, Telefax: 01 80/35 51 85 61 24
E-Mail: info@ace-cars.de, Internet: www.ace-cars.de

CS-Electronic

Johann-Karg-Straße 30, 85540 Haar bei München
Telefon: 089/436 30 29 90, Fax: 089/436 30 29 99
E-Mail: info@cs-electronic.com
Internet: www.cs-electronic.com

Dickie-Tamiya

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

FG Modellsport

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

Horizon Hobby Deutschland

Hamburger Straße 10, 25337 Elmshorn
Telefon: 041 21/461 99 60, Fax: 041 21/461 99 70
E-Mail: info@horizonhobby.de
Internet: www.horizonhobby.de

Kyosho

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

LRP electronic

Wilhelm-Essle-Straße 132-134, 73630 Remshalden
Telefon: 071 81/409 80, Fax: 071 81/40 98 30
E-Mail: info@lrp-electronic.de, Internet: www.LRP.cc

Modellbau Lindinger

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

Power-Save-Racing

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

RC-Car-Shop Hobbythek

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

Robitronic Electronic

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

SMI Motorsport

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

Thunder Tiger

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

T+M Models (Vertrieb in der Schweiz)

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

LRP electronic

Die beliebten **VTEC Kamikaze Offroadreifen** sind nun auch im Maßstab 1:10 erhältlich. Die besondere Stärke liegt in der hochwertigen Gummimischung, die auch auf schwierigen Untergründen ein hohes Grip-Niveau garantiert. Dank des bewährten Allround-Profiles ermöglichen diese Reifen eine optimale Traktion bei niedrigem Verschleiß. VTEC Kamikaze sind sowohl für 2WD- als auch 4WD-Fahrzeuge erhältlich und werden zusammen mit einer Schaumstoffeinlage geliefert. Der Preis liegt bei **6,99 Euro**.



VTEC Kamikaze Offroadreifen und VTEC Groove-Reifen von LRP electronic

Alternativ zu einer 4er-Kamikaze-Bereifung können 2WD-Besitzer ihre Vorderreifen auch mit den neuen **VTEC Groove** (J-Compount-Mischung) ausstatten. Das breite und tiefe Rillenprofil sorgt für ein sehr direktes Handling und stabiles Fahrverhalten. Einsetzbar sind diese Reifen auf nahezu jedem Untergrund. Auch hier liegt der Preis bei **6,99 Euro**.



Works-Kupplung von LRP electronic

Von LRP gibt es neue **Kupplungssets** für Buggys und Truggys. Entwickelt wurde ein speziell für Buggys optimiertes Kupplungsset für .21er-Motoren. Enthalten sind Alu-Kupplungsbacken, drei Kupplungsfedern, eine 14-Zähne-Kupplungsglocke, ein Schwungrad mit 33,5 Millimeter Durchmesser und alle nötigen Kleinteile wie Mutter, Kugellager oder Scheibenset. Ferner wurden auch die

Truggy-Wettbewerbskupplungen für alle .28er-bis .32er-Motoren weiterentwickelt. Abweichend von der Buggy-Variante enthält das Set drei 1,1-Millimeter-Kupplungsfedern, eine 13-Zähne-Kupplungsglocke und ein Schwungrad mit 38 Millimeter Durchmesser.

Lust auf frische Farben? Für **9,99 Euro** gibt es bei LRP einen umfangreichen und gut strukturierten **Colour-Guide**. Dank großzügiger Darstellungen findet man schnell seine persönlichen Favoriten samt zugehöriger Artikelnummer im LRP-Angebot. Der Guide umfasst sowohl die Lexanfarben der Magic-Colour-2-Serie als auch die für Styropor geeigneten Magic-Colour-F-Farben.

Die LRP-Kompaktladegeräte **Element Charger** und **Element Pro Charger** bieten bis zu 4 Ampere Ladestrom und können je nach Ausführung vier bis acht NiXX oder 1s- bis 3s-LiXX-Zellen laden. Beide Geräte verfügen über einen Wechselstrom-Eingangsstecker und einen Ausgangsstecker im Tamiya-Style. Die Pro-Version ist zudem mit einem 12-Volt-Anschluss und einem zum Laden von LiPo- und LiFe-Akkus benötigten Balancer ausgestattet. Der Ladestrom ist stufenweise von einem bis 4 Ampere schaltbar. Der Element Charger kostet **39,99 Euro**. Die Pro-Version ist für **59,99 Euro** zu haben.



Element Pro Charger von LRP electronic



Lattner-Racing Sprungrampen von Modellbau Schweighofer



df-models Rocket XXL Competition von Modellbau Schweighofer

Modellbau Lindinger

Neu bei Lindinger sind die 1:6er-Competition-Modelle von df-models. Betrieben werden der **Rocket XXL Competition** sowie der **Shock XXL Competition** mit einem Brushlessmotor an zwei 3s-LiPo. Beide Großmodelle verfügen über Allradantrieb, sind komplett kugelgelagert, und mit Alu-Doppellenkebeln vorne ausgerüstet. Die Brushlesscombo wird aktiv gekühlt. Sowohl der Rocket als auch der Shock sind 680 Millimeter lang und 415 Millimeter breit. Ausgeliefert werden die fahrfertigen Modelle inklusive einer Fernsteueranlage, einer Transportbox und zwei 3s-LiPo-Packs mit jeweils 5.000 Milliamperestunden Kapazität. Der Preis: jeweils **999,- Euro**.

Ebenfalls neu bei Modellbau Lindinger gibt es den **Carson Specter V28 Sport**, einen Verbrennerbuggy im Maßstab 1:8 als RTR-Modell. Ausgestattet mit Allradantrieb, drei Hochleistungsdifferenzialen und einer Dreibacken-Racingkupplung wird der Specter inklusive einer 40-Megahertz-Fernsteuerung ausgeliefert. Technische Daten: Länge: 485 Millimeter, Breite: 300 Millimeter. Der Preis: **229,- Euro**.

Auch neu bei Lindinger gibt es **Sprungrampen** von Lattner-Racing. Mit diesen können innerhalb kürzester Zeit Strecken für RC-Cars und -Bikes errichtet werden. Die Rampen verfügen über ein einfaches Stecksystem. Gefertigt aus robustem Kunststoff sind sie witterungsbeständig, sehr leicht und schnell aufzubauen sowie platzsparend zu lagern und zu transportieren. Die Streckenelemente kosten zwischen **89,- und 199,- Euro**.

Power-Save-Racing

Neu bei Power-Save-Racing ist ein spezielles **Lagerset** für das Modell THE Car von JQ-Products erhältlich. Es ist an die Anforderungen von ambitionierten Fahrern angepasst und zeichnet sich durch längere Haltbarkeit und geringere Reibung aus. Der Preis: **26,95 Euro**.



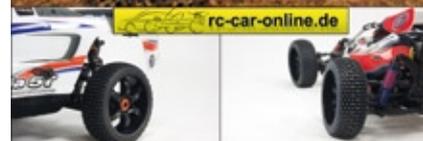
Lagerset von Power-Save-Racing

RC-Car-Shop Hobbythek

Neu bei RC-Car-Shop Hobbythek gibt es **Narrow-Grip-Offroadreifen** für sandigen Untergrund und grobflorigen Teppichboden. Die abgeflachte Profilstruktur der äußeren Noppenreihen verringert die Seitenführung. Das Modell neigt somit weniger zu unerwünschten Überschlagen. Die Radaufnahme der Sechssternfelge ist mit einem Stahlverstärkungsring gesichert. Die Narrow-Gripreifen gibt es mit 18-Millimeter-Vierkantaufnahme in der Felge. Technische Daten: Außendurchmesser: 175 Millimeter, Reifen- und Felgenbreite: 62 Millimeter, Innendurchmesser Felge: 119 Millimeter. Der Preis: **19,90 Euro** je Paar.



Narrow-Grip-Offroadreifen von RC-Car-Shop Hobbythek



MRX5 STREET BIKE



Best.-Nr. 90191.RTR • € 404.-*

- Fahrfertig vormontiert
- Stabilisierungs-Kreisel im Hinterrad integriert
- GM-Racing XG-6i 2.0 FHSS Sport-Spec 2.4 GHz RC-Anlage mit Lenkservo, Fahrtenregler sowie Empfänger montiert und angeschlossen
- Vorderradlenkung über Lenkungsdämpfer (Öldruckdämpfer)
- Nachlaufwinkel an der Vorderachse einstellbar
- Leistungsstarker Elektro-Antrieb
- Einstellbarer und bereits gefüllter Öldruckstoßdämpfer an der Hinterachse
- Komplett mit hochwertigen Kugellagern ausgestattet
- Verkleidungsteile in fünf verschiedenen Farben erhältlich

Technische Daten

Maßstab	1:5
Länge ca.	420 mm
Breite	110 mm
Höhe ca.	280 mm
Gewicht fahrfertig ca.	2300 g
Radstand ca.	305 mm
Getriebeuntersetzung	14,1:1
Elektromotor	540



#90191.ARTR
mit Brushless Motor
ohne RC
€ 310,50*



#90191
mit Tuning- und Alubauteilen
ohne RC
€ 248,50*





Smasher von Robitronic

Robitronic Electronic

Der **Smasher** ist der erste Short Course-Truck von Robitronic. Das RC-Car im Maßstab 1:10 ist vor allem für Modellsportneulinge geeignet, um Rennatmosphäre zu schnuppern. Aufgebaut ist der Smasher als 2WD-Short Course-Truck und verfügt über extra viel Bodenfreiheit sowie besonders lange Querlenker, um jedes noch so schwere Gelände glattzubügeln. Dazu tragen auch die serienmäßig montierten Öldruckstoßdämpfer bei. Angetrieben wird der Smasher von einem 540er-Motor mit 20 Turns. Eine einstellbare Rutschkupplung (Slipper) schützt das Getriebe zuverlässig vor Überlastung oder dient auf rutschigem Untergrund als Traktionskontrolle. Das robuste und verschleißarme Kegeldifferenzial sorgt für wartungsfreien Fahrspaß. Leichtgängige Teleskopkardanwellen übertragen die Motorkraft zuverlässig auf die vorbildgetreuen profilierten Hinterräder. Das vorbildähnliche Aussehen der Karosserie soll auch nicht unerwähnt bleiben. Der Preis: **199,01 Euro**.

Robitronic bietet ein breites Klebersortiment für diverse Anwendungsmöglichkeiten. **Sekundenkleber** darf in keiner Werkzeugkiste fehlen. Bei Robitronic gibt es diese in den Konsistenzen dünn, mittel und dick. Der **L300 Spezial Reifenkleber** ist für alle Arten von Reifenverklebungen geeignet. Er wurde speziell entwickelt, um Gummireifen auf Kunststofffelgen zu fixieren. Der Kleber wird auch unter Belastung nicht brüchig und kann ohne Weiteres für andere Anwendungszwecke verwendet werden. Der **L307 Combifiller** dient gewissermaßen als Spachtelmasse. Die gewünschte Stelle mit Kombifiller füllen und mit Sekundenkleber fixieren. Eventuell mit Aktivatorspray aushärten. Der **Schraubensicherungslack** sorgt für einen sicheren und festen Sitz von Schraubverbindungen. Der **L305 Aktivator** verkürzt die Zeit zum Aushärten des Superklebers. Einfach auf die frische Klebestelle sprühen und der Superkleber härtet sofort aus.



Sekundenkleber von Robitronic

Neu bei Robitronic gibt es verschiedene **Venturieinsätze** für Verbrennungsmotoren. Diese dienen dazu, die Charakteristik des Motors individuell anzupassen. Beim Tausch des Einsatzes ändern sich die Power bei Vollgas sowie der Spritverbrauch. Zur einfachen Identifizierung sind die Einsätze farblich gekennzeichnet.

Aufgrund ihrer Abmessungen von 12-Millimeter-Durchmesser passen die Venturis in die Vergaser der AXIAL .28- und AXIAL .32-Motoren.



Venturieinsätze von Robitronic

SMI Motorsport & T+M Models



XRAY RX8 von SMI Motorsport & T+M Models

Am neuen **XRAY RX8** von SMI Motorsport lassen sich nahezu alle Parameter direkt aus dem Baukasten heraus einstellen. Das Design der kompletten Neukonstruktion ist kompromisslos auf Sieg getrimmt. So werden nur optimale, sehr leichte und stabile Materialien verwendet. Zusammen mit einem unverwechselbaren Mix aus cleveren Detaillösungen stellt dieses Modell eine echte Hürde für die Konkurrenz dar.

Der neue **ORCAN-GT7-Motor** für 1:8er-Verbrenner-Glattbahnfahrzeuge zeichnet sich durch ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis aus. Auch die technischen Daten können sich sehen lassen. Hubraum 3,49 Kubikzentimeter; Leistung: 2,8 PS; Maximale Drehzahl: 44.400 Umdrehungen pro Minute. Der GT7 wird zunächst ausschließlich im Set inklusive Resonanzrohr und Krümmer angeboten. Wem die Serienleistung des Motors nicht ausreicht, für den findet sich der GT7 auch als MH-Version im SMI-Angebot. Diese ist komplett überarbeitet und die Steuerzeiten der Garnitur und der Kurbelwelle sind so geändert, dass in allen Bereichen mehr Leistung zur Verfügung steht.



Orcan GT7 von SMI Motorsport & T+M Models



Nosram Power Lader Stealth Touch von Thunder Tiger

Thunder Tiger

Das **Stealth Touch Evolution** von Nosram ist ein Ladegerät der neuesten Generation. Es ist mikroprozessorgesteuert und mit einem Touchscreen ausgestattet. Der Lader ist geeignet für LiPo-, LiFePo-, NiMH- und NiCd-Akkus. Die Ladeleistung beträgt 140 Watt. Die Eingangsspannung liegt zwischen 11 und 15 Volt, der Ladestrom zwischen 0,1 und 12 Ampere. Der Power Lader Stealth Touch Evolution ist programmierbar und verfügt über eine Entladefunktion (bis 20 Ampere). Für Brushlessmotoren, -regler und Servos gibt es Testfunktionen. Außerdem lassen sich über den USB-Anschluss die Software updates sowie Ladedaten auf den Computer übertragen. Der Preis: **199,- Euro**.

Neuheiten, Produktinfos und Aktualisierungen

senden Sie bitte an:

Redaktion CARS & Details, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

E-Mail: markt@wm-medien.de

ZD RACING

**A new Ära of Speed
.... out of the box.**

- komplett Fahrzeuge mit lackierter Karosserie
- inkl. 2 LiPo Hardcase Akkus 7,4 V/4000 mAh
- inkl. 2.4 GHz 3-Kanal-Fernsteuerung
- inkl. 120 A Brushless Regler
- inkl. 9 kg Lenkservo mit Metallgetriebe



• inkl. 2 LiPo
Hardcase Akkus
7,4 V/4000 mAh

**80
km/h**

2.4GHZ

RTR
ready to race

Bestell.-Nr. 640008
ZRT-1 Truggy 1:8 BL

Bestell.-Nr. 640004
ZRB-1 Buggy 1:8 BL

Fragen Sie Ihren Händler nach den neuen ZD-Racing Brushless Modellen von Krick

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

Modellbau vom Besten

krick



TRUE BLUE

Team Associateds neuer Tourer



TC6 – hinter diesem Team Associated-typischen Kürzel verbirgt sich der neue Wettbewerbstourenwagen aus der bekannten RC-Car-Schmiede. Fast zwei Jahre dauerte die Entwicklung nach dem etwas durchwachsenen Einstieg in den Riemenantrieb mit dem Vorgänger TC-5. Solange mussten die Fans auf die Serienreife des neuen Modells warten. Ob sich diese lange Wartezeit sowie die Entwicklungsarbeit der Ingenieure, Test- und Teamfahrer gelohnt hat, wird sich noch beweisen müssen. Die ersten guten, internationalen Ergebnisse mit den Vorserienmustern liegen dagegen bereits vor. Und diese sind durchaus vielversprechend und machen den TC6 und damit Associated durchaus wieder zu einem Spitzenkandidaten im Tourenwagensektor.

Text und Fotos:
Dieter Renzel

Ganz neu und ein gutes Beispiel für die Fähigkeit der Amerikaner, Autos zu bauen – wenngleich im kleinen Format – ist der TC6. Eine komplette Neuentwicklung sieht anders aus, aber wie die Mitbewerber im heißumkämpften Markt der Tourenwagenklasse, geht auch Team Associated den Weg der sanften Weiterentwicklung bestehender Konzepte. Gutes Timing kann man da nur sagen, denn gerade die Einführung der LiPo-Zellen und die schon bestehende Brushless-Antriebsgeneration machten einige Verbesserungen notwendig oder sogar erst möglich.

Schlank

Ganz oben auf der Liste stand natürlich ein schmaleres Chassis ohne Akkuslots. Wie es ja mittlerweile im Rennschießen an der Tagesordnung ist, eignet sich das Modell nur für LiPos. Auf dem schmalen Kohlefaserchassis sitzt ein veränderter Antriebstrakt, mit dem für bessere Chassisbalance auf der rechten Seite laufende Riemen. Hier vertraut man weiterhin auf das klassische Zweiriemenkonzept mit vor der Hinterachse sitzendem Antriebstrakt. Der Unterschied liegt darin, dass der lange Riemen zur Vorderachse



Lightweight:
Nur etwas mehr als
70 Gramm bringt das
schmal gehaltene
Kohlefaserchassis auf
die Waage



Das seidenweich arbeitende Kugeldifferential und der Slipper-Spool bauen für optimalen Leichtlauf im Antriebsstrang auf große Riemenräder

Differenzialaufnahmen in den Bulkheads ist. Apropos Diff: Entgegen dem Hype um Kegeldiffs liegen dem Baukasten zwei Kugeldiffs bei. Das Vordere kann über den Austausch der Diffscheiben gegen Reibscheiben ohne Kugeln in ein Slipper-Spool, also eine Starrachse mit einstellbarer Rutschwirkung umgebaut.

Bei den Outdrives kommen die typischen CDV-Kardans ins Spiel, die natürlich entsprechend auf Wettbewerb schlank aber haltbar aus Stahl gefertigt sind und sowohl an der Vorderachs- als auch an der Hinterachsaufhängung über klassenübliche, geklemmte Radmitnehmer den seidenweichen Kraftfluss auch bei Fahrwerksbewegungen an die Antriebsräder sicher gewährleisten. Zum Thema Fahrwerksbewegungen: Dagegen arbeiten ab Werk die mit Drahtstabilisatoren ausgerüsteten Doppelquerlenkeraufhängungen in Verbindung mit überarbeiteten Dämpfern.

Schraubarbeit

Ausgeliefert wird der kleine Amerikaner wie im Wettbewerbssektor üblich als reines Baukastenmodell. Klar muss man sich um die notwendige Elektronik, eine passende Karosserie und auch den Reifensatz selber kümmern. Dementsprechend handlich fällt der Verpackungskarton aus, der neben den zahlreichen Bauteilen nur noch eine aussagekräftige Bauanleitung sowie das mittlerweile metrische Bordwerkzeug enthält. Das übliche, mitunter meist nur für das erste Roll-Out taugliche Stoßdämpferöl sowie die guten Fette für Diff und Kugellager lagen leider nicht bei.

Sehr entspannend verlief die Bauphase aufgrund der sehr guten Passgenauigkeit der einzelnen Teile.

nun wegen des leichteren LiPo-Akkus auf der rechten Seite geführt wird. Fahrtenregler und Empfänger können so weiter in die Fahrzeugmitte rücken, während der LiPo auf der Akkuseite etwas nach außen rutscht, um die Chassisbalance zu verbessern.

Sind die Vorder- und Hinterachsbulkheads nun genialerweise baugleich aus Alu gefräst, setzt man auf eine durchgehende, lange obere Radioplatte, die außer an der zentralen Lenkeinheit mit integriertem Servosaver und Verstellmöglichkeit des Akkermanns und der Lenkhebellänge nur an den Alubulkheads verschraubt wird. Davon verspricht man sich einen gleichmäßigen Chassisflex. Flexen sollten auch die Zahnriemen für einen seidenweichen und verlustarmen Antrieb, gerade mit den großen Differential- und Riemenrädern. Besonders bei leistungsstarken Motoren sollten die Riemen Spannungen entsprechend angepasst werden, was weiterhin Aufgabe der als Exzenter ausgeformten



Die Sechskantmitnehmer an den Achsen werden über eine Schraube auf der Welle festgeklemmt

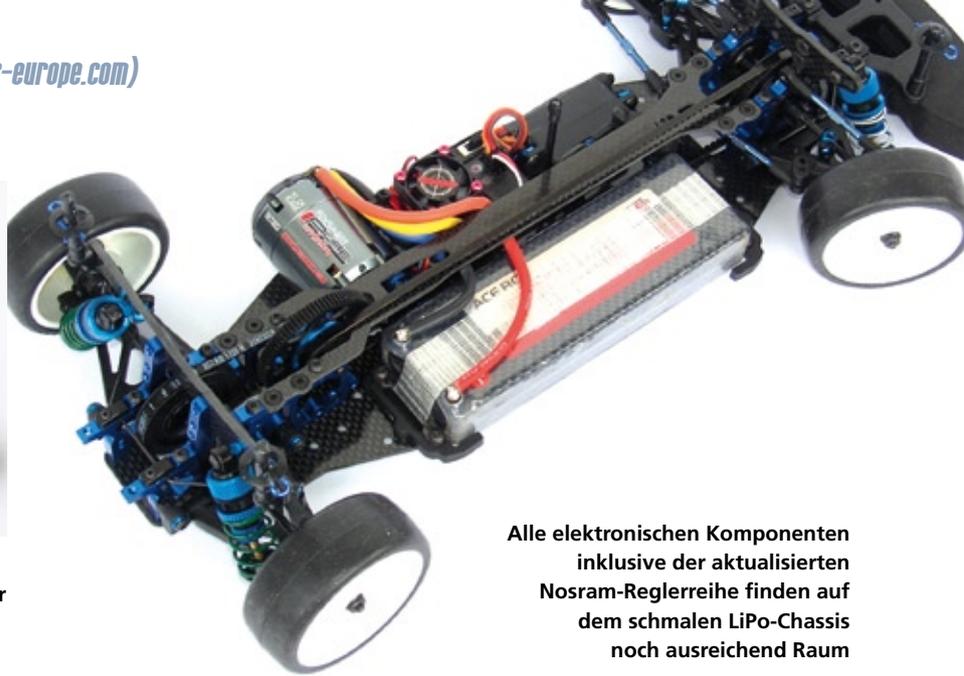


20 Kugellager halten die Reibungsverluste im Antriebstrakt auf niedrigem Niveau. Für noch mehr Leichtlauf empfehlen sich das Bremsenreiniger-Bad und das Nachölen mit dünnflüssigem Öl

Hier gab es nur wenig zu bemängeln und mit einem sorgsamem Blick auf die Bauanleitung und mitunter auch den erklärenden Textpassagen klappte der Zusammenbau spielerisch. Nicht ganz so positiv fielen die nicht optimal abgesenkten Schraubenbohrungen auf der Chassisunterseite auf, wodurch die Schraubenköpfe am Testmodell um etwa 2 Zehntelmillimeter hervorstanden. Ebenfalls nicht ganz überzeugend war die Passgenauigkeit der verwendeten Kugelpfannen – sie erschienen etwas unterdimensioniert. Die Pfannen saßen etwas zu stramm auf den Köpfen, was eine vorsichtige Nachbearbeitung unumgänglich machte.



Die verbauten Stahlkardans sollten auch härtesten Belastungen widerstehen. Austauschbare Kunststoffblades schützen die Antriebspins, dünne Blechsellen halten den Kardangelenksplint in der Position



Alle elektronischen Komponenten inklusive der aktualisierten Nosram-Reglerreihe finden auf dem schmalen LiPo-Chassis noch ausreichend Raum

Komplettiert wurde der Tourenwagen für einen leistungsgerechten Auftritt mit der aktuellsten Motor- und Reglerserie von Nosram, einem 7,5-Turns-Brushlessmotor und dem neuesten V2 ITC-Regler mit der Stromversorgung aus einem 2s-LiPo von ACE-RC. Ausreichend Leistung ist somit vorhanden, um die hierzulande bei SM-Läufen vorgeschriebenen Sorex 28 standesgemäß beanspruchen zu können und somit auch einen vernünftigen ersten Eindruck von dem neuen Chassis erhalten zu können. Zum Abschluss noch eine aerodynamische LTC-Karosserie obendrauf und nach einem letzten obligatorischen Setup-Check hieß es dann ab auf die Piste, die in diesem Fall wintersaisonbedingt aus schwarzem Nadelfilz bestand.

Let it roll

Um dem neuen Modell und dem Fahrer ausreichend Eingewöhnungszeit zu geben, gingen die ersten Runden erst einmal gemütlich vonstatten. Im niedrigen bis mittleren Geschwindigkeitsbereich zeigte sich der TC6 dann auch entsprechend lammfromm und war auf neuen Reifen sehr präzise und einfach auf der Ideallinie zu führen, wenngleich sich schon ein leichtes Untersteuern am Kurveneingang andeutete und auch bis um den Kurvenscheitelpunkt herum bestätigte. Entsprechende, vorsichtige Anbremsmanöver vor den engen Infieldkurven und ein leichtes Vergrößern des Lenkenschlags brachten spürbare Besserung. Speziell dann, wenn es mittlerweile im Renntempo um die Piste ging.

Zahlreiche Einstellmöglichkeiten
Sehr schmales Chassiskonzept
Ausgezeichnete Passgenauigkeit
Seidenweich arbeitende Dämpfer

Nicht ganz perfekt versenkte Schraubenköpfe am Testmodell
Crashempfindliche Schwingenstiftbefestigung

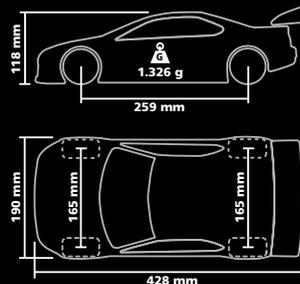
CAR CHECK

TEAM ASSOCIATED TC6 Thunder Tiger Europe

- Klasse: Elektrotourenwagen 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
- Bezug: Fachhandel

■ Technik: 4WD-Riemenantrieb, LiPo- und Brushless-Optimiertes Kohlefaserchassis, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert

■ Benötigte Teile: RC-Anlage, Fahrregler, Motor, Fahrakku, Karosserie, Motorritzel, Fette und Öle, Servo



Fertig für die erste Fahrt





Die Höhe des Rollcenters beziehungsweise Kick-up oder Kick-down können über drei verschiedene Schwingenstifthalterungen bestimmt werden



Das Lenkservo sitzt nun im Gegensatz zum Vorgänger in Fahrtrichtung und ermöglicht dadurch eine symmetrischere und auch schmalere Chassisgestaltung

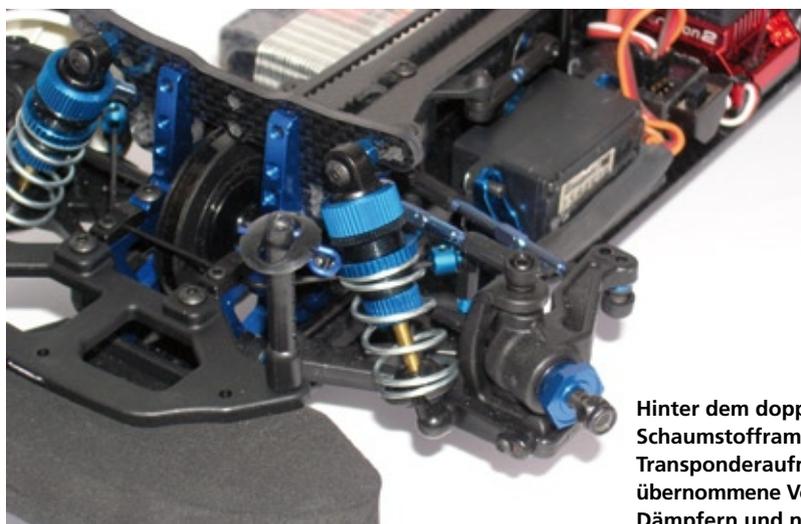
Bei einem kurzen Boxenstopp zur Vergrößerung von Sturz an den Vorderrädern sowie der Optimierung des Lenkausschlags verhielt sich der Amerikaner gleich etwas spritziger in den Kurven, wenngleich die letzten zehn Prozent noch fehlten. Doch mit der Akku-füllung sollten jetzt erstmal Testkilometer gesammelt werden, um das Feeling für das Testmodell und die Strecke zu bekommen. Dementsprechend wurde das Fahrzeug nicht unbedingt geschont und ein Schlenker eingangs der langen Geraden brachte die linke hintere Radaufhängung in Reichweite des Begrenzungsbal-kens. Es folgte ein Einschlag, durch den sich die vordere bulkheadseitige Befestigungsschraube verbogen hatte. Zudem fielen die aufgesetzten Plastikeinsätze heraus und damit auch der innere Schwingenstift samt der Schwinge. Trotzdem blieben die Schäden absolut überschaubar und nach einer kleinen Dremelaktion, einer neuen, 2 Millimeter längeren Schraube sowie ein paar Euro für neue Plastikteile war der TC-6 schnell wieder fahrbereit.



Für den zweiten Test stand ein Clubrennen an. Vor-geschrieben war hier ein 13,5-Turns-Motor. Obwohl weder ein Powermotors noch ein Nachbrennerpro-gramm am Modified-Reglers zur Verfügung standen, gelang es, mit der aktuell elektrifizierten Konkurrenz mithalten. Mit weicher abgestimmten Dämpfern fühlte sich der TC6 auf der etwas grifflosen Strecke dabei gut aufgehoben. Der letzte Test auf einer sehr engen Indoorbahn bestätigte dann aber bei einem

größeren Abflug wieder die kleine Achillesferse der amerikanischen Weiterentwicklung. Diesmal von einem Kollegen versehentlich etwas unsanft abge-räumt, kam der Wettbewerbstourer nach mehreren Rollen seitwärts zwar wieder perfekt auf die Räder und konnte die Akkuladung mit etwas verschlech-tertem Fahrverhalten auch noch zu Ende fahren. Ein kurzer Check ergab aber wieder eine etwas verbogene

Speziell an der Hinterachse ist das serienmäßig sehr hoch gewählte Rollcenter deutlich erkennbar. Eine Änderung auf normale Werte ist mit den beiliegenden Zubehörteilen aber bei Bedarf ganz leicht möglich



Hinter dem doppelt am Chassis geführten Schaumstofframmer mit integrierter Transponderaufnahme arbeitet die vom TC5 übernommene Vorderachse mit überarbeiteten Dämpfern und neuen Bulkheads



Über verzahnte Kunststoffteile kann die eigentliche Länge des zentralen Lenkhebels auch im Fahrzeug von außen justiert werden

Länge läuft? Diese Standardweisheit bezieht sich diesmal nicht auf den ebenfalls einstellbaren Radstand, sondern auf die auf maximale Länge getrimmten oberen Sturzstreben, wodurch sich ein recht ausgeglichenes und trotzdem flottes Fahrzeughandling ergibt

Schwingenstifthalteschraube, wengleich diesmal der Schwingenstift an Ort und Stelle blieb. Nach einem kurzen Austausch von Schraube und neuer Alubuchse konnte es wie gewohnt weitergehen und mit etwas aufrecht gestellten Dämpfern fuhr sich der Testwagen nun optimaler um die engen Kehren – speziell durch die anspruchsvolle S-Schikane eingangs der Geraden.

Alles gecheckt

Nach drei Trainingstagen zeigte die schwere LTC-R Karosserie schon die ersten Risse und auch der TC6 kam nicht unbedingt glimpflich durch die Testphase. Zwar ist die Art der Schwingenstiftaufnahme konstruktiv absolut durchdacht, aber bei härteren Feindberührungen nicht unbedingt bash-protected. Ein regelmäßiger Check auf lockere Schrauben und auch ein Austausch gegen 16 Millimeter beziehungsweise hinten an der Hinterachsschwinge gegen 18 Millimeter lange, hochwertige Schrauben ist empfehlenswert. Ansonsten hinterließ das Modell einen rundherum positiven Eindruck. Stabiles, schmales, auf LiPo und Brushlessmotor getrimmtes Chassis- und Antriebskonzept, seidenweich arbeitende Dämpfer, brauchbares Baukastensetup und vielfältige Abstimmungsmöglichkeiten mit der Aussicht auf ein bald erhältliches optionales Kegeldiff sollten den TC6 auf die Erfolgsspur und damit den Kampf um die vorderen Plätze bringen. ■



Karosserie und Räder gehören nicht zum Lieferumfang, hier hat man freie Wahl

SANWA

THE 2.4GHZ SPECIALISTS

SCHNELLSTE 2.4GHZ TELEMETRIE FERN- STEUERUNG DER WELT!

Erleben Sie Rennfeeling wie bei den Profis. Ausgestattet mit schneller Telemetrie und dem neuen 2.4GHz S-Link FH4T-System (FH4T = F.H.S.S.-4 Telemetrie) ist Sanwa im Vergleich zu den Mitbewerbern erneut unschlagbar. Blitzschnelles Ansprechverhalten, hohe Übertragungssicherheit und rasanter Telemetrie-Datenfluss machen die MT-4 zum Referenzprodukt am Markt.

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

HIGH-SPEED TELEMETRIE!

MT4

20 Modellspeicher

SANWA MT4 - HIGH SPEED TELEMETRIE!

Reaktionszeit	Sanwa MT4	6.8 ms
Maximalwert	Spektrum DX-3S	16.4 ms
Reaktionszeit	Sanwa MT4	4.2 ms
Mittelwert	Spektrum DX-3S	10.9 ms

FEATURES

- Superschnelle F.H.S.S.-4 Technologie
- Senderantenne im Griff integriert
- Hochwertiges Gehäuse und Verarbeitung
- Menü Auswahl - komfortable Bedienung via Scroll-Rolle
- Telemetrie (Anzeige von Motortemperatur, RPM und Empfängerspannung während des Betriebs)
- Telemetrie-Sensoren im Lieferumfang enthalten
- Data-Logger, der bis zu 120 Messpunkte während dem Lauf speichert (in wählbarer Abstufung)
- Direkte Modellauswahl
- Dual Rate, Expo, Trim/Subtrim, Servo Reverse und Endpunkt Einstellung
- Servo Geschwindigkeit einstellbar
- Timer
- Anti-Blockier-System
- AUX1 / AUX2
- Modellname und 20 Modellspeicher programmierbar
- Kompatibel zu älteren Empfängern dank einstellbarer Modulationsart (FH2/FH3/FH4T)
- Federspannung (für Lenkrad und Gaszug) einstellbar
- Gas Modus änderbar (5:5 oder 3:7)
- Gaszug und Lenkung in der Härte einstellbar
- Alternatives Griff-Pad für dickeren Griff beiliegend
- Empfohlener Telemetrie Empfänger: RX-461 (1x enthalten)

**ZUSÄTZLICH KOMPATIBEL MIT
FOLGENDEN EMPFÄNGERN**
RX-451, RX451R, RX-442FS UND LRP C3-RX

UPE: 269.⁹⁰ €*

**IM SET
INKLUSIVE:**



RX-461 Empfänger
#107A41063A



Temperatur-Sensor
#107A41061A UPE 7.99€*

Drehzahl-Sensor
#107A41061A UPE 9.99€*

Folgende Telemetriedaten** werden im Display angezeigt und sind auch nach dem Lauf abrufbar (auch als Graph):

- RPM (Motordrehzahl) - Sensor im Lieferumfang enthalten
- Temperatur (2 Sensoren anschließbar; 1 Sensor bereits im Lieferumfang enthalten)
- Empfängerakku Spannung (Ladezustand)



* unverbindliche Preisempfehlung

** Die Telemetrie funktioniert nur mit RX-461 Empfänger



Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Das kleine Schwarze Elektropower von Graupner

Ladegeräte sind im RC-Car-Sport längst in der Lage, Akkus aller Art zu Laden. Ohne die kleinen Energiespender geht es nun mal nicht. Aktuelle Lader mausern sich mittlerweile zu kleinen Alleskönnern, die neben der Befüllung und Entleerung auch den Schutz von NiXX- und LiXX-Zellen bewerkstelligen.

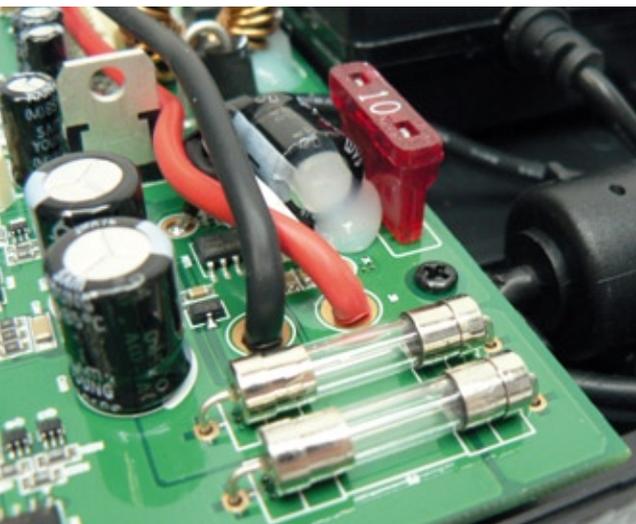
Ein solcher Alleskönner, der sich zudem in einer tollen Optik präsentiert und für einen moderaten Preis im Fachhandel erhältlich ist, ist der Ultra Trio Plus 14 Lader von Graupner. Dieser ist – wie der Name schon sagt – mit separaten Ladeausgängen ausgestattet und büßt dabei nichts von seiner Handlichkeit ein.

Ausblicke

Die Ausstattung des Ultra Trio Plus 14 Laders weiß zu überzeugen. Ausgestattet mit seinen drei unabhängig nutzbaren Ladeausgängen, die allesamt über einen Balancer verfügen, dem hinterleuchteten zweizeiligen Dot-Matrix-Display mit jeweils 16 Zeichen pro Zeile und einer universellen Stromversorgung sowohl über 12-Volt-Gleichstrom als auch über 100 bis 240 Volt-Wechselstrom, bietet das Gerät geballte Technik auf kleinstem Raum. Mit einem Gewicht von 960 Gramm

inklusive einem 230-Volt-Stromkabel und seinen geringen Abmessungen geht der Lader dabei noch gut als transportables Gerät durch.

Passende Balancer-Adapter für die LiXX-Akkus sowie ein USB-Kabel für eine Auswertung der Ladekurven am PC liegen dem Gerät nicht bei. Diese gibt es jedoch im Graupner-Zubehörprogramm. Komplett präsentiert sich hingegen die technische Ausstattung des Laders, denn viele Sicherheitsabschaltungen verhindern eine unsachgemäße Bedienung, wozu aber auch das deutschsprachige Menü sowie die deutsche Anleitung ihren Anteil beitragen. Angesichts des Leistungsumfanges ist eine einfache Menüstruktur extrem wichtig und wird vom Ultra Trio Plus 14 auch konsequent genutzt. Hier hilft die Anleitung in mustergültiger Form mit einem Baumdiagramm der Menüstruktur auch dem



Schutz wird groß geschrieben, alle Ausgänge sind durch Schmelzsicherungen geschützt, von denen jedoch keine vom Nutzer ohne Probleme austauschbar ist

ungeübten Nutzer weiter. Die zu nutzenden Ladeparameter für die jeweilige Akkuchemie werden durch längeres Halten der PROG/MODE-Taste verändert. Ein kurzer Druck auf die DEC(-) und INC(+)-Tasten ermöglicht dann eine nähere Auswahl des Programms. Hier stehen neben automatischen und manuellen Ladevorgängen auch Entlade- oder Einlagerungsprogramme zur Verfügung.

Das Entladen ermöglicht neben der Kapazitätsbestimmung an Ausgang 1 auch die Bestimmung des Innenwiderstands des Akkus – ein wichtiger Indikator für die Leistungsfähigkeit eines Energiespeichers. Es können bis zu fünf Lade- und Entladezyklen durchlaufen werden, um älteren Zellen wieder auf die Sprünge zu helfen. Beim Entladen von LiXX-Akkus sollte immer peinlich genau auf das richtige Programm geachtet werden. Andernfalls können die teuren Akkus durch zu tiefe Entladung beschädigt werden. Im NiXX-Programm können die Akku-Packs bis hinunter zu 0,1 Volt entladen werden, dies sollte freilich nur im Notfall und auch nur mit einzelnen Zellen gemacht werden. Die Entladeschluss-Spannung ist bei den LiXX-Akkus als Wert pro Zelle zu verstehen und bei NiXX-Akkus entspricht der am Display angezeigte Spannungswert dem des ganzen Akkus – hier ist gerade beim schnellen Wechsel zwischen den Akku-Chemien Vorsicht geboten, um keiner Verwechslung zu unterliegen.



Hier wird gerade die Entladung eines LiPo-Akkus vorbereitet, um dessen Kapazität zu prüfen. Eine Spannung von 2,9 Volt pro Zelle sollte nicht unterschritten werden



Der Hauptanschluss ermöglicht den Balancerbetrieb sowohl bei LiXX- als auch bei NiXX-Akkus

Kleine Extras

Untypisch verhält sich das Gerät beim Entladen von NiXX-Akkus, denn auch hier kann der Balancer-Anschluss zur Kontrolle der Zellspannungen genutzt werden. Im Menü ist hierfür eine Zellspannung von 1,2 oder 1,3 Volt einstellbar, um die Zellen einander komplett angleichen zu können. Bei der Kontrolle der Maximalwerte der jeweiligen Zellspannungen wurde leider ein nicht ungefährlicher Fehler entdeckt, der jedoch mit dem neuesten Firmware-Update behoben sein sollte. Das Menü erlaubt eine maximale Spannung von 4,3 Volt pro Zelle bei den LiPo-Akkus, diese sollte in keinem Fall eingestellt werden. Am besten ertragen LiPo-Zellen eine Abschaltspannung pro Zelle zwischen 4,18 und 4,22 Volt, wobei der letzte Wert je nach Akkuhersteller auch schon eher grenzwertig ist.

Der generelle Unterschied nach oben von 0,1 Volt bei allen LiXX-Akkus spielt bei den LiFePo₄- und Lilon-Zellen keine so gravierende Rolle. Vor allem bei Letzteren führt die höhere Ladeendspannung in der Praxis zu einer deutlich stärkeren Alterung. Wer seine teuren Energiespeicher lange nutzen möchte, bleibt absichtlich leicht unterhalb der Maximalwerte und lädt LiPo Zellen beispielsweise auf 4,19 Volt pro Zelle. Um beim Ladevorgang der auf Überladung empfindlich reagierenden LiPo-Akkus maximale Sicherheit zu erreichen, sollte der Anschluss immer auch über den Balancer erfolgen – ist dies einmal nicht der Fall, warnt eine Anzeige auf dem Display davor und startet den Ladevorgang erst nach einer Bestätigung der Zellenzahl durch den Benutzer. Auf dem Display werden eingeladene Kapazität, Spannung des Akku-Packs sowie nach gleichzeitigem Druck auf die DEC(-) und INC (+)-Tasten



Der Anschluss des Laders an den PC kann nur über ein spezielles USB-Kabel erfolgen, das optional erhältlich ist

TECHNISCHE DATEN

- Zellenzahl NiXX: 1-14 (1,2-16,8 V) (Ausgang 2+3: je 1-8 NiXX-Zellen)
- Zellenzahl LiXX: 1-6 (3,7-25,2 V) (Ausgang 2+3: je 2-3 LiXX-Zellen)
- Zellenzahl Pb: 1-6 (2,0-12,0 V, 1-3 und 6 Zellen, Modus nur an Ausgang 1 nutzbar) ■ Ladestrom Ausgang 1: 0,1-5 A (in 0,1-A-Schritten)
- Ladestrom Ausgang 2+3: je maximal 1 A (alle drei Ausgänge maximal 50 W zusammen) ■ Entladestrom: maximal 1 A (in 0,1 A Schritten, maximal 5 W, nur am Ausgang 1) ■ Entladespannung (NiXX): 0,1-16,8 V (in 0,1-V-Schritten) ■ Entladespannung (LiPo/Lilon): 3,0-18 V (in 0,1-V-Schritten) ■ Entladespannung (LiFePo₄): 2,5-13,5 Volt (in 0,1-V-Schritten) ■ Entladespannung (Pb): 1,7-12 Volt (in 0,1-V-Schritten) ■ Balancerstrom: Ausgang 1: maximal 300 mAh, Ausgang 2+3: maximal 42 mAh
- Abmessungen: 192 x 173 x 54 mm (ohne Kabel) ■ Gewicht: 960 g (inklusive Kabel) ■ Bezug: Fachhandel ■ Preis: 125,- Euro



Gut ausgelastet wird das Gerät beim Laden eines 4s- und zwei 2s-Akkus. Hier darf die Ladeleistung für alle drei Ausgänge 50 Watt nicht übersteigen

während des Ladevorgangs auch die einzelnen Zellspannungen angezeigt. Auch die Eingangsspannung oder der Innenwiderstand der Zellen sind ablesbar.

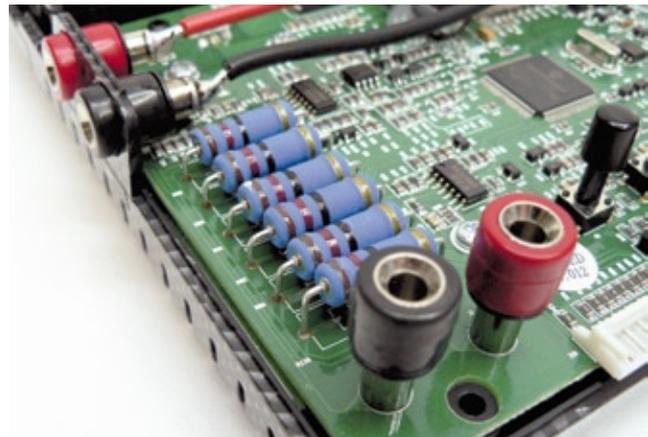
Da der Platz auf dem Display bei Ausgang 2 und 3 begrenzt ist, werden diese Werte abwechselnd dargestellt. Die Messungen ergaben sowohl bei der Spannung als auch beim Strom keine besonderen Abweichungen von den dargestellten Werten, alles war im Bereich der Messgenauigkeit. Das Gerät ist daher sehr vielseitig nutzbar und stößt eigentlich nur durch die maximale Leistungsbegrenzung von 50 Watt auf eine Hürde. Der Hersteller kann das Gerät durch neue Firmware jederzeit mit neuen Funktionen oder Verbesserungen ergänzen.

Akkufrage

Gerade die neuen Graupner GM Racing 2s-Akkus mit einer (Nenn-)Kapazität von 5.400 Milliamperestunden und einem Gewicht von 269 Gramm bieten mit



Beide Ausgänge sind exakt gleich stark und können maximal 3s-LiXX-Zellen oder eine bis acht NiXX-Zellen verarbeiten



Die sechs Entladewiderstände sorgen beim ersten Ausgang für eine maximale Entladeleistung von 5 Watt – bei 2s-Akkus reicht dies gerade noch so aus, darüber hinaus dauert der Vorgang deutlich länger

einem neuen Anschlussystem eine weitere Möglichkeit, einer Verpolung entgegenzuwirken. Eine Buchse akzeptiert nur den beiliegenden 3,5-Millimeter-Stecker anstelle der üblicherweise genutzten 4-Millimeter-Stecker. Diese können sowohl auf der Unterseite als auch auf der Oberseite eingesteckt werden, ideal für Einbauorte mit wenig Platz.

Dem Akku liegen hochwertige Goldstecker mit geschlitzten Kontakten bei, die benötigten Kabel sollten allerdings keinen geringeren Querschnitt als 2,5 Millimeter aufweisen und nicht unnötig lang sein. Der Akku überzeugte bei den Messungen mit einem Innenwiderstand von nur 6,3 Milliohm und einer real einladbaren Kapazität von 5.380 Milliamperestunden.



Leider ermöglicht das Menü ein Laden auf 4,3 Volt pro Zelle bei LiPos. Dies ist jedoch bereits ein schädlicher Bereich für die Zellen, besser sind maximal 4,22 Volt



Im NiCd-Programm können die Packs sogar auf bis zu 0,1 Volt entladen werden. Man sollte unbedingt darauf achten, in dieser Einstellung nur einzelne Zellen zu nutzen



Dickes Ding:
 der 4s-LiPo eignet sich aufgrund seiner
 Abmessungen ausschließlich für
 Monstertrucks und Großmodelle

In der Praxis sind davon über 5.200 Milliamperestunden nutzbar und das schon ab dem ersten Ladezyklus. Daher stellten ihn die in 1:10er-Modellen üblichen Ströme von maximal 85 Ampere vor keine Probleme. Ebenso wenig konnten 1:8er-Modelle ihm in einer 4s-Konfiguration einheizen – seine Temperatur lag auch im Sommer jederzeit unter 45 Grad Celsius.

Nummer größer

Der wuchtige 4s-Hardcase-Akku, ebenfalls aus dem Hause Graupner, zeigt mit 658 Gramm Gewicht und 5.400 Milliamperestunden Kapazität, was auch

bei größeren Elektromodellen möglich ist – leider auch bei den Abmessungen, die so gar nicht an den etablierten Standard von zwei sechszelligen Sub-C Akkus angelehnt sind.

Dieser Akku verfügt serienmäßig über zwei 3,5-Millimeter-Buchsen, was angesichts der maximal möglichen Lastwerte zu gering anmutet. Wer den Akku wirklich mit einem Dauerstrom von über 150 Ampere belasten möchte, sollte andere Stecker in Betracht ziehen. Die enorme Größe des Akkus gestattet nicht in jedem Modell eine reibungslose Montage, doch einmal im Modell, kann der Nutzer sich auf einen Akku mit einem extrem geringen Innenwiderstand von nur 8,8 Milliohm freuen. In der Praxis ermöglicht dieser geringe Wert eine Stromabgabe jenseits der 150 Ampere, ohne zu viel Wärme zu erzeugen.

Der für den Test ausgewählte Monstertruck im Maßstab 1:8 konnte dem Akku mit Stromwerten von kurzzeitig über 160 Ampere nicht wirklich alles abverlangen, dennoch war der Akku nach einer Fahrzeit von 16 Minuten immerhin 41 Grad Celsius warm. Bei einer Außentemperatur von 30 Grad Celsius bedeutet auch dies Reserven für noch leistungsfähigere Modelle bis hin zum Großmodell. Die aktuelle Generation von Graupner Ladegeräten und Akkus ermöglicht ungeahnte Möglichkeiten bei der nutzbaren Leistung, die jedoch immer sehr bedacht genutzt werden sollte.

▼ **Anzeige**

1/8 LUXURY ON-ROAD CAR

XRAY

DEVELOPED
 DESIGNED
 STYLED BY
Jozsef Hudny
 DIPL. ENG. JOZSEF HUDNY

XRAY-VERTRIEBSPARTNER IN SCHWEIZ UND DEUTSCHLAND

Team Models Modellbaucenter
 Klosterzelgstrasse 1, CH-5210 Windisch
 Tel. +41 56 442 51 44
 Fax +41 56 442 51 45
 eMail Info@tmmodels.ch
<http://www.tmmodels.ch>

SMI Modell Vertriebs GmbH
 Gärtnersstrasse 2, D-57076 Siegen
 Tel. +49 271 77 11 920
 Fax +49 271 77 11 922
 eMail Info@smi-motorsport.de
<http://www.smi-motorsport.de>

MADE IN EUROPE

XRAY

www.teamxray.com

Specifications are subject to change without prior notice.
 All rights reserved. Engine, tires, wheels, body, electronics are not included.

**AB
26. APRIL
IM HANDEL!**



- VORSTELLUNG DER BELIEBTESTEN UND NEUESTEN MODELLE
- AUSFÜHRLICHER TEST DES HPI BAJA 5SC IM MASSSTAB 1:5
- GROSSE ÜBERSICHT DER AKTUELLEN BRUSHLESS-ANTRIEBSSETS

JETZT VORBESTELLEN!
WWW.RC-SHORT-COURSE-ACTION.DE



BLIZZARD

ANSMANN RACING

ACHTUNG! STURMGEFAHR



Art.Nr. 122000016
Blizzard Kit

Art.Nr. 124000018
Blizzard RTR



weitere Informationen unter www.ansmann-racing.com

- Maßstab 1/10
- 4WD Allrad Antrieb
- Kugelgelagert
- Kardanantrieb System
- Robuste Öldruckstoßdämpfer
- Fertig designte und beklebte Karosserie
- Als RTR und Kit Version lieferbar
- Brushless ready



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



Derbe nice

Die unkaputtbare Rennmaschine

Ganz ehrlich, wir haben es versucht – aber nö, es gelang uns einfach nicht. Der Losi 1:8er-Buggy 8IGHT-E 2.0 von Horizon Hobby wurde einem Belastungstest unterzogen, der seinesgleichen sucht. Keine Rennstrecke könnte härter sein. So haben wir ihn über den größten Acker und die höchsten Schanzen geschickt, doch der 8IGHT-E 2.0 widerstand dem gesamten Martyrium und gab sich mit keinem einzigen gebrochenen Bauteil die Blöße.

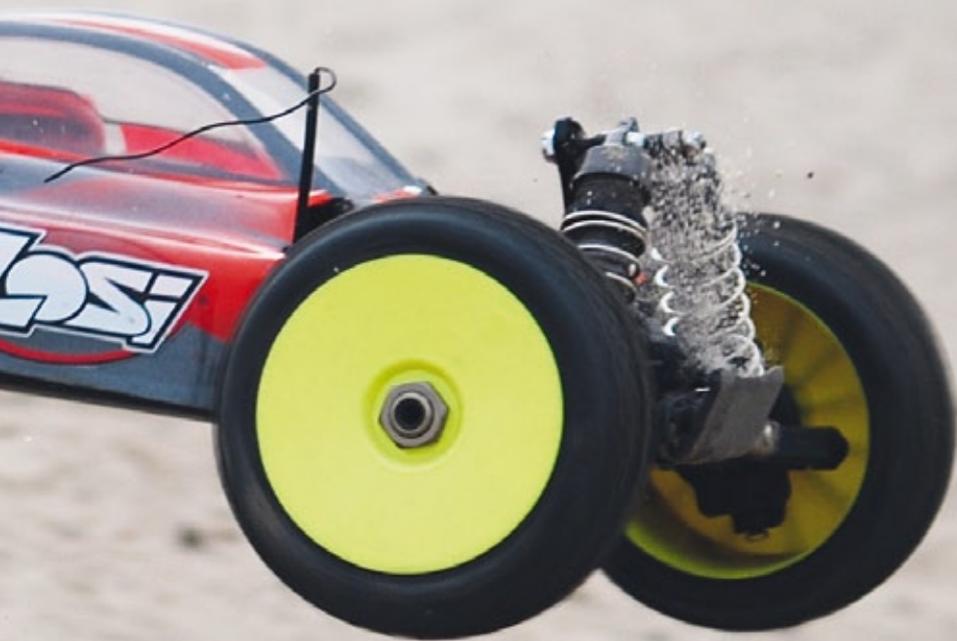
Text: Stefan Strobel
Fotos: Jan Schnare

Und dabei kann man es mit dem Losi 8IGHT-E 2.0 auch richtig krachen lassen. Wie das E im Namen vermuten lässt, ist der 8IGHT natürlich elektrisch angetrieben. In unserem Buggy werkelt der bürstenlose Innenläufer Losi Xcelorin mit 2.100 Umdrehungen pro Volt in der Minute. Die Regelung übernahm zunächst ein 1:8er-Controller aus demselben Hause, wurde später dann jedoch nach einem Defekt durch einen Mamba Monster von Castle Creations ausgetauscht. Damit, und das darf schon vorweg verraten werden, ist uneingeschränkter 5s-Betrieb möglich, was Endgeschwindigkeiten von etwa 100 Stundenkilometer ermöglicht. Wie gesagt, wir haben dem Losi nichts geschenkt. Ganz klar, der 8IGHT ist ein reiner Wettbewerbsbuggy und daher eigentlich für 4s-Betrieb vorgesehen. Doch da unser Schätzchen zwar des Öfteren Rennstrecken jedoch aber nie die schwarz-weiß-karierte Flagge zu Gesicht bekam, durfte meistens zugunsten der Leistung ein Fünzfeller für Energie sorgen.

Konstruktive Anmerkung

Flacher geht nicht, könnte man denken, wenn man den Losi von der Seite betrachtet. So sind aus Schwerpunktgründen alle Komponenten möglichst tief angeordnet, was das Rollcenter auf Höhe des Mitteldiffs wandern lässt. So schafft man einen Umkipper im Grunde nur, wenn die Reifen bei Kurvenfahrten in feinem, feuchtem Sand optimalen Grip aufbauen können. Denn die beiliegenden Radsätze bieten die besten Voraussetzungen dafür. Der Umkehrschluss des hohen Grips ist natürlich die gute Beschleunigung und das direkte Handling. Die Reifen selbst sind bereits auf den Felgen verklebt – was sie jedoch besser nicht gewesen wären, denn die Verklebung hielt gerade mal eine Akkuladung. So blieb nur eines: Abziehen und nochmal selbst aufkleben. Seitdem ist gut.

Die beiliegende Karosserie präsentiert sich glasklar und ist bereits mit allen Ausschnitten versehen. Doch wirkt sie mit der nach vorne gezogenen Dacherhe-



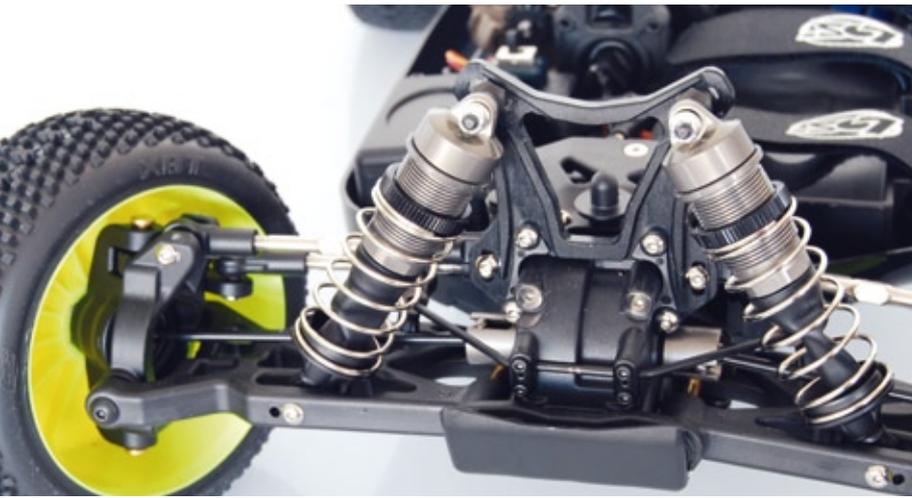
bung in der Seitenansicht nicht besonders elegant – Geschmäcker sind verschieden. Jedoch dürfte sie genügend Downforce für stabilen Lauf bei hohen Geschwindigkeiten erzeugen. Und das funktioniert prächtig, wie der 5s-Highspeedlauf auf Asphalt gezeigt hat. So sind demnach nur noch etwas Kreativität, etwas Farbe in Spraydosen und die selbstklebenden Abziehbilder nötig – fertig ist das Finish.

Unter der Karosserie präsentiert der 8IGHT-E 2.0 neueste Technologie, möchte er doch in der internationalen Wettbewerbsriege ganz vorne mitmischen. Doch auch hier kann der Buggy seine Nitro-Wurzeln nicht verbergen. So sitzt das Mitteldiff an derselben Stelle, wie es wohl auch beim Einsatz eines Verbrennungsmotors nötig gewesen wäre. Doch auch der Elektromotor fühlt sich hier wohl und fügt sich zwischen der Antriebswelle zum hinteren Differenzial und der rechten Chassis-Seitenwand ein. Das mittlere Diff ist in der robusten Vierspidertechnik ausgeführt und erhielt eine Füllung mit Silikonöl der 5.000er-Viskosität. Das Kunststoffgehäuse besitzt Inlays aus Metall, die wiederum die Knochenwellenbecher aufnehmen. Das Diffgehäuse verschleißt wie üblich ein Stahlteller, der zugleich die Funktion als Hauptzahnrad übernimmt.

Drehend gelagert ist das Ganze einerseits in einem Aluminiumbock, der auch den Motor aufnimmt und andererseits in einer Kunststoffplatte. Positiv fällt hier auf, dass das Hauptzahnrad von unten geschlossen ist und der sich drehende Becher zur Bodenplatte über 10 Millimeter Luft hat. So können sich keine kleinen Steinchen verkeilen und zerstörerisch wirken. Klar, hier hätte man durch eine Absenkung den Masse-schwerpunkt noch weiter herabsetzen können, doch dies wäre auf Kosten der Alltagstauglichkeit gegangen – ein guter Kompromiss.

Gerippe

Zur Vorder- und Hinterachse führt jeweils eine Antriebswelle aus Stahl, die zu den Achsdiffs mit CVD-Gelenken versehen ist. Eine Gummikappe schützt die Gelenke. Diese hält Schmutz und Sand ab, der im Fall einer Fettschmierung am Gelenk haften bleiben würde. Das Gegenteil dessen, was man mit einer Schmierung beabsichtigt, würde somit eintreten. Der Antrieb des vorderen und hinteren Differenzialgehäuses erfolgt außermittig. Natürlich zur Motor-seite hin, damit der Winkel der CVD-Gelenke nicht so groß ausfällt. Im Inneren kümmert sich die für Wettbewerbsbuggys übliche Technik um die Weiterleitung der Antriebskraft auf die Räder. Ein kleineres



Serienmäßig sind 2,3er-Stabis vorne und hinten verbaut

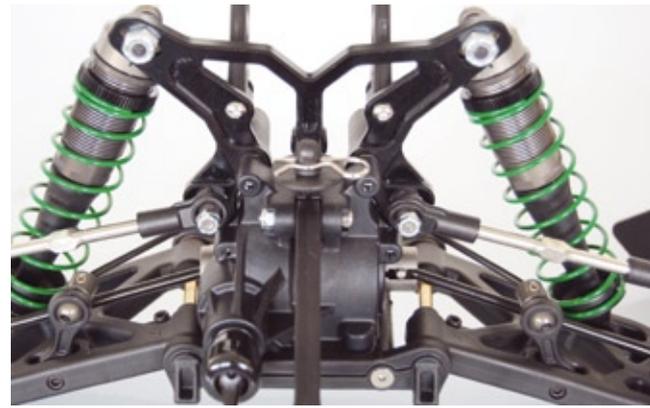
Hervorragendes Fahrwerk
Verschleißbarmer Antrieb
Robuste Konstruktion

Spur an der Hinterachse nur über den Wechsel von Achsbrücken einstellbar

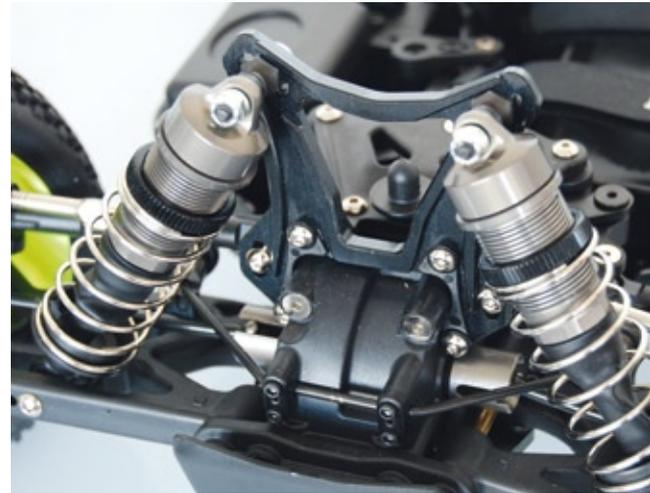
Kegelzahnrad aus Stahl, das doppelt kugelgelagert ist, greift in das Tellerzahnrad, das auf dem Diffbecher sitzt. Auch die beiden Ausgleichsmechaniken besitzen Vierspiderdiffs aus Metall. Nur mit dem Unterschied, dass das hintere ein niederviskoseres Differenzialöl spendiert bekam. Das minimiert Untersteuern und sorgt so für zwangloses Beschleunigen.

Auch bei den Antriebswellen zu den Rädern wieder dasselbe Spiel: am Antrieb Knochen, am Abtrieb CVD-Gelenke. Diese sitzen leider relativ eng in den C-Hubs, was den Einsatz einer Gummikappe aus Platzgründen ausschließt – und somit auch die Schmierung.

Direkt am Differenzialgehäuse sitzen die mächtigen Achsschenkel aus zähem Kunststoff, die offensichtlich für die Ewigkeit gebaut wurden. Zumindest konnte kein noch so großer Stein, auf den die Räder trafen, ihnen etwas anhaben. Die Aufnahmen für die Drehlagerung besitzen leider keine Inserts aus Hartgummi, um die Vorspur oder die Höhe anzupassen. Hier ist man auf den Wechsel der Brücke, in der die Wellen der Achsschenkel lagern, angewiesen. Ebenso lässt sich auch der Radstand nicht verändern. Dieser ist jedoch mit 340 Millimeter sowieso schon länger als der Standard. Die oberen Querlenker bestehen aus einer Gewindestange mit Recht-links-Gewinde, in dessen Mitte ein Vierkant für eine fixe Verstellung des Radsturzes sorgt. Die oberen Querlenker können vorn in drei Höhenstufen fixiert werden. Verwendet man



Ein Schmuckstück: die hintere Dämpferbrücke aus Aluminium



Die vier Bigborestoßdämpfer schlucken alle Stöße souverän

das untere Loch, so erreicht man beim Einfedern in Kurven mehr Grip, da sich der Radsturz leicht erhöht. So kann man das Modell agiler gestalten. An der Hinterachse gibt es diese Option jedoch nicht, hier ist die Verstellung nur horizontal (in der Länge) möglich.

In der Spur

Die vorderen C-Hubs sind mittels dicker Metallbolzen, die vorne mit einer Madenschraube gesichert sind, an ihrer Aufhängung drehbar gelagert. Die Besonderheit hierbei liegt darin, dass die Hubs nicht



PER besondere
KICK!
let's race! Have fun!

1/5 SCALE ELECTRIC SUPERBIKE

**GUTSCHEIN
Aktion!**

70€

Technische Daten:
Länge: 440mm
Breite: 180mm
Radstand: 295mm
Höhe: 285mm
Gewicht: 1950g

Mit diesem Gutschein erhalten Leser der Cars&Details das Motorrad zum Sonderpreis von

199€ inkl. 19%MwSt. bei allen teilnehmenden Thunder Tiger Fachhändlern.

Bitte Gutschein ausschneiden und beim Händler abgeben.



**Realistischer
Fahrerhalten!
auf 2 Rädern!**

DUCATI
DESMOSEDICI
GP8

- 2.4GHz
- 1:5
- ON ROAD
- Brushed MOTOR
- BRUSHED ESC
- RTR

Name: _____
Vorname: _____
Strasse: _____
PLZ: _____
Wohnort: _____
E-Mail: _____

269,--€

Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% MwSt



**Thunder
Tiger**

www.thundertiger-europe.com

Best.# 6528-F072A2 Ducati Desmosedici GP8 RTR



**Der Xcelorin-Motor überzeugt mit Drehmoment und kühlem Kopf.
 Stahl auf Stahl: Ritzel und Hauptzahnrad**

ganz unten, sondern etwa bei einem Drittel der Höhe am unteren Achsschenkel fixiert sind. So verringert sich das Neigemoment bei Belastungen und das Rad hält steifer in Kurven dagegen. Auch hier besteht die gesamte Mechanik aus zähhartem Kunststoff, der alle Stöße klaglos wegstecken sollte. Bei den Radachsen wurde wiederum auf bewährte Technik zurückgegriffen: Ein Aluminiumbecher wird über die Welle des Radantriebs geschoben und mit einem Bolzen gegen Verdrehen gesichert. Den Bolzen wiederum hält eine Madenschraube, die von vorne in die Radachse gedreht wird.

Die Lenkungsmechanik besteht ebenso aus dem zäh-harten Kunststoff. Aluminium wäre zwar steifer, könnte sich jedoch verbiegen und ist zudem noch schwerer. Interessantes allerdings ist beim Ackermannwinkel festzustellen: Die Anlenkung direkt auf die Radachse besteht am Ackermann selbst nicht nur aus einem stehenden Kugelkopf – dieser ist oben und unten zudem abgestützt/abgestützt. So verwindet sich nichts und die Lenkung arbeitet direkter. Die Verbindung zwischen beiden Lenksäulen ist über massiven Stahl realisiert.

Gedämpft

Den Wettbewerbsstatus erkennt man auch an den serienmäßig verbauten Stabilisatoren, von denen sogar noch je ein härteres und ein weicheres Exemplar beiliegen. Im Lieferumfang sind noch weitere Federn enthalten, mit denen die vier Bigborestoßdämpfer bestückt werden können. Letztere bestehen aus Aluminium, die Federvorspannung kann über eine Rändelmutter eingestellt werden und ein Gummibalg schützt den Stoßdämpferkolben vor Verschmutzung. Dies verhindert, dass aus dem Dämpfer Öl ausläuft.

Die Dämpfer selbst können an den Achsschenkeln an zwei Punkten, an der Dämpferbrücke an jeweils drei Stellen befestigt werden. So lässt sich das Fahrverhalten noch etwas agiler oder untersteuernder einstellen. Die Dämpferbrücken selbst sind eine Augenweide. Natürlich sind sie aus Aluminium, jedoch schwarz eloxiert und großzügig ausgefräst. Vor allem die Anfasungen der Kanten unterstreichen die Hochwertigkeit der Bauteile. Die Dämpferbrücken vorne

Anzeigen ▼

Der heiße Draht zu CARS & Details:

Redaktion:

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

Post:

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

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

Aboservice:

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

Post:

Leserservice
CARS & Details
 65341 Eltville

E-Mail: service@cars-and-details.de
 Internet: www.alles-rund-ums-hobby.de



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



CARS & Details Sammelordner



Artikel-Nr. 10233 € 12,00

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

Einen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 48 in dieser Ausgabe.

Dieses und mehr attraktive Angebote gibt's im Internet:



www.alles-rund-ums-hobby.de



Von der Startlinie weg wird Dich diese mitreißende Oldtimer Simulation beeindrucken. Du wirst dich fühlen, als würdest Du wirklich in einem Oldtimer sitzen.

Artikel-Nr. 12620

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



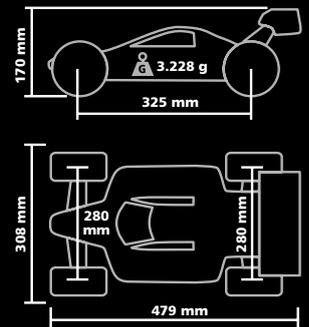
CAR CHECK

LOSI 8IGHT-E 2.0 Horizon Hobby Deutschland

Die glasklare Karosserie ist bereits mit allen Ausschnitten versehen

und hinten sind an jeweils vier Punkten mit dem jeweiligen Differenzialgehäuse verschraubt. Hier sollte selbst bei einer Dachlandung mit den Dämpfern voraus nichts ausbrechen – vielmehr: wir haben es ausprobiert, es bricht nichts. Auch werden Stöße auf die Achsmechanik über einen Arm in die Chassisgrundplatte abgeleitet.

- Klasse: Elektro-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 479,99 Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: Allradantrieb, drei Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert
- Benötigte Teile: Brushlessmotor, Regler, RC-Anlage, Lenkservo, Antriebsakku



▼ Anzeige

2011 SPECS

XRAY-VERTRIEBSPARTNER IN SCHWEIZ UND DEUTSCHLAND

T+M Models Modellbaucenter
Klosterzelgstraße 1, CH-5210 Windisch
Tel. +41 56 442 51 44
Fax +41 56 442 51 45
eMail info@tmmodels.ch
http://www.tmmodels.ch

SMI Modell Vertriebs GmbH
Gärtnerstraße 2, D-57076 Siegen
Tel. +49 271 77 11 920
Fax +49 271 77 11 922
eMail info@smi-motorsport.de
http://www.smi-motorsport.de

DEVELOPED
DESIGNED
STYLED BY
Juraj Hudý
DIPLOM. ING. JURAJ HUĐÝ

XRAY

www.teamxray.com

Specifications are subject to change without prior notice. All rights reserved. Engine, tires, wheels, body, electronics are not included.

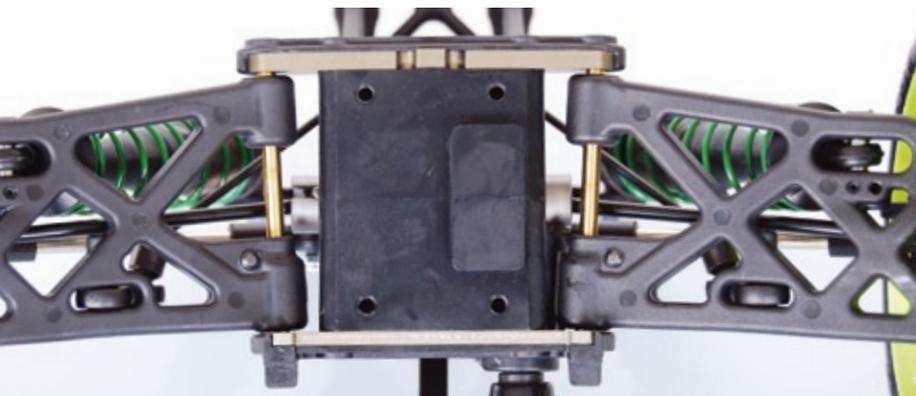


Die vordere Lenkmechanik arbeitet selbst nach vielen Fahrten ohne nennenswertes Spiel

Tupperware

Der Empfänger hat förmlich einen Tresor spendiert bekommen. Das Gehäuse aus Kunststoff schließt saugend – zumindest an der Oberseite. Unten findet sich ein größerer Ausschnitt, durch den die Servokabel hinausgeführt werden. Möchte man also den Empfänger wasserfest verpacken, kommt man um den üblichen Ballon oder das Abdichten der Kabelöffnung nicht herum. Auch ist eine Öffnung für einen Ein-aus-Schalter vorhanden. Jedoch besitzen die wenigsten Regler an ihren Schaltern so lange Kabel, dass man hier jemals einen montieren könnte. Auch diese Öffnung darf gegen Schmutz gesichert werden.

Der Regler findet hinter dem Akku seinen Bestimmungsort. Die Plattform ist groß genug, um auch einen Brocken wie den Mamba Monster von Castle Creations aufnehmen zu können. Hier kann man sich entscheiden, ob der Controller mit doppelklebendem Schaumstofftape geklebt, geschraubt oder gar nur mit Klettband fixiert werden soll. Alles hat sich bewährt. Der Akku selbst liegt in einer stabilen Wanne und wird von drei Klettbändern an Ort und Stelle gehalten. Selbst ein harter Chrash ist so – zumindest für den Akku – kein Problem. Natürlich nur, wenn man auch Hardcase-LiPos einsetzt. In unserem Losi kamen zunächst zwei in Serie geschaltete LiPos mit 5.400 Milliamperestunden Kapazität zum Einsatz. Diese sorgten mit 45C Belastbarkeit für ordentlichen Druck und gaben erst nach etwa 15 Minuten Fahrzeit auf.



An der Hinterachse lässt sich die Spur nur über den Wechsel der Schwingenstifthalter ändern



Der Spoilerträger besteht aus schlagzähem Kunststoff



Im mittleren und vorderen Differential brems 5.000er-Silikonöl die Vierspiderdiffs

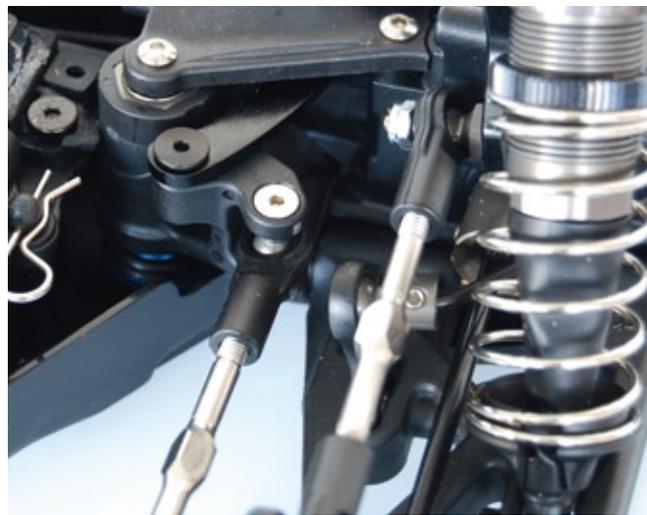


Gut geschmiert: das Kegelzahnrad, das das Differential antreibt

Beschränkt man sich auf den 4s-Betrieb, bringt man den Xcelorin-Motor nicht zum Schwitzen. Selbst nach einer Fahrt mit vielen Vollgaspassagen wird das Triebwerk gerade mal handwarm. Bei fünfzelliger LiPos sieht die Sache allerdings schon anders aus. Hier sollte man bei längerer Fahrt doch hin und wieder die Temperatur überprüfen. Lässt sich der Motor nicht länger als drei Sekunden anfassen, ist eine kurze Pause ratsam. Ansonsten liefert der Innenläufer eine Power, die jedem Verbrenner das Fürchten lehrt. Denn dank der guten Regelbarkeit des Controllers, der einfach einstellbaren Bremswirkung sowie dem hohen Drehmoment aus dem Drehzahlkeller dürfte hier niemand einen kreischenden Kolbenschwinger vermissen.

Like a cannonball

So – now it's bashtime. Zunächst aber soll der 8IGHT noch im 4s-Betrieb seine Qualitäten beweisen. Der Buggy beschleunigt brachial. Bemerkenswert hierbei ist, dass der Buggy ohne eine Nachjustierung bereits ein neutrales Fahrverhalten an den Tag legt. Aus dem Stand mit Vollgas losgesprecht, nur um die Kiste mit fast stehenden Rädern stark abzubremsen. Fazit: kein Versatz und schon gar kein Ausbrechen des Hecks. Heidewitzka, das ist echt derbe nice. Doch eigentlich sind wir ja gar nicht zum Spaß hier, so nahmen wir die nächste Abfahrt in den Acker. Die Räder springen wie wild auf und ab – wobei Springen im Grunde nicht der korrekte Begriff ist, denn die Reifen verlieren kaum den Bodenkontakt. Das Fahrwerk zeigt sich selbst von kartoffelackermäßigen Pisten absolut unbeeindruckt.



Der Ackermannwinkel und die Lenkgeometrie passen auf Antrieb



Auch auf sandigem Untergrund überzeugt das Fahrverhalten aus der Schachtel heraus. Denn dieses ist neutral ausgelegt. Bringt man den 8IGHT mit einem kleinen Rechts-links-Schwung in den Drift und gibt Gas, passiert – nichts. Der Buggy beschleunigt einfach nur und wartet geduldig auf Lenkbefehle seitens des staunenden Fahrers. So lassen sich langgezogene Drifts hervorragend mit Gas und Lenkung beherrschen.

Limit

Doch wir wollten ja die Grenzen ausloten. So flog der 4s-LiPo raus und wurde gegen ein fünfzelliges Exemplar ersetzt. War man von der Leistung bisher überzeugt, ist nun Vorsicht angesagt. Nicht, weil das Fahrwerk oder sonst etwas überfordert wäre, sondern weil die Kiste nun abgeht wie Schmidts Katze. Vorsichtige Messungen per Stoppuhr lieferten einen Wert von etwa 100 Stundenkilometer. Bei dieser hohen Geschwindigkeit dehnen sich die Reifen aufgrund der Fliehkraft ordentlich aus. Trotzdem ist der 8IGHT immer noch präzise steu-

erbar. Mit dieser Speed machen Sprünge natürlich erst recht Spaß. Selbst eine kleine Schanze mit etwa 30 Zentimeter Höhe reicht so für Sprünge von über zehn Meter. Die Fluglage kann man hierbei sehr gut mit Gas oder Bremse beeinflussen. Falls man dann doch mal schief aufkommt: Der Losi steckt was weg. Wie gesagt, selbst nach 20 Fahrten, vielen missglückten Sprüngen und den senkrechtesten Einschlägen in den Boden ist nie etwas abgebrochen. Auch zeigte der Antriebsstrang keine nennenswerten Abnutzungserscheinungen. So muss das sein. Einzig die Bigboredämpfer verlangen nach ein paar Tropfen Silikonöl. ■

FAZIT

Horizon hat mit dem Losi 8IGHT-E 2.0 ein absolut alltagstaugliches Modell im Repertoire, mit dem man im Baukasten-Setup Rennen bestreiten kann. Der Motor ist bärenstark, der Antriebsstrang verschleißarm und das Fahrwerk ein Gedicht. Mit dem Losi 8IGHT-E 2.0 erhält man einen Buggy, mit dem Fortgeschrittene Spaß haben und Profis siegfähig sind.

▼ Anzeige



CS-ELECTRONIC
FACTORY

www.cs-shop.de

Factory Online Shop

FÜR JEDEN EINSATZ DAS BESTE. DIE CS-LADEGERÄTE HABEN, WAS RACER FORDERN.



CS-Ultra Space Charger 2.0

12V / 240V 5A

„Einer für Alles“

79,90 EUR

#C140200



CS-Space X4 Charger

12V 4 x 5A

„4 unabhängige Lader in einem“

139,00 EUR

#C140400



CS-Professional X2 Charger

12V 2 x 10A

„Der Profi mit 2 x 10A Power“

149,00 EUR

#C140500

Gewinnspiel

1.0000
Liter Sprit
for
free

Volle Tanks mit



&





LRP-Kraftstoff gehört zur absoluten Spitzenklasse. Hochreine und ausgewählte Zusatzstoffe schonen das Material und versprechen, das Optimum aus jedem Motor herauszuholen. Das ist laut LRP das Ergebnis intensiver Entwicklungs- und Testarbeit des Nitro R&D Teams in Kooperation mit führenden Labors. Bereits der Vorgängersprit konnte vielfach überzeugen. Der neue Sprit soll noch eins draufsetzen: mehr Leistung, geringerer Verschleiß, höhere Zuverlässigkeit und einfachste Handhabung. Ein Spitzenkraftstoff aus der Blue-is-Better-Schmiede. Gewinne einen von 1.000 Litern Sprit in der Gemeinschaftsaktion von **CARS & Details** mit den Schwesternmagazinen **RC-Heli-Action** und **Modell AVIATOR**.

Das sind die besonderen Merkmale des LRP-Kraftstoffs:

- Leichtlauföl für höchste Drehzahlen
- Längere Fahrtzeiten
- Anti-Korrosions-Additive
- 100 Prozent reine Inhaltsstoffe
- Verlängerte Motorlebensdauer
- CleanBurn-Formel
- Verbessertes Leerlaufverhalten
- German Technology

So geht's

Frage beantworten und beigefügten Coupon bis zum 31. Mai 2011 an die **CARS & Details**-Redaktion schicken. Die Daten werden anschließend an LRP electronic weitergeleitet. Von dort erhalten die Gewinner einen Gutschein, um sich den Gratis-Sprit bei einem LRP-Fachhändler in der Nähe abzuholen.

Gewinnfrage: Was ist die LRP-typische Farbe?

A: Grün B: Blau C: Orange

Name:

Vorname:

Straße, Nr.:

PLZ: Ort:

Telefon:

E-Mail:

Ja, ich will den LRP-Newsletter

Ja, ich will den CARS & Details-Newsletter

Frage beantworten, Coupon ausfüllen und bis zum 31. Mai 2011 ab damit an:

Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort: 1.000 Liter Sprit, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

Schneller geht es per Fax an 040/42 91 77-399

Oder per E-Mail unter: redaktion@wm-medien.de

Einsendeschluss ist der 31. Mai 2011 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ebenso die Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von LRP electronic, Wellhausen & Marquardt Medien und deren Familien. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Die persönlichen Daten werden von LRP electronic und Wellhausen & Marquardt Medien ausschließlich firmenintern und für weitere Informationen genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.



Tuning für den Axial XR10

Edelmaterial

Der XR10 von Axial krabbelt nun schon seit einigen Monaten über das Gestein. Es kamen viele positive Eigenschaften, aber auch einige Schwachpunkte zum Vorschein. Um den Crawler zu optimieren, strapazierfähiger oder einfach schöner zu machen, sind einige sehr interessante Tuningteile auf den Markt gekommen. Ambitionierte XR10-Fahrer können ihr Fahrzeug so wettbewerbstauglich aufbauen, haltbarer machen und es ordentlich veredeln.

Text und Fotos:
Jörg Gröger

Das bekannte Problem mit dem Final Gear und dem Drive Gear (Bauteile AX30551 und AX30551) ist durch den Einsatz der Leichtgewichtsgetriebezahnräder eliminiert. Nach dem Einbau des genannten Sets galt es für das Modell, über harte Kurse zu klettern. Und das mit Erfolg. Denn die Hindernisse wurden ohne jeglichen Getriebedefekt gemeistert. Das Fahrzeug wurde so manövriert, dass bei Vollgas die Räder einklemmten und vollständig blockierten – und das bei handgewickelten 45-Turns-Motoren an einem 3s-LiPo.

Die Akkuplatte wird mit einem kompletten Schraubensatz geliefert



Grenzbereich

In einer Extremsituation rollte ein Hinterrad vom Kurs. Beim Check des Materials stellte sich heraus, dass ein Straight Axle Shaft im Bereich des Sechskantmitnehmers abscherete. Das Getriebe hielt allerdings ohne Beschädigungen.

Für Leute, die ihren XR10 stetig und unerbittlich über hartes Gestein manövrieren oder an Gewicht sparen wollen, sind die Teile genau das Richtige. Die neuen Axial-Tuningzahnräder sind sauber CNC-gefertigt und bestehen aus Stahl. Ein weiterer besonderer Leckerbissen sind die aus Titan gefertigten Gear Shafts. Sie sind 40 Prozent leichter als die alten aus Stahl produzierten Wellen. Das hochwertige Material und die tolle Verarbeitung lassen keine Wünsche offen.

Wer Kunststoffteile gegen hochwertige Aluminiumparts tauschen will, sollte sich das XR10 Stage 1 Upgrade Kit ansehen. Das Set beinhaltet Knuckles, C-Hubs und Rear Axle Lock Outs aus Aluminium.

Alter (oben) und neuer Drive Shaft mit montiertem Drive Gear im Vergleich



LESE-TIPP

Weitere Infos zum Thema Rock Crawling gibt es im CARS & Details-Sonderheft RC-Crawler-Action. Dieses kann im CARS & Details-Shop unter www.alles-rund-ums-hobby.de bezogen werden



Das CNC-gefertigte Final Gear (schwarz) im Vergleich zu dem serienmäßigen Pendant

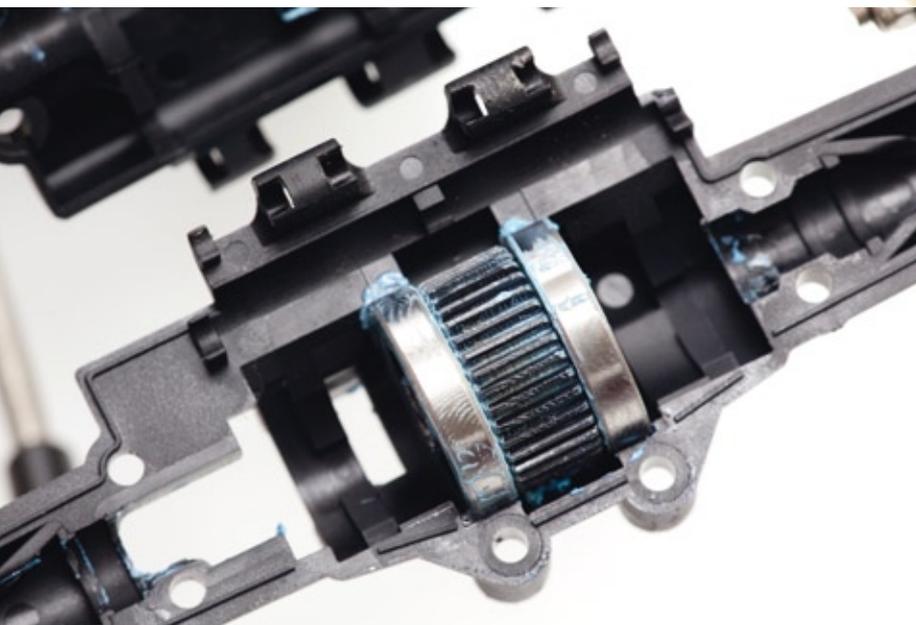


Auf diesem kleinen Carbonteil sitzt später das Servo

Das Angebot an Carbon-Optionparts ist zudem auch beachtlich. Hier bietet Axial Chassisplatten, Shock Mounts, Servo Mounts, Lenkhebel, eine Akkuplatte und eine spezielle Platte für die Montage der Elektronik an.

Fazit

Wer ein bisschen Geld in den XR10 stecken möchte, kann hier ruhigen Gewissens zugreifen. Die Teile halten extrem viel aus und stellen somit eine gelungene Aufwertung des Modells dar. Was die neuen Zahnräder wegstecken, ist wirklich erstaunlich. Wer mit den alten Probleme hatte, kann nach dem Einbau der neuen ohne Rücksicht durchs Gelände krabbeln. ■



Das neu montierte Final Gear sieht auch nach extremer Belastung wie neu aus – es hält was es verspricht

TEILELISTE

Um das Getriebe gegen die Tuningvariante zu tauschen, benötigt man folgende Teile:

6 x AX30770 – 36T-48P Idler Gear

2 x AX30771 – 12T-48P Gear 2

2 x AX30767 – 22T-48P Drive Gear

2 x AX30768 – 36T-48P Final Gear

2 x AX30769 – 12T-48P Gear 1

AX30765 – Titanium 5 x 49 mm Gear Shaft

AX30766 – Titanium 5 x 58 mm Gear Shaft

Für den Carbonumbau benötigt man folgende Teile:

AX30433 – XR10 Stage 2 Carbon Fiber Upgrade Kit

AX30753 – XR10 Carbon F/R Servo Mounts and Steering Arm Set

AX30774 – XR10 Carbon Fiber Battery Plate

AX30772 – XR10 Carbon Fiber Electronics Plate

Für das Aluminiumtuning benötigt man folgendes Teil:

AX30432 – XR10 Stage 1 Alu Upgrade Kit



Die Akkuplatte ist aus Carbon



Gear 1 und Gear 2. Beide Teile sind zweimal erforderlich

CARS & Details ABO BESTELLKARTE

- Ich will CARS & Details bequem im Abonnement für ein Jahr beziehen.
Die Lieferung beginnt mit der nächsten Ausgabe. Der Bezugspreis beträgt jährlich € 54,00* (statt € 60,00 bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein Jahr. Ich kann aber jederzeit kündigen und erhalte das Geld für bereits gezahlte Ausgaben zurück.
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.
- Es handelt sich um ein Geschenk-Abo. (mit Urkunde)
Das Abonnement läuft ein Jahr und endet automatisch nach Erhalt der 12. Ausgabe. Die Lieferadresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

*Abo-Preis Ausland: € 63,00
Abo-Service: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1105

CARS & Details

Deine Abo-Vorteile

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

Deine Bestellkarte

Einfach ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Leserservice CARS & Details
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

CARS & Details SHOP BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

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

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

CD1105



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

Problemlos bestellen

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

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

Telefon: 040/42 91 77-100
Telefax: 040/42 91 77-199
E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

CARS & Details LESERBRIEFKARTE

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Kontakt zur Redaktion:
Telefon: 040/42 91 77-300, Telefax: 040/42 91 77-399, E-Mail: redaktion@cars-and-details.de, CARS & Details im Internet: www.cars-and-details.de
Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1105

Deine Meinung ist uns wichtig.

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

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

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

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

Telefon: 040/42 91 77-300
Telefax: 040/42 91 77-399
E-Mail: redaktion@cars-and-details.de

DBX VE

Readyset®

KYOSHO
THE FASTEST RTR-BUGGY ON THE MARKET

Brushless Power Is Magic....!

- ★ 1/10 OffRoad-Buggy mit Team Orion LiPo-Brushless-Antrieb
- ★ ReadySet mit 2.4GHz Syncro KT-200 Fernsteuersystem
- ★ Team Orion Vortex 10 Hi-Power-Brushless-Motor 2.800 KV
- ★ CNC-gefräste Motorhalterung für einfache Wartungsarbeiten
- ★ Team Orion Vortex Experience 2 Pro Regler
- ★ Konzipiert für 2s Team Orion LiPo Rocket und LiPo Molekular Packs
- ★ Permanenter Lüfterbetrieb des Reglers
- ★ Temperatur- und Überlastschutz
- ★ Bremsfunktion bei Verlust des Servosignals
- ★ Deans (Super Plug) GOLD-Steckersystem
- ★ BEC-Stromversorgung 6,0V / 2A
- ★ Hochleistungsservo für Lenkung
- ★ Permanenter, komplett kugelgelagerter 4WD-Antriebsstrang
- ★ Pivotball-Aufhängung an Vorder- und Hinterachse
- ★ BigSize-Öldruckstoßdämpfer
- ★ HighGrip-Spike-Reifen

NEU!



€ 379,-
Best.-Nr. 30842S



OSLTPB
ORION SUPERIOR LIPO PERFORMANCE BATTERY



TECHNISCHE DATEN
Länge: 460 mm, Breite: 328 mm, Höhe: 150 mm, Spur (Vh): 274 mm,
Radstand: 259 mm, Reifen (Vh): 110x56 mm, Gewicht ca.: 2.200 g, Motor:
Vortex 10 BL 2.800 KV, Regler: Experience 2 Pro, Getriebeübersetzung:
10,9:1, Verteilungssystem: Syncro KT-200 2.4GHz

MOTOR VORTEX 10
Typ: sensorlos, KV: 2.800 U/min/V, Wicklung: 10T, Weile: Ø 3,17 mm, max.
Drehzahl: 30.000 U/min, Länge: 77 mm.

REGLER VORTEX EXPERIENCE 2 PRO
Typ: sensorlos, Zellanzahl LiPo: 2s, BEC: 6,0V / 2,0A, Dauerlast: 70A,
Spitzenlast: 150A

KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen
Helpdesk: 04191-932678 • helpdesk@kyosho.de • www.kyosho.de
Lieferung nur über den Fachhandel!



Erlebe den DBX VE Buggy in Action!
www.youtube.de/kyoshostream

<http://www.dbx-ve.de>



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



Oldtimer Simulator

Von der Startlinie weg wird Dich diese mitreißende Oldtimer-Simulation beeindruckend. Die legendären Fahrzeuge und die atemberaubende Grafik garantieren Fahrspaß und Realismus pur. Erwerbe mit Deinem Startkapital Dein erstes Auto und rüste es durch die gewonnenen Preisgelder auf. Kaufe neue Motoren, Bremsen, Reifen oder verbessere Deine Karosserie.

Artikel-Nr. 12620
€ 14,99

Offroad Rally Simulator 2010

Hier steuerst Du die stärksten und beeindruckendsten Geländewagen. Diese einzigartig real nachgebildeten PS-starken Kolosse fahren dort, wo kein Mensch jemals auch nur das Wort „Straße“ gehört hat. Jetzt kannst Du zeigen, wie sich Dein Offroader in den schwersten Prüfungen verhält, wenn die Strecken nahezu unpassierbar sind.

Artikel-Nr. 12621
€ 14,99



Werner Frings

Modellmotoren praxisnah

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

Leseprobe unter:
www.modellmotoren-praxisnah.de

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80

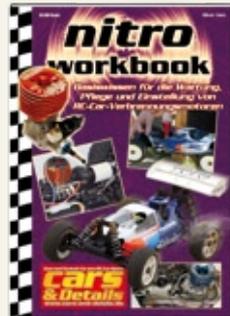


Ludwig Retzbach

Akkus und Ladetechniken

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

Artikel-Nr. 11373
€ 29,95



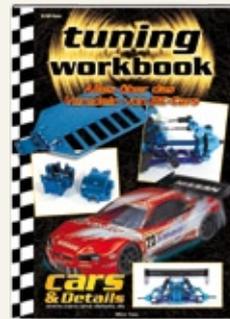
Nitro Workbook

Das Nitro-Workbook ist das ideale Nachschlagewerk für Boxengasse und Hobbywerkstatt.

- ▶ Die passende Wahl des Motors
- ▶ Die richtig Spritsorte finden
- ▶ Einbau und Ausrichtung des Motors
- ▶ Optimieren der Vergasereinstellung

68 Seiten, A5-Format

Artikel-Nr. 11586
€ 8,50



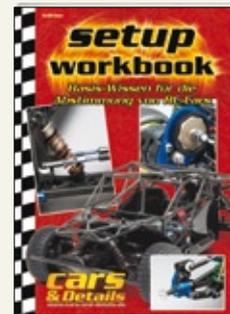
Tuning Workbook

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

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

68 Seiten, A5-Format

Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Setup Workbook

Ein detailliertes Nachschlagewerk für die Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars.

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

68 Seiten, A5-Format

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



RC-Monster-Action

Ausgabe 2010

- ▶ Großer Test des Losi LST XXL
- ▶ Savage Flux 2350 von HPI
- ▶ SpeedHammer 1:8 von df-models
- ▶ Marktübersicht: Die beliebtesten Verbrennungsmotoren

Artikel-Nr. 11635
€ 12,00

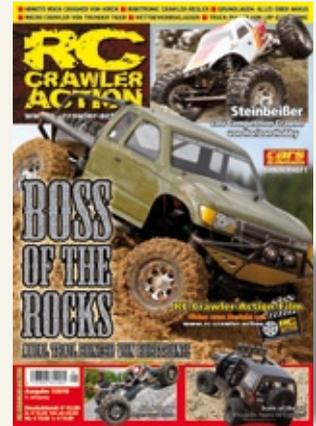


RC-Truggy-Action

Ausgabe 2010

- ▶ XRAY XT8 '09 Spec von SMI
- ▶ S8Txe von LRP electronic
- ▶ Hot Bodies D8T im Langzeittest
- ▶ Losi 8ight-T von Horizon Hobby
- ▶ Marktübersicht Truggyreifen

Artikel-Nr. 11535
€ 12,00

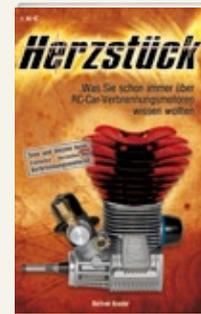


RC-Crawler-Action

Ausgabe 2010

- ▶ Bericht & Video: Axial SC 10 Trial Honcho
- ▶ Marktübersicht: Wettbewerbs-Crawler
- ▶ Neue Horizonte: Losis Competition Rock Crawler
- ▶ Scale-Eigenbau in Perfektion: Mitsubishi Pajero
- ▶ Familientreffen: Reportage vom Supercrawl 2010

Artikel-Nr. 11588
€ 12,00



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90

Deinen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 48.

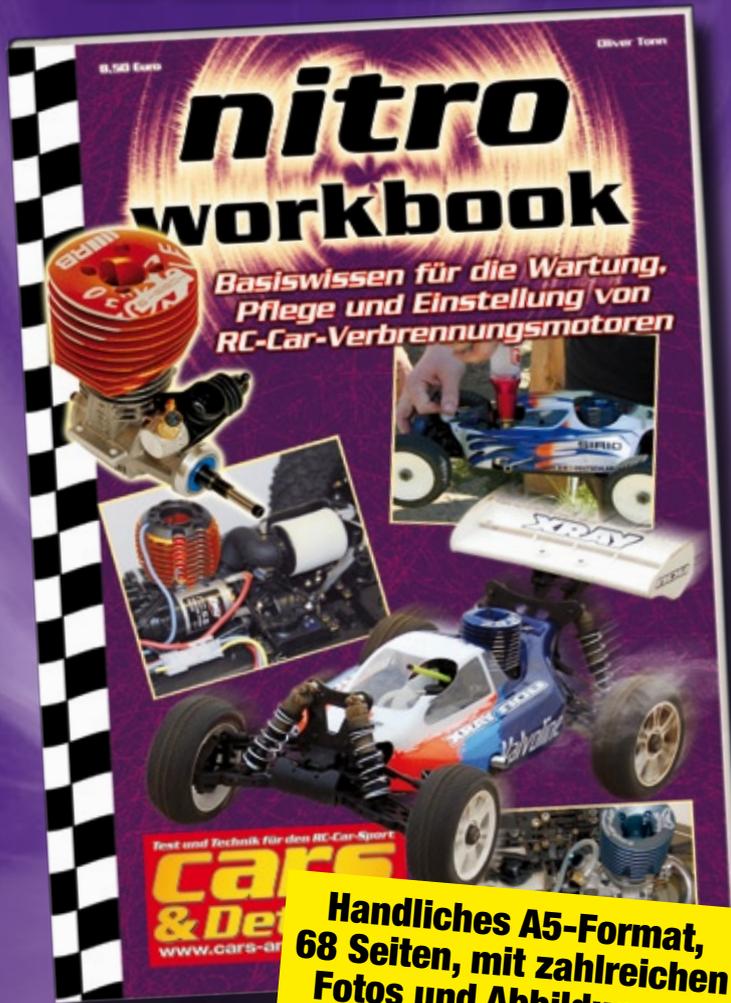
Bestell-Fax: 040/42 91 77-199

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

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

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

Jetzt bestellen!



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

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

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

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

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-100

www.3d-heli-action.de

 **robbe**
Modellsport

Besuchen Sie
uns jetzt auf
www.robbe.de



NEUHEITEN 2011

robbe.de



Bereits seit einiger Zeit wird in einschlägigen Foren über dieses Auto diskutiert. Doch bisher wusste noch keiner so recht Bescheid. Was kann er? Was zeichnet ihn aus? In unserem exklusiven **CARS & Details-First Look** zeigen wir Euch die ersten Bilder von dem Spirit STR 8 von Hobbytech. Der typische 1:8er-Buggy ist auf höchstem Niveau für den Wettbewerbseinsatz gefertigt und überzeugt durch zahlreiche Kohlefaser- und Aluminiumteile bei bester Verarbeitung. Natürlich wird das Modell – wie es sich für einen Vertreter dieser Klasse gehört – als Kit geliefert. Den Testbericht lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.

Text und Fotos:
Jan Schnare



Das Verbindungselement aus Aluminium an der Vorderachse ist nicht nur optisch ein echtes Highlight, es überzeugt auch durch geringes Gewicht bei guter Stabilität



Aluminium-Lenkhebel und großzügig dimensionierte Kunststoffteile versprechen schon im Vorfeld extreme Haltbarkeit im rauen Geländeeinsatz



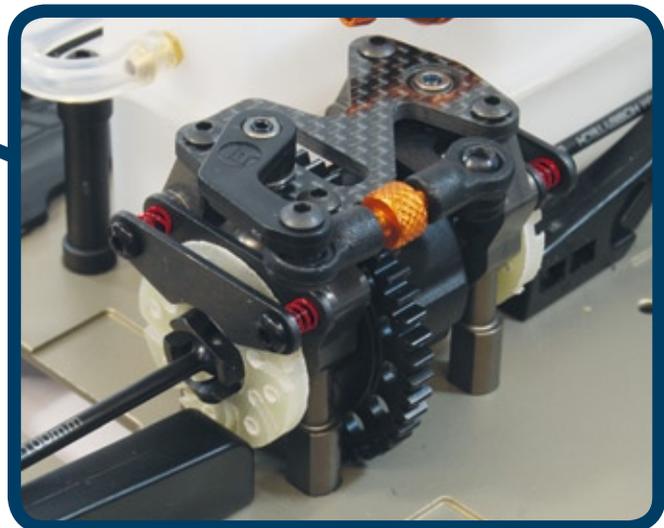
Sieht nicht nur gut aus, hält auch fast jeder Belastung stand: die Vorderachse. 94-Millimeter-Stahl-CVD-Wellen und Stabis gehören zum Standardlieferungsumfang

FIRST LOOK

Das kann sich sehen lassen:
Die Splinte der CVD-Wellen sind
nicht nur per Inbusschraube,
sondern auch mittels
Stahlschraube gesichert



Der RC-Träger besteht aus einem Mix
aus faserverstärktem Kunststoff und
Aluminiumteilen. Es passen leider nicht alle
gängigen Servotypen in die Aufnahmen



Wie bei den meisten Buggys üblich, sitzt die Bremsanlage
direkt am Mitteldiff. Die gelochten Bremscheiben werden
von Stahlbelägen in die Mangel genommen. Federn drücken
die Bremsbacken wieder zurück



Auch ein Tank samt Spritkühler liegt dem
Baukasten bei. Der Schnappverschluss kann
vorne oder hinten angeschlagen werden.
Somit ist es möglich, den Deckel nach
beiden Seiten zu öffnen



Text und Fotos:
Oliver Tonn

Besonders jüngere RC-Car-Fahrer werden den Namen robbe nur aus dem Paralleluniversum der Flugmodellsportler kennen, denn dort gehört das Unternehmen aus dem hessischen Grebenhain zu den absoluten Big-Playern. In Sachen Automodelle hingegen hielt man sich vornehm zurück. Mit dem Big Boss Buggy RTR im Maßstab 1:8 soll das jetzt anders werden.

Völliges Neuland betritt robbe mit dem Buggy freilich nicht. Während der 80er-Jahre war man mit eigenen Modellen sehr erfolgreich, aber in der Folgezeit ließen die Bemühungen spürbar nach und die Flugmodelle stellten eindeutig das Kerngeschäft dar. Mitte und Ende der 90er-Jahre, als das Hobby vor allem durch die Monstertrucks einen regelrechten Boom erlebte, war von robbe in diesem Bereich wenig zu sehen. Offensichtlich hat man sich jetzt auf alte Tugenden und Traditionen besonnen und platziert gleich eine ganze Reihe von Car-Modellen am Markt, zu denen auch unser Testprobend gehört.

Zielführung

Der Big Boss basiert konstruktiv auf den Merkmalen eines modernen Verbrennerbuggys im Maßstab 1:8. Der Ansatz, sich in diesem Bereich neu zu formieren, scheint klug gewählt, denn die Offroad-Klasse gehört seit vielen Jahren zu den beliebtesten Sparten des Hobbys, sodass potenzielle Kunden in Hülle und Fülle vorhanden sein dürften. Letztere sucht robbe vor allem bei den Einsteigern, denn der Big Boss ist ein

typischer RTR-Vertreter. Neben dem Modell an sich werden auch ein passender Nitromotor und Elektronikkomponenten gleich mit geliefert.

Grundsätzlich gilt es, RTR-Modellen genau auf den Zahn zu fühlen, denn die Hersteller und Importeure müssen hier immer einen Spagat vollziehen. Einerseits müssen alle Komponenten gut funktionieren, um die Kundenzufriedenheit sicherzustellen. Andererseits aber darf ein solches Einstiegsmodell nicht so teuer werden, dass potenzielle Interessenten gleich abgeschreckt werden. Hier gilt es, einen optimalen Kompromiss zu finden. Das gelingt nicht immer und so haben sich vor allem die serienmäßigen Elektronik-Komponenten als bevorzugte Teilegruppe heraus kristallisiert, bei der kräftige Einsparungen vorgenommen werden.

Eindrücke

Auf den ersten Blick zieht robbe hier nicht mit, denn schon auf der Packung des Big Boss ist in großen Lettern „2,4 Gigahertz“ zu lesen. Diese Angabe

Chefsache

Tradition verpflichtet



zielt auf die Modulation der Fernsteuerung ab und verkündet in diesem Fall die Verwendung modernster Technik. Das spiegelt sich dann im XS-P2 getauften Coltsender wider, der grundsätzlich alle benötigten Einstelloptionen wie Servoumkehr, Trimmungen der Kanäle und Maximalausschlag bietet. Dazu gibt es noch einen griffigen Gummiüberzug auf dem Lenkrad, eine integrierte Ladebuchse für die Senderakkus sowie Anzeigen für deren Ladezustand.

Zusammen mit der bereits erwähnten Modulation im 2,4-Gigahertz-Band stellt das eine Ausstattung dar, die mit Blick auf die Preisklasse des Big Boss durchaus die Note sehr gut verdient hätte. Doch hier machen die verbauten Servos einen Strich durch die Rechnung. Während ihre anfälligen Kunststoffgetriebe zwar nicht optimal, aber erneut mit Blick auf den Gesamtpreis gerade noch akzeptabel gewesen wären, zeigt vor allem das Lenkservo weitere Schwächen. Sowohl die Stellgeschwindigkeit als auch die Kraft, mit der die Lenkung bedient wird, liegen auf einem sehr niedrigen Niveau. Insgesamt werden an diesem

Punkt die Mindestanforderungen nur sehr knapp erfüllt. Durchaus überraschend, denn entsprechende Kompetenz ist bei robbe durch die jahrelange Partnerschaft mit Futaba sicher vorhanden. Hier hat eindeutig der kalkulatorische Rotstift dominiert: gekonnt, aber nicht gewollt.

Kraftgewinnung

In Sachen Motorisierung hat robbe einen Weg gewählt, der durchaus gängig ist. Der 3,5-Kubik-Motor wurde in der Fertigung von Force produziert, einem Hersteller, der seit vielen Jahren als Zulieferer vieler bekannter Unternehmen der Branche fungiert. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Force-Motoren grundsätzlich weniger auf das letzte Quäntchen Leistung ausgelegt sind, dafür aber sehr robust und leicht einzustellen sind. Das passt, denn wer neu im Hobby ist, der möchte in erster Linie problemlos fahren und sicher nicht gleich im ersten Anlauf Rundenrekorde brechen.

Trotz des konventionellen Layouts gibt es durchaus Dinge am Force zu entdecken. Der Grundkörper



Als Befehlszentrale dient der XS-P2-Sender, der alle Grundparameter bereit hält und darüber hinaus im sicheren und modernen 2,4-Gigahertz-Band überträgt



Der Big Boss kommt zwar fertig aufgebaut zu seinem neuen Besitzer, aber es gibt durchaus noch Dinge zu erledigen

seines Vergasers wurde aus Komposit gefertigt, einem Werkstoff, der über eine sehr niedrige Wärmeleitfähigkeit verfügt. Zielvorgabe ist es, die Motorwärme vom Vergaser fernzuhalten. Wird hier nicht vorgebeugt, droht die Gefahr, dass zufließender Kraftstoff aufkocht und Dampfblasen bildet, die in die Spritleitung wandern und die Kraftstoffzufuhr unterbinden – Motorabsteller. Darüber hinaus kann ein kaltes Gemisch mehr Sauerstoff tragen, was die Leistung steigert. Es macht also aus jeder Sichtweise Sinn, Vergaser und Sprit möglichst von Wärmequellen abzukoppeln und damit kühl zu halten.

Darüber hinaus bietet der 3,5er-Force, was man von ihm erwartet. Die Verbrennung findet in einer Laufgarnitur mit vier Ein- und einem Heckauslass statt. In den separaten Brennraumeinsatz ist eine Glühkerze in Normalbauweise einzusetzen. Gestartet wird per Seilzug, einer Methode, die zwar etwas kraftraubender ausfällt als Elektrostarter, dafür aber stets ein gutes Gefühl vermittelt, ob der Motor geflutet wurde. Grundsätzlich kann das Triebwerk im Auslieferungszustand ohne weitere Maßnahmen gestartet werden – mit einer Ausnahme: Werkseitig wurde der Luftfilter nicht mit Öl versehen, was unbedingt vor der ersten Fahrt nachzuholen ist. Das geht zwar schnell, ist aber trotzdem nicht erfreulich, denn eigentlich sollte das bereits beim Hersteller vollzogen worden sein. Zu groß ist das Risiko, dass ein enthusiastischer Neuling

diesen Punkt übersieht und sich gleich bei der ersten Ausfahrt auf staubigem Grund den Motor ruiniert.

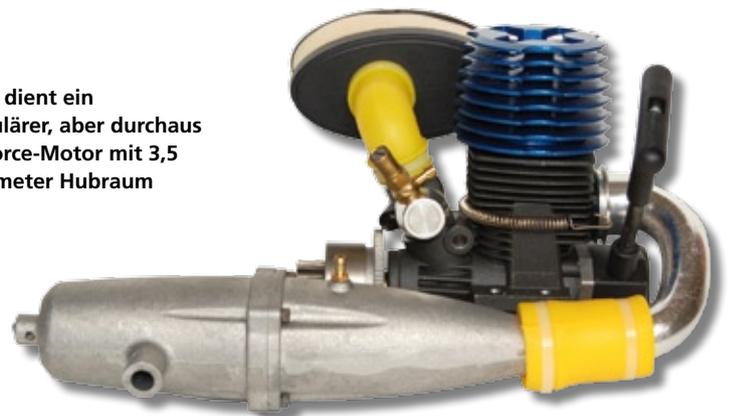
Grundaufbau

Das Basis-Design des Big Boss entspricht einem klassischen 1:8er-Buggy. Als Chassis dient eine Aluminiumplatte, die seitlich und im vorderen Bereich abgekantet wurde. Drei Differenziale verteilen die Kräfte und sorgen gleichzeitig für den Ausgleich unterschiedlicher Raddrehzahlen. Erfreulich ist, dass robbe dem Big Boss jeweils vier statt nur zwei kleiner Planetenrädchen pro Diff spendiert hat, denn dadurch wird deren Robustheit und Zuverlässigkeit deutlich erhöht. Im Inneren der Diffs findet sich eine Fettfüllung, die eine rein schmierende, aber keinerlei sperrende Funktion erfüllt. Mit wachsender Erfahrung



Aluminium-Stoßdämpfer gehören in der RTR-Klasse nicht zum Standard. Der Big Boss hat sie dennoch an Bord

Als Antrieb dient ein unspektakulärer, aber durchaus kräftiger Force-Motor mit 3,5 Kubikzentimeter Hubraum



Werkseitig sorgen fertig verklebte, mittelfeine Pin-Reifen für Vortrieb

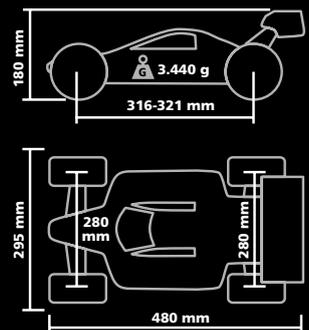
CAR CHECK

BIG BOSS BUGGY 2,4 GHz RTR robbe Modellsport

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 268,- Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: Allradantrieb, drei Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert

- Benötigte Teile: acht Mignonzellen, Empfängerakku, Glühkerze, Filteröl, Sprit



ENERGY POWER FUEL

LASSEN SIE SICH VON DEM UNERWARTET GÜNSTIGEN PREIS ÜBERRASCHEN!



DEVELOPED - TESTED - DRIVEN BY CHAMPIONS

Der perfekte Sprit ist im Renneinsatz für den Sieg entscheidend. Deshalb vertrauen Champions aus aller Welt auf den High Performance Kraftstoff von LRP und fahren von Sieg zu Sieg:

- Deutscher Meister 1/8 Offroad 2010
- Seriensieger Monster Mania 2004, 2005, 2006, 2007, 2008
- Deutscher Vizemeister 1/8 Offroad 2006, 2007, 2008
- Referenzsprit für AMT Motorentests!



NEU

25% ROTENZUNAHME
 EXTRAPOWER FORMULA
 COOLRUN TECHNOLOGY
 EASYSTART ADDITIVE
 NO. 35731
ENERGY POWER FUEL

Longer Runtime
 Improved Idling Performance
 Anti Corrosion Additive
 Low Friction Oil for Highest RPM
 Extended Engine Life
 100% Pure Ingredients
 CleanBurn Formula
 German Technology

DEVELOPED AND TESTED BY CHAMPIONS



3.5L

Nitro-Sprit ist eine Hightech-Substanz, welche die Leistung und Lebensdauer von Nitro Motoren durch neueste Entwicklungen und Experimente mit verschiedenen Mixturen bedeutend erhöhen kann. Nach den neuesten Errungenschaften in der Nitro Motorensparte stößt LRP jetzt auch mit der Entwicklung eines Nitro-Sprits, der perfekt mit Ihrem Motor harmoniert, in neue Dimensionen vor.

Gönnen Sie Ihrem Motor etwas Besonderes! Mit dem brandneuen Kraftstoff von LRP können Sie richtig Gas geben. Hochreine und ausgewählte Zusatzstoffe schonen das Material und holen das Optimum aus Ihrem Motor raus. Nur Spitzenkraftstoff sichert auch Spitzenleistungen. Nitro-Champions der Szene bestätigen dies.

Höchstleistung mit Qualitätsinhaltsstoffen und Power bis zum letzten Tropfen! Der neue Modellkraftstoff von LRP ist das Ergebnis intensiver Entwicklungs- und Testarbeit des Nitro R&D Teams in Kooperation mit führenden Laboren. Bereits der Vorgängersprit konnte vielfach überzeugen und fuhr von Sieg zu Sieg. Doch der Neue setzt noch eins drauf und katapultiert sich damit wieder an die Spitze: mehr Leistung, geringerer Verschleiß, höhere Zuverlässigkeit und einfachste Handhabung. Eben ein echter Spitzenkraftstoff aus der „Blue is Better“-Schmiede.

ENERGY POWER FUEL

- Leichtlauföl für höchste Drehzahlen
- Längere Fahrzeiten
- Anti-Korrosions Additive
- 100% reine Inhaltsstoffe
- Verlängerte Motorlebensdauer
- CleanBurn Formel
- Verbessertes Leerlaufverhalten
- German Technology



EXTRAPOWER FORMULA

Die extra Powerformel für den entscheidenden Kick und jeden Nitro-Motor! Sorry, mehr können wir hierzu nicht verraten.

COOLRUN TECHNOLOGY

Durch Verwendung neuartiger und hochreiner Öle, bleibt die Motortemperatur niedriger als mit herkömmlichen Spritsorten. Gut für Sie und Ihren Motor.

EASYSTART ADDITIVE

Gibt's nur bei LRP! LRP's Geheimentwicklung garantiert einen zuverlässigen Motorstart, auch im kalten Zustand. Einfach nur Nitro-FAHREN!

BEST. NR.	NITRO	INHALT	EINSATZEMPFEHLUNG
35511	16%	1.0l	Motoren bis .18
35711	16%	3.5l	(bis 3.0ccm)
35531	25%	1.0l	Motoren ab .18
35731	25%	3.5l	(ab 3.0ccm) z.B. Monstertrucks!
35910	36%	1.0l	Motoren ab .18
35930	36%	3.5l	(ab 3.0ccm)

Achten Sie bei Ihrem Fachhändler auf GRATIS Katalog und GRATIS Kundenzeitschrift „LRP News“

WWW.LRP.CC

Verkauf nur über den Fachhandel

LRP electronic GmbH | Wilhelm-Ennsle-Str. 132-134 | 73630 Remshalden | Deutschland | www.LRP.cc | info@LRP.cc
 Technik + Service Hotline für D: 0900-5774624 (0900 LRP GmbH) (0,49 €/Minute aus dem öst. Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)
 Technik + Service Hotline für A: 0900-270313 (0,73 €/Minute aus dem deutschen Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)





Lose Böden und viel fliegender Dreck können der Technik wenig anhaben, denn die Karosserie schützt die Innereien sehr effektiv

wird der Pilot früher oder später auf Silikonöl umsteigen und damit erste Schritte in Sachen Setup gehen.

Die Verbindung zwischen den Differenzialen wird ausschließlich über Knochenwellen hergestellt. Natürlich wären uns Kardan- oder CVD-Wellen lieber gewesen, aber solange die Knochen während der Fahrt nicht herauspringen, kann ein Hobbyneuling gut mit ihnen leben. Das Gleiche gilt für das Hauptzahnrad aus Kunststoff, das nicht so robust ist, wie eine Ausführung aus Stahl. Für den Anfang aber reicht es vollkommen aus, wobei hier in besonderen Maße auf ein adäquates Zahnflankenspiel zwischen ihm und der Kupplungsglocke zu achten ist. An der werkseitigen Montage gab es in diesem Punkt nichts zu beanstanden.

Ebenfalls von elementarer Wichtigkeit, besonders für einen Offroader, ist das Fahrwerk. Es basiert auf vier großen unteren Querlenkern, deren negativer Federweg per Madenschraube zu justieren ist. Obere Querlenker und Spurstangen verfügen über Linksrechts-Gewindestangen und lassen erneut sehr einfach Setup-Eingriffe zu. In die gleiche Kerbe schlägt das Wechselbuchsen-System der Aufhängung. Wer beispielsweise die Spur der Hinterachse verändern möchte, benötigt dafür kein teures Tuningteil. Stattdessen wird einfach eine der mitgelieferten Buchsen eingesetzt und so der gewünschte Winkel erzielt – eine Konstruktion, die auch im Wettbewerbssektor häufig genutzt wird.

Um den Big Boss auch im schweren Gelände in der Spur zu halten, sorgen vier Öldruckstoßdämpfer aus Alu für eine optimale Anbindung an den Untergrund. Gerade bei RTR-Modellen finden sich meist Kunst-

Das Beste am Lenkservo ist seine liegende Einbauposition, die einem tiefen Schwerpunkt entgegenkommt. Das Bauteil selbst aber erfüllt auch niedrige Erwartungen nur unzureichend

stoffdämpfer und es ist positiv zu bewerten, dass robbe hier den teureren, aber viel robusteren Weg mit Aluminium als Werkstoff geht. Als Ergänzung dienen weiße Fahrwerksfedern, deren Vorspannung über Kunststoffklipse festgelegt wird und die damit über die Bodenfreiheit des Chassis entscheiden. Grundsätzlich erschien die Fahrwerksabstimmung bei der „Tischprobe“ gelungen, wobei das eingefüllte Dämpferöl durchaus etwas zäher hätte sein dürfen. Hier die richtige Viskosität zu finden, ist stark von der Streckenbeschaffenheit und letztlich auch den Vorlieben des Piloten abhängig, sodass Eingriffe in diesen Bereich ohnehin relativ bald auf der To-do-Liste stehen dürften.

Letzte Vorbereitungen

Es ist leicht zu erraten, was ein neues Mitglied der RC-Car-Szene zu allererst möchte: fahren. Nach der Begutachtung des Modells und der Montagequalität bleibt dem Big Boss zu bescheinigen, dass er durchaus direkt aus der Packung auf die Piste gehen kann – mit Ausnahme des fehlenden Luftfilteröls. Wer sich nun ein Fläschchen Öl beschafft, sollte nicht vergessen, auch gleich eine passende Glühkerze mit zu bringen, denn auch diese ist leider nicht im Lieferumfang enthalten. Wir wählten hier eine O.S. Nr. 8, die in der Vergangenheit gut mit Force-Motoren dieser Größe



Ein einstellbarer Servosaver schützt das Lenkservo vor Belastungsspitzen

Das Mitteldiff sitzt in einem zweiteiligen Halter, dessen Konstruktion Wartungsarbeiten begünstigt





C-Hub-Lenkung und Lenkhebel aus gegossenem Aluminium sind Teil der Vorderachse

harmonierte. Erfreulich – aber eigentlich auch Teil des Pflichtprogramms – ist dagegen, dass der Tank des Big Boss mit einem internen Spritfilter ausgerüstet wurde, sodass hier keine weiteren Maßnahmen zu treffen sind.

Komplett ausgerüstet ging es mit dem Big Boss zum Ausfahrgebiet. Schnell noch den Tank mit 25-prozentigem Kraftstoff gefüllt, dann sollte der Buggy zum ersten Mal starten. Der Motor trug seinen Teil dazu bei, denn schon nach wenigen Zügen am Seilzug nahm er munter seinen Dienst auf. Nach einigen Justierungen am Zweinadel-Vergaser brabbelte das Triebwerk auch im Leerlauf locker vor sich hin und so konnte es in einer recht fetten Einstellung auf die erste Runde gehen.

Nach der zügig abgespulten Einlaufphase durfte der Big Boss erstmals alles geben. In Sachen Antritt zeigte er keine Schwächen und spurtete kraftvoll die Piste herunter. Auch der Topspeed war durchaus in Ordnung, wobei natürlich nicht die gleichen Werte wie bei einem Wettbewerbsmotor erreicht wurden. Für ein RTR-Modell hingegen war alles im Lot. Das grundsätzliche Fahrverhalten zeigte sich tendenziell eher untersteuernd, vor allem unter Last. Grund

FAZIT

Der Big Boss ist ein Einstiegsmodell, das gute Qualität für einen geringen Preis bietet. Mit ein wenig Aufwand lässt sich seine Performance noch deutlich erhöhen, sodass Hobbyneulinge mit steigenden Fähigkeiten ideal an ihm „wachsen“ können.

Die Silhouette des Big Boss präsentiert sich buggytypisch sehr flach. Der große Heckflügel überragt alles und sorgt für Anpressdruck auf der Hinterachse

dafür war eindeutig die fehlende Sperrung der Diffs, hervorgerufen durch deren bereits erwähnte Befüllung mit Fett statt Silikonöl. Darüber hinaus ließ der Big Boss keine Wünsche offen und zog munter seine Bahnen durch das Ausfahrgebiet.

Immer mit Bezug auf seinen sehr günstigen Preis konnte der robbe-Buggy durchaus überzeugen. Mit etwas Silikonöl für die Differenziale, einer zäheren Befüllung der Dämpfer und einem Satz Stabilisatoren ließe sich das ohnehin schon sehr ordentliche Serien-Setup noch deutlich verbessern, ohne dass große finanzielle Aufwendungen nötig werden. Etwas tiefer in die Tasche greifen muss der neue Besitzer dann allerdings für ein angemessenes Lenkservo, denn dieses zeigte das erwartete Bild und konnte während der Fahrten zu keinem Zeitpunkt überzeugen. Unter dem Strich präsentiert robbe mit dem Big Boss einen robusten Buggy mit moderner 2,4-Gigahertz-Technik und guten Fahrleistungen, dessen kleine Schwächen fast ausnahmslos mit sehr geringen Mitteln behoben werden können. Es steht zu erwarten, dass er viele Freunde unter den Hobbypiloten finden wird. ■



Die geometrischen Parameter werden in vielen Bereichen mit einem simplen, aber sehr effizienten Buchsensystem festgelegt



Gute Fahrleistungen
Sehr viele Setup-Optionen
2,4-Gigahertz-Technik
Vierspider-Differenziale
Aluminiumstoßdämpfer

Schwache Servos
Keine Glühkerze im Lieferumfang

NEU IN UNSERER KATALOGFAMILIE:

DER MODELLBAUKATALOG 2011/2012

ELECTRONIC
CONRAD
Voller Ideen

Modellbau 2011/12
Schutzgebühr € 3,-

Katalog-
gebühr* nur
€ 3,-

MEHR ACTION FÜR DEUTSCHLAND

Der neue Modellbaukatalog 2011/2012



mehr als 500 Seiten

Auto-, Flug-, Schiffsmodellbau

Modelle von Markenherstellern und nützliches Zubehör

24 Std. Bestellannahme unter:
Tel. 0180 5 312111*

Über 200.000 Artikel auf:
conrad.de

Beratung und Inspiration vor Ort:
25x in Deutschland

*Vollständige, aus dem Festnetz, maximal 12 Cent/Min. aus dem Mobilfunknetz

© 2011 Conrad Electronic AG. Alle Rechte vorbehalten. Conrad Electronic AG, 72635 Metzingen. www.conrad.de

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten

Am besten gleich anfordern:

• **Telefon: 0180 5 312111*** • **conrad.de/kataloge**

Bei telefonischer und schriftlicher Bestellung geben Sie bitte die Best.-Nr. 90 08 00-7D und den Katalog-Code: AC an. Nennen Sie bei telefonischer Bestellung zusätzlich die Kennung HK MAP. Schutzgebühr: Nur € 3,-**

* (0,14 €/Min. aus dem Festnetz, maximal 0,42 €/Min. aus dem Mobilfunknetz)

** Mit jedem bestellten Katalog erhalten Sie einen Gutschein über €5,-. Dieser ist bei Ihrem nächsten Einkauf ab €25,- Mindestbestellwert einlösbar, sofern Sie dafür eine Kataloggebühr bezahlt haben. Die Schutzgebühr für den Modellbaukatalog beträgt € 3,-. Bei gleichzeitiger Warenbestellung entfällt die Schutzgebühr und somit auch der Gutschein.

 Kataloge

 Filialen

 Online-Shop:
conrad.de

ELECTRONIC
CONRAD
Voller Ideen

DER besondere KICK!
bis zu **70 km/h**

BRUSHLESS SYSTEM
Brushless

Equipped with
Dean Connectors & Battery Jump Lead

Technische Daten

Länge	490mm
Breite	305mm
Höhe	180mm
Radstand	320mm / 330mm
Untersetzung	12.7:1
Gewicht	3160g
Motor	2000KV Brushless Motor



ZGreen Power System
EB-4
4WD

- 2.4GHz
- 4WD SHUTTLE
- 1:8
- BRUSHLESS MOTOR
- BRUSHLESS ESC
- OFF ROAD
- RTR

Best# 6400-F081 EB-4 G3 Gelb
Best# 6400-F082 EB-4 G3 Blau

Thunder Tiger
www.thundertiger-europe.com

POWER FOR CHAMPIONS!

Best# 606730 REEDY WolfPack LiPo 7.4V 3000mAh 29C
Stück Akku mit Deans® Ultra Plug® Stecker,
JST-XH Balance-Stecker

Best# 620731 REEDY WolfPack LiPo 7.4V 3000mAh 29C
Stück Akku mit Deans® Ultra Plug® Stecker,
JST-XH Balance-Stecker

Best# 620732 REEDY WolfPack LiPo 7.4V 3400mAh 29C
Stück Akku mit Deans® Ultra Plug® Stecker,
JST-XH Balance-Stecker

Best# 620733 REEDY WolfPack LiPo 14.8V 3700mAh
29C Stück Akku mit Deans® Ultra Plug® Stecker,
JST-XH Balance-Stecker

Best# 630625 REEDY Competition LiPo 7.4V 5000mAh
60C Stück Akku mit Deans® Ultra Plug® Stecker,
JST-XH Balance-Stecker, Größe: 126 x 47 x 48mm
Gewicht: 605g, max. Ladestrom: 115A

Best# 630626 REEDY Competition LiPo 7.4V 5000mAh
60C Stück Akku mit Deans® Ultra Plug® Stecker,
JST-XH Balance-Stecker, Größe: 126 x 47 x 48mm
Gewicht: 595g, max. Ladestrom: 115A

Best# 630625 REEDY Competition LiPo 7.4V 1800mAh
29C Stück Akku mit Deans® Ultra Plug® Stecker,
JST-XH Balance-Stecker, Größe: 88 x 23 x 32mm (32), Gewicht: 250g,
max. Ladestrom: 10.4A

REEDY



IFMAR world champion

NISRAM
SPEED FORCE

product catalog 2011



Thunder Tiger Europe GmbH - Rudolf-Diesel-Str. 1 - D-86453 Dasing

www.thundertiger-europe.com

Thunder Tiger



Ausdauerstapler



Kontrollierte Kraft für Krabbler

Bergsteigen ist ein Sport, bei dem es im Normalfall langsam aber zielorientiert vorangeht. Wer rennt schon einen Berg hinauf? So ist auch beim Crawlen Geschwindigkeit eher nebensächlich. Weit wichtiger als eine hohe Drehzahl ist ein hohes Drehmoment, damit sich der Crawler kontrolliert auf jedes Hindernis hinaufziehen kann.

Text und Fotos:
Tobias Meints

Genau dieses Feature bietet das Carson 1:10er-Brushlessset DragsterPro „Crawler“. Die Combo besteht aus dem sensorgesteuerten 21,5-Turns-Brushlessmotor mit dem Namen Shooter Crawler sowie einem Dragstar Pro Brushlessregler.

Grundlegendes

Die Motor-Reglerkombination ist ausgepackt sofort einsatzbereit. Lötarbeiten sind nicht erforderlich, da die Kabelverbindungen zwischen Regler und Motor

bereits bestehen. Zudem ist die Combo mit einem Aktivlüfter für den Brushlessregler, einem Ein-aus-Schalter mit Taste zur Reglerprogrammierung sowie einem Tamiya-Stecker versehen.

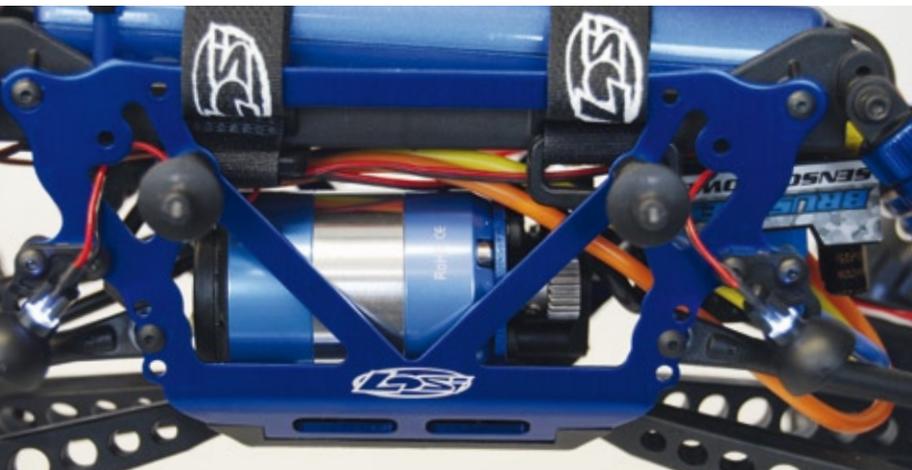
Der blaue, 182 Gramm schwere 21,5-Turns-Brushlessmotor – zu betreiben mit einem Dauerstrom von 20 Ampere sowie einem Spitzenstrom von 25 Ampere – leistet 150 Watt und dreht mit einer Drehzahl von 1.550 Umdrehungen pro Minute und Volt.

Der Brushlessregler lässt sich schnell und einfach über ein One-Button-System am Ein-aus-Schalter programmieren. Drückt man die Setztaste, werden das ausgewählte Menü beziehungsweise die ausgewählten Menüschritte durch vier unterschiedlich farbige LED dargestellt. Diese Art der Programmierung ist dank der ausführlichen, mehrsprachigen Bedienungsanleitung relativ simpel.

Eingebaut

Das Brushlessset wird zur Erprobung in einen Losi Night Crawler von Horizon Hobby eingebaut. Das

Da die Anschlusskabel der Carson Brushlesscombo kürzer ausfallen als die des Losi-Antriebssets wird der Regler unter der Akkuplatte und nicht auf der Vorderachse platziert. Platz ist genug vorhanden





Sensorgesteuerte Brushless-Technik vom Feinsten. Der Regler ist in der Lage, den Motor äußerst feinfühlig anzusteuern

Modell im Maßstab 1:10 – standardmäßig durch eine Brushedcombo angetrieben – eignet sich gut für ein Antriebset, da die Motor-Reglereinheit einfach zugänglich und daher schnell zu tauschen ist.

Wie erwartet, lässt sich der Einbau des Crawler Shooter-Motors ohne großen Aufwand erledigen. Hierfür müssen nur zwei Schrauben an der Akkuanne des Crawlers gelöst werden, schon sind Motor und Motorhalterung zugänglich. Aggregat getauscht, Zahnflankenspiel eingestellt, Akkuhalterung fixiert – die halbe Arbeit ist getan.

Da die Motor-Regler-Kabel der Carson Brushless-combo nicht so lang sind wie die des Losi-Antriebs-Sets, wird der Regler nicht auf der dafür vorgesehenen Platte auf der Hinterachse, sondern hängend unter der Akkuplatte in der Nähe des Motors befestigt. Ausreichend Platz hierfür ist vorhanden. Noch den Schalter an der vertikalen Chassisplatte fixieren, Regler mit dem Empfänger verbinden und Akku anschließen – fertig.

Programmierung

Mit dem Anschluss des Fahrakkus erwacht der Regler zum Leben. Da bei der ersten Inbetriebnahme der reglerseitige Unterspannungsschutz deaktiviert ist, gilt es, diesen zu aktivieren, indem der verwendete Akkutyp ausgewählt wird. Bei Nickel-Zellen beträgt die Schwelle 4, bei LiPos 3 Volt. Die Blinkfrequenz der roten LED zeigt an, ob Nickel-Zellen oder ein 2s- beziehungsweise 3s-LiPo ausgewählt sind. Für den Einsatz im Night Crawler wird als Akkutyp ein 2s-LiPo ausgewählt. Die Auswahl der gewünschten Einstellung erfolgt im Menü durch das Drücken der Settaste für die Dauer von zwei Sekunden.

Die Einstellung der Drag Brake – der reglerseitigen Handbremse – ist in zehn Stufen von 0 bis 45 Prozent möglich. Das Menü ist der blauen LED zugeordnet. Da werkseitig Stufe 10 mit 45 Prozent Drag Brake ausgewählt ist, der Night Crawler jedoch über Schneckenantriebe in den Achsen verfügt, die eine reglerseitige Bremse an sich unnötig machen, wird die Motorbremse auf 15 Prozent reduziert, was der vierten Auswahlstufe entspricht.

Neben der Option, die Drehrichtung des Motors zu ändern – das Menü ist an die gelbe LED gekoppelt –, lassen sich die maximale Vorwärts- beziehungsweise Rückwärtsfahrt ebenfalls in zehn Stufen von 10 bis 100 Prozent justieren. Die werkseitige Einstellung

TECHNISCHE DATEN

Motor: ■ Windungen: 21,5-Turns ■ Drehzahl: 1.550 U/V/min ■ Abgabeleistung: 150 W ■ Dauerstrom: 20 A ■ Spitzenstrom: 25 A ■ Innenwiderstand: 0,03684 Ohm ■ Maße: 36 x 55 mm ■ Timing: 2 bis 8° ■ Gewicht: 182 g
Regler: ■ Eingangsspannung: 6- bis 12-NiMH-Zellen, 2s- bis 3s-LiPo ■ Taktfrequenz: 16 kHz ■ Gewicht: 80 g
 ■ Empfohlener Verkaufspreis: 159,99 Euro ■ Bezug: Fachhandel

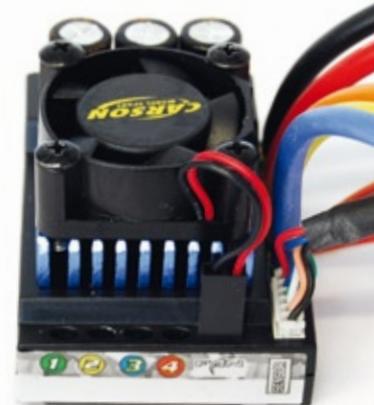
von jeweils 100 Prozent wurde für den Testbetrieb im Night Crawler übernommen. Während die Navigation im Vorwärtsfahrmenü über die grüne LED erfolgt, ist für das Rückwärtsfahrmenü die Kombination aus blauer und roter LED eingestellt. Drückt man die Settaste, bis alle vier LED leuchten, befindet man sich im Menü zur Zurücksetzung sämtlicher Einstellungen.

Große Wirkung

Ein Testlauf mit dem neuen Antriebset soll Gewissheit bringen, wie sich die Performance durch das Tuning verbessert hat. Die Brushedcombo, die werkseitig im Night Crawler verbaut ist, konnte bereits überzeugen. Als Testgelände dient die Küstenbefestigung an der Nordseeküste. Die Bühnen, die ins Meer hineinragen, bestehen aus schroffen Steinen, die eine besondere Herausforderung darstellen.

Bereits nach den ersten Metern zeigt sich die Leistungsfähigkeit der Brushlesscombo. Keine Spur von ruckartigem Anfahren. Vorsichtige Gasbefehle werden mit sanftem Beschleunigen quittiert, sodass der Fahrer stets völlige Kontrolle über den Crawler behält. So sind vorsichtige Manöver, beispielsweise um einem drohenden Überschlag zu entgehen, gut fahrbar. Zudem entwickelt der Motor eine enorme Kraft, die es dem Krabblen ermöglicht, sich auf nahezu jedes Hindernis hinaufzuziehen.

Das Carson 1:10 BL-Set DragsterPro „Crawler“ überzeugt neben der sofortigen Einsetzbarkeit speziell durch die gute Performance. Durch die Möglichkeit eines weicheren Anfahrens und Beschleunigens behält der Fahrer in jeder Situation die Kontrolle. ■



Direkt neben der Stromversorgung des Aktivlüfters sind vier verschiedenfarbige LED platziert, die im Programmiermodus Aufschluss über das Menü und die gewählte Option geben



Der mit dem DragsterPro „Crawler“-Antriebset ausgerüstete Night Crawler kann mit guten Fahreigenschaften überzeugen



IHR HOBBY-UNIVERSUM IN LEIPZIG

modell hobby Spiel

30.Sept. – 3.Okt.2011

von Freitag bis Montag



www.modell-hobby-spiel.de · www.hobby360.de

Mit freundlicher Unterstützung von



www.modell-aviator.de

www.rc-heli-action.de

www.3d-heli-action.de

www.cars-and-details.de

www.trucks-and-details.de

www.rad-und-kette.de

www.kite-and-friends.de

www.teddys-kreative.de

www.puppen-und-spielzeug.de

www.babypuppen-magazin.de

www.spielbox.de

Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!

Web-Race

**Cars
& Details**
7



Findet die Flagge mit der Zahl 7 auf einer der unten aufgelisteten Seiten. Der Gewinner erhält einen 200,- Euro Einkaufsgutschein.



www.robitrionic.com



www.der-schweighofer.at



www.rc-car-online.de



www.horizonhobby.de



www.thundertiger-europe.com



www.ansmann-racing.de



www.kyosho.de



www.modellbau-bochum.de



www.mst-modellbau.de



www.smdv.de



www.spektrum-rc.de



www.mogatech.de

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

Einsendeschluss ist der 10.05.2011. Die Lösung samt eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an webrace@cars-and-details.de oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost.

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



„SUPER ZU FAHREN UND DENNOCH SCHNELL“

Interview:
François Legrand

Eric Dankel über den neuen RX8 von XRAY

Der neue Verbrenner-Glattbahner RX8 von XRAY war eines der meisterwarteten Modelle für die kommende Saison. Während auf der Spielwarenmesse der Prototyp und das erste Vorserienmodell bestaunt werden konnte, absolvierten die XRAY-Teamfahrer die ersten Abstimmungstests. Einer der Auserwählten, die die exklusiven Runden mit der neuen Highendfahrmaschine drehen durften, war Eric Dankel. Mit CARS & Details spricht er über seine Erfahrungen mit dem Modell.

Eric Dankel ist 20 Jahre alt, wohnt in Neckarsulm und macht eine Ausbildung zum KFZ-Mechatroniker. Er fährt RC-Car-Rennen bereits seit 2001 und hat es somit quasi von der Pike auf gelernt.

CARS & Details: Du fährst sowohl Elektrotourwagen als auch Nitro-Scale und 1:8er-Onroadmodelle. Welche Klasse hat bei Dir Vorrang?

Eric Dankel: Im Sommer haben ganz klar die Verbrenner den Vorrang, da das Fahren für mich auf permanenten Outdoorstrecken einfach am meisten Spaß macht. Elektrorennen bestreite ich nur über die Wintersaison. Aber jede Klasse hat ihren eigenen Reiz, weshalb ich sowohl Verbrenner als auch Elektro gleichermaßen gern fahre.

Du bist 2010 von Shepherd auf den NT1 von XRAY umgestiegen und hast mit dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft Nitro Scale gleich einen Einstand nach

Maß gefeiert. Hat die Ankündigung des 1:8er-Glattbahners von XRAY Deine Entscheidung beeinflusst? Ich bin in der Tat Anfang 2010 von Shepherd auf XRAY umgestiegen, daher war auch der Gewinn bei der Scale DM 2010 sehr schön für mich. Dass es in naher Zukunft von XRAY auch ein Onroadmodell im Maßstab 1:8 geben würde, war mir bekannt und auch mitentscheidend für meinen Wechsel.

Wurdest du in die Entwicklung des RX8 involviert? In gewisser Weise schon. Zwar habe ich selbst erst recht spät den ersten Entwurf gesehen. Um genau zu sein war das erst Anfang November 2010. Aber im Dezember bekam ich dann einen der ersten Prototypen und konnte ihn ausgiebig erproben.

Neben Ralph Burch gehörst Du zu den wenigen, die ein Vorserienmodell des RX8 hatten. Wie war Dein Eindruck bei der Montage und das Feeling beim Rollout?

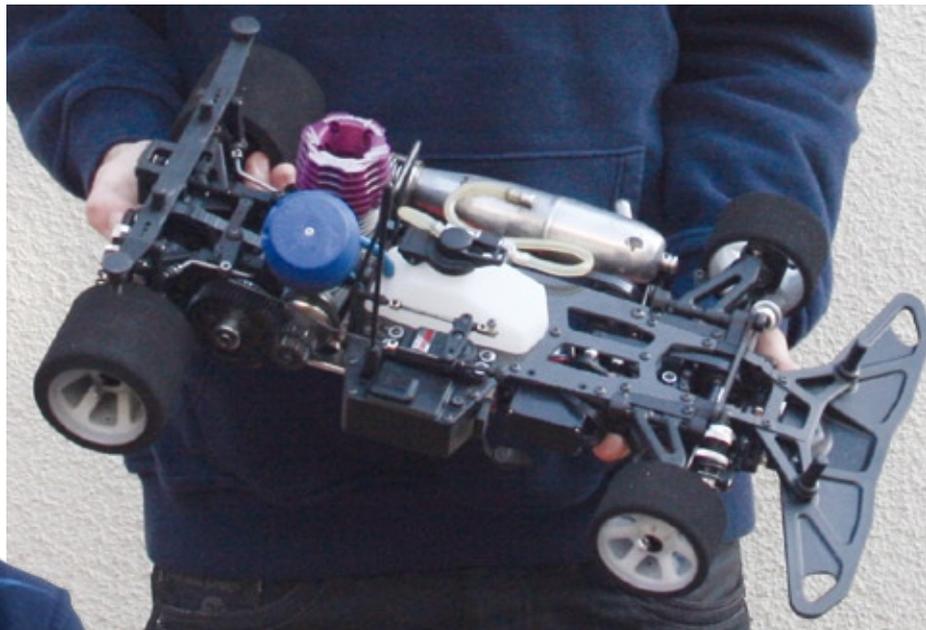


Auf der Messe in Nürnberg war der Prototyp noch von einem Glaskasten geschützt, während Eric Dankel mit seinem Modell bereits die ersten Probefahrten absolvierte



2010 stieg Eric Dankel mit dem NT1 ins XRAY-Team ein





**Eric Dankel bekam einen Prototypen
des XRAY RX8 als einer der Ersten zum Testen**

Die Montage verlief recht problemlos, obwohl es keine richtige Anleitung gab. Mitte Januar konnte ich den RX8 in Ettlingen dem ersten Rollout unterziehen. Nach kleinen Einstellarbeiten mit Kupplung und Getriebe, war ich sehr positiv überrascht. Man muss natürlich berücksichtigen, dass die Passgenauigkeit der Teile bei einem Vorserienmodell noch nicht optimal ist. Aber das Auto war von der ersten Tankfüllung an super einfach zu fahren und dennoch schnell.

„Ich denke, die Plattform des RX8 ist bewährt und basiert auf vielen Ideen, die bereits beim NT1 umgesetzt wurden.“

Juray Hudy sagt selbst, kein revolutionäres Design angestrebt zu haben. Was gefällt Dir persönlich am RX8 und was unterscheidet das Chassis von der Konkurrenz?

Ich denke, die Plattform und verwendeten Materialien des RX8 sind bewährt und basiert auf vielen Ideen, die bereits beim NT1 umgesetzt wurden. Mir persönlich gefällt am besten der tiefe Schwerpunkt der Radioplatte.

Wie sieht Dein diesjähriges Programm mit dem RX8 aus? Nach einem Testrennen in Italien stand Anfang April mit der WM bereits der Saisonhöhepunkt auf dem Programm. Nun konzentriere ich mich auf die Deutsche Meisterschaft sowie die EM in Luxemburg.

Bis zur Weltmeisterschaft Mitte April in Miami blieb nicht mehr allzu viel Zeit zum Testen. Wie hast Du die Chancen für XRAY im Vorfeld eingeschätzt?

Natürlich war es ein Stück weit riskant, das Auto so kurz vor einer Weltmeisterschaft auf den Markt zu bringen. Außerdem benötigt man zum Titelgewinn nicht nur ein gutes Auto, sondern auch etwas Glück. Gleich den WM-Sieg als Ziel anzustreben, war nach so kurzer Zeit etwas vermessen. Ich war mir sicher, das Team würde sein Bestes geben. ■



Kaum eine Klasse im RC-Car-Sport ist so hart umkämpft wie die der RTR-Offroader im Maßstab 1:10. Der Grund dafür liegt auf der Hand: Einerseits verfügen solche Modelle bereits über eine Größe, die ein breites Einsatzspektrum bietet. Andererseits lassen sich hier mit mehr oder weniger konventionellen Technologien bereits gute Ergebnisse erzielen, was die Preise niedrig hält und damit vor allem Hobbyeinsteiger ansprechen soll.

Hellboy

Der Teufel fährt Strada



Text und Fotos: Oliver Tonn

Genau auf diese Zielgruppe hat es der Maverick Strada XB Evo abgesehen. Obwohl es auf den ersten Blick anders scheinen mag, ist die Gewinnung solcher Kunden alles andere als einfach. Längst haben Medien wie das Internet eine derart hohe Transparenz geschaffen, dass selbst technisch unbedarfte Interessenten ganz genau wissen, was sie wollen – und das ist zumeist nicht wenig. Das Objekt der Begierde soll rasante Fahrleistungen bieten, gut aussehen und dazu noch robust sein. Grundsätzlich alles kein Problem für die renommierten Produzenten innerhalb der Branche, wäre da nicht noch ein weiterer Punkt: der Preis. Denn nicht jeder Hobbyeinsteiger ist bereit, gleich bei seinem ersten Versuch mehrere hundert Euro hinzublättern.

Das Erfolgsrezept

Der Maverick XB Evo begegnet dieser Herausforderung gleich mit einer ganzen Reihe von Features, die ihn von der Masse der Konkurrenten abheben sollen. Als Basis dient ein Wannenchassis aus faserverstärktem Kunststoff, das zusammen mit dem Aluminium-Oberdeck eine relativ steife Plattform bietet und durch hochgezogene Kanten die Antriebskomponenten schützt. Letztere wurden in einer Art und Weise platziert, die bei 1:10er-Allradbuggys durchaus gängig ist: Lenkservo, Empfänger, Regler und Motor teilen sich eine Seite des Chassis, während die gegenüberliegende lediglich den Antriebsakku beherbergt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Gewichtsverteilung über die gesamte Bodenplatte möglichst gleichmäßig erfolgt, was für ein ausgewogenes Fahrverhalten unabdingbar ist.

Die Teilung der Bodengruppe übernimmt eine durchgängige, zentrale Kardanwelle aus Aluminium, die eine starre Verbindung zwischen dem vorderen und dem hinteren Differenzial schafft. Ebenfalls starr ist die Anbindung des Hauptzahnrad, was als ein erster



Die MTX-24 bietet eine ordentliche Ausstattung. Highlight ist aber eindeutig ihre Modulation im 2,4-Gigahertz-Band

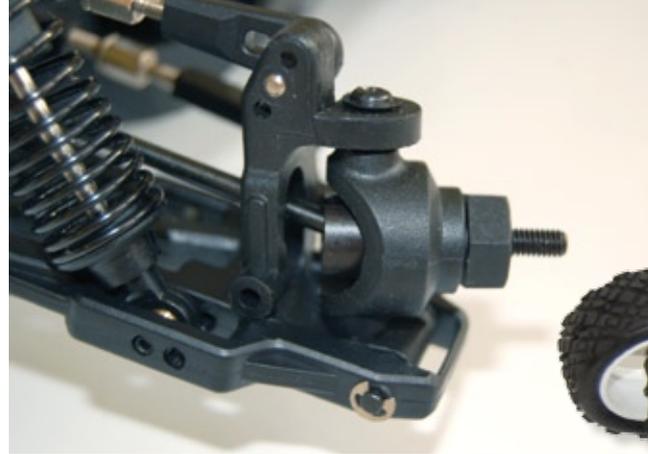


Reichlich gefettete Kegeldifferenziale mit Stahlkomponenten sorgen für eine zuverlässige Kraftverteilung

Minuspunkt zu vermerken ist. Eigentlich sollte hier eine Slipperkupplung arbeiten, die den Antriebsstrang vor schädlichen Belastungsspitzen schützt. Was bei Einsatz der serienmäßigen Motorisierung noch kein allzu großes Problem darstellen mag, könnte bei einer späteren Umrüstung auf einen stärkeren Antrieb durchaus nachteilige Folgen haben.

Eindeutig als Pluspunkt ist hingegen die Tatsache zu vermerken, dass Hauptzahnrad und Motorritzel durch eine gemeinsame Verkapselung vor Schmutz und Steinen geschützt werden. Dies ist allerdings nicht mit einer vollständigen Wartungsfreiheit zu verwechseln, denn hier verbergen sich auch Tücken: Zwar können unerwünschte Fremdkörper nicht einfach eindringen, aber haben sie es erst einmal geschafft, finden sie in der Regel keinen Weg wieder hinaus. In der Folge werden einige wenige Steinchen wieder und wieder durch gemahlen, was natürlich ebenfalls zu einem Schaden führen kann. Wer allerdings bereit ist, die Abdeckung regelmäßig zu öffnen und zu reinigen, der kann von den Stärken dieser Konstruktion nachhaltig profitieren.

Die Verteilung der Kräfte wird an der Vorder- und Hinterachse des Allradantriebs durch Kegelrad-



Lenkungsstrukturen im C-Hub-Design finden sich in fast allen RC-Car-Klassen

Differenziale umgesetzt, in deren inneren Housings jeweils zwei Spiderrädchen arbeiten. Alle Zahnräder der Diffs wurden aus Stahl gefertigt, was eine lange Lebensdauer begünstigt. Bekanntlich entsteht an drehenden Komponenten zwangsläufig Reibung. Damit diese nicht zu Schäden führt, hat man den Differenzialen an allen neuralgischen Punkten bereits ab Werk eine reichliche Fettfüllung verpasst. Den Weg zu den Rädern überbrücken sowohl vorne als auch hinten stählerne Antriebswellen in Knochenbauweise. Eigentlich gelten besonders an der Vorderachse CVD-Wellen als die geeignetere Wahl, doch hier greift offensichtlich erstmals das eingangs erwähnte Prinzip, immer einen Kompromiss zwischen Qualität und Preis finden zu müssen. Dennoch sei erwähnt, dass die Beurteilung der Komponentenwahl letztlich damit steht und fällt, ob die Wellen in der Praxis verlässlich arbeiten oder nicht.

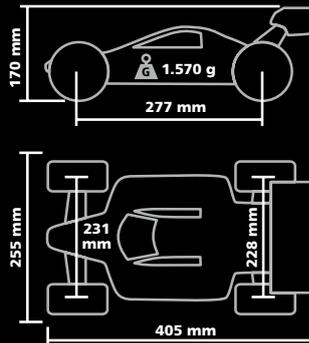
CAR CHECK

MAVERICK STRADA XB EVO LRP electronic

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 169,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: 540er-Bürstenmotor, Allradantrieb, zwei Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert

- Benötigte Teile: Acht Mignonzellen



Beruhigungsmittel

Ein besonderes Augenmerk ist bei einem Offroader vor allem dem Fahrwerk zu widmen, dessen Eigenschaften zu einem guten Fahrverhalten entscheidend beitragen. Besonders in der Budgetklasse trifft man gelegentlich auf Modelle, deren Stoßdämpfung ausschließlich auf dem Reibungsprinzip beruht. LRP tut gut daran, hier einen anderen Weg zu gehen und verpasst dem Maverick ernstzunehmende Öldruckstoßdämpfer, die mittels unterschiedlicher Silikonöle in der Härte variiert werden können.



Gras gehört neben lockerem Sand und Asphalt zu den bevorzugten Untergründen, wenn man mit der Serienbereifung unterwegs ist



Der Grundaufbau des XB Evo entspricht der gängigen Konstruktion von Allradbuggys im Maßstab 1:10

Bei der serienmäßigen Befüllung muss man allerdings einige Einschränkungen hinnehmen: Einerseits lagen die Füllstände der vier Dämpfer unseres Testmodells nicht auf einem einheitlichen Niveau. Andererseits will die Viskosität des verwendeten Silikonöls nicht zu den recht steifen, schwarzen Fahrwerksfedern passen. Hier hätte es eine durchaus zähere Variante sein dürfen, um eine angemessene Dämpfung zu produzieren.

Die Anzahl der verschiedenen Aufhängungspunkte für die Stoßdämpfer fällt dagegen absolut zufriedenstellend aus, denn die dafür zuständigen Aluminiumbrücken bieten jeweils deren fünf an. Zwei weitere finden sich an den kräftigen unteren Querlenkern, sodass

dem Setup der Stoßdämpfer-Geometrie praktisch keine Grenzen gesetzt werden. Ähnlich sieht es bei den Justierungsmöglichkeiten der Radwinkel aus: Wichtige Parameter wie Vorderachsspur und Sturz lassen sich punktgenau über Rechts-links-Gewindestangen festlegen. Aber auch, wenn sich der neue Besitzer vorerst nicht mit diesen weiterführenden Optionen beschäftigen möchte, kann er unbesorgt auf die erste Fahrt gehen. Die werkseitigen Voreinstellungen sind in diesem Bereich ohne Fehl und Tadel.

Im Bereich der Lenkung hält der XB Evo eine gängige Technologie bereit: Die Vorderräder schwenken um eine C-Hub-Konstruktion, die neben der Pivotball-Variante eine der zwei meistverwendeten Bauweisen darstellt. Ihre Stärken liegen vor allem darin begründet, dass die Winkel durch die Form der Hubs oder deren Halter fest vorgegeben werden und man hier keine versehentliche Asymmetrie produzieren kann. Ein Umstand, der besonders einem Einstiegsmodell sehr entgegen kommt. Um das Lenkservo vor Schlägen zu schützen, wurde ein Servosaver in die Lenkkonstruktion integriert, der dazu noch in der Härte verstellbar ist. Ein eindeutiger Pluspunkt, denn bei weitem nicht jedes Modell in dieser Preisklasse bietet ein solches Feature.

Generatorraum

RTR bedeutet bekanntlich „ready to run“, also bereit zur Fahrt. Folgerichtig verfügt der Maverick XB Evo werkseitig über eine Elektronikausstattung – und genau in diesem Bereich verbergen sich innerhalb der Klasse oftmals Tücken. Das Herz dieser Ausführung des XB bildet ein konventioneller Bürstenmotor in

▼ **Anzeigen**

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

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

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



BLITZ LOLA R11

erhältlich in 0,8mm / 0,9mm / 1,0mm
EFRA Nr. 31522



www.LMI-Racing.com



Kühlmittel: Ab Werk wurde dem 540er-Motor ein passiver Kühlkörper aus Aluminium verpasst, der für eine Vergrößerung der Oberfläche und damit optimale Thermik sorgt

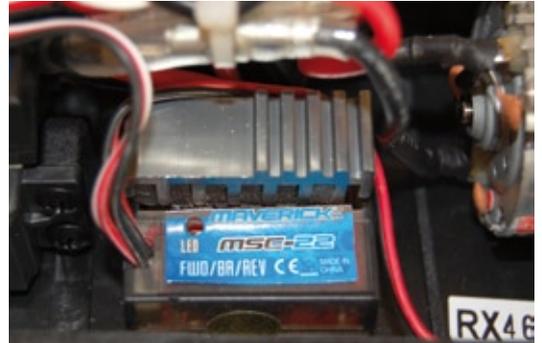
540er-Baugröße. Da beim Betrieb von elektronischen Komponenten bekanntlich Wärme entsteht, wurde ab Werk ein separater Aluminium-Kühlkörper auf dem Motorengehäuse angebracht. Das Gleiche gilt für den Fahrtenregler mit der Bezeichnung MSC-22, der ebenfalls eine solche Kühlvorrichtung mitbringt. Zusammen mit dem MS-22-Lenkservo, in dem ausschließlich Kunststoffzahnräder ihren Dienst verrichten, verspricht diese Ausstattung eher die klassenübliche Hausmannskost als schwindelerregende Vollgasfahrten.

Eindeutig das Highlight stellt in diesem Abschnitt die Fernsteueranlage dar. Schon auf den ersten Blick sind Features wie Lenktrimmung, Dualrate und Drehregler für die Festlegung der Endpunktschläge zu erkennen, die allerdings zum absoluten Pflichtprogramm gehören. Durchaus eine Erwähnung verdienen dagegen die integrierte Ladebuchse und der griffige Gummiaufsatz des Lenkrads. Das Beste aber ist die 2,4-Gigahertz-Modulation, die Kanalüberschneidungen praktisch ausschließt und auch in Sachen Sicherheit das derzeitige Nonplusultra darstellt. Da viele andere RTR-Modelle dieses Segments bis heute mit Fernsteueranlagen auf Basis von 27-Megahertz-AM ausgeliefert werden, kann der XB Evo sich an diesem Punkt ein Argument ergattern, das deutlich für ihn spricht.

Um überhaupt Kraft zu erzeugen, wird natürlich ein passender Stromspender benötigt. Im Falle unseres Probanden muss dieser nicht separat erstanden werden, sondern liegt in Form eines sechszelligen NiMH-Packs bereits bei. Die Kapazität des MBP-22 haut mit 1.800 Milliamperestunden sicher niemanden vom Hocker, dürfte aber für die ersten Fahrten locker ausreichen. Die Anbindung an den Regler übernimmt ein gängiger Stecker in Tamiya-Bauform. Dieser ist für die serienmäßige Motorisierung okay, aber sobald in diesem Bereich aufgerüstet wird, sollte auch er gegen ein hochwertigeres Pendant wie

einen Deans- oder Goldstecker ausgetauscht werden. Ein einfaches Steckerladegerät rundet den Lieferumfang der Elektronik ab.

Neben den technischen Details spielt auch die Qualität der Vormontage eines RTR-Modells eine wichtige Rolle, denn nicht jeder ist willens, seine



Gefühlsecht: Für einen RTR-Regler bietet der MSC-22 eine saubere Kontrolle der Fahrtzustände



Vollwertige Öldruckstoßdämpfer gewährleisten eine ruhige Fahrt auch im schweren Gelände



Wie auch am übrigen Modell ließ die Vormontage der Blockprofile keine Wünsche offen



Das gut abgestimmte Fahrwerk in Verbindung mit den griffigen Reifen sorgt auch auf losem Untergrund für zügiges Vorankommen

BEASTIE BOYZ...!

KYOSHO
THE FASTEST RADIO CONTROL MODEL

TECHNISCHE DATEN

Länge: 475 mm; Breite: 300 mm; Höhe: 154 mm;
Spur (v/h): 246 mm; Radstand: 320 mm; Reifen (v/h): 115 x 45 mm; Gewicht: 2.365 g; Motor: GXR-18; Getriebeübersetzung: 12,88:1

readysset[®]

NEU!

SYNCRo

2.4 GHz

NEU!

EXTREME PURPOSE DESIGN

DBX 2.0

- ★ Fahrfertig aufgebautes ReadySet
- ★ Innovatives 2.4GHz-Syncro-Fernsteuersystem
- ★ 4WD-Offroad-Buggy 1:8 Lite
- ★ Verbessertes GXR-18SP-Motor mit Resorrohr
- ★ 20 mm längeres Chassis als beim DBX
- ★ Hochwertige HiPerformance-Servos
- ★ Verbesserte Pivotball-Aufhängung an Vorder- & Hinterachse
- ★ Bigbore-Öldruckstoßdämpfer
- ★ Tank mit 105 ml für lange Fahrzeit
- ★ 1:8-Spike-Reifen vom Inferno NEO
- ★ Aerodynamische FREAK-Karosserie
- ★ Spritzwassergeschützte RC-Box

NEU!

€ 309.-
Best.-Nr. 31098T1/T2



NEU! Smartphone QR Code Link direkt zum Produkt!



Erlebe den DBX 2.0 Buggy in Action!
www.youtube.de/kyoshostream

<http://www.dbx-buggy.de>



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

Lieferung nur über den Fachhandel!

Irrtum vorbehalten



Variabel: Die Stoßdämpferbrücken aus Aluminium bieten jeweils fünf unterschiedliche Befestigungspunkte für die Dämpfer

Komplette Ausstattung

Saubere Vormontage
Robuster Grundaufbau
Gekapseltes Getriebe
Moderne 2,4-Gigahertz-Technik

Keine Slipperkupplung
Schwankende Dämpferfüllungen
Schwachere Lenkservo

Der beiliegende Antriebsakku sorgte mit einer Kapazität von 1.800 Milliamperestunden zwar nicht für Euphorie, reicht aber für die ersten Touren durchaus



neue Errungenschaft vor der ersten Fahrt komplett zu demontieren und wieder zusammenzubauen. Im Falle des Maverick XB Evo gab es nur wenig zu bemängeln, denn mit Ausnahme der Befestigung einer der vorderen Stoßdämpfer und der bereits angesprochenen schwankenden Füllmengen an Dämpferöl war alles so, wie es sein sollte. Die bereits fertig ausgeschnittene und lackierte Karosserie bietet eine einwandfreie Passform und auch der letzte Punkt unserer Checkliste konnte ohne Beanstandungen abgehakt werden, denn die mitgelieferten Reifen saßen lückenlos verklebt auf den Felgen.

Auf der Piste

Einer der Vorzüge von Elektromodellen gegenüber Nitro-Pendants liegt bekanntlich darin, dass keine langwierige Einlaufphase des Motors notwendig ist. Damit sich alle rotierenden Komponenten adäquat setzen konnten, wurde die erste Akkuladung dennoch etwas verhalten abgespult, bevor das Motto Vollgas hieß.

Wie schon erwartet, trieb der Serienmotor den Buggy zwar angemessen, aber nicht wirklich rasant über die Piste. Die geschätzte Höchstgeschwindigkeit von guten 30 Kilometer pro Stunde liegt jedoch im oberen Klassendurchschnitt und zusammen mit dem exakt arbeitenden Regler ließ sich der Maverick gut über die Piste scheuchen. Dazu trug sicher auch der Allradantrieb seinen Teil bei, denn derart ausgestattete Modelle bieten gegenüber heckgetriebenen



Tief in die Chassiswanne sind Aufnahmen eingelassen, die sowohl Stick- als auch Side-by-side-Packs guten Halt gewähren

Ausführungen ein deutlich sichereres und leichter kontrollierbares Fahrverhalten – erneut also ein Punkt, der den XB Evo vor allem für Hobbyeinsteiger interessant macht.

Ein überraschend positives Fazit lässt sich bezüglich des Fahrwerks ziehen: Obwohl die Kombination aus Fahrwerksfedern und Dämpferöl während der „Tischprobe“ nicht vollständig überzeugen konnte, erwies sich die Abstimmung vor allem auf größeren Geländeabschnitten als durchaus harmonisch. Das Gleiche gilt für die Reifen, deren Blockprofile besonders auf tiefen Böden, Rasenflächen und Asphalt eine sehr ordentliche Traktion produzierten und nur auf harten Sandböden passen mussten. Nicht ganz so erfreulich zeigte sich die Performance des Lenkservos, die eine bekannte Weisheit erneut unterstrich: RTR-Servos sind in diesem Preissegment eine notwendige Dreingabe, die allenfalls für die ersten Fahrten genügt. Folgerichtig werden ambitionierte Piloten zuerst in diesem Bereich per Tuning nachhelfen. Insgesamt schickt LRP mit dem Maverick Strada XB Evo einen absolut erstzunehmenden Herausforderer in die Arena, der trotz der enormen Konkurrenzdichte zweifelsohne seine Anhänger finden wird.

FAZIT

Der Maverick Strada XB Evo kann die Erwartungen an ein Modell dieser Klasse vollständig erfüllen. Während die serienmäßige Antriebselektronik primär die Bedürfnisse von Einsteigern befriedigt, ist sein robuster Grundaufbau problemlos auch für höhere Aufgaben gerüstet.

Besonders Hobbyeinsteiger werden mit dem XB Evo ihre ersten erfolgreichen Runden drehen



COMpetition KX1

AKKU LIPO

- 11.1V
- 5000mAh
- 25C mit Hochleistungs-Connector



**16
FTR**

**ROCKET XXL
COMpetition**

**UP TO
90KM/H**

Breite: 415 mm
 Länge: 680 mm
 Radstand: 480 mm
 Gewicht: 7900 g
 Antrieb: 4WD Allrad
 Regler: 150 A

**Alle Modelle
INKLUSIVE
2.4-GHz-Sender, Koffer
und 2 Lipo-Akkus!**

drive & fly models
 Jürgen Kamm
 Drahthammer Str. 22
 D-92224 Amberg

Tel: +49 / 9621 / 782 293
 Fax: +49 / 9621 / 782 451
 eMail: info@df-models.com
 Internet: www.df-models.com

Lieferung nur über den Fachhandel

df drive & fly
models

00000

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

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

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

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

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

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

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

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

10000

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

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

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

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

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

20000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

30000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

40000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50000

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

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

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

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

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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

The Avante Returns

AVANTE

1/10 R/C HIGH PERFORMANCE 4WD OFF ROAD RACER



Die Illustration zeigt das Originalmodell von 1988. Dieses unterscheidet sich von der Version 2011.

Avante 2011 Enhanced Features

1 Karbonfaser-Doppeldeckrahmen

Die Original-Fiberglasdecks wurden durch 2 mm starke Karbonfaserdecks ersetzt, dies erhöht die Stabilität. Das Chassis wurde für den Einbau moderner RC-Komponenten optimiert.

2 Karbonfaser-Dämpferbrücke hinten

Die hintere Dämpferbrücke ist stärker und nun ebenfalls Karbonfaser verstärkt. Eine Querverbindung zwischen rechtem und linkem Arm erhöht die Stabilität.

3 Aluminium Achsschenkel vorne

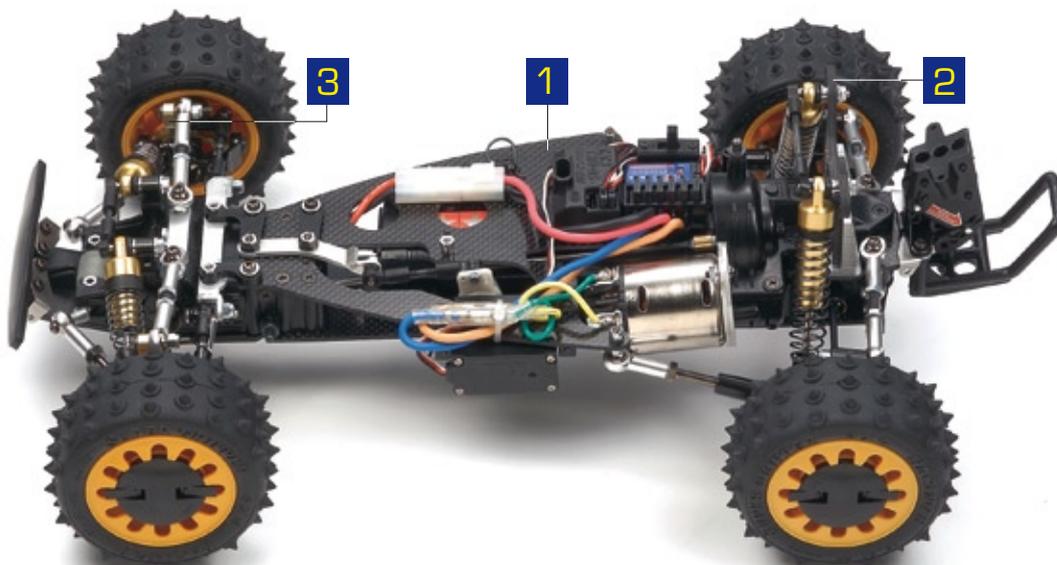
Die Original-Achsschenkel wurden durch stabile und leichte Aluteile für mehr Performance ersetzt.

4 Robuste Polycarbonate-Karosserie

Polycarbonate-Karosserie, -Heckflügel und -Seitenverkleidung sind für den harten Off-Road-Einsatz ausgelegt.

5 Verpackung im Originaldesign

Die Verpackung des 2011er Modells hat das gleiche Design wie die Urversion. Das „Avante“-Logo und die Heckflügelaufkleber sind unverändert. Die weiteren Elemente des Dekorbogens haben das moderne Tamiya-Design.



Art.-Nr. 30 005 8489



You Tube

www.youtube.com/TamiyaVideo

twitter

www.twitter.com/dickietamiya



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

SIMBA · DICKIE · GROUP

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

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

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

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

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

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

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

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

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

70000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

80000

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

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

RC-Raceworld, Industriestrasse 27 a, 82194 Gröbenzell, Internet: www.rc-raceworld.de

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

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

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

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

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

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

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

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

Modellbau-Zentrum, Lechfeldstraße 35, 86899 Landsberg, Telefon: 081 91/44 99, Fax: 081 91/3 21 43, Internet: www.modellbauzentrum.eu

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

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

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

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

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

90000

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

Albatros RC-Modellbau, Redweiherstr. 1, 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mario's Modellbaushop, Brückenstraße 16, 96472 Rödental, Telefon: 0 95 63 50 94 83, E-Mail: info@rc-mm.de, Internet: www.rc-mm.de

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

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

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

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

Österreich

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

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

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

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

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

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

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

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

Miwo Modelltechnik, Kärntnerstraße 3, 8720 Knittelfeld

Schweiz

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

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

Niederlande

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

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

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

Vom 13.05. bis 15.10.2011

ADRENALIN-TAGE



2011

FÜR ECHTE MODELLBAUFANS

- Tolle Live-Events
 - Mega Gewinnspiel
- Mehr Infos: adrenalin-tage.de

Seien Sie dabei:

13./14. Mai

10./11. Juni

15./16. Juli

12./13. August

09./10. September

14./15. Oktober

Conrad Filiale Mainz

Conrad Filiale Wernberg

Conrad Filiale Kiel

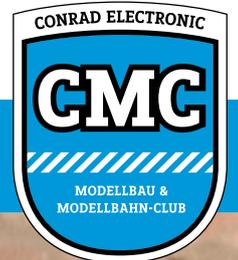
Conrad Filiale Hamburg Altona

Conrad Filiale Bremen

Conrad Filiale
München Moosach

Powered by:

modellbau-club.de



Kataloge



Online-Shop: conrad.de



Filialen

ELECTRONIC
CONRAD
Voller Ideen



Text und Fotos: Tobias Meints

Alles auf einen Blick

Grossbild-Funke

Vorbei sind die Zeiten, als teure RC-Cars mit der nicht selten störanfälligen 27-Megahertz-Fernsteuer-technik um den Kurs oder quer durchs Gelände gezirkelt wurden. 2,4-Gigahertz-Technik ist längst Standard. Aus der einstigen Revolution ist ein massentaugliches Produkt geworden. Mittlerweile sind Systeme mit allen wichtigen Funktionen und zahlreichen Einstellungsoptionen für ambitionierte Hobbyfahrer auch für den kleinen Geldbeutel erhältlich.



Ein Paradebeispiel für ein ausgezeichnetes Preis-Leistungs-Verhältnis ist die W6 von Ansmann Racing. Bei dieser, auf den ersten Blick etwas unkonventionell geformten Funke fällt zunächst das große Display auf. Es bedeckt die komplette Oberseite der Anlage und informiert über die wichtigsten Einstellungen. Auch die 2,4-Gigahertz-Antenne folgt nicht der typischen runden Form. Stattdessen ist sie eckig. Neben dem R5-Dreikanal-Empfänger mit Failsafefunktion samt Bindingstecker und Antennenführungsrohre gehört eine ausführliche, mehrsprachige und gut bebilderte Anleitung zum Lieferumfang der W6.

Die Navigation durch das Menü erfolgt über zwei Taster, das zentrale 3D-Bedienrad sowie den END-Schalter

Handling

Der positive erste Eindruck der W6, die im Übrigen mit dem Automatic frequency hopping digital system, kurz AFHDS, arbeitet, setzt sich nach dem Auspacken fort. Die Funke liegt gut in der Hand, verfügt über eine angenehme Haptik und ist mit rund 400 Gramm kein Schwergewicht. Das große, grün hinterleuchtete Display ist gut ablesbar und die Parametereinstellungen sind jederzeit gut zu erkennen. Das liegt nicht zuletzt an der großen Darstellung der Buchstaben und Ziffern.

Dem speziellen Design der gesamten Fernsteuerung folgend ist das griffige Lenkrad in Chromoptik mit abschiebbarem Moosgummiüberzug etwas nach vorne versetzt angebracht. Es ist leichtgängig, kehrt aber



Der kleine Dreikanalempfänger mit der Bezeichnung R5 wiegt gerade einmal 5 Gramm

dennoch zuverlässig und schnell in die Normalstellung zurück. Gleiches gilt für den Gashebel. Sämtliche Bedienelemente sind gut erreichbar am Griff beziehungsweise unter und rechts neben dem Display positioniert. Änderungen können auf diese Weise relativ zügig, auch während eines Rennens vorgenommen werden.

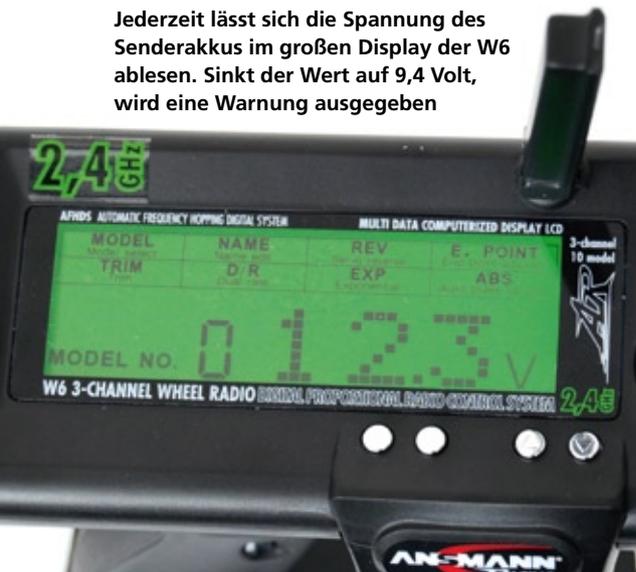
Im großen Fuß des Pistolensenders finden acht Mignonzellen in einem herausnehmbaren Schlitten Platz. Alternativ kann die W6 über einem Senderakku mit Strom versorgt werden. Beim Testobjekt kommt ein 3s-LiPo mit 850 Milliamperestunden Kapazität und 20C Belastbarkeit zum Einsatz. Durch Verwendung des Akkus ergibt sich im Gegensatz zum Betrieb an acht Mignonzellen eine beachtliche Gewichtsersparnis. Der Anschluss zum Laden für eventuell eingesetzte Nickel-Akkus sowie der Simulatoranschluss befinden sich auf der Rückseite der Fernsteuerung.

Einstellungssache

Die Navigation durch das Menü erfolgt über ein 3D-Bedienrad mit Enter-Funktion. Es kann endlos in beide Richtungen bewegt sowie über die END-Taste zum Hin- und Herspringen zwischen den Parametern genutzt werden. Man kann zwischen den acht Untermenüs Model select (Model), Name edit (Name), Servo reverse (REV), End point adjuster (E.Point), Trim, Dual Rate (D/R), Exponential (EXP) und Auto Brake System (ABS) durch das Drücken des Bedienrads wählen. Aus den Bezeichnungen der Untermenüs ergibt sich im Großen und Ganzen der Funktionsumfang der W6 von alleine.

Über das Modellmenü wird einer der zehn Modellspeicher angewählt. Die Eingabe einer individuellen Programmbezeichnung, bestehend aus drei Buchstaben, ist über das Name-Menü möglich. Die Richtung der Servos lässt sich für alle drei Kanäle im REV-Menü umkehren. Gleiches gilt für die Justierung der Endpunkte für die Kanäle eins bis drei. Der Ausgangswert von 100 Prozent kann zwischen null und 120 Prozent individuell angepasst werden.

Jederzeit lässt sich die Spannung des Senderakkus im großen Display der W6 ablesen. Sinkt der Wert auf 9,4 Volt, wird eine Warnung ausgegeben



Die Einstellung des Endpunkts sowie der anderen Parameter ist dank der klaren Menüführung sehr einfach

Mit Hilfe des Trim-Menüs lassen sich die Neutralpositionen der Servos justieren. Und das jeweils in einem Einstellbereich von 0 bis 30. Über das D/R-Menü kann der maximale Lenkeinschlag festgelegt werden. Die Auswahl des Prozentwerts erfolgt wie gehabt. Genauso verhält es sich mit der Expo-Funktion, mit der die Servo-Empfindlichkeit kalibriert wird. Eine eingeschaltete ABS-Funktion setzt das Stotterbremsen-Prinzip im RC-Car ein und verhindert damit einen Kontrollverlust bei blockierenden Reifen.

In Action

Genug der schönen Worte. Der Funktionstest steht an. Als Testmodell dient ein Elektro-Tourenwagen im Maßstab 1:10. Der R5-Empfänger wird auf dem Chassis platziert und verkabelt. Funke an, Modell an, Verbindung hergestellt, perfekt. Ein vorsichtiger Zug am Gashebel und das Car setzt sich in Bewegung. Lenkbewegungen werden direkt umgesetzt. So soll es sein.

Allerdings bewegt sich der Glattbahner nicht geradeaus, sondern in einer lang gezogenen Linkskurve. Die Lenkung ist etwas vertrimmt, der Geradeauslauf nicht exakt eingestellt. Um dies zu beheben, ist es nicht notwendig, über das Bedienrad ins Menü zu wechseln. Hierfür gibt es die, direkt über dem Lenkrad angebrachten Trimmsschalter für Kanal eins und zwei. Wenige Trimmklicks später fährt der Tourenwagen perfekt geradeaus.

Zeit für den Reichweitentest. Diesen besteht die W6 mit Bravour. Selbst bei über 300 Meter zwischen RC-Car und Funke gibt es keine Empfangsprobleme. Lenk- und Gasbefehle werden störungsfrei umgesetzt. Keinerlei Beanstandungen. Das Display der W6 ist auch bei direkter Sonneneinstrahlung gut ablesbar und die Hintergrundbeleuchtung schaltet sich nach einigen Sekunden ohne Eingabe ab, um den Akku zu schonen.

Die W6 von Ansmann Racing kann auf der ganzen Linie überzeugen. Sie bietet alle notwendigen Einstellmöglichkeiten, die Hobby-Einsteiger sowie fortgeschrittene RC-Car-Fahrer benötigen und das Ganze zu einem ausgezeichneten Preis-Leistungs-Verhältnis. ■



Über dem leichtgängigen und überaus griffigen Lenkrad liegen die Trimmsschalter für Kanal eins und zwei. Diese lassen sich bequem erreichen

TECHNISCHE DATEN

Sender: ■ Kanäle: 3 ■ System: AFHDS ■ Modulation: GFSK ■ Sendeleistung: >10 mW ■ Maße: 154 x 127 x 270 mm ■ Gewicht: 395 g
Empfänger: ■ Kanäle: 3 ■ Antennenlänge: 26 mm ■ Maße: 37,6 x 22,3 x 13 mm ■ Gewicht: 5 g
 ■ Bezug: Fachhandel ■ Preis: 89,95 Euro



TERMINE

B41 BRUSHLESS Ready-To-Run
1:10 Scale Ready-To-Run
2WD Electric Off Road Buggy

www.rc10.com

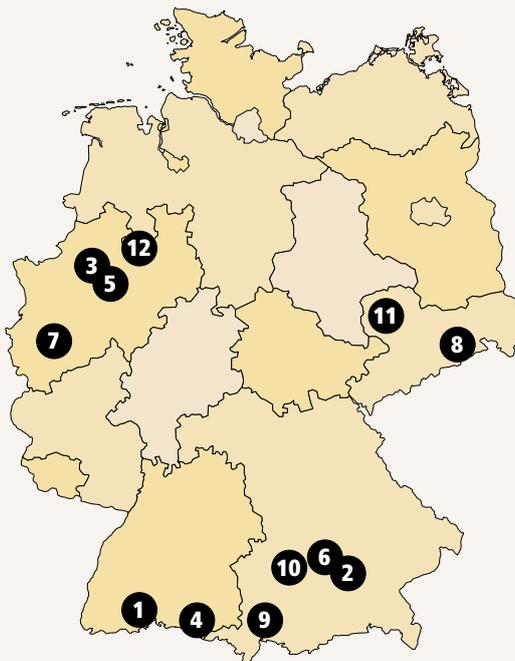
TEAM ASSOCIATED

Basierend auf dem mehrfachen Weltmeister RC10B4 wurde der neue RC10B4.1 RTR entwickelt. Das Modell ist komplett vormontiert und mit einer leistungsfähigeren Ausgänger- und Antriebsmechanik ausgestattet. 2,4GHz, 3-Kanal Fernsteuerung von Team Associated. Das Lenksystem DNV1154MG ist mit Metallgelenken und kann direkt an 7.4V betrieben werden.

Best-Nr. 03090339

Technische Daten:
Länge: 197 mm
Breite: 110 mm
Höhe: 22 mm
Gewicht: 2,1 g
Gewicht: 1530g

Anzeigen V



04. bis 10. April 2011

09. bis 10. April 2011

Der MCC Konstanz (1) richtet einen Lauf der Moosi-Masters GT Süd-Rennserie aus. Internet: www.mcc-konstanz.de

10. April 2011

In der Stadthalle Erding (2) findet ab 9 Uhr ein Modellbauflorhmarkt statt. Für Besucher ist der Eintritt frei. Aussteller zahlen eine Standgebühr von 10,- Euro. Anmeldung und Kontakt: Innostrike Modellbau, E-Mail: info@innostrike.de, Internet: www.innostrike.de

11. bis 17. April 2011

13. bis 17. April 2011

Die Intermodellbau in Dortmund (3) zeigt das größte europäische Modellangebot mit über 20.000 Einzelmodellen in acht Hallen. Ein Hauptanziehungspunkt sind wie jedes Jahr die RC-Car-Vorfürungen. Kontakt: Messe Westfalenhallen Dortmund, Rheinlanddamm 200, 44139 Dortmund, E-Mail: messe@westfalenhallen.de, Internet: www.westfalenhallen.de

16. April 2011

Die Modellfluggruppe Kressbronn veranstaltet von 10 bis 17 Uhr einen Modellbauflorhmarkt in der Turn- und Festhalle in 88079 Kressbronn (4). Eintritt für Besucher frei, Händler pro Tisch 5,- Euro. Anmeldung und Kontakt: E-Mail: Vorstand@mfg-Kressbronn.de, Internet: www.mfg-Kressbronn.de

18. bis 24. April 2011

24. April 2011

Ein Lauf der LRP-HPI-Challenge Gruppe West findet in Lünen (5) statt. Kontakt: Minimobilwelt, Eva Starzinski, Scharnhorststr. 11, 44532 Lünen, Tel: 023 06/302 69 79, E-Mail: Info@minimobilwelt.de

25. April bis 01. Mai 2011

30. April bis 01. Mai 2011

Die Deutsche TW-Indoor-Meisterschaft 2011 in den Klassen TW Hobby, Sport und Modified findet beim SLR Ingolstadt 06 in der Mehrzweckhalle Lindenkreuz (6) statt. E-Mail: hp.bopp@t-online.de

30. April bis 01. Mai 2011

Auf der Rennstrecke des MCK Dormagen (7) findet ein Lauf zum FG Cup 2011 Gruppe West statt. Nennungen bitte an: 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

ACT 2,4 GHz
Modelle steuern - aber sicher

S3D-2,4
Dual FHSS 3 dimensional 2,4 GHz

Sender-Erweiterungs-System
Schiffskapitäne, Trucker, Racer

S3D-Empfänger
Von 1,8 g bis 42 g, bis zu 26 Servoausgänge

Für ALLE Sender

Set mit Empfänger ab € 99,-

Ideal zum Erweitern von Handsendern und Pult- + Carsendern, nautic Funktionen bleiben erhalten. Das S3D-Sicherheitssystem mit überlegener Reichweite und "Durchsetzungsvermögen", auch bei schwierigsten Einbaubedingungen in Metallumgebung. Flexible Antennen-Möglichkeiten

www.acteurope.de

Modellmotoren praxisnah

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

Artikel-Nr. 10664

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

23. bis 29. Mai 2011

29. Mai 2011

In **Höckendorf (8)** findet der Warmup zur **LRP-HPI-Challenge DM** statt. Kontakt: Thomas Kroh, Dippoldiswalder Straße 7, 01774 Höckendorf, E-Mail: modellbau-kroh@t-online.de, Internet: www.msc-hoeckendorf.de.vu

20. bis 26. Juni 2011

26. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Süd findet in **Marktobersdorf (9)** statt. Kontakt: Rainer Grimminger, Zeppelinstraße 8, 87616 Marktobersdorf, Email: rainer.grimminger@t-online.de

18. bis 24. Juli 2011

22. bis 24. Juli 2011

Die **LRP-HPI Challenge DM** findet beim **MSC Höckendorf (8)** statt. Kontakt: MSC Höckendorf, Dippoldiswalder Str.7, 01774 Höckendorf, Telefon/Fax: 03 50 55/612 38, Internet: www.msc-hoeckendorf.de.vu

25. bis 31. Juli 2011

31. Juli 2011

Im Zuge der **LRP-HPI Challenge Österreich** Nord wird der Lauf in der **Wiener Neustadt** als Nachtrennen ausgetragen. Kontakt: Oliver Grimm, Domplatz 17, 2700 Wiener Neustadt, E-Mail: r.c.grimm@aon.at

15. bis 21. August 2011

21. August 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI Challenge Österreich** Nord findet in **Wien Neudorf** statt. Kontakt: Martin Schlüsselberger, Hauptstraße 6/4, A-3061 Ollersbach, E-Mail: schriftfuehrer@erc-wrneudorf.com

26. September bis 02. Oktober 2011

01. Oktober 2011

Der MFC-Sielenbach veranstaltet in der Turnhalle der Hauptschule in **86577 Sielenbach (10)** eine **Modellbaubörse** für alle RC-Sparten. Kontakt und Tischreservierung: Hubert Westermeir, Telefon: 081 34/60 80 oder 01 72/835 95 85, E-Mail: trebuh1@onlinehome.de

30. September bis 03. Oktober 2011

Die **modell-hobby-spiel**, die Messe für Modellbau, Modelleisenbahn, kreatives Gestalten und Spiel findet in **Leipzig (11)** statt. Internet: www.modell-hobby-spiel.de

03. bis 09. Oktober 2011

08. bis 09. Oktober 2011

Im österreichischen **Ried** findet eine **Modellbaumesse** statt. Kontakt: Rieder Messe GmbH, Brucknerstraße 39, 4910 Ried (Österreich), Telefon: 00 43/77 52 84 01 10, E-Mail: office@riedermesse.at, Internet: www.riedermesse.at

4. bis 30. Oktober 2011

26. bis 30. Oktober 2011

Die **Modellbau-Messe** in **Wien** ist eine internationale Messe für Modelltechnik, Hobby und Basteln. Sie dauert fünf Tage und findet auf dem Wiener Messegelände statt. Internet: www.messe.at

07. bis 13. November 2011

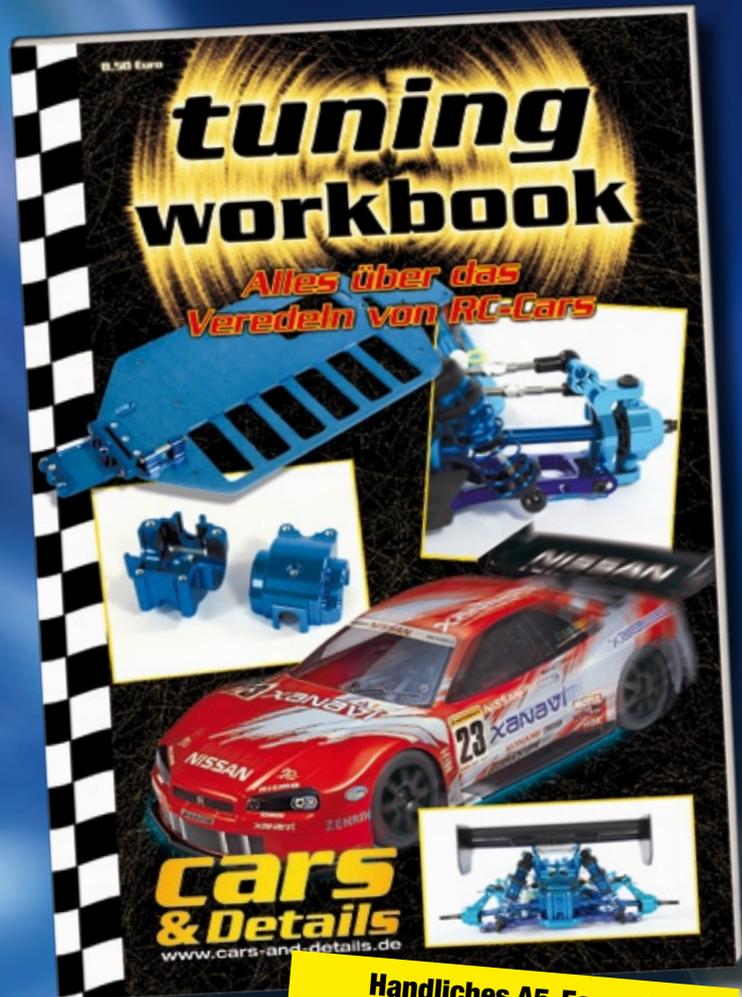
13. November 2011

Die MFG Möwe **Delbrück-Rietberg (12)** veranstaltet eine **Modellbauausstellung** für alle Sparten des Modellbaus. Kontakt: Siegfried Reimann, E-Mail: siggirei@gmx.net

▼ Anzeige

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk für die Veredelung von RC-Cars



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

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

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

IM INTERNET

unter www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-100



SPEKTRUM
Innovative Spread Spektrum Technology



HORIZON
H O B B Y . D E

RC-WELT.EU CRAWLER TUNING AND MORE

Hall of Crawl

Crawler-Indoorbereich in der Minimobilwelt Lünen



Sieger des Events wurde Frank Renger, gefolgt von Thilo Gärtner

Am 5. März feierte die Minimobilwelt in Lünen mit einem Wettbewerb die Eröffnung der neuen Crawl-Area „Hall of Crawl“. Während der nur zweimonatigen Bauphase ließen die Jungs und Mädels der Ruhrpottvereinigung „Förderturmcrawler“ einiges an Schweiß in der Halle. Mit Muskelkraft und Motorgerät positionierten sie 28 Tonnen Ruhrsandstein auf rund 40 Europalletten. Die gesamte Area ist 33 Quadratmeter groß und mit anspruchsvollen Abschnitten versehen, die sich bis auf eine Höhe von 165 Zentimeter erstrecken. Schroffe Kanten, steile Auf- und Abfahrten oder spannende Sidehillingpassagen sind die Charaktereigenschaften des Parcours.

Die Halleneröffnung lockte Wettbewerbsfahrer aus dem ganzen Bundesgebiet sowie der Schweiz nach Lünen. Um 9 Uhr ging es mit der Abnahme der Fahrzeuge los und um 10 Uhr starteten die rund 30 Fahrer auf drei Kursen. Diese waren recht anspruchsvoll gebaut und die Crawlerpiloten genossen sichtlich den naturnah gestalteten Parcours. Spannung und Staunen stand den vielen Teilnehmern und Besuchern ins Gesicht geschrieben.

Der Lauf dauerte rund vier Stunden. Frank Renger aus Dortmund belegte den ersten Platz, gefolgt von Thilo Gärtner aus Brensbach und Martin Währisch aus Dortmund. Unter allen Teilnehmern wurden tolle Sachpreise verlost.

Die Crew der „Hall of Crawl“ plant noch weitere Veranstaltungen in diesem Jahr. Ein Highlight soll ein in der Nacht veranstalteter Wettbewerb werden, der für den Sommer geplant ist. Auch für Nichtcrawler ist ein Besuch der Halle spannend. Die Minimobilwelt ist insgesamt 1.500 Quadratmeter groß und Austragungsort vieler Veranstaltungen wie dem NRW Fun Cup, der LRP-HPI-Challenge, dem Tamiya Euro Cup, dem CS Race, der LRP-Offroad-Challenge und einigen hausgemachten Rennserien.

Weitere Highlights der Minimobilwelt sind die Onroadbahn aus Asphalt, ein



Ein MOA-Crawler im Gestein. Mit dem großen Hintergrundbanner kommt tatsächlich ein bisschen Kanada-Feeling auf

Drifter- sowie Truckerbereich, eine Mini-Z-Strecke, 115 Schrauberplätze und ein Imbissbereich, wo die Chefin noch selber kocht. Weitere Informationen unter www.minimobilwelt.de



Hochalpin

Crawlerbayerncup 2011

Bald ist es wieder soweit. Dann trifft sich die Krabblereelite zum Crawlerbayerncup 2011. Am 30. April findet der erste Lauf im legendären Crawlerkeller in Scheuern mit großzügigem Außengelände statt. Es wird in diesem Jahr sechs Läufe an insgesamt fünf verschiedenen Wettkampforten geben. Davon sind drei Läufe in großen Steinbrüchen geplant. Bis zu 60 Starter pro Event sind möglich und natürlich erwünscht.

Für alle Cupteilnehmer wird es beim letzten Lauf in Ebelsbach erst richtig interessant. Wie im letzten Jahr wird es eine große Tombola mit vielen interessanten Sachpreisen geben. Natürlich wäre dies nicht ohne die Unterstützung verschiedener Sponsoren möglich.

Im Jahr 2010 gewann Michael Heinzinger den ersten Crawlerbayerncup nach

sechs absolvierten Events mit insgesamt 45 Wartungspunkten Vorsprung zum Zweitplatzierten, Sven Kießling. Bleibt abzuwarten, ob die Konkurrenz die Zeit nutzen konnte, um zu trainieren, oder ob Heinzinger auch in diesem Jahr den Wettkampf dominieren wird.

Die Termine der Crawlerevents 2011 gibt es im Internet unter: www.rc-rockcrawler.de. An dieser Stelle werden auch zirka jeweils vier Wochen vor Veranstaltungsbeginn Ausschreibungen mit Wegbeschreibung und Tagesordnung zu finden sein. Kontakt: Michael Marggraff, Telefon: 095 22/30 13 57, Internet: www.rc-rockcrawler.de

Krabbelkünstler zeigen beim Crawlerbayerncup 2011 was sie auf Steinen alles können



Zum Crawlerbayerncup sind sowohl Anfänger als auch fortgeschrittene Crawlerfahrer eingeladen



Speedshow 2011

LRP-Offroad-Challenge der Gruppe Mitte

Während in den Karnevalshochburgen die Jecken die Straßen unsicher machten, fanden sich am 5. März in Solms 69 Starter zum ersten Rennen der LRP-Offroad-Challenge in der Gruppe Mitte ein. Mit der bestens präparierten und selektiven Piste – Teppichstrecke mit einigen Sprüngen und Kombinationen – hatten die Akteure auch ohne Pappnase jede Menge Spaß.

Bereits zum Auftakt der Tour in Lünen fanden sich viele begeisterte Offroader ein. Das konnte Solms noch übertreffen. Mit fast 70 Teilnehmern war das Fahrerfeld ungewöhnlich groß. Selbst Faschingsflüchtlinge aus dem Rheinland wurden westlich von Wetzlar gesichtet. Das ist ein deutlicher Beweis für den besonderen Reiz der neuen Challenge und dessen besonders gutes Reglement, bei dem Fairness und geringe Kosten im Vordergrund stehen.

Auffällig beim Rennen in Solms: Die Einheitsreifen beim Short Course boten bei jedem Lauf konstant guten Grip.

Power und geringer Verschleiß bei günstigem Preis garantieren Chancengleichheit und sorgen für Zufriedenheit bei den Fahrern.

In der Short Course-Klasse boten die 21 angereisten Fahrer mit ihren Modellen eine einmalige Show. Alle zugelassenen Marken waren am Start. Sieben der acht A-Finalisten setzten dabei auf den HPI

Blitz. Am Ende hieß es hier Platz eins, zwei und drei für Racer mit diesem Modell.

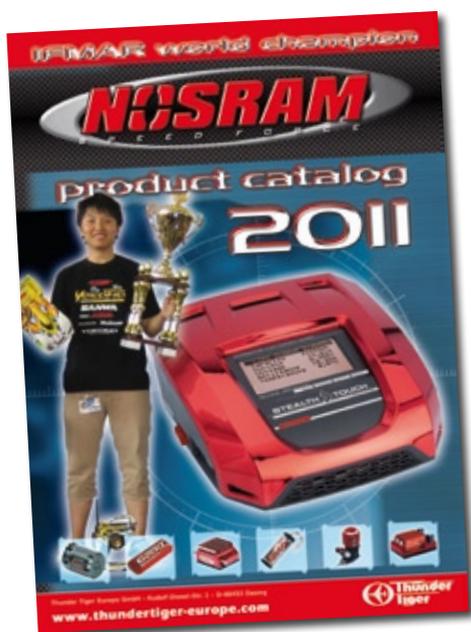
Rasant und hart ging es in der 4WD-Konkurrenz zu. 22 Fahrer lieferten sich spannende Manöver. Überraschend schaffte es Bastian Schäfer – unterwegs mit einem S10 Blast BX von LRP – ins A-Finale und sicherte sich den Sieg. Weitere Informationen im Internet unter: www.LRP.cc.



69 Fahrer traten beim ersten Rennen der LRP-Offroad-Challenge in der Gruppe Mitte an

Blickpunkte Neuheiten-Kataloge zum Download

Alle Neuheiten auf einen Blick bietet Thunder Tiger mit den Team Associated und Nosram Katalogen 2011. Diese stehen ab sofort auf www.thundertiger-tv.de zum Download bereit und informieren über das Gesamtprogramm der RC-Schmieden.



Promi-Auflauf

DTM-Pilot Markus Winkelhock in Eppelheim



Markus Winkelhock war auch in diesem Jahr zu Gast in Eppelheim – auch wenn sein Arbeitsgerät normalerweise manntragend ist

Die besten RC-Tourenwagen-Piloten trafen sich zu den LRP Touring Car Masters in Eppelheim. Mit dabei war auch DTM-Werksfahrer Markus Winkelhock. Sein Name ist der gesamten Motorsportwelt ein Begriff und steht in Deutschland für erfolgreichen Automobilrennsport. Denn Markus Winkelhock entstammt einer der größten Rennfahrer-Dynastien. Sein Vater Manfred fuhr erfolgreich in der Formel 1 und sein Onkel Joachim war weltweit mehrmaliger Tourenwagenmeister und Le Mans-Sieger.

Markus, der erst sehr spät zum Motorsport kam, kann auf eine äußerst erfolgreiche sportliche Vergangenheit zurückblicken. Begonnen hatte alles 1998 mit einem Vize-Meistertitel in der Formel König. Nach zwei Jahren Formel Renault und zahlreichen Formel 3-Erfolgen unterschrieb er 2004 seinen ersten DTM-Werksvertrag bei AMG-Mercedes.

2006 hatte er als Testfahrer von Spyker (heute Force India) erstmals Kontakt mit der Königsklasse im Motorsport – der Formel 1. Sein Renndebüt gab Markus 2007 auf dem Nürburgring. Dort schaffte er eine Sensation: Mit dem unterlegenen Spyker übernahm er dank einer cleveren Reifentaktik für einige Runden die Führung. In welchem Team Markus in die neue Saison startet, wird sich bereits in wenigen Tagen entscheiden. Aktuell absolviert er zahlreiche Testfahrten.

Thunder Tiger TV Stock-Power



Thilo-Alexander Tödtmann gewinnt mit seinem Team Associated TC6 in Duisburg

Thilo-Alexander Tödtmann gewann mit seinem Team Associated TC6 den 11. Lauf zur LRP-HPI-Challenge-Saison 2010/2011 Gruppe West, bei den Energy-Racers-Duisburg, in der Klasse Stock (13,5 Turns).

In der schnellsten Klasse der Challenge dominierte Thilo-Alexander Tödtmann alle drei Qualifikationsläufe und die nachfolgenden Finale. Nachdem er das erste A-Finale souverän gewinnen konnte, sah es auch im zweiten A-Finale nach einem klaren Start-Ziel-Sieg für ihn aus. Doch eine Minute vor Rennende verhinderte ein Aufrollen des Teppichs und der damit verbundene Rennabbruch den vorzeitigen Gesamtsieg.

Bei der Wiederholung des Laufs entwickelte sich dann fünf Minuten vor dem Ende ein spannender Zweikampf zwischen Michael Spiering und Thilo-Alexander. Die Führung wechselte mehrmals und einige Runden vor Schluss ging Thilo-Alexander mit einem gekonnten Überholmanöver in Führung, die er bis ins Ziel verteidigen konnte. Mensch und Material haben perfekt zusammengepasst.

**im letzten Jahr wurden wir
Weltmeister in der Klasse
1:8 OffRoad...**

**dieses Jahr denken wir
in kleineren Dimensionen:
1:10 OffRoad...!**

www.raceAKA.de



Smartphone
QR Code Link
direkt zum Produkt!

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

AKA
World Class Products by World Champions



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

Die Nürnberger Spielwarenmesse war für die meisten wieder einmal ein Highlight. Mit Sicherheit bleiben einige Erkenntnisse hängen und regen zum Nachdenken an. So viele Neuheiten, wie es zunächst schien, waren es dann doch wieder nicht. Ein Trend der letzten Jahre setzte sich jedoch fort, denn die Anzahl an vermeintlichen neuen Herstellern wächst seit geraumer Zeit recht stark – vor allem im 1:8er-Buggybereich. Zusätzlich waren einige der etablierten Hersteller nicht auf der Messe vertreten, dafür wiederum zeigten viele Firmen aus Asien ihre Produkte. Doch diese neuen Firmen kaufen oftmals nur OEM-Produkte ein und bringen sie unter eigenen Produktnamen oder eigenen Bezeichnungen auf den Markt. Dadurch ergeben sich viele Doubletten und die reale Anzahl an wirklichen Neuerungen sinkt spürbar. Doch mit diesem Trend ergeben sich auch neue Anforderungen und Gefahren für den Markt an sich und vor allem für die etablierten Hersteller. Wenn man – wie ich – den Markt seit gut 30 Jahren beobachtet und viele Hintergründe kennt, kommt man nicht umhin, sich Gedanken zu machen. Vor allem in Anbetracht der ständig steigenden Preise trotz einer wahren Angebotsschwemme.

Dass sich die Prozesse deutlich verkürzt haben und die Zyklen, in denen neue Produkte auf den Markt kommen, immer schneller werden, kann man derzeit beobachten. Selbstverständlich möchte der Kunde das optimale Modell für sein Geld erhalten. So ist es in vielen Wirtschaftszweigen nicht verwunderlich, dass überall ein Rückgang der Werte wie Qualität oder Markenverbundenheit zu verzeichnen ist. Bestes Beispiel ist der 1:8er-Markt. Hier sind derzeit gut 50 Firmen tätig und streiten sich um die Marktanteile. Ausgehend von der Überlegung, dass es in einem Land 40 Händler gibt, die sich ernsthaft mit dem Thema Rennen und dem damit einhergehenden Service



Unser Team in den USA hatte während der Nürnberg Messe alle Hände voll zu tun und konnte mit dem neuen RX8 erstmals offiziell an einem Rennen teilnehmen. Mit einem Sieg, der schnellsten Runde sowie einen zweiten Platz war der Einstand bei den Winter Nationals mehr als gelungen

beschäftigen, ist es logisch, dass viele der Händler auch ebenfalls Importeur einer der 50 Hersteller sind. Den Endverbraucher stört dies zunächst nicht, doch wenn er ein Produkt haben möchte, kann er es oftmals nur bei wenigen Händlern oder sogar nur direkt beim Importeur kaufen. Das Produkt wird also de facto nur über diesen einen Shop angeboten. Der Importeur hat darum bisher nur zwei Wege, sein Produkt attraktiver zu machen. Entweder, indem er den Preis senkt und somit eine Preisschlacht anfängt – mit ungewissem Ausgang für alle Beteiligten. Oder aber, indem er sich über Rennerfolge eine Reputation aufbaut.

Veränderungen

Bei konsequenter Nutzung des ersten Ansatzes kommt früher oder später der Punkt, an dem es nur noch Händler mit einigen wenigen, womöglich den selbst importierten Produkten gibt – das Angebot vor Ort sinkt daher langfristig gesehen sogar. Und das trotz oder

Die Internationale Spielwarenmesse in Nürnberg zeigte einige Neuheiten und war auch diese Jahr wieder ein Highlight für uns



Unser Prachtstück – der neue RX8 – und mein ganzer Stolz, denn mit dieser Rennklasse begann bei mir vor vielen Jahren der Virus Modellbau und es macht mir heute noch sehr viel Spaß

gerade wegen vieler neuer Firmen auf dem Markt. Viele wenden sich daher an einen Online-Hobbyshop, was wiederum den vor Ort ansässigen Händlern das Leben schwer macht. Wer nun den zweiten Ansatz verfolgt, wird ebenfalls nicht komplett sicher sein, da der Aufbau und der Unterhalt eines Rennteams viel Geld kosten – ob dieses wieder eingespielt wird, sei dahingestellt. Einige Firmen haben in der Vergangenheit genau diesen Fehler gemacht und für teures Geld Spitzenfahrer verpflichtet und somit über ihre Verhältnisse gelebt. Ob eine Mischung der beiden Strategien wirklich zum Erfolg führt, bleibt abzuwarten. Der Markt befindet sich längst in einer Umbruchphase und die Wirtschaftskrise hat vielen noch zusätzlich zugesetzt.

Doch auch wir als Hersteller haben unsere Aufgaben. In unserem Fall sind wir als typischer Familienbetrieb für 100 Angestellte und deren Familien verantwortlich. Unser Umsatz wird zuallererst für unsere Ausgaben, Steuern und Abgaben, Bankzinsen, Ratenzahlungen oder Materialbeschaffung benötigt. Erst dann kann man eine Entscheidung für weitere Ausgaben oder Neuanschaffungen und deren Sinn oder Unsinn fällen.





gnier von XRAY schreibt exklusiv in

**cars
& Details**

Dazu kommt der steigende Preis eines jeden Teils, denn durch die steigende Anzahl an Firmen auf dem Markt kann ein Hersteller alleine nicht mehr so viele Teile verkaufen – die produzierte Stückzahl sinkt. Doch gerade am Beispiel des neuen RX8 kann man anhand der vielen benötigten Spritzgussformen erkennen, wie sich die steigende Anzahl der Firmen auf den Preis der einzelnen Teile auswirkt, da die Material- oder Herstellungskosten nur einen Bruchteil bei den Spritzgussteilen ausmachen. Der Löwenanteil entfällt auf die Produktion der mitunter sehr komplexen und teuren Formen – mit Nachbearbeitung und kleineren Retuschen durch Weiterentwicklungen kann eine Form daher durchaus bis zu 25.000,- Euro kosten. Wenn nun weniger Teile produziert werden, müssen die Kosten aber dennoch eingespielt werden, der Preis steigt also, obwohl es mehr Firmen gibt und dieser Wettbewerb eigentlich die Kosten senken sollte.

Nische

Der Modellbaumarkt ist global gesehen ein sehr kleiner Markt. Daher ist irgendwann der Punkt erreicht, an dem eine Übersättigung des Markts stattfindet – mit ernststen Konsequenzen für alle Beteiligten, denn viele werden diesen Wettkampf nicht überstehen. Ein Umbruch des Markts scheint unvermeidbar, denn ich gehe davon aus, dass wir diesen Punkt bereits erreicht oder gar überschritten haben. Dennoch werden wir bei XRAY nach wie vor versuchen, in jedes unserer Modelle die Erfahrungen und die sprichwörtliche Qualität von XRAY einfließen zu lassen. Dies gilt besonders für unser lang gehegtes Projekt RX8, daher sind wir derzeit vollauf damit beschäftigt, die letzten Details festzulegen, um das Modell so schnell wie möglich ausliefern zu können. Bei dieser Jagd nach Detaillösungen kommt uns wieder einmal unser Team zugute. Mein Dank gilt allen Beteiligten an diesem Projekt, immerhin wurde in den USA schon das erste wichtige Rennen mit dem RX8 gewonnen.

In diesem Sinne möchte ich viel Spaß am Hobby wünschen.

Dipl. Ing. Juraj Hudy, XRAY Chef Designer



Neben Neuheiten konnten wir auch einige Verbesserungen präsentieren. Selbst die kleinsten unserer Modelle bleiben nicht von Änderungen verschont – die Leistung steigt damit nochmals an

▼ Anzeigen

Kitsch oder Action

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

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



www.rcaction.de
und alles wird gut.

PLASTI DIP

DER PRAKTISCHE
FLÜSSIGGUMMI

SCHÜTZT

BESCHICHTET

WASSERFEST

16,90 €*



JETZT NEU

4x
schnellere
Trocknungs-
zeit!

Verbesserte Rezeptur
4x schnellere Trocknungszeit!

Mit Plasti Dip® beschichten und schützen Sie Ihre Bauteile vor Feuchtigkeit, Nässe, Schmutz und Staub und erhöhen so die Lebensdauer. Plasti Dip® haftet auf fast allen Materialien, ist gegen die meisten Stoffe beständig. Bei Temperaturen bis +93°C. Plasti Dip® ist leicht und einfach ohne zusätzliche Hilfsmittel anzuwenden.



schützt



Wieder-
ablösbar

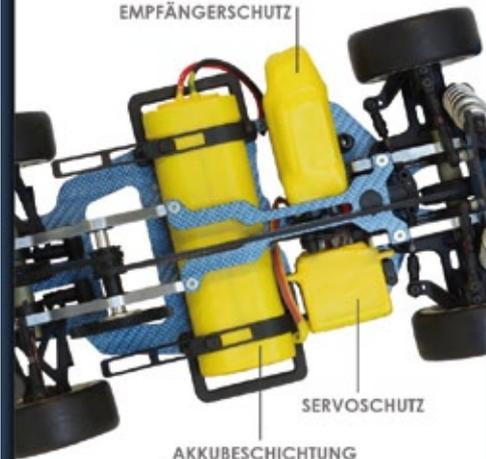


wasserfest



temperatur-
beständig

REGLER- UND
EMPFÄNGERSCHUTZ



SERVOSCHUTZ

AKKUBESCHICHTUNG

NEU!

Anwendungsvideos
finden Sie unter:
www.plastidip.tv



Jetzt bestellen!

Tel: 06021 / 583 99 0 - www.plastidip.de



Wendebereiche

Warum's im Totpunkt gerne klemmt



Text und Fotos:
Werner Frings

Es gibt Bereiche innerhalb eines Hubkolbenmotors, die sich nie vollständig schmieren lassen. So gehören die beiden Totpunkte der Kolbenlaufbahn in den Zylindern beispielsweise zu jenen besonders verschleißträchtigen Zonen, die nie in den Luxus einer Vollschmierung gelangen können. Wir erklären, warum.

Da bei den oszillierenden Kolben sowohl die Vollschmierung, als auch die Mischreibungsschmierung auftritt, ist die Erklärung dieser unterschiedlichen Schmierzustände etwas aufwändig und wissenschaftlich. Um aber die Problematik im Bereich der Kolbentotpunkte zu verstehen, müssen wir uns daher zunächst mit etwas Theorie über das Zustandekommen einer so genannten Vollschmierung unterhalten. Unter Vollschmierung – der Fachbegriff heißt hydrodynamische Schmierung – versteht sich, dass sämtliche, in Bewegung zueinander stehenden Teile allzeit vollständig durch einen druckfesten Schmierfilm voneinander getrennt sind, es also nicht zum Metall-auf-Metall-Kontakt und direkter Reibung kommt. Der Ölfilm ist das trennende Medium, dort findet lediglich nur noch die Reibung des Öls in sich statt.

Hauchdünn

Ein solcher dynamischer Ölfilm kann sich nur dort aufbauen, wo eine relative Bewegung der Bauteile zueinander stattfindet. Der Filmaufbau an sich hängt sowohl mit der Adhäsion als auch mit der Kohäsion zusammen. Letztere bewirkt, dass das Öl an den sich

bewegenden Teilen haften bleibt. Die Güte der jeweiligen Haftung ist im Wesentlichen von der Benetzungsfähigkeit (niedrige Grenzflächenspannung, Temperatur) des Öls abhängig. Die Adhäsion wiederum bewirkt, dass diese Ölmoleküle untereinander auch das Bedürfnis haben, aneinander haften zu bleiben. Somit ergibt sich – vereinfacht dargestellt – die Situation, dass beiden zu schmierenden Teilen das zugeführte Öl latent jeweils anhaftet und dass diese beiden

Diese Klemmspuren am unteren Kolbenhemd finden ihre Ursache in mangelhafter Fertigungsqualität





Die Zylinderlaufläche ist lediglich geschliffen und nicht gehont – am falschen Ende gespart

Ölfilme das Bestreben haben, sich miteinander zu verbinden. Bewegen sich nun diese beiden ölbenetzten Teile zueinander, dann bildet sich – sozusagen von der Spaltmitte ausbildend – ein druckfestes Ölpolster, das sich, ähnlich wie ein Keil, zwischen die beiden gleitenden Partner presst und dadurch deren direkte Reibung aufeinander verhindert. Die Güte der Druckfestigkeit dieses nur wenige tausendstel Millimeter dünnen Films hängt einerseits von der Ölqualität ab, andererseits auch von der Geschwindigkeit der Reibpartner zueinander. Je höher diese (Gleit-)Geschwindigkeit, desto besser gelingt der keilförmige Filmaufbau. Ist keine Bewegung der zu schmierenden Partner vorhanden, ist kein druckfester Filmaufbau möglich; Metall liegt unmittelbar auf Metall. Und hier sind wir nun endlich bei der Kolbensmierung angekommen.

Wird der Hubkolben vom Arbeitstakt durch den Zylinder gepresst, beschleunigt er zügig bis etwa zur Mitte des Wegs. Von dort an nimmt die Geschwindigkeit bis zum Stillstand im unteren Totpunkt ab. Dort angelangt, wird er wieder zügig in die entgegengesetzte Richtung beschleunigt, um dann dort im oberen Totpunkt ankommend, wiederum bis zum Stillstand abgebremst zu werden. Für den Weg, den der Kolben dabei zurücklegt, wird allgemein die mittlere Kolbengeschwindigkeit angegeben. Kritisch gelten Geschwindigkeiten ab etwa 18 Meter pro Sekunde. Die jeweils höchste dabei erreichbare Kolbengeschwindigkeit ist kurz über der Wegesmitte, wenn der Hubzapfen auf fast 90 Grad zum Zylinder steht. Gut das 1,6-fache beträgt diese Höchstgeschwindigkeit im jeweiligen Vergleich mit der mittleren Gleitgeschwindigkeit. Ein 3,5-Kubikzentimeter-Motor mit 16 Millimeter Hub legt bei 30.000 Umdrehungen pro Minute 16 Meter pro Sekunde zurück, die Spitzengeschwindigkeit beträgt immerhin über 93 Kilometer in der Stunde. Und diese Geschwindigkeit wird wohl-gemerkt innerhalb von 0,0005 Sekunden erreicht und in der gleichen Wimpernschlagkurze wieder bis zum Stillstand abgebremst.

Trennlied

Das den Zylinderwandungen und dem Kolbenhemd anhaftende Schmieröl sorgt während des Gleitens für den oben erklärten druckfesten Schmierfilm, der sich dynamisch aufbaut und den Kolben vor dem direkten

Kontakt mit dem Zylinder rundum trennt. Somit würde der Kolben verschleißfrei laufen, wenn er sich nun mal ständig mit einigermaßen gleichmäßiger Geschwindigkeit durch den Zylinder fortbewegen würde. Das ist aber zu den Totpunkten hin nicht der Fall, denn die Kolbengeschwindigkeit kommt an den jeweiligen Enden immer zum Stillstand und daher kann sich dort auch nie ein druckfester Schmierfilm bilden. Somit findet dort direkte Reibung mit Verschleiß statt. Dies lässt sich bei lange gelaufenen Motoren sehr gut daran erkennen, dass an den Totpunkten der Zylinderverschleiß immer deutlich höher als zur Mitte hin voranschreitet. Bei Motoren mit sehr hoher Betriebsstundenzahl ist dieser Mehrverschleiß nicht nur messbar, sondern im oberen Totpunkt sogar mit der Fingerkuppe tastbar.

Auffällig ist dabei, dass der grundsätzliche Mehrverschleiß am oberen Zylinderende am deutlichsten ist. Dies liegt daran, dass dort die Belastung an das Material und dessen Passungen am höchsten sind. Die Brandgase, die unmittelbar nach der Entflammung im Kern eine Gastemperatur von 2.000 Grad erreichen können, strömen beim Auslassen mit – unter anderem vom Wirkungsgrad abhängig – durchaus über 600 Grad in den Auspuffkrümmer. Die extreme Hitze am Feuersteg und auf dem auslaßseitigen Kolbenhemd – exorbitant verstärkt durch (zu) kurze Resonanzauspuffabstimmung – nimmt dem Werkstoff viel Härte, dort anhaftendes Öl überschreitet den Siedebereich und schließlich ist auf der Druckseite ebendort die Belastung beim Arbeitstakt ohnehin besonders hoch.

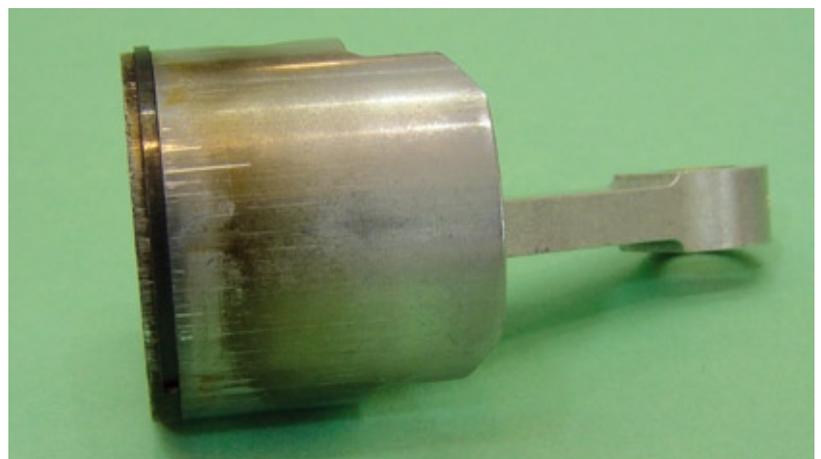
Grenzbereich

Somit wird nun klar, dass diese Totzonen stets unter Mangelschmierung leiden, Metall berührt Metall und reibt bei jeder Wegumkehr kurz ungeschützt aufeinander. Diese kritischen Zonen bedingen eine besonders gut miteinander harmonisierende Metallpaarung, um den Verschleiß einigermaßen niedrig halten zu können. Beispielsweise läuft übereutektisches Silumin gut auf Chrom und Grauguß gut auf Stahl. Grundsätzlich schlecht harmonisieren diesbezüglich übrigens gleiche Werkstoffpaarungen miteinander. ■



Typische Reibspuren am oberen Totpunkt eines ringlosen Kolbens

Auch hier wurde es dem Öl zu heiß, erkennbar an der mit der sinkenden Temperatur ablaufenden Abrasion



▼ Anzeigen



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



Nitro-Schreck

Mit Power durch den Steinbruch



Monstertrucks sind ganz klar die Könige im Steinbruch. Sie sind groß, stark, schnell, halten eine Menge aus und machen (fast) immer eine gute Figur. Der DMT VE von Kyosho ist ein Monstertruck im Maßstab 1:10 mit einsteigerfreundlichem Potenzial in Form eines Ready-to-Run-Sets. Damit können aber auch Profis durchaus Spaß haben.

Text und Fotos:
Thomas Strobel

Der DMT VE wird als ReadySet mit dem bewährten Perfex KT-6-Fernsteuersystem geliefert. Das Herzstück des DMT VE ist der Team Orion Vortex Brushlessantrieb, der dem Modell auch seinen Namenszusatz VE verleiht. Ein High-Torque-Lenkservo, eine lackierte Lexankarosserie und Kleinwerkzeug gehören ebenfalls zum Lieferumfang. Nur noch acht AA Senderakkus und ein Fahrakku werden benötigt, dann steht dem Spaß nichts mehr im Weg.

Treibstoff

Als Stromquelle für unseren Test kommt ein Team Orion Carbon Molecular Power Race Pack-LiPo mit

5.400 Milliamperestunden Kapazität zum Einsatz. Mit 2s und 45C sollte der brandneue Team Orion Vortex Experience 10 MT-Regler den Team Orion Vortex 10-Motor ordentlich Strom liefern. Der Hardcase Akku in Carbonoptik passt perfekt in den Akkuschacht. Kyosho setzt für minimalen Verlust bei den Anschlüssen auf Deans-Steckverbindungen.

Der Vortex Experience 10 MT-Regler arbeitet sowohl mit zweizelligen LiPo- oder LiFe-Akkus als auch mit sechs- bis siebenezelligen NiMH-Akkus. Das Setup geschieht automatisch, deshalb findet man auch keinen Einstelltaster. Einerseits ist das gut für



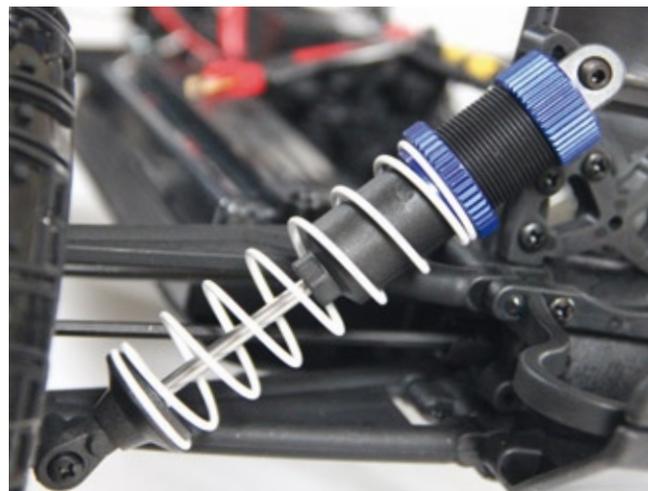
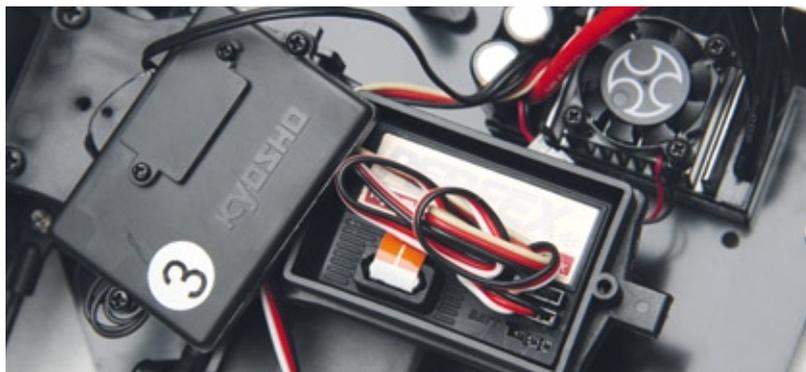
Die Vortex Brushless-Combo bietet in jeder Lebenslage viel Leistung

Einsteiger, andererseits hat man leider keinerlei Einstellmöglichkeiten. Der 10 MT ist ein reiner Brushlessregler für sensorlose Motoren, es können also keine Bürstenmotoren verwendet werden. Ein weiteres Ausstattungsmerkmal ist die eingebaute Minimalspannungsabschaltung. Fällt die Spannung unter den zulässigen Wert, schaltet der Fahrregler die Motorstromversorgung ab. Der Vortex Experience 10 MT verfügt weiterhin über einen thermischen Überlastungsschutz, der den Regler bei zu hoher Belastung ausschaltet. Zusätzlich gibt es auch noch eine Empfangsverlustschutzfunktion, bei der der Regler ebenfalls abschaltet, sobald zum Beispiel die Reichweite der Fernsteuerung überschritten ist oder Störungen auftreten. Ein kleiner Lüfter auf dem Regler hält ihn immer auf der richtigen Temperatur. Eine Dauerbelastbarkeit von 70 Ampere (mit Lüfter) und Spitzenströme von 120 Ampere steckt der kleine Kerl ohne Weiteres weg. Und das bei Abmessungen von 57 x 27,5 x 32 Millimeter und einem Gewicht von gerademal 80 Gramm.

Der Team Orion Vortex 10-Brushlessmotor macht 2.800 Umdrehungen in der Minute pro Volt und wiegt stolze 258 Gramm. Mit 50 Ampere Dauerlast und einem Maximalstrom von 100 Ampere passt er wunderbar zum Regler.

Ausgleich

Untypisch für einen Monstertruck hat der DMT VE ein Mitteldifferenzial, von dem aus die Kraft über Dogbones jeweils an das vordere und hintere Differenzial weitergegeben wird. Die Stahlantriebswellen sind nicht wie üblich aus Rundstahl, sondern aus einem Sechskant gefertigt. Alle drei Differenziale



Big-Bore-Dämpfer mit Kunststoffgehäuse und Rändelschrauben fangen jeden Stoß sicher ab

sind gut abgedichtet, optimal mit Fett gefüllt und natürlich kugelgelagert. Das Innenleben beschränkt sich auf jeweils zwei Kegelräder. Es handelt sich also um Zweispiderdifferenziale.

Für eine gute Dämpfung sorgen die vier 125 Millimeter langen Öldruckstoßdämpfer, die schon ab Werk mit Öl befüllt sind. Die Dämpfergehäuse sind aus Kunststoff gefertigt, lediglich die Verschlusskappen und die Einstellmutter sind aus blau eloxiertem Aluminium. Die Federvorspannung kann durch Alurändelschrauben stufenlos eingestellt werden. So kann man den DMT auch auf die Schnelle mal etwas tiefer oder höher legen. Die weiß pulverbeschichteten Federn machen die Federbeine komplett.

Das verbaute High Torque-Lenkservo Perflex KS-101BK ist liegend eingebaut und hält somit den Schwerpunkt niedrig. Egal, ob im Stand oder in voller Fahrt – das Servo reißt die Räder ohne Probleme in die gewünschte Richtung. Damit im hektischen Treiben beim Bashen das Servo nicht zu Schaden kommt, sorgt ein einstellbarer Servosaver für Dämpfung.

Puschen

Der Bodenkontakt wird über Monsterreifen mit einem Durchmesser von 145 Millimetern hergestellt, diese sorgen für optimalen Grip auf der Straße und im Gelände. Das gleiche Profil wurde auch schon erfolgreich beim MFR verwendet. Die Reifen sind schon fertig auf den verchromten Felgen verklebt, natürlich mit Schaumstoffreifeneinlage. Die Felgen verfügen über 17-Millimeter-Sechskantmitnehmer. Am Modell finden sich ebenfalls 17-Millimeter-Mitnehmer, allerdings sind diese nur aufgesteckt. Darunter verbergen sich noch 12-Millimeter-Mitnehmer, die es ermöglichen, auch Felgen mit 12-Millimeter-Sechskantmitnehmern zu verwenden.

Das Fahrwerk komplettieren vier Einzelaufhängungen mit extrem langen Querlenkern und einem Federweg von je über 130 Millimeter. So kann der DMT nahezu jedes Hindernis, das sich ihm in den Weg

Zu einem fahrfertigen Modell gehört natürlich auch eine Fernsteueranlage. Beim DMT VE sendet diese im 27-Megahertz-Band und kommt von Perflex



Im Testmodell kam ein Carbon Molecular-LiPo von Team Orion zum Einsatz. Der Akku hat eine Kapazität von 5.400 Milliamperestunden

stellt, überwinden. In Verbindung mit den beschriebenen Big Bore Öl Druckstoßdämpfern verfügt der Truck über ein perfektes Fahrwerk, das die Energie auf jedem Untergrund umsetzen kann.

Die Räder sind an einer Pivotball-Radaufhängung montiert, bei der die Querlenker und die Radträger mittels Kugelschrauben verbunden sind. Der Sturz und die Spurweite können somit unter Zuhilfenahme eines passenden Inbusschlüssels auch bei montierten Rädern problemlos eingestellt werden. Der verwendete, hochwertige Kunststoff ist hart genug, um unerwünschte Verformungen im Bash-Einsatz zu verhindern, aber dennoch flexibel genug, um einem Bruch vorzubeugen. Einstellmöglichkeiten am Fahrwerk sind reichlich vorhanden, so können Spur und Sturz, Nachlauf und Dämpfercharakteristik an die Bedürfnisse des Fahrers schnell und einfach

Anzeige ▼



Das Chassis kommt RTR-typisch fertig aufgeräumt aus dem Karton. Es ist sehr übersichtlich und dadurch wartungsfreundlich

angepasst werden. Die Achsgeometrie vorne und hinten ist identisch, was in einem Reparaturfall den entscheidenden Vorteil hat, dass man nicht so viele Ersatzteile benötigt.

Die Fernsteuerkomponenten arbeiten leider im 27-Megahertz-Band, das einfach nicht mehr zeitgemäß ist. Zwar verrichtet die Elektronik ihren Dienst ohne Probleme, aber dennoch ist die Angleroptik mit den langen Antennen, sowohl an der Perflex KT-6 als auch

Cars & Details
SIX-PACK

Alle Ausgaben findest Du unter:

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

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

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

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



Die Zweispiderdiffe sind gut gefettet und nehmen die Motorkraft optimal auf

am Auto, out und stört das Bild der wunderschönen Karo. Diese ist nämlich mit ihrer weißen Grundfarbe und dem schwarzroten Design absolut im Trend.

Praxis

Genug Theorie, jetzt muss der DMT VE zeigen was er kann. Also den Team Orion Carbon Molecular Power Race Pack-LiPo geladen und los geht's. Nach einem kurzen Test, ob die Fernsteuerung richtig arbeitet, ging es erst einmal auf eine die Straße. Funke an, Regler an und schon bekommt man in Form einer akustischen Tonfolge das Startzeichen von der Bordelektronik am Auto.

Kurz am Gashahn gezogen, legt der DMT auch schon los. Ein sehr gutmütiges Fahrverhalten zeigt sich

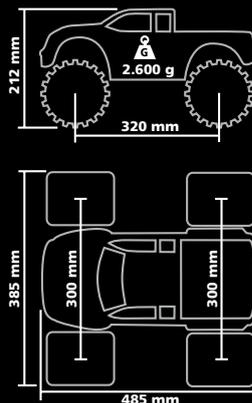
CAR CHECK

DMT VE
Kyosho

- Klasse: **Elektro-Offroad 1:10**
- Empfohlener Verkaufspreis: **449,- Euro**
- Bezug: **Fachhandel**

■ Technik: **Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert**

- Benötigte Teile: **acht Mignonzellen, Fahrakku, Ladegerät**



schon nach den ersten Metern, er legt sich schön in die Kurve und bringt die Leistung ordentlich auf den Asphalt. Die Beschleunigung ist spitzenmäßig, die Endgeschwindigkeit könnte aber durchaus etwas höher sein. Zugegeben, für Einsteiger und Hobbypiloten ist sie absolut zufriedenstellend. Leider sind durch das Mitteldifferenzial keine Wheellys möglich, was den Fahrspaß bei einem Monster etwas einschränkt aber durchaus seine Vorteile im Rennbetrieb hat. Nach zirka 20 Minuten Fahrzeit hat sich der Akku seiner Energie entledigt und muss erneut geladen werden.

Als Nächstes musste der Kyosho DMT sein Können im Gelände unter Beweis stellen. Dazu ging es kurzerhand in die Kiesgrube. Über den doch recht groben Untergrund bügelte der Truck spielend

▼ **Anzeige**

Die Adresse für
RC-Cars mit Verbrennungsmotor:

www.rc-car-online.de



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



Alle HPI, FG, Hurrax
und Carson-Großmodelle
sofort lieferbar.





Der Servosaver schützt das kräftige Lenkservo für Überlastungen

hinweg. Das Fahrwerk zeigt hier, was es drauf hat. Je höher die Geschwindigkeit, desto besser schluckt es die Unebenheiten. Durch den Allradantrieb ist der DMT auch auf losem Untergrund gut zu beherrschen und lässt sich hervorragend durch die Kurven driften, dabei spart er es sich keineswegs, mit aufgewirbeltem Dreck um sich zu werfen.

Bergsteiger

Nun stand der Hillclimbing-Test an. Mit ein wenig Schwung ging es auf den Sandberg zu, dann vorsichtig mit dem Gas gespielt, klettert der DMT mit durchdrehenden Rädern den Berg hoch. Auch diese Übung meistert der Truck gut, allerdings muss man schon sehr feinfühlig mit dem Gas arbeiten, damit er sich bei der Leistung nicht eingräbt.



Das Mitteldiff verfügt über ein Hauptzahnrad aus Kunststoff und ist bereits mit reichlich Fett gefüllt. Möchte man es sperren, empfiehlt sich Heißkleber

Genug geblödel, es handelt sich ja hierbei um einen Monstertruck. Und was macht man mit einem Monstertruck? Genau: springen! Erst mal vorsichtig über einen kleinen Hügel gehüpft, um sich mit den Flugeigenschaften vertraut zu machen. Nachdem die Eingewöhnungsphase beendet war, ging es so richtig rund. Mit mächtig Speed über Männerhügel. Der DMT macht in jeder Fluglage einen guten und kontrollierbaren Eindruck. Das Flugverhalten ist als neutral zu bezeichnen, er lässt sich in der Luft gut steuern. Absprung, dann in 3 Meter Höhe kurz auf die Bremse und der Frontflip ist perfekt. Backflips sind allerdings nicht so einfach machbar, was unter anderem auch an dem eingebauten Mitteldifferenzial liegt. Da es sich um einen Monstertruck handelt, ist es sicherlich von Vorteil, das Mitteldiff früher oder später mittels Heißkleber außer Gefecht zu setzen, was natürlich den kompletten Antriebsstrang einer wesentlich höheren Belastung aussetzen würde.



Dank des vom MFR bewährten Reifenprofils findet der DMT VE im groben Gelände optimalen Grip

Im Test konnte der DMT vor allem durch seine gutmütigen Flugeigenschaften überzeugen



Mini-Abo Maxi-Vorteil

CARS & Details bringt monatlich alles über:

- Offroader & Glattbahner
- Materialbearbeitung
- Neuheiten am Markt
- Fahrzeugtechnik
- Elektro- & Verbrennungsmotoren
- Fahrtraining
- Akkus & Ladegeräte
- Slot-Racing
- Elektrik & Elektronik

... und vieles mehr!

Deine Schnupper-Abo-Vorteile

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

Jetzt bestellen – einfach ausfüllen und ab damit.

Sende diesen Coupon an: Leserservice CARS & Details, 65341 Eltville.
Schneller geht's per Fax: 040/42 91 77-120, Telefon: 040/42 91 77-110

Im Internet: www.cars-and-details.de

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

■ Ich will CARS & Details im Schnupper-Abo testen: Bitte sendet mir die nächsten 3 Ausgaben zum Preis von einer, also € 5,00 (statt € 15,00 bei Einzelkauf). Falls ich das Magazin nach dem Test nicht weiterlesen möchte, sage ich bis eine Woche nach Erhalt der 3. Ausgabe mit einer kurzen Notiz ab. Andernfalls erhalte ich CARS & Details im Jahres-Abonnement zum Vorzugspreis von € 54,00* (statt € 60,00 bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein Jahr. Ich kann aber jederzeit kündigen. Das Geld für bereits bezahlte Ausgaben erhalte ich zurück.

■ Ich will künftig den CARS & Details-Newsletter per E-Mail erhalten.

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort Land

Geburtsdatum Telefon E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

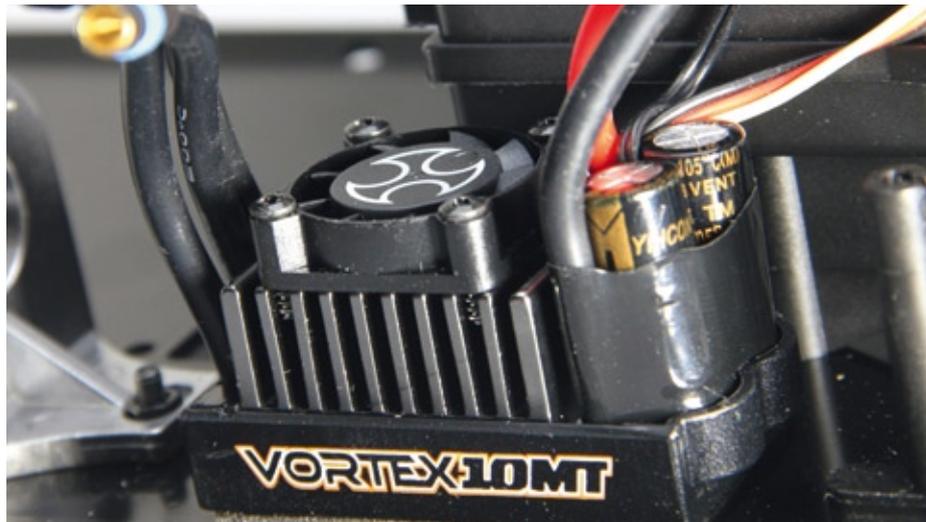
Geldinstitut

Datum, Unterschrift

* Abo-Preis Ausland: € 63,00
 Leserservice: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120
 Die Daten werden ausschließlich verlagseigenen und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.



Unter den 17-Millimeter-Sechskantminehmern befinden sich Standard-12-Millimeter-Mitnehmer, sodass unterschiedliche Felgenformate montiert werden können



Dank des integrierten Lüfters behält der Vortex 10MT-Regler stets einen kühlen Kopf

Die Landungen steckt das Fahrwerk absolut klaglos weg. Auch unsanfte Einradlandungen beeindrucken den DMT nicht wirklich. Nach einigen Überschlagen und Bruchlandungen sind am Kyosho DMT VE keinerlei Schwächen oder Defekte zu erkennen. Nicht einmal die Karosserie zeigt irgendwelche Ermüdungserscheinungen in Form von Rissen oder ähnlichem. Einzig bei einer wirklich heftigen Bruchlandung ist die Spurstange vom Kugelkopf gesprungen, was aber nicht nachteilig zu bewerten ist. Im Gegenteil, besser abgesprungen als gebrochen oder verbogen. Eine verlorene Radmutter lässt sich auf die etwas kurzen Achsstummel zurückführen. Zusätzliche 5 Millimeter hätten hier nicht geschadet. Aber die Radmuttern sind am Bund mit kleinen Graten versehen, die sich, wenn man das Ganze ordentlich anzieht, in der Felge verhaken und so ein selbständiges lösen der Mutter verhindern.



Etwas untypisch für einen Monstertruck verfügt der DMT VE über ein Mitteldiff. Dadurch sind leider keine Wheellys möglich

Haltbar

Die Vortex Elektronik hat dem Hardcore-Einsatz ebenfalls Stand gehalten. Es hat zu keiner Zeit ein Hitzeproblem oder sonstiges. Sogar der kleine Lüfter, der den Regler kühlt, Verrichtet trotz der Dreckorgie unbeeindruckt seinen Dienst. Nach mehreren Akkulaudungen Spaß in der Kiesgrube neigt sich der Tag und damit der Test dem Ende. Wenn man sich die Tortur vor Augen führt, ist es schier unglaublich, dass der DMT alles ausgehalten hat.

Nach diesem Ausflug ging es erst mal in die Werkstatt, um den Wagen zu inspizieren und auf eventuelle Schäden zu prüfen. Kurzerhand wurde alles zerlegt und es konnten außer einigen Kratzern an der Alu-Chassiplatte und Gebrauchsspuren in Form von Kratzern an der Karosserie keine Defekte festgestellt werden. Auch nach Abnutzungserscheinungen am relativ frei liegenden Ritzel und dem Hauptzahnrad

suchte man vergeblich. Die Differenziale sehen ebenfalls aus wie neu, was auf die gute Ausstattung mit Kugellagern und die hervorragende Materialqualität zurückzuführen ist. ■



Mit Allradantrieb und Brushlesspower kommt der DMT VE jeden Berg spielerisch hoch

FAZIT

Mit dem DMT VE hat Kyosho einen wirklich gelungenen Brushlessmonstertruck im Maßstab 1:10 entwickelt. Spaß, Leistung und Bedienerfreundlichkeit stehen hier im Vordergrund, was mit guten Komponenten und haltbaren Materialien umgesetzt wurde. Diese Punkte zeichnen das Modell aus.

modellsport **schweighofer.**

- onlineshop & versand
- verkauf & service vor ort
- mehr als 50.000 Artikel verfügbar



www.der-schweighofer.com

modster
hot new brand by modellsport schweighofer
www.modster.at



Vier gewinnt



Mehr Vortrieb, mehr Spass

Die Vorteile von Allradantrieb liegen auf der Hand: Das Modell hat auf jedem Untergrund mehr Grip, das Fahrverhalten besonders bei starken Beschleunigungsmanövern und in Kurven wird deutlich neutraler und dadurch jedes Modell zur echten Pistensau im Gelände. Aus diesem Grund bietet die Firma Amewi für ihr 1:5er-Großmodell Pitbull X (Testbericht in **CARS & Details 03/2011) einen 4WD-Umbausatz an.**

Text und Fotos:
 Jan Schnare

Im Auslieferungszustand verfügt der Pitbull X über einen herkömmlichen 2WD-Heckantrieb über CVD-Wellen. Die Kraftübertragung vom Getriebeantrieb zum Diff erfolgt über eine Knochenwelle, die von dem Hauptzahnrad in Bewegung versetzt wird. Letzteres hat bereits einen freien Mitnehmer, der in Richtung Front zeigt. Lässt man seinen Blick noch einige Zentimeter weiter schweifen, landet man schnell an der Vorderachse. Auch hier lässt sich bereits erahnen, dass der Pitbull X auch für den Umbau auf einen 4WD-Antrieb ausgelegt ist. Denn hier findet sich das fertige Diffgehäuse, dessen Öffnungen für die Ausgänge lediglich mit Moosgummistopfen verschlossen sind.

Gutes noch besser

Mit dem 2WD-Antrieb zeigt der Pitbull X bereits ordentliche Fahrleistungen. Das Fahrverhalten ist selbst bei hohen Kurvengeschwindigkeiten für einen Hecktriebler noch erstaunlich gut beherrschbar. Ein Übersteuern muss schon provoziert werden. Und wenn das Heck doch mal unkontrolliert ausbricht, kann man

Das Diff ist in gewohnter Vierspiderkonstellation aufgebaut und muss noch montiert werden

leicht gegenlenken. Das Modell bietet also eine gute Ausgangsbasis für Tuningmaßnahmen – wie zum Beispiel den Einbau des besagten 4WD-Antriebs. Was jedoch noch etwas für Verunsicherung sorgt, ist der Tank. Denn wie sich die Welle vom Hauptzahnrad bis zur Vorderachse um den Treibstoffbehälter herum-schlingeln soll, kann bisher nur erahnt werden.

Der Inhalt des Umbausatzes ist relativ überschaubar: Ein paar CVD- sowie Knochenwellen, die Einzelteile eines Diffs samt Ritzel, zahlreiche Kleinteile sowie – und hier lüftet sich auch das Geheimnis um den Tank – ein komplett anderer Tank. Der hat nämlich nun in der Mitte eine deutliche Aussparung, durch die die Welle führt. Hier ergibt sich allerdings auch ein kleines Problem, denn die beiden Tankbereiche rechts und links von der Welle sind nur über einen schmalen Kanal am Boden verbunden. Befüllt man nun den Tank über den Einfüllstutzen auf der linken Seite, fließt der Sprit über den Kanal natürlich auch in den rechten Tankbereich. Leider geschieht dies nur soweit, bis der Benzinspiegel die Höhe des Kanals – also etwa einen Zentimeter – erreicht hat. Das ist ganz simple Physik, denn sobald der Kanal mit Sprit gefüllt





Das Hauptzahnrad treibt eine kurze Welle an, ...



... die in das Zwischenstück greift



... und schließlich zu den antreibenden CVD-Wellen

ist, kann keine Luft mehr entweichen. Lösen kann man das Problem auf zwei Weisen. Entweder, man montiert einen Luftausgleich auf der Oberseite, oder man kippt den Pitbull beim Tanken auf die Seite. Wobei letzteres eher die Notlösung ist. Die erste Variante ist doch deutlich komfortabler.

Time for Change

Nun geht es an den Umbau. Der lässt sich problemlos an einem gemütlich Nachmittag bewerkstelligen. Zunächst wird das Diff montiert. In dem Kunststoffbecher finden Dichtgummis, die Mitnehmer und natürlich insgesamt sechs Zahnräder – darunter vier Spiderrädchen – ihren Platz. Mit Öl befüllt, kann der Deckel drauf. Herkömmlicherweise handelt es sich um ein Stahlzahnrad, das mit vier Schrauben fixiert wird. Eine Papierdichtung sorgt dafür, dass das Öl da bleibt, wo es hingehört.

Um das Diff nun an seine entsprechende Position in der Vorderachse zu bekommen, ist ein wenig Arbeit nötig. Durch das Lösen von weniger als einem Dutzend Schrauben kann man die gesamte Vorderachse abnehmen. Mit einem einfachen Messer lassen sich die Moosgummistopfen entfernen. Dann werden noch einige weitere Schrauben herausgedreht und schon ist das Diffgehäuse offen. Nun noch die beiden Kugellager eindrücken, das Ritzel einschieben und mit dem Mitnehmer versehen, das gut gefettete Diff samt seiner Lager einlegen und alles wieder verschrauben. Jetzt kann die Vorderachse wieder an ihren Bestimmungsort zurück.

Als Nächstes die Vorderräder demontieren, die Lenkhebel lösen und schon lassen sich bequem die neuen Mitnehmer sowie die CVD-Wellen befestigen. Wenn man nun die Lenkhebel wieder anbringt, muss man natürlich die Knochen in die Diffmitnehmer schieben. Das war's schon.

Bevor man die Zentralwelle vom Hauptzahnrad nach vorne verlegen kann, muss der Tank gewechselt werden. Da dieser nur mit vier Splinten gesichert ist, geht der Umbau schnell von der Hand. Jedoch muss dabei auch der Überrollkäfig teilweise gelöst werden, um einfacher arbeiten zu können. Danach geht es direkt mit der Zentralwelle weiter. Das Besondere daran ist die Zweiteilung. Eine kurze Knochenwelle reicht vom Hauptzahnrad bis zum Tank. Dort nimmt sie ein kurzes Zwischenstück entgegen. Von hier aus führt dann eine etwas längere Welle direkt zwischen RC-Box und den Servos hindurch nach vorne zum Diff. Durch Verschieben des Zwischenstücks kann die Leichtgängigkeit des gesamten Strangs beeinflusst werden.

Sicher ist sicher

Damit ist der Umbau im Grunde abgeschlossen. Selbstverständlich ist es empfehlenswert – oder besser gesagt unerlässlich – die Madenschrauben der Mitnehmer und andere, in Metall gedrehte Schrauben, mit Sicherungslack zu versehen. Sonst sind baldige Ausfälle garantiert.

Was jetzt noch fehlt, ist eine standesgemäße Testfahrt. Nachdem der Pitbull X schon im 2WD-Betrieb mit guten Fahreigenschaften überzeugen konnte, ist das Fahrverhalten nun noch deutlich besser geworden. Ohne wesentliche Steuerkorrekturen geht es mit Vollgas über die Sandpiste. Völlig neutral schießt der Pitbull X vorbei, lässt sich hervorragend auf den Zentimeter genau manövrieren. Natürlich schluckt der 4WD-Antrieb auch ein wenig Leistung und so fehlt es gerade in Beschleunigungsphasen zunächst etwas an Schub. Mit der Zeit und einem zunehmend leichter laufenden Antrieb nimmt dieses Problem jedoch spürbar ab und der Pitbull entfaltet sein Potenzial. Mit dieser Abstimmung ist das Modell hervorragend für Großmodelleinsteiger geeignet und macht jede Menge Spaß. ■



CVD-Wellen sorgen für die Kraftübertragung vom Diff zu den Rädern. Die Zentralwelle besteht aus einzelnen Knochen



Sämtliche Teile des Umbausatzes sind hochwertig verarbeitet und die Passgenauigkeit ist hervorragend



Zwillinge on Tour

Spassmacher im Kleinformat

Modelle im Maßstab 1:18 sind lang nicht so verbreitet wie die anderen Klassen. Das heißt jedoch nicht, dass diese RC-Cars selten gefahren werden. Es gibt sogar hier und da einige Rennveranstaltungen, die speziell für solche Modelle ausgelegt sind. Dies ist für Team Associated Grund genug, eine verbesserte Version ihrer RC18-Serie auf den Markt zu bringen. Der RC18B2 und der RC18T2 treten im Vergleich gegeneinander an.



Text und Fotos:
Markus Dirks

Auf den ersten Blick sehen beide Probanden recht unterschiedlich aus, was daran liegt, dass der RC18B2 ein Buggy ist während der RC18T2 zu den Truggys zählt. Schaut man auf den Maßstab 1:8, stellt man unweigerlich fest, dass es dort meistens auch zwei Brüder in Form

eines Buggys und eines Truggys gibt. Es ist also nicht ungewöhnlich, dass dies auch bei kleineren Maßstäben der Fall ist. Beide Modelle werden als reine Ready-to-run-Ausführungen mit Fernsteuerungen im 2,4-Gigahertz-Band geliefert.

Eineiig

Unterschiede im Lieferumfang gibt es schon einmal nicht bei den Modellen. Beide kommen fahrfertig mit 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung, fertig montiert und mit einem 1.100-Milliamperestunden-Antriebsakku ins Haus. Stellt man nun beide nebeneinander, sieht man

Einer der kleinen Unterschiede zwischen den beiden Brüdern: Der Buggy (links) hat keine Karohalter an der Dämpferbrücke, der Truggy hingegen schon, da seine Karosserie vorne mit zwei Klipsen befestigt wird





Beide Mini-Racer verfügen über das neue Akkuschnellwechselsystem



auf Anhieb deutliche Unterschiede. Der RC18B2 wird mit einer buggytypischen Karosserie geliefert, die ihn recht kurz und kompakt wirken lässt. Beim RC18T2 ist die Karosserie dagegen truggytypisch, allerdings erweckt sie aufgrund ihrer Größe den Eindruck, das Modell sei länger, was jedoch bei genauerer Betrachtung der Abmessungen nicht stimmt.

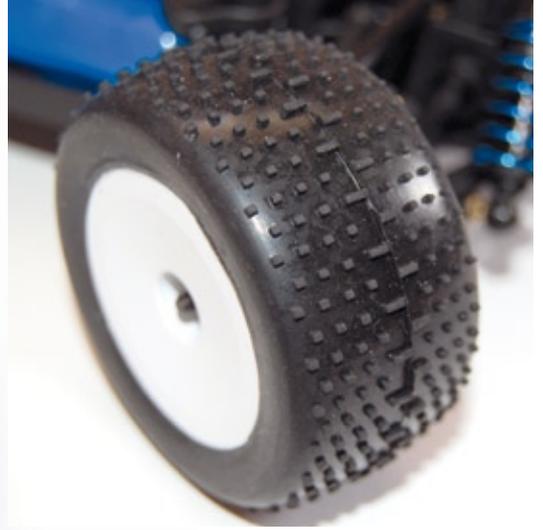
Abgesehen von der Karosserie unterscheiden sich der RC18B2 und der RC18T2 nur noch in zwei Dingen. Zum einen ist die vordere Dämpferbrücke vom T2 ein wenig anders gestaltet, was aufgrund der Karosserie notwendig ist, da diese vorne mit zwei Karosserieklemmen

Eine kleine Lexanhaube schützt jeweils das Hauptzahnrad bei beiden Probanden vor Fremdeinwirkungen von außen





G 589 g



Truggytypisch sind die Frontpneus beim RC18T2 vorne genau so breit, wie hinten ...

befestigt wird und nicht nur mit einer wie beim B2. Zum anderen fallen nur noch die Vorderräder auf. Beim B2 sind diese schmaler ausgeführt, was für ein agiles Kurvenverhalten spricht. Beim T2 hingegen sind die vorderen Pneus genau so breit wie die hinteren.

Auswärts

Auf losem Untergrund wird diese Eigenschaft wohl nicht weiter auffallen, fährt man aber mal auf einer Teppichstrecke, wird der Pilot diesen Unterschied schon eher merken. Es ist auch nicht so ungewöhnlich, dass die Buggys im kleineren Maßstab vorne schmalere Reifen haben. Extrem fällt diese Eigenschaft bei 1:10er-Buggys auf, die vorne sehr schmale Reifen haben.

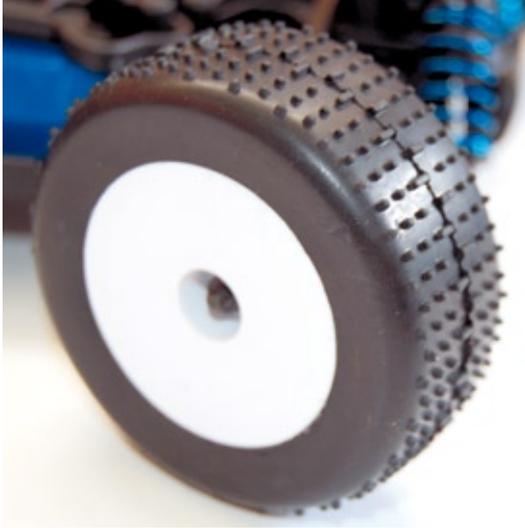
Unterschiede in den Fahreigenschaften konnten nicht festgestellt werden, da beide Modelle in der „freien Wildbahn“ zum Einsatz kamen. Dort haben sich beide Modelle sehr gut geschlagen. Beide Fahrwerke

FAZIT

Der Team Associated RC18T2 ist ein ständiger Wegbegleiter und macht trotz seiner Größe eine Menge Spaß. Nicht nur Einsteiger, sondern auch Fortgeschrittene Piloten werden an dem Modell ihre helle Freude haben.

Power-Drifts und schnelle Kursänderungen sind mit dem RC18T2 kein Problem





... während der RC18B2-Buggy vorne schmalere Reifen hat als hinten

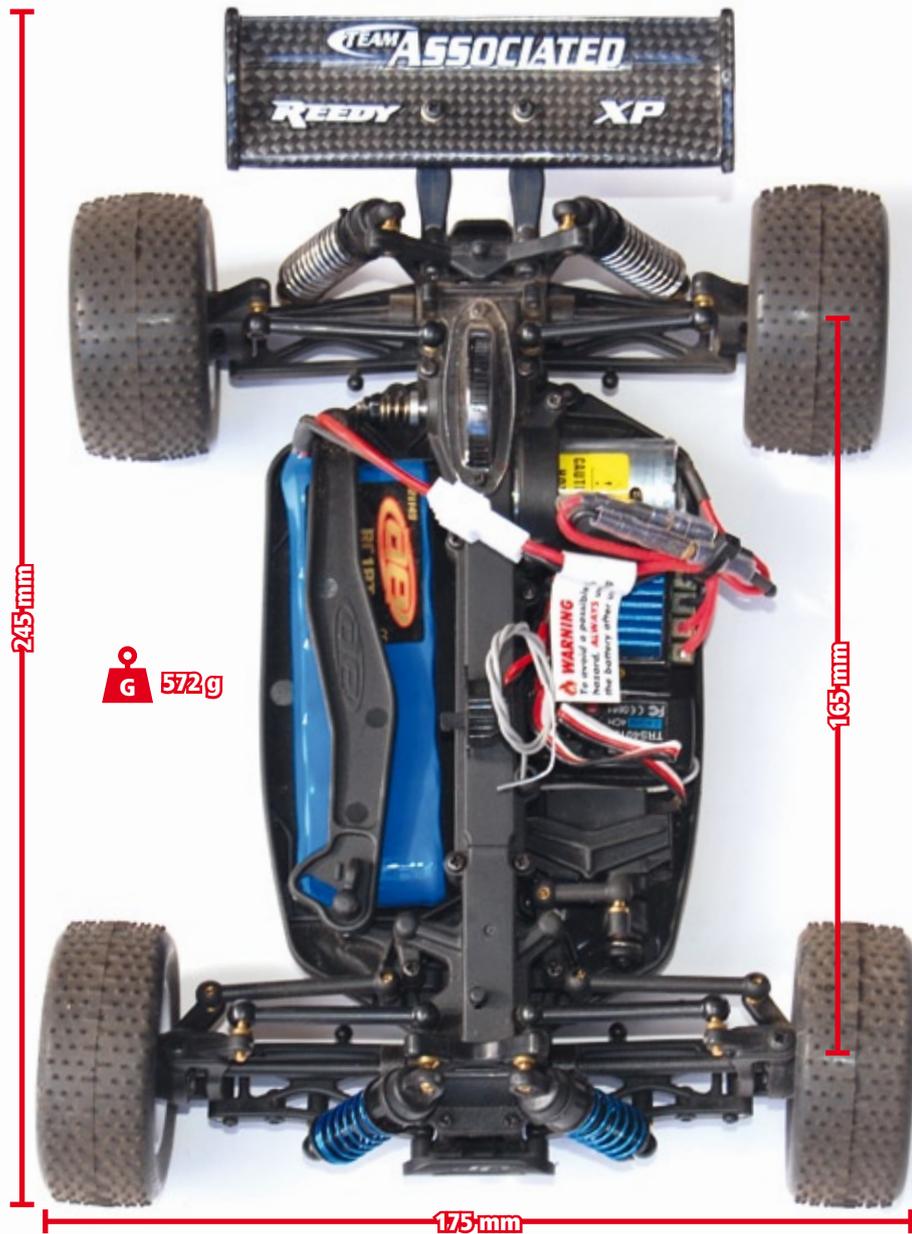
FAZIT

Ein Pistenräuber der besonderen Art ist der Team Associated RC18B2. Das Modell macht nicht nur aufgrund seiner Größe, sondern auch dank der guten Verarbeitung viel Freude. Für das kleine Fahren zwischendurch ist das Modell genau die richtige Wahl.

schluckten die Unebenheiten der Teststrecke gut weg und auch die Geschwindigkeit war bei beiden in etwa gleich. Das ließ sich jedoch bereits im Vorfeld aufgrund des gleichen Aufbaus und der gleichen Motorisierung erahnen. Auch die Profile der Reifen sind bei beiden Cars identisch. Feine Noppen gepaart mit kleinen Stegen in der Mitte zeichnen die Pneus aus. Vermeiden sollte man allerdings mit diesem Profil Asphaltbereiche, da es sich sonst schnell abgenutzt.

Immer dabei

Zusammengefasst kann man behaupten, dass die beiden RC18-Brüder preisleistungsmäßig in der oberen Liga mitspielen. Nicht nur die ausgesuchten Materialien, sondern auch die 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung sprechen dafür. Spaß machen sie beide und dank ihrer Größe können sie auch immer auf Reisen mitgenommen werden. Und das ganz bequem auf der Hutablage des Pkw.



Der Buggy überzeugt ebenso wie sein Bruder mit guter Beherrschbarkeit





Fortschritt

Dreier der nächsten Generation

Jedes Jahr, wenn es in den Herbst geht, werden die XRAY-Fans etwas nervös, denn bald ist es wieder soweit. Und jedes Jahr aufs Neue stellt sich die Frage „Kommt er oder kommt er nicht?“ Gemeint ist damit der neue 1:10er-Elektrotourenwagen der Edelschmiede. Die nächste Frage ist dann meistens: „Was ist neu, was ist geblieben?“

Es hat beim jährlichen Modellwechsel schon komplett neue Autos gegeben, die so gut wie nichts mehr mit ihren Vorgängern gemeinsam hatten. Es gab aber auch schon Fahrzeuge, die auf bewährten Vorgängern aufbauten und lediglich in sinnvollen Details abgeändert wurden. Genau das ist bei dem neuen T3 2011 der Fall. Stellte der Vorgänger noch eine Kompromisslösung dar, um gleichzeitig LiPos und Sub C-Akkus einsetzen zu können, so ist der 2011er kompromisslos als reines LiPo-Car konzipiert worden. Dadurch flossen zahlreiche Neuerungen ein. Bewährte Komponenten wie zum Beispiel die Schwingen oder Kardans hat man beibehalten, was nicht zuletzt auch der Ersatzteilhal-

tung zugutekommt. Man kann hier bereits vorhandene Teile in großem Umfang bei Bedarf weiter verwenden.

Geordnet

Der Baukasten ist wie immer sehr übersichtlich gestaltet. Man findet darin zunächst das Setupbook, das Instruction Manual, Tabellen und weitere Unterlagen sowie Decals. Hierüber noch Worte zu verlieren, dürfte sich erübrigen. Darunter befinden sich zehn Beutel mit den Teilen der verschiedenen Baugruppen sowie das Chassis mit den aufgeschraubten Bulkheads, die im mittlerweile fest etablierten XRAY-typischen Orange eloxiert sind.



Achsschenkel, Lenkhebel und C-Hubs kommen in der bewährten Geometrie



Am besten sind die eingeflossenen Neuerungen aufzuzeigen, wenn man sich mit dem Zusammenbau des T3 2011 beschäftigt. Das beginnt schon beim Chassis. Nach Versiegelung der Kanten mit Sekundenkleber fallen sofort die Veränderungen auf: Man hat die Breite der 2,5 Millimeter dicken Kohlefaserplatte drastisch von vorher 107 Millimeter auf nunmehr 94 Millimeter reduziert. Die sechs Slots zur Aufnahme der Sub C-Zellen sind entfallen, da nur noch LiPos zum Einsatz kommen. Stattdessen findet man einige quadratische Aussparungen im Chassis, deren Sinn sich zunächst nicht erschließt. Wenn man sich näher damit beschäftigt, wird man herausfinden, dass sie zur Aufnahme von Gewichten bestimmt sind, mit deren Hilfe man die Chassisbalance je nach den verwendeten Elektrokomponenten optimieren kann.

Die Bulkheads sind im Wesentlichen gleich geblieben. Die bereits beim Vorgängermodell entkoppelten Schwingenhalterungen sind an der Hinterachse so angeordnet, dass sich dort bereits eine leichte Vorspur,

auch Inboard Toe-In genannt, ergibt. Außerdem rückt der Motor um zirka 3 Millimeter näher an die Fahrzeugmittellachse heran. Die Schrauben der Bulkheads sollten mit Schraubensicherungslack erneut eingedreht werden.

Bewährtes

Bei einem Hochleistungsmodell kommt heutzutage ausschließlich die Kombination Starrachse vorne und Kugeldiff hinten zum Einsatz. Das ist auch beim T3 2011 der Fall. Spool und Diff wurden unverändert vom Vorgänger übernommen. Das trifft auch auf die Bestückung mit 38/20-Riemenrädern zu. Am Spool



Schöner Anblick: das Rolling Chassis



Optional gibt es Akkuhalter von XRAY



Deutlich schmaler als der Vorgänger: das 2011er-Chassis

Die Lagerung von Diff und Starrachse erfolgt in Excentern. Je nachdem, in welche Richtung man die Excenter einsetzt, kann man eine um einen Millimeter höhere oder tiefere Einbauposition bewirken. Dadurch nimmt man Einfluss auf die Fahreigenschaften passend zum vorhandenen Streckenlayout. Des Weiteren wird je nach Einbaulage der Excenter die Spannung der beiden superschmalen Antriebsriemen aus Kevlar reguliert.

Variabel

Wenn man die Dämpferbrücken mit ihren Haltern auf die Bulkheads schraubt, sind Diff und Spool bombenfest arretiert, aber trotzdem im Bedarfsfall leicht entnehmbar. Die Brücken bestehen aus dickem 3-Millimeter-Carbon und haben je fünf Befestigungspunkte zur Auswahl. Bei den Schwingen hat sich seit drei Modellreihen nichts verändert, selbst die Härte „H“ des verwendeten Compositkunststoffs ist gleich geblieben. Man kann hieraus ableiten, dass in diesem Punkt keinerlei Verbesserungsbedarf besteht. Nach Montage erweisen sich die Schwingen als spielfrei gelagert, ohne jedoch zu klemmen. Das ist man bei XRAY-Autos so gewohnt.

Absolut neu ist das Layout der Lenkung. Man hat sich hier für eine Zweifostenlösung entschieden. Die beiden aus Compositkunststoff bestehenden Lenkarme werden durch eine Strebe aus Aluminium miteinander verbunden. Einfluss auf den Ackermanneffekt wird nun durch Unterlegen der Kugelköpfe mit Shims genommen. Für den bisher verwendeten, wirklich genialen Quick-Saver blieb bei der neuen Lenkung kein Platz mehr, er musste weichen. Der Servosaver verrichtet seinen Dienst nun anstelle des Servohorns direkt auf dem Servo, das viel weiter hinten und näher zur Mittelachse positioniert wurde als bei den Vorgängerfahrzeugen. Für den Empfänger kann es da echt eng werden, wenn er zu groß ist.

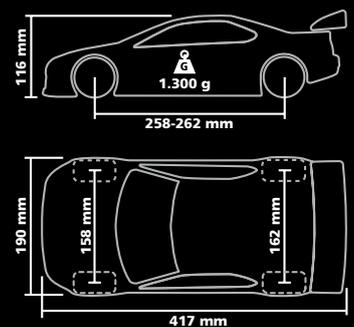
werden lediglich die Mitnehmer angeschraubt und ein Kragen angeclipst, dann ist es einsatzbereit. Noch schneller geht es beim Diff: Es ist bereits ab Werk vormontiert, man muss nur noch die Schmierung überprüfen, die aber perfekt ist.

Die Frontstarrachse dient dazu, das Fahrzeug trotz der brachialen Leistung der heutigen Modifiedmotoren noch beherrschbar abbremsen zu können. Zugleich ist dadurch etwas mehr Agilität in engen Infields gewährleistet. Fährt man hingegen mit gemäßigter Motorleistung, könnte man ohne Weiteres an der Vorderachse auch ein Kugeldiff verwenden. Diff und Starrachse sind wie auch der Rest des Antriebsstrangs in Leichtlaufaglern mit blauer Dichtlippe gelagert. Hudy empfiehlt hier, von vorneherein die Ölung im Auge zu behalten. Auf der ultraleichten, hohlgebohrten Zwischenwelle befinden sich die beiden 20er-Riemenräder sowie das Hauptzahnrad mit 84 Zähnen.

CAR CHECK

XRAY T3 2011 SMI Motorsport

- Klasse: Elektro-Onroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: **im Fachhandel erfragen**
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Riemenantrieb, komplett kugelgelagert, Alukugeldifferenzial hinten, Starrachse vorne, vier Öldruckstoßdämpfer
- Benötigte Teile: Karosserie, Räder, RC-Anlage, Motor, Fahrregler, Akku, Lenkservo





ROBITRONIC
POWER FOR WINNERS



R39303 STINGER EST-BL



R39063 PROTOS V2

www.robitecronic.com



Aufgrund der neu konzipierten Lenkung fand auch ein Oberdeck in neuem Layout Verwendung. Es besteht nach wie vor aus 2 Millimeter starkem Carbon. Die seitlichen Aufnahmen für die beiden rückwärtigen Versteifungsposten sind ersatzlos weggefallen. Dafür gibt es jetzt im vorderen Bereich die Möglichkeit, zwischen den Pfosten der Lenkung und dem Oberdeck Aluminiumhülsen einzusetzen, wenn äußerste Verwindungssteifigkeit gefragt ist. Grundsätzlich sind durch Hinzufügen oder Weglassen von Schrauben vier verschiedene Setups möglich: soft, soft-medium, medium-hard und extrahart. Während der Installation des Oberdecks sollte das Chassis auf einer absolut ebenen Fläche ruhen, damit man keinen Tweak ins Auto schraubt.

Kraftübertragung

Bei den Kardans hat man auf Bewährtes zurückgegriffen: Während hinten die 52 Millimeter langen Kardans aus Swiss 7075 T6-Aluminium werkeln, hat man sich für vorne entschlossen, den geringfügig schwereren Pendants aus Hudy-Federstahl den Vorzug zu geben. Diese sind ebenfalls 52 Millimeter lang. Es gibt auch 50-Millimeter-Ausführungen, deren Einsatz wird für kleinere bis mittlere Asphaltstrecken empfohlen. Auch hier nochmals der Hinweis: Kardans beim Zusammenbau ausreichend fetten und Madenschraube immer mit Sicherungslack einschrauben.

Um alte Bekannte handelt es sich bei den hinteren Radträgern, den C-Hubs und den Lenkhebeln. Auch



Die Dämpferbrücken sind aus 3 Millimeter starkem Carbon gefertigt

sie wurden unverändert übernommen, genau wie die 5 x 10 x 4-Radlager. Das Compositematerial ist in verschiedenen Härten erhältlich. Für die C-Hubs hat man einen Nachlaufwert von 4 Grad vorgesehen, es gibt sie auch mit 2 oder 6 Grad. Nachdem die Rechts-links-Gewinde der Radaufhängungen und der Lenkung lange Jahre aus Hudy-Federstahl gefertigt waren, hat man bereits im letzten Jahr eine Umstellung auf die Leichtversion aus T6-Aluminium vollzogen. Das funktioniert problemlos. Ein einziges Federstahl-Gewindestück wird allerdings noch bei dem Anschluss des Servosavers verwendet. Genauso problemlos kann das Rollcenter mit den im Bausatz enthaltenen Quick Roll-Center-Holdern verändert werden.

Adaptiert

Die Sechskantaufnahmen für die Räder sind mit denen des Vorgängermodells identisch, man kann sie sogar mit mehr oder weniger Offset zur Veränderung der Spurweite bekommen. Wie es sich für ein Topmodell gehört, sind Stabis im Lieferumfang enthalten: Vorne hat man 1,2 Millimeter, hinten 1,4 Millimeter vorgesehen. Die Stoßdämpfer sind bei XRAY seit jeher Referenzklasse. In der vorhandenen Ausführung kommen sie seit dem T2 008 zum Einsatz. Es hat jetzt lediglich eine kleine Änderung an den Membranen und den Reboundgummis gegeben. Sie wurden etwas flacher und können im Bedarfsfall auch bei den Dämpfern der Vorgängermodelle zum Einsatz kommen. Wie fast immer wurde beim Zusammenbau der Version mit starren Kolbenplatten, in diesem Falle Dreiloch, der Vorzug gegeben. In Zusammenwirken mit dem 350er-Silikonöl ergibt sich ein sensibles

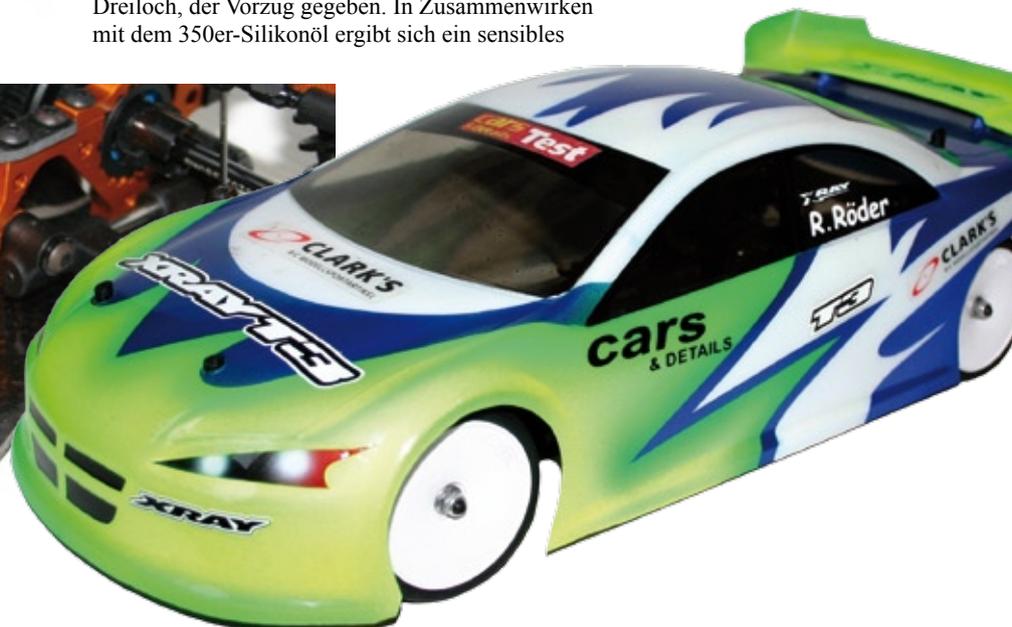
Ein schöner Deckel macht den T3 perfekt: Stratus 2.0 von Protoform



Die Alu-Sechskant-Aufnahmen werden mit einer Klemmung fixiert



Nie lag der Motor tiefer - dank dieser Ausfräsung im Chassis





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

Artikel-Nr. 11373

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

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



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

www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand

Airbrushtechnik & Modellbau Farbenhaus Gührig • Hauptstraße 17 • D-01877 Rammenau • 035 94/79 04 50

Modellbau
SEQUOIA

Traxxas Rally VXL "Ken Block"
Der neue Rally VXL im Gymkhana Style



279,99

Zur Zeit ist Ken Block unzweifelhaft einer der spektakulärsten Fahrer. Ob im sportlichen Rally-Einsatz, bei schier unglaublichen Sprüngen, oder bei Drifts im Gymkhanastyle, nur noch cool!
Jetzt gibt es von TRAXXAS den Fiesta von Ken Block lizenziert mit allen Logos und natürlich TRAXXAS-like so motorisiert, daß man einfach versuchen muß, die YouTube-Stunts nachzufahren und die Reifen qualmen zu lassen. Just try it!
Komplettmodell inkl. 2,4GHz Anlage, brushless Antrieb, Akku.
Weitere Infos zu diesem Modell erhalten Sie unter www.seq-modell.de oder per Telefon 089 666 592 80.

www.seq-modell.de

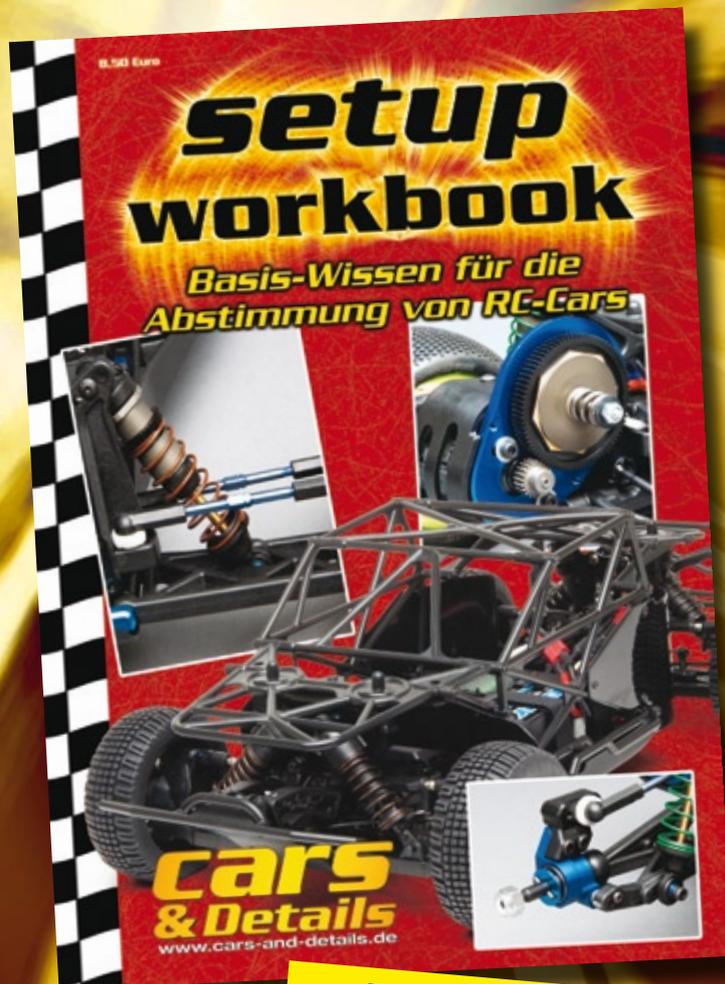
SEQUOIA Modellbau, Karlstraße 8a, 82041 Oberhaching

Schnelle Lieferung, umfangreiches Lager und faire Preise!

Automodelle | Tuningteile | RC-Anlagen | Zubehör | Ersatzteile

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk zur Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars



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

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

IM INTERNET

unter www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-100



Der Motor rückt um zirka 3 Millimeter nach innen

Ansprechverhalten. Seitdem es keine farbigen Federn mehr gibt, muss man die Bezeichnung mit der Lupe suchen: Vorne kommen Federn der Rate C = 3.0 und hinten C = 2.6 auf die Dämpfergehäuse.

Bei den restlichen Anbauteilen wie Frontrammer, Karosseriestützen und Akkuhalter hat sich nur Letzterer verändert. Aufgrund der drastisch verringerten Chassisbreite ragt er nun deutlich über den Chassisrand hinaus, um dem LiPo den nötigen Halt zu geben. Als Akkubefestigung ist das bekannte Klebeband vorgesehen, man kann aber auch auf das Optionsteil aus Kohlefaser zurückgreifen, wenn man dem Tape nicht traut. Ein schnelles Auto braucht entsprechende Elektrokomponenten, deshalb kam als Triebbling der X12 von LRP mit 4,5 Turns zum Einsatz. Die Powerzuteilung erfolgte über den neuen SXX TC spec Version 2. Als Lenkservo wurde das Low Profile 9550 von Futaba als ausreichend erachtet. Reifenmäßig kamen VTEC und Sorex Komplettreiter in verschiedenen Härten im Wechsel zum Einsatz, um Vergleichsmöglichkeiten zu haben.

Auf dem Hudy-Setupboard wurde nochmal alles überprüft. Es waren nun folgende Werte eingestellt:

Sturz vorne +1,5 Grad, hinten -1,5 Grad. Vorspur hinten 2 Grad, Lenkung 0 Grad. Bodenhöhe vorne 4 Millimeter, hinten 5 Millimeter.

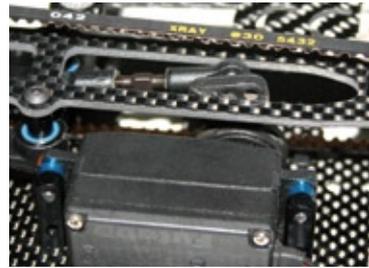
Power-Paket

Der Einsatz erfolgte auf Teppich, eine längere Gerade, relativ enges Infield. Nach einigen Runden wurde zunächst das Diff härter eingestellt, da sich die Carbidekugeln und die Diffscheiben nun aufeinander eingespielt hatten. Der erste Akku wurde sehr verhalten gefahren, bei dem extremen Vortrieb des 4,5-Turns-Motors war schon eine längere Eingewöhnungsphase notwendig. Nach zwei Akkufüllungen konnte mehr Leistung abgefordert werden. Hierbei erwies sich die vordere Starrachse als hilfreich, wurde es durch sie doch erst ermöglicht, auch mal in Kurven hineinzubremsen, denn zu schnell ist man mit einem solchen Motor fast immer. Durch Unterlegen der hinteren Wellenhalter wurde sicherheits halber noch etwas mehr Vorspur auf die Hinterachse gegeben – es lagen nun 2,5 Grad an.

Zu einem späteren Zeitpunkt kam dann ein X11 mit 17,5-Turns-Motor ins Auto und die Untersetzung wurde dementsprechend angepasst. Diese Rückrüstung ergab beim Fahren eine deutliche Entspannung. Mit einem gemäßigten Motor kann man mit dem T3 2011 machen was man will, er gehorcht einfach und setzt die Befehle des Fahrers genau um. Eine am Abend vorgenommene Untersuchung und Reinigung ergab keinerlei Verschleiß. Auch kleinere Rangeleien hat der XRAY einfach weggesteckt. Es war nichts gebrochen, verschlissen oder verbogen. ■



Auf engstem Raum: es bleibt nur noch Platz für einen Miniempfänger



Der Platz für den Servosaver ist genau bemessen

FAZIT

Der XRAY T3 2011 ist ein Fahrzeug für höchste Ansprüche. Man kann damit ohne Weiteres in der Spitzenklasse mitmischen, das fahrerische Potenzial vorausgesetzt. Als Amateur muss man sich allerdings eingehend mit der Abstimmung beschäftigen. Das ist machbar, wenn man sich des sehr guten Setupbooks bedient.



SMDV

Spielwaren

Modellisenbahn Direktversand



SMDV.de



IMPRESSUM



Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Christoph Bremer

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

Redaktion
Mario Bicher
Tobias Meints
Jan Schnare
Jan Schönberg
Stefan Strobel

Teamassistenten
Dana Baum, Janine Haase

Autoren, Fotografen & Zeichner
Markus Dirks, Werner Frings,
Jörg Gröger, François Legrand,
Dieter Renzel, Rolf Röder,
Thomas Strobel

Art Direktion
Tim Herzberg

Grafik
Jannis Fuhrmann, Christoph Egger,
Martina Gnaß, Bianca Künze,
Sarah Thomas, Galina Wunder
grafik@wm-medien.de

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg
Telefon: 040/42 91 77-0
Telefax: 040/42 91 77-199
post@wm-medien.de
www.wm-medien.de

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Anzeigen
Sven Reinke (verantwortlich)
anzeigen@wm-medien.de

Vertrieb
Christopher Radon
Telefon: 040/42 91 77-100
service@wm-medien.de

Abo-Service
Leserservice CARS & Details
65341 Eltville
Telefon: 040/429177-110
Telefax: 040/429177-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerbering West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/428-0
Telefax: 03 92 91/428-28

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem
Papier. Printed in Germany.

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich

Einzelpreis
Deutschland: € 5,00
Österreich: € 5,80
Schweiz: sFr 9,80
Niederlande: € 5,90
Luxemburg: € 5,90

Bezug über den Fach-, Zeitschriften-
und Bahnhofsbuchhandel.
Direktbezug über den Verlag

Abonnement
Abonnementbestellungen über den
Verlag. Jahresabonnement für
Deutschland
€ 54,-
Ausland
€ 63,-

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

Grosso-Vertrieb
SI special interest GmbH & Co. KG
Nordendstraße 2
64546 Mörfelden-Walldorf
Telefon: 06 10 59/75 06-0

E-Mail: info@special-interest.com
Internet: www.special-interest.com

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

wellhausen
&
marquardt
Mediengesellschaft

Heft 06/11 erscheint am 17. Mai 2011

Dann testen wir unter anderem ...



... was der Kompaktlader
von Team Orion leistet, ...



... berichten über den Highend-Wettbewerber
Inferno MP9 TK12 von Kyosho, ...

... und stellen die Geländegängigkeit
des Losi Micro High Roller
von Horizon Hobby auf die Probe.



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

Spektrum Surface Speed Servos

S6000

Präzise Digital-Performance zum guten Preis. Ideal für 1/10 Autos und Trucks.

S6010

Perfekter Upgrade-Servo für 1/10 Fahrzeuge.

S6020

Digitalservo mit großer Stellkraft und äußerst präzisiertem Ansprechverhalten.

S6030

Bärenstarker Servo mit Coreless Motor und Titanium Getriebe – optimal für 1/10 Monster Trucks, Truggys und Buggys.

S6040

Ultraschnelle 0.08 Sek/60° Stellzeit und Titanium Getriebe machen diesen Servo zur ultimativen Lösung für 1/10 Buggys und Truggys.

S6070

Extrem flacher Servo mit beeindruckenden 0.09 Sek Stellzeit und 9 kg/cm Kraft für anspruchsvolle Rennanwendungen.

Art.Nr.	Größe	Typ	Anwendung	Stellkraft	Speed
S6000	Standard	Digital	1/10 Fahrzeuge	6.48 kg/cm @6V	0.14 sec/60° @6V
S6010	Standard	Digital	1/10 Fahrzeuge	7.2 kg/cm @6V	0.14 sec/60° @6V
S6020	Standard	Digital	1/10 und 1/8 Fahrzeuge	10.5 kg/cm @6V	0.19 sec/60° @6V
S6030	Standard	Digital	1/10 Monstertrucks, Buggies, Truggies	20 kg/cm @6V	0.15 sec/60° @6V
S6040	Standard	Digital	1/10 Monstertrucks, Buggies, Truggies	12 kg/cm @6V	0.08 sec/60° @6V
S6070	Special	Digital	1/10 Flachautos, Low Profile	7 kg/cm @4.8V 9 kg/cm @6V	0.1 sec/60° @4.8V 0.09 sec/60° @6V

Art.Nr.	Maße in mm	Gewicht in g	Lager	Motor	Getriebe	Spannung
S6000	41 x 20 x 39	42	Dual Kugel	Brushed	Nylon	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)
S6010	41 x 20 x 39	49	Dual Kugel	Brushed	Metall / Plastik	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)
S6020	41 x 20 x 39	49	Dual Kugel	Brushed	Metall / Plastik	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)
S6030	41 x 20 x 38	52.4	Dual Kugel	Coreless	Titanium	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)
S6040	40 x 20 x 37	52.4	Dual Kugel	Coreless	Titanium	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)
S6070	40.8 x 20.2 x 25.4	44.5	Dual Kugel	Coreless	Metall	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)



V·ONE R4

.12 ENGINE POWERED TOURING CAR SERIES

www.discover-R4.de



KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

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



Smartphone
QR Code Link
direkt zum Produkt!