



CARS & DETAILS



ANDROID APP ON
Google play



Erhältlich im
App Store

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

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

EXKLUSIV

ALLES ÜBER DIE NEUE BACK-EMF-TECHNOLOGIE IN SPEKTRUM-SERVOS



DOPPELTER

EINSATZ

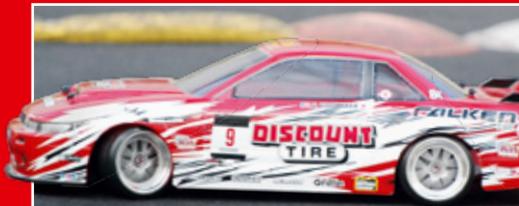
XB4: XRAYs erster 2WD-Buggy im Test

16 SEITEN



Ausgabe 5/2014
Mai 2014
13. Jahrgang

Deutschland: € 4,90
A: € 5,80 CH: sfr 8,50
NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75



FUHRWERK

Querfahren mit HPIs E10 Drift

RALLYE-SPECIAL

TOP-THEMEN:

- TEST & VIDEO: LOSI TEN RALLY X VON HORIZON HOBBY
- LECKER LEXAN: VIER KAROS VON THE RALLY LEGENDS
- AUFGEMOTZT: KYOSHOS DRX VE MIT TUNINGTEILEN





RC-TEST

Jederzeit & überall: Testberichte einzeln kaufen



Modellsport-Wissen auf den Punkt

Im RC-Test-Shop gibt es Testberichte führender Fachzeitschriften über Flug-, Heli- und Multikoptermodelle, über RC-Cars und Funktionsmodelle sowie Zubehörprodukte und Technischequipment.

- Ab 49 Cent pro Artikel
- Als PDF sofort verfügbar
- Alle Sparten, alle Hersteller
- Stetig wachsendes Angebot



QR-Code scannen und die Website von RC-TEST besuchen.

www.rc-test.de



QR-Code scannen und die kostenlose RC-TEST-App installieren.





STEVE JOBS ...

... war ein Revolutionär. Manche sagen, er habe die Welt in sieben Bereichen verändert. Eine seiner Ideen möchte ich an dieser Stelle besonders hervorheben: iTunes. Dieser wohl am weitesten verbreitete Musik-Player ist deshalb so erfolgreich, weil er drei für die User wichtige Faktoren erfüllt: er ist kinderleicht zu bedienen, man bekommt genau das, was man will und er ist völlig legal. Früher, als weder das Internet noch digitale Musik verbreitet waren, blieben einem nur Plattenläden. Mal eben einen Song erwerben oder vom Sofa aus vorher reinhören – unmöglich.

Zugegeben, an dieser Stelle ist es nur schwer vorstellbar, dass sich noch ein vernünftiger Bogen zum RC-Car-Sport spannen lässt. Doch ersetzt man in der Erfolgsstory von iTunes die Musik durch Modellbau-Fachzeitschriften und betrachtet ein einzelnes Magazin als Album sowie einen Testbericht darin als Song, wird schnell klar, wohin der Weg führt. Wenn sich ein RC-Car-Sportler für ein ganz spezielles Modell interessiert, über das er einen gut recherchierten Testbericht lesen möchte, musste er sich bisher ein ganzes Magazin kaufen, in dem der entsprechende Artikel zu finden ist. Nur mal einen Artikel erwerben oder vom Sofa aus vorher reinlesen – unmöglich.

Zumindest bis jetzt. Denn mit der neuen Website www.rc-test.de gibt es eine Plattform, über die man ganz gezielt nur bestimmte Testberichte zu Modellen, Technik und Zubehör herunterladen kann, die einen ganz besonders interessieren. So kann man sich die für einen spannendsten Artikel aus seinen Lieblingsmagazinen selber zusammenstellen. Egal ob RC-Car, Flugmodell oder Kettenfahrzeug. Auf RC-Test.de finden sich bereits jetzt fast 400 Berichte aus allen Bereichen des Modellbaus – und es kommen ständig neue hinzu. Die Preise für einen Testbericht beginnen schon bei 49 Cent. Wie genau RC-Test.de funktioniert, das haben wir für Euch noch einmal in der Rubrik „Spektrum“ in dieser Ausgabe zusammengefasst.

Doch keine Angst, Ihr müsst Euch in Zukunft nicht jeden Artikel einzeln heraussuchen, um ein fertiges Heft zu bekommen. CARS & Details gibt es natürlich auch weiterhin als komplettes Print- oder Digitalmagazin. Und genau beim Lesen desselben wünsche ich Euch nun viel Freude.

Euer

Jan Schnare
 Redaktion CARS & Details



70

Driften für Einsteiger, geht das? Wir haben es mit dem HPI E10 Drift von LRP electronic ausprobiert



Endlich mal wieder Vollgas im Sand geben – das geht perfekt mit dem Sandrail von XciteRC

76





64 Limitierte Sachen sind in der Regel begehrt. Ob das auch auf den **S8 Rebel BX Limited Edition** von LRP electronic zutrifft, klärt unser Test



Active Vehicle Control von Horizon Hobby – was soll das denn sein? Übersetzt: Aktive Fahrzeugkontrolle. Wir klären auf

32

|||| MARHT
14 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

|||| CARS

- > 20 XRAY XB4 2WD VON SMI MOTORSPORT
- 64 S8 REBEL BX LIMITED EDITION VON LRP ELECTRONIC
- > 70 HPI E10 DRIFT VON LRP ELECTRONIC
- 76 SANDRAIL VON XCITERC

> |||| **RALLYE SPECIAL**

- 35 TITEL/INHALTSVERZEICHNIS
- 36 LOSI TEN RALLY X VON HORIZON HOBBY
- 42 TUNING DES DRX VE VON KYOSHO
- 44 THE RALLY LEGENDS-KAROSSERIEN VON LRP ELECTRONIC
- 46 FAZER VE VON KYOSHO
- 52 PREVIEW: LOSI 5IVE MINI VON HORIZON HOBBY

|||| TECHNIK

- > 30 SPEKTRUM BACK-EMF-TECHNOLOGIE VON HORIZON HOBBY
- 32 ACTIVE VEHICLE CONTROL VON HORIZON HOBBY

|||| SPORT

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- 54 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN
- 58 TERMINE

|||| STANDARDS

- 26 GEWINNSPIEL
- 28 CARS & DETAILS-SHOP
- 60 FACHHÄNDLER
- 82 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

16 SEITEN RALLYE-SPECIAL AB SEITE 35





Erhältlich im **App Store**

ANDROID APP ON **Google play**

Windows **Phone**

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

Im Überblick **RC-CAR-STRECKEN ONLINE FINDEN**

Der RC-Car-Enthusiast Daniel Wacker hat es sich zur Aufgabe gemacht, eine Homepage zu erstellen, auf der alle RC-Car-Vereine mit ihren Strecken aufgelistet sind. Auf diese Weise bietet er Hobbyfahrern und Fortgeschritten gleichermaßen eine beeindruckende Datenbank. „Immer wieder werden Freunde des RC-Modellbaus vor die Frage gestellt, wo sie heute fahren. Besonders Fahrern mit Verbrennermodellen fällt es immer öfter schwer, einen geeigneten Platz zu finden, da es vielerorts zu Störung der Mitmenschen kommen kann. Aus diesem Grund habe ich mich entschlossen, dieses Projekt zu starten“, erklärt Wacker. Internet: www.german-map.org <<<<<



Neben dem genauen Standort gibt es auf German Map auch eine Kurzbeschreibung des gewählten Vereins

FIRST TIME

RONNEFALK GEWINNT DIE DIRT NITRO CHALLENGE 2014

Kyosho-Fahrer David Ronnefalk konnte Ende Februar 2014 die Prestige-trächtige US-amerikanische Dirt Nitro Challenge 1/8e für sich entscheiden. Damit ist Ronnefalk der erste Europäer, der dieses Rennen gewinnen konnte. Er setzt dabei auf seinen, mit Team Orion-Komponenten ausgerüsteten Inferno MP9e. Der gerade einmal 17 Jahre alte Fahrer verwies Drew Moller und Dakotah Phend auf die Plätze. Internet: www.teamorion.com <<<<<



ERGEBNISSE	
1. David Ronnefalk	(Kyosho/Orion)
2. Drew Moller	(Mugen/LRP)
3. Dakotah Phend	(TLR/Orion)
4. Cody King	(Kyosho/Orion)
5. Carson Wernimont	(Mugen/Reedy)

Der junge Kyosho/Tem Orion-Team-Fahrer David Ronnefalk gewinnt die Dirt Nitro Challenge

PULS DER ZEIT

UPDATE FÜR DIE SANWA M12

Sanwa ist einer der weltweit führenden Hersteller für RC-Technik. Neben vielen Hobbyisten greifen auch viele RC-Car-Sportler auf die Servos sowie RC-Anlagen zurück. So vertrauen seit mehreren Jahren zum Beispiel der dreifache Weltmeister Naoto Matsukura, der Doppel-Weltmeister Marc Rheinard und der mehrfache Europameister Ronald Völker auf das Sanwa-Equipment. Um am Puls der Zeit zu bleiben, präsentiert die RC-Schmiede nun unter anderem ein Update für den Profi-Sender M12. Internet: www.LRP.cc <<<<<



Für die Sanwa M12 von LRP electronic gibt es nun ein umfangreiches Update

SIEGERTYP

JÖRN NEUMANN GEWINNT OFFROAD WARS 2014



MEHR INFOS in der Digital-Ausgabe

Jörn Neumann war bei den britischen Offroad Wars erfolgreich

Pro-Line Team-Fahrer Jörn Neumann konnte sich bei den diesjährigen Offroad Wars auf dem Maritime Raceway im britischen Chatham nach dem Top-Qualifier auch den Sieg sichern. Nach einem nahezu perfekten Lauf platzierte sich der erfolgreiche Deutsche ganz oben auf dem Treppchen. Internet: www.prolineracing.com <<<<<



DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

Hallo RC-Car Freunde. Mein Name ist Werner Schwarz und ich bin seit dem letzten DMC-Sportkreistag in Wiesbaden Euer DMC-Sportkreisvorsitzender der Gruppe Mitte. Außerdem habe ich in unserem Sportkreis die Aufgaben des Referenten Elektro-Glattbahn (EG) übernommen. Zu meiner Person: Ich wurde am 01. März 1960 in Urweiler geboren, wo ich auch heute noch wohne. Urweiler liegt in der Nähe von St. Wendel im nördlichen Saarland. Ich bin verheiratet und habe zwei Söhne.

Zum RC Car-Sport bin ich vor zirka 10 Jahren durch meinen Sohn Christoph gekommen. Anfänglich war ich nur Chauffeur, Mechaniker und Gehilfe und mit ihm auf verschiedenen Rennstrecken unterwegs. Dann habe ich selbst die Fernsteuerung in die Hand genommen. Eingestiegen bin ich als Elektro-Glattbahn-Fahrer in der LRP-Challenge und im Saar-Pfalz-Cup. Ein guter Bekannter überredete mich dazu, auch mal mit einem Verbrenner zu starten. Ich probierte es aus. Zuerst versuchte ich es mit einem 1:10er-Tourenwagen und danach mit einem 1:5er-Großmodell. Es war nicht so mein Ding. Also zurück zu den Wurzeln: Weiter Tourenwagen Elektro-Glattbahn. Derzeit bin ich ab und an mit einem M-Chassis oder als Gentleman in der Tamiya Euro Series unterwegs. Ich fahre allerdings nur noch aus Spaß an der Freude.

Mein Heimatverein ist der TV 1861 St. Wendel. Seit sechs Jahren führe ich die Sparte RC-Modellbau. Neben der allgemeinen Organisation bin ich für die Planung und Durchführung unserer Rennveranstaltungen verantwortlich. Deshalb habe ich auch 2013 an der DMC-Rennleiterschulung teilgenommen. Auf unserer permanenten Außen- und Hallenrennstrecke veranstalten wir Läufe zur DMC-Sportkreismeisterschaft, zur LRP-Challenge, zur Tamiya Euro Series und natürlich zu unserem eigenen Freundschaftslauf, dem Wendalinus-Cup.

Nun will ich wieder den Bogen zum DMC schlagen. Im vorigen Jahr musste der damalige EG-Referent Bernd Griemsmann aus beruflichen Gründen seinen Posten zur Verfügung stellen. Der Sportkreisvorsitzende Michael Kirchner setzte sich mit mir in Verbindung und bat mich, den EG-Referenten

Posten der Gruppe Mitte kommissarisch zu übernehmen. Nach einer kurzen Bedenkzeit sagte ich zu. Bevor ich überhaupt wusste was ich tat, kam es für mich noch schlimmer. Michael Kirchner teilte dem Sportkreis Mitte mit, dass er das Amt aus privaten und beruflichen Gründen nicht mehr weiter bedienen kann. Auf dem Sportkreistag 2014 soll dann der Nachfolger gewählt werden.

Gespräche wurden mit mehreren möglichen Nachfolgern aus dem Sportkreis Mitte geführt. Im Rahmen dieser Sondierungsgespräche erhielt ich dann einen Anruf von Thomas Kohmann, stellvertretender DMC-Referent EG. Er fragte mich, ob ich mir vorstellen könnte, mit ihm zusammenzuarbeiten als Sportkreis-Vorsitzender. Auf dem Sportbundtag fiel dann nach mehrstündigen Gesprächen die Entscheidung und ich sagte Thomas und Michael zu, als Kandidat für den Vorsitz in der Gruppe Mitte zur Verfügung zu stehen und in dieser Funktion eventuell auch den Posten des EG-Referenten zu übernehmen.

Beim Sportkreistag im Januar wurde ich von der Versammlung als EG-Referent und als Sportkreisvorsitzender bestätigt. Ich möchte mich auf diesem Wege bei Jochem Carle für das faire Verhalten als Mitbewerber zum Sportkreisvorsitzenden während



Werner Schwarz ist DMC-Sportkreisvorsitzender der Gruppe Mitte. Außerdem bekleidet er das Amt des Referenten Elektro-Glattbahn

der Wahl und für die bisherige Zusammenarbeit als Referent Elektro-Offroad bedanken. Jochem steht dem Sportkreis Mitte auch als mein Stellvertreter zur Verfügung. Nicht vergessen möchte ich Bernd Griemsmann und Michael Kirchner. Vielen Dank für die geleistete Arbeit.

Ich bin mir bewusst, dass viele Erwartungen an mich als neuer Sportkreis-Vorsitzender geknüpft sind. Derzeit bin ich immer noch in der Einarbeitungsphase und lerne täglich dazu. Ich hoffe, dass die Vereine des Sportkreises offen mit mir und den Verantwortlichen des DMC-Sportkreises Mitte umgehen. Telefonate und persönliche Gespräche mit konstruktiver Kritik bringen uns sicherlich weiter. Besonders am Herzen liegen mir die Sportkreis-Meisterschaften. Rückläufige Teilnehmerzahlen bei den Rennveranstaltungen machen es nicht gerade einfach. Hier sollte ein Umdenken bei den Verantwortlichen der Vereine erfolgen. Ich würde mich freuen, wenn in diesem Jahr wieder mehr DMC-Veranstaltungen, insbesondere als EG-Rennen durchgeführt werden. Ziel sollte es sein unseren Nachwuchs zu fördern und auf überregionale Deutsche Meisterschaften vorzubereiten. Hier ist jeder gefordert um unser Hobby voran zu bringen. Ich freue mich auf die anstehenden Aufgaben und sichere meine Unterstützung zu.

Werner Schwarz,
DMC-Vorsitzender Sportkreis Mitte



KLICKTIPP

Seit Kurzem verfügt der DMC über einen komplett neu-
designten Webauftritt. Unter www.dmc-online.com können sich RC-Car-Fans über den Verband, dessen Arbeit und die Renn-Veranstaltungen des Jahres informieren. Der umfangreiche Downloadbereich hält neben dem Jahrbuch verschiedene Infoblätter und Formulare bereit.



BRUNO COELHO BEI XRAY

Multitalent

Der portugiesische Champion Bruno Coelho hat seinen Vertrag als Teamfahrer von XRAY verlängert. Coelho ist ein wahres Multitalent und in allen Klassen zuhause. In diesem Jahr tritt er mit dem T4, dem NT1, dem RX8 sowie XB8 und XB4 an. Coelho erklärt dazu: Ich freue mich, Teil des Teams zu sein und die hochklassigen XRAY-Komponenten verwenden zu können. Internet: www.teamxray.de



CREATING FUN SINCE 1986 NO FUN SINCE

GO BIG!

Baja

2.4 GHz RADIO SYSTEM

RTR Ready To Run!

GASOLINE

2WD WHEEL DRIVE
MAXIMUM TRACTION ON ANY SURFACE

Genießen Sie die absolute Freiheit mit Ihrem Baja! Für atemberaubende Action, unglaubliche Geschwindigkeiten und riesen Sprünge müssen Sie einfach nur einen Baja hinstellen und Gas geben! Egal ob Sie einfach nur Spaß haben wollen und durch den tiefsten Dreck fahren, oder ob Sie Rennen mit einer leistungsstarken Maschine mit Wettbewerbspotential bestreiten wollen, der Baja ist exakt das Modell für Sie!

Groß. Kraftvoll. Aufregend! Egal wo Sie sind, mit einem Baja gibt es keine Grenzen!



H4741 - Sand Buster Paddle Reifen auf Felgen



PADDLE POWER!

Auf lockerer Erde, Sand oder selbst Schnee fahren? Montieren Sie die Sand Buster Räder (Rib vorne auf Felgen, #4740; Paddle hinten auf Felgen, #4741) für eine einzigartige Beschleunigung und riesige Staubwolken aus Sand oder Schnee!

H4740 - Sand Buster Rib Reifen (M) auf Felgen



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

WWW.LRP.CC

LRP electronic GmbH | Hanfwiessenstraße 15 | 73814 Schorndorf | Deutschland | www.LRP.cc | info@LRP.cc

OWN THE DESERT!

Baja RTR FAMILIE



Baja 5B H110191 - RTR Baja 5B 2.0 mit 2,4GHz (Schwarz)



Baja 5Sc H109965 - RTR Baja 5Sc mit 2,4GHz (Mattschwarz)



Baja 5T H110185 - RTR Baja 5T mit 2,4GHz (Schwarz)



Baja 5B FLUX H107685 - RTR Baja 5B Flux mit 2,4GHz



KIT FAMILIE



Baja 5B SS H112457 - Baja 5B SS Modell



Baja 5Sc SS H105735 - Baja 5Sc Modell



BLOCK



**EXAKTES REPLIKA VON
KEN'S GLOBAL RALLY-
CROSS FIESTA 2013!**



Ford, Ford and Hoonigan are registered trademarks owned and licensed by Ford Motor Company. Manufactured by HPI Inc. www.hpi.com



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

WWW.LRP.CC

KEN BLOCK 2013 GRC MIT FORD FIESTA H.F.H.V. KAROSSERIE

WR8 FLUX

DAS AKTUELLSTE KEN BLOCK RENNDISIGN! UNGLAUBLICHE FLUX POWER!

Das sagenhafte blau/schwarze Ken Block Design ist jetzt auf einem HPI WR8 Flux Chassis erhältlich, das unglaubliche Höchstgeschwindigkeiten von 97+ km/h erreichen kann! HPI Flux Power garantiert eine einzigartige Leistung mit der Ken's Replika Ford Fiesta H.F.H.V. aus dem Stand heraus in wilde Gymkhana-Style Stunts und Sprünge starten kann! Der perfekte Weg, um die beliebten Stunts aus dem Internet nachzustellen!

BRUSHLESS!

3S FÄHIG



97+
km/h

WATERPROOF!

+ **GRC SPEC REPLIKA FELGEN**

+ **HOCH EFFIZIENTER 4WD ANTRIEB**

+ **LIZENZIERTE KEN BLOCK FORD FIESTA H.F.H.V. KAROSSERIE**

H112715

Ken Block 2013 GRC WR8 Flux mit Ford Fiesta H.F.H.V. Karosserie
- 1:8 4WD Modell mit 2,4GHz Funkfernsteuer System



Our catalogues, instruction leaflets, manuals, drawings, specifications and price lists (Information) are not an offer to create a contract. We can change any of them and correct any clerical error without any liability to you.



hpi-racing

Sold at finer hobby shops. See our website to locate one in your area. ©2014 Hobby Products International. All rights reserved.

Ob Tourenwagen, Truck oder GT-Fahrzeug – erlaubt sind alle Karossen, die sämtliche vier Räder des Modellautos abdecken



RENNSERIE MIT POTENZIAL: DER DREI LÄNDER CUP FRISCHER WIND

Text und Fotos: Timo Roth

Der Drei Länder Cup ist eine von engagierten Großmodellvereinen neugegründete Rennserie. Das auf den Südwesten lokalisierte Championat wird in den Ländern Deutschland, Luxemburg sowie Frankreich in insgesamt fünf Rennen ausgetragen. Da Mangels eines adäquaten Reglements und aufgrund steigender Kosten zuletzt immer weniger Großmodellisten den Weg zu Rennveranstaltungen auf sich nehmen wollten – wir berichteten bereits in CARS & Details 01/2014 darüber – wurde bei dieser Rennserie schon im Vorfeld Wert auf eine faire Reglementierung sowie geringe Budgetierung gelegt. Dies ermöglicht insbesondere Neueinsteigern ein faires sowie günstiges Bewegen ihres Großmodells im Wettbewerbsstrimm auf der Rennstrecke. Spaß und Freude am Großmodellsport sind im Drei Länder Cup garantiert.

Zum Jahreswechsel 2013/2014 haben sich fünf aktive Großmodellvereine aus der Region um Südwestdeutschland dazu entschlossen, diese eigene Renn-

serie ins Leben zu rufen. Ziel soll es sein, mit einem gut durchdachten Reglement wieder Fahrer für den Rennsport mit Großmodellen zu begeistern und speziell den Nachwuchs für die Faszination Großmodell-sport zu gewinnen. Und das mit möglichst geringem Budgeteinsatz – der bisher größten Hürde des Großmodell-sports. So bietet das ausgearbeitete Reglement insbesondere noch rennunerfahrenen Modellbesitzern die Möglichkeit, ohne jegliche Tuningteile mit baukastennahen Großmodellen auf Augenhöhe mit anderen Fahrern Rennen zu bestreiten. Etwaige Bedenken an einem Rennen teilzunehmen, können von interessierten Großmodellbesitzern getrost vernachlässigt werden: „Für uns steht die Nähe zum Fahrer im Vordergrund. Jedem Fahrer wird geholfen, da wird keiner alleine gelassen, wenn am Auto etwas nicht funktionieren sollte oder Unwissenheit zum Rennablauf besteht. Drei Länder Cup bedeutet nämlich auch familiäre Stimmung untereinander“, betont der Vorstand des AMC-Saarbrücken, Klaus Rummel, auf dessen Rennstrecke der Drei Länder Cup Mitte April 2014 in die erste Saison starten wird.

Das Reglement

Auch die Nähe der den Cup austragenden Vereine trägt wesentlich zum positiven Gesamtbild bei – die Distanz zwischen den einzelnen Rennen beträgt weniger als 200 Kilometer. Das Reglement orientiert sich an insgesamt drei Rennklassen: Die „Hobby-Klasse“ ist die Rennklasse für alle Neueinsteiger, die ihr Modell schon immer auf der Rennstrecke bewegen wollten, sich



Dem optischen Tuning sind im „3LC“ zumindest keine Grenzen gesetzt, sodass auch mit 24-Stunden-Langstreckenautos inklusive Licht gestartet werden darf

RENNTERMIN

12. bis 13. April 2014	AMC Saarbrücken
12. bis 13. Juli 2014	Niederwürzbach
02. bis 03. August 2014	Luxemburg
23. bis 24. August 2014	Béning
20. bis 21. September 2014	Kastellaun

jedoch bisher nicht trauten. In dieser Rennklasse wird mit baukasternahen Modellen ohne teure Tuningteile um den Sieg gekämpft. An den Start rollen dürfen alle zweiradgetriebenen Standardmodelle der Firmen FG Modellsport, H.A.R.M. CS3 und SR1, Carson und Reely. Erlaubt sind hier alle Radstände und Ausführungen mit einer maximalen Breite von 400 Millimeter, wobei alle vier Räder abgedeckt sein müssen. Motorensseitig sind ausschließlich Zweitakt-Motoren mit 23-Kubikzentimeter-Hubraum zugelassen. Bezüglich der Kupplung herrscht eine Beschränkung auf die Zenoah Zweibacken-Standardkupplung. Kupplungsarme und Mitnehmer dürfen nicht erleichtert werden. Die Kupplungsglocke und die Feder sind jedoch frei wählbar, was Spielraum für Setup-Arbeiten lässt. Des Weiteren sind in der Hobby-Klasse lediglich Standard-Schalldämpfer sowie das Resorrohr Samba 3 erlaubt. Die Airbox des Motors muss aus Kunststoff sein. Auch bei den Bremsen ist teures Material in Form von Hydraulik-System strikt untersagt – so dürfen an der Vorderachse lediglich eine mechanische Seilzugbremse sowie an der Hinterachse nur eine Bremse, die an der Getriebe- welle befestigt ist, verbaut sein.

In der „Hobby-Stock-Klasse“ ist das Tuning der RC-Boliden zwar erlaubt, aber nur im geringfügigen Ausmaß. Damit positioniert sich die Hobby-Stock-Klasse als Rennklasse für fortgeschrittene RC-Piloten, die ein Fahrzeug schnell und sicher beherrschen. In dieser Klasse sind alle Fahrzeuge erlaubt, deren Karossen alle vier Räder abdecken. Die legitimierten Tuningmöglichkeiten sind vor Rennteilnahme dem aktuellen Reglement des Drei Länder Cups zu entnehmen.

Die „Expert Klasse“ ist für alle professionellen Fahrer mit getunten Fahrzeugen gedacht. Es sind alle Radstände von 465 Millimeter bis maximal 535 Millimeter und einer maximalen Breite von 400 Millimeter zugelassen. Erlaubt sind auch hier sämtliche Karossen, die alle vier Räder abdecken. Es sind ausschließlich Zweitakt-Motoren mit 23-Kubikzentimeter-Hubraum zugelassen.

Anmeldung und Ablauf

Zu einem Rennen kann sich prinzipiell jeder Modellbesitzer eines Onroad-Großmodells im Maßstab 1:5 anmelden. Die Anmeldung erfolgt online auf der Internetseite des jeweiligen Vereins. Wer noch unsicher ist, ob oder wie er mit seinem Großmodell starten



In der Hobby-Klasse sind teure Tuningteile wie diese Carbon-Airbox streng verboten

soll, kann sich gerne vorab via E-Mail oder telefonisch an die Ansprechpartner der Vereine wenden, deren Kontaktdaten den Websites zu entnehmen sind. Die Nennggebühr für Erwachsene beträgt 18,- Euro, für Jugendliche unter 18 Jahren ist die Teilnahme am Drei Länder Cup sogar kostenlos.

In Abhängigkeit des Starterfelds starten die drei Rennklassen zusammen oder in getrennten voneinander ausgerichteten Läufen. In jedem Fall erfolgt eine getrennte Wertung der Klassen nach der alten DMC-Punktetabelle. Die Rennleitung jedes Rennens behält es sich offen, das Fahrkönnen einzelner Hobby-Piloten individuell einzuschätzen und diese im Bedarfsfall für mehr Chancengleichheit einer anderen Klasse zuzuordnen.

Der Drei Länder Cup wird mit Sicherheit seine Anhänger und Fans finden. Wie nachhaltig sich diese neue Rennserie im Großmodellsport etablieren können wird, muss sich jedoch erst beweisen. Das Reglement, um das sich eine Rennserie im Kern wesentlich dreht, erfüllt vollumfänglich alle Voraussetzungen, um neue Fahrer zu gewinnen und auch an sich zu binden. In keiner anderen Rennserie der Großmodellszene wird Neueinsteigern die Teilnahme so leicht gemacht, wie hier.

MEHR INFOS ZUM DREI LÄNDER CUP:

www.amc-saarbruecken.de
www.mac-saar.de
www.lmcc.lu
www.mmcb-racing.com
www.minidrom.de

<<<<

Der Drei Länder Cup soll wieder Fahrer sowie Zuschauer an die Rennstrecken ziehen



Markt

Modellbau-Neuheiten im Überblick



Maxima O.S. 21
von Chiratech Europe

CHIRATECH EUROPE

Von Chiratech Europe gibt es einen neuen **Maxima Buggy-Nitromotor**. Der Zweitakter basiert auf dem O.S. Speed 21XZ-B Spec. II und wurde speziell überarbeitet. Der Motor hat einen klassentypischen Hubraum von 3,49 Kubikzentimeter, eine Bohrung von 16,27 Millimeter, einen Hub von 16,8 Millimeter und dreht zwischen 4.000 und 42.000 Umdrehungen pro Minute. Die Leistung des 355 Gramm schweren Triebwerks liegt bei 2,65 PS.

DERKUM MODELLBAU

Der **Servotester Pro** von Derkum ist in der Lage bis zu drei Servos beziehungsweise Regler gleichzeitig zu testen und bietet dabei drei verschiedene Betriebsmodi: Manual (manuelle Ansteuerung des Servos), Neutral (Servo läuft in Mittenstellung) und Auto (Servo läuft von Anschlag zu Anschlag). Der Servotester Pro verfügt über ein Gehäuse aus Aluminium, misst 48 x 42 x 15,5 Millimeter und wiegt 30 Gramm. Der Preis: **9,90 Euro**.

Servotester Pro von Derkum



GERMAN REPRAP

Mit der neuen **Dauerdruckplatte aus Carbon** können die 3D-Drucker PProtos und X400 von German RepRap ausgerüstet werden. Damit entfällt das aufwändige Bekleben des Druckbetts mit PET- oder Kapton-Band. Darüber hinaus ist das Material sehr langlebig. Durch den Einsatz mehrerer Platten lässt sich zudem die Standzeit erhöhen. Denn das Druckbett muss für einen Folgedruck nicht mehr vollständig abkühlen, sondern es wird einfach mit einer anderen Carbon-Dauerdruckplatte weitergedruckt. Die Preise: ab **29,95 Euro**.



HORIZON HOBBY

Beim **Prophet Sport Duo 50W x2 LiPo/NiMH** handelt es sich um einen Kompaktlader mit zwei 50-Watt-Ladeausgängen. Das Gerät ist in der Lage, Akkus mit bis zu 6 Ampere pro Ausgang zu befüllen. Die LED-Anzeige ist leicht lesbar und das Gerät einfach zu bedienen. Ein Überhitzungs-, Verpolungs- und Kurzschlusschutz sind implementiert. Der Preis: **99,99 Euro**.

Prophet Sport Duo 50W x2 LiPo/NiMH
von Horizon Hobby



Brainergy Hardcase-LiPo-Akku
von CN Development & Media

CN DEVELOPMENT & MEDIA

Der neue Yuki Model **Brainergy Hardcase-LiPo-Akku** von CN Development & Media hat eine Nennspannung von 7,4 Volt sowie eine Kapazität von 5.200 Milliamperestunden. Die dauerhafte Entladerate liegt bei 30C. Darüber hinaus ist der Energiespender mit 5,5-Millimeter-Goldbuchsen ausgestattet. Der Preis: **29,90 Euro**.

Beim Yuki Model **LiPo Guard B1** handelt es sich um eine Sicherheitstasche zum sicheren Laden wiederaufladbarer Lithium-Batterien. Mehrere übereinanderliegende Schichten schwerentflammbarer Materialien sowie der Verzicht auf eine leicht brennbare Kunststoffbeschichtung zeichnen dieses Accessoire aus. Die Tasche misst 230 x 295 Millimeter und ist für die kurzfristige, dauerhaft beaufsichtigte Lagerung von wiederaufladbaren Lithium-Batterien gedacht. Der Preis: **12,90 Euro**.

Yuki Model LiPo Guard B1
von CN Development & Media



Dauerdruckplatte aus Carbon
von German RepRap





MODELLBAU LINDINGER

Der Audi Quattro Sport Rallye 1985 von „The Rally Legends“ ist ein Rallye-Modell im Maßstab 1:10. Das Modell verfügt über permanenten Allradantrieb, Rallye-Reifen, eine detaillierte Karosserie und wird fahrfertig mit Servo, 2,4-Gigahertz-Fernsteueranlage und 540er-Bürstenmotor ausgeliefert. Der Preis: **249,- Euro**.

Audi Quattro Sport Rallye 1985 von „The Rally Legends“ bei Modellbau Lindinger

LRP ELECTRONIC

Im Ken Block-Look gibt es nun den **Micro RS4** von HPI. Unter der offiziell lizenzierten Ford Fiesta H.F.H.V.-Karosserie arbeitet ein Elektro-Chassis im Maßstab 1:18 mit Allradantrieb. Verbaut sind zwei Differenziale, ein Bürstenmotor und ein wasserdichtes Lenkservo. Laut Herstellerangabe soll das Modell ausgezeichnete Driteigenschaften aufweisen. Das 220 Millimeter lange Ready-to-run-Modell schlägt mit **179,90 Euro** zu Buche.

HPI Micro RS4
Ford Fiesta H.F.H.V.
von LRP electronic



LiFePo-Empfängerakku von LRP electronic

Passend für die Stromversorgung von Nitromodellen gibt es von LRP electronic nun einen **LiFePo-Akku** mit 2.000 Milliamperestunden Kapazität. Dank der Form im 2/3A-Hump-Pack-Format passt der Akku in die meisten RC-Boxen von RC-Cars. Die Nennspannung beträgt 6,6 Volt, der Preis liegt bei **37,99 Euro**.



HPI Nissan S13-Karosserie
von LRP electronic

Die 1:10er-Karosserie in Form eines **Nissan S13** von HPI gibt es nun auch einzeln zu kaufen. Mit 200 Millimeter Breite passt die unlackierte Lexanhaube auf die meisten Tourenwagen. Zum Lieferumfang gehört ein kompletter Dekorsatz. Der Preis: **44,99 Euro**.

Der Sanwa-Empfänger **RX-471W** von LRP electronic verfügt über vier Kanäle und ist wasserdicht.

Durch die kleine und leichte Bauweise eignet er sich für den Einsatz in allen RC-Cars. Er ist kompatibel zu den Anlagen Sanwa M12, MT-4 und MT-4S.

Sanwa-Empfänger RX-471W
von LRP electronic



Das beliebte 4WD-Onroadchassis **Nitro 3 Evo+** von HPI gibt es nun mit 3-Kubikzentimeter-Nitromotor und der Ford Mustang-Karosserie von Vaughn Gittin Junior. Das Modell wird fahrfertig inklusive des 2,2 PS starken HPI T3.0-Motors, Servos und 2,4-Gigahertz-RC-Anlage ausgeliefert. Zu den Features zählen ein einstellbares Zweigang-Getriebe und wasserdichte Elektronik-Komponenten. Der Preis: **379,90 Euro**.

HPI Nitro 3 Evo+ von LRP electronic



PICHLER MODELLBAU

Von Pichler Modellbau gibt es jetzt steckerfertige **LED-Blinklichter**. Sie sind für eine Betriebsspannung von 5 bis 6 Volt ausgelegt und man kann sie direkt am Empfänger anschließen. Aktiviert werden sie über die Fernsteuerung. Dafür muss das Kabel der Leuchteinheit in den dritten Empfänger-Kanal angeschlossen werden. Sieben Effekte können über das Betätigen des Kanals aufgerufen werden. Die LED sind in verschiedenen Formen erhältlich. Die Höhe beträgt 11 bis 110 Millimeter. Die Preise liegen bei **11,95** und **17,95 Euro**.



Steckerfertige
LED-Blinklichter von
Pichler Modellbau



Die neue Spektrum DX4R
Pro 4-Kanal DSMR
Fernsteuerung

COOL. SCHWARZ. SCHNELL. WELTKLASSE.

Mit der leichten Spektrum DX4R PRO haben Sie die gleiche Reaktionsgeschwindigkeit in der Hand, mit der bereits die Spektrum DX3R Pro zahlreiche Meisterschaften gewonnen hat*. Darüber hinaus verfügt die DX4R Pro über die frequenzagile neue DSMR Technologie mit dem Extra an Reichweite und Signalstärke. Zu dieser zuverlässigen Basis gesellen sich Eigenschaften in Programm- und Ergonomie, die u.A. von den besten Fahrer der Welt entwickelt wurden.

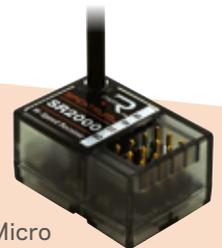
- Ultraschnelle DSMR Frameraten von 5.5 ms
- Einstellbare Triggerposition und -spannung
- 50 Modellspeicher mit Modelmatch-Technologie
- 4 frei einstellbare Mischer
- 5 voreingestellte Mischer inkl. 4-Rad Steuerung und MOA-Mischer
- Verfügbare Racing Software Updates
- Kompatibel mit Empfängern die mit AVC (Active Vehicle Control) Technologie ausgestattet sind

Mit den 4-Kanälen und einer beeindruckende Liste von Programmierereigenschaften die Ihnen mit der DX4R Pro zu Verfügung stehen, ist sie perfekt für alles, was Sie On- oder auch Off-Road am Knüppel unter Kontrolle bringen möchten.

Für mehr Informationen und einen Händler in Ihrer Nähe besuchen Sie uns auf horizonhobby.de

**2012 IFMAR 1/8 Europäische Off-Road Meisterschaften
2013 Nationale ROAR Pro 1/8 Nitro Buggy Meisterschaft
2013 Nationale ROAR Modified 1/8 Buggy Meisterschaft
2013 Nationale ROAR Modified 2WD Buggy Meisterschaft
2013 Nationale ROAR Modified Pro4 SCT Meisterschaft*

ENTHÄLT ZWEI
SPEKTRUM EMPFÄNGER
ZUM PREIS VON EINEM.



SR2000 Micro
Race Empfänger
und kostenloser SR410
Sportempfänger.



Dymond Expert Power Touch von Staufenbiel

STAUFENBIEL

Mit dem **Dymond Expert Power Touch** nimmt Staufenbiel ein 200-Watt-Ladegerät ins Sortiment auf. Der Charger ist für den Betrieb an einer Gleichstromquelle oder einem geregelten Netzteil konzipiert und realisiert einen Ladestrom von bis zu 12 Ampere. Der Entladestrom liegt bei 5 Ampere. Geeignet ist der Lader für bis zu sechs LiXX- oder bis zu 15 NiXX-Zellen. Zum Lieferumfang gehören ein Multi-Balancer-Board, ein Universalladekabel mit offenen Enden und ein Anschlusskabel für Betriebsspannung mit XT-60 Stecker. Der Preis: **99,- Euro**.

SMI MOTORSPORT & T+M MODELS

Die **CFK-verstärkten Querlenker** sind in ihrer Struktur verbessert und für den T4 von XRAY geeignet. Neben einer erhöhten Festigkeit weisen die Querlenker zusätzlich vier Bohrungen auf der Unterseite auf. An diesen lassen sich die optionalen CFK-Platten befestigen, um so den Flex komplett zu unterbinden. Diese aus einem sehr speziellen Materialmix gefertigten Querlenker sind einzeln für die Vorder- oder Hinterachse erhältlich.

Wer am XB4 Querlenker ohne jeglichen Flex haben möchte, bekommt nun die Möglichkeit dazu in Form einiger Verstärkungsplatten. Diese wurden speziell für die Form der XB4-Querlenker gestaltet und können je nach gewünschter Festigkeit mit zwei bis vier Schrauben an der Unterseite der Querlenker befestigt werden. Der Einsatz der 1,6 Millimeter dicken und aus CFK gefertigten **Querlenkerverstärkungen** sollte nur auf Strecken mit hohem bis sehr hohem Griffniveau erfolgen.

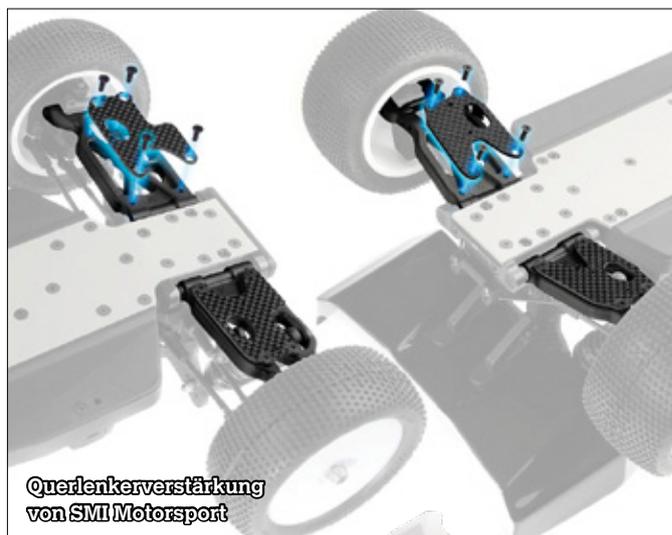


CFK-verstärkte Querlenker für den XRAY T4 von SMI Motorsport

Mit dem Einsatz des neuen **2-Millimeter-Aluchassis** für den T4 ist eine Erhöhung der Lenkwilligkeit und der Stabilität bei gleichzei-

tiger Verringerung der Breite möglich. Das aus hochfestem 7075 T6-Aluminium gefertigte und anschließend schwarz eloxierte Chassis eignet sich besonders für den Einsatz auf Strecken mit mittlerem bis hohem Griffniveau. Diese Aluchassisplatte passt nur auf den T4 14.

Der Einsatz der 1,6 Millimeter dicken und aus CFK gefertigten **Querlenkerverstärkungen** sollte nur auf Strecken mit hohem bis sehr hohem Griffniveau erfolgen.



Querlenkerverstärkung von SMI Motorsport

2-Millimeter-Aluchassis für den XRAY T4 von SMI Motorsport

THUNDER TIGER

Der **Team Associated RC10 B5M** ist ein 2WD-Mittelmotor-Buggy mit Elektroantrieb. Das Wettbewerbsmodell verfügt über hart eloxierte Aluminium-Teile mit einem extra schmalen Chassis zur Massen-Zentralisierung. Das Modell ist für den Einsatz von handelsüblichen 2s-LiPo-Akkus in Saddle Pack- oder SQ-Konfiguration ausgelegt. Das Fahrwerk des Buggys zeichnet sich durch 12-Millimeter-Big-Bore-Dämpfer und ein neues Gullwing-Vorderachs-Design aus. Das 1:10er-Modell ist als Bausatz für **259,- Euro** zu haben.



Team Associated RC10 B5M von Thunder Tiger

Neuheiten, Produktinfos und Aktualisierungen senden Sie bitte an:

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



Text und Fotos: Patrick Garbi

XRAYs erster 2WD-Offroader in 1:10

DOPPELTER EINSATZ

Nach dem grandiosen Einstand des XB4 in der Klasse der allradbetriebenen Buggys, hat das erste Chassis mit Heckantrieb nicht lange auf sich warten lassen. Der XB4 2WD trägt seinen Namen nicht umsonst, schließlich basiert das Modell auf dem Bruder mit integralem Allradantrieb. Nicht ausgeschlossen, dass XRAY in naher Zukunft sein Portfolio um eine klassische „Heckschleuder“ erweitert. Bis es allerdings soweit ist, bleibt uns ausreichend Zeit, den jüngsten Sprössling aus dem stetig wachsenden Angebot von XRAY unter die Lupe zu nehmen.

Im Gegensatz zu reinrassigen 2WD-Buggys, die meist durch eine sehr schmale Silhouette in Erscheinung treten, outet sich der XRAY XB4 2WD durch ein relativ breites Layout. Kein Wunder, denn der XRAY verwendet die 4WD-Plattform für das heckgetriebene Fahrzeug, das ausschließlich für Strecken mit

viel Grip sowie Kunstrasen- oder Teppichpisten konzipiert wurde. Entsprechend geringfügig fallen die Unterschiede zwischen den beiden Chassis aus, sodass annähernd 95 Prozent der Teile des XB4 auch bei der heckgetriebenen Version Verwendung finden. Dies dürfte in erster Linie die sogenannten „Doppelstarter“ – also Fahrer, die in beiden Klassen an den Start gehen – freuen, die weniger Ersatzteile bereithalten müssen.



Das zweiteilige Chassis bildet die Grundlage für das einzigartige Flex System, das nur von XRAY angewendet wird

Flex-Einstellungen

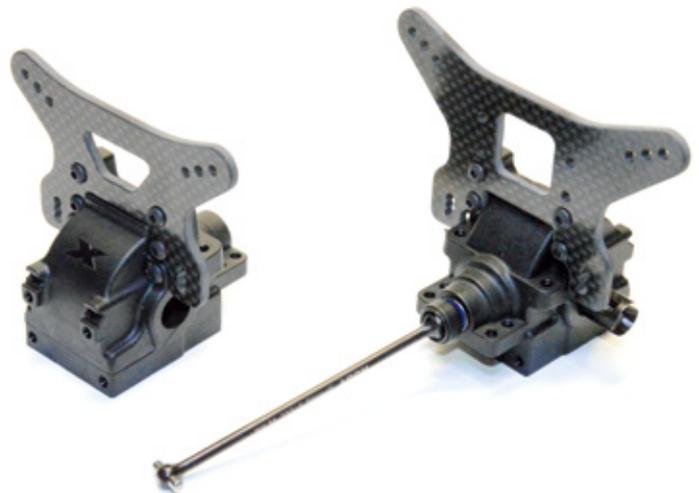
Eines der markantesten Bauteile des XB4, das Chassis, weist gleichzeitig auch den größten Unterschied zwischen den beiden Modellen auf. Vom Grundsatz identisch, verfügt das 2WD-Chassis über die gleiche Multi-Flex-Technologie wie sein allradgetriebener Bruder, die auf der Liaison einer durchgehenden Alu-Platte und einem Kunststoff-Rahmenchassis besteht. Allerdings ist die Aluplatte am vorderen Ende deutlich stärker angewinkelt, um den bei 2WD-Fahrzeugen ausgeprägten Nachlaufwinkel von bis zu 33 Grad zu ermöglichen. Durch unterschiedliche Verschraubungsmöglichkeiten der beiden Teile, lassen sich die Steifigkeit beziehungsweise Flexibilität des Chassis und somit indirekt das Grip-Niveau den Pistenverhältnissen anpassen.

4WD-Komponenten

Während auf dem zentralen Wannenelement der komplette Antrieb und die Elektronik untergebracht sind, werden an den Extremitäten des CNC-gefrästen Aluminiumchassis die beiden Achseinheiten montiert. Diese wurden ebenfalls 1:1 vom 4WD-Chassis übernommen. Natürlich entfallen der Mittelkardan, das Differenzial und die CVD-Antriebs-

wellen. Das hintere Getriebegehäuse ist unterdessen mit dem überarbeiteten Kegeldifferenzial mit seidenweicher Funktion ausgestattet, das seine Rotation an CVD-Wellen aus Hudy-Federstahl überträgt. Komplettiert werden sie von klemmbaren Sechskantmitnehmern aus Aluminium. Im Übrigen bietet XRAY alternativ zum Kegeldiff auch ein Kugeldifferenzial an. Der primäre Antrieb erfolgt unterdessen durch eine zentrale Einheit, bestehend aus Hauptzahnrad mit integrierter Rutschkupplung und einer weiteren CVD-Kardanwelle, die die Kraftübertragung zur Hinterachse sicherstellt.

Der XB4 2WD ist serienmässig mit CVD-Wellen aus Hudy-Federstahl sowie 14-Millimeter-Sechskant-Radaufnahmen aus Aluminium ausgestattet. Der Radträger bietet verschiedene Setup-Möglichkeiten



Das vordere und hintere Differenzialgehäuse sind baugleich, mit dem Unterschied, dass das Vordere leer bleibt. Beide werden durch eine Dämpferbrücke aus CFK ergänzt

XRAY-Qualität

Die Identität des Hecktrieblers ist auch was das Fahrwerkskonzept betrifft nicht zu leugnen, welches ebenfalls nahezu unverändert zum Einsatz kommt. Das klassische Querlenker-Duo besteht aus einer Schwinge und einer darüber angeordneten Rechts-links-Gewindestange. Die Aufhängung zeichnet sich in typischer XRAY-Manier, durch eine ausgezeichnete Materialauswahl und eine durchdachte Form aus. Dies spiegelt sich auch in den Lenkhebel sowie den vorderen und hinteren Achsschenkel wieder, die sehr kompakt aber gleichzeitig extrem widerstandsfähig sind.

Doch was nützt die beste Aufhängung, wenn die Dämpfung nicht funktioniert? Selbstverständlich haben sich Jurai Hudy und sein Team auch diesem Thema gewidmet. Das Ergebnis sind vier Federbeine, inspiriert durch die Dämpfer

des XB9. Die Big-Bore-Shocks glänzen durch zahlreiche Features, wie Alu-Gehäuse mit Außengewinde, Delrin-Kolbenplatten, präzise Kolbenstangen für eine möglichst weiche Funktion, sowie hochwertige Dämpferhalter aus Hudy-Stahl die eine schnelle Justierung des Montagepunkts an den serienmäßigen Dämpferbrücken aus CFK erlauben. Dank einer Entlüftungsschraube in den aus Composite-Material gefertigten Dämpferkappen, lassen sich die sogenannten Membrane-less-Stoßdämpfer auch ohne Volumenausgleich mit dem erwünschten Rebound-Effekt befüllen.

MEIN FAZIT



XRAY unterstreicht mit dem XB4 2WD einmal mehr seine Position als Premium-Hersteller von RC-Cars. Es ist Jurai Hudy mal wieder gelungen, eine Lücke in seiner Modellpalette zu schließen. Und das mit einem Chassis, das sich durch eine gute Performance und ein erfreuliches Preis-Leistungs-Verhältnis auszeichnet.

Patrick Garbi

Gute Verarbeitungsqualität
 Viele Einstellmöglichkeiten
 Stabilisatoren serienmäßig
 Einfaches Handling

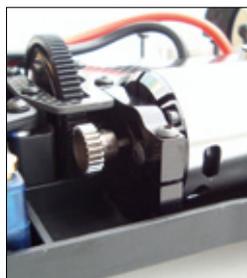
Wenig Platz für Regler und Empfänger



Die Funktion und Verarbeitung der Dämpfer mit Aluminiumgehäuse ist tadellos. Auf einen Volumenausgleich wurde, nach amerikanischem Vorbild, bewusst verzichtet



Die Aufhängung der Vorderachse ist mit der des 4WD-Modells identisch, lediglich die Antriebswellen entfallen



Cleverer Motorhalter

Zu den Highlights zählt zweifellos der CNC-gefräste Motorhalter, der gemeinsam mit einem weiteren Kunststoffbock, die zentrale Antriebseinheit aufnimmt. Das schwarz eloxierte Bauteil zeichnet sich durch eine exzentrische Aufnahme der eigentlichen Motorbefestigungsplatte aus, die eine schnelle und äußerst genaue Einstellung des Zahnflankenspiels zwischen Hauptzahnrad und Motorritzel ermöglicht. Mehr noch. Dank eines Bajonett-förmigen Verschlusses, wird verhindert, dass der sich Motor beispielsweise nach einem Crash aus der Halterung löst.

Eine Besonderheit des XB4 2WD ist der komfortable Motorhalter aus Aluminium

Foto-Finish

Dank der guten Verarbeitungs- und Verpackungsqualität sowie der leicht verständlichen Anleitung, ist die Montage des Buggys in wenigen Stunden erledigt. Nicht weniger einfach erweist sich der Einbau der

Elektronikkomponenten, obwohl der zur Verfügung stehende Platz für Servo, Empfänger und Regler nicht gerade üppig ausfällt. Die sehr flache DMX-Karosserie aus Lexan verleiht dem Chassis nicht nur ein sehr gefälliges, leicht geducktes Gesamtbild, sie passt sich auch der Chassisform bestens an und minimiert damit das Eindringen von Schmutz oder womöglich Spritzwasser.

„Der XB4 2WD übertraf beim Praxistest absolut die Erwartungen.“



Inferno III P9

TKI3



INFERNO



TURBO INFERNO



INFERNO MP-5



INFERNO MP-6



INFERNO MP-7.5



INFERNO MP-7.5



INFERNO MP777



INFERNO MP9

EIGHT TIME

IFMAR WORLD CHAMPION



JK

Design & Technology by **Yuichi Kanai**
IFMAR 1:8 GP Off-Road World Championship 2000 Winner

| MADE IN TOKYO JAPAN |



1/8 GP 4WD RACING BUGGY
INFERNO MP9 TKI3
 Art.-Nr: 31788

Erforderliches Zubehör: 2-Kanal Fernsteuersystem • 2x HiPerformance-Servo (z.B. 1x ORI68026; 1x ORI68027) • Empfängerakku (z.B. ORI1257) • Wettbewerbsmotor Team Orion CRF Alpha ABI .21 mit Resonanzrohr ORI88240 • Reifen • Startbox 1/8 • Silikonöl und Fette • Treibstoff CRF OffRoad Fuel 25% Nitro

Technische Daten: Länge: 490 mm; Breite: 307 mm; Höhe: 180 mm; Radstand: 325 mm; Bodenfreiheit ca.: 28 mm; Spur (v&h): 254 mm; Getriebeübersetzung: 11,7:1; Gewicht ca.: 3.300 g; Motor: 3,5 cm

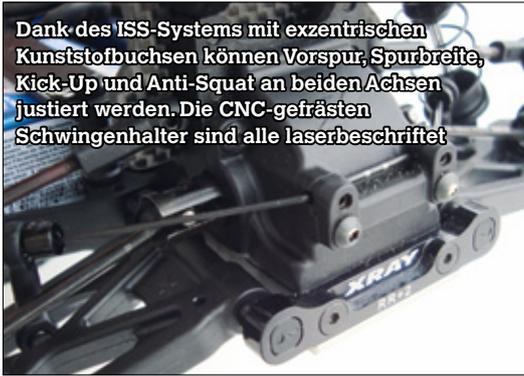
KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

www.kyosho.de

KYOSHO Deutschland GmbH
 Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen • Helpdesk: +49-4191-932678 • helpdesk@kyosho.de

Lieferung nur über den Fachhandel! Irrtum vorbehalten!

Dank des ISS-Systems mit exzentrischen Kunststoffbuchsen können Vorspur, Spurbreite, Kick-Up und Anti-Squat an beiden Achsen justiert werden. Die CNC-gefrästen Schwingenhalter sind alle laserbeschriftet



Einstellungssache

Der XB4 2WD kann selbstverständlich auf vielfältige Weise den unterschiedlichen Streckenverhältnissen und Bedürfnissen des Piloten angepasst werden. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet das ISS-System, das dank CNC-gefrästen Schwingenhaltern inklusive exzentrischen Lagerbuchsen die Einstellung von Nachlauf, Sturz, Anti-Squat, Rollzentrum, Vorspur und der Spurbreite ermöglicht. Hinzu kommen die klassischen Einstellungen des oberen Rollzentrums und der Dämpferpositionen an den Dämpferbrücken, dem Radstand und dem Ackermann-Effekt der Lenkung. Darüber hinaus ist der XB4 2WD bereits serienmäßig mit zwei 1,2 Millimeter starken Stabilisatoren bestückt und verfügt über eine Rollcenter-verstellung an der Vorderachse mit Hilfe von unterschiedlichen Lagerbuchsen der C-förmigen Lenkhebel. Nicht unerwähnt bleiben sollte auch die Positionierung der hinteren Dämpfer nebst Brücke, die sich Dank des neuen Querlenkerdesigns sowohl an der Vorder- als auch Hinterseite der Schwingen montieren lassen.



Das fertig aufgebaute Chassis überzeugt nicht nur optisch, sondern auch fahrerisch

Bergsteiger

Um den XB4 2WD angesichts der Indoor-Saison angemessen beurteilen zu können, fanden die Testläufe auf einer der erfolgreichsten Hallenrennstrecken Europas im belgischen Charleroi statt. Bestückt mit einem Paar Schumacher Minipin-Reifen hinten sowie den Cut-Stagger-Pneus vorne wurde das Testmodell mit dem in der Bauanleitung empfohlenen Setup auf die Reise geschickt. Obwohl sich die Dämpfung beim obligatorischen Fall-Down-Test auf dem Tisch sehr hart anfühlte, überzeugte das Chassis durch ein äußerst einfaches Handling. Während zahlreiche andere Modelle mit dem sehr griffigen Belag zu kämpfen hatten, zog der XB4 2WD unkritisch und zügig seine Runden ohne Tendenz zu Überschlägen. Mit einem Expo-Anteil von -25 Prozent war die Lenkung noch ausreichend direkt, um das Chassis präzise durch die mit Verbundsteinen ausgelegte Schikane zu steuern. Auffallend positiv war auch das Sprungverhalten, was für die ausgewogene Balance des Chassis spricht. Die Bremse des Reglers wurde auf 75 Prozent begrenzt und schon ließ sich der XB4 2WD geradezu punktgenau bei der Landung steuern.

Nach einigen Akkuladungen, während denen nur kleine Änderungen am Sturz und der Chassis-Höhe durchgeführt wurden, sollten die Stabilisatoren ihre Wirkung bestätigen. Das Ergebnis übertraf die Erwartungen. Trotz einer moderaten Dicke von 1,2 Millimeter ließ sich der Hecktriebler noch zügiger und beherrschbarer über die schnellen Streckenabschnitte schieben. Während die Konkurrenz die leichte Linkskurve am Eingang der Steilkurve gefühlvoll anvisieren musste, reichte beim XB4 2WD ein kurzes Lufpen vom Gas, bevor das Chassis mit nahezu Vollgas die Wand hinauf sprintete. Der Hammer.

Ein weiterer Test erfolgte wenige Tage später auf einer reinen Teppichstrecke. Bestückt mit der identischen Bereifung und ohne Änderungen am Setup wurde dem Testmodell auf der mit verschiedenen Sprungschancen versehenen Bahn freier Lauf gelassen. Erneut lieferte der XB4 mit Heckantrieb auf Antrieb eine super Performance ab, die sich auf dem sehr griffigen Belag allerdings noch deutlich steigern ließ. Um die Beschleunigung zu verbessern, wurde als Erstes die Rutschkupplung ganze drei Umdrehungen zu gedreht, bevor in einem zweiten Schritt die Viskosität des Diff-Öls auf 5.000 cps erhöht wurde. Mit einer steilen Positionierung der Dämpfer konnte die ohnehin kaum vorhandene Tendenz zum Kippen vollkommen eliminiert werden, während das innere Befestigungsloch an den vorderen Schwingen das Untersteuern in schnellen Passagen verhinderte.



CAR CHECK

XRAY XB4 2WD SMI-Modellsport

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

Technik:
 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen, komplett kugelgelagert, Slüpper, Kegelradifferential

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

Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSPROFIS

1:8 Electric Brushless powered 4WD Monster Truck

Green Power System G3 MT4^{WD}

No. 6401

BASHER APPROVED™



Ready-to-Run
2.4GHz



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



THUNDER TIGER
www.thundertiger-europe.com

Team Durango

DEX210^{v2}

1/10 2WD
WETTBEWERBS
BUGGY



Sei ein Sieger auf
und abseits der
Rennstrecke!

Best-Nr.: TD 102028



Technische Daten:

Länge: 335mm (Mittelmotor)/
368mm (Heckmotor)

Breite: 245mm

Radstand: 274-282mm (einstellbar)

Gewicht: 1650g (Abhängig von der
verwendeten Elektronik)

Int. Übersetzung: 2.6:1

Der DEX210v2 ist der 2WD Wettbewerbs Buggy mit der besten Ausstattung. Durch das patentierte Getriebe-Design kann wahlweise mit Heck- oder Mittelmotor, mit 3- oder 4-Stufen-Getriebe gefahren werden. Mit den innovativen Features des DEX210v2 bist Du auf jeder Rennstrecke auf der Seite der Sieger!

- ★ Eloxierte Aluminium Chassisplatte +8mm
- ★ Patentierte Getriebe-Design (neu überarbeitet)
- ★ Neues Design der Vorderachse mit geraden vorderen Querlenkern
- ★ Einstellbarer Akkuhalter
- ★ Front-Cab Karosserie mit mehr Abtrieb
- ★ Neue Kugelpfannen

Neueste Informationen und aktuelle Setups findest Du auch auf: www.team-durango.com



www.hobbico.de



HOBIBICO

DISTRIBUTED BY



SANDRAIL VON XCITERC GEWINNEN

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Wofür kommen Sandrail-Fahrzeuge meistens zum Einsatz?

- A Oval-Racing
 B Formel 1-Rennen
 C Wüstenrennen

CD0514

Frage beantworten und Coupon bis zum 18. April 2014 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
 Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 05/2014
 Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

Schneller geht es online unter
www.cars-and-details.de/gewinnspiel
 oder per Fax an 040/42 91 77-399

Einsendeschluss ist der 18. April 2014 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen

Das Sandrail-Modell von XciteRC macht schon auf den ersten Blick deutlich: Hier kommt ein Spaß-Vehikel. So wie auch die mantragenden Vorbilder, verfolgen Sandrail-Fahrzeuge vor allem ein Ziel: möglichst actionreich aber zuverlässig von A nach B kommen – und zwar oftmals in der Wüste. Den extremen Bedingungen sandiger Fahrregionen wurde den Buggys auch optisch Rechnung getragen. Statt einer störenden Karosserie gibt es nur einen Schutzkäfig für den Fahrer, der zum Abhalten von Dreck mit einigen Platten beplankt ist. Extreme Federwege und das obligatorische Ersatzrad am Heck verstehen sich von selbst.

Wir verlosen einen Sandrail von XciteRC. Das Modell wird fahrfertig inklusive Motor, Regler, Lenkservo und RC-Anlage geliefert. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 18. April 2014 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

Auflösung Heft 03/2014

Der Gewinner des Axze ReadySet von Kyosho, den wir in Ausgabe 03/2014 verlost haben, ist **Mike Brendel** aus Verden.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

Thunder Tiger



1/8 MT4-G3 Brushless



LRP electronic



S10 Twister Buggy



Trade4Me



HSP Sea Rover Truggy



Kyosho



Scorpion B-XXL VE



CARS & Details



Drift-Grundlagen



Team Associated



Commercial 2014



Kyosho



Scorpion B-XXL VE

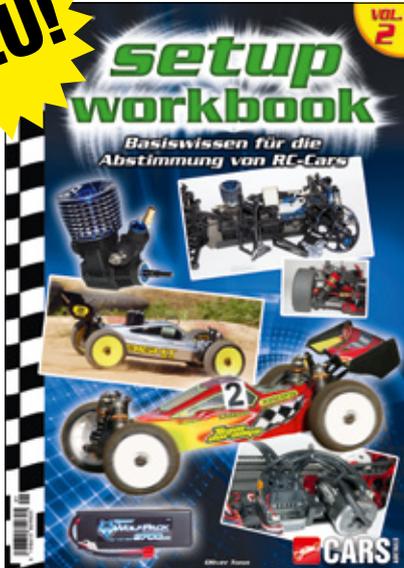




SHOP

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

NEU!



Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037

€ 9,80

Auch digital als
eBook erhältlich



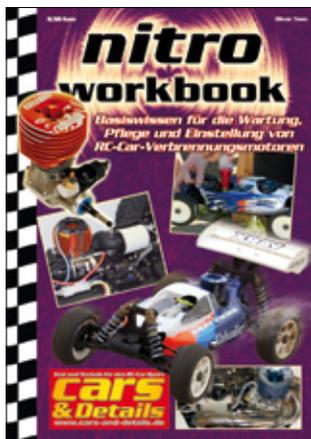
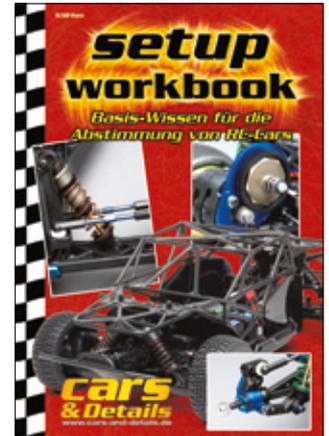
Auch digital als
eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 10599

€ 8,50



Auch digital
als eBook erhältlich

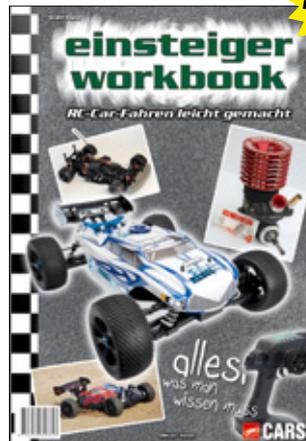
Nitro Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11586

€ 8,50

NEU!



Auch digital
als eBook erhältlich

Einsteiger Workbook
68 Seiten, A5-Format

Noch nie war es so einfach wie heute, das RC-Car-Fahren zu erlernen.

Kaufen, auspacken, fahren – das geht wirklich. Das einsteiger workbook beantwortet alle Eure Fragen rund um den Start in den RC-Car-Sport und gibt wertvolle Tipps aus der Praxis.

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



12 Ausgaben für 54,- Euro

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

So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



RC-Short-Course-Action Ausgabe 2011

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

Artikel-Nr. 12640
€ 12,00



Modellmotoren praxisnah Werner Frings

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

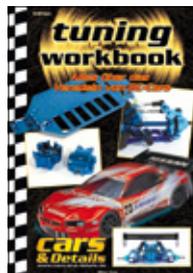
Artikel-Nr. 10664
€ 19,80



RC-Monster-Action Ausgabe 2012

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

Artikel-Nr. 12767
€ 12,00

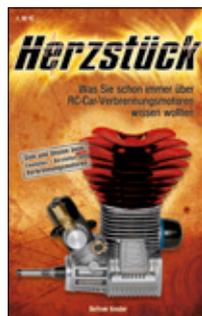


Auch digital als eBook erhältlich

Tuning Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



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

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

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

Problemlos bestellen >

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

CARS & Details Shop
65341 Eitville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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

Kurzschluss-Reaktion



Neue Servo-Generation von Horizon

Sie sind klein, sie sind stark und sie sind im RC-Modellbau unerlässlich: Servos. Egal, ob eine Ruderklappe in einem Flugzeug bewegt werden muss oder die Räder eines Autos auf Kurs bleiben sollen. Kein Weg führt vorbei an den kleinen Kraftpaketen. Während sich die äußere Form seit Jahrzehnten kaum verändert hat, finden Weiterentwicklungen zumeist im Inneren der Gehäuse statt. So wie bei den neuen Spektrum-Servos von Horizon Hobby, in denen sich ein physikalischer Prozess abspielt, den Elektriker stets zu vermeiden versuchen: Das Servo schließt sich selber kurz.

Text: Jan Schnare
Fotos: Horizon Hobby

Obwohl moderne Servos immer schneller, stärker und stabiler werden, gibt es einen kleinen aber entscheidenden Konstruktions-Makel, der die Performance einer Rudermaschine negativ beeinflusst. Denn um die Drehrichtungen des Servos zu ändern, muss sich auch die Drehrichtung des Motors und des Getriebes ändern. Ein Vorgang, der Zeit sowie Kraft kostet und vor allem eine enorme Belastung für die Elektronik darstellen kann. Horizon Hobby hat nun mit dem Spektrum S9010 und dem S9020 zwei Großmodell-Servos entwickelt, die der Konkurrenz genau in diesem Punkt überlegen sein sollen.

Der Kurzschluss macht's

Anstatt die Drehrichtung der Servos bei einer Richtungsänderung entsprechend umzupolen, werden die verbauten Motoren für den Bruchteil einer Sekunde kurzgeschlossen, was einen sofortigen Stillstand zur Folge hat. Erst im Anschluss laufen die Motoren in die entgegengesetzte Richtung wieder an. Damit muss das Servo keine Kraft für den Stoppvorgang aufwenden. Die Energie wird auf einfachstem und effektivstem Weg „verbraten“. Das Ganze lässt sich vergleichen mit der Fahrt in einem Auto. Denn bevor man bei voller Fahrt den Rückwärtsgang einlegt und Vollgas gibt, bremst man schließ-

lich erst mal ab, um den Antrieb zu schonen. Genau das passiert auch in den neuen Spektrum-Servos.

Diese sogenannte Back-EMF-Technologie wird jedoch nicht nur bei einem Wechsel der Drehrichtung aktiv. Auch, wenn der Servohebel in einer ganz bestimmten Position stehen bleiben soll, erfolgt ein Kurzschluss des Motors. Das hat zwei Vorteile. Erstens: Das Servo steht. Es steht einfach. Keine Elektronik muss stetig versuchen, die Position zu halten. Zweitens: Kommt plötzlich Last auf das Servo – beispielsweise bei einem Crash – gelangen keine Spannungsspitzen in die Servo-Elektronik.

Großkaliber

Dass Horizon keine kleinen Brötchen backt, ist ja bereits bekannt. Und so startet die neue Servo-Generation auch nicht mit einem Standard-Exemplar, sondern gleich im XXL-Format. Speziell für Großmodelle wurden die beiden ersten Servos entwickelt. Sowohl das Spektrum S9010 als auch das S9020 sind hochvoltfähig und können somit direkt an 2s-LiPos betrieben werden. Darüber hinaus sind beide Rudermaschinen mit kompletten Metallgetrieben und wärmeableitenden Aluminium-Gehäusen versehen. Sobald die neuen Servos das Prototypen-Stadium verlassen haben, werden wir selbstverständlich weiter darüber berichten. <<<<

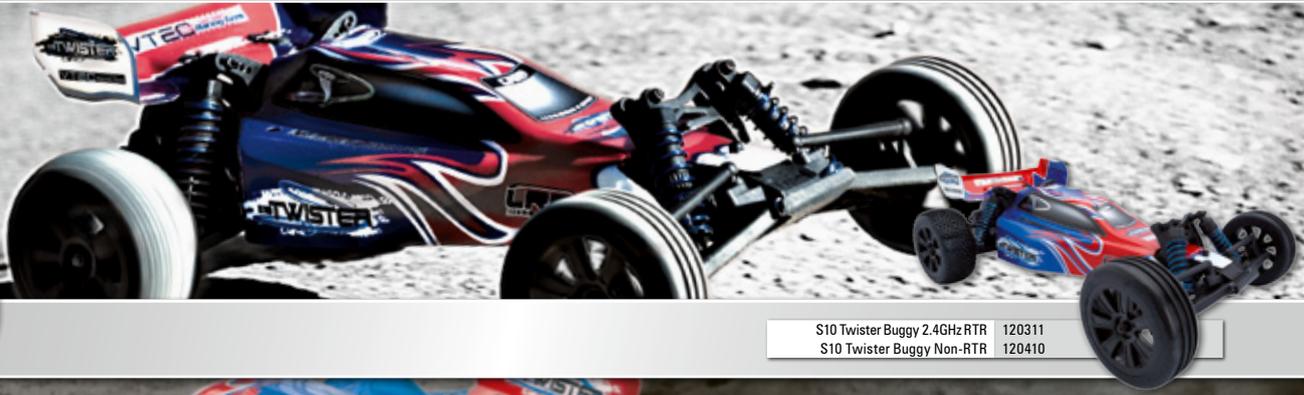


Die mit der neuen „Back-EMF“-Technologie ausgestatteten Servos S9010 und S9020 (hier Prototypen gezeigt) sind hochvoltfähig, mit Alu-Gehäusen versehen und wurden speziell für Großmodelle entwickelt

WILD LIKE A TWISTER!

Die S10 Twister 2WD Line im Maßstab 1/10 bietet den perfekten Einstieg in das R/C Hobby und kann bis hin zum Wettbewerbsfahrzeug ausgebaut werden. Egal, ob Sie ein fertiges Fahrzeug (RTR) oder einen Baukasten zum selber bauen (Kit) suchen – hier werden sie fündig. Die S10 Buggys, Truggys und Short Course Trucks sorgen immer für atemberaubende Action im Gelände!

unverbindliche
RTR **149,99** EURO
Preisempfehlung



S10 Twister Buggy 2.4GHz RTR 120311
S10 Twister Buggy Non-RTR 120410

unverbindliche
RTR **169,99** EURO
Preisempfehlung



S10 Twister Truggy 2.4GHz RTR 120511
S10 Twister Truggy Non-RTR 120610



unverbindliche
RTR **179,99** EURO
Preisempfehlung



S10 Twister Short Course 2.4GHz RTR 120711
S10 Twister Short Course Non-RTR 120760



S10 TWISTER LINE

- Elektro 2WD R/C Car im Maßstab 1/10
- RTR (inkl. Motor, Regler, Fernsteuerung, Akku, Lader)
- Non-RTR (ohne Motor, Regler, Fernsteuerung, Akku, Lader)
- Kit (Baukasten zum selber bauen mit unlackierter Karosserie, ohne Motor, Regler, Fernsteuerung, Akku, Lader,)
- 2.4 GHz (RTR inkl. LRP A2 STX Pro 2.4GHz FHSS)
- Blue und Red Edition (außer Kit)



unverbindliche
RTR **74,99** EURO
Preisempfehlung

S10 Twister Buggy Kit 120411

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

WWW.LRP.CC

Verkauf nur über den Fachhandel

LRP electronic GmbH | Hanfriesenstraße 15 | 73614 Schorndorf | 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)

LRP
BLUE IS BETTER

AUSBRUCH zwecklos

Horizon bändigt jede Karre

Text und Fotos: Frank Jaksties

Ein scheinbar herkömmlicher 2,4-Gigahertz-Empfänger, der zaubern kann. Er macht aus übermotorisierten Bash-Vehikeln leicht zu fahrende Spaß-Modelle – und aus überforderten Einsteigern glückliche Hobby-Neulinge. Horizon Hobby nennt das AVC, was für Active Vehicle Control steht. Zu Deutsch: Aktive Fahrzeugkontrolle.

Das AVC-System von Horizon Hobby ist in einem kleinen Empfänger mit der Bezeichnung SRS4200 untergebracht. Bislang bietet Horizon Hobby den Receiver einzeln sowie fertig verbaut in den Offroadern Vaterra Hälix und Losi TEN Rally-X (Testbericht in diesem Heft) an. Zukünftig sollen alle Einsteiger- und Hobby-Modelle von Horizon Hobby mit diesem System ausgestattet werden. AVC ermöglicht es – je nach Einstellung – die totale Kontrolle des RC-Fahrzeugs zu erlangen. Egal

auf welchem Untergrund man gerade unterwegs und wie erfahren man ist. Das Drehen in einer Kurve, also das Übersteuern mit ausbrechendem Heck, ist damit Geschichte. AVC verleiht einem das Gefühl mit einem perfekt abgestimmten Fahrzeug unterwegs zu sein, ohne dass man dabei spürbar ausgebremst wird.



So funktioniert's

Das elektronische Bauteil im Inneren des Spektrum-Empfängers arbeitet mit verschiedenen Sensoren, deren Werte von einer Software überwacht werden. Dabei vergleicht das System den über die Fernsteuerung übertragenen Lenkeinschlag mit der Bewegung des Fahrzeugs. Ist der Winkel des RC-Cars größer als der Input durch die Fernsteuerung, korrigiert das AVC-System. Es lenkt gegen und reduziert die Stromabgabe des Reglers zum Motor. Diese Korrektur von Lenkung und Gas geschieht dabei 180 mal in der Sekunde.



Derzeit werden der Vaterra Hélix und der Losi TEN Rally-X serienmäßig mit AVC-Empfänger ausgeliefert. Weitere Modelle sollen folgen



TECHNISCHE DATEN

Spektrum SRS4210, Kanäle: 4; Frequenz: 2,4 GHz; Länge: 37,2 mm; Breite: 25,8 mm; Höhe: 13 mm; Gewicht: 10,9 g; Spannungsbereich: 3,5-9,5 V

AVC unterstützt den Fahrer aber nicht nur bei Kurvenfahrten. Es gibt auch eine sogenannte Heading Hold-Funktion (richtungshaltend), die dafür sorgt, dass das Fahrzeug in die gewünschte Richtung fährt und nicht durch kleine Hindernisse oder Haftungsverlust vom Kurs abkommt. Gerade bei einem Sprung im Gelände ist dies sehr nützlich, denn dort muss man das RC-Car lediglich in die Richtung des Sprungs ausrichten und kann den Hahn dann voll durchziehen. AVC übernimmt dank Heading Hold den Geradeauslauf.

Power-Kontrolle

Oft ist es auch der Fall, dass Fahrzeuge auf losem Untergrund beim Beschleunigen seitlich ausbrechen. Ein ungewollter Effekt durch zu viel Power, der gerade Einsteiger schnell überfordert. Auch hier greift AVC auf Wunsch ein und korrigiert sowohl die Lenkung als auch die maximale Drehzahl, sodass die Räder nie übermäßig durchdrehen. Die Stärke der Korrektur lässt sich über die Fernsteuerung einstellen. Ein Drehregler an der Spektrum DX2E erlaubt es, zwischen minimalem und maximalem Eingriff der Elektronik zu wählen. So können Einsteiger meist mit sehr starker AVC-Unterstützung starten, um die elektronische Hilfe dann im Laufe der Zeit und mit zunehmender Erfahrung nach und nach zu reduzieren.

Puristen und erfahrene RC-Car-Fahrer können AVC selbstverständlich auch komplett herunter regeln. Für ein generelles Abschalten (Rennmodus) muss man direkt am Empfänger den Bind-Stecker in den dafür vorgesehenen Platz stecken. Danach Empfänger und Regler neu anlernen und man ist im Blinky-Mode. Dieser zeigt durch blinkende LED am Empfänger an, dass AVC deaktiviert ist.

Das AVC-System wurde im neuen Losi TEN Rally-X getestet. Auf zirka 50 Prozent reduziert fuhr der Losi so, als würde er auf Schienen über die Strecke gleiten. Kein Ausbrechen des Hecks und immer die Ideallinie treffend wurde der Bolide über den Kurs geschweicht. Bei vollem AVC-Einsatz sind Fahrfehler praktisch ausgeschlossen. Egal wie viel Gas man gibt und egal wie eng die Kurve wird – der TEN fährt einfach immer weiter. Das bestätigte auch ein Test mit einem Einsteiger. Ohne ungewollte Pirouetten, ohne ausbrechendes Heck und erstaunlich souverän konnte das Modell beherrscht werden. Kein Vergleich zum abgeschalteten AVC. Ohne elektronische Unterstützung gehört das Rallye-Modell in die Hände eines fortgeschrittenen Fahrers, der das Setup des Modells zunächst an die Streckenverhältnisse anpassen muss, um in gewohnt zügiger Manier um den Kurs zu kommen. <<<<<

Wer nur AVC ohne Modell erwerben möchte, kann ab sofort zum SRS4210 von Spektrum greifen. Der Empfänger ist für 89,99 Euro erhältlich

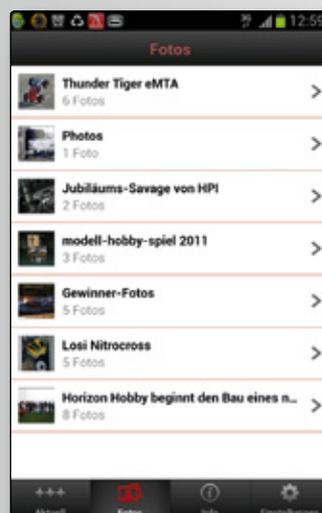


RC-CAR-NEWS

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



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



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

TURN ON THE BASE SO WIRD KYOSHOS DRX NOCH BESSER



SEITE 42



RALLYE

SPECIAL



TEST: Losis Ten-Chassis im neuen Look

SEITE 36

READY TO RALLYE

LANCIA DELTA S4	255 mm 188 mm 204 mm
LANCIA DELTA	255 mm 198 mm 195 mm
LANCIA STRATOS	255 mm 188 mm 204 mm
LANCIA BETA COUPÉ	255 mm 185 mm 203 mm

Vier Karos für Klassik-Fans **ITALIENISCHES QUARTETT**

SEITE 52



SEITE 46

DIRTY DRIFTER
So schlägt sich der Fazer VE von Kyosho im Gelände



BIG RED

Exklusive Infos zum Losis Five Mini

MEHR INFOS

in der Digital-Ausgabe

in der Digital-Ausgabe

in der Digital-Ausgabe



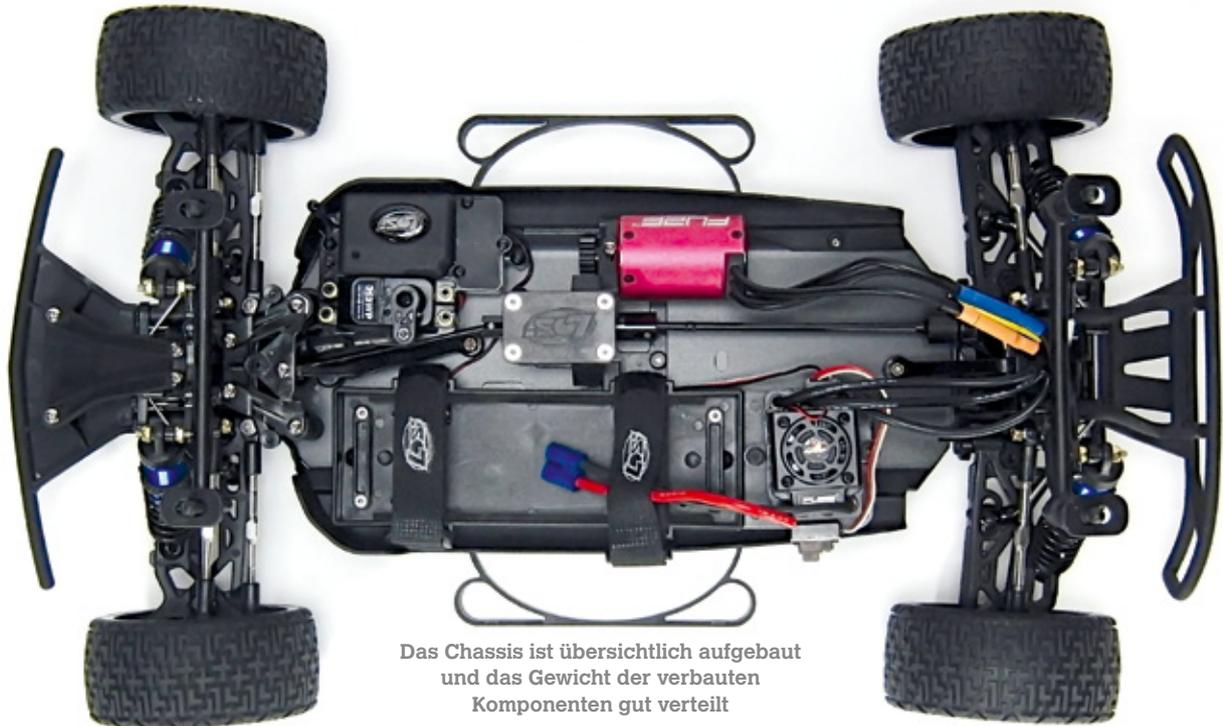
Perfekte Kontrolle

Rallye – dieses Wort alleine steht für übermotorisierte, sich immer an der Grenze zum Bodenhaftungsverlust befindliche Rennkisten. Fahrzeuge dieses Genres sind Driftmaschinen, keine Frage. Egal ob auf Asphalt oder auf der Schotterstrecke. Um diesen Spaß auf die Rundstrecke zu bekommen, wurden vielerorts sogenannte Rallycross-Strecken errichtet, die die Eigenschaften beider Untergründe miteinander vereinen. Und das weltweit. Für diese Strecken im kleineren Maßstab ist der Losi TEN Rally-X entwickelt worden. Dabei steht das X für „Cross“. Wie gut sich der Bolide im Offroad-Einsatz schlägt, soll dieser Test zeigen.

READY TO RALLYE



Im Lieferumfang des Losi TEN Rally-X ist neben dem fertig aufgebauten Modell und dem üblichen Zubehör auch eine eine Spektrum DX2E-Fernsteuerung enthalten. Wer aber einen dazu passenden Standardempfänger im Fahrzeug sucht, wird eines Besseren belehrt. Der TEN Rally-X verfügt als eines der ersten Fahrzeuge von Losi über das AVC-System. Wie der Name des Modell schon erahnen lässt, handelt es sich um die erfolgreiche Losi TEN-Plattform. Losi gibt als Maßstab 1:10 an, wobei die Abmessungen mit einer Breite von knapp 300 Millimetern und einem Radstand von 335 Millimetern eher einem 1:8er-Rallye-Boliden entsprechen.



Das Chassis ist übersichtlich aufgebaut und das Gewicht der verbauten Komponenten gut verteilt

Durchdachtes Chassis-Layout

Der Allradantrieb ist clever aufgebaut und es wird keinerlei Platz auf dem Chassis verschenkt. So ist zum Beispiel das Mitteldifferenzial aus der Mitte heraus nach rechts und ein Stück nach vorne verschoben. Dadurch ist ausreichend Platz für den Akkuhalter auf der linken Seite vorhanden. Hinter ihm befindet sich der mit 130 Ampere belastbare Dynamite-Brushless-Regler, der mit bis zu 3s-LiPos befeuert werden kann. Auf der anderen Chassisseite findet sich hinter der Empfängerinheit und dem Lenkservo der Fuze-Brushlessmotor mit einer spezifischen Drehzahl von 3.900 Umdrehungen pro Minute und Volt. Er ist vierpolig aufgebaut, um ordentlich Drehmoment liefern zu können. Vorne rechts auf dem Chassis ist der Empfänger spritzwassergeschützt in einer eigenen Box untergebracht. Das ebenfalls wassergeschützte Lenkservo mit der Bezeichnung 313WP ist stehend zwischen Empfängerbox und vorderer Antriebswelle verbaut. Über einen robusten Lenkhebel aus Kunststoff leitet es die Bewegung an den Servosaver weiter.



130 Ampere verkräftet der wasserdichte Fuze Brushless-Regler. Er kann wahlweise mit 2s- oder 3s-LiPos betrieben werden

Das wasserdichte Lenkservo 313WP verfügt über ein starkes Drehmoment. Daneben die ebenfalls wasserdichte RC-Box



Das erst vor wenigen Monaten eingeführte AVC-System von Horizon Hobby ist ein elektronisches Fahrstabilisierungssystem. Es dient dem Zweck, das Fahrzeug für Anfänger leichter kontrollierbar zu machen. In dem SRS4200-Empfänger ist daher ein Kreisel verbaut, der bei zu starkem Ausbrechen des Hecks blitzschnell reagiert. Dabei greift das AVC-System auf Lenkung und Gas zu und korrigiert die Steuerbefehle des Fahrers. So wird vom System beherzt gegengelenkt und gleichzeitig die Stromzufuhr zum Motor verringert. Selbstverständlich lässt sich dieses Hilffsystem beliebig an- und abschalten beziehungsweise stufenlos in seiner Stärke variieren. Letzteres erfolgt über den Dual Rate-Drehregler der Fernsteuerung. Wer also auf sehr rutschigem, losem Untergrund unterwegs ist, kann die AVC-Unterstützung etwas höher regeln und wer auf einer griffigen Rennstrecke fährt, braucht nicht so viel elektronische Hilfe.



Dicke Rechts-links-Gewindestangen vereinfachen die Einstellarbeiten am Fahrwerk

Rallye-Fahrwerk

Dicke Rechts-links-Gewindestangen finden sich an der Ackermanplatte und den oberen Querlenkern. Somit ist die Fahrwerksgeometrie bei Bedarf frei einstellbar. Des Weiteren lassen sich am Losi TEN Rally-X die bereits verbauten Stabilisatoren geringfügig straffer oder weicher einstellen. Gleiches gilt auch für die Stoßdämpfer. Letztere warten mit Aluminiumgehäusen auf, wobei die Kolbenstangen durch Gummibälge geschützt werden. Über mehrere Aufnahmen an den Kunststoffquerlenkern und den Dämpferbrücken aus Aluminium lässt sich die Dämpfercharakteristik an beiden Achsen beeinflussen. Ein nettes Feature zeigt sich an den unteren Querlenkern des TEN Rally-X. Dort kann man den Ausfederweg, auch als Droop bekannt, mittels Madenschrauben anpassen. Mehr Droop wählt man für grobes Gelände und weniger Ausfederweg für glatte Strecken wie Asphalt. Die Antriebswellen sind alle in CVD-Bauweise aus Stahl gefertigt, was einen verlustarmen und effizienten Antrieb sicherstellt. Nicht minder guter Qualität sind die Differenziale. Ihre Innereien bestehen jeweils aus vier Spider-Kegelrädchen, die aus Metall und daher ausreichend dimensioniert sind. Abgestützt werden die Differenzialgehäuse vorne und hinten durch Streben aus Kunststoff, was einem Durchbiegen des Chassis entgegenwirkt.

Rändelmuttern an den Dämpfergehäusen erlauben die stufenlose Einstellung der Chassishöhe beim Losi TEN Rally-X. Gummibälge schützen die Kolbenstangen der Aludämpfer



CAR CHECK

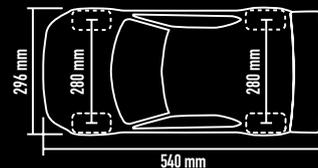
Losi TEN Rally-X Horizon Hobby

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 499,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Vierspider-Differenziale, Stabilisatoren vorne und hinten

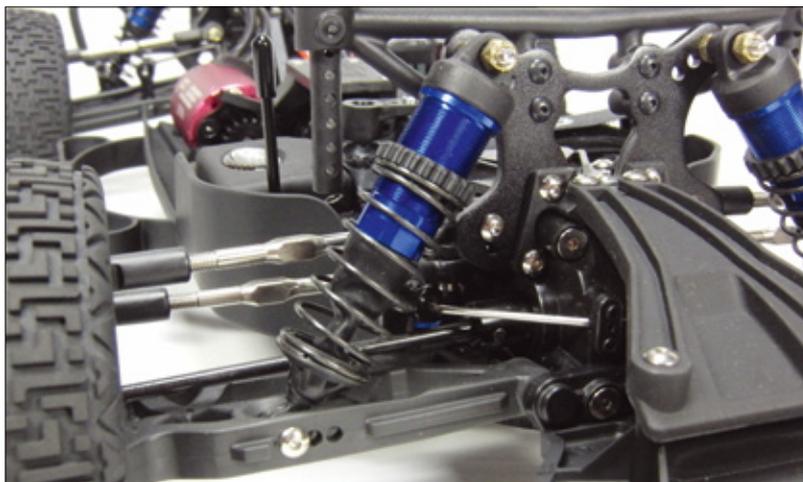
Benötigte Teile: Keine

Erfahrungslevel:



Hier kommen keine billigen Antriebsknochen zum Einsatz. Losi setzt auf CVD-Wellen, die in Kugellagern laufen

Die Optik passt – dazu tragen auch die detaillierten Räder bei



Rallye-Optik

Der Heckrammer aus flexiblem Kunststoff schützt das Chassis und die Karosserie vor Feindkontakt. Auch vorne ist ein Schutzbügel zu finden, der jedoch zu tief angebracht und zudem etwas unterdimensioniert ist. Auch sonst kommt die Vorbildtreue des Modells nicht zu kurz. Die Karosserie des Losi TEN Rally-X ist zwar frei erfunden, lehnt sich aber an die Proportionen eines echten Rally Cross-Boliden an. Ihre Form und das bereits aufgedruckte Design sind sehr ansprechend. Die Räder sind gut abgedeckt. An der hinteren Karosseriehalterung wäre es jedoch wünschenswert gewesen, die Karosserie dort etwas höher setzen zu können. Denn in der Abstimmung für Asphalt schleift die Haube bereits an den Rädern, da das Chassis auf minimale Bodenfreiheit eingestellt wurde.

Rammer an Front und Heck vermeiden größere Schaden bei Feindkontakt



Hart bis zart

Der Losi Ten Rally-X lässt sich ohne viel Geschraube oder Teile-Tauscherei von Offroad auf Onroad umbauen. Die erste Ausfahrt fand auf einer Asphaltstrecke statt. Mit dem Baukasten-Setup, das weich und auf Schotter ausgelegt ist, ging es auf die Teststrecke. Mit vollem 2s-LiPo an Bord wurde der Rally-X über den Kurs geschleucht. Erstaunlicherweise meisterte das Modell die noch leicht feuchte Strecke mit Bravour. Kein wedelndes Heck, kein Untersteuern. Selbst die Zickzack-Schikane durchfuhr er souverän. Und das mit diesem weichen Setup? Die Ursache für das überraschend gute Fahrverhalten konnte schnell ausfindig gemacht werden: Das AVC-System ist werkseitig bereits eingeschaltet. Potenzielle Fahrfehler werden daher bereits im Keim erstickt. Zwei Akkus konnten in diesem Setup ohne Stress geleert werden.

Für den zweiten Testlauf wurde das AVC-System deaktiviert. Hierzu sollte man wissen, dass man den Regler immer wieder kurz neu anlernen muss. Mit gleichem, weichem Setup und ohne Unterstützung von AVC ging es dann wieder auf die Rennstrecke. Und siehe da, es geht doch. Die erste langgezogene Kurve konnte im Drift genommen werden. Das sah schon mal gut aus. Im Infield, wo die Schikane immer näher rückte kam dann die Ernüchterung. Das weich abgestimmte Chassis schaukelte sich auf und der Wagen brach mit dem Heck aus. Ein Dreher war die Folge. In den danach folgenden Runden wurde die Schikane langsamer durchfahren und ließ sich so ohne Dreher absolvieren. Gute Rundenzeiten waren so allerdings nicht möglich.

Zurück im Fahrerlager wurden dann am Chassis die Bodenfreiheit auf den minimal vertretbaren Wert eingestellt und die Federvorspannringe hochgeschraubt. Gleichzeitig erhielten die Querlenker durch das gleichmäßige Eindrehen der Madenschrauben eine Begrenzung des Ausfederwegs. Schon war der TEN Rally-X tiefergelegt. Zwar immer noch mit den weichen Federn und dem originalen Dämpferöl, aber immerhin schon mal auf Asphalt getrimmt. Mit diesem Setup und ohne AVC ging es zurück auf die Strecke. Der Wagen reagierte nun besser und gutmütiger auf Lenk- und Gasbefehle.

Nach ein paar Akkuladungen in diesem Modus hieß es: alles wieder zurück auf Anfang samt aktiviertem AVC. Denn eines musste noch getestet werden: der kleinen Drehknopf rechts vom Lenkrad der DX2E. Mit eingeschaltetem AVC lässt sich darüber die Stärke des Eingriffs vom AVC-System regeln. Dreht man den Knopf nach links, verringert sich die Korrektur der Ideallinie. Ganz nach rechts gedreht, bekommt man den Rally-X überhaupt nicht mehr quer gestellt. Während der Tests kristallisierte sich ein Wert von etwa 25 bis 50 Prozent als guter Kompromiss heraus. Damit ließ sich der Wagen kontrolliert, mit leicht wedelndem Heck durch das Infield pilotieren und wenn man wollte auch im spektakulären Drift durch die Kurven jagen.

Dass die Reifen auf Asphalt sehr schnell zu Slicks werden, soll hier nicht unerwähnt bleiben. Da Losi bei der Reifen-Felgen-Kombination auf eine hauseigene Kreation setzt, lassen sich kaum Räder anderer Hersteller einsetzen. Auf Schotter wurde der magische Knopf des AVC-Systems an der Funke mehr in Richtung volle Kontrolle gedreht. Durch den nicht allzu großen Grip auf losem Untergrund wurde so ein wenig mehr Kontrolle an das elektronische Stabilisierungssystem abgegeben. <<<<<

Selbst nasses Terrain macht dem Rally-X nichts aus. Wasserdichte Komponenten gewährleisten kompromisslosen Spaß



MEIN FAZIT



Der Losi TEN Rally-X ist überall und von jedem Piloten einsetzbar. Egal, ob Profi oder blutiger Anfänger. Mit diesem Rallyefahrzeug kommt dank des einstellbaren Active Vehicle Control-Systems jeder zurecht. Die robuste Bauweise bildet dabei das I-Tüpfelchen zur perfekten Maschine.

Frank Jaksties
Fachredakteur CARS & Details

Einfaches Handling 

Stabile Komponenten

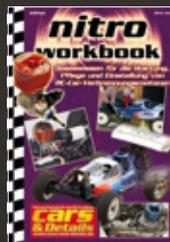
Klasse Optik

Kaum Zubehörräder
verwendbar

Frontrammer zu tief 



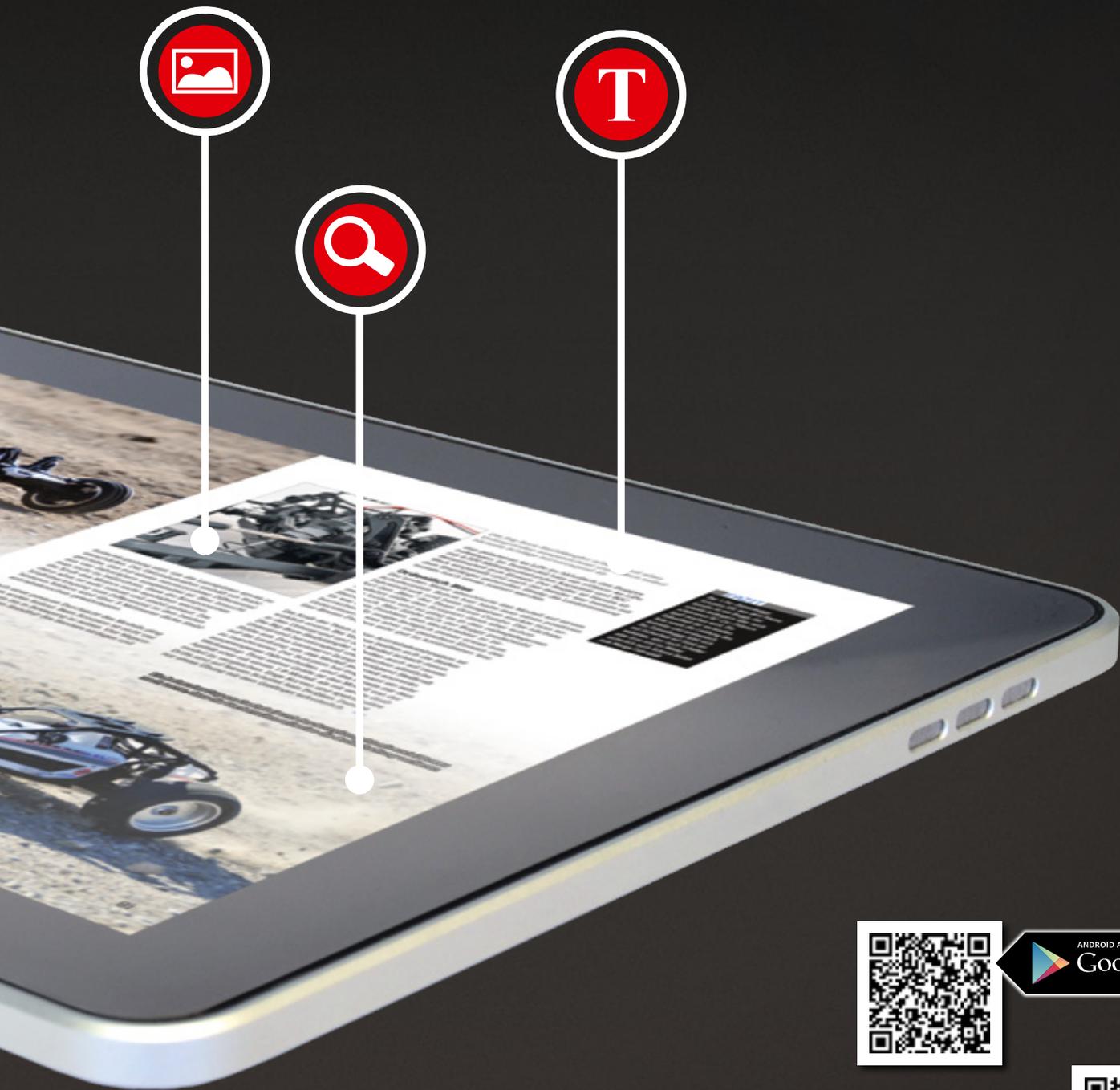
Alle CARS & Details-Bücher
auch als eBooks erhältlich.



DAS DIGITALE MAGAZIN

JETZT ERLEBEN

AUF SMARTPHONE UND TABLET.



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

Weitere Informationen unter www.cars-and-details.de/digital



BOXENSTOP

Pro-Tuning für Kyoshos Rallye-DRX

Kyosho bietet mittlerweile eine ganze Reihe von Rallye-Fahrzeugen im Maßstab 1:8 an. Darunter etliche Karosserievarianten mit Verbrenner- oder Elektroantrieb. Diese haben sich schon in vergangenen Tests bewährt und konnten offroad voll und ganz überzeugen. Wenn man aber einmal mit einem dieser Boliden auf der Straße unterwegs war, zeigte sich schnell, dass es hier einiges an Setup-Arbeit erfordert, um ein gutes Handling und somit auch gute Rundenzeiten zu erzielen. Kyosho bietet Tuning-Fans hier einige Optionen an. In diesem Bericht wurde der beliebte DRX mit Tuning-Teilen optimiert.

Stabis sind Pflicht

Wenn man die Fahreigenschaften eines Offroaders verbessern will, sind Stabilisatoren ein absolutes Muss. Sie unterbinden ein Aufschaukeln des Chassis deutlich. Der DRX ist damit kontrollierter zu steuern und der

Grenzbereich wird erst später erreicht. Für diesen Eingriff werden zwei Packungen mit der Artikelnummer TRW-153 benötigt. Die Stabilisatoren passen gleichermaßen an Vorder- und Hinterachse. Sie beinhalten die nötige Hardware zur Montage an Bulkheads und Querlenkern, sowie drei unterschiedlich dicken Drahtstabis. Mit ihnen kann das Fahrwerk an jedes Grip-Niveau der Strecke angepasst werden.

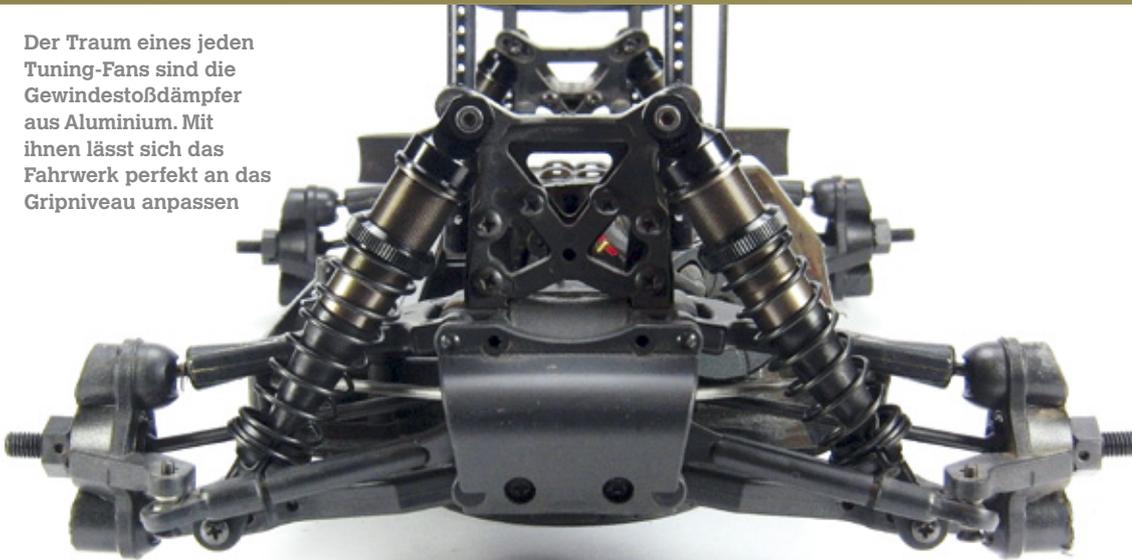
TUNNINGTEILE

Bezeichnung	Artikelnummer	Anzahl	Stückpreis
Öldruckstossdämpfer	TRW-105	2	59,90 Euro
Kardanhalfwellen	TRW-107	2	54,90 Euro
Hauptzahnrad Stahl	TRW-108-46	1	28,90 Euro
Stabilisator vorne und hinten	TRW-153	2	26,90 Euro
Kardanhalfwelle mittig	TRW-160	1	33,90 Euro
Kardanhalfwelle mittig	TRW-161	1	35,90 Euro
Federn (2)	TRW-101- 9014	1	13,90 Euro
Federn (2)	TRW-155- 7514	1	15,90 Euro
Federn (2)	TRW-155-7014	1	15,90 Euro
Federn (2)	TRW-155-6514	1	15,90 Euro
Differenzialzahnräder	VZ012 (Fachhandel)	2	ab 20,- Euro
Karosserie Demon, lackiert	TRB-124	1	119,90 Euro



Durch den Einsatz von Stabilisatoren verbessert sich das Kurvenfahrverhalten spürbar

Der Traum eines jeden Tuning-Fans sind die Gewindestoßdämpfer aus Aluminium. Mit ihnen lässt sich das Fahrwerk perfekt an das Gripniveau anpassen



Seidenweich gedämpft

Damit das Fahrwerk reibungslos und konstant arbeiten kann, wurden am DRX vier Öldruckstoßdämpfer aus Aluminium – Artikelnummer TRW-105 – montiert. Die Kolbenstangen sind durch Gummifüllungen gegen eindringenden Schmutz geschützt. Die Chassishöhe lässt sich dank der Gewinde an den Dämpfergehäusen stufenlos einstellen. Für die Öldruckstoßdämpfer bietet Kyosho unterschiedliche Federn in fein abgestuften Härten an. Angegeben sind die Härten in den jeweiligen Windungszahlen der Dämpferfedern. Die härteste Feder hat 6,5 Windungen, gefolgt von 7 für die nächst weichere, 7,5 für medium-weich und schließlich 9, was die weichste Feder für den Straßeneinsatz bezeichnet. Als wirklich gut funk-

Bullet-Proof

Um das neu hinzugewonnene Potenzial des Modells auch richtig nutzen zu können, wurde auch der Antrieb überarbeitet. Nun sorgt ein Tenshock SC401-Motor mit 4.000 Umdrehungen pro Minute und Volt, geregelt von einem Mamba Max Pro Regler, im DRX für Vortrieb. Diesem Plus an Kraft wurde mit entsprechenden Verstärkungen des Antriebsstrangs Rechnung getragen. Zuerst erhielten die drei originalen Zweispider-Diffs jeweils zwei zusätzliche



Federn in verschiedenen Härten erlauben ein Anpassen an die jeweiligen Streckengegebenheiten

tionierendes Setup hat sich eine Kombination aus 6,5er-Federn an der Vorder- und 7,5er-Federn an der Hinterachse herausgestellt.

Zahnräder, um die Kraft auf vier Kegelräder aufzuteilen. Das Mitteldifferenzial bekam im gleichen Zug noch ein Hauptzahnrad aus Stahl spendiert. Alle Antriebsknochen mussten Gelenkwellen aus gehärtetem Stahl weichen. Ein spielfreier und haltbarer Antrieb ist der Lohn dieser Investition. Die Reifen wurden mit mittelfesten Einlagen versehen, was einen rundum stabileren Reifen ergibt. Er wagt in den Kurven nicht mehr so stark auf der Felge und die Kontaktfläche zum Untergrund bleibt stetig konstant. <<<<

MEIN FAZIT



Das Zusammenspiel aller Tuningkomponenten führt zu einem sehr robusten, agilen und doch einfach zu fahrenden Rallye-Fahrzeug. Als I-Tüpfelchen wurde der Test-DRX noch mit einer bereits fertig lackierten und mit Aufklebern versehenen Kyosho-Demon-Karosserie bestückt. Schon allein die Optik der Lexanhaube schreit: Ich will auf die Rallye-Strecke.

Frank Jaksties
Fachredakteur CARS & Details

Verbesserung der Performance

Einfache Montage

Optimierte Haltbarkeit

Kostspielig



CVD-Gelenkwellen und verbesserte Diffs können die Kraft des Tuningmotors locker verarbeiten

Der Lohn der Tuning-Maßnahmen ist ein perfekt zu kontrollierendes und robustes Rallye-Modell



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe



Rallye-Legenden in 1:10

Text und Fotos: Frank Jaksties

ITALIENISCHES QUARTETT

Die italienische Firma „The Rally Legends“ hat vor einiger Zeit einige legendäre Rallye-Karosserien der 1970er-, 80er- und 90er-Jahre auf den Markt gebracht. Einige von ihnen werden nun im Zuge der LRP-HPI-Classic-Challenge von LRP vertrieben. Für diesen Bericht standen die beliebten Modelle Lancia Stratos, Fiat Abarth 131, Lancia Delta Integrale Evo II und der Lancia Delta S4 zur Verfügung. Natürlich sollten die Karosserien im originalen Renntrimm wieder auferstehen.

Alle hier vorgestellten Karosserien entsprechen in ihrer Größe dem Maßstab 1:10 und sind sehr detailliert den Vorbildern nachempfunden. Als Material kommt wie gewohnt klares Lexan zum Einsatz, das gegenüber handelsüblichen Tourenwagenkarosserien etwas dicker und dadurch zwar schwerer, aber auch robuster ist. Die Lancia Delta S4-Karosserie verfügt neben den standardmäßig allen Karosserien beiliegenden Scheibenabklebern noch über einen Martini Racing-Aufkleberbebogen. Bei den anderen Karosserien ist deshalb etwas

Fantasie und Eigeninitiative gefragt. In diesem Fall wurde das Design der Lexanhauben stark an die Originale angelehnt. Flammen, Tribals oder Flipflop-lack wären hier einfach unpassend.

Einziges Manko bei diesen sehr schönen Karosserien sind die unterschiedlichen Breiten im Bereich der Kotflügel. Diese machen ein authentisches Aussehen mit Standard-Rädern fast unmöglich. Hier muss man mit verschiedenen Offset-Felgen oder Spurverbreiterungen arbeiten. Rally Legends bietet zudem noch zu jedem Fahrzeug die entsprechenden, fahrzeugspezifischen Felgen an. Diese allerdings nur ohne Offset. Trotz alledem sind die Rally Legends-Karosserien sehr vorbildgetreu in ihrer Erscheinung und machen bei entsprechender Bearbeitung ordentlich was her. <<<<



Zu den verschiedenen Rally Legends-Karosserien sind jeweils die passenden Felgen erhältlich. Hier die Exemplare vom Fiat 131 Abarth samt Einlagen und Straßenprofilreifen

Selbstgefertigte Details wie Schmutzfänger oder eine Auspuffanlage sorgen für noch mehr Realismus



AUFKLEBER SELBST GEMACHT

Um ein authentisches Aussehen der Boliden zu realisieren, wurden die Sponsorenaufkleber kurzerhand in Eigenregie selbst hergestellt. Man benötigt lediglich eine bedruckbare Folie, einen normalen Inkjet-Farbdrucker und natürlich etwas Zeit. Eine gut zu bearbeitende Vinylfolie bietet die Firma Sattleford (www.sattleford.de) an. Diese ist weiß und selbstklebend. Man muss sich nur noch die entsprechenden Motive aus dem Netz besorgen, mit einem Grafikprogramm auf die richtige Größe bringen und auf der Folie ausdrucken. Wer es besonders wasser-, kratz-, und abriebfest möchte, überklebt die ausgeschnittenen Aufkleber noch mit durchsichtiger Klebefolie.



Zur Innenausstattung gehört selbstverständlich auch ein Überrollkäfig Marke Eigenbau. Fünf Millimeter starke Kunststoffrundstäbe bieten hier das optimale Material



LANCIA DELTA INTEGRALE

Radstand:	255 mm
Breite vorn:	198 mm
Breite hinten:	195 mm

Der Lancia Delta Integrale Evo II wurde 1993 ein einziges Jahr vom Jolly Club-Rennstall mit Fahrer Carlos Sainz in dem hier gewählten Lackierschema eingesetzt und entspricht der Livery der Rallye San Remo.



FIAT 131 ABARTH

Radstand:	255 mm
Breite vorn:	194 mm
Breite hinten:	203 mm

Der Fiat 131 Abarth wurde optisch in das Jahr 1980 zurückversetzt, als Walter Röhrl diesen Wagen recht erfolgreich pilotierte. Die Aufkleber sind alle samt selbst hergestellt.



LANCIA DELTA S4

Radstand:	255 mm
Breite vorn:	188 mm
Breite hinten:	204 mm

Als legendäres Gruppe B-Rallye-Fahrzeug mit 480 Pferdestärken ging der Lancia Delta S4 1986 in die Rallye-Geschichte ein. Die hier vorgestellte Lackierung entspricht dem Fahrzeug des damals tödlich verunglückten Henri Toivonen.



LANCIA STRATOS

Radstand:	255 mm
Breite vorn:	188 mm
Breite hinten:	204 mm

Als das wohl bekannteste Rallye-Auto der Geschichte glänzt der Lancia Stratos aus den Jahren 1972-79 in der stiletten Alitalia-Lackierung. Außerdem wurden dem Fiat, dem Delta Integrale und dem Delta S4 noch artgerechte Innenausstattungen samt Überrollkäfigen spendiert.



DIRTY DRIFTER

Kyoshos Fazer lässt die Fetzen fliegen



Die Hersteller manntagender Autos tun es, die Hersteller von Automodellen ebenfalls: Sie bedienen sich gleicher Plattformen, um unterschiedliche Fahrzeuge für unterschiedliche Anforderungen und unterschiedliche Zielgruppen bei überschaubaren Kosten anbieten zu können. Auch Kyoshos Fazer-Baureihe ist ein Beispiel dafür. So gibt es Schwestermodelle für grobes Gelände, Glattbahnrenner mit Elektro- oder Verbrennerantrieb und auch solche für die angesagte Rallye-Klasse. So wie im Fall des EP Fazer VE-X Subaru Impreza HX2.



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe
www.rallye.de

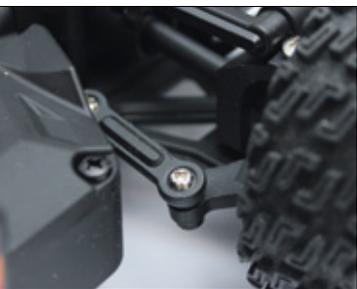


Der EP Fazer VE-X Subaru Impreza KX2 von Kyosho mit moderner wasserdichter Brushless-Combo, detailreich gestalteter Karosserie und einem zusätzlichen Satz Drifträdern richtet sich augenscheinlich an Einsteiger. Im Karton verbirgt sich ein fahrfertig aufgebautes Modell mit einer sauber lackierten sowie mit zahlreichen Aufklebern versehenen und natürlich

vom Allradspezialist Subaru lizenzierten Karosserie. In einem weiteren Karton finden sich die auch bei vielen anderen Kyosho-Modellen bewährte KT-200-Fernsteuerung mit 2,4 Gigahertz sowie zwei kleine Spritzbäume mit je vier Dämpferklipsen und ein kleiner Satz Bordwerkzeug. Die ausführliche Bauanleitung hilft bei möglichen Reparaturen sehr gut weiter. Alles, was zum Betrieb noch benötigt wird, sind vier Senderbatterien sowie ein Fahrakku. Der künftige Rallye-Pilot kann sowohl Nickel- als auch LiPo-Akkus verwenden.



Öldruckstoßdämpfer mit Aluminium-Kappen sorgen für den richtigen Fahrbahnkontakt



Rechts-links-Gewindestangen Fehlzanzeige – beim Fazer sind Spur- und Sturzwerte fest vorgegeben

Klassischer Aufbau

Zentrales Element des 4WD-Rallye-Boliden ist das Wannenchassis aus faserverstärktem Kunststoff – Motor und Elektronik in Fahrtrichtung rechts, geräumige Akkuwanne links. Um die Konstruktion noch steifer zu machen, sind vorne und hinten Deckel quer über die Chassisbreite geschraubt. Der vordere hat oben eine Vertiefung, die den Fahrregler aufnimmt, darunter ist das Lenkservo montiert. Betrachtet man die Wanne von unten, fällt eine Art Kardantunnel auf. Doch bei genauerem Hinsehen entpuppt sich dieser als weitere Stabilisierungsmaßnahme, denn die eigentliche Antriebswelle verläuft darüber. Interessant ist auch, dass die unteren Hälften der Differenzialgehäuse vorne und hinten mit dem Wannenchassis eine Einheit bilden. Alles ist in einem Stück gefertigt. Stabiler geht's kaum.



Solide Kunststoffquerlenker halten den Belastungen im Fahrbetrieb locker Stand

Der übrige Aufbau ist schnell erklärt: Doppelquerlenker an allen Achsen, Radträger hinten, C-Hub-Aufhängungen vorne. Von den beiden Differenzialen mit je zwei Kegelrädchen wird die Motorleistung über Kunststoffabtriebe und Kunststoffknochen an die Räder weitergeleitet. Auch die zentrale Kardanwelle ist aus flexiblem aber verwindungsstifem Plastik. Insgesamt 17 Kugellager mit Gummidichtung machen den Antriebsstrang leichtgängig und wartungsarm. Für ordentlichen Fahrbahnkontakt sorgen vier Öldruckstoßdämpfer aus Kunststoff. Die roten Aluminiumkappen setzen optische Akzente. Die Dämpferposition kann an Dämpferbrücken oben sowie an den Querlenkern unten variiert werden. Ansonsten bietet das Fahrwerk keine Verstellmöglichkeiten. Wer möchte, kann aus Kyoshos Zubehör- und Tuningprogramm Stabilisatoren verbauen.

„Auf glattem Lehm Boden oder auf Untergrund mit feinem Splitt will der Kyosho driften und ordentlich mit dem Heck wedeln.“

Multi-Terrain-Vehicle

Da dem schwarz-gelben Renner noch ein Satz Drifträder beiliegt und die Rallye-Pneus auf der Straße sowieso nicht optimal sind, wurden zur ersten richtigen Ausfahrt die Plastikslicks mit Hilfe des beiliegenden Miniradkreuzes montiert. Auf einem weitgehend freien Parkplatz mit feiner Asphaltdecke sollte der Fazer zeigen, was er kann. Schon beim vorsichtigen Beschleunigen suchen die harten Reifen verzweifelt nach Grip – doch vergeblich. So muss es auch sein. Als Drifter ist Kyoshos Rallye-Subaru eine echte Spaßmaschine. Wer ein bisschen tiefer in die Materie einsteigen möchte, sollte die Differenziale modifizieren. Aber auch ohne Modifikationen lässt sich das Auto nach nur ein paar Runden Übung wunderbar quer fahren.

Dass beim Driften neben der Lenkung auch die Stellung des Gashebels von entscheidender Bedeutung ist, macht der Fazer VE-X schnell in der Praxis deutlich. Einfach mal mehr und mal weniger Energie auf die Räder geben und gucken, was das Modell so macht. Pirouetten dreht der Subaru auch schon mal ganz ohne jeden Lenkbefehl, denn die Hinterachse schiebt mächtig an. Da könnte man fast das lahme Lenkservo wieder vergessen. Wer eine direkt ansprechende Lenkung möchte, kommt um ein höherwertiges Servo nicht herum. Kyosho beziehungsweise Team Orion halten entsprechende Upgrades bereit.

Der Zwischencheck zeigt: Die Driftreifen sind wärmer als Motor, Regler oder Akku. Die Elektrokomponenten sind also optimal auf Fahrzeug und Einsatzzweck abgestimmt. Bevor der Testlauf weitergeht, ist vor dem Ortswechsel der Räderwechsel dran. Mit den Geländepneus geht's in leichtes Gelände. Gar zu grob sollte es für den Offroader im Rallyelook dann aber doch nicht sein. Das liegt an den

verhältnismäßig kurzen Querlenkern und der nicht sehr gewaltigen Bodenfreiheit. Im Herzen ist dieser Fazer doch eben ein mutierter Glattbahner. Natürlich lassen sich mit einer anderen Dämpferanlenkung und ein paar der beiliegenden Klips zur Erhöhung der Federvorspannung noch ein paar Millimeter mehr zwischen Chassis und Boden bringen, doch wie ein 1:10er-Buggy, wird das Auto nie über grobes Gelände brettern können. Das muss es aber auch gar nicht.

Wirklich wohl fühlt sich der Kyosho auf glattem Lehm Boden oder auf Untergrund mit feinem Splitt. Auch hier will er wieder driften und ordentlich mit dem Heck wedeln. Durch die wassergeschützten Komponenten – der Standardempfänger steckt zwischen zwei Gummiwannen – machen dem Modell auch Pfützen nichts aus. Nur flach sollten sie sein. Bei der Testfahrt passierte es, dass der Fazer in eine solche natürliche Vogeltränke mit gut fünf Zentimeter Tiefe hineingeriet. Die Bugwelle war auf jeden Fall sehenswert, aber jeder Zuschauer hätte sogleich Mitleid mit dem Testkandidaten bekommen. Doch letzterer steckte die Tortur locker weg. Allerdings gibt der ansonsten praktische Schaumstofframmer das gespeicherte Wasser nur sehr widerwillig wieder her.



Team Orion an Bord

Einschalten und Spaß haben. Das ist mit dem schicken Offroader ganz einfach – sofern man vorher Sender und Fahrzeug mit den passenden Batterien beziehungsweise Akkus versehen hat. Um den Energiehunger der Brushless-Combo aus dem Hause Team Orion zu stillen, wurde das Auto mit einem 2s-LiPo mit 6.000 Milliamperestunden bestückt. Sender an, Fahrregler an, und mit einem Piep-Signal bestätigt das System, dass ein zweizelliger Akku erkannt wurde.

Trotz fehlenden Sensoranschlusses lässt sich der kleine Subaru sanft und ohne Ruckeln in Bewegung setzen. Der Hersteller übertreibt nicht, wenn er auf seiner Website den R10one genannten Regler mit „hoher Auflösung“ und „ultraschnellen Reaktionszeiten“ bewirbt. Beim ersten Ausprobieren auf der Straße vor dem Haus ging der Fazer bereits ordentlich vorwärts. Auch wenn man das Auto mit Viertelgas rollen lässt und dann abrupt den Trigger nach hinten reißt, kann man die Räder noch zum Durchdrehen bringen. Und das mit den standardmäßig montierten Rallyereifen auf griffigem Asphalt.

An Drehmoment mangelt es dem Neon One-Motor mit seinen 2.400 Umdrehungen pro Minute und Volt nicht. Ein Indiz dafür ist auch das große Ritzel (48 dp) mit seinen 33 Zähnen. Bei anderen Offroad-Buggies werden in der Regel deutlich kleinere Ritzel – aber eben auch höher drehende Motoren – eingesetzt. Woran es dem Modell hingegen leider mangelt, ist Lenkpräzision, das Fahrbild auf der Straße wirkt daher irgendwie „eckig“. Das liegt einerseits an der spielbehafteten Lenkung, wengleich es da noch ganz andere Kandidaten gibt, und andererseits am wirklich lahmen Lenkservo. Der Steuermann vom Typ KS204WP ist zwar ebenfalls wasserdicht, dafür ist er aber nicht der Schnellste.

Der Team Orion-Brushlessinnenläufer hat eine spezifische Drehzahl von 2.400 kv



Obwohl der Regler keinen Sensoranschluss hat, ruckelt es beim Anfahren überhaupt nicht



CAR CHECK

EP Fazer Subaru Impreza KX2 VE-X

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 279,- Euro
Bezug: Fachhandel

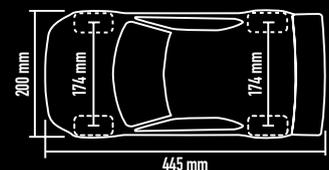
Technik:
Allradantrieb, zwei Kegelraddifferenziale, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer

Benötigte Teile:
Vier Mignon-Zellen, Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:



Kyosho



MEIN FAZIT



Kyoshos Fazer-Baureihe ist zwar nicht neu, doch mit dem neuen Subaru Impreza HX2 haben die Japaner ein Paket geschnürt, das mit seiner tollen Karosserie gut aussieht und mit den beiden Rädern auf unterschiedlichen Untergründen jede Menge Fahrfreude aufkommen lässt. Die wasserdichten Komponenten und der stabile Aufbau runden den positiven Eindruck dieses Einsteiger- und Hobbymodells ab.

Harald Fichtner

Gute Verarbeitung

Wasserdichte Komponenten

Drifträder inklusive

Feinfühliges Regler

Spur und Sturz
nicht einstellbar

Langsames Lenkservo



Einsteiger-Auslegung

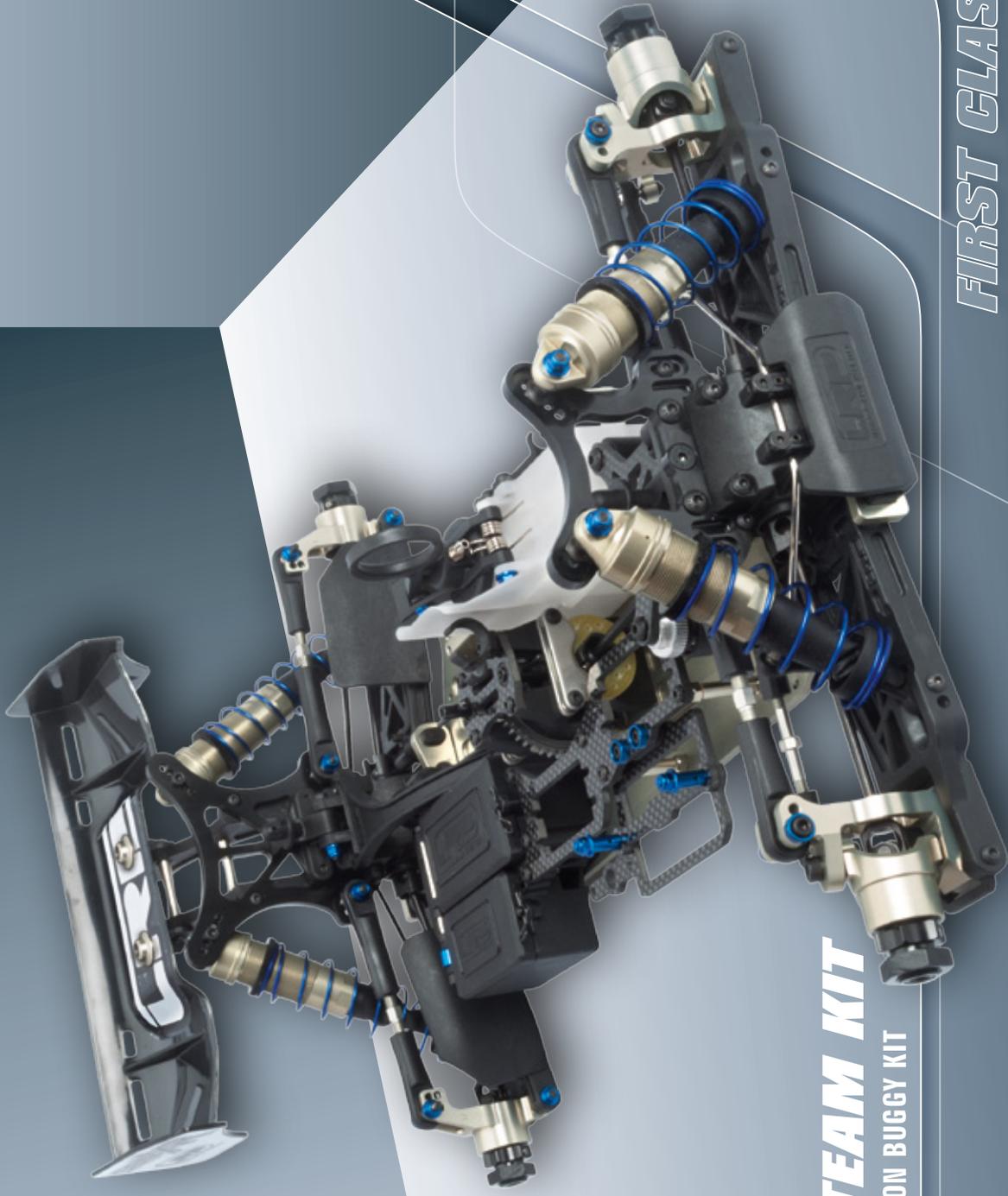
Dass der Fazer VE-X nicht der größte Kurvenräuber vor dem Herrn ist, hat auch etwas mit der Auslegung des Modells zu tun. Etwa drei Grad Vorspur und ein auf der Vorderachse stärker gesperrtes Differenzial als auf der Hinterachse sollen das Fahrverhalten gutmütig machen, was der Zielgruppe (Einsteiger und Freizeit-Racer) natürlich entgegenkommt. Dass es sich um ein Modell für diese Zielgruppe handelt, wird unter anderem auch dadurch deutlich, dass Spur und Sturz vorgegeben sind und nicht ohne weiteres Zubehör verändert werden können. Ambitionierte Fahrer finden hier Lösungen, alle anderen werden mit dem Werkssetup sicher bestens zurecht kommen.

Dass die Steinchen, über die man seinen Kyosho-Subaru brettern lässt, besser nicht zu groß sein sollten, hat neben der Bodenfreiheit noch einen anderen Grund. Zweimal kurz hintereinander schaufelten die Profildreifen während des Offroadtests kantige Brocken ins ansonsten praktische Wannenchassis. Diese Steine schafften es irgendwie, die Lenkung zu blockieren. Doch mit kräftigem Ausschütteln waren diese Malheurs schnell behoben. Weder Servo noch Anlenkung haben dadurch Schaden genommen. Die Frage, ob Asphalt oder Schotter, muss also gar nicht beantwortet werden. Kyoshos Fazer VE fühlt sich auf befestigten und unbefestigten Oberflächen wohl, und der zusätzliche Satz Drifträder erhöht den Funfaktor dieses grundsoliden Modells enorm.

„Die Frage, ob Asphalt oder Schotter, muss nicht beantwortet werden.“



/// ■ ■ ■ ■ ■ BLUE IS BETTER



TEAM KIT

1/8 NITRO COMPETITION BUGGY KIT

FIRST CLASS OFFROAD
COMPETITION BUGGY

S8NXR

LRP
BLUE IS BETTER
WWW.LRP.CC



BIG RED

Text: Jan Schnare
Fotos: Horizon Hobby

Losi 5ive im Rallye-Look

Er war die Sensation schlechthin auf der Spielwarenmesse 2014: der Losi 5ive Mini WRC von Horizon Hobby. Das Großmodell im Maßstab 1:5 basiert auf dem bewährten 5ive-Chassis und ist – wie der Name schon sagt – im Mini WRC-Design gehalten. Mit griffigen Rallye-Reifen, der aggressiven Rennoptik und einem vollwertigen Geländefahrwerk spricht das Modell eine breite Zielgruppe an. Doch das eigentlich Besondere steckt unter der schicken Karosserie: ein Benzinmotor mit elektronischer Einspritzanlage und Elektrostarter. Noch bevor das Modell überhaupt erhältlich ist, wollten wir es ganz genau wissen und zeigen Euch die Highlights dieses Dickschiffs.





aktuellen Einsteiger- und Hobbymodellen von Horizon Hobby kommt auch im 5ive Mini WRC das AVC-System zum Einsatz. Was genau das ist, zeigt ein Praxistest in dieser Ausgabe.

Viel Potenzial

Diese besonderen Eigenschaften des Modells tragen dazu bei, dass der 5ive Mini WRC ganz neue Zielgruppen an eine Sparte heranführen wird, die es in den letzten Jahren nicht immer leicht hatte. Die Kombination aus hochentwickelter RC-Technik und extrem einfacher Bedienbarkeit – vergleichbar mit einer Spielekonsole – dürfte für viele Interessenten ein Kaufargument sein. Der Seltenheitswert eines Großmodells im Rallye-Design dürfte dem Erfolg dieses Modells natürlich ebenfalls nicht abträglich sein. Doch wie so oft im Leben, gibt es auch einen Wermutstropfen. Denn mit 2.100,- Euro ist das Modell wahrlich kein Schnäppchen. Doch angesichts der verbauten Technik lässt sich die Preisgestaltung durchaus nachvollziehen. Denn es ist doch so: lieber Geld ausgeben und Spaß haben anstatt ein paar Euro am falschen Ende zu sparen und sich später zu ärgern. <<<<<

CAR CHECK

LoSi 5ive Mini Countryman WRC Horizon Hobby

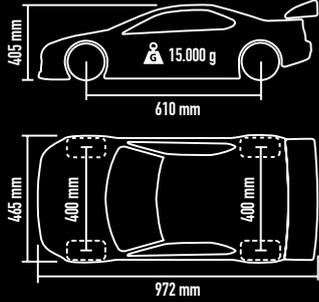
Klasse: Verbrenner-Offroad 1.5
Empfohlener Verkaufspreis: 2.100,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: 29-Kubikzentimeter-Einspritzmotor, Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen, Onboard-Elektrostarter, Rechts-links-Gewindestangen

Benötigte Teile: 2-Takt-Benzin

Erfahrungslevel: 

FORTGESCHRITTENE



Selten passiert es, dass ein neues Modell eines Herstellers neben einer komplett neuen Optik auch noch mit zwei Überraschungen unter der Karosserie aufwartet. Noch dazu, wenn es sich um zwei Überraschungen handelt, die es so in dieser Kombination bisher noch nicht gegeben hat. Im Fall des 5ive Mini WRC schafft Horizon Hobby als erster Anbieter von Modellbauprodukten überhaupt den Spagat zwischen der vermeintlich Profis vorbehaltenen Großmodellsparte und dem Einsteigersegment. Denn ohne langes Studieren von Anleitungen oder Durchwälzen von Foren drückt man nur einen Knopf und kann losfahren. Dafür sorgt das Onboard-Startsystem R.O.S.S. (Remote Operated Start & Stop System), bei dem der Motor mittels Getriebeuntersetzung von einem kleinen Bürstenmotor in Rotation versetzt wird. Gesteuert wird das Ganze über den Schalter des dritten Kanals an der Fernsteuerung. Hinzu kommt die extrem bequeme Handhabung des Einspritzer-Motors, bei dem absolut keine Einstellarbeiten anfallen. Alles wird automatisch geregelt. Das gilt im Übrigen auch für die Steuerung des Modells. Denn wie in allen



SO FUNKTIONIERT DIE ELEKTRONISCHE EINSPRITZUNG

Im Gespräch mit Pete Bergstrom, Engine Category Manager von Horizon Hobby

CARS & Details: Herr Bergstrom, wie genau funktioniert das Surefire EFI-System?

Pete Bergstrom: Das System nutzt vier Sensoren: Drehzahl und Kurbelwellenposition, Drosselklappenposition, Gehäuse- und Ansaugluft-Temperatur. Durch einen Algorithmus errechnet die Engine Control Unit, kurz ECU, wie viel Treibstoff eingespritzt werden muss. Dieser komplexe Vorgang wird bei jeder Umdrehung des Motors neu durchgeführt.

Wie wurde festgelegt, welches die richtige Spritmenge ist?

Wir haben das System im Vorfeld sehr ausführlich getestet und die Programmierung der Software immer mehr verfeinert. Die Elektronik regelt die Kraftstoffmenge stets so, dass der Motor die höchste Drehzahl erreicht, wenn die Drosselklappe mehr als 95 Prozent geöffnet ist. Mit Hilfe dieses Werts wird dann die korrekte Gemischabstimmung über das gesamte Drehzahlband errechnet. Auch dieser Vorgang wiederholt sich jedes Mal, wenn die Drosselklappe über 95 Prozent Öffnung aufweist. Damit passt sich das System vollautomatisch an äußere Bedingungen an und kann sofort auf Änderungen reagieren.

An welcher Stelle des Motors wird der Treibstoff eingespritzt?

Da es sich um eine sogenannte Drosselklappen-Einspritzvorrichtung handelt, wird der Sprit direkt im Ansaugbereich des Vergasers injiziert.

Welche Vorteile bietet das System gegenüber einem herkömmlichen Vergasermotor?

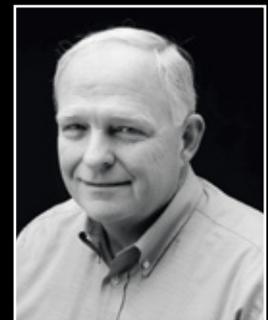
Es ist extrem einfach in der Handhabung. Der Nutzer muss sich nie wieder Gedanken um die richtige oder falsche Einstellung seines Vergasers machen. Die oft für Frust sorgenden Gemischnadeln gibt es nicht mehr. Hinzu kommt das sehr gute Startverhalten. Hier möchte ich auch noch einmal auf unser verbautes Elektrostart-System R.O.S.S. hinweisen. Dreckige Hände oder hakelige Seilzugstarter gehören damit der Vergangenheit an.

Gibt es dennoch Dinge, auf die man bei der Benutzung achten muss?

Um eine reibungslose Funktion zu gewährleisten, ist sauberer Sprit das A und O. Daher haben wir einen sehr feinen Filter verbaut, der selbst kleinste Verunreinigungen vom Motor fern hält.

Fallen irgendwelche Wartungsarbeiten an?

Sofern man darauf achtet, dass der Sprit stets sauber bleibt – nein.



TEAM XRAY TRIUMPHIERT IN MÜLHEIM-KÄRLICH

Text und Fotos: Bernd Friedrich



ONE-TEAM-SHOW

XRAY feierte beim zweiten Lauf der Euro Touring Series 2013/2014 in Mülheim-Kärlich einen triumphalen Erfolg und gewann in allen drei Klassen. Der Schwede Alexander Hagberg setzte sich in Modified, der Tscheche Marek Cerny in Pro Stock und der Deutsche Jan Ratheisky in der Klasse Formel 1 durch. Über 360 Starter zählten die beiden Rennveranstalter Uwe Rheinard und Scotty Ernst. Ein Rekord. Es war eng in der Halle. Die Renntage waren lang, aber spannend. Im Kampf um die besten Plätze zählte jede Zehntelsekunde.



Jan Ratheisky, den meisten noch als Jan Asmer bekannt, gewann in Mülheim-Kärlich schon den zweiten Lauf der Formel-Klasse. Die erfolgreiche Titelverteidigung ist damit sehr wahrscheinlich

Herausforderung

Team Yokomo lässt sich seinen Rennstall etwas kosten. Im Vorfeld der Weltmeisterschaft in Florida rüsten die Rennsportverantwortlichen das Team mächtig auf. Zum ETS in Mülheim-Kärlich ließen sie den Japaner Atsushi Hara einfliegen. Der Ex-Hot-Bodies-Pilot soll einen gut dotierten Vertrag unterschrieben haben, der bis einschließlich zur Weltmeisterschaft im Oktober gelten soll. Zur echten Herausforderung für die Nummer 1 im Team, Ronald Völker, reichte der Auftritt Haras auf der Teppichstrecke jedoch nicht. Der Japaner wurde nur 15.

Es waren an diesem Wochenende andere, die den dreifachen ETS-Champion Ronald Völker herausforderten. Zunächst einmal Alexander Hagberg, der sich den Sieg souverän sicherte. Und auch Völkers Team-Kamerad Yannic Prümper setzte sich gut in Szene. Er wurde Zweiter noch vor Ronald Völker. Die beiden Tamiya-Piloten Marc Rheinard und Viktor Wilck belegten die Plätze vier und fünf.

XRAY-Podium

In der Klasse Pro Stock gab der amtierende ETS-Champion Marek Cerny den Ton an. Der XRAY-Fahrer war der Beste eines Teams, das sage und schreibe fünf Fahrer ins A-Finale brachte. Valentin Hettrich (Platz 2) und Jan Ratheisky (Platz 3) sorgten für ein reines XRAY-Podium. In dieser Klasse, für die eine Motor-Regler-Combo von Muchmore vorgeschrieben ist, gingen 202 Fahrer an den Start. Dass in Europa je mehr Fahrer in einer einzelnen Rennklasse an den Start gingen, darf bezweifelt werden, sodass auch dies rekordverdächtig ist.

In der Klasse Formel 1 gaben sich knapp 70 Fahrer ein Stelldichein. So viele wie nie zuvor. Jan Ratheisky, der amtierende Titel-



Der Japaner Atsushi Hara startete in Mülheim-Kärlich für Yokomo. Er kam auf der Teppichstrecke nicht so recht klar

träger, gewann gewohnt souverän – wie auch schon beim Auftaktrennen in Hrotovice (Tschechien). Er ist auf dem besten Weg, seinen Titel erfolgreich zu verteidigen. Dabei kann auch der Markenwechsel nichts ändern. In Mülheim-Kärlich war er

ERGEBNISSE

Klasse: Tourenwagen Modified

1	Alexander Hagberg	XRAY T4-2014
2	Yannic Prümper	Yokomo BD7-2014
3	Ronald Völker	Yokomo BD7
4	Marc Rheinard	Tamiya TRF 418
5	Viktor Wilck	Tamiya TRF 418

Klasse: Tourenwagen Pro Stock

1	Marek Cerny	XRAY T4-2014
2	Valentin Hettrich	XRAY T4-2014
3	Jan Ratheisky	XRAY T4-2014
4	Martin Hofer	Schumacher Mi5
5	Tobias Vogel	XRAY T4-2014

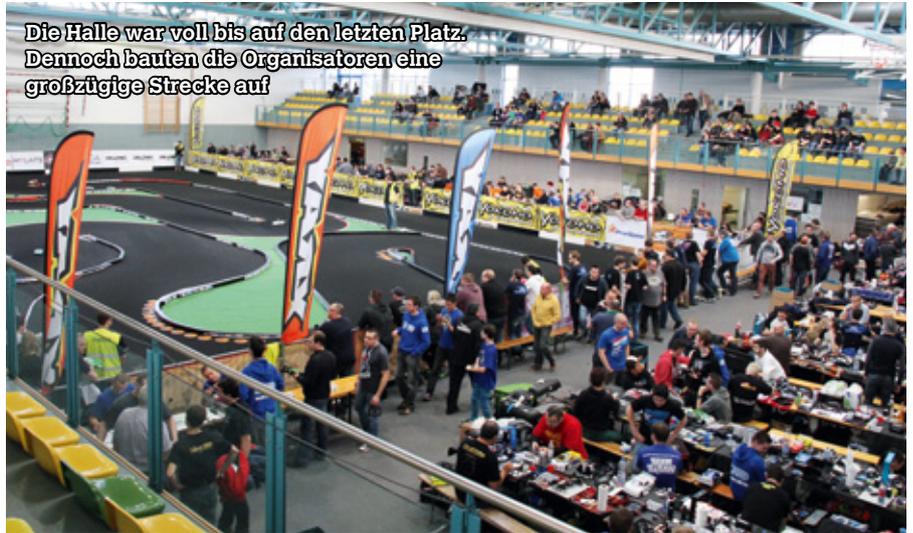
zum ersten Mal mit einem Prototypen von XRAY unterwegs. Beim Rennen in Tschechien fuhr er noch einen Serpent F110. Die Formel-Klasse ist jetzt auch für die Hersteller wieder interessant. Als die Klasse vor gut zwei Jahren in die Euro Touring Series eingeführt wurde, produzierte lediglich Tamiya ein renntaugliches Formel 1-Chassis. Heute sind viele dabei. Serpent, VBC-Racing, XRAY und auch Yokomo.

Fortschritte?

Plötzlich sind sie auch in der Tourenwagenklasse Elektro wieder da: Die Chassisplatten aus Aluminium. Verschiedene Rennställe experimentieren damit, unter anderem die Fahrer von Awesomatix oder XRAY. Die einen sehen darin einen Fortschritt, andere wiederum können damit gar nichts anfangen. Awesomatix setzte die Aluminiumplatte schon erfolgreich in Rennen ein. Bei den Läufen zur Euro Touring Series in Hrotovice und jetzt auch in Mülheim-Kärlich. XRAY hat gerade ein

Aluminiumchassis entwickelt. Alexander Hagberg hat es in Mülheim-Kärlich nicht getestet. Ihm ist die Platte zu kurzfristig

geliefert worden. Er geht aber davon aus, dass das Aluminiumchassis „über ein großes Potenzial verfügt“.



Die Halle war voll bis auf den letzten Platz. Dennoch bauten die Organisatoren eine großzügige Strecke auf



In trockenen Tüchern DIE ZUKUNFT VON FG MODELLSPORT

Der Fortbestand der weltbekannten deutschen Großmodell-Marke FG Modellsport ist gesichert. Das gab das Unternehmen im März in einer offiziellen Pressemitteilung bekannt. Nach vielen Wochen der Ungewissheit ist mit dem französischen Unternehmen und bisherigen Distributionspartner T2M ein fachkundiger Nachfolger aus der Modellbaubranche gefunden. Produktion und Lager von FG Modellsport wurden am bisherigen Standort Winterbach Ende März 2014 geschlossen und zogen nach Frankreich um. Somit sollen Service, Ersatzteilversorgung und Entwicklung für die Zukunft gesichert sein. <<<<<

KONTAKT

T2M Deutschland
Winterbergstraße 24a, 66119 Saarbrücken
Telefon: 06 81/517 33, E-Mail: hobby@twm.tm.fr

Zweiter Streich

MODELLBAU WELS 2014

Im Jahr 2013 feierte die Modellbau Wels mit 30.700 begeisterten Besuchern und 83 zufriedenen Ausstellern eine mehr als erfolgreiche Premiere. Dieses Jahr geht Österreichs Nummer 1 unter den Modellbaumessen von 25. bis 27. April 2014 in die zweite Runde. Die Messe fokussiert sich auf die Bereiche Flugmodelle, RC-Cars, Modelleisenbahnen und Schiffsmodelle. Zusätzlich punktet die Modellbau Wels auch mit neuen Themen, wie Plastikmodellbau oder Echtdampf. RC-Car-Enthusiasten wird auf der Veranstaltung einiges geboten. Zum Beispiel die größte Modellrennstrecke Österreichs. Egal ob bei der Indoor-Strecke oder im Outdoor-Parcours in Wels werden Modelle und Fahrer an ihre Leistungsgrenzen gebracht. Besonderes Highlight auf der Modellbau Wels ist das EOS-Finale, das in diesem Jahr erstmals im Rahmen einer österreichischen Messe stattfindet. Rund 200 nationale und internationale Fahrer kommen



Auf der Messe Modellbau Wels kommen RC-Car-Enthusiasten voll auf ihre Kosten

nach Wels um sich mit den Besten der Szene zu messen. Unter anderem sind auch Teilnehmer aus den USA und Japan dabei. CARS & Details-Leser finden in dieser Ausgabe auf Seite 19 in der Anzeige der Veranstaltung einen Gutschein für ermäßigten Eintritt. Weitere Informationen gibt es unter www.modellbau-wels.at <<<<<

IM GESPRÄCH MIT THOMAS PREISSNER VON IGUS

GLEITEND GELAGERT

Fotos: igus GmbH

Das deutsche Unternehmen igus hat sich auf die Fertigung innovativer Gleitlager spezialisiert. Neben vielen weiteren Anwendungsbereichen werden diese mittlerweile auch in RC-Cars verbaut. Thomas Preissner, Leiter Geschäftsbereich igubal-Gelenklager bei igus, erklärt im Interview die Funktionsweise der Lager und verdeutlicht das vielfältige Anwendungsspektrum.

CARS & Details: In welchen Bereichen ist igus genau tätig?

Thomas Preissner: Eines der zentralen Standbeine unserer Geschäftsaktivitäten sind schmierfreie Polymer-Gleitlager. Sie ersetzen heute millionenfach ölende oder fettende metallische Buchsen und werden auch im Modellbau gerne eingesetzt. Ein weiterer Geschäftsbereich sind Energieketten als Nabelschnur jeder modernen Maschine. Sie führen Energie, Daten und Medien unter ständiger Bewegung zu. Hinter unserem Leitspruch „Plastics for longer life“ steckt der Anspruch, mit der Herstellung innovativer Kunststoffprodukte technische Verbesserungen zu erzielen, Wartungsarbeiten zu reduzieren und gleichzeitig die Kosten zu senken.

Wie funktionieren die igus Kunststoff-Gleitlager?

igus-Gleitlager sind schmier- und wartungsfreie Kunststofflager für trockenlaufende Anwendungen. Das heißt, sie können aufgrund integrierter Festschmierstoffe vollkommen auf



Für hohe Beanspruchung:
Die Lenkung-/Dämpfer-Anbindung mit igubal-Gelenkköpfen im Formel 1-Modell

Schmierung verzichten. Dadurch ist ihre Funktionalität immer gleichbleibend gut und sie sind überall einsetzbar.

Was ist das Besondere an den igus-Kunststoff-Gleitlagern gegenüber herkömmlichen Kunststofflagern?

Das Besondere sind unsere Werkstoffe. Wir entwickeln für jede Anwendung die richtige Kunststoffmischung. Zu diesem Zweck investieren wir stark in die eigene Materialforschung. Unsere Ingenieure entwickeln pro Jahr über 100 verschiedene Kunststoff-Compounds. Außerdem optimieren wir unsere Gleitlager im firmeneigenen Testlabor auf Reibung und Verschleiß. Dort testen wir auch Einflussfaktoren wie Geschwindigkeit, Belastung, Schmutz, Witterung, Temperatur oder Stöße und Schläge auf unsere Produkte. Aufgrund dieser jahrzehntelangen Forschung können wir die Lebensdauer unserer Polymer-Gleitlager genau vorhersagen. Jeder Anwender kann die Lebensdauer sogar online selbst berechnen. Das gibt ihm Sicherheit.

Welche Lagertypen hat igus in seinem Programm?

Vor drei Jahrzehnten hat igus sein erstes iglidur-Kunststoffgleitlager präsentiert. Heute besitzen wir auf der Basis von 45 Katalogwerkstoffen eine große Vielfalt



Die schmier- und wartungsfreien Kunststoffgleitlager von igus werden bereits in allen Modellbaubereichen eingesetzt

an Lagerlösungen- von kostengünstigen Allroundgleitlagern unter dem Namen iglidur über drylin-Lineargleitlager bis hin zu einfach zu montierenden selbsteinstellenden igubal-Gelenklagern, Gabelköpfen, Steh- und Flanschlagern. Dabei besitzt jeder Lagerwerkstoff über die allgemeinen Eigenschaften hinaus eine Reihe besonderer Fähigkeiten wie beispielsweise hervorragende Schwingungsdämpfung, hohe Temperatur- und Chemikalienbeständigkeit oder besonders lange Lebensdauer.

Wie kam es dazu, dass Sie im Modellbau-Markt Fuß fassten?

Die Modellbauer sind auf uns zugekommen, denn sie haben erkannt, dass die Eigenschaften unserer Kunststoffgleitlager enorme Vorteile für die Modellbauindustrie bieten: Die Kombination aus geringem Gewicht bei gleichzeitig hoher mechanischer Belastbarkeit sowie die oben beschriebenen Eigenschaften eignen sich hervorragend für hochwertige Modelle.

In welchen Bereichen werden Ihre Produkte bereits im Modellbau eingesetzt?

Unsere Kunststoffgleitlager werden mittlerweile in allen Modellbaubereichen eingesetzt – ob im RC-Car, Modellflugzeug,

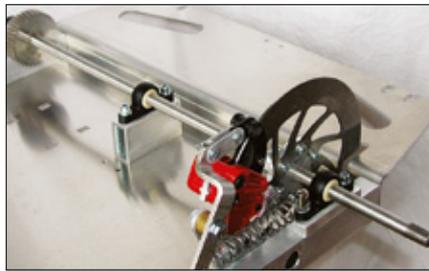


Die Typenreihe igubal umfasst ein komplettes System selbsteinstellender Lagerelemente. Sie sind einfach zu montieren und passen sich allen Winkelabweichungen an

-hubschrauber oder im Schiffmodellbau. iglidur J-Gleitlager finden beispielsweise für die Blattverstellung von Propellern Anwendung, da sie leichtgängig und schwingungsdämpfend sind. Auch unsere selbsteinstellenden igubal-Gelenkköpfe werden aufgrund ihrer schwingungsdämpfenden Eigenschaften häufig verbaut – ob in der Lagerung des Lenkgestänges, der Vorderachse in Formel 1-Rennwagen, bei der Anlenkung der Querruder bei Flugmodellen oder zur Stabilisierung der Antriebswellen bei Schiffmodellen.

Was bekommen Sie zu Ihren Lagern von Modellbauern für ein Feedback?

Das Feedback ist sehr gut. Vor Kurzem besuchte uns beispielsweise Modellrennsport Europameister Clark Wohler in Köln.



Einsatz im RC-Car: igubal-Stehlager in einem Elektro-Modell

Wohler hat uns anhand seines RC-Bikes, der Jabber von Lightscale, demonstriert, wie er mithilfe von igus-Lagern die Performance seines Rennbikes verbessert hat: In der hartanodisierten Lauffläche der Feder-gabel hat er eine iglidur G-Buchse verbaut. Außerdem ist die Hinterradschwinge mit einer iglidur J-Bundbuchse ausgestattet. Auf diese Weise hat Wohler spielfreie und reibungsarme Bewegungen erzielt. Für den Modellrennsport sind dies besonders wichtige Eigenschaften, denn die Jabber fährt bis zu 110 Kilometer pro Stunde.

In welchen Größen bieten Sie Lager an?

Unsere iglidur-Gleitlager gibt es ab Lager in Größen von 1,5 bis 150 Millimeter. igubal-Gelenklager von 2 bis 50 Millimeter und Kugellager von 3 bis 60 Millimeter.

Wo bekommt man Ihre Lager?

Wir verkaufen die Produkte unseres Kunststoff-Lagerprogramms weltweit in 80 Ländern und verfügen über 33 Niederlassun-

gen. Um die Anwender bei der Vielfalt der unterschiedlichen Lager die Auswahl des richtigen Produktes zu erleichtern, haben wir einen Produktfinder entwickelt. Mit wenigen Klicks ist es möglich, online den passenden Werkstoff auszuwählen und das gewünschte Produkt zu konfigurieren.

Haben Sie Pläne, noch weiter in den Modellbaumarkt vorzudringen?

Aufgrund der hohen Nachfrage aus der Modellbaubranche werden wir diese Sparte weiter ausbauen. In diesem Zusammenhang sind wir daran interessiert, zu erfahren, wo igus-Produkte weiter eingesetzt werden können. Denn unsere Vielfalt an Gleitlagern ist durch immer neue Kundenanforderungen entstanden. In diesem Sinne freuen wir uns über jeden Anwendungsvorschlag. <<<<<



RC-Bike: iglidur-Buchsen garantieren spielfreie und reibungsarme Bewegungen

SHOPPING-PARADIES



BEI RC-TEST.DE FACHARTIKEL EINZELN KAUFEN

Heft verlegt? Ausgabe verpasst? Interesse an einer anderen Modellbausparte? Gründe, warum man einen ganz bestimmten Fachzeitschriften-Artikel lesen oder archivieren will, die gibt es viele. Aber was tun, wenn das entsprechende Heft vergriffen ist? Oder wenn man nur einen einzigen Bericht haben will? Dann ist guter Rat oftmals teuer. Doch das muss nicht sein. Denn mit RC-Test.de gibt es jetzt eine neue Internet-Plattform, auf der man Testberichte führender Fachzeitschriften aus allen Sparten des RC-Modellbaus einzeln kaufen kann.

Das Ganze funktioniert ein bisschen wie im Süßwarenladen. Nur stellt man sich hier eben nicht seine individuelle Mischung aus Lakritze, Schokolade oder Gummistieren zusammen, sondern sucht ganz gezielt nach den Testberichten, auf die man gerade „Appetit“ hat. Ein bisschen Jet-Modellflug, etwas Funktionsmodellbau und eine Prise Akku-Vergleich? Kein Problem. Im Gegenteil: Darf es ein bisschen mehr sein?

Direkt verfügbar

In der übersichtlichen, nach Sparten und Kategorien sortierten Shop-Struktur findet jeder auf Anhieb das, wonach er gerade sucht. Dann einfach den gewünschten Artikel auswählen, in den



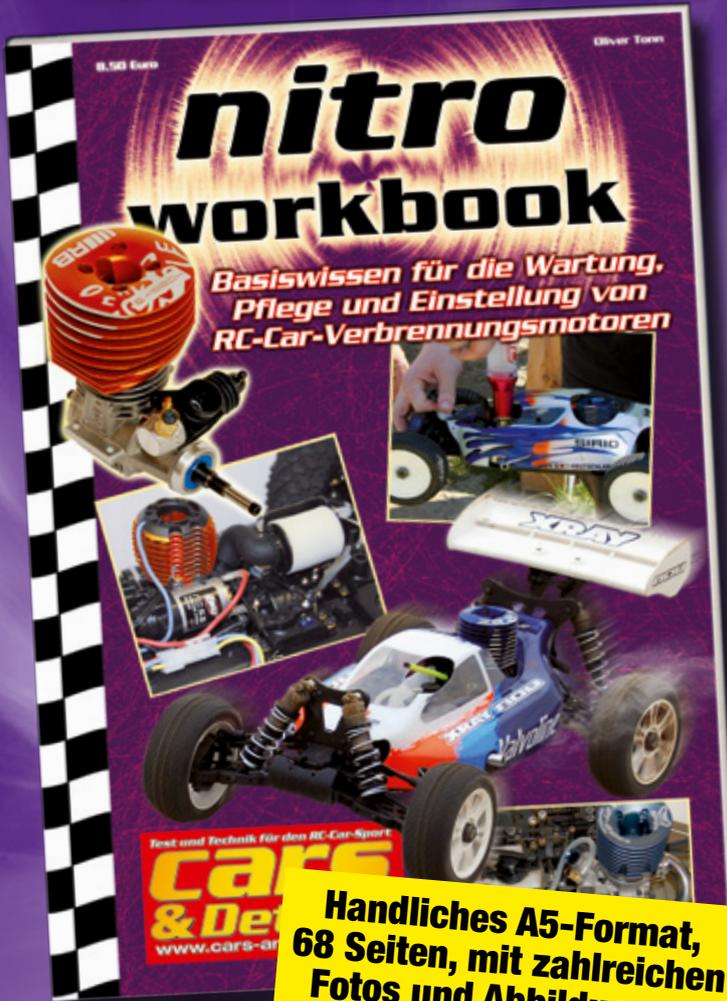
MEHR INFOS in der Digital-Ausgabe

Auf RC-Test.de gibt es Testberichte aus allen Sparten des RC-Modellbaus. Natürlich auch zu RC-Cars und deren Technik

Warenkorb legen, per PayPal, Sofort-Überweisung oder Lastschrift bezahlen und den Bericht sofort als PDF-Dokument herunterladen. Die Preise richten sich dabei nach dem Umfang des Artikels und beginnen schon bei 0,49 Euro.

Und nicht nur an Desktop-PC oder Laptop, auch mit mobilen Endgeräten kann man ganz bequem shoppen und lesen. Denn RC-Test gibt es auch als App für iOS- und Android-Betriebssysteme sowie für Windows-Phone. Einfach die kostenlose RC-TEST-App installieren und im Shop auf Artikeljagd gehen. Per Push-Nachricht wird man zudem über interessante neue Artikel informiert. <<<<<

Jetzt bestellen!



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

Nur 8,50 Euro

(zuzüglich 2,50 Euro Versand)



Auch digital
als eBook erhältlich

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

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

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

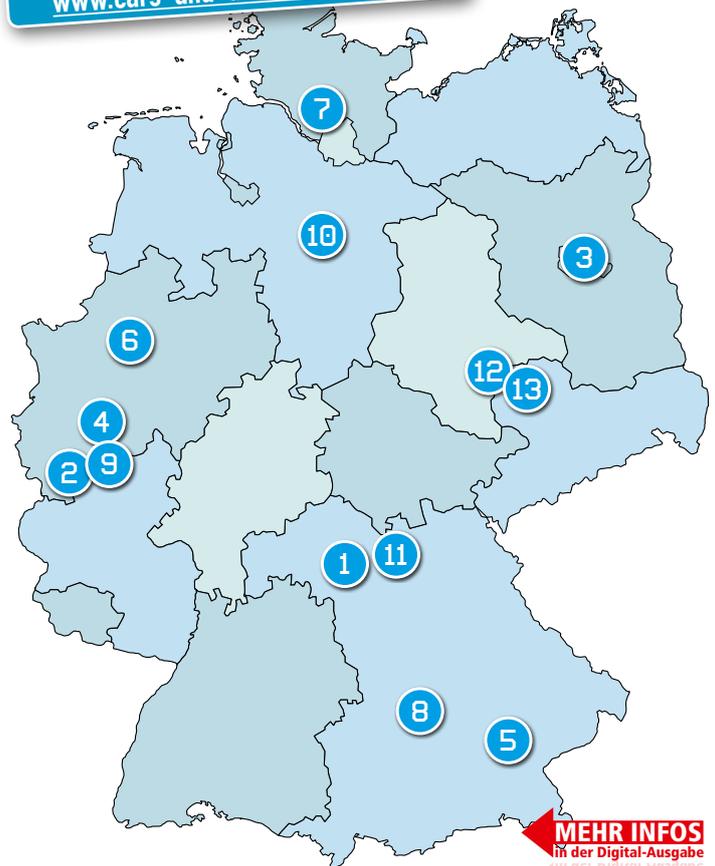
oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

Anzeige

TERMINNE

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



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe
www.cars-and-details.de

24. BIS 30. MÄRZ 2014

29. bis 30. März 2014

Der MBF Volkach (1) veranstaltet von 10 bis 18 Uhr in der Mainschleifenhalle Volkach eine **Modellbauausstellung**. Gezeigt werden Flugmodelle, Schiffe, Autos und Funktionsmodelle. Für das leibliche Wohl der Besucher wird gesorgt. Kontakt: Karsten Günzel, E-Mail: karsten.ffe@web.de

30. März 2014

Die Modellfluggruppe Euskirchen Zülpich veranstaltet im Bürgerhaus Rodderbach, in 53881 Euskirchen- Palmersheim (2), von 9 bis 15 Uhr ihre traditionelle **RC-Modell-Börse**. Kontakt: Willi Fetten, Telefon: 022 51/529 17, E-Mail: willi.fetten@t-online.de

30. März 2014

Die **Berliner Tourenwagenmeisterschaft** findet beim MSV06 – RCCR Berlin (3) statt. Gefahren wird in allen Maßstäben mit Elektro-Glabbahnern. Weitere Infos folgen im Internet: www.berlintouringmasters.de

30. März 2014

Zum Saison-Auftakt lädt der MCK Dormagen (4) zum **Nitro-West-Warmup** ein. An den Start gehen alle Verbrenner-Glabbahn-Modelle in den Maßstäben 1:10 und 1:8. Internet: www.mck-dormagen.de

31. MÄRZ BIS 06. APRIL 2014

05. April 2014

Die Modellfluggruppe Vilsbiburg veranstaltet ab 7 Uhr in der Stadthalle Vilsbiburg (5) einen großen **RC-Modellbaufohmarkt**. Internet: www.mfg-vilsbiburg.de

07. BIS 13. APRIL 2014

09. bis 13. April 2014

Die **Intermodellbau Dortmund**, eine der größten Publikumsmessen für Modellbau in Europa, findet in den Westfalenhallen in Dortmund (6) statt. Zu sehen gibt es rund 530 ideelle und kommerzielle Aussteller, verteilt auf mehreren Messehallen. Internet: www.intermodellbau.de

Vollgas!

INTER MODELLBAU DORTMUND



Messe für
Modellbau
und
Modellsport

09. - 13.
April 2014

täglich 9 - 18 Uhr
Sonntag 9 - 17 Uhr

Jetzt Tickets kaufen!



www.intermodellbau.de



12. bis 13. April 2014

Der **MCK Dormagen (4)** veranstaltet die **Sportkreis-Meisterschaft West 1**. Erlaubt sind alle Verbrenner-Glattbahn-Modelle der Klassen 1:10 Scale, 1:8 Klasse 1 sowie 1:8 Klasse 2. Internet: www.mck-dormagen.de

13. April 2014

Im RC-Glashaus in **Quickborn (7)** findet die **Sportkreis-Meisterschaft Elektro-Offroad des DMC** statt. Zugelassen sind Modelle folgender Klassen: ORE2WD, ORE2WDST, ORE4WD, ORE4WDST, ORE8B, ORE8T, OREMON und OREMONM. Internet: www.rc-glashaus.de

21. BIS 27. APRIL 2014

26. bis 27. April 2014

Die **Deutsche Meisterschaft** veranstaltet der **SLR Ingolstadt (8)** auf der vereinseigenen Rennstrecke. Bei der Meisterschaft können Elektrotourenwagen im Maßstab 1:10 der Klassen Tourenwagen Hobby, Tourenwagen Modified und Tourenwagen Sport teilnehmen. Internet: www.slringolstadt.de

26. bis 27. April 2014

Der **MCC Rhein Ahr (9)** veranstaltet die **Sportkreis-Meisterschaft West 2** auf der vereinseigenen Strecke. Erlaubt sind alle Verbrenner-Glattbahn-Modelle der Klassen 1:10 Scale, 1:8 Klasse 1 sowie 1:8 Klasse 2. Internet: www.mck-dormagen.de

28. APRIL BIS 04. MAI 2014

04. Mai 2014

Der **MAC Burgdorf (10)** organisiert dieses Jahr den **SM-Lauf der Klasse Elektro-Offroad**. Erlaubt sind Modelle der Klassen ORE2WD, ORE2WDST, ORE4WD, ORE4WDST, ORE8B, ORE8T, OREMON und OREMONM. Internet: www.mac-burgdorf.de

05. BIS 11. MAI 2014

10. bis 11. Mai 2014

Der **Losi Five-T-Cup** richtet sich – wie der Name schon sagt – an Fahrer des 1:5er-Short Course-Trucks von Horizon Hobby. Die Veranstaltung findet auf dem Vereinsgelände des **RC Offroad-Clubs Staaken (3)** statt. Internet: www.rc-offroad-staaken.de

12. BIS 18. MAI 2014

16. bis 18. Mai 2014

Der Modellsportclub **Sand am Main (11)** richtet die **Internationale Meisterschaft in der Klasse Verbrenner-Buggy 1:8** der EFRA aus. Weitere Infos gibt es auf der EFRA-Website unter www.efra.ws

18. Mai 2014

Der **Sachsen Cup** wird vom Modellsport Clubs **Halle/Saale (12)** veranstaltet. Zugelassen sind Offroadbuggys des Maßstabs 1:8. Internet: www.msc-halle.de

23. BIS 29. JUNI 2014

27. bis 28. Juni 2014

Auf der Rennstrecke des **MRC Leipzig (13)** finden die **Internationalen Meisterschaften der EFRA** in der Klasse **Verbrenner-Onroad 1:8** sowie 1:10 statt. Weitere Infos gibt es auf der EFRA-Website unter www.efra.ws

04. BIS 10. AUGUST 2014

08. bis 09. August 2014

Der Modellsportclub **Sand am Main (11)** lädt zur **Europameisterschaft A** der EFRA auf die Vereins-Rennstrecke ein. Gefahren wird in der Klasse Buggy 1:8. Weitere Infos gibt es auf der EFRA-Website unter www.efra.ws

00000

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

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

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

Dachs. Bautzener Straße 15, 03046 Cottbus. Telefon: 03 55/311 12, Fax: 03 55/79 44 42

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

RC-Modellbau. Industriestr. 3, 07546 GERA Telefon: 03 65/711 99 00. Internet: www.lw24shop.de E-Mail: info@lw24shop.de

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

Race-Land.de. Zwickauer Straße 187, 09116 Chemnitz. E-Mail: info@race-land.de Internet: www.race-land.de

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

10000

Tamico-Shop. Scharnweberstr.43, 13405 Berlin. Telefon: 030/34 39 74 74, E-Mail: shop@tamico.de Internet: www.tamico.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

30000

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

Modellbauzentrum Ilse Ilse der Hütte 10, 31241 Ilse Tel. 05172 / 41099-06, Fax. 05172 / 41099-07 E-Mail: info@mbz-ilse.de Internet: www.mbz-ilse.de

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

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

Hobby-Center Maschmühlenweg 40, 37081 Göttingen

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

CMC Wolfsburg. Siegfried-Ehlers-Straße 7 38460 Wolfsburg. Telefon: 053 61/267 00 Fax: 053 61/26 70 78

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

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

40000

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

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

Modellbaucenter Bochum. Geisental 6 44805 Bochum. Telefon: 02 34/90 41 46 70 Mail: info@modellbaucenter-bochum.de Web: www.modellbaucenter-bochum.de

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

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

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

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

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

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

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

RC-Car-Shop 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

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

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

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

RC Linde Marcus Steinbüchel, Paffrather Straße 320 51469 Bergisch Gladbach. Telefon: 022 02/534 64 Internet: www.rclinde.de

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

Funkzeug Michael Ludwig, Nibelungenstr. 25, 50354 Hürth Telefon: 022 33/713 20 60, E-Mail: info@funkzeug.de Internet: www.funkzeug.de

Modellbauhalle  RC Indoor Racing & Shop, Stefan Branz Matthias Jacoby Straße 8, 54523 Hetzerath Internet: www.modellbauhalle.de

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

Haus der Geschenke J. Schüller 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

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

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

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

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

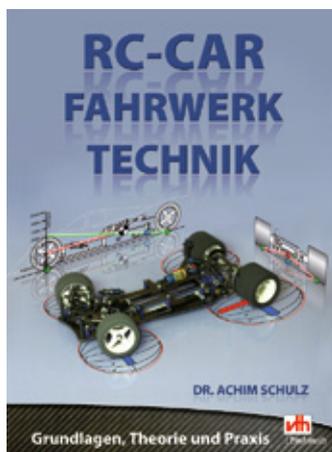
Hobby-Theke. Lauestraße 30-34 63741 Aschaffenburg. Telefon: 060 21/807 81 Fax: 060 21/444 73 92, E-Mail: info@hobbytheke.de Internet: www.modellbauaufan.de

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

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

Modellbau-Bibliothek

Bestellen Sie jetzt!



Umfang: 272 Seiten · Abb.: 235
Best.-Nr.: 310 2227 · Preis: 28,90 €



Umfang: 112 Seiten · Abb.: 238
Best.-Nr.: 310 2196 · Preis: 17,80 €



Umfang: 112 Seiten · Abb.: 90
Best.-Nr.: 310 2212 · Preis: 19,80 €



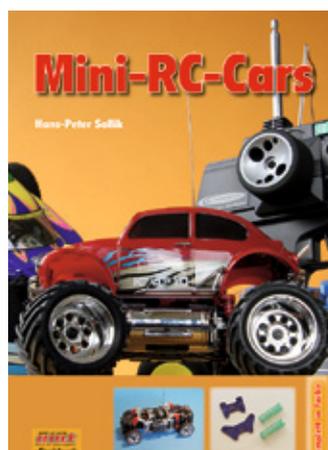
Umfang: ca. 120 Seiten · Abb.: 214
Best.-Nr. 3102211 · Preis: 19,80 €



Umfang: 112 Seiten · Abb.: 94
Best.-Nr.: 310 2234 · Preis: 17,80 €



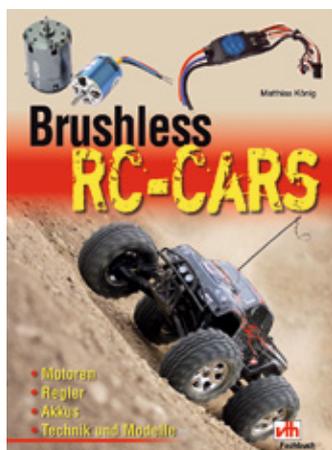
Umfang: 64 Seiten · Abb.: 74
Best.-Nr.: 310 2238 · Preis: 9,90 €



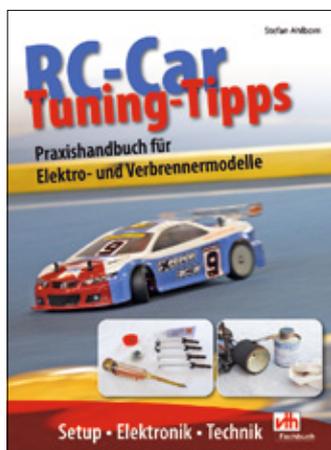
Umfang: 80 Seiten · Abb.: 130
Best.-Nr. 310.2170 · Preis 14,80 €



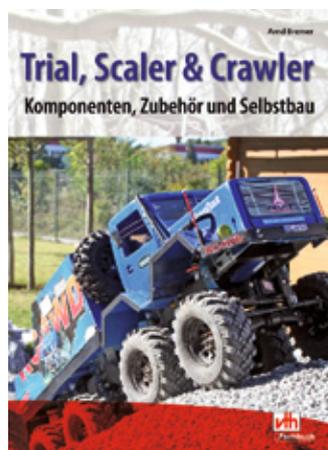
Umfang: ca. 120 Seiten · Abb.: 173
Best.-Nr.: 3102147 · Preis: 14,80 €



Umfang: 160 Seiten, Abb. 300,
Best.-Nr. 3102202, Preis 21,80 €



Umfang: 80 Seiten · 174 Abb.
Best.-Nr. 310 2207 · Preis 17,80 €



Umfang: 132 Seiten · 182 Abb.
Best.-Nr. 310 2223 · Preis 21,50 €



Umfang: 104 Seiten · 177 Abb.
Best.-Nr. 310 2215 · Preis 18,80 €



BESTELLSERVICE Tel: 07221 - 5087 -22
Fax: -33, service@vth.de • www.vth.de

Verlag für Technik und Handwerk neue Medien GmbH
76532 Baden-Baden · Robert-Bosch-Straße 2-4
Telefon: 07221 - 5087-0 · Fax: 07221 - 5087-52
e-Mail: service@vth.de · www.vth.de

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

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

Powerbecker Modellbau
Illinger Straße 23. 66299 Friedrichsthal
Telefon: 068 97/81 28 70. Fax: 068 97/81 29 75
E-Mail: beckerpowerjoerg@t-online.de
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: 068 81/35 59

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

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

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

70000

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

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7. 71272 Renningen

Cornelsen Modellbautechnik
Gässlesweg 24. 75334 Straubenhardt
Telefon: 070 82/79 21 26. E-Mail: info@cornelsen24.de
Internet: www.cornelsen24.de

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

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

UE 2000 Unterhaltungselektronik GmbH & KG
Ulmerstraße 119/2. 73037 Göppingen
Internet: www.airspeed-shop.de

Rübe Modellbauinnovation. Dürmauer Straße 42
73087 Bad Boll. Telefon: 071 64/80 10 33
Internet: www.ruebe-rcmodellbau.de

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

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

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 25 24

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

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

Modellbau Novotny. Thomas Novotny
Koenigswieserstraße 5. 81475 München
Tel.: 089/78 06 83 33
E-Mail: info@modellbau-novotny.de
Web: www.shop.modellbau-novotny.de

Sequoia Computer
Karlsruhe 8 a. 82041 Oberhaching
Telefon: 089/66 65 92 80. Fax: 089/66 65 92 66.
E-Mail: info@seq-modell.de
Internet: www.seq-modell.de

Litronics2000. Stefan Graf
Fürstentfeldbrucker Straße 14. 82140 Olching

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

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

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

Modellbau Heinzinger GmbH. Crawlerkeller-Shop
Raiffeisengasse 1a. 85298 Scheyern
E-Mail: info@crawlerkeller-shop.de
Internet: www.crawlerkeller-shop.de

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

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

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

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

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

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

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

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

90000

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

Albatros RC-Modellbau
Redweierstraße 1. 90455 Nürnberg

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

JBS Modellbau Gbr
Luitgoldarkaden 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@modellbau-waschler.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ÖSTERREICH

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

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. 4565 Inzersdorf im Kremstal.
Telefon: 00 43/758 43 31 80 Fax: 00 43/75 84 33 17.
E-Mail: office@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 43/316/71 80 31 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 41/61/382 82 82
Fax: 00 41/61/382 82 81
E-Mail: info@kel-modellbau.ch

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

NIEDERLANDE

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

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

YOUR 1ST MINI-Z RACER

readysset

Komplett fahrfertig
MR-03S Chassis-Set + 2.4GHz
Fernsteuersystem.

Mini-Z SPORTS

GO FAST GO CUSTOMIZE

OPEN
THE BOX



INSTALL
BATTERIES



READY
TO RUN!



Steige ein in die Japan GT Serie...!

- Alles was Du brauchst sind 8 AAA-Batterien um loszulegen.
- Riesen Auswahl an weiteren Karosserie Varianten verfügbar.
- Steigere Performance und Leistung mit dem großen Angebot an Tuning- & Zubehörteilen.



EPSON HSV-010 2010
Art.-Nr.: 32203EP

ARTA HSV-010 2010
Art.-Nr.: 32203AR

NEU ZENT CERUMO SC430 2012
Art.-Nr.: 322112C

NEU PETRONAS TOM'S SC430 2012
Art.-Nr.: 32211PT



FHS 2.4GHz System
FREQUENCY HOPPING SPECTRUM SYSTEM

2.4GHz FHSS System zum gleichzeitigen Betrieb von bis zu 40 Modellen. KT-19 2.4GHz 3-Kanal Fernsteuerung im Lieferumfang enthalten.

※ nicht kompatibel zu Mini-Z ASF 2.4GHz Fernsteuersystemen

Lieferumfang:
Fahrfertig montiertes Chassis mit 2.4GHz RC-Anlage ● Fertig lackierte Karosserie ● 4 verschiedene Motorritzel zur Anpassung der Antriebscharakteristik ● KYOSHO Perfix Pistolen-Sender ● Kegel zur Abgrenzung einer Strecke ● Satz Werkzeuge

Technische Daten:
Länge: 124-133 mm ● Breite: 65-76 mm ● Höhe: 35 mm ● Spur(v&h): 56,5-63,0 mm ● Radstand: 86-106 mm ● Reifen(v): Ø25x8,5 mm ● Reifen(h): Ø25x8,5/11 mm ● Gewicht: ca. 135 g ● Motor: 130er

Karosserie lizenziert von TOYOTA MOTOR CORPORATION. Honda offiziell lizenziertes Produkt.

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

www.kyosho.de

KYOSHO Deutschland GmbH
Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen • Helpdesk: +49-4191-932678 • helpdesk@kyosho.de

Lieferung nur über den Fachhandel! Irrtum vorbehalten!

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe



Text und Fotos:
Armin Tima

FLOTTER BLAUMANN

LRPs Hobby-Buggy in limitierter Auflage

Man kann auch Gutes noch verbessern – das haben sich die Verantwortlichen bei LRP electronic gedacht. Also haben sie ihrem S8 Rebel BX hochwertige Tuningteile spendiert und ihn als „Limited Edition“ auf den Markt gebracht. Für gerade einmal 10,- Euro Aufpreis gegenüber der Standardversion verspricht die süddeutsche RC-Car-Schmiede ein preisgünstiges Einstiegsmodell, das „viele Anleihen und Teile aus dem Wettbewerbsbereich in sich trägt“. Man wird sehen.

Mit dem S8 Rebel BX hat LRP electronic einen klassischen 1:8er-Verbrennerbuggy im Programm, der alle Ausstattungsmerkmale aufweist, die man grundsätzlich in dieser Fahrzeugklasse erwartet. Inspiriert vom Highend-Buggy S8 BXR evo wurde

ein erschwingliches Fahrzeug konzipiert, das auch für ambitionierte Einsteiger geeignet sein sollte. Für die neue Limited Edition wurde das bekannte Chassis an wesentlichen Bereichen überarbeitet und macht mit hochwertigen Komponenten und einigen nützlichen Tuningteilen einen Schritt auf die Wettbewerbsvariante zu.





Gas und die beiden Scheibenbremsen werden über ein R-7030 Standard servo angesteuert

Bei abgenommener Karosserie fallen sofort das polierte Reso-Rohr und der wuchtige Verbrennungsmotor auf



Erster Eindruck

Der S8 Rebel BX Limited Edition entspricht auf den ersten Blick weitgehend dem Basismodell. Das Chassis wird von einer soliden, 3 Millimeter starken und schwarz lackierten Aluminiumplatte mit angewinkelten Seiten gebildet. Der kräftige Motor sitzt so mittig im Chassis wie möglich und sollte mit dem relativ flach bauenden Tank insgesamt eine gute Balance ergeben.

Das Fahrwerk besteht aus doppelten Querlenkern; die unteren sind erfreulich lang und massiv ausgeführt, die oberen bestehen aus den üblichen Rechts-links-Gewindestangen zur Feineinstellung. Dicke Öldruckstoßdämpfer sollen für optimalen Fahrbahnkontakt sorgen, insgesamt drei Differenziale für eine rasante Kurvenfahrt. Auf der rechten Chassis-Seite finden sich zwei separate, spritzwassergeschützte Boxen für die Elektronik, sowie die beiden Servos. Für die Lenkung wurde ein R-7150 mit Metallgetriebe und 9 Kilogramm Stellkraft verbaut, für Gas und Bremse ein einfacheres R-7030-Servo.

Dass der Rebel nicht nur Einsteiger, sondern auch ambitionierte Hobbyfahrer begeistern soll, merkt man an den zahlreichen Einstellungsmöglichkeiten, etwa am Heckspoiler, an den Dämpferbrücken oder am Lenkhebel. Und dass bei LRP auch eine ansprechende Karosserie nicht fehlt, versteht sich von selbst.



Die Einstellung der Federvorspannung erfolgt mit einer Rändelschraube, Gummitüllen über dem Kolben schützen vor Schmutz und Beschädigung



Ready-to-Run

Geliefert wird die Limited Edition als einsteigerfreundlicher Ready-to-Run-Buggy. Mit anderen Worten: in der bunten Schachtel steckt ein fertig aufgebauter Buggy mit eingebautem Motor, voll verkabelter Elektronik und einem Sender im 2,4-Gigahertz-Band. Der Sender ist bereits aus etlichen anderen RTR-Modellen von LRP bekannt und erfüllt seine Aufgabe. Wenn man schon eine „Limited Edition“ herausbringt, dann hätte man gerne auch einen etwas hochwertigeren Sender beilegen dürfen. Aber Einsteiger sollte das nicht weiter stören.

„Der Rebel ist ein klassischer 1:8er-Buggy mit bestechender Optik.“

Der mitgelieferte 2,4-Gigahertz-Sender macht keinen besonders hochwertigen Eindruck und passt nicht so recht zum Gesamtbild einer „Limited Edition“

Nicht ganz fertig

Vor der ersten Fahrt sind also noch folgende Aufgaben zu erledigen: Akkus oder Batterien für Sender und Empfänger einlegen, tanken, Glühkerzenstecker bereitlegen – alles nicht im Lieferumfang enthalten – und los. Na ja, ganz so schnell geht es dann leider doch nicht, denn wie einem Beiblatt zu entnehmen ist, muss man vor dem Betrieb noch das Mitteldifferenzial mit Öl befüllen. Dass man dieses vorher ausbauen und zerlegen muss, dürfte zumindest einigen Einsteiger ohne vernünftiges Werkzeug nicht besonders schmecken, denn ganz unkompliziert ist dieser Arbeitsschritt nicht. Hinzu kommt, dass man das zerlegte Diff zunächst einmal von dem verwendeten, zähen Schmierfett befreien sollte. Zum Glück liegt neben der normalen Bedienungsanleitung auch eine detaillierte Anleitung hierfür bereit. Hält man sich strikt daran, sollte auch ein ungeübter Schrauber die Sache mit dem Mitteldiff in etwa einer Stunde geschafft haben.

Vor Betrieb muss das Differenzial ausgebaut und mit Öl befüllt werden



CAR CHECK

S8 Rebel BX Limited Edition LRP electronic

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

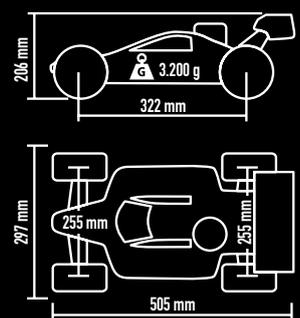
Technik:
 Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Zweischeiben-Bremsanlage, drei Vierspider-Differenziale, CVD-Wellen vorne

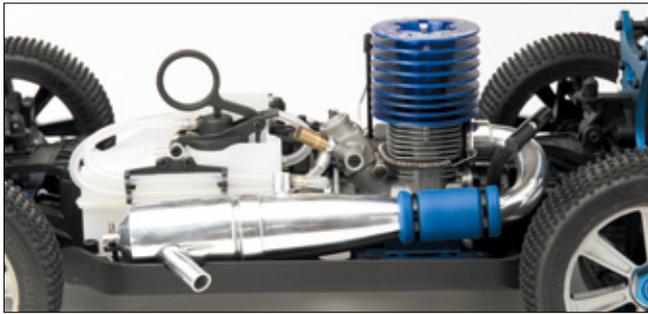
Benötigte Teile:
 Zwölf Mignonzellen, Sprit, Glühkerzenstecker

Erfahrungslevel:



HOBBYFAHRER





Der solide Kühlkopf des 4,1-Kubikzentimeter-Motors ist natürlich in LRP-Blau gehalten

Aggregat und Antrieb

Für den entsprechenden Vortrieb ist der bewährte Big Block LRP Z.25R Sport Pullstart Motor mit 4,1 Kubikzentimeter Hubraum verbaut, für den LRP maximale Daten von 34.100 Umdrehungen pro Minute und 2,73 PS angibt. Die Kraftübertragung erfolgt über ein robustes Kardan-Antriebssystem mit drei ölfüllten Vierspider-Differentialen, wobei die Differentialausgänge noch zusätzlich gehärtet sind. Die Scheibenbremsen für Vorder- und Hinterachse befinden sich am zentral positionierten Mitteldiff.



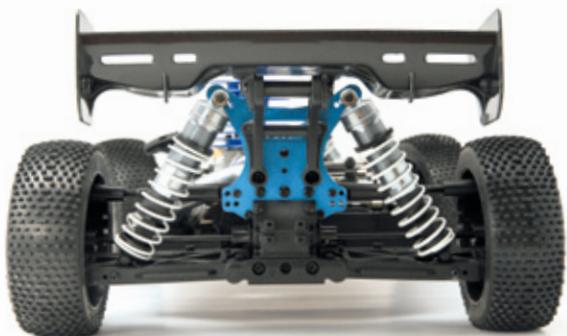
Dank CVD-Kardans gibt es auch bei vollem Lenkeinschlag und Vollgas keinerlei Probleme

Was ist anders?

Lüftet man die Karosse, so fällt einem sofort das auf der linken Chassisseite angebrachte Reso-Rohr aus poliertem Aluminium auf. Im Gegensatz zur schwarzen Version, die beim Standard-Rebel ihren Dienst verrichtet, nicht nur ein optischer Hingucker, sondern laut LRP auch ein Leistungsbooster.

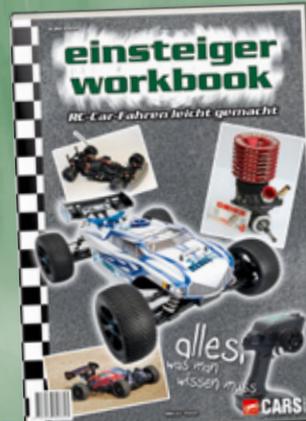
Daneben sind sicherlich die Stoßdämpfer das auffälligste Upgrade. Anstatt der einfachen Kunststoffdämpfer im Basismodell, wurden hochwertige LRP Factory Team-Big-Bore-Alu-Dämpfer verbaut. Der Durchmesser beträgt ebenfalls 19,5 Millimeter, allerdings ermöglichen hier Feingewinde und Rändelmutter eine leichte und exakte Einstellung der Vorspannung. Schutz vor Dreck und Beschädigungen bieten weiche Gummitüllen über den Kolbenstangen.

Vielleicht nicht ganz so spektakulär, dafür aber umso praktischer sind die Rechts-links-Gewindestangen zur Einstellung von Sturz und Spur. Einen echten Mehrwert bieten außerdem die verschleißarmen CVD-Kardans an der Vorderachse. Wer zum Vergleich mit dem Basismodell eine Kurve fährt und danach mit der Limited Edition, kann den Unterschied regelrecht hören. Kein lästiges und materialmordendes Klackern mehr.



Anzeige

Jetzt bestellen!



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

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

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



Auch digital als eBook erhältlich



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

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

www.rcaction.de

„Beim Test wird schnell klar, dass im Rebel jede Menge Renntechnik und -Know-how steckt.“



Und Action

Um beim ersten Test direkt an die Belastungsgrenze gehen zu können, wurde dem Motor bereits im Vorfeld ein sanfter Einlaufvorgang gegönnt. Als Testgelände wurde ein weitläufiges Kiesabbaugelände gewählt, das eine Vielzahl unterschiedlicher Untergründe aufweist. Bedingt durch Regenfälle im Vorfeld gab es auch einige matschige Stellen und Pfützen.

AUF EINEN BLICH: UNTERSCHIEDE ZUR BASISVERSION

- LRP Factory Team-**Big-Bore-Alu-Dämpfer** mit Feingewinde und Rändelmuttern zum Einstellen der Federspannung; Schutz-Gummitüllen über den Kolben
- **CVD-Wellen** an den Vorderrädern
- **Rechts-links-Gewindestangen** zur Einstellung von Sturz und Spur
- **Resorohr** aus poliertem Aluminium

Die Reifen sind ab Werk perfekt verklebt und bieten auf dem losen Untergrund keinen sehr guten, aber immerhin passablen Grip. Der Motor ist ab Werk recht fett eingestellt, eine entsprechende Justierung am Vergaser bringt bessere Leistung und verlängert auch die anfangs recht kurze Fahrdauer von knapp 5 Minuten pro Tankfüllung spürbar. Bei knappen 10 Grad Außentemperatur ist naturgemäß kein größeres Temperaturproblem am Kühlkopf festzustellen. Da ist noch massig Luft nach oben. Doch schon jetzt hat der Rebel Power genug. Obwohl das Lenkservo mit angegebenen 9 Kilo Stellkraft nicht zu den stärksten zählt, ist die Stellgeschwindigkeit auch mit vier Mignonzellen ausreichend und es macht richtig Spaß um die Kurven zu preschen. Als erste Tuningmaßnahme eignet sich der Einsatz eines Empfängerpacks mit 6 Volt Spannung. Damit dürften Lenkkraft und -geschwindigkeit noch etwas zulegen.



Bereits im Basis-Setup ist das Auto gut zu beherrschen, neigt allerdings bei langsamer Fahrt zum Unter- sowie bei schneller Fahrt zum Übersteuern. Dieses Fahrverhalten ist definitiv einsteigerfreundlich und sollte niemanden überfordern. Letztendlich kann man das Fahrverhalten aber mit ein klein wenig Feintuning noch deutlich verbessern. Hier trumpft die Limited Edition mit ihren optimierten Einstellungsmöglichkeiten. Fürs Erste wurde die Bodenfreiheit beim Testmodell vorne um etwa 5 Millimeter erhöht. Insgesamt ist das serienmäßige Dämpferöl für diesen Untergrund außerdem etwas zu zäh. Das Sprungverhalten ist überwiegend neutral, allerdings zeigt sich das Modell

in der Luft etwas kopflastig. Die Bremsen sind ab Werk etwas schwach eingestellt. Aus voller Fahrt war es nicht möglich, die Räder zum Blockieren zu bringen.

Beendet wurde der durchaus gelungene Testnachmittag dann leider recht abrupt durch Wasser in der RC-Box und einen Empfänger mit nassen Füßen. Ein paar heftigere Wasserdurchfahrten waren dann doch etwas zu viel für die laut Hersteller lediglich Spritzwasser-abweisende RC-Box. Wer seinen Rebel auch gerne durch tiefere Pfützen jagt, sollte hier also zusätzliche Vorkehrungen treffen.

MEIN FAZIT



Für gerade einmal 10,- Euro Aufpreis im Vergleich zum Basismodell hat LRP eine ganze Menge Goodies in der Limited Edition verbaut und einen noch besseren Rebel auf die charakteristischen Speichenräder gestellt. Der Buggy ist für Einsteiger gut zu handhaben, bietet mit zahlreichen Möglichkeiten zum Feintuning aber auch das Potenzial, mit den eigenen fahrerischen Fähigkeiten und Ansprüchen zu wachsen.

Armin Tima

Sinnvolle Tuningteile

Starker Motor

Einsteigerfreundlich

Mitteldifferenzial nicht befüllt



Für solche Wasserdurchfahrten sollte die RC-Box zusätzlich abgedichtet werden

Anzeige

GENESIS **CEN**

1:8 XXL - Monster Brushless

Der Genesis GST-E definiert den Begriff "Monster Truck" neu. Dieses Übermonster ist mit 59 cm Länge und 47 cm Breite erheblich größer, als andere 1:8 Monster Trucks.

- extrem robuste Antriebstechnik
- Brushless 2000 kv 4-Pol-Motor
- Hobby-Wing Fahrtregler für max. 45
- riesige Chromräder, Ø 220 mm, mit 23 mm 6-Kant-Mitnehmern
- 10 kg High Torque-Lenk-servo mit Metallgetriebe
- Skyon 2,4 GHz 3-Kanal Fernsteuerung

GST-E XXXL Brushless Monster

krick

Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Postfach 1138 · 75434 Knittlingen

Mehr Informationen finden Sie unter www.krick-modell.de

Auf fettem Fuß durch enge Kurven

FUHRWERK

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Die Driftszene erfreut sich in Japan und den USA einer riesigen und stetig weiter wachsenden Fangemeinde. Dabei geht es allerdings nicht um wildes Rumgeheize, sondern um kontrollierte Manöver und spektakuläre Showelemente. Mit der lizenzierten Version Discount Tire/Falken Tire des Nissan S13 bringt HPI einen maßstabsverkleinerten Drifter auf den Markt, der mit Elektropower an Bord seinen großen Vorbildern nacheifert.

Dass es beim Thema Driften auch um Show geht, wird schon beim ersten Blick auf den vollkommen fahrfertig ausgelieferten Nissan deutlich. Die feuerrote Lexanrosserie kauert im Bereich der Radhäuser flach über den fetten Walzen – genau die Art von Tieferlegung, die beim durchschnittlichen deutschen TÜV-Prüfer zweifellos zu heftiger Schnappatmung führen würde. Perfekt ins Bild passen dazu die sehr auffälligen Chromfelgen im Speichendesign. Schlanker Fuß? Fehlanzeige. Klotzen, nicht Kleckern heißt die Devise. Dazu passen auch die Scheibenbrems-Dummys, die zwar keine technische Funktion erfüllen, wohl aber ihren Teil zum auffälligen Erscheinungsbild leisten.

Attacke

Neben der aggressiven Grundfarbe zeigt das Design der Lexanhaube alle Elemente seines Vorbilds im Maßstab 1:1, das seinen Piloten Dai Yoshihara im Jahr 2011 zum Champion der Formula Drift machte. Das Aussehen des Boliden spielt also bei der Kundengewinnung eine wichtige Rolle. Doch bei aller Optik, darf ein anderes Kriterium bei einem RC-Car natürlich nicht vernachlässigt werden: die Technik.



Bewährter Zehner

Der Nissan basiert auf HPis Einsteigermodell E10. Dessen Driftversionen weisen eine speziell an das Anforderungsprofil angepasste Verteilung der Komponenten auf. So sitzt eins der schwersten Bauteile,

nämlich der 27-Turns-Bürstenmotor, relativ weit vorne im Kunststoffchassis. Zielsetzung ist es, möglichst wenig Gewicht auf der Hinterachse zu platzieren, denn sie ist es, die beim Driften die Traktion verlieren soll. Wer seinen E10 Drift auf die Tourenwagenversion umbauen möchte, der kann das mit den beiliegenden Zusatzteilen problemlos bewerkstelligen.



Mit seinen 27 Turns reißt der Serienmotor keine Bäume aus, treibt den E10 aber angemessen vorwärts



„Der werkseitig fahrfertig aufgebaute Drifter hat seinen Motor weit vorne platziert, um viel Gewicht auf die Vorderachse zu verlagern.“





Ein seriöser Rammer schützt bei Feindberührungen



Per Diffusor soll der Luftstrom am Unterboden optimiert werden

Kraftverteilung

In Sachen Antriebsstrang verteilt der Motor seine Kraft über ein gekapseltes Getriebe an alle vier Räder des Allradantriebs. Eine buchstäbliche zentrale Aufgabe übernimmt die lange mittlere Antriebswelle aus Kunststoff, mit deren Hilfe die komplette Distanz vom hinteren zum vorderen Kegelraddifferenzial überbrückt wird. Von dort geht es über Kunststoff-Knochenwellen an die Räder, wo man auf die zweite unerwünschte Sparmaßnahme trifft. Im Gegensatz zur Hauptantriebswelle, die kugelgelagert rotiert, drehen sich die Räder um Kunststoffbuchsen. Die Anbindung an den Bodenuntergrund übernehmen schlussendlich schwarze Falken-Reifen. Wie bei vielen Driftmodellen üblich, bestehen sie statt aus Gummi aus einem harten Kunststoff, denn zu viel Traktion sollen sie natürlich nicht generieren.

Kunststoff pur

Darüber hinaus erinnert der E10 an gängige Elektro-Onroader im Maßstab 1:10. Auffällig ist, dass praktisch alle Bauteile der Grundstruktur aus Kunststoff gefertigt wurden. Edle Aluparts sucht man vergebens. Ein klares Indiz dafür, dass es sich bei dem HPI-Drifter um ein Einsteigermodell handelt. Diese These wird durch die geringe Anzahl an Setup-Optionen weiter untermauert. Grundsätzlich kein wirkliches Problem, denn gerade Hobbyneulingen kann es leicht passieren, dass ihre ersten Gehversuche in Sachen Setup eher Verschlechterungen als Verbesserungen produzieren.

Eindeutig übers Ziel hinaus schießt HPI allerdings bei der Simplifizierung der Stoßdämpfer – oder vielmehr bei den seltsamen Konstruktionen, die anstelle von Öldruckstoßdämpfern in vierfacher Ausführung verbaut wurden. Diese dienen letztlich nur als Träger für die konventionellen Fahrwerksfedern, haben aber keinerlei dämpfende Funktion. Einsteigermodell hin oder her, in ein modernes RC-Car gehören ohne Wenn und Aber mit Silikonöl zu füllende Öldruckstoßdämpfer. Das Ergebnis der Sparmaßnahme ist ein Effekt, der sich schon auf der Werkbank nachvollziehen lässt. Wird der E10 in seine Federung hinein oder aus ihr heraus gedrückt, so wippt das Chassis mehrfach auf und ab, bis es wieder seine Ruheposition einnimmt. Ein Verhalten, das auf einer Driftpiste kaum überzeugen dürfte.



Um sie vor Schmutz und Steinchen zu schützen, wurden Hauptzahnrad und Motorritzel gekapselt

Kompletter Lieferumfang

Unverzichtbar für ein RTR-Modell ist eine passende RC-Anlage. HPI lässt sich nicht lumpen und packt dem E10 Drift die einfache, aber sehr funktionale und adäquat ausgestattete TF-40-Coltfunke bei. Sie überträgt die Befehle des Piloten per modernem 2,4-Gigahertz-System zum Modell, weißt ein robustes Design und ein griffiges Moosgummilenkrad auf. Zusammen mit dem dazuge-

hörigen Empfänger sowie dem spritzwasserdichten Fahrtenregler und Lenkservo verdient das serienmäßige Elektronikpaket das Prädikat „für die ersten Fahrten absolut brauchbar“. Und apropos Elektronik: Vier Trockenzellen für den Sender und ein 7,2-Volt-Racepack inklusive Steckerladegerät für den Antrieb legt HPI ebenfalls mit ins Paket. Was man vor der ersten Fahrt noch besorgen muss? Richtig – nichts.

MEIN FAZIT



Der HPI E10 Drift ist optisch ein sehr ansprechendes Modell, das einen guten Einstieg in die Welt des RC-Driftens bietet – idealerweise mit einem Satz optionaler Öldruckstoßdämpfer bestückt.

Oliver Tonn
Fachredakteur CARS & Details
Realistische Optik
Anfängerfreundlicher Aufbau

Keine Öldruckstoßdämpfer



Der Plasma-Akku mit nominellen 7,2 Volt und einer Kapazität von 2.000 Milliamperestunden ist Teil des Lieferumfangs



HPIs TF-40 ist ein einfacher, aber ordentlich ausgestatteter Sender und passt gut zu den Belangen eines E10-Piloten

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

funkzeug
Der RC Car Spezialist
NIBELUNGENSTR 25 / 50354 HÜRTH
WWW.FUNKZEUG.DE

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

Team Durango DEX210 RTR
249,-€
Brushless Power!!
www.RCLINDE.de

JETZT NEU!

Handliches A5-Format, 68 Seiten. Mit zahlreichen Fotos und Abbildungen. Nur 9,80 Euro

Auch digital als eBook erhältlich

INSIDER

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

Telefonisch bestellen unter 040 / 42 91 77-110

robbe Futaba
T4PLS TELEMETRIE

2.4GHz T-FHSS

ALLES IM GRIFF!

- T-FHSS® 2,4GHz Technologie
- 4-Kanal Telemetrie System
- Echtzeitanzeige in großem Display
- ultraschnelle Ansteuerung von Digitalservos (3 ms)

T4PLS R304SB 2,4 GHz T-FHSS
Nr. F3039 • UVP: 266,55 €

Technische Daten:

Funktionen:	8/4 Servos
Frequenzband:	2.404...2.4475 GHz
Sendeleistung:	100 mW
Übertragungssystem:	T-FHSS, S-FHSS, FHSS
Kanalraster:	1500 kHz
Stromversorgung:	4 Trockenbatterien, 5 NiMH-Zellen oder 2S-LiPo
Stromaufnahme:	ca. 150 mA
Gewicht:	ca. 550 g

Höchste Präzision, Stellkraft und Geschwindigkeit!

1:8 OFFROAD **1:10 ONROAD**

Brushless-Servo BLS 152
Nr. F1605 • UVP: 224,00 €
382 Ncm!
0,085 s/45°

Brushless-Servo BLS 254
Nr. F1610 • UVP: 154,00 €
47 Ncm
0,038s/45°

www.robbe.com

Auf der Piste

Die Testfahrten fanden auf einer Teppichstrecke statt. Auf den ersten Runden wurde der Gasfinger noch relativ kontrolliert eingesetzt und ganz normal um den Kurs gesteuert, aber dann sollte der HPI E10 Drift seinem eigentlichen Zweck zugeführt werden. Also mit verhaltenem Tempo auf eine langgezogene Kurve zu, vorsichtig eingelenkt und beherrscht am Gasfinger gezogen. Viel ruckartiger als erwartet riss die Traktion an der Hinterachse ab und der Nissan drehte sich um 180 Grad. Okay, also das ganze nochmal mit Gefühl. Dieses Mal klappte es besser. Mit etwas weniger Gas löste sich das Heck deutlich berechenbarer vom Untergrund und mit leichtem Gegenlenken ließ sich der E10 im sauberen Drift um die Kurve bewegen.

CAR CHECK

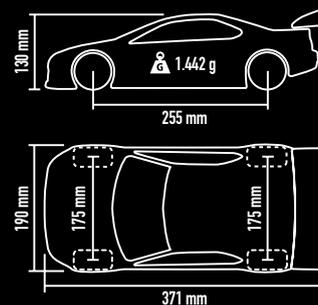
HPI E10 Drift Discount Tire/Falken Tire Nissan S13 LRP electronic

Klasse: Elektro-Onroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 239,90 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
Allradantrieb, zwei Differenziale, Reibungsdämpfer

Benötigte Teile:
Keine

Erfahrungslevel:



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

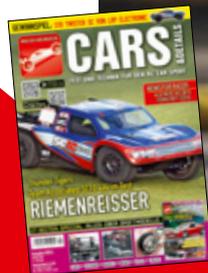
Also ab in die nächste Passage in eine deutlich engere Kurve. Dieses Mal erwies sich die gewählte sehr sanfte Vorgehensweise als zu zahm, denn statt übersteuernd mit dem Heck auszubrechen, schob der E10 einfach untersteuernd über die Vorderräder. Von einem Drift konnte also keine Rede sein. Spätestens jetzt wurde klar, was eigentlich keine große Überraschung darstellen dürfte: Driften mit einem RC-Car lässt sich nicht aus dem Ärmel schütteln und in zwei Minuten erlernen. Wie schnell fahre ich die Kurve an? Und in welchem Winkel? Wie stark lenke ich ein und wie stark ziehe ich am Gas? All das gilt es, optimal zu koordinieren.

Ein Manko des HPI E10 Drift sind die **Federbeine des Fahrwerks**. Leider handelt es sich lediglich um **Reibungsdämpfer ohne Ölfüllung** – heutzutage eigentlich ein No-Go

Doch bei allem Spaß am Driften darf nicht verschwiegen werden, was von Beginn an zu befürchten war. Ohne Stoßdämpfung ist der E10 nicht in der Lage, Bodenunebenheiten angemessen auszubügeln. Stattdessen hoppelt er regelrecht darüber, was dem Fahrspaß nicht dienlich ist. Darüber hinaus aber hinterließ er in der Praxis einen sehr positiven Eindruck. Erste Erfolge beim Driften stellten sich zügig ein, sodass keinerlei Frustgefahr bestand. Andererseits war aber auch nach diversen Akkuladungen deutlich geworden, dass die Drifts durch Übung immer weiter perfektioniert werden konnte. Besonders eine S-Kurve, die einen Links- und einen Rechtsdrift direkt nacheinander verlangte, hatte es in sich und erforderte viel Fingerspitzengefühl. Nach Abschluss der Testfahrten war allen Beteiligten klar geworden, weshalb die RC-Driftszene genau wie ihr reales Vorbild immer mehr Zulauf bekommt.

Der HPI E10 Drift im gesponserten Nissan-Kleid ist ein solides Einsteigermodell, das neben einfacher Technik besonders auf spektakuläre Optik setzt. Wilde Tuningorgien sollte man ihm ersparen, denn beispielsweise der Antriebsstrang mit seinen Kunststoffwellen dürfte mit starken Motoren Probleme bekommen. Unser Tipp: den ärgerlichen Verzicht auf Öldruckstoßdämpfer und Kugellager aus eigener Tasche kompensieren. Und ansonsten den E10 so nehmen, wie er ist und erfolgreich mit ihm in die interessante Welt des RC-Driftens starten. <<<<

„Wie schnell fahre ich die Kurve an? Und in welchem Winkel? Wie stark lenke ich ein und wie stark ziehe ich am Gas? All das gilt es beim Driften optimal zu koordinieren.“



Mehr über querfahren mit RC-Cars gibt es im großen Drift-Special in CARS & Details 02/2014.

LESE-TIPP

Jetzt bestellen: www.alles-rund-ums-hobby.de

Anzeige

APPS FÜR MODELLBAUER

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



AVIATOR-News



Berlinski RC



DMFV-News



HORIZON HOBBY



HYPE News



KYOSHO News



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-Car-News



RC-Heli-News



RC-TEST



RC-TRUCKS



Thunder Tiger



YUKI MODEL



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

Text und Fotos: Robert Klier



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

Railgun

Sand-Spaßkiste von XciteRC

Endlose Weiten, spärliche Vegetation und von der Sonne aufgeheizte, schmale Sandpisten. Was zunächst wie das Panorama aus dem Urlaubskatalog klingt, bildet die Grundlage für die bekannte südamerikanische Baja 1000-Rallye, bei der kraftstrotzende Geländebuggys um die Vorherrschaft auf den staubigen Rennpisten streiten. Mit dem Sandrail steigt jetzt auch XciteRC in den angesagten RC-Car-Trend der Wüstenbuggys ein.

Flach, breit, aerodynamisch? Nein! Neben den typischen, in allen Belangen hoch technisierten Wettbewerbsmodellen kristallisiert sich schon seit geraumer Zeit bei Hobby- und Freizeitfahrern im

Offroadbereich immer mehr der Trend zu wirklichkeitsnahen Vorbildern heraus. Nahezu perfekt in diese Sparte passen die Wüstenrennbuggys, zu denen auch der neue Sandrail-Buggy von XciteRC zählt. Mit dem teilverkleideten Überrollkäfig, der scaligen Bereifung und Allradantrieb geht es flott durch nahezu jedes Gelände.



Robuste, befüllbare Kegelraddifferenziale verhelfen dem Sandrail auch im staubigen Gelände zu gutem Handling bei optimaler Traktion



Auspacken, loslegen

Der Sandrail wird komplett vormontiert ausgeliefert. Zum Betrieb fehlen noch ein 2s-, besser ein 3s-LiPo-Akku mit T-Stecker oder das passende Nickel-Pendant sowie Mignonzellen für den Sender. Zum Test stand ein 3s-LiPo mit 3.000 Milliamperestunden Kapazität zur

Mit 60 Ampere Dauerlaststrom ist der spritzwassergeschützte Brushless-Regler eine gute Wahl. Feinfühliges Regelverhalten für technisch anspruchsvolle Passagen und lange Vollgasfahrten brachten den mit einem Lüfter zwangsbeatmeten Regler nicht aus der Ruhe

Verfügung. Die Verteilung der Antriebskraft vom 550er-Brushlessmotor mit 2.600 kv erfolgt über drei Differenziale an alle drei Räder. Leider findet sich keine Angabe über die in den Diffs verwendeten Öle, was Einsteiger jedoch nicht stören dürfte. Eine Einzelradaufhängung mit robusten unteren Kunststoffquerlenkern in Verbindung mit oberen Rechts-links-Gewindestangen und Öldruckstoßdämpfern bilden das Fahrwerk des Wüstenrenners. Die sonstige elektronische Ausstattung des Modells besteht aus einem spritzwassergeschützten und luftgekühlten 60-Ampere-Regler und einem klassentypischen 6-Kilogramm-Servo.

CAR CHECK

Sandrail XciteRC

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 349,99 Euro
Bezug: Fachhandel

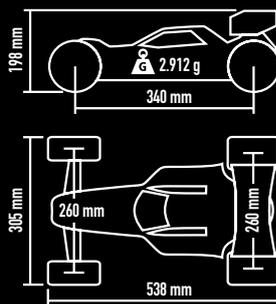
Technik:
Allradantrieb, drei Kegelraddifferenziale, Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Rechts-links-Gewindestangen

Benötigte Teile:
Fahrakku, Ladegerät, drei Mignonzellen

Erfahrungslevel:



HOBBYFAHRER



Der 550er-Brushlessmotor ist zwar für ein 1:8er-Modell nicht üblich, hat aber an 3s-LiPos reichlich Power

Gitterrohr-Optik

Für die richtige Optik sorgt ein voluminöser Überrollkäfig aus miteinander verschraubten Plastikelementen. Aufgeschraubte Karosserieelemente aus farbig bedrucktem Lexan unterstreichen dabei den vorbildgetreuen Look während der kleine Heckspoiler für etwas mehr Abtrieb und der davor sitzende vollwertige Ersatzreifen für eine realistischere Optik sorgen. Das Tüpfelchen auf dem „I“ stellen die Front- und Rücklichter dar, die sich leicht in Eigenregie mit einer LED-Beleuchtung bestücken lassen.

Im Vergleich zu herkömmlichen RC-Cars wird der Überrollkäfig mit dem Chassis verschraubt, was nicht nur zur zusätzlichen Versteifung des Chassis sondern auch der stabilen Aufnahme der hinteren Stoßdämpfer dient



Unter dem Überrollkäfig baut der Sandrail auf einem klassischen 1:8er-Buggy-Chassis mit bewährtem Fahrwerkskonzept und gekapseltem Allradantrieb über drei Differentiale auf

Unter dem Deckel

Um an das Innenleben unter der Karosserie zu gelangen, muss man zehn Schrauben und die hinteren Ölstoßdämpfer vom Überrollkäfig lösen. Darunter kommt ein 1:8er-Buggyfahrwerk zum Vorschein. Damit bietet der Wüstenrennbuggy in Verbindung mit den ölgefüllten Aluminiumdämpfern ein vollwertig einstellbares Fahrwerk, bei dem die Bodenfreiheit über Rändelschrauben an den Dämpfern schnell und stufenlos angepasst werden kann. Gleiches gilt für die einfache Veränderung der Spur- und Sturzwerte über Rechts-links-Gewindestangen. Anders als die meisten 1:8er-Offroadler verfügt der Sandrail über ein komplettes Kunststoff-Wannenchassis. Der besondere Clou hierbei ist die eingeformte Akkuwanne. Über eine verriegelte Klappe kann man den Fahrakku bequem von der Chassisunterseite her wechseln.



Extrem lange Querlenker schlucken in Verbindung mit den schlanken 14-Millimeter-Aluminiumölstoßdämpfern auch ruppige Bodenwellenpassagen



Aus dem 1:8er-Buggybereich stammen die Form und Mechanik der Lenkhebel

MEIN FAZIT



Nicht nur Baja 1000-Fans bekommen mit dem Sandrail ein charaktervolles Wüstenbuggymodell zu einem ordentlichen Preis-Leistungs-Verhältnis. Wer vorbildähnliche Modelle und die schnelle Gangart in weitläufigem Gelände mag, sollte dieses Modell in seine Kaufauswahl mit einbeziehen.

Robert Klier

Vorbildähnliche Optik
Ordentliches Fahrwerk
Gute Serienausstattung



Ausladender Frontrammer





Märkische Straße 51-53
44141 Dortmund
Telefon: 02 31/52 25 40
Telefax: 02 31/52 25 49
E-Mail: info@modellbau-berlinski.de
Internet: www.modellbau-berlinski.de

Hol Dir die neue Berlinski-App!

News, Shop, Bilder – direkt auf Deinem Smartphone oder Tablet.



Erhältlich im
App Store

ANDROID APP ON
Google play



inkl.
Online-
Shop!



Airbrush-Kurse für Modellbauer mit Fachbuchautor Mathias Faber

HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare

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

**UEBER
1000 KÄRROSSERIEN
AUF LAGER!**



Ladegeräte

Die Profis in Sachen laden. Mit Weltmeister Technologie.

LiPo Li-Ion LiFe A123 NiMH Nicd Blei



59,90 €



109,90 €



99,90 €



149,90 €

CS-Space X1-Turbo Lader
Balancer inside / Netzteil inside
12V/240V / 7A / 80W
1-15 NiMH / 1S-6S

CS-Space X4 Lader
4 x Balancer inside
12V / 4 x 5A / 4 x 50W
1-15 NiMH / 1S-6S

CS-Space X2 Lader
2 x Balancer inside
12V / 2 x 10A / 2 x 200W
1-15 NiMH / 1S-6S

CS-Space X2 AC-DUO Charger
2 x Balancer inside / Netzteil inside
12V / 240V / 2 x 10A / 2 x 100W im Netzbetrieb
1-15 NiMH / 1S-6S

Online bestellen unter: www.cs-electronic.com



CS-ELECTRONIC
FACTORY

Hacker
Brushless Motors

DRIVE QUALITY

- Brushless-Motoren 1:8 / 1:10
- Fahrtenregler 1:8 / 1:10
- Akkus



www.hacker-carline.de

www.hacker-motor.com



Angesichts der recht hochbauenden und schweren Karosserie wankte der Wüstenbuggy in schnell gefahrenen Kurven sehr deutlich

Hart im Nehmen

Der Sandrail war angesichts der nicht zu unterschätzenden Motorisierung in Verbindung mit dem 3s-LiPo zielsicher auf den schmalen Pfaden des Testtracks unterwegs. Die weichen Niederquerschnittsreifen auf Bead-Lock-Optik-Felgen erreichen angesichts des eher vorbildgetreuen Profils nicht den Griff typischer 1:8er-Buggyreifen. Mit dem herstellerseitig gewählten Baukastensetup und nicht zuletzt dem permanenten Allradantrieb lag das Modell aber trotzdem recht satt auf den schmalen Pisten. Leichteste Lenkbewegungen wurden sicher vom Lenkservo an die Vorderräder weitergegeben. An Kraft mangelt es hier nicht, höchstens etwas an Stellgeschwindigkeit. Dies wird aber nur bei extremen Driftfahrten oder bei schnellem Umsetzen bemerkt.

Es ist eine wahre Freude, den Sandrail im leichten Drift durch das Gelände zu scheuchen. Unebenheiten auf den Trails werden dabei gut von den Öldruckstoßdämpfern geschluckt, auch wenn die Dämpferfedern für eine brauchbare Bodenfreiheit einige Millimeter vorgespannt werden müssen. Dies betrifft speziell die vorderen Dämpfer. An 3s entwickelt der verbaute 2.600-kv-Motor mehr als ordentlich Leistung, die auch fortgeschrittene Fahrer zufriedenstellt. Wer an 3s mal richtig Gas geben will, braucht schon eine recht große Fläche, über die das Modell dann mehr oder weniger hinwegfliegt. Schon nach kurzer Eingewöhnungszeit waren langgezogene High-Speed-Drifts möglich. Auf den griffigeren Rasenstücken zeigte sich aber dafür schnell der konstruktionsbedingte Nachteil dieser Modelle. Angesichts der recht hochbauenden und schweren Karosserie wankte der Wüstenbuggy in schnell gefahrenen Kurven sehr deutlich mit der Tendenz zum seitlichen Überschlag.

TUNINGMÖGLICHKEITEN

Neben optischen Verbesserungsmöglichkeiten wie dem Fahrereinsatz, Lampenabdeckungen oder einer Lüftertrappe gibt es auch durchaus nützliche Tuning-Parts wie aus Alu gefertigte Querlenkerstifthalter oder ein Aluminiummotorkühlkörper zum Aufstecken. In Verbindung mit den zahlreichen separat erhältlichen Ersatzteilen ist der Sandrail somit gut aufgestellt.

Auch wenn es in die Luft geht, bewältigt der Sandrail kleine flache Sprünge souverän und lässt sich hierbei auch in der Luft ähnlich wie ein Buggy relativ neutral über Gas und Lenkung kontrollieren. Lediglich die etwas weit nach vorne gezogene Nase des Rammers kann dem Modell bei etwas zu steilen Landungen zum Verhängnis werden. Dabei bohrt sich der untere Rammerwinkel in den Boden und das Modell überschlägt sich. Doch trotz einiger verpatzter Landungen während der Testphase blieb der Überrollkäfig mit seinen Lampenattrappen und den angeschraubten Lexanteilen unversehrt.

Bei den Testfahrten wurde die Motorpower an einem Table jedoch auch einmal unterschätzt, der Sandrail verpasste die Landezone um mehrere Meter und knallte aus gut 2 Meter Höhe mit dem Heck voran auf den harten Boden. Der Bruch einer hinteren Schwinge sowie zwei gebrochene Überrollkäfigteile waren das Ergebnis. Angesichts der überschaubaren Ersatzteilpreise und der schnellen Lieferung von XciteRC war der Sandrail aber nach kurzer Zeit wieder einsatzbereit.



Die Klappe auf der der Chassisunterseite erlaubt den Wechsel des Fahrakkus in Sekundenschnelle



„Mit dem herstellerseitig gewählten Baukastensetup lag das Modell bereits recht satt auf der Strecke.“

RAGE VE

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

- ★ WATERPROOF Team Orion Brushless-System
- ★ Montierter und fertig eingestellter Brushless Antrieb
- ★ Komplett kugelgelagerter Antriebsstrang (17 Kugellager)
- ★ Permanenter Allradantrieb
- ★ Extrem niedriger Schwerpunkt
- ★ WATERPROOF KS-204WP Hochleistungs-Servo
- ★ NEONone Hochleistungs--Brushlessmotor
- ★ Einstellbare Spurstangen
- ★ BigBore-Öldruckstoßdämpfer aus Aluminium mit justierbarer Federvorspannung
- ★ HiGrip-Offroad-Reifen auf Speichenfelgen
- ★ Wartungsfreundlicher Aufbau
- ★ HighFlow Concept-Truck Karosserie mit originalgetreuer Fahrerfigur

Unleash the Beast...!

Smartphone QR Code Link
direkt zum Produkt!



€ 279,-
unverbindliche Preisempfehlung

Best.-Nr. 30992T1
readyset



Das Team Orion Brushless-System ist bereits im Modell montiert und fertig konfiguriert. Die gun-metallic Speichenfelgen sehen nicht nur klasse aus, sondern bieten in Verbindung den HighGrip-Offroad-Reifen auch beste Traktion auf jedem Untergrund. Die hochwertigen stufenlos einstellbaren Stoßdämpfer aus Aluminium nehmen alle Unebenheiten auf und sorgen für ein perfektes Fahrverhalten.

follow us



Uns gibt es jetzt auch als
Smartphone App!



Technische Daten
Maßstab: 1:10; Länge: 395mm; Breite: 280mm;
Höhe: 140mm; Radstand: 272mm;
Fernsteuersystem: Perflex KT-200 2.4GHz FHSS

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

Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

Für diese Ausgabe recherchiert,
testeten, bauten, schrieben und pro-
duzierten für Sie:

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

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

Redaktion
Mario Bicher
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistent
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Harald Fichtner
Patrick Garbi
Robert Klier
Armin Tima

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

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg
Telefon: 040/42 91 77-0
Telefax: 040/42 91 77-199
post@wm-medien.de
www.wm-medien.de

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

Abonnement
Jahresabonnement für
Deutschland: € 54,-
Ausland: € 63,-
Das digitale Magazin im Abo: € 39,-



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

Für Print-Abonnenten ist das
digitale Magazin kostenlos.
Infos unter:
www.cars-and-details.de/digital

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

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

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich.

Einzelpreis
Deutschland: € 4,90, Österreich:
€ 5,80, Schweiz: sFr 8,50, Nieder-
lande: € 5,90, Luxemburg: € 5,90

Bezug über den Fach-, Zeitschriften-
und Bahnhofsbuchhandel,
Direktbezug über den Verlag

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

Grosso-Vertrieb
VU Verlagsunion KG
Postfach 5707
65047 Wiesbaden

Für unverlangt eingesandte Beiträge
kann keine Verantwortung über-
nommen 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 06/2014 erscheint am 09.05.2014.

Dann berichten wir unter
anderem über ...

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
25.04.2014

... die beiden Baja-Modelle 5B und 5SC
von HPI in der aktuellen Version, ...



... testen die Offroad-Eigenschaften
des TLR 8ight E 3.0 ...



... und begeben uns mit dem Team C TC10
von Absima auf die Rennstrecke.



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

REELY

POWERED BY



Die neue REELY-Devil-Serie ... **teuflich** gut!

In der Kooperationsserie von REELY und GS-Racing verbindet sich langjährige Erfahrung mit Leidenschaft für Modellbau auf ideale Weise. Das Resultat sind qualitativ hochwertige und optisch überzeugende Fahrzeuge zu einem teuflisch attraktiven Preis-Leistungs-Verhältnis.



1:8 Nitro-Buggy „Storm Devil“



1:7 Nitro-Desert Buggy „Desert Devil“



1:8 Elektro-Stadium Buggy „Big Devil“



1:8 Nitro-Monstertruck „Monster Devil“





ENTFESSEL DAS POTENZIAL DEINES MODELLS.



SRS4210
AVC Empfänger
(SPMSRS4210)

ODER

DX4S
Inklusive SRS4210 AVC Empfänger
(SPM4010)

ODER

DX4C
Inklusive SRS4210 AVC Empfänger
(SPM4210)



INSTALLIERE AVC JETZT IN DEINEM FAHRZEUG

Mit dem Spektrum SRS4210 Empfänger, kann die AVC Technologie auch in deinem Fahrzeugen aktiviert werden. Installiere den Empfänger und binde diesen einfach mit einer AVC kompatiblen Spektrum Fernsteuerung. Sofort optimiert die AVC Technologie dein Steuerverhalten und die Beschleunigung deines Fahrzeuges in Sekundenbruchteilen um das bestmögliche Fahrerergebnis zu erzielen. Die Technologie funktioniert mit Brushless Autos, Nitros und Benzinern und im Mini- bis zum 1/5er Modell.

**Nicht geeignet für Micros und Schiffsanwendungen.*

Alles zu der neuen AVC Technologie und wie sie funktioniert findest du hier: horizonhobby.de/avc-technologie



SERIOUS FUN