



CARS & DETAILS



ANDROID APP ON Google play



Erhältlich im App Store

QR-CODE SCANNEN FÜR DIE KOSTENLOSE KIOSK-APP CARS & DETAILS INFO

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

GEWINNEN



LC-RACING EMB-1H

VON ONEHOBBY



X-FAKTOR

Top-Tourenwagen TC10 von Team C im Test



Ausgabe 05/2016
Mai 2016
16. Jahrgang

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



WALDARBEITER

Vaterras Ascender im neuen Look



SCHNELLER ERFOLG

So gut ist Team Durangos DEX8T

EINFACH GAS GEBEN, EINFACH ABHEBEN

Graupner/Soar 998

No. 9980

*DER RACING BUGGY ZUM ABHEBEN!
INNOVATIVE DBS-TECHNOLOGIE GEPART
MIT HOCHWERTIGEN MATERIALIEN.
ENTWICKELT VON RENNFÄHRERN
FÜR RENNFÄHRER.*



Doppelsieg für Team Graupner/Soar auf der Deutschen Meisterschaft in Bistensee.

Marvin Fritschler ist unser deutscher Meister in der Klasse 1:8 Elektro.



Marcel Paul ist Vizemeister und deutscher Jugendmeister mit dem Graupner/Soar 998 Racing Buggy 1:8.



Max Hesse ist unser Juniorenmeister. Bei der Deutschen Meisterschaft im 1:8 Nitro Buggy in Coesfeld ließ er alle hinter sich und sicherte sich den ersten Platz.

Unsere Siegertypen

Diese Typen haben richtig Gas gegeben!

Unser Team konnte sich mit dem Graupner/Soar 998 Racing Buggy Spitzenpositionen erfahren. Auf so viel Erfolg sind wir stolz. Lebe Dein Hobby – gib Gas!

» www.graupner.de



www.facebook.com/GraupnerNews



www.youtube.com/GraupnerNews

Graupner

ALLER ANFANG ...



... ist leider nicht immer leicht. Das müssen besonders Neulinge im RC-Car-Racing immer wieder feststellen. Da hat man sich extra eine Klasse ausgesucht, in der per Reglement Fahrzeug, Antrieb und fast alle anderen Komponenten vorgegeben sind. Und trotzdem gibt es immer Konkurrenten, die schneller unterwegs sind. Der Grund dafür ist einfach: das Setup.

Es gibt kaum etwas, das im Rennsport so entscheidend für Sieg oder Niederlage ist, wie das Setup des Fahrzeugs. Das gilt bei den mantragenden Formel 1-Boliden genauso, wie bei unseren kleinen RC-Cars. Reifen, Fahrwerksabstimmung und vieles mehr haben Einfluss darauf, ob man erfolgreich ist oder eben bestenfalls nur im Mittelfeld mitschwimmt. Kein Wunder, dass Einsteiger oftmals überfordert sind. Viele wissen gar nicht, wo sie anfangen sollen, ihr Fahrzeug zu optimieren. Grund genug für uns, einmal Licht ins Dunkel zu bringen.

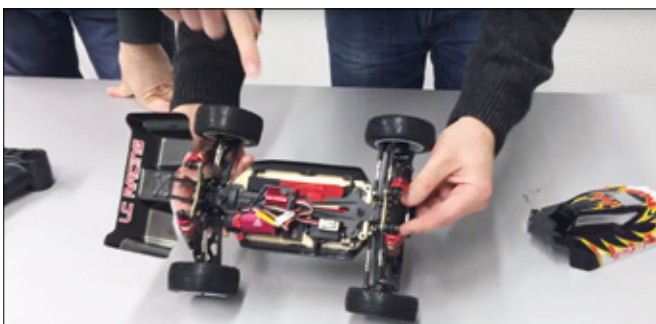
Rüdiger Ueberschaer, dessen Sohn letztes Jahr bei Tamiyas Fighter-Cup siegreich war, hat uns einen Einblick in seine Setup-Geheimnisse gewährt. Er erklärt, wie man sich bei einem neuen Modell oder einer unbekannteren Rennstrecke an die ideale Fahrzeugeinstellung herantastet und was es dabei zu beachten gibt. Schritt für Schritt erläutert er praxisorientiert alle grundlegenden Faktoren, die zum gelungenen Setup eines Modells beitragen. Zwar verwendet er als Referenzmodell den 2WD Fighter-Buggy, doch lassen sich seine Tipps und Tricks auch auf andere Fahrzeuge übertragen.

Aber dieser Artikel soll nicht nur Grundlagenwissen vermitteln. Er soll gerade Einsteigern die Angst vorm ersten Wettbewerb nehmen. Denn mit einer guten Vorbereitung und vielleicht dem einen oder anderen Tipp von den Kollegen im Fahrerlager ist es gar nicht so schwer, ins Renngeschehen einzusteigen. Vielleicht motiviert unser Bericht ja auch den einen oder anderen von Euch dazu, sich beim nächsten kleinen oder auch größeren Event anzumelden und erste Racing-Erfahrungen zu sammeln. Ich würde mich freuen.

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



Der Frühling ist da und es wird Zeit, endlich wieder ein paar Runden auf der Strecke zu drehen. Damit das schnell geht, greift man am besten zu einem RTR-Modell wie dem LC Racing EMB-1. **Internet: <http://tinyurl.com/LCRacing>**



CARS & Details-Fachredakteur Robert Baumgarten hat sich den VBC-Racing RM Buggy mal genauer angesehen und nicht nur einen Testbericht verfasst, sondern auch noch ein Video gedreht. Den Artikel gibt es **ab Seite 70**



64

Der Team Durango DEX8T ist Hobbicos neuer 1:8er-Wettbewerbstruggy, der sich durch viele vorgefertigte Baugruppen, eine leichte Wartung und gute Fahreigenschaften auszeichnet



Die CR4T von Absima ist die Weiterentwicklung der bekannten CR3P. Der Pistolensender wartet mit einem großen Bildschirm und vielen interessanten Features auf

42



38

Nostalgie pur wurde bei den Vintage Offroad Nationals 2015 in den USA geboten. Bei diesem Event gehen nur Modelle, die vor 1994 produziert wurden, an den Start

||||| **MARHT**

10 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

||||| **CARS**

- >> 16 TEAM C TC10'15 IM VERTRIEB VON ABSIMA
- >> 22 VATERRA 1972 FORD BRONCO 4WD ASCENDER VON HORIZON
- 26 FIRST LOOK: MDF14 VON MDRACING
- 46 LC-RACING EMB-1H VON ONEHOBBY
- >> 64 TEAM DURANGO DEX8T VON HOBIBICO
- 70 VBC RACING FIREBOLT VON TONISPORT
- 74 CITROËN DS IM EIGENBAU

||||| **TECHNIK**

- 32 SETUP-GRUNDLAGEN: IDEALES SETUP FÜR RACING-EINSTEIGER
- 42 CR4T VON ABSIMA
- 54 TOOLCRAFT ST-80D VON CONRAD

||||| **SPORT**

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- 28 ETS: ZWEITER LAUF IN MÜHLHEIM-KÄRLICH
- 38 VINTAGE OFFROAD NATIONALS 2015 IN DEN USA
- 56 TERMINE
- 58 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN

||||| **STANDARDS**

- >> 49 GEWINNSPIEL
- 50 CARS & DETAILS-SHOP
- 52 FACHHÄNDLER
- 82 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

TRAXXAS

X-MAXX™

TRX77076-4
€999,95



THE EVOLUTION OF TOUGH



SIZE WINS

X-Maxx is enormous. Size wins by giving you the advantage to power over and through extreme landscapes. Mammoth 20cm tall tires, long-arm suspension, and huge ground clearance dwarf the surroundings for virtually unstoppable Monster truck fun.



EXTREME POWER

Wildly over-powered, X-Maxx stays true to form with its Maxx® DNA. 6s 22-volt dual-LiPo muscle and a Velineon 1600XL Big Block™ motor propel X-Maxx with brutal authority and an exacting quickness that completely defies its enormous size.



EXCLUSIVE SELF-RIGHTING

Before X-Maxx, monster trucks would sometimes roll over upside down, bringing the action to a screeching halt. Now, press a button and in most cases this exclusive patent-pending Traxxas innovation flips X-Maxx back over onto its wheels so that you can quickly get back to having fun.

TRAXXAS LRP SANWA
HUDY YELLOWBIRD castle
XRAY PL FF

Distributed by:
RC-CONNECT
EUROPEAN RC DISTRIBUTOR

www.rc-connect.nl
info@rc-connect.nl
TEL+31172-471117



Erhältlich im **App Store**

ANDROID APP ON **Google play**

Windows **Phone**

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

TALENT VERPFLICHTET

TONI GRUBER NEU IM RMV/CONTACT-TEAM

Das RMV/Contact-Onroad-Team hat prominenten Zuwachs erhalten: der 19-jährige Toni Gruber aus Plauen verwendet nun die Reifen des britischen Premiumherstellers. Gruber blickt trotz seines noch jugendlichen Alters bereits auf eine beeindruckende Liste an Erfolgen zurück. Konnte er doch in den Klassen VG8 und VG10 schon mehrfach den Titel des Jugend-Europameisters, sowie Deutschen Jugendmeisters erringen. Darüber hinaus stellte der in der Saison 2013 errungene dritte Platz in der Gesamtwertung der hartumkämpften und prestigeträchtigen ENS zweifellos einen Höhepunkt in Grubers Karriere dar. Mit einem Chassis von ARC, dass von Novarossi-Motoren angetrieben wird, bricht das vielversprechende Talent 2016 zu neuen Ufern auf. Um sein Materialpaket abzurunden fehlte noch ein Reifenpartner, der letztlich mit RMV/Contact gefunden werden konnte. Internet: www.rmv-deutschland.de <<<<



Toni Gruber setzt auf Contact-Reifen



> In Kürze gibt es von Tamiya eine Sonderausgabe der dritten Generation des Geländewagens Mitsubishi Pajero – basierend auf dem 4WD CC-01-Chassis mit Zahnriemenantrieb, Front-Doppelquerlenker, fixer Hinterachse, CVA-Öldruckstoßdämpfern und glänzenden Chromfelgen. Abgerundet wird das Kit durch eine schwarz lackierte Karosserie mit rauchfarbenen Fenstern. Internet: www.tamiya.com

> Schnell mal das Servo austauschen – mit dem neuen SRG-BZX von Sanwa ist das kein Problem. Durch das steckbare Kabel ist der Wechsel problemlos und schnell möglich. Technisch glänzt das SRG-BZX Servo durch Robustheit, Schnelligkeit und Stärke. Das SRG-BZX wiegt 71 Gramm und hat eine Stallkraft von 15 Kilogramm/Zentimeter beim Betrieb ab 2s-LiPos. Internet: www.LRPcc



> Der neue Serpent Spyder SRX4 Buggy 4WD im Maßstab 1:10 mit Alu-Chassis wurde für den Highend-Einsatz entwickelt. Jörn Neumann wurde mit diesem Modell 2015 Vize-Europameister. Für die Dämpfung sind 12 Millimeter Big-Bore-Stoßdämpfer zuständig. Die Kraftübertragung erfolgt mittels zweifachen Riemen-Antriebssystem und Aluminium Differentialgetrieben. Internet: www.serpent.com

ÜBER STOCK UND STEIN SUPERSCALE 2016 IN DORTMUND



Über Stock und Stein – aber auch mit der Fähre übers Wasser – geht es beim superScale in Dortmund



Der superScale ist für Fans von Scale- und Trialfahrzeugen eine Pflichtveranstaltung. Das Event findet jedes Jahr am Pfingstwochenende – diesmal vom 13. bis 15. Mai. 2016 – im Natursteinwerk Imberg in Dortmund statt. Im Jahr 2015 konnten die Veranstalter 220 Teilnehmer sowie 200 interessierte Besucher begrüßen. Die sehr gute Zusammenarbeit mit dem Natursteinwerk Imberg ist Garant dafür, dass die Teilnehmer ein bestens präpariertes Veranstaltungsgelände vorfinden. Durch die Arbeiten im Steinbruch, ergibt sich alljährlich eine in Teilen veränderte Geländetopografie. Dies garantiert Abwechslung und birgt immer neue Herausforderungen. Neben den Teilnehmern sind Besucher herzlich willkommen. Für Kinder unter 12 Jahren ist der Eintritt an allen Tagen frei. Weitere Informationen zur Veranstaltung gibt es unter www.superscale.rocks <<<<



DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

DER NEUE MANN



Arno Püpke ist im DMC
VG-Referent für die Klasse
1:10-/1:8-Verbrenner-Glattbahn



Heute stelle ich mich als neuer VG Referent für die Klasse 1:10-/1:8-Verbrenner-Glattbahn im DMC vor. Mein Name ist Arno Püpke. Ich bin 49 Jahre und komme aus Mönchengladbach. Schon früh faszinierte mich der RC-Car-Rennsport und das Fahren mit ferngesteuerten Modellautos. Mit zirka 8 Jahren begann ich mit einem Elektroauto auf dem heimischen Garagenhof, damals noch mit Batterien statt Akkus, zu fahren. Nachdem das Alleinefahren auf dem Parkplatz schnell langweilig wurde, schloss ich mich dem damaligen Verein MAMC Mönchengladbach an.

Dies war ein Verein, in dem fast ausschließlich Verbrenner in der Klasse 1:8, sogenannte Hackbretter, gefahren



KLICKTIPP

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.

wurden. Das hieß für mich: Sparen auf meinen ersten Verbrenner. Mit Hilfe meiner Eltern und dem bevorstehenden Weihnachtsfest war es den auch endlich soweit. 1978 im Alter von 12 Jahren bekam ich meinen Futura V von robbe mit einem 19er-Enya-Motor. Nach und nach wurden die Modelle besser. Vom Futura V zum Futura VCS mit Pendelachse und Differenzial. Danach, Anfang der 1980er-Jahre ging es weiter mit dem ersten Allradgedeferten PB Alpha, ein Auto für damals 1.000,- Deutsche Mark.

Im Jahr 1982 bestritt ich mein erstes richtiges Rennen auf einem großen Parkplatz in Aachen. Nach einem Ausfall im Finale – aufgrund einer defekten Fernsteuerung – schied ich leider aus. Trotzdem wurde ich damals bester Jugendlicher. Der mir überreichte Silberteller zierte immer noch meine Sammlung.

Durch meinen Start in das Berufsleben, ich begann eine Lehre als Zweiradmechaniker, schief das RC-Car-Hobby etwas ein. Durch meinen Sohn Rene, der das gleiche Interesse mit 8 Jahren bekam, stieg ich 1992 wieder voll in die Szene ein. Zusammen mit meinem Sohn fuhr ich Tamiya Cup und Keil DTM. 13 Jahre vergingen wie im Flug in der Elektro-Klasse. 2005 ging es zurück in die Nitro-Klasse. Nicht als Fahrer, sondern als Helfer für meinen Sohn, der in der Klasse 1:10 Scale Fuß fasste. Bis heute fahre ich über das Jahr verteilt einige wenige Rennen in der Königsklasse – 1:8er-Glattbahn.

Seit mehr als 10 Jahren stehe ich unseren Freunden und jedem der Hilfe braucht in der Box zur Seite. Der Trainer, wie mich

meine Freunde nennen, ist immer mit einer guten Idee dabei. Aber nicht nur als Helfer, sondern auch als aktiver Rennleiter, Sportkommissar und Teammanager bei vielen Deutschen und Europameisterschaften war ich dabei. 2015 entschloss ich mich, den Posten als VG-Referent im Präsidium des DMC zu übernehmen. Mein Bestreben ist es, die VG-Klassen mit ganzer Kraft zu unterstützen. Dazu gehört zum Beispiel die Ausrichtung der Deutschen Meisterschaften sowie das Reglement zu ergänzen, um den Sport voranzubringen. Vor allem werde ich aber mit Rat und Tat unseren VG-Fahrern das Jahr über zur Seite stehen.

Arno Püpke
VG-Referent für die Klasse
1:10-/1:8-Verbrenner-Glattbahn



Die Klasse 1:8-Verbrenner-Glattbahn wird auch als Königsklasse der RC-Car-Sports bezeichnet

NRW FUN CUP BEI DEN FUN RACERN IN WUPPERTAL

Text und Fotos: Bernd Böhlen



GROSSER SPASS

Die RC-Car-Szene lebt vor allem auch abseits der großen Rennserien. Woche für Woche treffen sich RC-Car-Begeisterte zu lokalen oder regionalen Rennen. Sie fahren auf kleinen permanenten Hallenstrecken, die rührige Vereine mit viel Engagement unterhalten. Sie treffen sich in öffentlichen Sporthallen, wo ebenso engagierte Vereine mit viel Arbeit vor dem Rennen eine Teppichstrecke auslegen. Einer dieser Vereine heißt „Fun Racer Wuppertal“.

Die Fun Racer unterhalten eine kleine Indoor-Strecke im vierten Stock eines alten Gewerbegebäudes im Wuppertaler Stadtteil Wickinghausen. Die Strecke ist 95 Meter lang. Seit rund fünf Jahren ist der Verein mit seinem Vorsitzenden Thomas Schröder aktiv. In diesem Winter veranstaltete der Verein einen Lauf zum NRW Fun und Touring Cup, eine seit 2003 regelmäßig ausgetragene regionale Rennserie, die von Fahrern für Fahrer gemacht wird.

NRW Fun & Touring Cup

Im Rahmen des NRW Fun & Touring Cups werden jährlich zwölf Saisonrennen gefahren. Das Rennen in Wuppertal war das siebte der laufenden Saison. Gut 30 Fahrer waren am Start. Gefahren wurden die Klassen Tourenwagen 13,5 Stock und 17,5 Stock, Race Truck, Formel 1 und seit dieser Saison der RC Histo TT-Cup.



Zwei Histo-Cup Fahrzeuge im Zweikampf. Das Besondere daran: Es dürfen nur Karosserien von Autos gefahren werden, die vor 1988 gefertigt wurden

Wie der Name Histo schon vermuten lässt, steckt dahinter eine Klasse, die sich ältere Fahrzeuge zum Vorbild nimmt. Wer teilnehmen will, muss eine Karosse fahren, deren Vorbilder aus der Zeit vor 1988 stammen. Unter der Karosse stecken nahezu identisch ausgestattete Tamiya TT-Modelle. Angetrieben werden sie von 17,5-Turns-Brushlessmotoren, die wiederum von Reglern im Blinky-Modus (Null-Boost) angesteuert werden.

Der Rennablauf beim NRW Fun Cup unterscheidet sich deutlich von dem üblichen Modus: Vor- und Finalläufe. Der Wettbewerb beginnt mit einem Qualifikationslauf, bei dem in Klassen und Gruppen gestartet wird. Gewertet werden die schnellsten drei zusammenhängenden Rennrunden. Danach werden die Finalgruppen eingeteilt. In Wuppertal wurden danach vier Läufe gefahren. Gewertet werden die drei besten Läufe.

Heiß begehrt

Die Fahrer des Histo-Cups stellten die größte Teilnehmerzahl. 33 Runden schafften die Schnellsten mit ihren Boliden in den sieben Minuten plus Überzeit. Bester Fahrer war Detlef Paetzel. Er gewann vier der fünf Finalläufe. Den zweiten Platz belegte Norbert Fußangel. Gewertet wurden bei ihm ein Sieg, ein zweiter und ein dritter Platz. Thorsten Faber wurde Dritter. Dahinter folgten Jens Kraft und Hans-Günther Heitsch.

Lokalmatador Michael Schröder setzte sich in der Klasse Formel durch. Er war in drei der fünf Finale jeweils der Schnellste. Als einziger Fahrer schaffte er es, in den sieben Minuten Renndauer 34 Runden zu fahren. Carsten Scholz sicherte sich mit einem



Die Sieger der schnellsten Klasse im Funcup, Tourenwagen stock 13,5T (von links): Michael Schröder (Platz 2), Kevin Cramer (Platz 1) und Michael Spiering (Platz 3)

Sieg im letzten Finale Platz zwei. Tobias Gonsior wurde Dritter. Die Plätze vier und fünf belegten Marcel Facius und Sabine Kruschinski. Die vier Fahrer des RCT-Racing Teams führen einen MD-F14 des jungen spanischen Unternehmens MD-Racing. In der Klasse 17,5 Stock gewann David Kröger vor Gabor Schmal. Bei der Ü50-Wertung siegte Dirk Hohmann vor Frank Bernd und Jürgen Lenz.

Die Schnellsten

In der Klasse Tourenwagen 13,5T gingen die schnellsten Piloten an den Start. Mit Kevin Cramer und Michael Schröder, beide mit einem XRAY T4 am Start, setzten sich zwei Lokalmatadore durch. Kevin Cramer legte als schnellster Fahrer 40 Runden in den sieben Minuten Renndauer zurück – und das in drei der fünf Finale. Michael Schröder war mit 38 Runden schon deutlich langsamer. Erst durch den Sieg im letzten Finale verdrängte er in der Gesamtwertung Michael Spiering (Team Durango) vom zweiten Platz. Dahinter folgten Tobias Flottau und Simon Heidfeld.

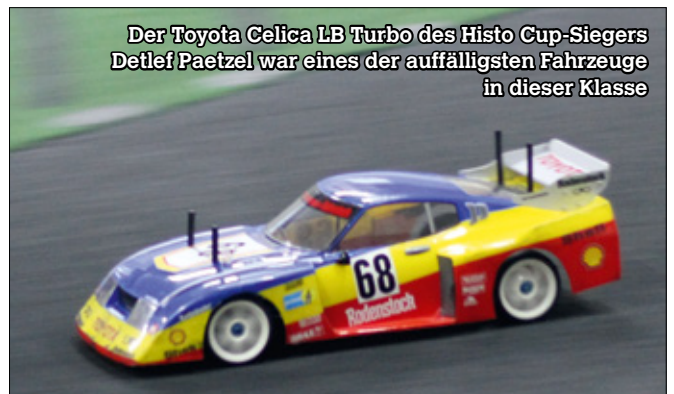
Race Truck – diese Klasse gibt es aktuell wohl nur noch beim NRW Fun und Touring Cup. Die Brüder Daniel und Lukas Partmann lieferten sich – wie schon im Vorjahr an gleicher Stelle – spannende Zweikämpfe um den Sieg. Mit drei Finallaufsiegen holte sich Daniel Partmann den Gesamtsieg vor seinem Bruder Lukas. Dirk Hohmann wurde Dritter. Mehr über den NRW Fun Cup gibt es im Internet unter: www.nrw-fun-cup.de beziehungsweise www.fun-racer-wuppertal.de <<<<<



Die Mitglieder des Teams RCT-Racing setzen in der Formelklasse auf den MD F14



Die Anspannung der Fahrer ist groß, dies zeigte sich am Fahrerstand



Der Toyota Celica LB Turbo des Histo Cup-Siegers Detlef Paetzel war eines der auffälligsten Fahrzeuge in dieser Klasse



Die Strecke ist 95 Meter lang. Dazu hat der Verein jeden Quadratmeter der Halle ausgenutzt

Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK



Neue LiPo-Akkus von Absima

ABSIMA

Aus dem Hause Absima kommen neue **LiPo-Akkus**, die sowohl für den Hobbyeinsatz als auch für den Wettbewerb geeignet sind. Die Wettbewerbsakkus sind von der BRCA legalisiert worden. Die Akkus zeichnen sich durch eine hohe C-Rate sowie eine hohe Milliampere-Zahl aus. Die gelben Akkus sind für den Hobbyeinsatz und die roten Akkus für den Wettbewerb. Die Akkus werden ab Mitte März erhältlich sein. Die Preise: **22,95 Euro bis 79,95 Euro**.

HOBBICO

Der **Dromida Wasteland Buggy** basiert auf dem bewährten Dromida DB4.18 Desert Buggy. Das Modell ist im Maßstab 1:18 gehalten und wird als RTR-Modell fahrfertig inklusive einer 2,4-Gigahertz-RC-Anlage ausgeliefert. Erhältlich ist auch eine optisch etwas veränderte Version als Truck. Das besondere Feature beider Modelle ist ein auf dem Dach montierter, funktionsfähiger Schaumstoff-Raketenwerfer, der die Pfeile über ein Federkatapult verschießt. Die Federkraft ist dabei so gewählt, dass auch kleinere RC-Car-Fahrer gefahrlos damit spielen können. Zu den Ausstattungsmerkmalen der Offroader zählen unter anderem Heckantrieb und vier Öldruckstoßdämpfer. Der Preis: Jeweils **129,99 Euro**.



Wasteland Buggy (links) und Truck von Hobbico

HORIZON HOBBY

Der **Team Orion CRF R21 V2** ist ein neuer Onroad-Nitromotor von Horizon Hobby – entwickelt und getestet von Adrien Bertin. Der 3,5-Kubikzentimeter-Motor hat einen längeren Hub kombiniert mit einer neuen Kolben/Buchse-Konstruktion. Das sorgt für mehr Leistung und niedrigeren Verbrauch. Der Zweitakter hat sieben Kanäle und erzeugt eine Leistung von 3,3 PS bei einer Drehzahl von maximal 44.000 Umdrehungen pro Minute. Ein Swiss-Kugellager vorne und eine Keramik-Lager hinten sorgen für einen reibungsarmen Lauf der „Balances SG Shaft“-Kurbelwelle. Der Aluminiumvergaser hat drei Nadeln.



Team Orion CRF R21 V2 (links) und CRF 21 Racing Team V2 von Horizon Hobby

Für Offroad-Modelle im Maßstab 1:8 bietet Horizon Hobby mit dem neuen **CRF 21 Racing Team V2** den passenden 3,5-Kubikzentimeter-Zweitaktmotor. Das Gehäuse ist für eine verbesserte Wärmeableitung schwarz eloxiert und der Kühlkörper verfügt nun über einen 60 Millimeter Durchmesser für eine niedrigere Lauftemperatur und höhere Laufleistung. Mit seinem Dreikanal-Design

entwickelt der Nitro-Motor eine Leistung von 2,7 PS, die über eine patentierte CRF SG-Typ-Kurbelwelle abgegeben werden. Der Vergaser verfügt über zwei Nadeln zur Einstellung.

Neu im Sortiment von Horizon Hobby ist der **TLR Eight-T 4.0 Truggy**, der als Kit ausgeliefert wird. Der 1:8er-Wettbewerbsbuggy wurde gegenüber seinem Vorgänger überarbeitet. Zu den neuen Features zählen eine überarbeitete Fahrwerksgeometrie mit einstellbaren Achsschenkelträgern, mehr Platz für die Motoraufnahme und eine kugelgelagerte Gasanlenkung, ein optimierter Antriebsstrang mit neuer Motorposition und eine um 11 Millimeter geringere Spurweite für eine höhere Dynamik. Davon abgesehen verfügt der Offroader über alle klassentypischen Ausstattungsmerkmale.

Die neuen **Carbon Pro Ultra 110C LiPo-Rennakkus** von Team Orion sind nun im Sortiment von Horizon Hobby zu finden. Sie

TLR Eight-T 4.0 Truggy von Horizon Hobby



basierten auf den Carbon Pro 100C Weltmeister-Akkus und verfügen über eine verbesserte Zellchemie, die für höhere Leistung, geringeres Gewicht oder längere Fahrzeiten eingesetzt werden kann. Erhältlich sind 1s-, 2s- und 4s-Stromspender mit Kapazitäten zwischen 3.200 und 7.400 Milliamperestunden in verschiedenen Formaten wie etwa Shorty, Saddle Pack oder in Standardgröße. Die Laderate beträgt jeweils 5C und die Energieregler erfüllen die Regeln von ROAR, EFRA, BRCA und IFMAR.

Team Orion Carbon Pro Ultra 110C LiPo-Rennakkus von Horizon Hobby



HORIZON HOBBY

Horizon Hobby bietet das Ladegerät **Team Orion Touch Duo V-Max** an. Es weist einen 12- sowie einen 230-Volt-Anschluss auf und kann mit Hilfe des integrierten 200-Watt-Netzteils zwei Akkus mit bis zu jeweils 10 Ampere gleichzeitig laden. Die Kanäle sind komplett unabhängig einsetzbar, an denen 1s- bis 6s-LiPo/LiFe- und die neuen LiPo HV- beziehungsweise 1 bis 16 Zellen NiMH/NiCd sowie Pb-Akkus abgefertigt werden können. Dank einer neuen Benutzeroberfläche kann einfach zwischen den zwei Kanälen hin- und hergeschaltet werden. Die neue Split-Ansicht zeigt beide Kanäle gleichzeitig in der Übersicht. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Einstellmöglichkeiten, einen Lade-Assistenten, Entlade-, Balance- und Lagerungsfunktionen sowie die Möglichkeit, Lade- und Entladekurven grafisch darzustellen. Dank USB-Anschluss kann die Firmware aktualisiert werden. Der Preis: **274,99 Euro**.



Team Orion Touch Duo V-Max
von Horizon Hobby



RS4 Sport 3 RTR Ford Mustang 2015
Spec 5 von LRP electronic

LRP ELECTRONIC

Von HPI Racing gibt es ein neues Onroad-Modell im Maßstab 1:10. Der **RS4 Sport 3 RTR Ford Mustang 2015 Spec 5** wird als RTR-Paket inklusiver aller benötigten Komponenten ausgeliefert. Zu den Besonderheiten des Tourenwagens zählen die HRE TECH 7 Replika-Felgen mit optisch passenden Reifen. Das 431 Millimeter lange Modell mit Allradantrieb wird von einem Bürstenmotor in 540er-Baugröße angetrieben. Der Radstand beträgt 245 Millimeter und der Preis liegt bei **329,99 Euro**.

Beim neuen **HB D216** aus dem Sortiment von LRP electronic handelt es sich um einen 1:10er-2WD-Buggy mit Mittelmotor, der für den Wettbewerbseinsatz konzipiert wurde. Das Modell wurde vom HB D413-Designer Torrance Deguzman mit Hilfe der HB-Teamfahrer inklusive Ty Tessman entwickelt. Jede Menge Einstell- und Tuningmöglichkeiten für Untergründe mit viel

und wenig Griff erlauben ein breites Einsatzspektrum auch unter schwierigen Bedingungen. Einige Merkmale sind die 12-Millimeter-Big-Bore-V2-Stoßdämpfer, eine dreifache Slipper-Kupplung, einstellbare zweiteilige Nachlaufblöcke, das dreistufige Mittelmotor-Getriebe sowie mehrere Servo-, Heckflügel- und Akkupositionen. Der Preis: **479,99 Euro**.



Servohebel von LRP electronic

Passend für alle gängigen Servo-Verzahnungen bietet LRP electronic nun präzise CNC-gefräste **Aluminium-Servohörner**. Erhältlich sind die blau-eloxierten Tuningteile für 23-, 24- und 25-Zahn-Servos. Die Abtriebshebel mit zwei Bohrungen werden herkömmlich verschraubt und zusätzlich verklemt. Der Preis pro Stück liegt bei **17,99 Euro**.



HB D216 von LRP electronic

HERSTELLER Kontaktdaten

ABSIMA
Gibitzenhofstraße 127a
90443 Nürnberg
Telefon: 09 11/65 08 41 37
Fax: 09 11/65 08 41 40
E-Mail: info@absima.com
Internet: www.absima.com

HOBBICO/REVELL
Henschelstraße 20-30
32257 Bünde
Telefon: 052 23/96 50
Telefax: 052 23/96 54 88
E-Mail: info@revell.de
Internet: www.hobbico.de

HORIZON HOBBY DEUTSCHLAND
Christian-Junge-Straße 1
25337 Elmshorn
Telefon: 041 21/265 51 00
Telefax: 041 21/265 51 11
E-Mail: info@horizonhobby.de
Internet: www.horizonhobby.de

LRP ELECTRONIC
Hanfwiesenstraße 15
73614 Schorndorf
Hotline: 09 00/577 46 24
Fax: 071 81/40 98 30
E-Mail: info@lrp.cc
Internet: www.LRP.cc

MODELLBAU LINDINGER
Industriestraße 10
4565 Inzersdorf, Österreich
Telefon: 00 43/75 82/81 31 30
Fax: 00 43/75 82/813 13 17
E-Mail: office@lindinger.at
Internet: www.lindinger.at

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

RIPMAX
R/C Service & Support
Stuttgarter Strasse 20
D-75179 Pforzheim
E-Mail: info@rc-service-support.de

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

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

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

Markt

MODELLBAU LINDINGER

Team Saxo bietet mit seinem **Formel 1 Racing-Boliden**, nun erhältlich bei Modellbau Lindinger, die ideale Renn-Maschine für die immer populärer werdende F1-Klasse an, so wie sie zum Beispiel beim ETS gefahren wird. Das Modell wurde auf den neuesten Stand der Wettbewerbs-Technologie gebracht, ist

für 2s-LiPo-Akkus im Shorty-Format geeignet und verfügt über zahlreiche interessante Features. So lässt sich beispielsweise die Chassis-Balance durch unterschiedliche Akkupositionen verändern, ein kugelgelagertes Zentral-Lenkungs-System mit einstellbaren Ackermann-Optionen sorgt für bestes Lenk-Verhalten und das Pan-Car-F1-Fahrwerk ist komplett einstellbar. Die Basis des Modells bildet ein 2,25-Millimeter-Kohlefaser-Chassis mit optimalen Flex-Charakteristika und einem zentralen Aluminium-Öldruckstoßdämpfer, der in Verbindung mit präzisen Seitendämpfern arbeitet. Das Modell ist kompatibel mit den ETS-legalen Flügeln und Rädern. Zur Komplettierung werden noch eine komplette RC-Anlage mit einem Low-Profile-Lenkservo, ein 540er-Motor samt Regler, ein dazu passendes Motor-Ritzel (64 dp), ein Shorty-LiPo und ein passendes Ladegerät sowie handelsübliche 1:10er-Formel 1-Räder benötigt. Der Preis: **299,- Euro**.



Sworkz S350 EVO II Limited Edition im Sortiment von Modellbau Lindinger

Der **Sworkz S350 EVO II Limited Edition** von Modellbau Lindinger ist ein neuer 1:8er-Buggy, der als Bausatz ausgeliefert wird. Das Modell ist für den Antrieb mit einem Nitromotor ausgelegt und verfügt über zahlreiche interessante Features. Dazu zählen unter anderem eine neu designte Hinterachse, ein neues Lenksystem und neue, längere Stoßdämpfer. Das Modell wird mit unlackierter Karosserie, jedoch ohne Motor, RC-Anlage und Zubehör geliefert. Bei einer Länge von 530 Millimeter und einer Breite von 308 Millimeter ist zum Betrieb ein 3,5-Kubikzentimeter-Nitromotor vorgesehen. Der Preis: **589,- Euro**.



Anzeige
Team Saxo
Formel 1-Modell
bei Modellbau
Lindinger

RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

Der neue **Multiöl-Pen** von RC-Car-Shop – Hobbythek ist ideal für viele Anwendungsbereiche im RC-Car Sport geeignet. Es handelt sich dabei um ein universell einsetzbares Pflegeöl, das über eine hohe Stabilität gegenüber Umwelteinflüssen, sowie wasserverdrängende Kriech Eigenschaften und einen hervorragenden Korrosionsschutz verfügt. Durch die metallische Dosierspritze des VL-32 Multipens ist eine punktgenaue Anwendung möglich. Der Inhalt beträgt 12 Milliliter. Der Preis: **6,90 Euro**.



Multiöl-Pen von RC-Car-Shop – Hobbythek

Die neuen **MadMax Super Grip-Reifen** von RC-Car-Shop – Hobbythek sind in den Größen 170 x 80 und 170 x 60 Millimeter erhältlich. Sie werden geliefert auf schwarzen MadMax Extreme-Felgen 20-fach verschraubt mit 24-Millimeter-Sechskant- oder 18-Millimeter-Vierkant-Aufnahme und verstärkten silbernen Felgenringen. Die Räder sind passend für fast alle 1:5er- und 1:6er-Offroadmodelle. Die Reifen sind mit einer speziellen, formstabilen Reifeneinlage bestückt, die auch bei schweren Modellen, wie zum Beispiel dem Losi Five-T, dafür sorgt, dass die Kraft noch sauber auf den Untergrund übertragen wird. Die 80 Millimeter breiten MadMax-Reifen sind auf der Innenseite der Karkasse mit einem speziellen Profiltitter und an der Außenkante von innen mit Streben verstärkt. Zur Verfügung stehen

die Shorehärten soft und medium. Die Preise: MadMax Super Grip-Reifen mit Felgen und Einlagen ab 49,95 Euro pro Paar, Ersatzreifen je Paar ab **24,90 Euro**.



MadMax Super Grip-Reifen von RC-Car-Shop – Hobbythek

RIPMAX

Der **DHK Crosse** von Ripmax ist ein 4WD-Monstertruck im Maßstab 1:10, der vollausgestattet mit LiPo-Akku und passendem Ladegerät ausgeliefert wird. Das Modell ist serienmäßig mit einer Wheelie Bar und vier Öldruckstoßdämpfern ausgestattet. Bei einer Länge von 460 und einer Breite von 350 Millimeter bringt es der Truck auf ein Gewicht von 2.850 Gramm. Das Lenkservo hat eine Stellkraft von 6 Kilogramm und der Fahrregler verkraftet Ströme von bis zu 80 Ampere. Für die Stromversorgung wird ein 2s-LiPo mit 2.300 Milliamperestunden Kapazität empfohlen. Der Preis des Offroaders beträgt **344,99 Euro**.



DHK Crosse von Ripmax



REELY

Designed für maximalen Spaß

Die neue Generation



199,95

3,46 cm² Force-Motor mit 1,9 PS / 1.4 kW

Wasserdichte und leistungsstarke Servos

Big Bore Öldruckstoßdämpfer



Inkl. Fernsteueranlage

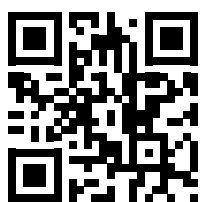
Level	Antrieb	Speed
Beginner <input type="checkbox"/> Profi <input type="checkbox"/>	4WD	35 km/h

1:8 Nitro Buggy Generation X 2WD RTR

Die neue Generation des 1:8 Reely Nitro Buggys lässt fast keine Wünsche offen. Schon in den ersten Testfahrten haben wir festgestellt das wir hier ein Off-Road Highlight auf die Räder gestellt haben. In Sachen Leistung sorgt ein 21er Force Motor für satte 1,9 PS / 1,4 kw. Eine massive Bauweise und und raffinierte Details runden das Fahrzeug perfekt ab!

Ausstattung: Alu-Chassisplatte mit seitlichen Kunststoff-Dirt-Guards • Alu-Lenkungsplatte • Alu-Dämpferbrücken • Alu-Achsschenkel vorne • Dirt Protection für Achsen • Massive Aufhängung für harten Off-Road Einsatz • Bereits eingebaute und abgestimmte Glühkerze für einfaches Startverhalten • Gehärtete Stahl-Antriebswellen • Komplett kugelgelagert • Chassisversteifung vorne und hinten • Spur und Sturz einstellbar • Big Bore Öldruckstoßdämpfer • Ausfederweg-Begrenzer • Einstellbarer Servosaver • Stahl-Hauptzahnrad • Stufenlos einstellbare Racing-Bremse • High Grip Kompletträder mit 5-Speichenfelge.

Artikelnummer: 1381821-M7



Handspezifische Software nötig - es fallen nur die Verbindungskosten Ihres Providers an

Dies ist ein Angebot der Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Str. 1, 92240 Hirschau. Preise inkl. MwSt. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten. Filialpreise können abweichen. Die AGBs finden Sie unter conrad.de

Action und viel Spaß. Egal ob zu Lande, zu Wasser oder in der Luft.

Jetzt bestellen unter: conrad.de/reely

Markt

ROBITRONIC

Das **SkyRC Q200** ist ein neues Ladegerät von Robitronic mit vier unabhängigen Ladeausgängen, um auch vier verschiedene Arten von Akkus parallel laden zu können. Durch eine aktive Energieverteilung stellt der Q200 immer die maximal mögliche Leistung an jedem Kanal zur Verfügung, um die Ladezeiten möglichst kurz zu halten. Der 200-Watt-Lader lässt sich an einen PC anschließen um gesteuert zu werden oder ein Firmware-Update zu machen. Darüber hinaus verfügt das Gerät auch über eine Möglichkeit, Lithium-Akkus zu messen oder den Innenwiderstand zu ermitteln. Zur Sicherheit besitzt der Q200 eine Reihe automatischer Features wie eine Begrenzung des Ladestroms, eine Kapazitätsgrenze, eine Temperaturgrenze oder eine Ladezeitgrenze. Die Bedienung erfolgt über verschiedene Tasten und das große LC-Display.

Ab sofort gibt es die **EX-II Fernsteuerung** von Ko-Propo bei Robitronic in zwei weiteren Versionen. Der Hauptunterschied zur bisherigen Version sind zum einen das serienmäßig verbaute Aluminium-Lenkrad und zum anderen der Wegfall der japanischen Schriftzeichen im Menü. So ergibt sich eine wesentlich übersichtlichere Menüführung.



SkyRC Q200 von Robitronic



Ko-Propo EX-II Fernsteuerung von Robitronic



Karosserie für den XRAY XB4 von SMI Motorsport



XRAY XB2-Kugeldifferenzial von SMI Motorsport

Bei Strecken mit geringem Griff ist der Einsatz des neuen **Kugeldifferenzials** für den XRAY XB2 sinnvoll. Wie üblich, kann die Sperrwirkung von außen eingestellt werden. Das Set beinhaltet alle Teile, um ein komplettes Differenzial aufbauen zu können. Da nur hochwertige Materialien wie Abtriebe aus HUDY-Federstahl oder hoch belastbare Kunststoffe zum Einsatz kommen, ist das Wartungsintervall sehr lang.

SMI MOTORSPORT /T&M MODELS

Speziell für den Einsatz auf Teppichstrecken und anderen Strecken mit viel Griff wurde eine noch aerodynamischere **Karosserie** für den XRAY XB4 entwickelt, die nun bei SMI Motorsport erhältlich ist. Das spezielle Design sorgt für mehr Anpressdruck und eine geringere Rollneigung des Modells in schnellen Kurven. Die Karosserie wird aus extrem stabilem, aber sehr dünnem Lexan gefertigt, um im Wettbewerb ganz vorne mit dabei sein zu können.

Speziell bei Strecken mit hohem Griff und hohen Endgeschwindigkeiten ist der Einsatz der neuen **hinteren Radachsenhalter** aus Aluminium für den XRAY XB2 sinnvoll, um das Flexen des Originalteils zu verhindern und nebenbei die Crash-Festigkeit zu erhöhen. Zur besseren Abstimmung auf die Strecke verfügt die Oberseite über neun Bohrungen zur Veränderung des Rollzentrums. Gefertigt wird das präzise Teil aus hochwertigem 7075 T6-Aluminium.



Radachsenhalter aus Aluminium für den XRAY XB2 von SMI Motorsport

Der neue nochmals verbesserte und nach geheimer Formel in Deutschland nach höchsten Qualitätsmerkmalen produzierte **Treibstoff von ORCAN** ist nun zum gleichen Preis statt in 2,5- in 3-Liter-Gebinden erhältlich. Ferner besteht der Kanister ab sofort aus flexiblem Kunststoff, um auch unter extremen Bedingungen den Treibstoff sicher lagern zu können.

ORCAN-Treibstoff von SMI Motorsport



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



CARS & DETAILS

KENNENLERNEN FÜR 4,90 EURO

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



3 für 1
Drei Hefte zum Preis von einem
Digital-Ausgaben inklusive



FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS



DAS DIGITALE MAGAZIN

Jetzt zum Reinschnuppern:

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ 3 x CARS & Details Digital inklusive
- ✓ 9,80 Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

JETZT ERLEBEN

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



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

Formular senden an:
Leserservice **CARS & Details**
65341 Eltville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

Abo-Bedingungen und Widerrufsrecht
¹ CARS & Details-Abonnement und -Auslands-Abonnement
Das Print-Abo bringt Ihnen ab der nächsten Ausgabe **CARS & Details** zwölfmal jährlich frei Haus. Zur Nutzung des digitalen Jahresabos benötigen Sie Ihre Abnummer, die Sie mit separater Post/E-Mail in den kommenden Tagen erhalten. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erhaltene Ausgaben zurück.

² CARS & Details-Digital-Abonnement
Zur Nutzung des digitalen Jahresabos benötigen Sie Ihre Abnummer, die Sie mit separater Post/E-Mail in den kommenden Tagen erhalten. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erschienene Ausgaben zurück.

³ CARS & Details-Schnupper-Abonnement
Im Rahmen des Schnupper-Abonnements erhalten Sie die nächsten drei Ausgaben **CARS & Details** zum Preis von einer, also für 4,90 Euro (statt 14,70 Euro bei Einzelbezug). Falls Sie das Magazin nach dem Test nicht weiterbeziehen möchten, sagen Sie einfach bis eine Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe mit einer kurzen Notiz ab. Andernfalls erhalten Sie **CARS & Details** im Jahres-Abonnement zum Vorzugspreis von 54,00 Euro (statt 58,80 Euro bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erhaltene Ausgaben zurück.

⁴ CARS & Details-Geschenk-Abonnement
Das Abonnement läuft ein Jahr und endet automatisch nach Erhalt der 12. Ausgabe.

CARS & DETAILS ABO-BESTELLKARTE

- Ja, ich will CARS & Details bequem im Abonnement beziehen.**
Ich entscheide mich für folgende Abo-Variante (bitte ankreuzen):
- Das **CARS & Details**-Abonnement (Print- inkl. Digital-Abo) für 54,- Euro¹
- Das **CARS & Details**-Auslands-Abonnement (Print- inkl. Digital-Abo) für 63,- Euro¹
- Das **CARS & Details**-Digital-Abonnement für 39,- Euro²
- Das **CARS & Details**-Schnupper-Abonnement (Print- inkl. Digital-Abo) für 4,90 Euro³
- Ja, ich will zukünftig den **CARS & Details**-E-Mail-Newsletter erhalten.

Es handelt sich um ein Geschenk-Abo⁴
(Inland 54,- Euro, Ausland 63,- Euro) für:

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

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.

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

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.
vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eltville
Gläubiger-Identifikationsnummer DE54220000009570

Absimas Top-Tourenwagen im Test



X-FAKTOR

Wirklich lange ist Team C in der Tourenwagen Szene noch gar nicht präsent. Also warum ein Update? Nun, ebenso wie beim richtigen Fahrzeugbau, nehmen auch die Entwicklungsprozesse von RC-Cars einige Zeit in Anspruch. Verzögerungen zwischen Planung und Umsetzung sind somit vorprogrammiert. Nur wer sich kontinuierlich verbessert, kann sich bei der Angebotsvielfalt behaupten. Die permanente Weiterentwicklung wird somit zur Pflicht. Daher gibt es den 1:10er-Tourenwagen TC10 nun in einer aktualisierten Version.

Der TC10 gehört zu Gattung der klassischen Tourenwagen im Maßstab 1:10 und folgt somit dem Pfad, den praktisch alle Mitbewerber gehen. Das Fahrzeug besteht im Wesentlichen aus einem Mix aus unterschiedlich dicken CFK-Teilen, etlichen, meist orangefarbenen eloxierten Aluminium-Parts sowie zahlreichen Composite-Kunststoffelementen im Bereich der Radaufhängung. Die Bodenplatte aus CFK generiert sowohl durch ihre geringe Stärke von 2,25 Millimeter als auch ihre moderate Breite von 82 Millimeter viel Flex. Das schmale, 1,9 Millimeter dicke Top-Deck, das an nur wenigen Punkten der beiden Achsen befestigt ist, trägt seinen Anteil dazu bei.

Alle Viere

Der permanente Allradantrieb erfolgt wie jeher mittels zweier unterschiedlich langer Zahnriemen, wobei die Hinterachse mit einem kompakten Kegeldifferenzial und die Vorderachse mit einer Starrachse bestückt sind. Vier vormontierte CVD-Kardanwellen dienen als Bindeglied zu den Rädern, deren Kraftschluss

durch klassische Sechskant-Mitnehmer aus Aluminium erfolgt. Dank der exzentrischen Lagerbuchsen aus Kunststoff lässt sich nicht nur die Spannung der Riemen schrittweise verstellen. Auch die Einbauhöhe der beiden Achsen ist variabel, sodass die Traktion des Chassis den unterschiedlichen Griffverhältnissen der Strecke angepasst werden kann.

Während das Differenzial über ein Kunststoffgehäuse, Kegelräder aus Verbundstoff sowie hartbeschichtete Differenzial-Ausgänge aus Aluminium verfügt, sind alle Komponenten der Starrachse, auch der Korpus und die Ausgänge zu den Kardans, aus Kunststoff beziehungsweise Composite-Material hergestellt. Eigentlich schade, wenn man bedenkt, dass die

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Das kompakte Kegeldifferenzial der Hinterachse (links) entspricht in Sachen Aufbau und Ausstattung den klassentypischen Anforderungen, während die Starrachse für vorne (rechts) komplett aus Composite-Material gefertigt ist. Schade, dass das höherwertige Pendant aus Aluminium nicht serienmäßig ist



Neben den Kunststoffparts der Aufhängung wird das Gesamtbild des TC10'15 im Wesentlichen von Kohlenfaser- sowie orangefarbenen Aluminiumteilen bestimmt. Die Verarbeitung kann sich sehen lassen

CAR CHECK

Team C TC10'15 Absima

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 499,95 Euro
Bezug: Fachhandel

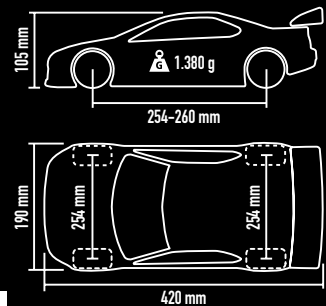
Technik: Allradantrieb, Starrachse vorne, Kegeldiffere-
renzial hinten, Rechts-links-Gewindestangen, Stabilisato-
ren vorne und hinten, CVD-Wellen, komplett kugelgelagert

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

Erfahrungslevel:



WETTBEWERBSPROFIS



meisten Modelle dieser Art bereits serienmäßig über eine Alu-Welle in Verbindung mit austauschbaren Outdrives aus Stahl verfügen.

Im Gegenzug dazu, kann der TC10'15 mit einer ebenso praktischen, wie wettkampforientierten Mittelwelle aufwarten, die dank drei Kugellagern nicht nur einen tadellosen Rundlauf des Hauptzahnrades mit 64dp-Verzahnung sicherstellt, sondern angesichts der aufgesteckten Zahnräder aus hartbeschichtetem Aluminium auch einen spielfreien und verschleißarmen Antrieb garantiert. Außerdem lässt sich das Zahnrad im Bedarfsfall zügig demontieren. Im Übrigen kommen überall dort, wo sich etwas dreht oder bewegt, kunststoffgedichtete Kugellager zum Einsatz, die man entfetten kann, aber nicht muss.

Die Details

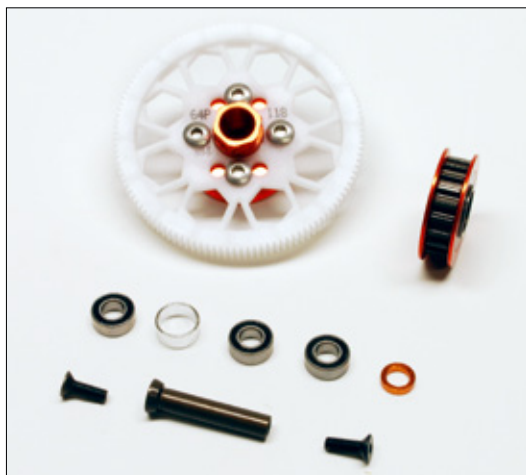
Was die Neuheiten seitens des Antriebs angeht, ist neben dem überarbeiteten Kegeldifferenzial mit einem 38er-Zahnkranz, das mit einer Papierdichtung und einem O-Ring abgedichtet wird, vor allem der

aufwändig gefertigte Mittelblock zu erwähnen. Er ermöglicht nicht nur eine tiefe Positionierung des Motors, sondern dient gleichzeitig auch als Halter für die vorab erwähnte Mittelwelle. Diese verwindungssteife Einheit unterstützt nicht nur den Rundlauf zwischen Ritzel und Hauptzahnrad, sondern mindert auch Vibrationen, die unter Umständen zu „flatternden“ Riemen führen können.

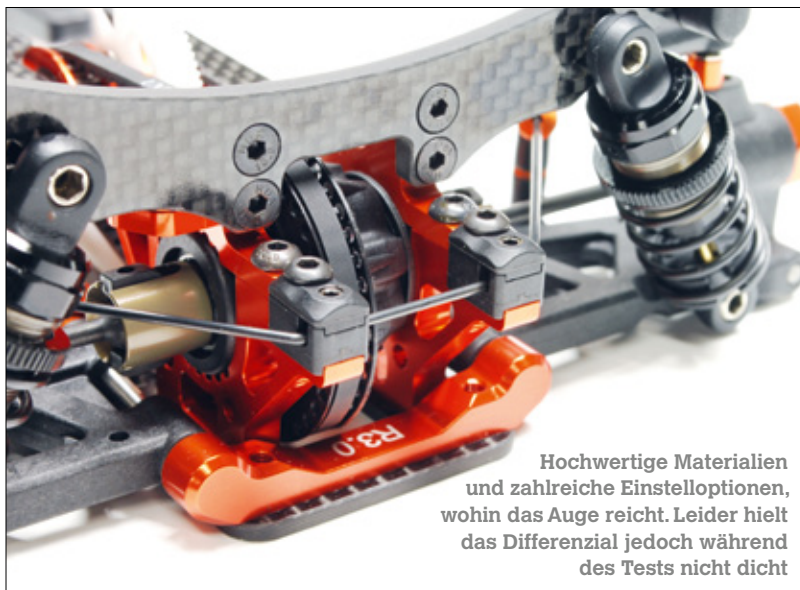
Ganz ähnlicher Natur waren auch die Ansätze, was die Radaufhängungen betrifft. Nachdem in der Vergangenheit des Öfteren über ein unpräzises Fahrverhalten – insbesondere bei hohen Temperaturen – geklagt wurde, entschied man sich seitens Team C dazu, die aktuelle Version des Tourenwagens serienmäßig mit den harten Composite-Schwingen zu bestücken, die deutlich steifer sind als die bisherigen Modelle. Doch nicht nur die Schwingen, auch die restlichen Aufhängungsteile wie C-Hubs, Lenkhebel und Radträger hinten, entsprechen den harten Exemplaren, die bislang nur als Option erhältlich waren.

Viele Optionen

Die Montage der Querlenker erfolgt nach wie vor mittels ein- beziehungsweise zweiteiligen Haltern aus Aluminium, die mit Stiften versehen sind, welche in die Chassisplatte eintauchen. Dadurch ist ein Verrutschen praktisch ausgeschlossen. Im Übrigen gehört zum Kit ein Satz dünner Beilagscheiben, mit denen sich das axiale Spiel der Schwingen prima ausschimmen lässt. Nicht shimmen, aber einfach justieren lassen sich die Rechts-links-Gewindestangen aus Aluminium, die in der Mitte einen angemessen großen Vierkant besitzen und an beiden Achsen



Die Führung der Getriebewelle mittels dreier Kugellager ist absolut vorbildlich. Die beiden Ritzel aus hartbeschichtetem Aluminium sorgen darüber hinaus für geringen Verschleiß



Hochwertige Materialien und zahlreiche Einstelloptionen, wohin das Auge reicht. Leider hielt das Differential jedoch während des Tests nicht dicht

als obere Strebe fungieren. Dank der gelochten Kugelkopfpfannen können die dazugehörigen Kugelköpfe aus Stahl schnell gelöst werden, um das Rollzentrum mittels Unterlegscheiben zu verändern.

Das gleiche Prinzip findet auch bei der Lenkung Anwendung. Hier allerdings zur Justierung des Ackermann-Werts an der Verbindungsbrücke des Lenktrapezes, dessen kugellagerten Umlenkhebel und die besagte Brücke nun integral aus Aluminium hergestellt sind. Die Spurstangen und auch das Gestänge zum Servo sind ebenfalls mit rechts/links Gewinde und einem Vierkant versehen, was eigentlich schon selbstverständlich ist, aber nicht unbedingt auf den schwebenden Servohalter zutrifft, der beim TC10'15 aus einem Teil gefräst und nur zur Mitte hin auf der Bodenplatte befestigt ist, um ein homogenes Flex-Verhalten des Chassis zu garantieren.

Flach halten

Ein wesentlicher Teil der Performance eines Chassis wird vom Schwerpunkt und der Federung des Fahrzeugs bestimmt. Kein Wunder also, dass viele Konstrukteure gerade auf dieses Thema ein Hauptaugenmerk legen. Eine Möglichkeit, das Center of Gravity zu senken, besteht darin, die Dämpfer niedriger zu positionieren. Dieser Trend ist seit einiger Zeit in der Szene festzustellen und so wundert es kaum, dass auch Team C seinen Tourenwagen mit recht kurzen Federbeinen ausgestattet hat.

Dennoch verfügen die Dämpfer über alle Annehmlichkeiten, die man in diesem Business erwartet: beschichtete Alu-Gehäuse mit Außengewinde, Volumenausgleich mittels Membran sowie Dreiloch-Kolbenplatten und Nitrid-beschichtete Kolbenstangen. Aufgrund der Verwendung von Kugelköpfen mit 3 Millimeter Innengewinde am oberen und unteren Dämpferauge lassen sich die Federbeine zügig demontieren oder

Vorder- und Hinterachse sind serienmäßig mit CVD-Kardans aus Stahl bestückt

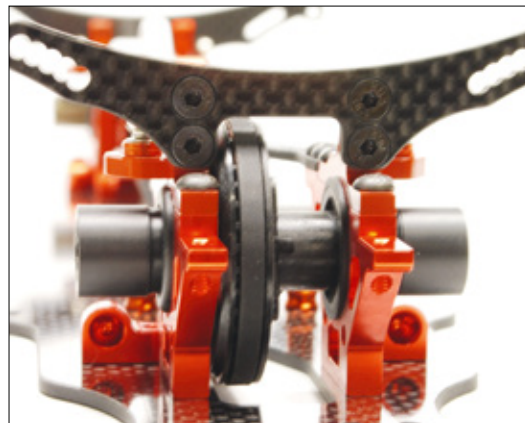


aber an den fünf verschiedenen Befestigungslöchern der 3 beziehungsweise 3,4 Millimeter dicken CFK-Dämpferbrücken vorne und hinten deplatziert. Die kurze Bauweise erfordert natürlich auch entsprechend angepassten Federn, die dem Baukasten vier Mal in der Stärke 28N beiliegen, obwohl sie in der Anleitung mit 27N angegeben werden. Zahlreiche weitere Modelle finden sich in der TC10-Upgrade-Liste, die unter anderem auch einen Umrüstsatz (inklusive Dämpferbrücken) auf die lange Dämpfervariante beinhaltet.

Kurzweilig

Angesicht der übersichtlichen und stets verständlichen Montageanleitung gestaltete sich der Zusammenbau der rundum gut verarbeiteten Teile sehr zügig. Für eine Verzögerung sorgte lediglich der schwergängige Antriebstrang, hervorgerufen durch das Zahnrad der Starrachse, das an der vorderen Dämpferbrücke schliff. Als Ursache stellte sich heraus, dass in der Montageanleitung die Einbaurichtung des Zahnrads falsch oder zumindest missverständlich dargestellt ist. Das war's dann aber auch schon, sodass nach einem kurzweiligen Nachmittag die RC-Komponenten ohne Probleme installiert werden konnten.

Der TC10'15 wurde entsprechend der Anleitung aufgebaut und so galt es, vor dem Rollout lediglich Spur, Sturz und die Bodenfreiheit den üblichen



Enge Sache – hier fehlt es an Spielraum. Dreht man aber das Zahnrad einfach um, ist genügend Platz vorhanden und die Flucht zur Mittelwelle passt. Klarer Fall von Anleitungsfehler

APPS FÜR MODELLBAUER

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



AVIATOR-News



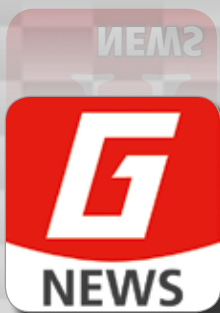
Berlinski RC



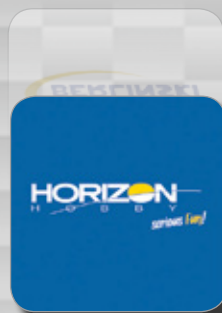
copter.eu



DMFV-News



Graupner



HORIZON HOBBY



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-Car-News



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



RC-Heli-News



RC-TESTS



RC-TRUCKS



RC Schiffe



Staufenbiel



Thunder Tiger



Vario Helicopter



XciteRC NEWS



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



MEIN FAZIT



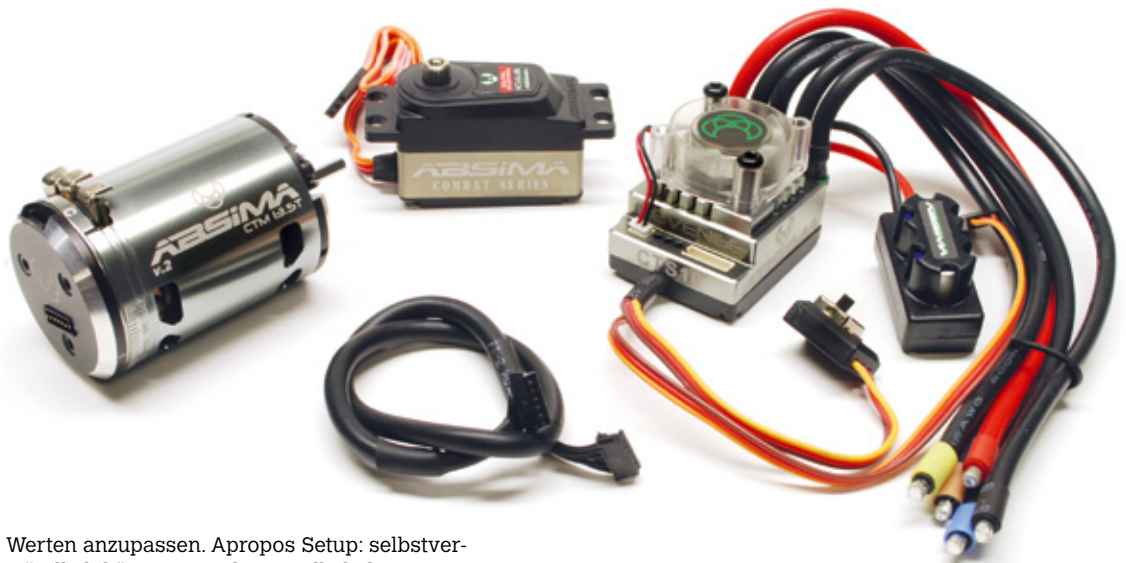
Der TC10'15 knüpft an die soliden Leistungen und Resultate seines Vorgängers zweifelslos an. Dass aufgrund der Detailverbesserungen die Lücke zu den Top-Chassis der Tourenwagenszene weiter reduziert werden konnte, zeigt auch die Platzierung eines Chassis im Finale der Klasse Modified beim besagten Rennen. Qualitätseinbußen wie beispielsweise beim Differenzial oder kleinere Mängel in der Montageanleitung unterstreichen aber auch, dass Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Ein attraktives Preis-Leistungsverhältnis sowie ein zuverlässiger Vertrieb über Absima relativieren die kleinen Schnitzer jedoch.

Patrick Garbi

Gute Performance

Zahlreiche
Einstellmöglichkeiten
Toller Look

Fehlerhafte Anleitung
Undichtes Differenzial

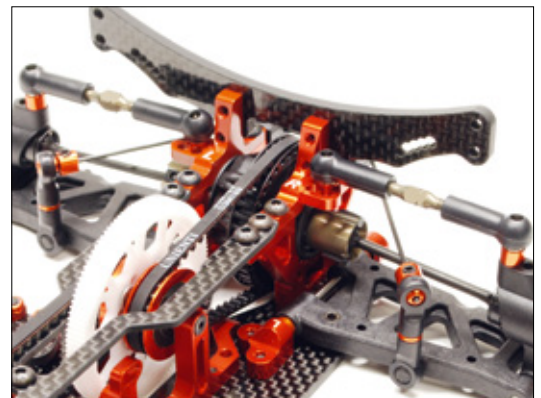


Motor, Regler und Lenkservo stammen aus dem Absima-Sortiment

Werten anzupassen. Apropos Setup: selbstverständlich können am Chassis alle bekannten Einstellungen, einschließlich des Rollzentrums, der Spur beziehungsweise der Spurbreite sowie des Radstands und des Ausfederwegs vorgenommen werden. Ein Satz Stabilisatoren der Drahtstärke 1,3 Millimeter vorne und 1,2 Millimeter hinten runden das serienmäßige Package ab, während weitere Modelle, ebenso wie zahlreiche Tuningteile – zum Beispiel Doppelgelenk-Antriebswellen, eine Alu-Chassisplatte sowie diverse Alu- und CFK-Teile – in der Tuningteilliste zu finden sind.

Yes!

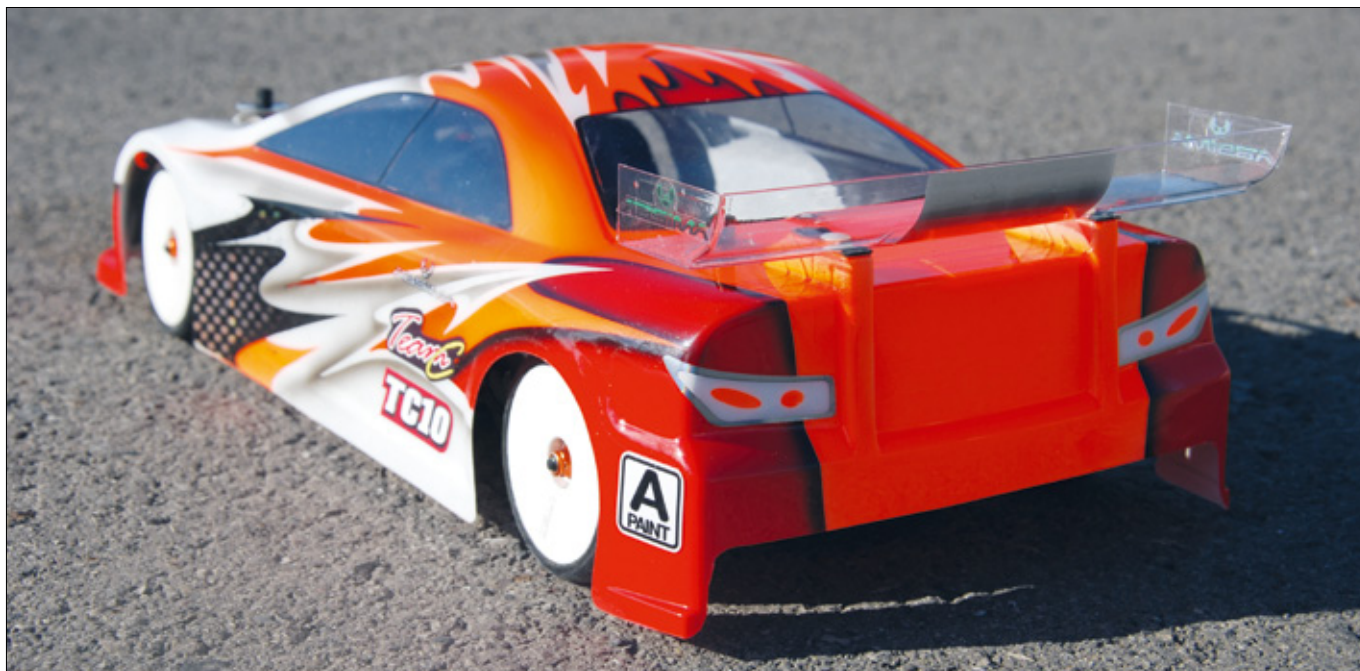
Voller Optimismus, dass der TC10'15 keine negativen Überraschungen bereithalten würde und mit der Gewissheit, dass uns einige Teamfahrer vor Ort beim Rollout unterstützen würden, meldete ich kurzerhand meinen Sohn Julian beim ersten Lauf zur Winter-Series in Longwy im benachbarten Frankreich an. Die verhältnismäßig große Strecke mit ETS-Teppich hat sich mittlerweile zu einer, über die Landesgrenzen hinweg, beliebten Rennstrecke gemausert, die selbst von World-Class Piloten wie Marc Rheinard, Ronald Völker oder Yannic Prümper gerne mal zu Testzwecken besucht wird.



Die Montage der Schwingen erfolgt vorne/hinten sowie hinten/vorne anhand geteilter Lagerböcke. Sie lassen sich, ebenso wie die einteiligen Schwingenhalter an den Extremitäten der Chassisplatte, gegen andere Exemplare mit den gängigsten Spurwerten austauschen



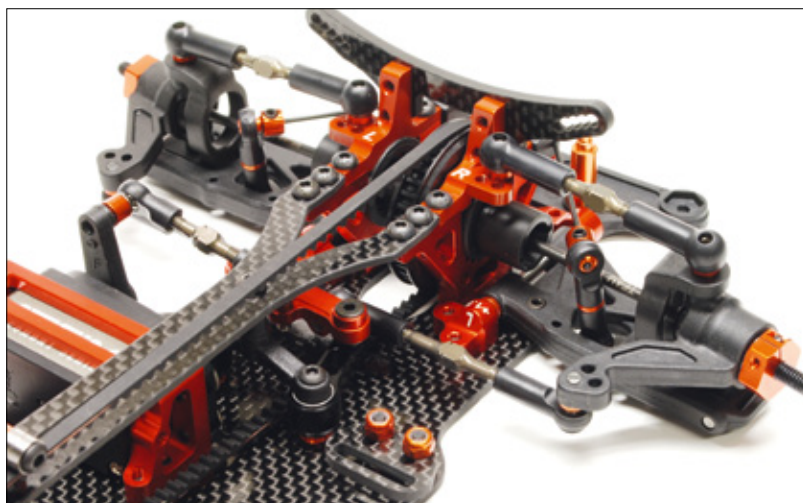
Der TC10'15 vor dem ersten Rollout. Der Zusammenbau gelingt locker an einem Abend



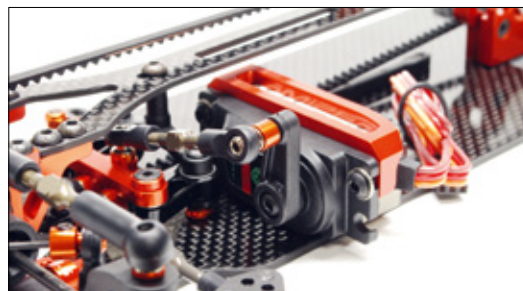
„Schon nach den ersten Metern stand fest, dass uns das Chassis nicht enttäuschen würde.“

Bestückt mit einem Brushless-Servo sowie einer Motor-Regler-Combo aus dem Hause Abisma, sollte unser Modell in der Klasse Superstock 13,5 Turns an den Start gehen. Schon nach den ersten Metern stand fest, dass uns das Chassis nicht enttäuschen würde. Bestückt mit einem Satz Volante 28-Reifen ließ sich der TC10'15 auf Anhieb zügig um den anspruchsvollen Kurs zirkeln. Da es für den Fahrer das erste Rennen in einer verhältnismäßig schnellen Klasse war, wunderte es nicht weiter, dass er mit dem leicht übersteuernden Chassis zunächst überfordert war. Eine Anpassung des Ausfederwegs und der Dämpferposition brachte bereits eine deutliche Verbesserung.

Schließlich wurden die hinteren Federn eine Nummer weicher gewählt und die Reifen gegen einen Satz Sorex 28 getauscht. Eine deutliche Verbesserung brachte außerdem die Erhöhung der Spurweite hinten auf plus 3 Millimeter zum



Die Aufgabe des oberen Querlenkers wird, wie bei allen Tourenwagen, durch eine Rechts-links-Gewindestrebe sichergestellt, während der Radaufhängung durch eine Combo aus C-Hub und Lenkhebel Rechnung getragen wird



Der freistehende Servo-Halter, aus einem Stück gefräst, gewährleistet ein homogenes Flex-Verhalten der Chassisplatte

serienmäßigen Setup. Dass die Maßnahmen mehr als erfolgreich waren, belegte schließlich Platz 5 nach dem Qualifying und den Finalläufen bei einem Starterfeld von 20 Teilnehmern – wohlbemerkt beim ersten Rennen. Doch es gab auch einen kleinen Wehrmutstropfen: Das über das gesamte Wochenende leicht undichte Differenzial kristallisierte sich als überarbeitungswürdig heraus. Zwar hatte sich nach wenigen Runden das leichte Hakeln des Diffs verflüchtigt, allerdings war auch vom mitgelieferten 5.000er-Öl nicht mehr viel übrig. Die Ursache war vermutlich, dass die beiden Gehäusehälften nicht fest genug angezogen waren, um ein zu starkes Hakeln der Composite-Zahnräder zu vermeiden. <<<<



Die Low-Profile-Dämpfer des TC10'15 sind richtig klein, aber fein. Oben zum Vergleich ein Dämpfer normaler Länge aus einem anderen Modell, die es bei Team C optional als Set einschließlich der passenden Dämpferbrücken gibt

WALDARBEITER

Vaterras Ascender im neuen Look

US-Cars sind ein Thema im RC-Offroad-Bereich, das einfach immer passt. Wenn dazu noch eine Prise Oldtimer kommt, muss ein tolles Ergebnis dabei herauskommen. Horizon Hobby bringt mit dem 1972er Ford Bronco von Vaterra einen weiteren US-Klassiker in die Bastelkeller und Steinbrüche, der alle genannten Eigenschaften vereint – doch nicht nur das. Viele Features wie die wassergeschützte Elektronik, CVD-Antriebswellen mit einem möglichen Lenkwinkel von 45 Grad oder die 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung von Spektrum machen das Modell auch technisch sehr interessant.

Text und Fotos:
Jörg Gröger



Der neue Ford Bronco ist werkseitig komplett fahrfertig montiert. Lediglich ein aufgeladener Akku ist noch vom neuen Besitzer selbst beizusteuern. Das mittlerweile bewährte Ascender-Chassis, was auch hier die Basis des Modells darstellt, verfügt über einen Leiterraum aus Stahl, der sehr solide mit Teilen aus stabil wirkendem Kunststoff und Aluminium bestückt ist. Den positiven ersten Eindruck unterstreicht die ebenfalls sehr sauber verbaute Elektronik. Hier schlabbert kein Kabel irgendwo umher. Für jede stromführende Leitung ist eine Halterung vorhanden.

Kraftübertragung

Die Antriebseinheit mit dem 35-Turns-Motor und dem Getriebe kommt mittig am Chassis auf einer Skidplate aus Kunststoff zum Liegen. Das Getriebe ist vor Schlamm, Sand und anderen Fremdkörpern durch eine Abdeckung aus Kunststoff bestens geschützt. Zu Wartungszwecken oder für Einstellarbeiten an der

Rutschkupplung lässt sich die Abdeckung durch das Lösen von nur einer Schraube entfernen. In einer Tank-Attrappe ist der Empfänger von Spektrum ebenfalls vor Eindringlingen gefeit. Direkt davor ist der vor Wasser geschützte Regler montiert. Gelenkt wird das Modell von einem Spektrum S605-Servo mit Metallgetriebe.

Im vorderen Fahrzeugbereich ist ein Panhardstab zu finden, der ein Verschieben der Achse verhindern soll. Hier tut sich auch wirklich gar nichts. Die Vorderachse sitzt stabil da wo sie hingehört. Positiv fällt beim Ascender-Chassis das schlanke Design der



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE





Achsen auf, das den Scale Faktor deutlich erhöht. Sämtliche Links am Offroader sind aus Aluminium gefertigt. Lediglich die Kugelköpfe sind aus Kunststoff und von einer wirklich guten Qualität, da sie fast kein Spiel aufweisen. Die Öldruckstoßdämpfer sind obligatorisch und ab Werk dicht. Sie federn weich, ohne spürbares Losbrechmoment ein und aus.

Die lizenzierte 1972er Ford Bronco-Karosserie ist aus Lexan gefertigt, sauber lackiert und mit vielen Details versehen. So findet man an dem Deckel zum Beispiel Lüftungsschlitze, Tür-Griffe und Schlösser, Blinker und Embleme. Als Kühlergrill wurde ein verchromtes Kunststoffelement verwendet. Wenn man ins Innere der Karosserie sieht, fällt sofort auf, dass die Scheinwerfergehäuse schon für den Einsatz einer Beleuchtung vorbereitet sind.

Förster

Nach dem Einlegen eines 2s-LiPos zeigte sich, dass die Fernsteuerung schon an den Empfänger gebunden war. Es war lediglich notwendig den Geradeauslauf etwas zu justieren und dann konnte es losgehen. Als Teststrecke wurde ein Waldstück gewählt, welches über sandige und steinige Passagen verfügt und natürlich Waldboden mit Wurzeln und Laub – so wie es sich gehört. Schnell wurde klar, dass der Laubübersäte Boden für den Bronco kein wirkliches Hindernis darstellt. Äste und Baumwurzeln konnten bis zu einer gewissen Größe locker weggecrawlt werden. Durch die Möglichkeit, auch sehr langsam fahren zu können, sind das Passagen, die richtig Laune machen. Der von Vatera eingesetzte elektronische Fahrregler leistet hierbei stets sehr gute Dienste. Der Elektromotor in 550er-Bauform hat 35 Turns. Dadurch kann man es auch mal etwas schneller angehen lassen, wenn es erforderlich ist. Für das Modell ein idealer Motor.

Auch größere Fahrbahnebenheiten stellten für den Allradler kein Problem dar. Das Fahrwerk war durchweg in der Lage, Löcher und kleinere Hindernisse locker auszubügeln. Leider zeigte sich bei etwas schnellerer Fahrt der sogenannte Torque Twist.



Die Lenkung besteht komplett aus Alulinks. Die Anlenkung erfolgt von oben, da das Servo im Leiterrahmenchassis verbaut wurde. Die Lenkung funktionierte im Test tadellos und sehr direkt



Das Lenkservo ist im Leiterrahmen montiert. So ist es schön scalig versteckt. Des Weiteren ist es so besser vor Dreck und Wasser geschützt. Die Dämpferbrücken sind aus Kunststoff gefertigt und sehr stabil. Durch eine Aluminiumstrebe ergibt sich eine noch bessere Verwindungssteifigkeit


CAR CHECK

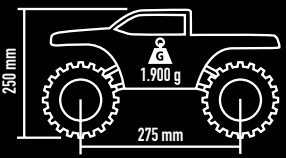
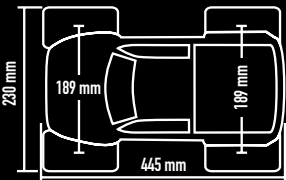
Vatera 1972 Ford Bronco Horizon Hobby

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 429,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer,
 Leiterrahmen Chassis, Multi Link

Benötigte Teile:
 Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:


HOBBYFAHRER

Ein Phänomen, das bei kardangetriebenen Fahrzeugen mit langen Federwegen besonders auffällt. Bei dem Testwagen war es so, dass sich das Chassis beim Beschleunigen immer etwas zur linken Seite zog, was dem vorbildgetreuen Erscheinungsbild nicht gerade zuträglich ist. Das Problem lässt sich jedoch durch eine Anpassung der Federvorspannung etwas mildern. Hierzu wurde die linke hintere Feder etwas stärker vorgespannt und die hintere rechte Feder etwas weniger. Im vorderen Bereich blieb alles unverändert. Nach dieser Maßnahme lieferte der Wagen ein deutlich schöneres Fahrbild als zuvor, was auch der Geländegängigkeit letztendlich zugutekam.

Dreckschweinchen

Um zu prüfen, ob die Elektronik auch wirklich hält, was sie verspricht, ging es erst durch kleinere Pfützen. Dies war überhaupt kein Problem. Auch der einsetzende Regen ließ das Modell nicht alt aussehen. Doch das war noch nicht alles. Ob die verbauten Komponenten den Anforderungen im harten Offroad-Alltag standhalten, sollte der finale Test in einem naheliegenden kleinen See zeigen. So wurde sich vorsichtig ans feuchte Nass herangetastet und zum Schluss ging es durch Bereiche von bis zu 15 Zentimeter Wassertiefe – ohne Probleme. Die Elektronik hat es ohne Defekt überstanden. Das ist natürlich ein willkommenes Feature, das den Horizont eines solchen Modells enorm erweitert. <<<<



Dank eines Lenkeinschlags von 45 Grad kommt der US-Truck ohne aufwändige Wendemanöver um engere Kurven



Die Deckel der Differenziale lassen einfach durch das Lösen von vier Inbusschrauben abnehmen. Für schnellere Wartungsarbeiten ideal. Ab Werk waren die Zahnräder ausreichend gefettet



Durch das Einstellen der Rutschkupplung kann der Antriebsstrang geschont werden. Die Justierung ab Werk war bei dem Testmodell schon gut gewählt



Die vor Wasser geschützte Elektronik hält was sie verspricht. Längere Fahrten durchs Wasser brachten keinen Defekt am Fahrzeug. Der Fahrer muss bei solchen Fahrten jedoch darauf achten, dass auch der Akku vor Wasser geschützt wird

MEIN FAZIT

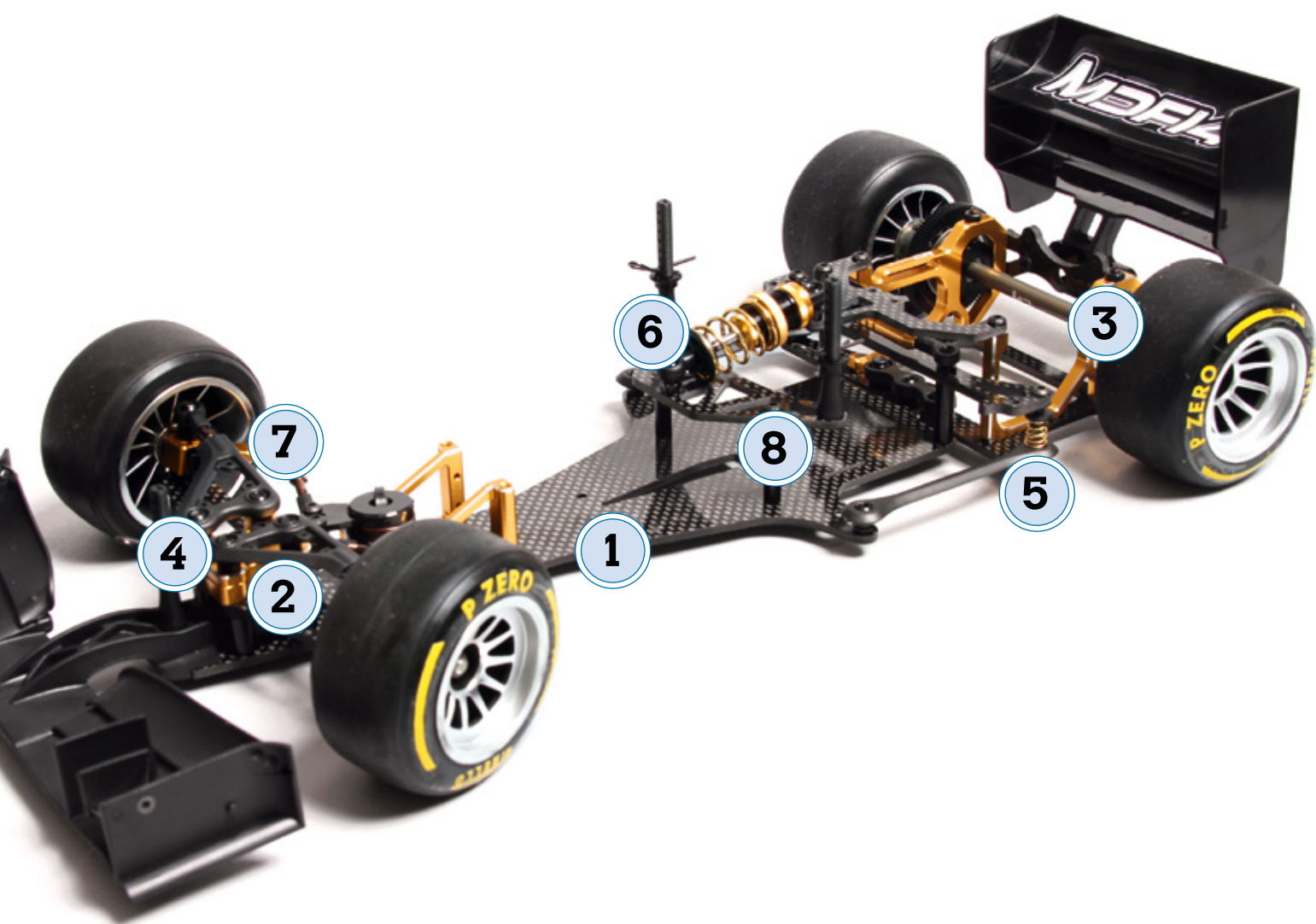


Horizon Hobby ist es mit dem neuen Vatera-Offroader erneut gelungen, die Szene um einen tollen Fun-Scaler zu bereichern. Gerade für Anfänger ist das Modell mit Sicherheit eine gute Wahl. Die tolle Optik des US-Klassikers, die guten Fahrwerkseigenschaften und die vor Wasser geschützten elektronischen Komponenten machen das RTR-Modell zu einer runden Sache.

Jörg Gröger

Solides Chassis
Wassergeschützte Elektronik
Feinfühliges Regler

Starker Torque Twist



FIRSTLOOK

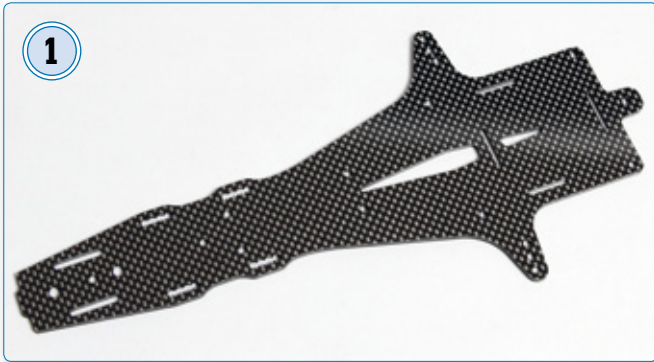
Text: Jan Bohlen
Fotos: Bernd Bohlen

Immer mehr kleinere und größere Hersteller bringen neue Modelle für die Formelklasse 1:10 Elektro auf den Markt. Die Beliebtheit dieser Klasse wächst und wächst. Beim zweiten Saisonlauf der Euro Touring Series in Mülheim-Kärlich (Bericht in dieser Ausgabe) gingen im Februar 125 Formelfahrer an den Start. Das kleine RC-Unternehmen von MDRacing aus Spanien hat nach einer langen Testzeit und einer ausgiebigen Prototypenphase nun seinen MDF14 in den Handel gebracht.

Das Fahrzeug besticht schon mit seiner kuriosen Farbwahl bei der Eloxierung der Aluminiumteile. Das Gold ist ein Alleinstellungsmerkmal. Für weniger farbenfrohe Fahrer gibt es allerdings auch eine dezentere schwarze Variante des Baukastens. Das Fahrzeug folgt in seiner Materialwahl der Konkurrenz. Chassis- und Podplatte sowie die unteren Querlenker und einige andere Teile sind aus Kohlefaser geschnitten. Die Lenkhebel und die Servohalterung sind aus Aluminium. Die Vorderachse entspricht dem Reglement der Euro Touring Series. Die unteren Querlenker sind statisch. Die Federung übernehmen kleine Federn an den Hingpins. Drei verschiedene Federhärten liegen dem Baukasten bei. Am oberen beweglichen Querlenker kann des Weiteren auch der Sturz der Vorderräder verändert werden. Die Stoßdämpfung der Hinterachse übernehmen ein Tube, der zentrale Stoßdämpfer, die Seitenfedern, die ebenfalls in drei Härten verfügbar sind, und die Links. An der Hinterachse kann mithilfe der geführten Excenterplättchen die Fahrzeughöhe verstellt werden.

Die Kraftübertragung erfolgt über ein Kugeldifferenzial, das direkt auf der Antriebswelle sitzt. Das benötigte Drucklager ist schon vormontiert und somit entfällt die mühsame Zusammensetzung mit den einzelnen Kugeln. Im Lieferumfang liegen zusätzlich noch die ETS-legalen Flügel der Firma Serpent für vorne und hinten bei. Wie sich das Modell im Praxistest schlägt, lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von CARS & Details.





1 Die Chassisplatte aus Kohlefaser ist sehr schmal gehalten



2 So werden die unteren Querlenker am zentralen Block montiert



3 Das Kugeldifferenzial sitzt direkt auf der Antriebswelle aus Aluminium. Das Logo der Firma wurde eingraviert



4 Die oberen und unteren Querlenker und die Blockkonstruktion für das Einstellen des Nachlaufs



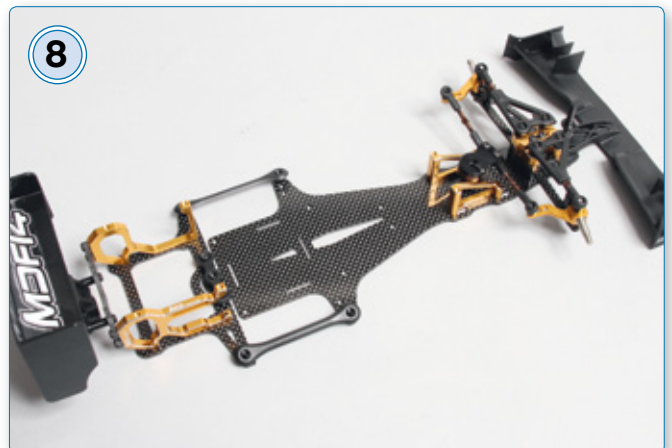
5 Die Seitenfedern sind farblich gekennzeichnet, um sie unterscheiden zu können



6 Der zentrale Stoßdämpfer. Eine gewisse Ähnlichkeit zum XRAY-Dämpfer ist erkennbar



7 Die vollständig montierte Vorderachse



8 Das Chassis ist fast vollständig zusammengebaut



Es war schon wieder ein Rekord. Exakt 437 Starter zählten die Veranstalter beim zweiten Lauf der Euro Touring Series 2015/2016 in Mühlheim-Kärlich. Allein über 200 in Pro Stock, genau 121 in Formel. Wo gab es das schon einmal? Und da war dann auch noch Masami Hirosaka. Der Rekordweltmeister aus Japan; die Ikone des RC-Car-Sports.

Der Sieg in der Klasse Modified war einmal mehr hart umkämpft. Bei all den Topfahrern aus Europa und Asien bleibt das auch nicht aus. Bruno Coelho (XRAY) hatte schon – wie in der Vorwoche beim dritten Lauf der Euro Offroad Series an gleicher Stelle – einen guten Start. Er gewann gleich die ersten beiden Vorläufe. Doch Marc Rheinard konterte im dritten, Alexander Hagberg (XRAY) im vierten. Doch keiner war so schnell wie der Portugiese. Bruno Coelho, Alexander Hagberg und Marc Rheinard standen so auf den ersten drei Startplätzen. Ronald Völker (Yokomo), der fünffache ETS-Champion, ging von Startplatz vier in die Finalläufe. Dahinter folgte sein Teamkollege Yannic Prümper.

Siegertypen

Den Gesamtsieg machten in den Finalen dann die beiden XRAY-Piloten unter sich aus. Alexander Hagberg gewann den ersten Lauf, unter anderem auch deshalb, weil sich Bruno Coelho gleich in der Startrunde einen Fehler leistete, der ihn ans Ende des Felds zurückwarf. Marc Rheinard wurde Zweiter, sein Teamkollege Akio Sobue aus Japan Dritter. Wollte Coelho sein drittes Rennen in der Euro Touring Series gewinnen, durfte er sich fortan also keinen Fehler mehr leisten. Er schaffte das und gewann beide Läufe vor Alexander Hagberg. Marc Rheinard begleitete die beiden XRAY-Piloten als Dritter auf das Podium. Ronald Völker wurde Vierter, Akio Sobue Fünfter. Dahinter folgten Viljami Kutvonen (Awesomatix), Dionys Stadler (XRAY), Elliott Harper (Schumacher) und Marco Kaufmann (XRAY).

Zuerst sah alles nach einem zweiten Saisonsieg für Jan Ratheisky in der Pro Stock-Klasse aus. Er gewann gleich die ersten beiden Qualiläufe. Doch danach war es Tony Streit, der mit seinem Awesomatix A800 das Tempo vorgab und in den beiden letzten Qualiläufe jeweils die besten Zeiten fuhr. Da er schneller war als sein Rivale Jan Ratheisky, startete er von der Pole. Auf den Plätzen dahinter folgten Mike Gosvig (XRAY), Helge Johannessen (ARC) und Bernhard Bopp (Awesomatix). Für die Überraschung sorgte Maxim Laverychev (Awesomatix) auf Startplatz 6. Der Russe fuhr sein erstes ETS-Rennen. Der amtierende ETS-Champion Pro Stock, Marek Cerny, kam in der Qualifikation nicht über einen neunten Platz hinaus und wurde schließlich nur Siebter.

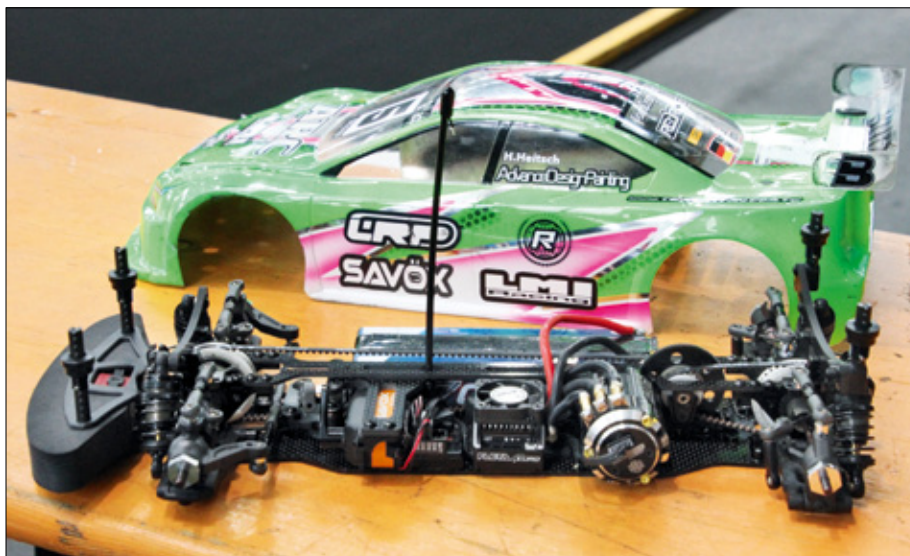
Drei Finalläufe, drei verschiedene Sieger – das deutet schon darauf hin, wie turbulent es in den Finalläufen zugeht. Im ersten Finale setzte sich Tony Streit mit einem sicheren Start-Ziel-Sieg vor Jan Ratheisky durch. Dritter wurde Bernhard Bopp. Das zweite Finale



gewann Mike Gosvig. Tony Streit und Jan Ratheisky fielen gleich in den ersten Runden nach dem Start auf hintere Plätze zurück. Bernhard Bopp wurde Zweiter vor Maxim Laverychev. Im dritten Finale ging Jan Ratheisky gleich in der ersten Runde an Tony Streit vorbei und schaffte es, die Position bis ins Ziel zu halten. Doch Jan Ratheisky war zu langsam. Ganze sieben Zehntelsekunden war Tony Streit bei seinem Sieg schneller gewesen, sodass ihm der zweite Platz in diesem Lauf für den Gesamtsieg reichte. Bernhard Bopp begleitete die Beiden als Dritter auf das Podium. Mike Gosvig wurde Vierter, Helge Johannessen Fünfter. Dahinter folgten Maxim Laverychev, Marek Cerny, Tom Krägesfki (XRAY), Max Mächler (Awesomatix) und Martin Hofer (Yokomo).

Ratheisky auf Titelkurs

In der Formelklasse ist Jan Ratheisky auf dem besten Weg, seinen Championstitel zum dritten Mal erfolgreich zu verteidigen. Der XRAY-Pilot gewann in Mühlheim-Kärlich auch den zweiten Saisonlauf. Als härtester Konkurrent stellte sich dieses Mal der Belgier Olivier Bultynck heraus. Der war mit dem Prototypen des Roche-Formel so schnell wie schon lang nicht mehr. Mit einem Sieg im dritten Finale sicherte er sich den zweiten Platz hinter Jan Ratheisky und vor David Ehrbar (Serpent), René Kölbel (XRAY)



Zum ersten Mal am Start war der neue Tourenwagen von ARC, der R11



Die letzten Arbeiten, bevor der neu verlegte Teppich befahrbar ist



Masami Hirosaka fährt mit einem Knüppelsender



Die Top 3 der Klasse Formel (von links): David Ehrbar (Platz 3), Jan Ratheisky (Platz 1) und Olivier Bultynck (Platz 2)



Die Top 3 der Klasse Pro Stock (von links): Bernhard Bopp (Platz 3), Tony Streit (Platz 1) und Jan Ratheisky (Platz 2)

wurde Vierter, Francesco Martini (XRAY) Fünfter und Herbert Weber (CRC) Sechster. Masami Hirosaka, der seit dem Jahr 2008 erstmals wieder ein internationales Rennen bestritt, belegte den siebten Platz.

Der Boom in der Formelklasse setzt sich fort. 121 Starter sind ein Rekord – nicht nur in der Euro Touring Series. Kein Wunder, dass immer mehr Hersteller mit eigenen Fahrzeugen in die Klasse einsteigen und andere neue, verbesserte Fahrzeuge auf den Markt bringen. Gleich zwei Firmen waren mit Prototypen am Start, nämlich Team Shepherd und Roche. Yokomo hatte den neuen YR-10 im Gepäck. Der MD-F14 von MD Racing ist da schon ein alter Hase. Das Gros der Fahrer setzt aber weiter auf den XRAY X1, der aufgrund seiner hervorragenden Performance den Boom in der Klasse in den letzten Jahren mit ausgelöst hat.

Stelldichein der Weltmeister

Sieben Weltmeister starteten bei diesem zweiten Saisonlauf: Darunter der mit 14 Titeln in ganz unterschiedlichen Klassen erfolgreichste Fahrer, Masami Hirosaka aus Japan. Der 45-Jährige wurde zum ersten Mal Weltmeister, als einige seiner Meisterkollegen

noch gar nicht geboren waren. Marc Rheinard, der 2004, 2006 und 2008 noch mit dem Japaner um die WM-Krone kämpfte, kann vier Titel vorweisen. Alexander Hagberg und Meen Vejrak gewannen jeder einen Titel in der Klasse Nitro Scale 1:10. Bruno Coelho holte sich letztes Jahr den WM-Titel in Buggy 4WD, Naoto Matsukura ist – wie Marc Rheinard – Weltmeister in der Klasse Tourenwagen Elektro. Martin Lissau gewann 2007 in Tourenwagen 1:5.

So bemerkenswert wie das Teilnehmerfeld war auch ein notwendiger Teppichwechsel auf der Strecke innerhalb von 112 Minuten. Das hat es noch nie gegeben. Da lässt ein Veranstalter während eines Rennens den Teppich der Rennstrecke auswechseln und bekommt dafür riesigen Applaus. Beim Training war schnell klar: Der ausgelegte Teppich entsprach einfach nicht dem ETS-Niveau. Er fluste, der Griff war miserabel und wurde auch beim fortschreitenden Training nicht besser. Die Veranstalter machten kurzen Prozess. Die Entscheidung: der Teppich kommt raus. Ein neuer wird verlegt. Bis der neue Teppich angeliefert ist, geht das Training weiter.

Es dauerte zwei, drei Stunden, bis der neue Teppichboden aus Holland angeliefert war. Was dann passierte, versetzte alle Beobachter ins Staunen. Rund 20 Helfer legten los. Ohne Hektik, ohne Geschrei. Nach exakt 112 Minuten hatten sie die alte Strecke ab- und die neue aufgebaut. Das Training ging auf dem bekannten ETS-Teppich weiter.

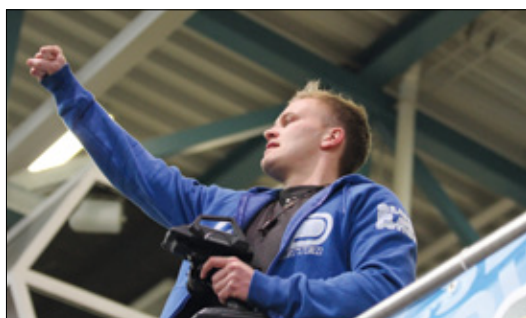
Die RC-Car-Legende

Der Japaner Masami Hirosaka ist der erfolgreichste RC-Car-Fahrer der Welt. Seine Pokalsammlung ist gigantisch. In seiner langen Karriere hat er 307 von insgesamt 447 Rennen gewonnen. Und das in ganz unterschiedlichen Klassen: In 1:12 und in Pro, in Tourenwagen 1:10 sowie in den beiden Offroadklassen – Buggy 2WD und Buggy 4WD.

Masami Hirosaka wurde 14 Mal Weltmeister. Die meisten Titel holte er sich in der Klasse 1:12, nämlich fünf Stück zwischen 1988 und 2004. Drei Mal war er in Buggy 2WD und vier Mal in Buggy 4WD erfolgreich. Weitere zwei Titel gewann er in Pro 10. Vergeblich versuchte er jedoch zwischen 2000 und 2008 einen WM-Titel in der Klasse Tourenwagen Modified zu holen. Den schnappten ihm jeweils jüngere Fahrer weg, so etwa Marc Rheinard.



Fleißige Helfer verlegen den neuen Teppich



Geschafft: Tony Streit jubelt über seinen Sieg



Ist jetzt auf dem Markt: Der neue Tourenwagen von Team Associated, der TC7



Masami Hirosaka steuert seinen Formel mit den Füßen

70 Mal nahm Masami Hirosaka an japanischen Meisterschaften teil. 52 Mal war er dabei erfolgreich. In einigen Jahren, so 1998 und 2001, holte er sich gleich in vier Klassen den Titel. Von 1986 bis 2006 gewann er ohne Unterbrechung jedes Jahr mindestens in einer Klasse einen Meistertitel. Der Japaner fuhr auch in Deutschland. 1999 und 2000 siegte er bei den damals noch jungen LRP Masters. Er ist der einzige Nichtamerikaner, der zwei Mal das legendäre Reedy Race of Champions Offroad im Mutterland der Offroader gewann. Wer bei diesem Rennen gewinnen will, muss in beiden Buggyklassen stark sein.

Auf eigene Faust

Zu seiner ersten WM reiste Masami Hirosaka 1987 noch als Privatmann an. Im Gepäck ein Schumacher Cat. Cecil Schumacher stattete ihn während des Rennens mit einem Cat XL mit einem längeren Radstand aus. Masami Hirosaka gewann. Fortan standen die Sponsoren Schlange. Bei seinen 13 weiteren



Der Prototyp des neuen Formel von Team Shepherd, der Velox F1



Noch ein Prototyp: der neue Formel-Bolide von Roche

Weltmeisterschaften fuhr er Fahrzeuge von Yokomo und Team Associated. 2008 beendete er seine internationale Karriere mit der WM 2008 in Thailand. Bis heute arbeitet er bei Yokomo.

Die Macher der Euro Touring Series, Uwe Rheinard und Scotty Ernst, schafften es, den 45-Jährigen auf die internationale Bühne zurückzuholen – zumindest für das Rennen in Mülheim-Kärlich. Er sorgte so mit für die Rekordbeteiligung von 121 Fahrern. Vor der Siegerehrung zeigte er seine von früher bekannten Kunststücke. Zuerst bediente er den Sender allein mit der linken Hand, dann allein mit der rechten, schließlich mit beiden Händen auf dem Rücken und zum Abschluss mit den Füßen. <<<<



Die sieben Weltmeister (von links): Naoto Matsukura, Bruno Coelho, Marc Rheinard, Masami Hirosaka, Alexander Hagberg, Meen Vejtrak und Martin Lissau

Ratgeber für Racing-Einsteiger zum idealen Setup

Text und Fotos:
Rüdiger Ueberschaer



ÜBUNG MACHT DEN MEISTER

Wer kennt das nicht. Da kauft man sich einen tollen ferngesteuerten Wagen – ganz gleich ob Buggy, Truggy oder Street Racer – und hat viel Spaß damit auf dem heimischen Parkplatz oder in der Kiesgrube. Doch irgendwann kommen dann andere Fahrer dazu und nach anfänglichem Cruisen und Bashen fängt man irgendwann an, auf einem festgelegten Kurs ein Rennen zu fahren. Und irgendwie gibt es dann immer einen, der schneller ist. Na klar, der hat einen größeren Motor, mehr Leistung, sein Getriebe ist besser und überhaupt hat sein Wagen ja auch viel mehr gekostet und ist voll ausgestattet mit Tuningteilen. Aber ist das wirklich das ganze Geheimnis?

Natürlich spielt beim RC-Car-Fahren auch das fahrerische Können eine große Rolle. Die Ideallinie finden und die Bremspunkte perfekt treffen. Aber wie kann es sein, dass ein Fahrer mit demselben Modell und ähnlichem fahrerischen Geschick auf der Geraden etwas schneller und in den Kurven sogar viel schneller ist? Wahrscheinlich liegt das daran, dass er seinen Wagen besser auf die Gegebenheiten vor Ort, auf die Rennstrecke, die Bodenhaftung und die Kurven eingestellt hat. Aber wie macht man das?

Ausgangssituation

Diese Fragen nach dem idealen Setup stellen sich auch regelmäßig routinierte Fahrer bei Rennserien, bei denen im Reglement genau vorgeschrieben ist, welche Motoren und Reifen, welche Haftmittel und welche Tuningteile zugelassen sind. Dadurch sollen eben das Können und das Setup über den Sieg entscheiden und nicht der Geldbeutel. In diesem Bericht soll es daher um die Einstellmöglichkeiten an einem Wagen gehen, der gerade für Jugendliche preislich erschwinglich ist und in der größten Jugendrennserie der Welt – dem Tamiya Fightercup – eingesetzt wird: der Tamiya Fighter Buggy DT02. An diesem Wagen gibt es viele Einstellmöglichkeiten und doch sind sie so überschaubar, dass er sich als Erklärungs- und Testobjekt gut eignet.

Als Erstes sollte der Wagen von den Einstellungen aller Bauteile ein solides Grundsetup haben. Das bedeutet, der Wagen wird genau nach den Herstellerangaben aufgebaut und alle Einstellmöglichkeiten werden gemäß den

Vorgaben der Bauanleitung eingestellt. In diesem Grundsetup steckt die Erfahrung vieler Testfahrten der Entwickler und für Einsteiger bietet es eine solide Ausgangsbasis für die ersten Fahrten. Mit dieser Einstellung sollten nun einige Runden auf der Strecke gefahren werden.

Davon ausgehend, das der Untergrund auf der Strecke überall gleich ist, also alles Asphalt oder Sand, wird bald auffallen, an welchen Stellen der Wagen eben nicht so läuft wie es sich der Fahrer wünscht.

Dabei können folgende Probleme auftauchen:

- Der Wagen ist langsamer als andere Wagen mit gleicher Akku-Motor-Getriebe Einstellung
- Der Wagen hoppelt über die Strecke und hat keine richtige Bodenhaftung/schlägt ständig mit der Bodenwanne auf
- Der Wagen läuft auf der Geraden nicht gerade aus
- Der Wagen schiebt in den Kurven über die Vorderräder (untersteuern)
- Der Wagen schleudert in den Kurven mit dem Heck nach außen/überschlägt sich (übersteuern)

Wenn es gelungen ist, nach mehreren Runden zu erkennen, was genau nicht so toll läuft, kann man anfangen, die Einstellungen an dem Wagen zu verändern. Wichtig dabei ist, dass man immer nur eine Einstellung zurzeit ändert und dann wieder auf der Strecke einige Runden fährt, um das Ergebnis zu erproben. Die ersten ein bis zwei Runden wird der Fahrer in der Regel brauchen, um sich an das neue Fahrverhalten zu gewöhnen. Deshalb sollten immer mindestens vier bis fünf Runden gefahren werden. Das gilt jedoch nicht, wenn der Wagen sofort deutlich schlechter läuft. Dann fand die Veränderung genau in die falsche Richtung statt.

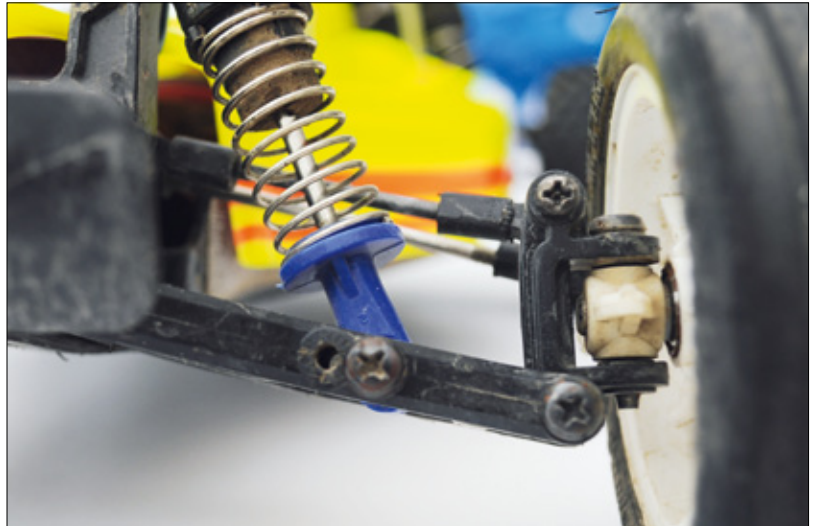
Doch langsam: Bevor man nun alles verändert und sämtliche Einstellmöglichkeiten testet, braucht man noch einen Stift und einen Zettel. Damit kann man alle vorgenommenen Veränderungen dokumentieren und somit jederzeit wieder rückgängig machen, wenn nicht der gewünschte Erfolg eingetreten ist. Viel zu schnell kommen sonst Zweifel auf, ob man eine Schraube links oder rechts herum gedreht hat und ob es zwei oder doch eher drei Umdrehungen waren.

Nun wird es ernst. Es gilt jetzt, die fünf geschilderten Probleme jeweils kurz zu erklären und aufzuzeigen, welche Lösungsmöglichkeiten es gibt.

Szenario 1: Der Wagen ist langsam

Dieses Problem wird in der Regel auf den Motor oder den schwachen Akku geschoben. Es kann aber auch andere Ursachen haben. Ein häufiger Grund ist Reibung. Das kann viele Stellen betreffen. In der Regel sind es aber die Kugellager der Radachsen, die durch Dreck einfach schwergängig geworden sind. Um das zu prüfen, hebt man den Wagen an, schraubt die Antriebsstränge ab und schubst die Räder von Hand etwas an. Drehen sie sich leicht weiter, ist alles in Ordnung. Bleibt ein Rad gleich wieder stehen, sind die Kugellager verdreckt und müssen gereinigt oder getauscht werden. Auf diese Weise kann man natürlich auch alle anderen drehenden Teile auf erhöhte Reibung überprüfen.

Ein weiterer Grund kann eine falsche Spureinstellung der Räder sein. Haben sie zu viel Vorspur, so bremsen die Räder die ganze Zeit beim Fahren. Dies kann durch eine Veränderung an den Spurachsen behoben werden. Aber Achtung – dadurch ändert sich auch das Fahrverhalten in den Kurven. Deshalb sollte diese Änderung zunächst noch auf später verschoben werden.



Zwei Montagepunkte für den Stoßdämpfer

Als letzten Grund für dieses Problem kommt noch die Übersetzung in Frage. Während bei vielen Onroad-Modellen eine Vielzahl von Hauptzahnradern und Ritzeln verfügbar ist, gibt es am Testmodell nur ein Hauptzahnrad und zwei Ritzel zur Verfügung. Ein Motorritzel mit 17 und eines mit 19 Zähnen. Das Verhältnis von Motorritzel zu Hauptzahnrad bestimmt die Untersetzung. Hier gilt: Je größer das Ergebnis aus der Zähnezahl von Hauptzahnrad durch die Zähnezahl des

„Wichtig ist, dass man immer nur eine Einstellung zurzeit ändert.“

Motorritzels, desto schneller beschleunigt der Wagen und je kleiner das Ergebnis, desto schneller ist der Wagen. Auf sehr kurvenreichen Strecken mit wenig langen Geraden ist also das 17er-Ritzel besser, auf Strecken mit langen Geraden ist das 19er-Motorritzel besser. Dabei ist darauf zu achten, dass der Motor auch entsprechend dem Ritzel in den richtigen Löchern angeschraubt ist, damit das Ritzelspiel passt.

Szenario 2: Der Wagen läuft unruhig auf der Strecke

Dieses Problem ist durch die Stoßdämpfer in den Griff zu bekommen. Wenn der Wagen ständig mit der Bodenwanne aufschlägt, ist er insgesamt zu tief eingestellt und braucht mehr Bodenfreiheit. Dies wird erreicht, indem man die Rändelschraube auf dem



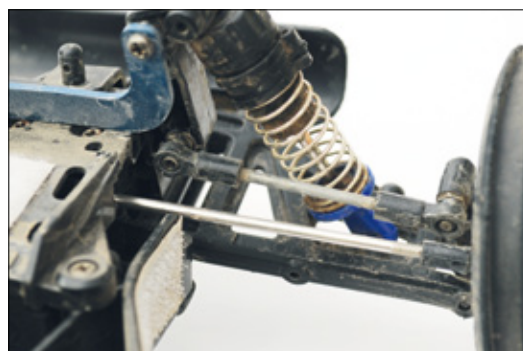
Zwei Geodreieck als kostengünstige Alternative zur Sturzlehre



Auch im oberen Bereich gibt es in der Regel verschiedene Aufhängungspunkte für die Stoßdämpfer

Stoßdämpfer Richtung Feder schraubt oder beim DT02 sogenannte Federclips auf die Stoßdämpfer steckt. Dadurch erhöht sich die Federvorspannung und der Wagen kommt höher. Er gewinnt also an Bodenfreiheit und schlägt damit nicht mehr auf. Dadurch ändert sich nicht die Härte der Federung, auch wenn es immer wieder behauptet wird. Sollte dies nicht reichen, sind die Federn zu weich und müssen gegen härtere Federn ausgetauscht werden.

Sollte der Wagen jedoch trotz ausreichender Bodenfreiheit sehr unruhig auf der Strecke sein, so liegt das an einer zu harten Federung. In dem Fall müssen die Stoßdämpfer weicher eingestellt werden. Hierfür gibt es drei Möglichkeiten: Die einfachste Möglichkeit ist



Rechts-links-Gewindestangen (Pfeil) ermöglichen ein Einstellen von Spur und Sturz



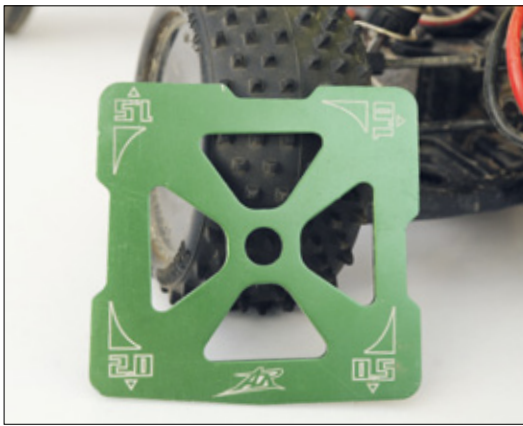
das Wechseln der Federn gegen weichere Exemplare. Möglichkeit zwei ist das Wechseln des Öls gegen ein „weicheres“ Öl, also eines mit geringerer Viskosität. Möglichkeit drei ist das Wechseln der Lochplatten im Dämpfer. Je weniger Löcher in der Platte sind, desto härter wird der Dämpfer, weil das Öl es schwieriger hat, durch die Kolbenplatte zu strömen. Beim Tamiya DT02 gibt es Platten mit ein bis drei Löchern, beim FighterCup ist aber nur die Zwei-Loch-Platte erlaubt, daher geht hier nur der Feder-Wechsel.

Szenario 3: Der Wagen läuft auf der Geraden nicht geradeaus

Dieses Problem kostet im Rennen viel Zeit, denn der Fahrer muss ständig gegenlenken. Das kostet Zeit und Konzentration. Als Ursache für dieses Problem kommen zwei Möglichkeiten in Betracht. Entweder ist die Spur nicht richtig eingestellt oder Servo beziehungsweise Servosaver arbeiten

„Hat man einmal ein passendes Setup gefunden, sollte man sich merken, unter welchen Bedingungen man damit gute Rundenzeiten erzielen konnte.“

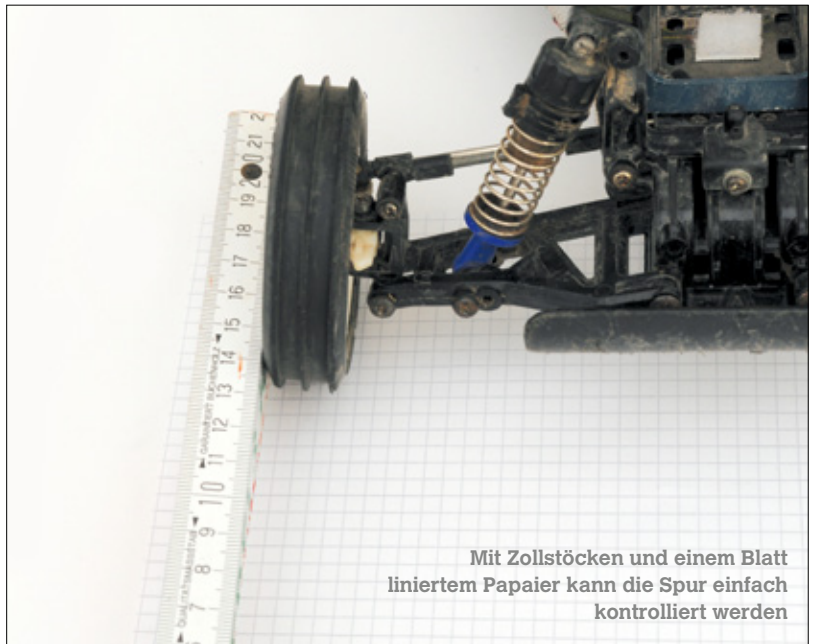




Mit einfachen Setup-Karten kann man das Fahrwerk sehr leicht einstellen

nicht richtig. Wenn der Wagen immer zur gleichen Richtung „abbiegt“, dann ist die Spur verstellt. Dies kann durch einstellen an den vorderen Spurstangen korrigiert werden oder über die Trimmung an der Fernsteuerung.

Wenn der Wagen aber immer nach den Kurven nicht geradeaus läuft und mal nach rechts und mal nach links zieht, dann sollten das Servo und der Servosaver kontrolliert werden. Viele – gerade ältere und schwächere Servos stellen nach dem Einlenken nicht sauber wieder auf null zurück. Hier kann der Wechsel gegen ein digitales Servo Abhilfe schaffen. Dabei muss es kein 100-Euro-Servo sein. Wichtig



Mit Zollstöcken und einem Blatt liniertem Papaier kann die Spur einfach kontrolliert werden

sind dabei die Stellkraft und ein robustes Getriebe. Ist das Servo nicht die Ursache, dann wird der Servosaver vermutlich ausgeleiert sein und sollte ersetzt werden. Auch die robusten High Torque Servo Saver mit bis zu drei Spannfedern können sich nach einem Unfall und Querstellen der Räder verbiegen und bringen dann die Räder nicht mehr in die Neutralstellung zurück.

Anzeige

MadMax-Beetle^{1:6}



899,- €
RTR + 150 €



Mit MadMax Reifen zur Wahl!



rc-car-online.de

rc-car-shop Hobbythek - Nauenweg 55 - 47805 Krefeld - Tel.: 02151/820200
E-Mail: hobbythek@t-online.de - www.rc-car-online.de



Unterschiedliche Dämpferöle – je nach Hersteller geben Farbcode oder Zahlen die Viskosität an

Szenario 4/5: Der Wagen schiebt in den Kurven über die Vorderräder/schleudert mit dem Heck

Jetzt wird es etwas schwieriger. Grundsätzlich neigen viele Wagen dazu, in den Kurven nicht wie auf Schienen zu fahren. Dafür kann es sehr viele Ursachen geben, da sich hier viele Faktoren untereinander beeinflussen. Grundsätzlich sollte natürlich auch das Tempo an die Kurve angepasst werden – das gilt für jede Art von Rennen. Hier geht es nun um einige Einstellmöglichkeiten, die erklärt werden sollen. Unterm Strich gilt hier mehr denn bei allen anderen Punkten, dass man jeweils nur in sehr kleinen Schritten vorgehen und diese genauestens dokumentieren sollte. Um das Ganze etwas verständlicher zu machen, werden nun Faktoren wie Reifenhaftung, Fahrbahn-Beschaffenheit und äußere Einflüsse nicht näher betrachtet – es wird von einer optimalen Strecke ausgegangen.



Durch Rändelschrauben auf den Dämpfergehäusen oder – wie in diesem Fall – Kunststoff-Klippe, lässt sich die Feder mehr oder weniger vorspannen, was Einfluss auf die Chassishöhe hat

Die beiden magischen Punkte sind Spur und Sturz. Los geht es mit der Spur. Wenn die Räder einer Achse vorne näher zusammen stehen als hinten, also jeweils ein wenig nach innen lenken, spricht man von der Vorspur. Beim Vergrößern der Vorspur wird der Geradeauslauf besser und der Wagen ist in den Kurven leichter zu fahren. Gut für Anfänger, aber nicht gut für die Geschwindigkeit. Wenn man die Vorspur verkleinert, also die Räder neutraler einstellt, verringert sich das Untersteuern, aber es bedarf einer schnelleren Lenkreaktion, da das Fahrverhalten allgemein schwieriger agiler wird – und das Auto somit schneller.

Was beim Tamiya DT02 nicht geht, aber bei anderen Fahrzeugen, ist das Verstellen der Spur an der Hinterachse. Hier gilt, dass ein Vergrößern der Vorspur das Untersteuern begünstigt, den Wagen beim Bremsen etwas mehr stabilisiert aber die Toppespeed verringert. Verkleinern der Spur erhöht das Tempo, aber der Wagen verhält sich weniger stabil beim Einfahren in die Kurve und beim Bremsen. Grundsätzlich sollten die Einstellungen auf einer Achse immer auf beiden Seiten identisch sein.

Die zweite Komponente ist der Sturz. Damit ist der Winkel gemeint, in dem die Reifenflanke zum Untergrund steht. Bei 0 Grad Sturz stehen die Außenseiten der Räder also senkrecht zum Untergrund. Weisen die Räder oben weiter nach außen als unten, spricht man von einem positiven Sturz. Sind die Räder oben enger zusammen als unten, handelt es sich um einen negativen Sturz. Wie wirkt sich das Ganze nun auf das Fahrverhalten aus?

Wenn der Wagen beim Einlenken über die Vorderräder schiebt, also untersteuert, sollte der negative Sturz an der Vorderachse erhöht werden. Gleichzeitig kann auch noch der Sturz an den Hinterrädern reduziert werden, was den Effekt zusätzlich etwas verstärkt. Wenn der Wagen aber beim Einlenken in die Kurve viel zu viel Grip hat und übersteuert, also das Heck hinten ausbricht und der Wagen sich eventuell sogar überschlägt, wird entsprechend der Sturz



Unterschiedliche harte Federn sind in der Regel farblich gekennzeichnet

MEISTER-SETUP

Folgende Einstellwerte kamen bei Jonas Ueberschaer bei seinem DT02-Chassis im Fichtercup-Finale 2015 zum Einsatz, mit dem er den 1. Platz belegte:

- Spur vorne: 1° / Spur hinten: 2°
- Sturz vorne: 10° / Sturz hinten: 2°
- Stossdämpfer Öl hinten und vorne: 200 cps
- Reifen vorne: 3 Rillen / Reifen hinten: Multipin
- Ritzel: 19 Zähne / Regler: TEU-302
- Chassis: DT-02 / Karo: Desert Gator



Beim Aufbau der Stoßdämpfer muss man auf die richtigen Teile achten.
Nicht jedes Teil ist im Rennen erlaubt – Ausschreibung beachten

vorne verringert und hinten erhöht. Bei vielen Wagen sind zur Einstellung des Sturzwertes an den vorderen und hinteren Querlenkern mehrere Befestigungspunkte für die Querlenker vorhanden. Je weiter die oberen Querlenker nach innen geschraubt werden, desto steiler ist der Sturz. Sollte nur ein Befestigungspunkt vorhanden sein, wie auch beim DT02, dann verkürzt oder verlängert man die oberen Querlenker beispielsweise über Rechts-links-Gewindestangen.

Eine weitere Möglichkeit, an dem Wagen etwas einzustellen, ist die Position der Stoßdämpfer. Bei den meisten RC-Cars gibt es hier mehrere Montagelöcher an der Dämpferbrücke und an den unteren Querlenkern. Bei einer Änderung passiert hinten wie vorne dasselbe: je flacher die Stoßdämpfer stehen, desto



Um die Leichtgängigkeit zu gewährleisten, sollte man regelmäßig den Widerstand der drehenden Teile überprüfen

weniger Grip hat der Wagen auf der Achse. Entsprechend steilere Montagen steigern den Grip auf der Achse.

Viele Optionen

Es zeigt sich: Es ist nicht ganz so einfach, den Wagen optimal auf die Strecke einzustellen. Deshalb ist es empfehlenswert, Fahrer um Hilfe zu bitten, die dasselbe Fahrzeug fahren. Auch das Abschauen von Einstelloptionen kann für Anfänger hilfreich sein. Anhand von Dämpferpositionen, erkennbaren Fahrwerkseinstellungen und eventuell der Feder-Wahl kann man sich meist schon gut an ein brauchbares Ausgangssetup herantasten. Aber egal wie gut der Wagen eingestellt ist, am Ende ist immer noch der Fahrer der wichtigste Faktor, wenn es um den Sieg geht. Übung macht eben den Meister.

««««

Anzeige

VISIONS

BECOME TRUE

FERNGESTEUERTE MODELLE UND ZUBEHÖR

HAMMERHEAD BRUSHLESS

M 1:6 ■ 980KV Brushless Motor ■ 160A ESC



Art.-Nr. 22182
UVP 399,00€



WWW.AMEWI.COM



VINTAGE-RACING

Alte Eisen wieder flott gemacht

Text: Frank Jaksties
Fotos: Erich Reichert

Seit ein paar Jahren kommen nicht nur die älteren Modellbauer auf die Idee, ihre Vintage-Flitzer von damals wieder flott zu machen. Auch jüngere RC-Car-Fahrer erkennen den Wert, altes Gerät wieder auf die Piste zu bekommen. Die marktführenden Hersteller haben diesen Enthusiasmus zum Anlass genommen und nach und nach die alten Baukästen, wenn auch manchmal in leicht abgeänderter Form, wieder auf den Markt zu bringen. Diese Modelle erfreuen sich immer größter Beliebtheit. Passend zu diesem Trend gab es Ende vergangenen Jahres zu einem Vintage-Rennen in den USA.

Im Jahre 2008 rief der Amerikaner Erich Reichert zum ersten Mal zum Vintage Offroad Nationals (Vonats) für RC-Cars bis Baujahr 1994 (mit ein paar kleinen Ausnahmen) auf. Damals noch ein relativ kleines Event, wurde es in den kommenden Jahren mit steigenden Teilnehmerzahlen immer beliebter. Vom Ende September 2015 jährte sich das Vintage Nationals zum achten Mal. In der Vergangenheit ließen sich sogar alte Haudegen wie zum Beispiel der Team Associated Teamfahrer Brian Kinwald dort blicken, um im Renngeschehen mitzumischen.

Übersee-Show

Die gewählte Location lag wieder bei Wolcott Hobby in Waterbury, Connecticut, USA. Die Teilnehmerzahl stieg auf mehr als 100, wobei es dort nicht nur amerikanische Nennungen gab, sondern auch RC-Vintage-Fans aus Europa ihren Weg in die USA fanden. Die vielen verschiedenen Fahrzeuge wurden in sechs Klassen und zwei Unterklassen kategorisiert: 2WD, 4WD, Stadium Truck, Classic (Tamiya-typische Cars) und Heavy Metal. Letztere unterteilte man in Monstertrucks kleinerer Bauart (HM2), wie zum Beispiel Tamiya Blackfoot und Ähnliche, und in die größeren Varianten (HM1), zu denen Tamiya Clodbuster, Kyosho USA-1 und deren Gleichgesinnte gehörten.

Neben den zahlreichen Rennen gab es einen Concours-Wettbewerb, der von keinem Geringerem als Jason Ruona von JConcepts durchgeführt wurde. Während der Rennpausen konnte man an einem Charityrennen teilnehmen, das zu Ehren



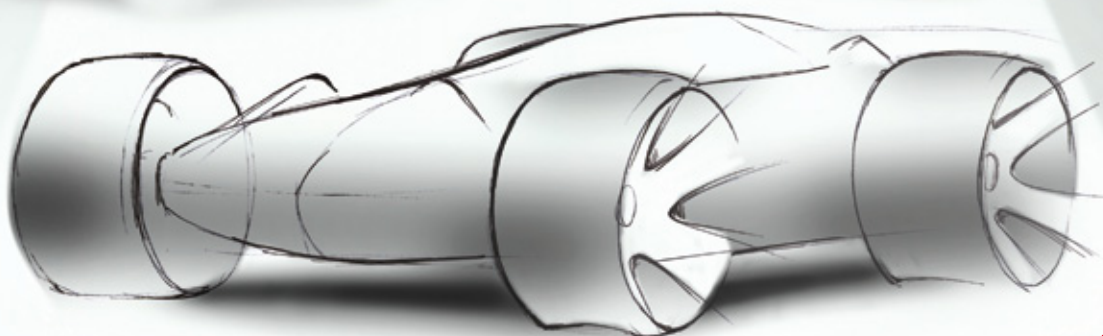
Erich Reichert rief 2008 zum ersten Mal zum Vintage Offroad Nationals auf. 2015 jährte sich das Event zum achten Mal. Neben artgerechten T-Shirts gab es Trophäen für alle Klassen zu ergattern

Die Klasse 4WD wurde fast ausschließlich von Losi dominiert. Der XX4 war damals das Maß aller Dinge in seiner Sparte



Anzeige

SELECTED QUALITY



Egal ob Einsteiger oder Profi: Die perfekten Produkte für Deine Bedürfnisse, sorgfältig geprüft, ausgewählt und vertrieben von ONE HOBBY. Zum Beispiel RC Cars von LC Racing. Kompetente Fachhändler in Deiner Nähe findest Du auf www.onehobby.de

LC RACING | ONE HOBBY TIRES | ONE HOBBY ACCESSORIES

ONE HOBBY
EVERYTHING RC

eines verstorbenen, lokalen Rennkollegen abgehalten wurde. Hier galt es, mittels eines mit FPV-Technik ausgestatteten Team Associated RC10-Rennbuggys die drei schnellsten Rennrunden in Folge in den Lehm zu brennen. Der Sieger bekam ein ProLine Pro2 Kit, welches von ProLine zur Verfügung gestellt wurde. In allen Klassen wurde gefightet, was das Zeug hielt. Allerdings war jeder Racer darauf bedacht, seinen Oldtimer wieder unbeschadet mit nach Hause nehmen zu können. Bei einigen der bereits mehr als 30 Jahre alten Fahrzeuge sind Ersatzteile mitunter rar gesät.

Sportlich

Trotz packenden Zweikämpfen ging es auf dem Vintage Offroad Nationals 2015 mit gutem Sportsgeist und vor allem Respekt den alten Fahrzeugen und Teilnehmern gegenüber zu. Am Sonntag fand nach den packenden Finalläufen die Siegerehrung statt. Bis hin zum fünften Platz gab es für die Sieger eine Trophäe. Zusammenfassend blicken die Teilnehmer und der Veranstalter auf ein tolles Rennwochenende zurück, welches sich dieses Jahr auf jeden Fall wiederholen wird.

««««



Erich Reichert präsentierte die Trophäen bei der Siegerehrung nach dem letzten Finallauf direkt im Hobbyshop. Der Spaß steht allen ins Gesicht geschrieben



Mit einer Livecam ausgestattet, wurde dieser RC10 per FPV über den Parcours pilotiert. Es galt die drei schnellsten, zusammenhängenden Runden zu absolvieren

ERGEBNISSE

TEKIN 2WD

1. Alex Kosciuszek (RC10 Worlds)
2. Jason Ruona (RC10 Worlds)
3. Mark Westerfield (NIX91)
4. Robb Fumire (RC10)
5. Tyler Falcone (RC10 Worlds)

EXTREME HOBBY SHOP 4WD

1. Mark Westerfield (Losi XX4)
2. Brandon Giles (Losi XX4)
3. Tomas Karlsson (Losi XX4)
4. Reinaldo Vega (Yokomo YZ10)
5. Trung Au (Losi XX4)

HITEC STADIUM TRUCK

1. Jason Ruona (RC10T)
2. Joe Ellis (Losi XXT)
3. Blake Wazocha (RC10ET)
4. Reinaldo Vega (RC10T)
5. Robb Fumire (RC10T)

PRO-LINE RACING HEAVY METAL HM1

1. Joe Ellis (Tamiya Stadium Thunder)
2. Matt Maziarz (MRC Ironman)
3. Kyle Batman (Traxxas Sledgehammer)
4. Joe Berlenbach (MRC MT10)
5. Ron Sacrider (Tamiya King Cab)

PRO-LINE RACING HEAVY METAL HM2

1. Erich Reichert (Tamiya Clodbuster)
2. Paul Ferrara (Marui Big Bear)

KYOSHO CLASSIC

1. Joe Ellis (Tamiya Sonic Fighter)
2. Kyle Batman (Traxxas Rad2)
3. John Marcotte (RC10 Classic)
4. Frank Pindar (RC10 Classic)
5. Brandon Giles (Kyosho Scorpion)



IConcepts Gründer Jason Ruona ließ es sich nicht nehmen, beim Vintage Offroad Nationals mit dabei zu sein. Er behauptete sich in der Klasse Stadium-Truck als Top Qualifier und gewann diese Klasse. In der Klasse 2WD musste er sich mit Platz 2 begnügen



Local Hotshoe Alex Kosciuszek dominierte die Klasse 2WD mit seinem RC10 Worlds Car. Er sicherte sich neben dem Top-Qualifier auch den ersten Gesamttrrang in dieser Klasse

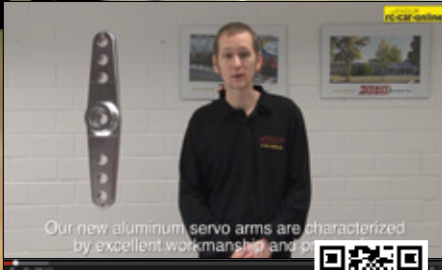


Zu Schrauben gibt es immer etwas. Hier traf sich alt und jung, um mit den historischen RC-Cars ordentlich Spaß zu haben

Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

RC Car Hobbythek



HT-Alu Servoarm



Traxxas



BMX Trail Shredding



Horizon Hobby



ECX AMP
Build-To-Drive-Bausatz



HPI



Savage XS Flux



OneHobby



Unboxing - LC Racing
EMB-1H von Onehobby



CARS & Details



Neuheiten von Hobbico



Tonisport



VBC Racing Firebolt



Absima Pistolensender mit Touchscreen-Steuerung

SMART- CONTROL

Text und Fotos:
Robert Baumgarten



Der Trend zu deutlich mehr Funktionen an einem Sender erfordert immer größere Displays. Der CR4T-Sender von Absima verfügt daher nicht nur über einen großen Bildschirm, sondern geht mit seinem farbigen Touchscreen sogar noch einen Schritt weiter. Die Bedienbarkeit wird dadurch nicht nur deutlich vereinfacht, sondern etliche Funktionen inklusive Telemetrie runden das Ausstattungspaket ab.

Die CR4T von Absima ist die Weiterentwicklung des bekannten CR3P-Senders. Dabei wurde nicht nur die Anzahl der abspeicherbaren Modelle erhöht, sondern auch eine deutliche Verbesserung bei der Ergonomie vorgenommen. Der CR4T lässt sich daher nicht nur auf Linkshänderbetrieb umbauen, sondern ermöglicht neben einer Einstellung des Federdrucks am Gashebel sowie dem Drehrad auch noch ein Verschieben des Drehrads zum Griff oder davon weg. Der Griff wiederum lässt den Austausch des hinteren gummierten Elements zu, wodurch er für unterschiedliche Handformen und -größen geeignet ist. Insgesamt liegen dem Set zwei Varianten bei.

Entscheidende Millimeter

Ein nicht unwichtiger Faktor ist für viele Nutzer auch der Durchmesser des Drehrads, im Fall der CR4T ist dieser mit 36 Millimeter eher im Mittelfeld anzusiedeln. Der genutzte Schaumstoff ist griffig, ohne auf dem Drehrad herumrutschen zu können. Der Schwerpunkt des Senders mit seinem geringen Gesamtgewicht inklusive Akkus von nur 530 Gramm liegt sehr tief, wodurch der Sender gut

ausbalanciert ist. Ein direkter Anschluss eines LiPo-Akkus ist im Gegensatz zu einigen Vorgängermodellen nicht vorgesehen.

Um die vier mitgelieferten NiMH-Zellen in AA-Größe aufzuladen, lassen sich die Zellen einerseits entnehmen, andererseits kann dazu auch die auf der linken Seite angebrachte Micro USB-Buchse genutzt werden. Über die Buchse lassen sich auch für Firmware-Updates aufspielen, um den Sender mit neuen Funktionen oder besseren Übertragungsalgorithmen auszustatten. Leider ist es jedoch nicht möglich, über die Buchse Modelldaten via PC abzuspeichern und

TECHNISCHE DATEN

CR4T-SENDER

- Abmessungen: 190 × 125 × 219 mm • Gewicht: 530 g • Modulationsarten: AFHDS, AFHDS 2
- Anzahl Kanäle: 4 • Modellspeicher: 20 • Besonderheiten: Integrierte Antenne, Farb-Touchscreen, integrierter Touch-Stift, auf Linkshänderbetrieb umbaubar

R4FS-EMPFÄNGER

- Abmessungen: 39 × 28 × 17 mm • Gewicht: 11 g • Spannungsbereich: 4-6,5 V • Modulationsart: AFHDS 2 • Anzahl Kanäle: 4 • Besonderheiten: Anschlüsse für Telemetriesensoren (1x In, 1x Out)



Durch das Lösen der drei Befestigungsschrauben kann man den herabgesetzten Drehknopf noch nach vorne oder hinten schwenken

zu verwalten. Die dadurch entstehende Möglichkeit, Daten mit Kollegen oder Teammitgliedern tauschen oder größere Modellsammlungen verwalten zu können, wäre eine gelungene Abrundung des ohnehin guten Funktionsumfangs. Dafür kann man die USB-Buchse allerdings mit einem PC verwenden, um den Sender in (Renn-) Spielen als Steuergerät zu nutzen.

Bunte Vielfalt

Der neue Sender wurde mit deutlich mehr Knöpfen und Schaltern sowie mehreren Drehreglern ausgestattet, um noch mehr Funktionen zu ermöglichen. Damit diese Vielfalt auch weiterhin einfach beherrschbar bleibt, wurde dem Sender ein 47×79 Millimeter großes Farbdisplay mit einer Auflösung von 240×400 Pixeln spendiert. Dieses ist mit einer resistiven Touchscreenfolie versehen, um mittels Finger- oder Stiftbedienung simpel und schnell durch die vielen Funktionen zappen zu können. Der Stift findet in der oberen rechten Ecke sogar seinen Platz im Sendergehäuse.

Der Einsatz eines Farbdisplays mit 91 Millimeter Diagonale ermöglicht nicht nur eine bessere Übersicht, sondern dient auch zur besseren Erklärung einzelner Funktionen des komplett deutschsprachigen Sendermenüs. Dies geht beim CR4T sogar so weit, dass die Anleitung in den Sender integriert wurde. In jeder Menüebene oder in der oberen rechten Ecke lässt sich eine Hilfsfunktion anwählen, woraufhin



Der Handgriff der CR4T verfügt über drei Taster und zwei von beiden Seiten aus erreichbare Endlos-Stellräder



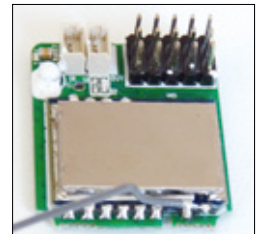
Der CR4T-Sender lässt sich mit den beiliegenden Teilen auf den Linkshänderbetrieb umbauen. Die oben durch eine Gummilasche abgedeckte Micro USB-Buchse kann für PC Fahrsimulationen genutzt werden

die jeweilige Option näher erklärt wird. In einigen Untermenüs wird die Wirkungsweise der Einstellungen simuliert angezeigt, indem sich zum Beispiel der Servohebel auf dem Display passend zur Gas/Lenkstellung mitbewegt.

Veränderungen an den Exponentialkurven werden anhand einer Kurvengrafik sehr leicht verständlich dargestellt. Dasselbe gilt für die spezielle Crawler Lenkungssteuerung, welche in einem Untermenü aktiv geschaltet werden kann und den Einsatz aller vier Kanäle des recht kompakten Empfängers ermöglicht. Hierbei sind diverse Einstelloptionen und Mischer nutzbar, um das Modell gut abstimmen zu können.

Info-Quelle

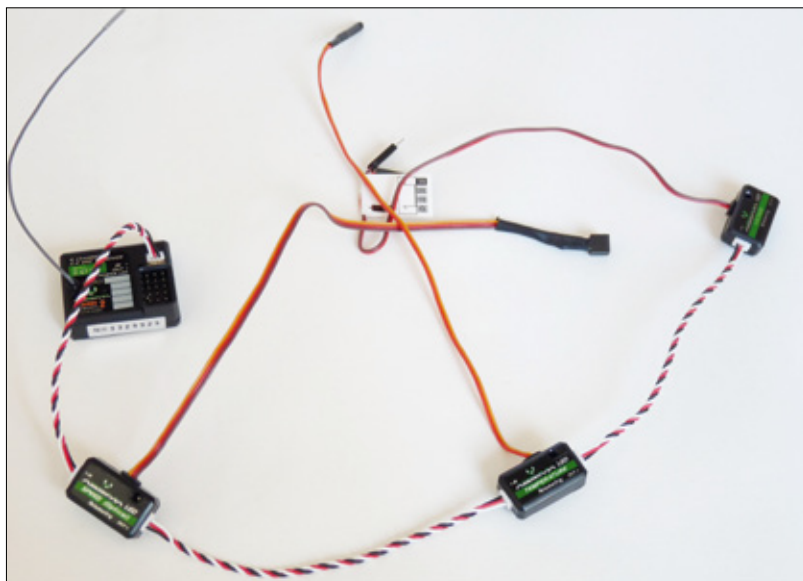
Darüber hinaus liegen dem Set einige Sensoren bei, um diverse Daten im Modell zu erfassen und via Telemetrie an den Sender zu schicken. Hierzu gehören ein optischer Sensor zur Erfassung der Drehzahl an einer beliebigen Stelle des Antriebsstrangs. Aus diesen Werten lässt sich im Sender nach Eingabe der passenden Untersetzung die Geschwindigkeit anzeigen. Des Weiteren gehört ein Temperatursensor zur Überwachung des Motors oder des Reglers



Der Empfänger ist sauber gefertigt und die Prozessorlektronik wird durch eine zusätzliche Abschirmung vor Störungen geschützt



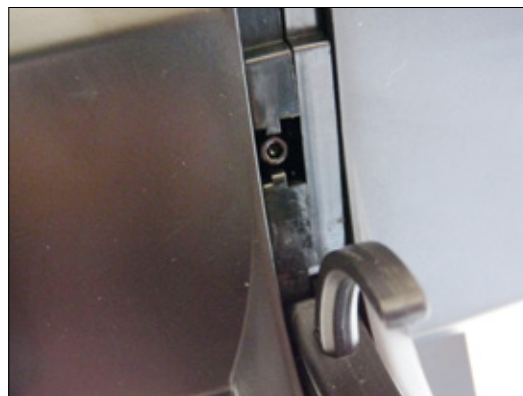
Zur Steuerung des Touchscreens kann man neben den Fingern auch den vorne in der Ecke zu verstauenden Plastikstift nutzen



Die Telemetrie-Sensoren werden über eine Datenleitung untereinander und anschließend mit dem Empfänger verbunden

dazu. Da maximal vier Sensoren hintereinander steckbar sind, lassen sich auch bis zu zwei Temperatursensoren gleichzeitig nutzen. Im Menü können nicht nur ein Warnton oder eine Vibration auf das Erreichen einer kritischen Temperatur hinweisen, sondern es ist auch eine Abregelung der Gaswerte möglich. Zu guter Letzt erfasst der Spannungssensor über den Balanceranschluss des Fahrakkus die Gesamtspannung des Akkupacks, um auch hier im Falle eines Absackens der Spannung sofort eine Warnung auszugeben.

Auf dem Display des Senders ist bei normaler Nutzung die obere Hälfte für die Anzeige der Telemetriedaten reserviert und zeigt auch die Empfängerspannung und die Fehlerrate des Signals an. Das Überschreiten einer variablen Fehlerraten-Schwelle sorgt wiederum für die Aktivierung der einstellbaren Failsafe-Funktion. Im Gegensatz zu den Vorgängermodellen lässt sich das Failsafe nicht nur für den Gasweg, sondern für alle Kanäle einstellen.



Die Federhärteinstellung ist über eine verdeckte Inbusschraube recht einfach möglich – und zwar für Gashebel und Lenkrad gleichermaßen

Der CR4T-Sender ist trotz moderner Ausstattung abwärtskompatibel zu den bisherigen AFHDS Empfängern. Die Telemetriefunktionen bleiben dabei freilich auf der Strecke, dafür wiederum schaffte der Sender im Reichweitentest mit der älteren Variante sogar etwa 40 bis 50 Meter mehr. Werte jenseits der 270-Meter-Marke beim Einsatz von AFHDS-Empfängern treten beim RC-Car allerdings ohnehin eher selten auf und andere Übertragungsprotokolle schaffen ähnliche Werte. Je nach Einsatzzweck und Platz im Modell kann man daher problemlos beide Varianten nutzen, da die Übertragungseinstellungen im Menü jedem Modell passend zugeordnet werden können.

Standard-Features

Neben den üblichen Funktionen wie Servo-Reverse, Trimmung und Verfahrensweg (getrennt nach Seiten) oder Exponentialfunktionen sowie Mischverhältnisse und Einstellbarkeit diverser Punkte auf der Gas und Lenkkurve, ermöglicht die Software der CR4T auch die nahezu freie Zuordnung der insgesamt vier vorhandenen Taster. Drei davon sind gut erreichbar um den Griff platziert und werden von zwei Drehrädern, die per Daumen zu bedienen sind, ergänzt. Der letzte befindet sich unterhalb des Lenkrads und ist ebenfalls mit dem Daumen zugänglich. Alle Eingabelemente sind für Links- und Rechtshänder



Der herabgesetzte Drehknopf ist mit 36 Millimetern Durchmesser und einer weichen Schaumstoffbeschichtung sehr griffig



Selbst bei sehr hellem Umgebungslicht lässt sich der transflektive Bildschirm gut ablesen und je nach Situation kann auch die Displayhelligkeit noch herunter geregelt werden

MEIN FAZIT

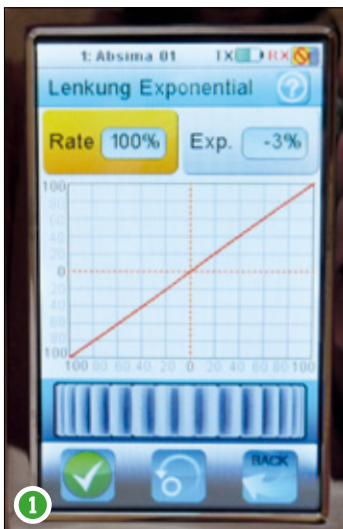


Die CR4T von Absima ist ein sehr gut ausgestatteter Vierkanal-Sender mit innovativer Bedienung. Trotz guter Verarbeitung und großem Funktionsumfang liegt der Sender in einem so niedrigen Preissegment, dass man einfach zuschlagen muss.

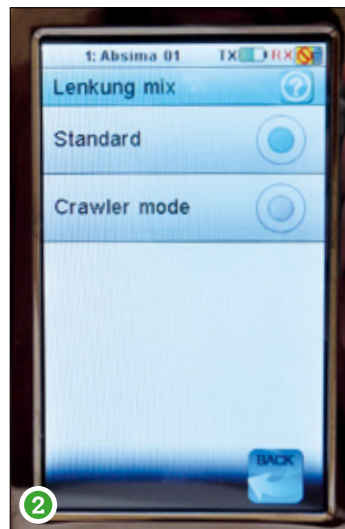
Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Gute Verarbeitung
Zahlreiche Funktionen
Innovatives Bedienkonzept
Inklusive Telemetrie

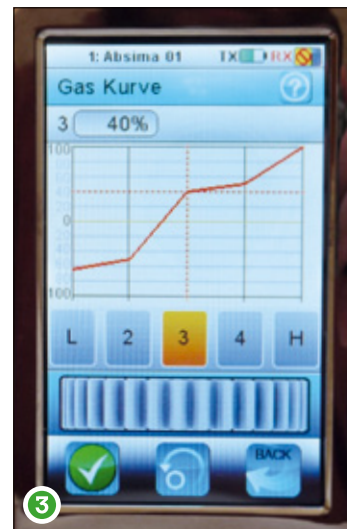
Nur Einzelzellen
verwendbar



1



2



3

1. Generell lassen sich die Werte über ein angedeutetes graues Drehrad oberhalb der drei Systemicons sehr schnell per Wischgeste verstellen
2. Die Lenkfunktion lässt natürlich auch Mix-Funktionen zu, um bei einem Crawler die Vorder- und Hinterachse je nach Situation passend anzusteuern. Dabei lässt sich auch die Geschwindigkeit des zugemischten Servos anders einstellen, um eine zu agil lenkende Hinterachse zu vermeiden
3. Bei der Gaskurve können insgesamt fünf Punkte definiert werden, um den Drehzahlverlauf an die Abzugsstellung anzupassen. Je nach Strecke kann man damit zum Beispiel die Feinfühligkeit im unteren oder mittleren Bereich erhöhen, ohne auf die maximale Drehzahl zu verzichten

gleichermaßen gut zu erreichen. Der Stromverbrauch ist mit eingeschaltetem und zu 100 Prozent Helligkeit beleuchtetem Display natürlich etwas höher als bei einfacheren Sendern. Daher kann man im Menü eine Abschaltzeit definieren, um Strom zu sparen.

Da der Sender im ausgeschalteten Betrieb immer noch etwas Strom verbraucht, sollten die Akkus bei längerer Lagerzeit entnommen werden, um Tiefentladungen zu vermeiden. Einsatzzeiten jenseits der 5-bis 6-Stunden-Marke sind mit üblichen 2.100-Milliamperestunden-Akkus machbar. Das Display lässt sich selbst bei Sonnenlicht noch gut ablesen, um jederzeit kleine Veränderungen durchführen zu können. So lässt sich die CR4T sehr gut an jeglichen RC-Cars nutzen und bietet mit seiner Telemetrie zusätzliche Sicherheit beim Betrieb komplexer Modelle. <<<<

Der Blick auf den Drehknopf präsentiert sauber gefertigte moderne Technik, wobei die Elemente untereinander für eine einfachere Reparatur mit Steckkontakten versehen sind



Beim Wechsel auf die Linkshänderversion sind nur ein Stecker zu entfernen sowie die drei Schrauben zu lösen. Die Mechanik ist solide ausgelegt

LITTLEFOOT

Text und Fotos:
Jan Schnare



**GEWINN
MICH!**
Alle Infos auf
Seite 49

Viel Spaß mit Onehobbys 1:14er-Offroader

Wenn man sich auf dem RC-Car-Markt so umsieht, fällt vor allem eins auf: es gibt jede Menge Angebote. Buggys, Truggys, Monstertrucks oder Onroader - für jeden Geschmack ist das richtige Modell dabei. Und auch für jeden Geldbeutel. Da fällt es Einsteigern oft schwer, ein passendes RC-Car zu finden, das nicht nur gut aussieht, sondern auch lange Freude bereitet. Ein Offroad-Vertreter des Maßstabs 1:14 ist der EMB-1H von LC-Racing, den Onehobby im Sortiment hat.

Selbst wer sich nicht so gut mit RC-Cars auskennt, merkt schnell, dass es sich beim neuen LC-Racing-Buggy EMB-1H von Onehobby nicht um irgendein Billigmodell handelt. Aluminium-Teile wohin das Auge reicht und eine saubere Verarbeitung erfreuen das Modellsportler-Herz. Mit zum Lieferumfang gehören neben dem fahrfertig aufgebauten Modell samt bunter Karosserie auch noch ein passender 2,4-Gigahertz-Sender, ein sechszelliger Nickelakku und ein einfaches Ladegerät. Wer noch vier Mignonzellen für den Sender beisteuert, kann also im Prinzip sofort loslegen mit dem Bashen. Doch zuvor werfen wir noch einen genaueren Blick auf das Modell – schließlich interessiert es am meisten, was sich unter der schicken Karosserie befindet.

Feinkost

Die Basis des Modells bildet eine Alu-Chassisplatte, auf der alle Komponenten montiert sind. Vorne und hinten finden sich die beiden Achsen des Allradbuggys. Es kommen am Modell ausschließlich Doppelquerlenker-Konstruktionen zum Einsatz, die durch ihre Einstellbarkeit überzeugen. Die oberen Sturzstreben sind in Form von Rechts-links-Gewindestangen ausgeführt und lassen sich somit stufenlos in ihrer Länge verstellen, um den Sturz an allen vier Rädern an die Streckenverhältnisse und die persönlichen Vorlieben des Fahrers anzupassen.

Gleiches gilt auch für die Spurstangen, die die auf zwei Pfosten gelagerten Zwischenlenkhebel mit den Achsträgern verbinden. Hierüber lässt an der Vorderachse der Vor- beziehungsweise Nachspurwert stufenlos variieren, um Agilität und Spurtreue des Modells anzupassen.

Wem diese Einstellmöglichkeiten nicht genügen, der findet an beiden Achsen auch noch mehrere Montagepunkte für Sturzstreben und Stoßdämpfer. Apropos Stoßdämpfer: Dabei handelt es sich um echte Hingucker. Aus Aluminium gefräst und farbig eloxiert, machen sie jedoch nicht nur optisch einen guten Eindruck, sondern sie machen auch einen hervorragenden Job. Ganz „smooth“ bügeln sie Unebenheiten aus. Die Federvorspannung lässt sich über Rändelschrauben an den Gehäusen stufenlos einstellen. Auch das ist in dieser Größen- und Preisklasse bei Weitem nicht Standard.



Vielfach einstellbare Doppelquerlenkerachsen mit CVD-Wellen vorne und Alu-Öldruckstoßdämpfern vorne sind in dieser Preisklasse nicht unbedingt üblich

Kraftquelle

Die Power kommt beim LC-Racing-Buggy aus einem Vierpol-Motor mit einer spezifischen Drehzahl von 4.500 Umdrehungen pro Minute. Der längs verbaute Innenläufer überträgt seine Kraft auf eine zentrale Aluminium-Antriebswelle, die mittig im Chassis unter dem Topdeck verläuft. In ihr ist auch eine einstellbare Überlastkupplung im Hauptzahnrad integriert, die Schläge auf den Antriebsstrang abdämpfen soll, wie sie beispielsweise bei Sprüngen vorkommen. In den Achsen verteilen zwei Kegelraddifferenziale die Kraft weiter auf die Antriebswellen. Während hinten einfache Knochen verbaut sind, kommen vorne sogar CVD-Wellen zum Einsatz. Das Bindeglied zwischen Modell und Untergrund bilden schließlich angenehm weiche Minipin-Reifen, die auf klassischen weißen Dish-Felgen verklebt sind.

Auf dem Chassis sind neben dem Motor mit seinem Regler auch noch der kleine 2,4-Gigahertz-Empfänger und das Lenkservo mit der Bezeichnung Batan D115 verbaut. Über letzteres lassen sich zwar keine näheren Infos herausbekommen, jedoch arbeitet es schnell und stellstark und ist mit einem Servosaver ausgestattet. Der 35-Ampere-Brushlessregler ist programmierbar und kann sowohl mit Nickel- als auch LiPo-Akkus versorgt werden. Also ist der EMB-1H auch elektronisch auf Höhe der Zeit. Bleibt also die Frage zu klären, was der kleine Offroad fahrer technisch so zu bieten hat. Um das herauszufinden, geht es zunächst auf einen großen Sandplatz, wo der der Allradler mal so richtig zeigen kann, was in ihm steckt.



Im Set enthalten ist ein einfacher 2,4-Gigahertz-Sender mit den wichtigsten Einstellmöglichkeiten



Das liegend verbaute Lenkservo überträgt seine Kraft auf eine Zweipfosten-Lenkung mit integriertem Servosaver



Der Brushless-Innenläufer dreht mit 4.500 kv. Das Ritzelspiel lässt sich stufenlos einstellen

Freilauf

Bevor es losgehen kann, gilt es noch, den Fahraku aufzuladen. Dieser hat eine Kapazität von 1.100 Milliamperestunden und wird im Chassis mit einem Klettband fixiert. Die verpolichere Steckverbindung mit 3,5-Millimeter-Goldkontakten dürfte die auftretenden Ströme des Antriebssets mehr als locker wegstecken. Wer noch ein wenig mehr Leistung aus dem Modell herauskitzeln möchte, kann natürlich auch auf einen LiPo-Akku wechseln. Doch bereits mit dem serienmäßigen NiMH-Stromspender lassen sich hervorragende Fahrleistungen erzielen. Bereits beim Beschleunigen fällt die gute Kraftentfaltung auf. Auf dem losen Untergrund fliegt der Sand nur so umher und der Buggy schießt wie eine Rakete davon.

Dennoch ist das Fahrverhalten jederzeit sehr kontrolliert. Gibt man aus dem Stand Vollgas, zieht der EMB-1H sehr spurtreu geradeaus weg, ohne dabei Ausbrechtendenzen zu zeigen. Gleiches gilt auch, wenn man eine Vollbremsung hinlegt. Das spricht schon mal für ein sehr ausgewogenes Fahrwerkssetup. Das



Das gesamte Modell überzeugt mit guter Qualität. Sauber gefertigte Kunststoffteile, Kugellager und wenig Spiel zeichnen die Achskonstruktionen aus

CAR CHECK

LC-Racing EMB-1H Onehobby

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

Technik:
 Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen vorne, Rechts-links-Gewindestangen, zwei Kegelraddifferenziale

Benötigte Teile:
 Vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:

HOBBYFAHRER

MEIN FAZIT



Der LC-Racing-Buggy EMB-1H aus dem Sortiment von Onehobby ist ein RC-Car, das auf den ersten Blick ein tolles Einsteigermodell zu sein scheint. Der komplette Lieferumfang, die solide Ausstattung, das gutmütige Fahrverhalten und nicht zuletzt der niedrige Preis machen den Offroader jedoch auch für fortgeschrittene RC-Car-Fahrer höchst interessant.

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details

Saubere Verarbeitung
Ausgereifte Konstruktion
Sehr neutrales Fahrverhalten
Viel Fahrspaß

Ladegerät könnte
hochwertiger sein



In der zentralen Antriebswelle ist auch eine Slipperkupplung integriert, die Lastspitzen dämpfen soll

bestätigt sich auch in Kurvenfahrten: Trotz der Größe lässt sich das Modell sehr schön mit Gas- und Lenkbefehlen im Grenzbereich zum Übersteuern bewegen. Untersteuer-Tendenzen sind allradtypisch nicht festzustellen. Dafür kann man sich das etwas übersteuernde Fahrverhalten mit etwas Übung zu Nutze machen und langgezogene Drifts provozieren. Hier können dann das schnelle Lenkservo und der präzise arbeitenden Regler ihre Vorteile dann voll ausspielen.

Jumpstar

Nach etwa 7 bis 8 Minuten Fahrzeit lässt der Akku dann spürbar nach und schließlich schaltet der Regler die Motorpower vollständig ab, um den Akku nicht tiefzuentladen. Dank des beiliegenden Laders kann der Spaß jedoch schnell weitergehen. Für die weitere Erprobung geht es dann auf eine Offroadstrecke für 1:10er-Buggys und -Truggys. Hier fühlt sich der kleine LC-Racing-Renner sichtlich wohl. Mit dem ebenfalls leicht sandigen Untergrund haben die griffigen Reifen keine Last und so schiebt der Brushlessmotor das Modell souverän über den Kurs. In Kurven beißt sich der kleine Offroader förmlich in den Untergrund und die sanft arbeitenden Öldruckstoßdämpfer bringen selbst bei groben Unebenheiten oder Fast-Abflügen jederzeit Ruhe ins Fahrverhalten.



Ein 1.100-Milliamperestunden-Nickel-Akku mit Ladegerät gehört zum Lieferumfang



Der Regler verkraftet einen Maximalstrom von 35 Ampere. Er kann sowohl mit Nickel- als auch mit LiPo-Akkus betrieben werden

Eine Paradedisziplin des EMB-1H sind Sprünge. Dank des sehr guten Geradeauslaufs, des kräftigen Motors und der großvolumigen Dämpfer ist es eine wahre Freude zu sehen, wie der Buggy fast schon erwartungsgemäß sauber in der Luft liegt und – etwas Erfahrung am Sender vorausgesetzt – jede Landung wie aus dem Bilderbuch aussieht. Die Fluglage lässt sich dabei dank der vergleichsweise großen Räder jederzeit sekundenschnell beeinflussen – ganz so, wie man es sich wünscht. <<<<





LC-RACING EMB-1H VON ONEHOBBY GEWINNEN

Das noch junge Unternehmen Onehobby hat mit dem LC-Racing-Buggy EMB-1H ein RTR-Modell im Sortiment, das im Maßstab 1:14 ausgeführt ist. Die Basis des kleinen Renners bildet eine Alu-Chassisplatte, auf der alle Komponenten montiert sind. Vorne und hinten finden sich die beiden Achsen des Allradbuggys. Es kommen am Modell ausschließlich Doppelquerlenker-Konstruktionen zum Einsatz, die durch ihre Einstellbarkeit überzeugen. Die Power kommt beim LC-Racing-Buggy aus einem Vierpol-Motor mit einer spezifischen Drehzahl von 4.500 Umdrehungen pro Minute und Volt. Betrieben wird dieser mit einem Nickel-Stück und bietet ordentlich Power – wie der Test in dieser Ausgabe eindrucksvoll belegt. Wir verlosen einen LC-Racing EMB-1H von Onehobby. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 28. April 2016 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 03/2016

Die Gewinner der Werkzeugkoffer von B&W International, die wir in Ausgabe 3/2016 verlost haben, wurden schriftlich benachrichtigt.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Welche spezifische Drehzahl hat der Motor des EMB-1H?

- A 5.400 kv
- B 4.500 kv
- C 4.450 kv

CD0516

Frage beantworten und Coupon bis zum 28. April 2016 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 05/2016
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 77-155

Einsendeschluss ist der 28. April 2016 (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



SHOP

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



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12099
€ 9,80

NEU!

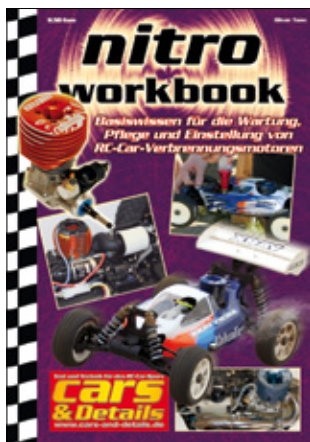


**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990
€ 9,80

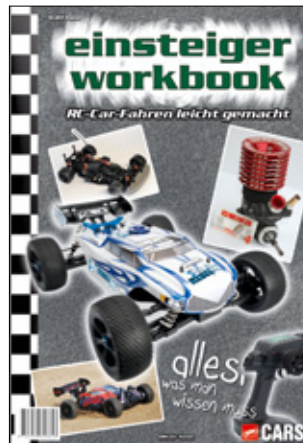


**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586
€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990
€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



12 Ausgaben für 54,- Euro

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

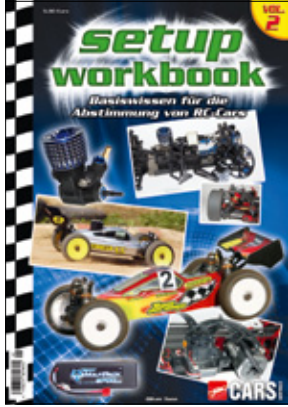
So können Sie bestellen

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.



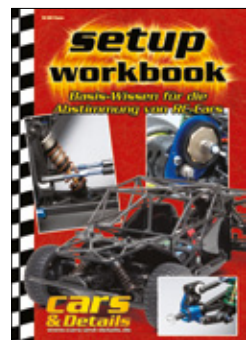
Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

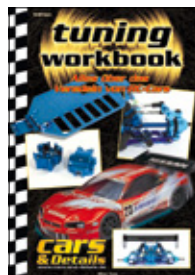


Auch digital als eBook erhältlich

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

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



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



Herzstück

Anschaulich und praxisnah verdeutlicht RC-Car-Experte Bertram Kessler alle wesentlichen 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

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

Airbrushtechnik und Modellbau. Hauptstraße 17, 01877 Rammenau, Internet: www.race-drift.de, www.grossmodelle.com

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

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

20000

Großmodelle.de. Im Dorf 7 d, 21394 Kirchhellern, 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

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

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 Ilsede Ilseder Hütte 10, 31241 Ilsede Tel. 05172 / 41099-06, Fax. 05172 / 41099-07 E-Mail: info@mbz-ilsede.de Internet: www.mbz-ilsede.de

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

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

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

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

RC-Aktiv-Center. Bahnhofstraße 26a, 35066 Frankenberg, Telefon: 0 64 51 / 7 18 03 11 E-Mail: info@rc-aktiv-center.de 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 38440 Wolfsburg, Telefon: 053 61/267 00 Fax: 053 61/26 70 78

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

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

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: mber11@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.ttm-shop.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, 44145 Oberhausen Telefon: 02 08/66 56 46, Fax: 02 08/66 58 68

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

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

RC-Car-Shop hobbytek. Nauenweg 55 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax: 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbytek@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 Erfstadt, 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. Schüler Mühlengasse 5-7, 57610 Altenkirchen Telefon: 026 81/29 51, Fax: 026 81/706 88

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

SMH Modellbau Fritz-Husemann-Str. 38, 59077 Hamm Telefon: 02381/9410122 Internet: www.smh-modellbau.de E-Mail: info@smh-modellbau.de

60000

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

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 Ecka. Bernhardtstraße 10 63067 Offenbach, Telefon: 069/85 16 42 Internet: www.modellbau-offenbach.de

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

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

RC Modellbau Gassauer. Bausheimer 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: beckerpowerjerg@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 12. 67269 Grünstadt
Telefon: 063 59/66 29. Fax: 063 59/855 04

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

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

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7. 71272 Renningen

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

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. Dürnauer 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 95 24

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

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
Rosenstr. 13. 82402 Seeshaupt
Telefon: 088 01/913 26 55. Fax: 088 01/913 26 53
Internet: www.shop.modellbau-novotny.de
E-Mail: info@modellbau-novotny.de

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

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

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

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

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

Albetos RC-Modellbau
Redweiherstraße 1. 90455 Nürnberg

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

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

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

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

Mario's Modellbaushop. Brückenstraße 16. 96472
Rödingen. 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 Höhe
Friedrich-Koenig-Straße 12. 97297 Waldbüttelbrunn

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

Rapid Hobby Import
Grabengasse 9. 97950 Grobrinderfeld
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: speedsport@aon.at
Internet: www.modellbau-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 18 17.
E-Mail: office@lindinger.at
Internet: www.lindinger.at

Modellbau Schenk. Ziegeleistraße 31
5020 Salzburg. Telefon: 00 43/62/24 31 36
Fax: 00 43/662/24 31 37
E-Mail: office@modellbau-schenk.at
Internet: www.hpi-shop.at, www.modellbau-schenk.at

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

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.



HEISSE SACHE

Das kann Conrads neue 80-Watt-Lötstation

Wer sich mit dem Thema Modellbau beschäftigen möchte, wird schnell feststellen, dass hochwertiges Werkzeug und qualitativ gute Maschinen das A und O des sauberen Arbeitens sind. Wer am Anfang des Hobbys steht, verfügt im Normalfall nicht über eine komplett ausgestattete Werkstatt. Vielmehr werden die benötigten Tools nach und nach angeschafft. Eines der wichtigsten Werkzeuge für Modellbauer ist der LötKolben. Hier sollte man von vornherein auf gute Qualität und vor allem ausreichende Leistungsdaten setzen. Die digitale Lötstation Toolcraft ST-80D von Conrad ist so ein Gerät.

Für viele Anwendungen innerhalb des Modellbaus ist ein einfacher, nicht regelbarer LötKolben vollkommen ausreichend. Wer nur ab und zu einen Stecker oder eine Buchse an ein Kabel löten möchte, kommt mit einem solchen Gerät aus. Wer jedoch häufiger zum LötKolben greift, sollte in eine regelbare digitale Lötstation investieren. Zum Beispiel in die Toolcraft ST-80D von Conrad. Diese Mikroprozessor-gesteuerte Station ist zum Preis von 119,95 Euro erhältlich und wartet mit einer Leistung von 80 Watt sowie einem Temperaturbereich von 150 bis 450 Grad Celsius auf.

Solide Verarbeitet

Conrads ST-80D macht auf Anhieb einen guten Eindruck. Die Station verfügt über ein gutes Eigengewicht, ist standsicher und innerhalb weniger Minuten betriebsbereit. Im Karton befinden sich neben der Station ein LötKolben mit einer Lötspitze in Bleistiftform sowie ein separater Ablageständer samt Lötspitzentrockenreiniger



Neben dem Ein-aus-Schalter (links) und dem Temperaturregler (rechts), verfügt die Station über drei Temperaturschnellwahltasten, die auch zur Programmierung genutzt werden



Das Display ist zweizeilig und zeigt neben der eingestellten Temperatur (oben) die aktuelle Temperatur (unten) sowie den Heizfortschritt des Kolbens in Form einer Balkenanzeige (links)

und Schwamm. Die mehrsprachige Anleitung gibt nicht nur Aufschluss über die technischen Details der ST-80D und erklärt die Inbetriebnahme. Auch ein umfangreiches Kapitel mit Sicherheitshinweisen ist im Manual enthalten. Der Kolben verfügt über ein rund 110 Zentimeter langes Kabel, das mittels verpolsterem, fünfpoligen Stecksystem an der Station angeschlossen wird.

Im Vergleich zu nicht regelbaren LötKolben, die mit dem Anschluss des Netzsteckers häufig bereits mit dem Aufheizen beginnen, verfügt die ST-80D über einen Ein-aus-Schalter. Drückt man diesen, erwacht das zweizeilige, blau-hintergrundbeleuchtete Display der Station zum Leben. Mittels Temperaturregler wird die gewünschte Temperatur eingestellt – abhängig von der Art der Lötarbeit sowie des Lots. Über die drei unter dem Display platzierten Schnellwahltasten lassen sich verschiedene voreingestellte Temperaturen auswählen (150, 270 und 360 Grad Celsius). Praktischerweise lassen sich diese Tasten nach den persönlichen Vorlieben programmieren.

Hat man zum Beispiel 270 Grad als gewünschten Wert gewählt, wird diese in der oberen Zeile des Displays angezeigt. Der darunter abgebildete Wert zeigt die real anliegende Temperatur an. Links daneben

TECHNISCHE DATEN

- Betriebsspannung: 230 V • Leistung (maximal): 80 W • Minimale Temperatur: +150 °C • Maximale Temperatur: +450 °C
- Anzeige: digital, zweizeilig • Länge des LötKolbenkabels: 1.100 mm • Länge: 150 mm • Breite: 160 mm • Höhe: 113 mm
- Preis: 119,95 Euro • Bezug: direkt



Der LötKolben verfügt über ein Keramik-Heizelement. Die Spitze ist wechselbar und der Griff wird während des Arbeitens kaum warm

befindet sich eine Balkenanzeige, die Aufschluss über die Temperatur des LötKolbens gibt. Letzterer verfügt über ein Keramik-Heizelement. Die Lötspitze ist selbstverständlich wechselbar – Ersatzspitzen gehören leider nicht zum Lieferumfang, können jedoch nachbestellt werden. Die mitgelieferte Spitze verfügt über eine Abweichung von null Grad Celsius. Greift man auf andere Spitzen zurück, weicht die Lötspitzentemperatur um 10 Grad ab und muss an der Station angeglichen werden. Dies funktioniert, wie das Kalibrieren eines alternativen Kolbens problemlos und ist in der Anleitung beschrieben.

Gute Performance

Im Betrieb erlaubt sich die ST-80D keine Schwächen. Innerhalb kürzester Zeit ist die eingestellte Temperatur erreicht. Der Kolben an sich ist sehr leicht und liegt ausgezeichnet in der Hand. Der Griff erwärmt sich kaum, was sehr angenehmes Arbeiten ermöglicht. Zunächst die Lötspitze verzinnen und dann kann es auch schon losgehen. Im Testbetrieb wurde zunächst eine Akku-Regler-Combo mit Kabeln versehen und ein Y-Kabel mit Deans-Stecksystem angelötet. Anschließend erhielten zwei 2s- sowie zwei 3s-LiPos eben jenes Stecksystem. Innerhalb kürzester Zeit war dies erledigt. Zwischenzeitlich wird die Lötspitze an der Metallwolle des Trockenreinigers gesäubert. Nach Abschluss der Lötarbeiten die Spitze erneut verzinnen, die Station ausschalten und den Kolben in der Halterung abkühlen lassen. <<<<<



MEIN FAZIT

Die Toolcraft ST-80D von Conrad ist eine Lötstation, die sich durch gute Leistungswerte, eine gute Verarbeitungsqualität und nicht zuletzt einen hervorragenden Preis auszeichnet. Wenn man etwas kritisieren möchte, dann die Tatsache, dass nur eine Lötspitze zum Lieferumfang gehört. Diese ist in Bleistiftform ausgeführt und für manche Anwendungsbereiche ungeeignet. Eine alternative Spitze in Meißelform wäre wünschenswert gewesen. Abgesehen davon ist das Gerät eine gute Ergänzung des heimischen Bastelkellers.

Tobias Meints

Redaktion CARS & Details

Hoher Funktionsumfang
Solide Verarbeitung
Gute Geräte-Qualität

Eine alternative Ersatzlötspitze im Lieferumfang wäre wünschenswert



Mittels fünfpoligem Stecksystem und sicherheitsmuffe wird der Kolben mit der Station verbunden

Anzeige

Dieses Produkt könnt Ihr hier kaufen:

Conrad Electronic

www.conrad.de

Jetzt neu!



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

Nur 9,80 Euro

(zuzüglich 2,50 Euro Versand)



Auch digital
als eBook erhältlich

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

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

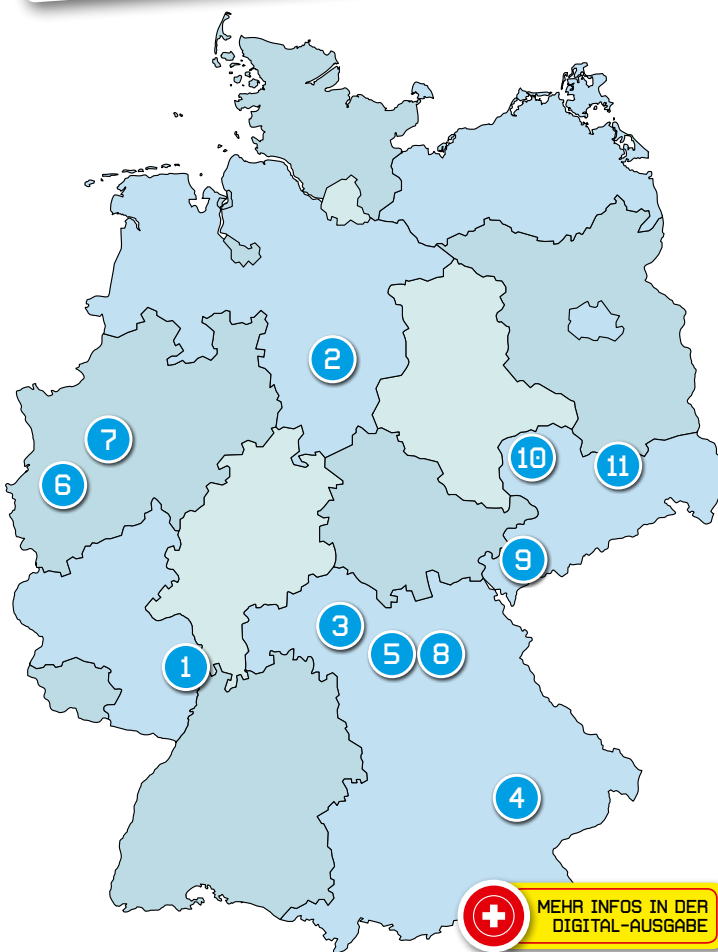
oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

TERMINNE

Anzeige

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



21. BIS 27. MÄRZ 2016

26. bis 28. März 2016

Zum Osterfest präsentiert der Verein zur Förderung der Luftfahrtgeschichte in der Pfalz die **11. Speyerer Modellbautage** im Technik Museum **Speyer (1)**. In der Raumfahrtthalle werden an diesen Tagen zahlreiche Schiffs-, Auto-, Flugzeug- und Raumschiffmodelle gezeigt und vorgeführt. Geöffnet ist die Veranstaltung jeweils von 9 bis 18 Uhr. Internet: www.technik-museum.de/modellbau

28. MÄRZ BIS 03. APRIL 2016

02. bis 03. April 2016

Der Deutsche Minicar Club (DMC) richtet ein **Freundschaftsrennen aus**. Gefahren wird in den Großmodellklassen VG5, VG5F1, VG5TW, VG5TWHO, VG5TWM0, VG5TWST und VG6TRUCK. Veranstaltet wird das Ganze beim **AMC Hildesheim (2)**. Kontakt: Marcel Tietz, Sieben-Trappen-Straße 39, 30952 Ronnenberg/Benthe, E-Mail: tietzmarcel@htp-tel.de, Internet: www.amc-hildesheim.de

04. BIS 10. APRIL 2016

08. bis 10. April 2016

Die Messe Modellbau Wels findet in **4600 Wels (Österreich)** statt. Neben der Euro Offroad Series und der Race Arena gibt es einen Parcours von 600 Quadratmeter für Funktionsmodellbauer. Mehrere Air Shows begeistern genauso wie das 300 Quadratmeter große Hafenbecken und die 1.500 Quadratmeter messende internationale Modulanlage. Plastikmodellbau und Österreichs größte Echtdampfbahn runden das Erlebnis ab. Internet: www.modellbau-wels.at

09. April 2016

Der MSG Hammelburg veranstaltet in **97727 Fuchsstadt (3)**, Am Kiegel 10, eine **Modellbauerbörse**. Hier finden Modellbaufans Modelle und Zubehör aus allen Sparten. Beginn ist um 10 Uhr. Internet: www.msg-hammelburg.de

09. April 2016

Die MFG Vilsbiburg veranstaltet den traditionellen, großen **Modellbauflormarkt** in der Stadthalle in **84137 Vilsbiburg (4)**. Einlass für Verkäufer ist ab 7 Uhr. Internet: www.mfg-vilsbiburg.de

09. bis 10. April 2016

Die Modellbaufreunde Volkach veranstalten eine große **Modellbauausstellung** in **97332 Volkach (5)** in der Mainschleifenhalle, Obervolkacherstraße 11. Geboten werden Flug-, Helikopter-, Eisenbahn-, Schiff- und Funktionsmodelle aller Art. Internet: www.modellbaufreunde-volkach.de

11. BIS 17. APRIL 2016**16. bis 17. April 2016**

Beim MCK Dormagen findet ein Lauf der **Sportkreis-Meisterschaft West R1** in den Klassen VG10SCA, VG8KL1 und VG8KL2 statt. Veranstaltungsort ist die Rennstrecke des austragenden Vereins in **Hackenbroich (6)**. Internet: www.mck-dormagen.de

18. BIS 24. APRIL 2016**22. bis 24. April 2016**

In der Messe Westfalenhallen in **Dortmund (7)** findet die **Intermodellbau** statt. Hier werden den Zuschauern Modelle und Produkte aus allen Sparten des RC-Modellbaus gezeigt. Parallel wird dort auch die Messe **experTEC** veranstaltet. Internet: www.intermodellbau.de oder www.messe-expertec.de

25. APRIL BIS 01. MAI 2016**01. Mai 2016**

Auf dem Gelände des MBSC Hallerndorf (8) findet ein **Modellbauflormarkt** statt. Hier finden RC-Sportler viele interessante Produkte aus allen Sparten des Modellbaus. Internet: www.mbsc-hallerndorf.de

02. BIS 08. MAI 2016**07. Mai 2016**

Der MFC Schneeberg-Griesbach veranstaltet den **Schneeberger Modellbau-Erlebnistag** im Strandbad Filzteich in **Schneeberg (9)**. Alle Sparten des Modellbaus sind vertreten. Besonders sind die Wasserflieger willkommen. Kontakt: Andreas Beier, Telefon: 01 60/430 04 89, E-Mail: andi-schneeberg@gmx.de, Internet: www.mfc-schneeberg.de

16. BIS 22. MAI 2016**21. bis 22. Mai 2016**

Der MRC Leipzig (10) veranstaltet ein **Rennwochenende**. Gefahren wird mit Nitro-Buggys im Maßstab 1:8, Elektro-Buggys im Maßstab 1:8 und Truggys in 1:8. Internet: www.dmc-online.com

30. MAI BIS 05. JUNI 2016**04. bis 05. Juni 2016**

Der RC-Offroad-Verein **Ottendorf-Okrilla (11)** veranstaltet ein **Rennevent** über zwei Tage. Gefahren wird mit Nitro-Buggys im Maßstab 1:8, Elektro-Buggys im Maßstab 1:8 und Truggys in 1:8. Internet: www.dmc-online.com

26. SEPTEMBER BIS 02. OKTOBER 2016**30. September bis 03. Oktober 2016**

In den **Leipziger Messehallen (10)** findet die **modell-hobby-spiel**, eine der größten deutschen Publikumsmessen für Modellbau, Hobby, Spiel, Philatelie und kreatives Gestalten statt. Neben Ausstellungsstücken aus allen Bereichen des Modellbaus wird es auch zahlreiche Vorführungen und Mitmach-Aktionen geben. Internet: www.modell-hobby-spiel.de

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

www.rcaction.de**Jetzt bestellen!**

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

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

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

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

Auch digital als eBook erhältlich



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



Einen ausführlichen Testbericht zum neuen LC-Racing Buggy im Maßstab 1:14 gibt es in dieser Ausgabe von CARS & Details

NEU AM MARKT



IM GESPRÄCH MIT TIMO LÜTJE VON ONEHOBBY



Onehobby ist ein junger Anbieter von Autos und Flugmodellen sowie RC-Zubehör und seit Kurzem in Deutschland, Österreich und der Schweiz aktiv. CARS & Details sprach mit Verkaufsleiter Timo Lütje über die Marke und neue Modelle, die jetzt frisch in den Handel kommen.

CARS & Details: Der Markenname „Onehobby“ bedeutet wörtlich übersetzt „Ein Hobby“. Welche Idee steckt dahinter?

Timo Lütje: Die Idee hinter Onehobby ist eigentlich ganz einfach formuliert: Hochwertige Modellbau-Produkte von gleichbleibend hoher Qualität für den Fachhandel anzubieten. Dabei legen wir besonderen Wert auf unseren Service und eine verlässliche Lieferbarkeit und Ersatzteilversorgung. Wir möchten den Fachhandel als Partner und letztlich die Kunden unserer Händler mit unserer Begeisterung für den Modellsport „anstecken“. Dazu benötigt man eine starke Affinität zum Thema Modellbau und vor allem hochwertige Produkte. Diese Begeisterung teilen bei uns alle Mitarbeiter gleichermaßen. Die meisten von uns sind aktiv in verschiedenen Bereichen des Modellsports tätig. Wir stehen für hochwertigen Funktionsmodellbau und starke Marken aus allen Bereichen des Modellbaus. Als Importeur und Hersteller von hochwertigen RC-Produkten stehen wir zudem für hohe Qualitätsstandards und die Sicherheit unserer Produkte. Bei uns dreht sich alles um das Thema Modellbau, eben everything RC!

Timo Lütje, Verkaufsleiter bei Onehobby (rechts) im Gespräch mit Jan Schnare, dem zuständigen CARS & Details-Redakteur

Auf welche RC-Cars (und Zubehör) können wir uns aktuell und demnächst freuen?

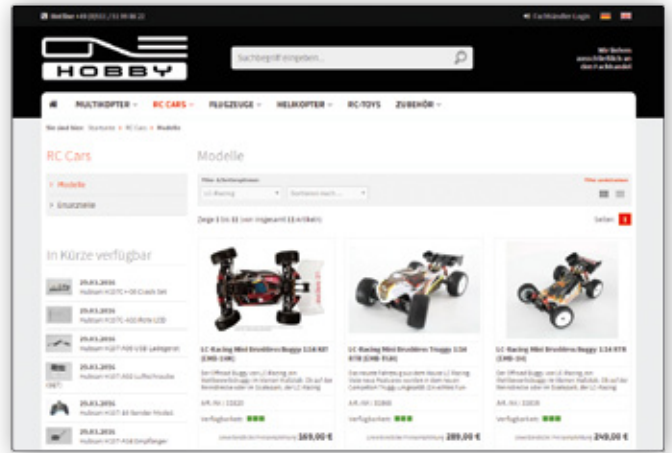
Wir haben lange und intensiv nach einem Hersteller gesucht, der die Idee von Onehobby und unserer Ansprüche an Qualität und Innovation im RC-Car-Segment am besten zu transportieren vermag. LC Racing ist ein Hersteller von RC-Cars, der uns und auch den Fachhandel überzeugt. Die Fahrzeuge von LC Racing sind von überragender Qualität und Performance. Die neue Einstiegsfreundliche 1:14er-Mini-Brushed-Serie wird bei uns bald verfügbar sein. Sie ermöglicht einen weniger kostenintensiven Einstieg mit herausragender Qualität.

Bieten Sie diese Modelle exklusiv an?

Alles aus einer Hand ist eine Prämisse von Onehobby. Der Fachhandel profitiert auch von unseren guten Kontakten zu den chinesischen Herstellern, mit denen wir schon jahrelang zuverlässig zusammenarbeiten. Nur so können wir eine gleichbleibende Qualität und Ersatzteilversorgung garantieren. Darüber hinaus haben wir bei unseren Herstellern die Möglichkeit, direkt an der Verbesserung der Produkte aktiv mitzuarbeiten. Davon profitiert der Fachhandel und letztlich der Kunde. Und deswegen: Alles aus einer Hand. Exklusiv bei Onehobby.

Wo kann man Onehobby-Produkte beziehen?

Onehobby ist der neue Partner ausschließlich für den Modellbau-Fachhandel. Selbstverständlich können die Endkunden unsere Produkte über unser ständig wachsendes Händlernetz erwerben. Es ist jedoch nicht möglich, dass Endkunden direkt bei Onehobby einkaufen.



Die Produkte von Onehobby sind im Fachhandel erhältlich. Infos über alle angebotenen Modelle gibt es auf der Website unter www.onehobby.de

Anzeigen

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

DRY FLUID
EXTREME

HIGH END GLEITSTOFF FÜR GELENKE, WELLEN, LAGER UND GETRIEBE

Die Innovation für jeden RC-Car Piloten. Pfl egt, ohne Staub und Schmutz zu binden.

HIGH POWER



www.dry-fluids.com

ÜBERRASCHUNGSWECHSEL

KARL-HEINZ MEISTER FÄHRT FÜR SHEPHERD

Karl-Heinz Meister startet in der neuen Saison erstmals mit Shepherd. Der ehemalige Europameister und Deutsche Meister hat über die Winterzeit einen Shepherd Velox V8 „Pro“ aufgebaut und kann das Roll-out kaum erwarten. „Ich freue mich sehr auf die ersten Runden, ich bin richtig gespannt, was mich erwartet“, sagt Karl-Heinz Meister. Auf ihn wartet ein sportliches Programm. Stehen doch die Rennen zur Sportkreis-Meisterschaft West und zum Nitro-West-Masters sowie zur Deutschen Meisterschaft VG8 auf seiner

Hausstrecke in Hamm auf dem Programm. Eventuell startet er auch bei der Europameisterschaft 40+ Dabei vertraut Meister neben Shepherd-Produkten auf Picco-Motoren und auf Matrix-Reifen.

Der Wechsel von Karl-Heinz Meister von Serpent zu Shepherd ist eine Überraschung, schließlich galt er als Serpent-Urgestein. Seit seinem Einstieg in den RC-Car-Rennsport im Jahr 1985 war der ehemalige Motorrad-Bahnrennfahrer national und international mit den verschiedens-

ten Konstruktionen von Serpent am Start und fester Bestandteil des Werksteams der Traditionsmarke aus den Niederlanden. In dieser Zeit entwickelte sich vor allem zu Michael Salven eine sehr enge Freundschaft. „Daher ist mir der Wechsel auch schwer gefallen. Ich bin Serpent, besonders Michael Salven, aber auch Pieter Bervoets und Jirka Hassler, für die außergewöhnliche Unterstützung und eine tolle Zeit sehr dankbar“, sagt Karl-Heinz Meister. „Auch mit nunmehr 60 Jahren habe ich den Spaß an diesem faszinierenden Hobby noch nicht verloren, doch ich brauche einfach eine neue Herausforderung. Daher freue ich mich, dass Patrick Schäfer und Andreas Giesa mir diese Möglichkeit geben. Von mir aus kann es morgen losgehen.“ Internet: www.team-shepherd.com <<<<



Karl-Heinz Meister wechselt zu Shepherd und geht ab sofort mit dem Velox V8 „Pro“ an den Start

ER BLEIBT

CHRIS DOUGHTY FÄHRT WEITERHIN FÜR LRP

Chris Doughty gehört zu den Urgesteinen im LRP-Racing-Team. Seit 15 Jahren ist er ununterbrochen bei LRP und nutzt das Equipment für seine nationalen und internationalen Rennen in den Klassen 1:8-Elektro-Offroad und 1:10-Elektro-2WD/4WD. Der Durango-Teamfahrer, der bereits seit 1990 im RC-Modellsport aktiv ist, gehört zu den Besten seines Landes. Sowohl bei den BRCA Nationals als auch auf internationalem Parkett ist er stets einer der Favoriten. An ihm führt selten ein Weg zum Sieg vorbei. Chris Doughty erklärt dazu: „Ich bin sehr froh darüber, auch im 16. Jahr mit LRP zu arbeiten. Während dieser langen Zeit hatten wir zusammen viele große Erfolge. Ich bin überzeugt, dass LRP daran einen sehr großen Anteil hatte. Meine Fahrzeuge waren mit den LRP-Produkten immer schnell unterwegs – mit perfekter Fahrdynamik und unglaublicher Zuverlässigkeit. Ich freue mich auf ein neues Jahr mit neuen Produkten und vielen Erfolgen national sowie international.“ Internet: www.LRP.cc <<<<

Seit 15 Jahren ist Chris Doughty mit Elektronik-Komponenten von LRP erfolgreich. Jetzt verlängert der langjährige Teamfahrer seinen Vertrag



JETZT DOWNLOADEN

Entdecke, was möglich ist



DAS DIGITALE MAGAZIN – JETZT ERLEBEN

rcdrones

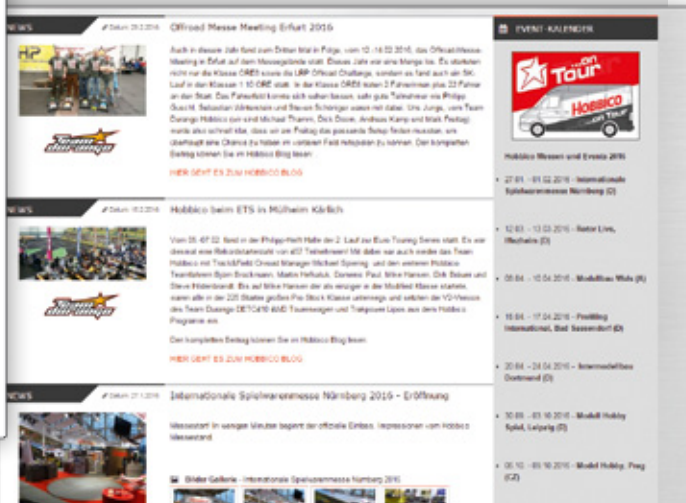
Weitere Informationen unter www.rc-drones.de

Frisches Design

NEUE WEBSITE VON HOBBICO



Hobbico hat seine Website überarbeitet. Diese präsentiert sich nun noch aufgeräumter und übersichtlicher



Mit einem frischen, neuen und sehr Anwender-freundlichen Design präsentiert sich die neue Webseite von Hobbico. Informationen über neue und bereits erhältliche Produkte der Marken ARRMA, Axial, Dromida, Team Durango und viele weitere werden übersichtlich und klar strukturiert auf der neuen Homepage angezeigt. Mit wenigen Klicks gelangt man zu den gesuchten Infos, erfährt viele Details zu einem Modell und den empfohlenen Verkaufspreis. Hilfreich und treffsicher ist die integrierte Suchfunktion. In Artikeln hinterlegte, höher auflösende Bilder geben noch mehr Details her. Eingebettete Video- oder Weblinks führen zu weiteren Informationsquellen. Listen zu erforderlichem oder empfohlenem Zubehör sorgen ebenfalls für eine schnelle Orientierung. Das Stöbern auf der Hobbico-Website sorgt jetzt für mehr Spaß. Internet: www.hobbico.de



ES GEHT WIEDER LOS

ANGLÜHEN 2016 BEI DEN NITROMANIACS

Am 16. und 17. April 2016 ist es wieder soweit: Das „Anglöhnen 2016“, das traditionelle Eröffnungsrennen findet bei den Mönchengladbacher NitroManiacs statt. Noch hat das Event nicht den Status des berühmten Warm-up des Rhein-Main-Circuit in Bischofsheim erreicht, jedoch ist es seit mehreren Jahren das größte 1:8er-OR-Warm-up-Event im Westen. Die anspruchsvolle Teppichstrecke der Mönchengladbacher NitroManiacs wird auch diesmal wieder top präpariert sein und stellt den Racern bei jedem Wetter perfekte Bedingungen zur Verfügung. Auch das Unternehmen XciteRC ist als Novarossi-Importeur für Deutschland dieses Jahr mit am Start und stolz darauf, diese Veranstaltung als Sponsor unterstützen zu dürfen. Internet: www.nitromaniacs.com/nm/ und www.xciterc.de



NACHWUCHSTALENT

KENNY BENDER IM JUNIOR-TEAM VON XRAY

Das XRAY Nachwuchsteam „Germany Junior“ hat sich Verstärkung geholt in Gestalt des Hamburgers Kenny Bender. Er ist acht Jahre alt und hat im Umgang mit dem Pistolensender großes Geschick bewiesen. Nun geht das Nachwuchstalent mit dem XB4 2016 und dem XB2 2016 auf Punktejagd. Kenny erklärt dazu: „Meine Ziele sind maximale Erfolge einzufahren und maximalen Spaß zu haben.“ Internet: www.teamxray.com



Der achtjährige Kenny Bender aus Hamburg geht nun für das XRAY Junior-Team Deutschland an den Start

JCONCEPTS-PRODUKTE
NUN GÜNSTIGER

PREISSENKUNG

JConcepts hat nicht nur Reifen, sondern auch exzellentes Zubehör wie Karosserien, Schrauberutensilien oder auch jede Menge Tuningteile für viele Modelle wie beispielsweise von Team Associated im Programm. Das ist bekannt. Neu ist hingegen, dass nun das komplette JConcepts-Sortiment deutlich im Preis gesenkt werden konnte. Somit sind alle Produkte der Erfolgsmarke aus Florida rund um Jason Ruona, der sich bereits seit den 1980er-Jahren dem RC-Sport verschrieben hat, jetzt noch attraktiver und ab sofort neben Deutschland, Österreich und der Schweiz auch in Italien, Portugal und Spanien exklusiv über LRP verfügbar. Internet: www.LRP.cc <<<<



Die Produkte von JConcepts – unter anderem Reifen und Tuningteile – sind jetzt im Preis gesenkt worden

Anzeigen

RC TESTS www.rc-tests.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 |||||

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

funkzeug
 Der RC Car Spezialist
 NIBELUNGENSTR 25 / 50354 HÜRTH
 W W W . F U N K Z E U G . D E

www.modellbau-berlinski.de

HOBBY HT THEKE
 Beratung + Service = mehr Hobbyspaß
 Tel: 06021/80781
 Lauestrasse 32 - 34 // 63741 Aschaffenburg
www.hobby-theke.de

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

IS IT REAL OR NOT?
 LICENSED PRODUCTS

Z-S1079 WARN WINCHES	Z-S1295 ARB DIFF COVERS	Z-S1373 MARLIN BUMPERS

So gut ist Team Durangos DEX8T



Text und Fotos:
Tobias Meints

SCHNELLER ERFOLG

Schneller sein, sowohl am Schraubertisch, bei der Wartung als auch im Rennen. Das ist Team Durangos Kernversprechen an alle Truggy-Fans, die über die Anschaffung des neuen DEX8T nachdenken. Um dieses zu halten, haben sich die Konstrukteure beim neuen Wettbewerbstruggy einige interessante Features einfallen lassen, die dem Fahrer das Leben erleichtern.

Mit dem Team Durango DEX8T hat Hobbico einen neuen Wettbewerbstruggy vorgestellt, der im Vergleich zu seinem Vorgängermodell, dem DEX408T, überarbeitet wurde und mit einer ganzen Reihe neuer Features aufwartet. Ausgeliefert wird der Bolid als reines Bausatzmodell. Zum Lieferumfang gehört neben dem Chassis-Kit auch eine klare Lexan-Karo, die der spätere DEX8T-Fahrer nach den persönlichen Vorlieben designen kann. Für die Anschaffung der Elektronik sowie der Dämpfer- und Diff-Öle ist ebenfalls der Fahrer verantwortlich. Welches Öl für welche Bauteile empfohlen wird, darüber gibt die Anleitung Aufschluss. Der Einzelteile kommen sauber nach Baugruppen sortiert aus der Verpackung. Auf diese Weise entfällt lästiges Zusammensuchen und die Montage des Modells wird zu einem echten Vergnügen, die je nach Elan an einem Abend beendet werden kann. Grund dafür sind viele weit vorgefertigte Baugruppen. So kommen die Aufhängungen nahezu vollständig vormontiert aus der Umverpackung.

Under Construction

Die Anleitung ist in englischer Sprache gehalten, lässt jedoch aufgrund der durchgängig guten Illustration der einzelnen Bauschritte sowie der maßstabsgetreuen Darstellung der benötigten Schrauben keine Fragen offen. Begonnen wird die Konstruktion des DEX8T mit den drei Differenzialen. Ausgeführt sind diese in

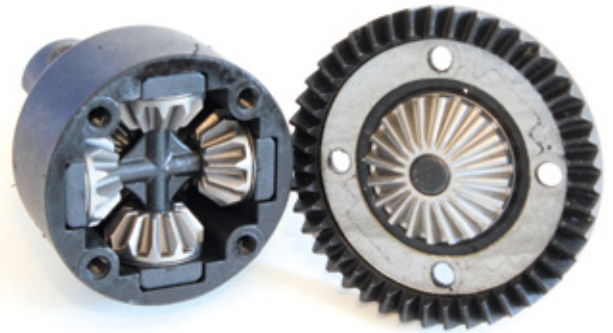
Vierspider-Bauweise und werden nach den Vorgaben im Manual mit Öl befüllt. Vorne kommt welches mit 5.000 Centistoke (cst) zum Einsatz, hinten mit 2.000 cst und das Mitteldiff, dessen Hauptzahnrad mit insgesamt 50 Zähnen aufwartet, mit 7.000er-Öl. Anschließend geht es an die Konstruktion der Stoßdämpfer. Auch hier erlaubt sich die Anleitung keine Schwächen. Selbst unerfahrene Modellbauer kommen mit der Step-by-step-Anleitung zum Ziel. Bei den vorderen Dämpfern kommt Öl mit einer Viskosität von 450 cst, hinten mit 400 cst zum Einsatz.

Weiter geht es mit der Chassisplatte aus 7075 T6-Aluminium. Diese ist 3 Millimeter stark, mit einer Reihe von Ausfräsungen versehen und sehr sauber verarbeitet. Zunächst werden das Mitteldiff sowie die Motorhalterung platziert. Im Vergleich zu vergleichbaren Modellen erfolgt die Einstellung des Zahnflankenspiels nicht über das Verschieben des

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Am Anfang der Konstruktion werden die Dämpfer nach Vorgabe der Anleitung zusammengesetzt und befüllt

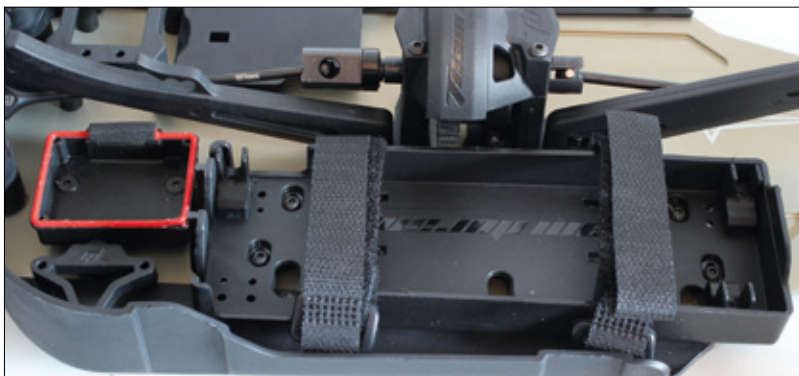


Die drei im DEX8T verbauten Diffs sind in Vier-Spider-Bauweise ausgeführt



Das Mitteldiff ist mit einem 50-Zähne-Hauptzahnrad versehen

Motors in der Halterung. Stattdessen lässt sich die komplette Differenzial-Einheit verschieben. Dazu müssen nur einige Schrauben auf der Unterseite des Chassis gelöst werden. Auf diese Weise kann man schnell umritzeln und das Modell an seine persönlichen Bedürfnisse anpassen. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Motorhalterung deutlich weniger wiegt, als einstellbare Pendants. Wartungsfreundlich präsentiert sich auch das Mitteldiff selber. Es verfügt über ein zweiteiliges Gehäuse. Schraubt man dieses auf, kann man das Diff unkompliziert entnehmen oder im Rennbetrieb komplett austauschen. Sind die Alu-Pfosten der Lenkung sowie die Mechanik samt Servosaver an Ort und Stelle, geht es gemäß Anleitung weiter mit den Achsdifferenzialen.



Auf Achse

Die Achs-Diffs werden ebenfalls in zweiteiligen Gehäusen platziert, die mit jeweils vier Schrauben verschlossen werden. Auch hier zeigt sich die Wartungsfreundlichkeit des Modells. Die 5 Millimeter starken Alu-Dämpferbrücken verfügen über viele Aufhängungspunkte und wurden mit einer Reihe von Ausfräsungen versehen, um Gewicht zu sparen. Zunächst wird die Vorderachse zusammengesetzt. Sind die Doppelquerlenker befestigt – obere und untere sind übrigens beide in Schwingenform ausgelegt –, wird die komplette Einheit auf der Chassisplatte verschraubt.

Bei der Radaufhängung setzt Team Durango auf das Pivot-Ball-Suspension-System. Dieses ist im Vergleich zur C-Hub-Aufhängung einfacher und vor allem stufenlos einzustellen. Zudem weist es bauartbedingt ein geringeres Spiel auf. Durch das Ein- beziehungsweise Herausdrehen der Kugeln lässt sich das System feinjustieren und die Einstellung von Sturz und Spur

Wie so vieles am DEX8T ist auch die Akkualterung einstellbar. Die Fixierung der Energiespender erfolgt über Klettänder



Das fertige Bausatzmodell wartet auf den Einbau der Elektronik

CAR CHECK

Team Durango DEX8T Hobbico

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 569,- Euro
Bezug: Fachhandel

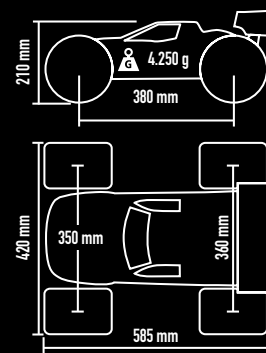
Technik: 4WD-Antrieb, vier Alu-Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, drei Vierspider-Differenziale, Differenzial-Schnellwechselsystem

Benötigte Teile: Motor, Regler, Fahrakku, Servo, RC-Anlage, Räder, Silikonöle

Erfahrungslevel:



FORTGESCHRITTENE



Der Kraftschluss vom Mitteldiff zu den Achsen erfolgt über zwei zentrale CVD-Wellen

vornehmen. Nachlauf und Rollcenter lassen sich dank unterschiedlicher Einsätze variieren. Aufgrund der Tatsache, dass viele Bauteile wie zum Beispiel die Aufhängung weit vorgefertigt sind, geht der Zusammenbau des Modells sehr schnell vonstatten. Selbst die CVD-Wellen sind bereits betriebsbereit installiert und brauchen nur noch mit dem Diff verbunden zu werden. Schon ist der Kraftschluss zu den Radachsen hergestellt. Anschließend noch das Lenkgestänge platzieren und den Stabilisator einsetzen.

Ebenso zügig wie die vordere lässt sich auch die Hinterachse zusammensetzen. Auch hier profitiert der Modellbauer vom hohen Vorfertigungsgrad einzelner Baugruppen. Paradebeispiel ist auch hier die Aufhängung

die an den bereits mit Mud Guards bestückten unteren Querlenker-Schwingen verschraubt wird. Der Kunststoffschutz fängt den größten Schmutz ab und hält Welle sowie Radachse sauber. Obere Querlenker in Form von Rechts-links-Gewindestangen komplettieren die Achse. Diese können an neun unterschiedlichen Punkten an der Dämpferbrücke eingehängt werden. Mit dem Einbau des hinteren Stabis sowie der Halterung für den aus Nylon gefertigten Heckflügels endet der Zusammenbau dieses Bauteils, das anschließend ebenfalls auf der Chassisplatte verschraubt wird.

Komponenten

Als Gegengewicht zum Motor und dem Lenkservo auf der rechten Chassisseite, werden links die RC-Box sowie die Akkuaufnahme platziert. Letztere ist wie so vieles am DEX8T einstellbar. Durch unterschiedliche Befestigungspunkte kann die Akkuposition feinjustiert werden. Die Fixierung der LiPos erfolgt mittels Klettband. Das Lenkservo wird zunächst in seiner Halterung verschraubt und anschließend auf dem Chassis befestigt.

„Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit mit der verbauten 2.200-kv-Antriebscombo können sich sehen lassen.“



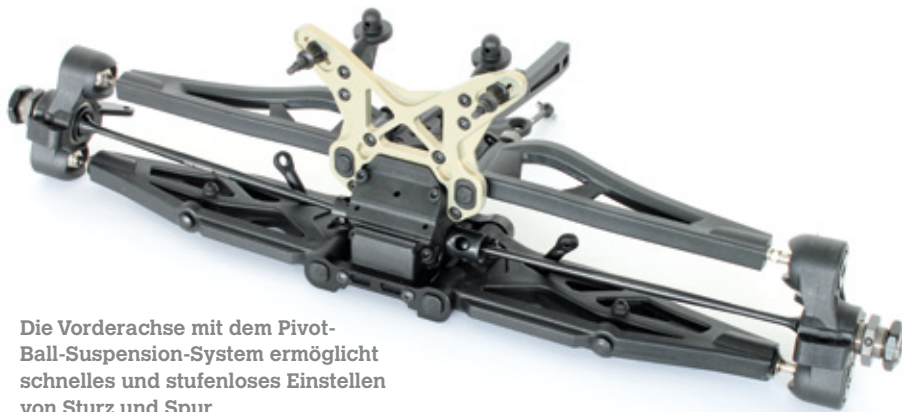


Stabis für die vordere sowie die hintere Achse sind im Lieferumfang enthalten

Was noch fehlt sind die 16-Millimeter-Öldruckstoßdämpfer, die werkseitig mit belüfteten Dämpferkappen ausgestattet sind. Diese wurden bereits zu Baubeginn vorbereitet und müssen vor der Montage noch mit den beiliegenden Federn bestückt werden. Die dem Kit beiliegenden Exemplare sind sehr weich und können, falls erforderlich, gegen härtere Exemplare aus dem umfangreichen Tuning-Sortiment ersetzt werden. Die Anpassung der Federvorspannung erfolgt stufenlos über Rändelschrauben. Natürlich gibt es auch für die Dämpfer unterschiedliche Aufhängungspunkte. Apropos Tuningsortiment: Für den DEX8T hält Hobbico eine ganze Menge optionaler Teile parat. Dazu zählen neben Teilen für die Dämpfer auch Stabis in unterschiedlichen Stärken.

Ausgerüstet

Um den DEX8T in Betrieb zu nehmen, wird eine Brushless-Combo des Typs Quicrun bestehend aus einem 150-Ampere-Regler des Typs WPBL150 und einem vierpoligem 4074er-Brushlessmotor



Die Vorderachse mit dem Pivot-Ball-Suspension-System ermöglicht schnelles und stufenloses Einstellen von Sturz und Spur

mit einer spezifischen Drehzahl von 2.200 kv samt 20-Zähne-Ritzel verbaut. Von Savöx stammt das Lenkservo. Es handelt sich um ein SC-1268SG, ein digitales Hochvolt-Servo mit einer Stellkraft von 25 Kilogramm. Um die Motorkraft auch auf die Strecke zu bringen, werden bereits eingefahrene Aka-Pneus auf Dish-Felgen auf den Radachsen platziert.

Nachdem der Empfänger in der kleinen, wasser- und staubdichten Box untergebracht worden ist, erfolgt ein erster Trockentest. Sowohl die Brushless-Combo als auch das Servo funktionieren einwandfrei. Nun noch Sturz und Spur justieren, sowie die mittlerweile lackierte Karosserie aufsetzen. Damit ist der Bolide, der mit dem fertigen Deckel eine recht aggressive Optik aufweist, bereit für seinen ersten Einsatz.

Track Test

Am Testgelände angekommen, darf das Modell zeigen, was es kann. Ein beherzter Zug am Gashebel und schon sprintet der DEX8T los. Dabei zeigt sich der Truggy außergewöhnlich spurtreu. Tendenzen auszuberechnen legt das Modell keine an den Tag. Am Ende der langen Geraden wird angebremsst und in eine langgezogene Rechtskurve eingelenkt. Dann erneut beschleunigen und erst kurz vor dem kurvigen Infield wieder abbremsen. Die Verzögerungswerte sind ausgezeichnet. Beim Bremsen taucht der Truggy vorne tief ein und lässt sich im Anschluss mit flott durch den kurvigen Abschnitt pilotieren. Hier macht sich das schnelle und

Anzeige

START YOUR ENGINES.

ONE HOBBY RC Car Rucksack

- individuelle Raumaufteilung
- leicht, robust, mit Regenhaube
- ergonomisch
- ca. 50 x 32 x 23 cm

~~69,90~~
59,99

LC Racing 1:14 RTR Mini Brushed Rallye

- Profilreifen mit gutem Grip
- einstellbare Stoßdämpfer
- 4WD Kardantrieb Metall
- Schnelladegerät

~~169,-~~
159,-



Sense-Innovations ESS-ONE+ Engine Soundmodul

- für RC Cars
- unterstützt den Aux-Kanal
- Firmware Updates möglich
- Audioausgabe in Echtzeit berechnet

~~79,90~~
74,95



IN DER LUFT ZU WASSER **AN LAND**

ALLES WAS DEIN MODELLBAUER-HERZ HÖHER SCHLAGEN LÄSST.
VON ENTHUSIASTEN AUSGEWÄHLT UND GETESTET.

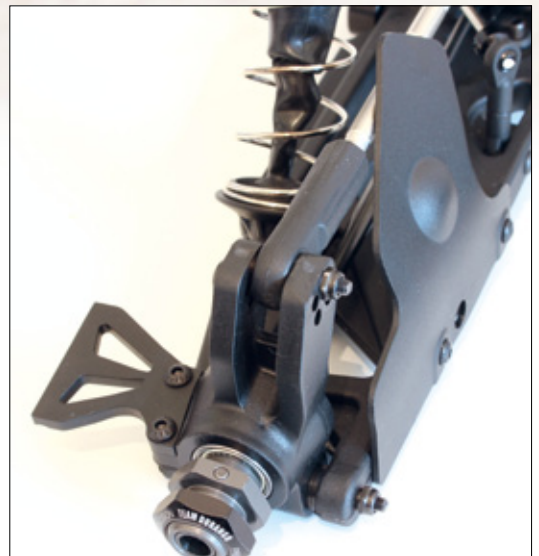
TRADE4ME.DE
Wir leben Modellbau.



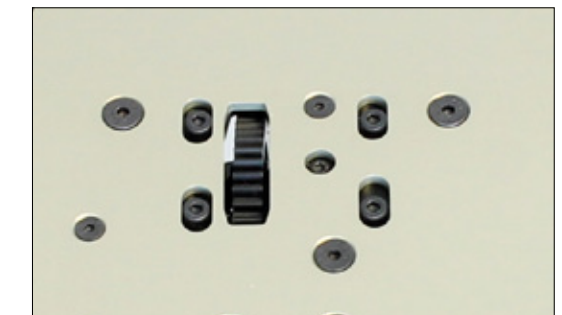
„Auch bei hohen Geschwindigkeiten lässt sich der DEX8T sehr gut beherrschen.“

stellstarke Servo auf der Lenkung bezahlt. Ohne auszubrechen, geht es durch die nächste langgezogene Kurve auf die Zielgerade zu. Das Modell punktet mit seinem hochwertigen Fahrwerk und in Kombination mit der Antriebscombo bügelt das Team Durango-Modell alle Unebenheiten aus. Der Truggy klebt nahezu am Boden und auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten braucht man sich bei Kurvenfahrten keine Gedanken machen. Der DEX8T folgt willig sämtlichen Steuereingaben und legt ein neutrales und überaus stabiles Fahrverhalten an den Tag.

Auch Sprünge sind mit dem 1:8er eine große Freude. Hier zeigt sich der Schwerpunkt-optimierte Aufbau des Modells. Mit leichten Gasstößen lässt sich die Lage in der Luft korrigieren und das Modell setzt sicher auf. Um bei weiteren Sprüngen Aufsetzen des Chassis bei der Landung zu vermeiden, sollte man – je nach eingesetzter Komponenten – auf härtere Tuningfedern setzen. Verunglückt dennoch mal ein Sprung, steckt das Chassis Einschläge klaglos weg. Dies ist der durchdachten Kombination aus Stahl-, Aluminium- und robusten Kunststoffteilen zu verdanken.



An der Hinterachse kommen unten Querlenkerstreben, oben Rechts-links-Gewindestangen zum Einsatz



Die Einstellung des Zahnflankenspiels erfolgt durch Verschieben des Mitteldifferenzials. Hierzu müssen lediglich einige Schrauben auf der Unterseite gelöst werden

MEIN FAZIT



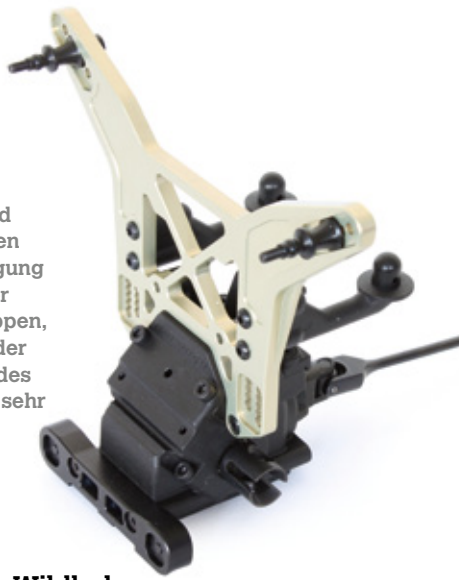
Mit dem Team Durango DEX8T hat Hobbico einen Wettbewerbsstruggy auf den Markt gebracht, der sich durch eine Reihe innovativer Features auszeichnet. Der Bausatz lässt sich nicht nur schnell fertigstellen, das Modell punktet zudem in Sachen Wartung und auch die Fahrleistungen sind hervorragend. Die nötige Erfahrung am Pistolensender vorausgesetzt, ist der DEX8T ein durchdachtes RC-Car, mit dem man bei Events erfolgreich sein kann.

Tobias Meints
Redaktion CARS & Details

Gute Qualität
Schnelle Komplettierung
Wartungsfreundlicher Aufbau
Viele Setup-Optionen
Sehr gutes Handling

Silikonöle im Lieferumfang wären wünschenswert

Aufgrund der hohen Vorfertigung einzelner Baugruppen, gelingt der Aufbau des Modells sehr schnell



Mud-Guards an der Hinterachse fangen im Gelände den schlimmsten Dreck ab und schützen so Wellen und Aufhängung

In freier Wildbahn

Fährt man mit dem DEX8T abseits befestigter Strecken im Gelände, kann man mit dem Boliden ebenfalls mächtig Spaß haben. Langgezogene Drifts auf lockerem Kies oder sandigem Untergrund gelingen hervorragend. Dabei bleibt das Modell jederzeit gut kontrollierbar. Dies liegt am niedrigen Schwerpunkt sowie der insgesamt recht weichen Einstellung des Fahrwerks. Je nach Bodenbeschaffenheit kann das Setup schnell angepasst werden, um beste Ergebnisse zu erzielen

Nach einem ausgiebigen Ausritt ins Gelände, bei dem sich der DEX8T als wahre Dreckschleuder erwiesen hat, steht eine erste Inaugenscheinnahme an. Aufgrund der passgenauen Karosserie und der Side-Guards ist das Chassis überraschend sauber. Nur wenig Kies und Schmutz hat sich ins Innere

vorarbeiten können. Das macht Reinigung und Wartung einfacher. Als besonders sinnvoll erweisen sich die Mud-Guards an der Hinterachse. Sie sind absolut verdrückt, haben den Schmutz aber zuverlässig von den CVD-Wellen und Aufhängungsteilen ferngehalten. Gleiches gilt übrigens auch für den Staubschutzüberzug an den Dämpfern.

Nach einem langen Testtag wird das Modell grundgereinigt und in Augenschein genommen. Beschädigungen oder Abnutzungserscheinungen, die über das normale Maß hinausgehen, sind nicht festzustellen. Die solide Konstruktion hat allen Belastungen standgehalten. Der Antriebsstrang ist gut eingelaufen und alle Aufhängungsteile weiterhin spielfrei. Aufgrund der einfachen Demontierbarkeit der Diffgehäuse werden auch die Kegeldifferenziale unter die Lupe genommen. Auch hier gibt es keine Beanstandungen. Alles in allem bietet Hobbico mit dem DEX8T ein gelungenes Gesamtpaket, das einen wettbewerbsfähigen Truggy im Maßstab 1:8 ergibt. <<<<

Anzeige

rc-car-online.de

**Car Cover für Modelle
bis 100 cm Länge - 19,90 €**



**Car Bag für Modelle
in 3 verschiedenen Größen,
bis 100 cm Länge, ab 29,90 €**

**Service Bag 20x20 cm,
hochwertiger Stoffbeutel - 4,90 €**

**Großer Polybutler (das Original),
mit 8 Schubladen, 47x36,5x18cm - 89,90 €**

**Kleiner Polybutler,
mit 5 Schubladen, 35x29x18cm - 55,90 €**

**RC-Car Relax Sessel
komfortabler Klappstuhl - 29,90 €**



**Sendertasche
23x34x17 cm - 19,90 €**



VBC Racings 2WD-Buggy mit Heckmotor



Text und Fotos:
Robert Baumgarten

BLITZSCHNELL

Der Firebolt RM von VBC Racing basiert auf dem bekanntesten und ältesten 1:10 2WD-Buggy-Chassiskonzept mit dem Motor hinter der Hinterachse und teilt sich etliche Teile mit seinem schon länger erhältlichen Mittelmotorkollegen. Mit einer einfachen Verlegung des Motors ist es allerdings nicht getan, VBC setzt daher beim Firebolt RM eigene Akzente.

Die Vorderachse des Firebolt nutzt im Vergleich zum Mittelmotorbuggy einige Teile aus einem veränderten Kunststoff. Dieser ist nun etwas flexibler, um bei Crashes Brüche zu verhindern und lässt sich auch besser mit Schrauben versehen, da diese leichter eingedreht werden können. Die Konstruktion setzt neben dicken, faserhaltigen Kunststoffquerlenkern auch auf eine Alu-verstärkte Halterung aus Nylon und ermöglicht selbstverständlich ein Wechsel des Nachlaufwinkels.

Alles verschraubt

Die moderne Bauweise der Vorderachse verzichtet dabei komplett auf E-Klipse und lässt sich mit nur vier Schrauben recht schnell von der Aluminiumchassisplatte demontieren. Die innere Halterung für die Kugelhöpfe der oberen Querlenker besteht wie bei VBC an der Vorderachse üblich aus CFK und nimmt die in mehreren Positionen veränderbaren

Kugelhöpfe auf. Kleine Feinheiten, wie die speziell aus Alu gefrästen Halteelemente der Kugelhöpfe, sorgen für eine saubere Verteilung der entstehenden Kräfte.

Anders als bei vergleichbaren Konstruktionen wird die Lenkung quasi über Kopf unterhalb des Topdecks der Vorderachse platziert. Die mit vier Kugellagern ausgestattete Einheit kommt ohne Servosaver aus und lässt sich spielfrei montieren. Bedingt durch die später nur durch Abnehmen des Topdecks zugängliche Lenkung, wird schon recht früh das Lenkservo verbaut und die komplette Einheit anschließend mit nur vier langen M3-Schrauben mit dem Chassis verbunden. Schon jetzt zeigt sich die stabile und verwindungsarme Konstruktion mit den weit hochgezogenen Seitenkästen als gut zugänglich, denn Reparaturen an der Lenkung lassen sich rasch durchführen.





Die am höchsten belasteten Teile des Antriebsstrangs sind allesamt aus Federstahl gefertigt, zudem verfügen die Achsen über insgesamt vier Bohrungen, um die CVD-Wellen nach dem Verschleiß der ersten zwei Bohrungen noch länger nutzen zu können

Gehobener Standard

Ebenso durchdacht geht es bei den C-Hubs mit den austauschbaren Einsätzen weiter, denn über diese wird der endgültige Nachlaufwinkel justiert. Die weitere Ausstattung mit gummi gedichteten Kugellagern, satt einschnappenden Kugelköpfen, soliden Rechts-links-Gewindestangen und 12-Millimeter-Sechskantmitnehmern entspricht gehobenem Standard. Diverse Anlenkpunkte für die oberen Querlenker und die Dämpfer sind beim VBC-Buggy genauso selbstverständlich wie der Verzicht auf E-Klipse am gesamten Modell.

Der Mittelteil des Chassis wird klar vom Platz für den Akkupack dominiert. Kommen ein sehr kompakter Regler und ein Low Profile-Servo zum Einsatz, können alle gängigen Akkuformate genutzt werden. Selbst ein normaler Stick Pack lässt sich in diesem Fall zur Gewichtsverteilung verschieben und auch die unhandlichen Square Packs kriegt man unter. Je nach Akkukonfiguration ist allerdings eine sehr lange Kabelverbindung zum Motor notwendig, da der Regler mitunter nur direkt hinter dem Servo platziert werden kann.

Viel Neues

Der Übergang vom Mittelteil des Chassis zum hinteren Bulkhead samt Dämpferbrücke wird von einem aus mehreren Teilen zu montierenden Alublock dominiert. Dieser beschert dem Modell eine extreme Verwindungsfestigkeit und ermöglicht die Montage weiterer Teile wie der Spoilerhalterung. Die Halterung für



Die Fertigungsqualität ist auf sehr hohem Niveau und VBC Racing legt etliche Federstahl- und Kohlefaserteile bei, um trotz geringem Gewicht ein sehr steifes Chassis zu kreieren

die hinteren Querlenker ist vom Bulkhead ebenso getrennt wie die Getriebebox. Die für die Befestigung der Querlenkerpins zuständigen Teile sind allesamt aus hochfestem Aluminium gefertigt und lassen sich unabhängig von der Getriebebox auf dem Chassis montieren. Über Unterlegstreifen ist eine Veränderung des Antisquat möglich, eine Veränderung der Vorspur ist durch den Austausch des hinteren Halters gegen optionale Teile ebenfalls möglich.

Die extrem aufwändig gefertigten Aluteile sehen nicht nur toll aus, sondern sind zudem aus festem 7075 T6-Alu und sehr passgenau gefertigt



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





Die vorderen C-Hubs lassen eine Nachlaufveränderung über verschiedene Einsätze zu und sorgen für eine saubere Führung der doppelt kugellagierten Achsen

Die Getriebebox ist schon aus der Mittelmotor-Variante bekannt und wird lediglich gedreht montiert, wobei im Inneren der an einer Stelle zu montierende Einsatz schlicht andersherum genutzt wird, um von 4 auf 3 Zahnräder umzustellen. Dieser Einsatz sollte unbedingt mit einem sehr kleinen Tropfen Sekundenkleber gesichert werden, um Beschädigungen an den Zahnflanken durch ein Verrutschen des mittleren Zahnrads zu verhindern.



Die hintere Dämpferbrücke wird an einem aus drei Aluteilen zusammengesetzten Bulkhead montiert und der Spoilerhalter stützt sich oberhalb des Motors weit hinten am Chassis ab

Entgegen dem Strom

Ungewöhnlicherweise legt VBC Racing dem Firebolt RM anstelle der immer populärer werdenden Kegelraddifferenziale ein mit zwölf Kugeln bestücktes Kugeldiff bei. Die Konstruktion setzt auf metrische 2,4-Millimeter-Kugeln, zeigt keine Schnörkel und selbst eine Abdichtung der von außen zugänglichen Einstellschraube mittels O-Ring wurde nicht vergessen. Das mit einem breiten Zahnrad ausgestattete Differenzial ist neben einem kleinen Zwischenzahnrad, dem Zahnrad auf der Slipperwelle und einigen Kugellagern das einzige Bestandteil des klassisch aufgebauten Getriebes.

Die komplette Getriebebox wird über mehrfache Verschraubungen mit dem Bulkhead und der Chassisplatte verbunden. Der nach hinten herausragende Motor wird beim VBC Buggy nicht – wie sonst oftmals üblich – nur durch ein einzelnes Kunststoffteil geschützt, sondern durch ein aus vier Teilen zu montierendes Element. Dieses wird oberhalb des Motors mit dem vom Bulkhead kommenden Spoilerhalter verbunden. Diese Bauweise versteift den Heckbereich sehr stark und verhindert zusammen mit der dicken Motorhalterplatte ein Verschieben des Motors mit den potenziellen Folgeschäden am Hauptzahnrad wirkungsvoll.



Die recht kompakt bauende Lenkung muss ohne Servosaver auskommen und wird mit vier Kugellagern spielfrei aufgebaut. Zusätzliche Ackermann Werte lassen sich nicht auswählen, dafür kommt ein neuer etwas flexiblerer Kunststoff zum Einsatz, um die Crashfestigkeit zu verbessern

Letzteres sorgt zusammen mit zwei großen Reibpads, welche auf beiden Seiten von beschichteten Slipper-scheiben flankiert werden und einer strammen Feder für eine feinfühlig justierbare Rutschkupplung.

Felgenvarianten

Am anderen Ende des Getriebes reichen die extra leichten Abtriebe des Differenzials aus Federstahl die Motorkraft an die CVD-Wellen weiter. Dort kommen radseitig, wie schon an der Vorderachse, 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer zum Einsatz, wobei dem Baukasten leider immer noch keine Felgen beiliegen. Die üblichen 2WD-Buggyfelgen für diesen Mitnehmer passen aber ohne Probleme und mit etwas Dremel-Arbeit an den Kugelhöfen der Lenkhebel lassen sich auch 4WD-Frontfelgen an der Vorderachse des Firebolt montieren, ohne die maximale Breite zu überschreiten.

Die Pins der CVD-Wellen werden von übergroßen inneren Lagern der hinteren Radträger gesichert und der Anlenkpunkt der oberen Querlenker lässt sich über einen zweigeteilten Kunststoffeinsatz variieren, wodurch nicht weniger als 24 Befestigungspunkte zur Auswahl stehen.



Solide CFK-Teile, eine 2,5 Millimeter dicke Chassisplatte aus Aluminium und sehr bullige Querlenker aus faserverstärktem Kunststoff gehören neben einer Aluminiumverstärkung der vorderen Querlenker zum Standard der VBC Firebolt-Modelle

CAR CHECK

VBC Racing Firebolt RM Tonisport

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 249,- Euro
 Bezug: direkt

Technik: 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, komplett kugellagert

Benötigte Teile: Kompletträder, Motor, Fahrregler, Fahrakku, Lenkservo, RC-Anlage, Ladegerät

Erfahrungslevel:

CLUBRACER



Der VBC Racing Firebolt macht einen sehr durchdachten sowie gut zugänglichen Eindruck und die Materialqualität ist extrem hoch, was im Zusammenspiel mit dem leicht laufenden Antriebsstrang zu viel Fahrspaß führt. Die Ersatzteilpreise sind zudem recht niedrig und das Modell lässt sich schon aus dem Baukasten heraus vielfältig auf die Strecke abstimmen.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

-
- 
- Hervorragende Stabilität und Passgenauigkeit
- Gute Erreichbarkeit aller Teile
- Umfangreicher Baukasteninhalt
-
-  Keine Felgen beiliegend



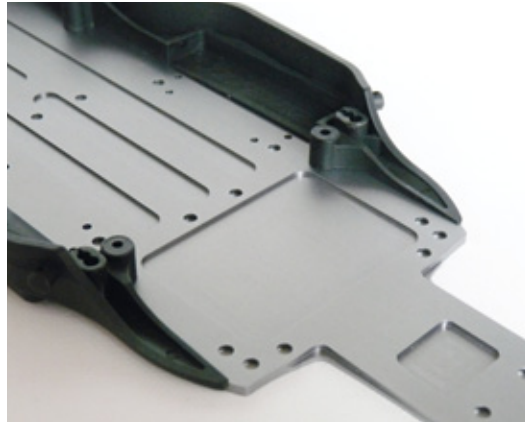
Übergroße innere Lager dienen als Halter für den CVD-Stift und ermöglichen die werkzeuglose Demontage der Antriebswelle



Die aus 24 Teilen zu montierenden Dämpfer überzeugen durch ein sehr geringes Losbrechmoment und gehören mit zum Besten, was derzeit erhältlich ist. Dem Baukasten liegen neben einer Flasche 350 CPS-Öl auch diverse weitere Kolbenplatten zur Abstimmung bei

Kompletter Lieferumfang

Da der VBC Firebolt RM neben den Kugellagern für die Lenkung auch mit Ölen und Fetten ausgestattet wird, ist es sehr löblich, dass dem Baukasten auch für die Dämpferabstimmung etliche unterschiedliche Kolbenplatten beiliegen. Der recht bullige Buggy verlangt nach etwas zäherem Öl in den Dämpfern, daher kann man getrost mit 350 CPS vorne und 400 CPS hinten beginnen, um zusammen mit den eher weichen Federn ein brauchbares Grundsetup zu erhalten. Die Federvorspannung wurde beim Fahren noch auf insgesamt 5 Millimeter vorne und 9,5 Millimeter an der Hinterachse verändert. Da das Chassis je nach genutzter Elektronik durchaus sehr viele Varianten ermöglicht, kann man auf diese Weise schon



Die Chassisplatte ist umfangreich gefräst und zusätzlich mit Taschenfräsungen versehen, um Gewicht zu sparen

die Balance recht gut beeinflussen. Der Einsatz von größeren Komponenten gelingt zwar auch, allerdings unter dem Verzicht der erweiterten Balance-Optionen durch eine Verschiebbarkeit des Akkupacks.

Der RM-Buggy von VBC macht auf Antrieb Spaß und lässt sich, ganz typisch 2WD-Hecktriebler, mit schiebender Frontpartie um den Kurs pilotieren. Das Verschieben des Akkus nach vorne brachte eine deutlich agile Lenkung, ohne zu hart in die Kurven einzutauchen. Die Leistung des eingesetzten 12 x 3-Turns-Brushed-Motors reichte auch für mittelgroße Strecken ohne Weiteres aus. Der leichtgängige Antriebsstrang sorgt nicht nur für gute Fahrzeiten, sondern stellte sich nach dem Test als langlebig heraus, da selbst nach mehr als 30 Fahrten keinerlei Verschleiß erkennbar war. Lediglich die erste Unterstellungsstufe verzeichnete einige Steinchen, welche aber rasch durch die für die Slippereinstellung nötige Öffnung entfernt werden konnten.

Das je nach genutzten Komponenten stark heckbis mittellastige Fahrverhalten war gut kontrollierbar und bei Sprüngen leistete sich das Modell keine Schwächen. Berücksichtigt man nun noch die niedrigen Ersatzteilpreise, erhält man mit dem VBC Firebolt RM-Buggy schlicht ein solides und dennoch bezahlbares Modell, welches auch auf der Strecke überzeugen kann. <<<<



Das mit zwölf Kugeln bestückte Differential lässt sich sehr gut justieren und überträgt selbst hohe Motorkräfte ohne Probleme. Die breiten Zahnräder und die am ganzen Modell zu findenden gummidichteten Lager sorgen für sehr lange Wartungsintervalle



Die mit zwei großen Reibpads bestückte Rutschkupplung wird zuverlässig von einer in der Motorhalterplatte versenkt angebrachten Abdeckung geschützt

Text und Fotos:
Martin Kahl



ELEGANTE DAME



Eine Göttin wird zum Leben erweckt

Einen Plastikbausatz zu einem fahrbaren Modell umzubauen, ist der schnellste und einfachste Weg, ein optisch ansprechendes RC-Car zu erhalten. Auch wenn dabei nicht immer unbedingt das herauskommt, was viele Hobbyracer unter diesem Begriff verstehen, so haben solche Eigenbauten doch ihren ganz eigenen Charme. Wie zum Beispiel auf dieser Citroën DS im Maßstab 1:16, bei dem es sich Erbauer Martin Kahl zum Ziel gesetzt hat, möglichst viel funktionierende Technik unter der Schicken Außenhaut zu verstecken.

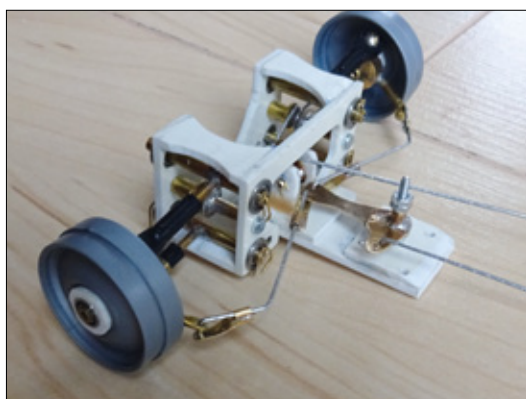


Die Einzelteile der Göttin werden nicht zusammengeklebt, sondern können miteinander verschraubt werden

Von klein auf war ich fasziniert von einer Citroën DS, die mit ihrer außergewöhnlichen Formgebung und einzigartigen Technik aus der Masse hervorsticht. Als großer Junge spielte ich dann mit dem Gedanken, sie mir im Maßstab 1:1 zuzulegen. Aber in Ermangelung eines eigenen Werkstatttraums fiel die Wahl aber auf einen robusteren Oldtimer, einen Land Rover, was später zu einem anderen Modellfahrzeug führte. Doch auch ohne den Besitz einer originalen Vorlage wollte ich dieses Fahrzeug in meinem Fuhrpark aufnehmen und entschloss mich, es im Kleinen nachzubauen.

Grundgedanken

Die ersten Recherchen nach dem Projektstart zeigten, dass die Göttin passenderweise 2015 genau 60 Jahre alt geworden ist. Ein Grund mehr, das Projekt im Jubiläumsjahr umzusetzen. Durch diesen runden Geburtstag waren auch zahlreiche Berichte verfügbar, welche bestätigten, wie weit dies Fahrzeug seiner Zeit voraus war und sogar im heutigen Straßenbild durchaus bestehen könnte. Der Spitzname leitet sich übrigens von der französischen Aussprache des Typkürzels DS ab, „la déesse“ was übersetzt die Göttin bedeutet. Im Erscheinungsjahr 1955 war sie in jeder Hinsicht ein revolutionäres Fahrzeug, angefangen beim einzigartigen Fahrwerk mit Einzelradaufhängung und hydro-pneumatischer Federung inklusive Niveauregulierung, bis hin zu dem futuristischen Design des gesamten Fahrzeugs, das sich neben der einmaligen Karosseriegestaltung bis ins kleinste Detail fortsetzt. Als Beispiele seien hier nur die dachintegrierten hinteren Blinker und das Einspeichenlenkrad genannt, welches in allen späteren Citroën-Modellreihen als Markenzeichen Einzug hielt. Zu ihrer Geschichte gehört außerdem ihr Dasein als Leinwandstar in zahlreichen französischen Filmen, wie zum Beispiel in der Fantomas-Reihe mit Louis de Funés, in der sie sogar fliegen lernte.



Die modular aufgebaute Vorderachse mit Niveauregulierung



Die Einzelteile der Hinterachse inklusive Federverstellung und ansteckbarer Antriebseinheit

Meine Planung sah vor, nicht nur ein maßstabsgerechtes Modell mit Motor, Lenkung und Fernsteuerung auszurüsten, sondern auch möglichst viel der Fahrzeugtechnik authentisch nachzubilden. Dazu war eine gewisse Modellgröße erforderlich. Da die Herstellung einer kompletten Karosserie meine handwerklichen Fähigkeiten im Moment noch übersteigt, ging ich zunächst auf die Suche nach einer passenden Basis. Metallmodelle im Maßstab 1:18 gibt es in zahlreichen schönen Varianten, aber alle waren mir zu schwer, sodass die Wahl auf einen Plastikmodellbausatz einer Citroën DS19 der Firma Heller im Maßstab 1:16 fiel. Neben dem geringeren Gewicht steht darin natürlich auch mehr Bauraum zur Verfügung.

Kleine Göttin

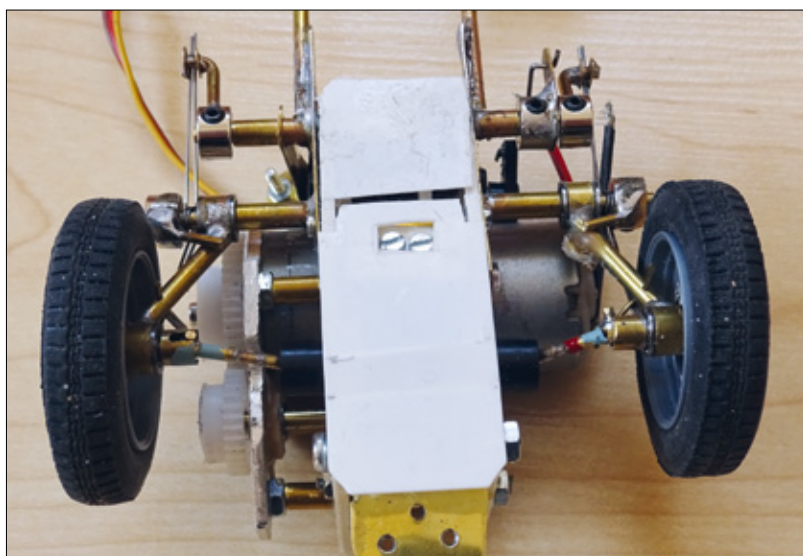
Damit konnte die Feinplanung beginnen und es musste entschieden werden, welche der Vorbildtechnik für mich technisch umsetzbar war. Leider schied ein



Die Wendigkeit zeigt sich bei der ersten Ausfahrt und der große Lenkeinschlag ist deutlich erkennbar

Nachbau der hydropneumatischen Federung nicht nur aus Maßstabsgründen, sondern auch durch meine begrenzten Möglichkeiten von vornherein aus. In Bezug auf den Frontantrieb gestaltete sich die Sache schon anders, aber nach reiflicher Überlegung und besonders im Hinblick auf Fahrspaß und einen kleinen Wendekreis entschloss ich mich für den Stilbruch und verteilte Antrieb und Lenkung gleichmäßig auf die Achsen. Damit war es möglich, eine Lenkgeometrie zu konstruieren, die einen maximalen Lenkeinschlag von 49 Grad für das kurveninnere und 34 Grad für das kurvenäußere Rad ergibt. So lässt sich ein Wendekreis von nur 710 Millimeter erreichen, maßstäblich läge er bei 11,36 Meter und damit sogar noch unter der Originalvorgabe von 11,80 Meter.

Wenn schon der Nachbau der Hydropneumatik nicht möglich war, so sollte das Modell wenigstens über den herausragenden, sänftenartigen Federungskomfort des Vorbilds verfügen und mit einem möglichst realistischen Fahrverhalten aufwarten. Dies sollte durch eine weiche, leicht ansprechende Federabstimmung mit langen Aktionswegen erreicht werden. Dazu galt es eine weitere Besonderheit des Fahrwerks im Modell unbedingt zu realisieren: die Niveauregulierung der Achsen.



Fast sämtliche Achsteile wie Querlenker, Achsträger oder Antriebswellen sind aus Messing gelötet

Frontpartie

Die Konstruktion der Vorderachse ist originalgetreu mit Doppelquerlenkern ausgeführt. Die Querlenker sind aber aus Stabilitätsgründen nicht in L-, sondern in T-Form gehalten. Die Achsschenkel bestehen aus einem Messinggrundstück mit eingelöteten Messingstiften zur Aufnahme der Kugelhöpfe (Gelenkkopf mit 2-Millimeter-Gestängeanschluss) und des Lenkhebels. Mittig erfolgt die Aufnahme der Radachse, auf der die mit je zwei Kugellagern versehenen modifizierten Baukastenfelgen laufen. Die Aufnahme der Federn und Querlenker übernimmt ein Vorderachskörper aus Polystyrol.

Bei der Hinterachse hielt ich mich, wie bei der Vorderachse, geometrisch und konzeptionell an das Original: es kommt eine einfache Längslenkerkonstruktion zum Einsatz. Die Radachse ist mittels zwei Kugellagern im Achskörper geführt und wird über Achsknochen vom Differenzial angetrieben. Alle Elemente sind hier aus diversen Messingstücken zusammengelötet. Die Federn der Achsen sind aus 0,5-Millimeter-Federstahldraht gewickelt. Mit ihren langen Federarmen und der einfachen Windung in der Mitte stellen sie eine Kombination aus Dreh- und Biegefeder dar. Bei der Achsgeometrie wird durch die asymmetrische T-Form der Lenker an der Vorderachse ein Nachlaufwinkel von 7 Grad realisiert. Der Radsturz lässt sich über die Gelenkköpfe einstellen. Die Hinterachs-Kinematik ist spur- und sturzneutral ausgelegt.

Um das Ansprechverhalten der Federung möglich geschmeidig zu gestalten, sind sämtliche Achslager nicht als Gleit-, sondern mit Kugellagern ausgeführt und auf Stoßdämpfer wurde komplett verzichtet. Die Dämpfung erfolgt allein über die Gleitreibung der Federarme an ihren Auflagepunkten.

Auf und ab

Die Funktion der Niveauregulierung sollte an beiden Achsen über separate Servos gesteuert werden. Dazu verändert je ein Servo an der Vorder- und Hinterachse die Höhe des fahrzeugseitigen Widerlagers der Federung; vorne über einen gemeinsamen mittigen Lagerpunkt und hinten über einzelne, durch eine Querachse verbundene Hebel. Damit lässt sich das Fahrzeug jeweils um 7,5 Millimeter unabhängig voneinander anheben und um den gleichen Betrag auch absenken, also eine Höhenverstellung von 15 Millimeter. Das entspricht 240 Millimeter in Realität. Ehrlicherweise



DEX410^{v5} KIT

DEX410v5 1/10 Elektro 4WD Buggy KIT • Best.-Nr.: TD102036

BECOMING THE
FASTEST HAS NEVER
 BEEN SO EASY

Technische Daten:

Länge:	407 mm	Radstand:	289-298 mm
Breite:	249 mm	Bodenfreiheit:	10-35 mm
Höhe:	135 mm	Gewicht:	ca. 1750 g

Features:

- 2 mm 6061-T6 Aluminium-Chassis
- Einstellbare 2-teilige Alu-Motorhalterung
- Gefräste Alu-Bulkheads, hinten
- Gefräste Alu-Getriebehalterung
- Gefräste, geteilte Alu-Querlenkerhalter, hinten
- Universal-Mittelkardanwellen mit Blade-System
- Multi-Axle Stahl CVD-Kardane, hinten
- Kegeldifferentiale mit präzisionsgefrästen Stahlzahnradern
- Center-Slipper-Kegeldifferential
- Verschiedene Motor/Akku Konfigurationen möglich



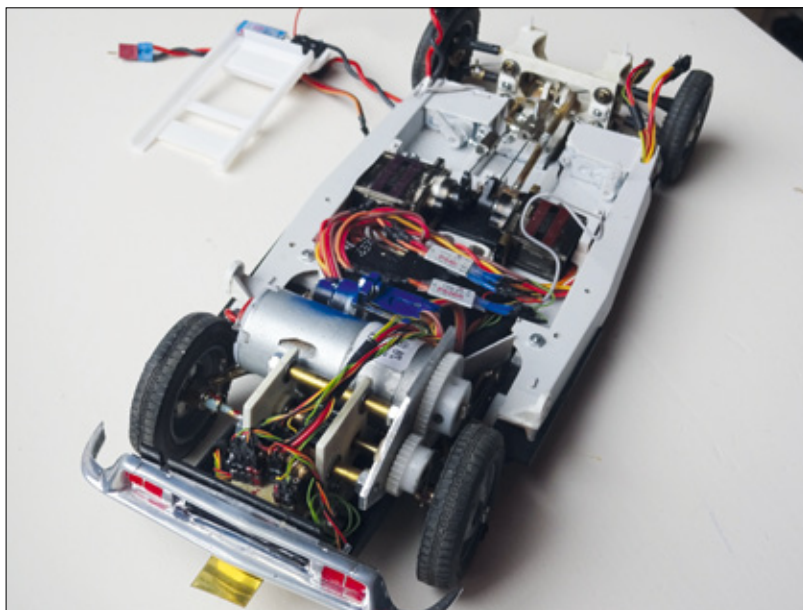
Für weitere Informationen: Sales@hobbico.de • Tel.: +49 5223 965-133



www.hobbico.de



HOBIBICO
 DISTRIBUTED BY



Jetzt fehlt nur noch der Akku für den ersten Test mit dem Rolling-Chassis

sollte erwähnt werden, dass das Servo für die Vorderachsfederung stark belastet wird und ich es bei der nächsten Revision wohl durch eines mit höheren Haltekräften und separatem BEC ersetzen muss.

Für die Karosserie hatte ich mir das Ziel gesetzt, möglichst viele Teile des Bausatzes zu verwenden. Aus diesem Grund ist der Vorderachskörper in die Bodenplatte genau eingepasst und zur Verstärkung auf zwei Längsträger aus 2,5-Millimeter-Messingrohr gesteckt worden, welche an den Querrohren der Hinterachsaufnahme enden und im Verbund mit der Bodenplatte das tragende Rückgrat bilden.

An diesen Querrohren wird auch die modular ausgeführte Motorgetriebeeinheit eingeklipst. Der modulare Aufbau hat den Vorteil, dass sich Konzeptänderungen einfacher durchführen lassen. Ein 12-Volt-Getriebemotor (1:1000, Durchmesser 26 Millimeter) treibt über eine Zwischenstufe das Differenzial an. Die Zwischenstufe ist nötig, um beim Quereinbau die recht lange

TECHNISCHE DATEN

CITROËN DS

- Länge: 295 mm • Breite: 112 mm • Höhe: 92 mm
- Gewicht: 604 g

WOHNWAGEN NOTIN

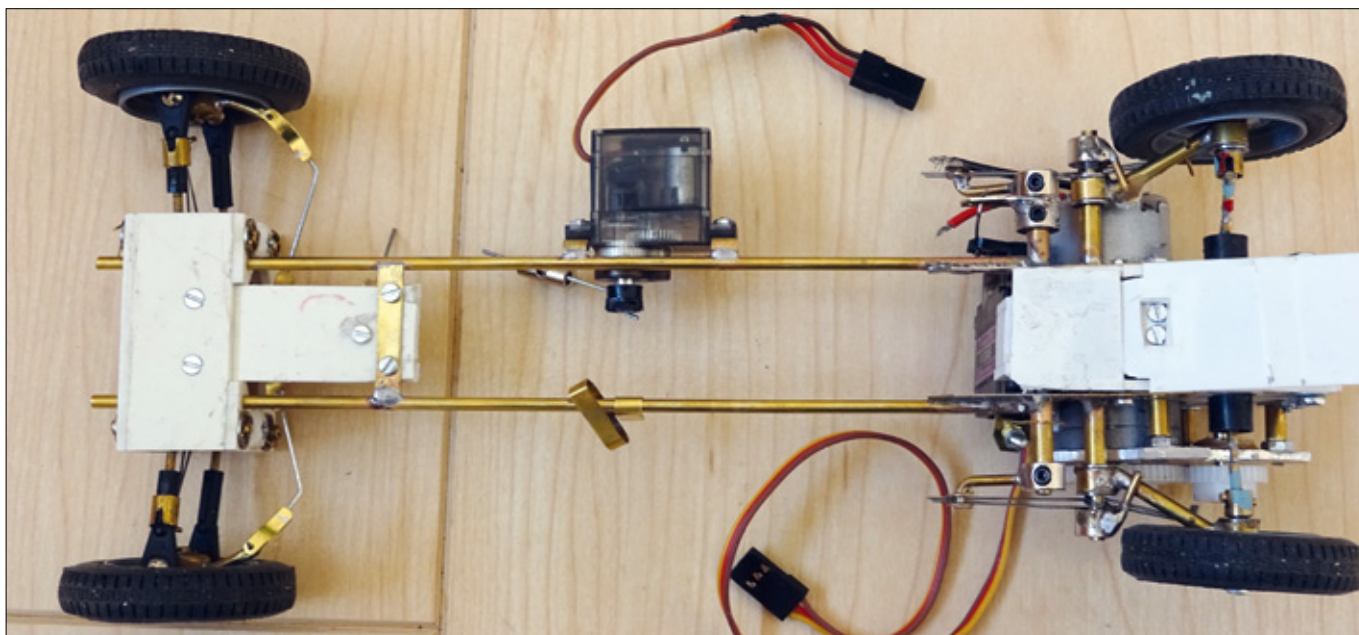
- Länge: 310 mm • Breite: 127 mm • Höhe: 140 mm
- Gewicht: 208 g

Motorgetriebeeinheit zwischen den Hinterrädern positionieren zu können. Außerdem bietet sie eine einfache Möglichkeit, die Gesamtübersetzung nachträglich korrigieren zu können. Beim Differenzial griff ich, auch zur Arbeitserleichterung, auf ein fertiges Kugeldifferenzial aus einem Tamiya GB-01 zurück, da ein Eigenbau mit den mir zur Verfügung stehenden Zahnrädern ähnlich groß gewesen wäre.

Alle unter einem Dach

Die Servos für die Lenkung und die Vorderachsniveauregulierung sind unter den Sitzen angebracht und direkt mit dem Hilfsrahmen verbunden. Das Servo für die hintere Niveauregulierung ist stehend vor der Motorgetriebeeinheit montiert und das einzige Teil der Fernsteuertechnik, das sich nicht vollständig verstecken ließ. Es ragt leider etwas durch die Hinterradlehne. Die übrige Elektronik ist gut versteckt. Der Empfänger und die Schaltmodule für die Beleuchtung befinden sich unter der Rücksitzbank und im hinteren Fußraum, im vorderen sind die Servos für die Vordertüren. Der Antriebsakku ist direkt unter der abnehmbaren Motorhaube auf der Vorderachse positioniert. Dies erleichtert den Wechsel und führt zu einer ausgeglichenen Achslastverteilung. Der Fahrregler befindet sich, gut gekühlt im „Fahrwind“, ebenfalls unter der Motorhaube vor dem Akku, dort wo sich im Original der Kühler und das Reserverad den Bauraum vor dem Motorblock teilen.

Die ersten Fahrttests mit dem halbfertigen Chassis waren begeisternd. Es zeigte sich, dass sich die theoretische Fahrwerksauslegung in der Realität genauso wie erhofft verhielt. Das Fahrzeug läuft auch bei Unebenheiten sauber geradeaus, lenkt sehr willig und trotzdem dosierbar ein und der Wendekreis erreicht mit rund 700 Millimeter genau den



Von der Chassisunterseite aus kann die Grundeinstellung der Hinterachsfederung vorgenommen werden



Im Vergleich sieht man am besten die Wirkung des höhenverstellbaren Fahrwerks

Zielwert. Auch die Niveauregulierung funktionierte einwandfrei. Damit war die Motivation da, auch die Karosseriearbeiten abzuschließen.

Finish

Weil sich die Technik nahezu vollständig im Inneren versteckt, dachte ich zunächst, dass die Anpassungen der Karosserie eher gering ausfallen würden und „nur“ für die neuen Achsen etwas Platz geschaffen werden müsste. Aber es stellte sich schnell die Frage, wie die Einzelteile gefügt werden sollten. Kurz gesagt, es wird geschraubt. Dadurch kann alles jederzeit wieder zur Reparatur oder zum Umbau demontiert werden. Geklebt werden nur Teile, die auch für immer zusammenbleiben sollen. Allein die Karosserie verfügt jetzt über mehr als 30 M2-Verschraubungen, darunter die Befestigung der Kotflügel, der Stoßstangen sowie der Türscharniere. Im Innenraum geht es mit Instrumentenbrett, Seitenverkleidungen, Rücksitzbank und Lehne weiter. Lediglich die Vordersitze werden magnetisch gehalten.

Eine Besonderheit musste ich mir bei den beweglichen Vordertüren einfallen lassen. Die Ansteuerung mittels Micro-Servos war einfach umzusetzen, aber die Passgenauigkeit der Türen war nicht so, wie ich sie mir wünschte. Um das Spaltmaß der Türen mittig einstellen zu können, ist die Verbindung des Türinnen-teils mit dem Außenblech ebenfalls mit zwei längsliegenden M2 Schrauben an der vorderen und hinteren Stirnseite einstellbar, womit die Lage in Längsrichtung um ± 1 Millimeter variiert werden kann. Außerdem konnten dadurch die beweglichen Seitenscheiben nach der Lackierung problemlos eingesetzt werden.

Es werde Licht

Auch die Beleuchtung sollte ein möglichst gutes Abbild der Realität sein. Angefangen bei den Blinkern, bei denen besonders die hinteren im Dachabschluss Feingefühl erforderten. Dort kommen vorverkabelte



Der Anhänger ist aus handgeschnittenen Polystyrolplatten zusammengesetzt

2-Millimeter-SMD-LED zum Einsatz. Das Blinkerglas ist durch klaraushärtenden Klebstoff realisiert, der anschließend mit orangenem Klarlack gefärbt wurde. Das gleiche Prinzip kam auch bei den vorderen Blinkern zum Einsatz. Für Brems- und Rücklichter kamen zwei verschiedene rote LED-Bauarten zum Einsatz, um bei ähnlicher Ansteuerung einen deutlichen Unterschied in der Ausleuchtung zwischen beiden erkennen zu können. Der Einbau von weißen 3-Millimeter-LED in den Frontscheinwerfern war einfach möglich. Da ich aber Fern- und Abblendlicht realisieren wollte, fand sich für das Abblendlicht noch Platz unter der LED für eine weiße 2-Millimeter-Diode. Um die für ältere französische Fahrzeuge typische gelbe Beleuchtung darstellen zu können, sind diese zudem mit gelbem Klarlack behandelt. Das Ergebnis ist, dass ich so beide Farbvarianten darstellen kann, weiches gelbes Abblendlicht und helles weißes Fernlicht.

Durch den konsequenten Einsatz von LED konnte für die Kabel der Beleuchtung ein geringer Querschnitt von 0,7 Quadratmillimeter gewählt werden, sodass die Vielzahl der Kabel auch in dem begrenzten Bau-raum sauber unterzubringen war.

Blau, blau, blau

Bei der Farbgestaltung war für mich von Anfang an klar, dass für einen französischen Wagen nur ein helles Blau, das klassische Blau französischer Rennfahrzeuge, in Frage kam. Abgerundet als Zweifarbenlackierung mit einem hell abgesetzten Dach,



Der fertige Fahrer – eventuelle Ähnlichkeiten mit einem Filmhelden sind gewollt



Die letzten Handgriffe der Endmontage. Die Karosserieteile werden nicht verklebt, sondern mit M2-Schrauben verschraubt und die Verkabelung gesteckt

für das ich einen eigenen hellbeigen Farbton mischte. Die Lackierung inklusive Klarlack erfolgte mittels Airbrush. Ganz bewusst habe ich eine hochglänzende Oberfläche vermieden, da ich eine mattere für einen Oldtimer als passender empfinde.

Für den Fahrer habe ich gänzlich Neuland betreten. Der Kopf ist ähnlich Rapid Prototyp Teilen aus einzelnen Schichten entstanden. Dazu wurden aus zwei Fotos 13 Schablonen für einzelne 0,5 Millimeter dicke Schichten für eine Kopfhälfte abgeleitet und anschließend aus Polystyrol doppelt ausgeschnitten und verklebt. Mit etwas Spachtelmasse und Farbe entstand damit der einer Filmfigur nachempfundene Fahrerkopf. Der Körper, die Arme, Hände und Oberschenkel sind aus Balsaholzstücken geschnitzt und zusammengeklebt. Mit der Oberfläche des schwarz lackierten Holzes war ich zufrieden, da sie der von Stoff gleicht.

Bei der Steuerung setzte ich auf eine Walkera Devo 10 mit Deviation-Betriebssystem. Damit kann die Steuerung perfekt angepasst werden. Da sie auch kompatibel zu den meisten Spektrum Empfängern ist, setzte ich sie mittlerweile für fast alle meine Modelle ein. Die Möglichkeit, den Modellen eigene Logos zuzuweisen, ist eine wirklich nette Spielerei und das Erscheinen des selbstgebastelten DS Logo beim Einschalten eine wahre Freude.

French Connection

Während der Recherche im Internet brachte mich ein Bild einer DS mit einem passenden Anhänger auf die Idee einer Erweiterung. Es handelte sich dabei nicht um einen normalen Wohnwagen, den man schnell hätte zusammenbauen können, sondern um einer der französischen Firma Notin, welcher über einen Dachaufbau und eine rundliche Front verfügt. Die Konstruktion habe ich dahingehend vereinfacht, dass sich der Anhänger aus lediglich um eine Achse gebogenen Platten zusammensetzen lässt. Das Ganze ruht auf einem Leiterraum aus L-Profilen mit einer im Vergleich zum Zugfahrzeug etwas einfacheren Einzelradaufhängung mittels Längslenkern. Die



Die Seitentüren lassen sich ferngesteuert öffnen. Der Akku ist gut erreichbar unter der Motorhaube platziert

Beleuchtung wird über einen Fünfpol-Steckverbinder von der DS gesteuert. Wie alles an diesem Anhänger, außer den Reifen, sind auch die Felgen aus Polystyrol selbst hergestellt.

Zum Schluss muss ich ehrlich sagen, dass dieses Modell mir einiges abverlangt hat, es aber damit auch viel Freude bereitet. Der besondere Reiz lag hier zum einen in der umzusetzenden Fahrzeugtechnik und zum anderen auch in der notwendigen detaillierten Projektplanung, bei der ein eigener Konzept- und Bauplan entwickelt werden musste, um die gesamte Technik möglichst unsichtbar in den begrenzten Bauraum des Plastikmodells zu integrieren. Natürlich ist alles, wie immer bei mir, mit einfachen Handwerkzeugen und einer Standbohrmaschine entstanden, wobei hier mein neuer Kreuzzisch sehr hilfreich war. Nach anderthalb Jahren Bauzeit bereitet mir der Bau immer noch viel Spaß, auch wenn er sich jetzt nach Abschluss der Anhängerlackierung dem Ende neigt. <<<<



Der „Bösewicht“ hat in seiner neuen Gangster-Limousine platzgenommen

FAHRSPASS XXL!

DIE GROSSARTIGE WELT
DES AUTOMODELLBAUS
20.-24.04.2016
MESSE DORTMUND



WELTGRÖSSTE MESSE
FÜR MODELLBAU
UND MODELLSPORT

www.intermodellbau.de



**INTER
MODELL
BAU**

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 77-155
redaktion@cars-and-details.de
www.cars-and-details.de

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

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

Redaktion
Mario Bicher
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistentz
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlen
Patrick Garbi
Jörg Gröger
Martin Kahl
Rüdiger Ueberschaer

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 77-155
post@wm-medien.de
www.wm-medien.de

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

Abonnement
Jahresabonnement für
Deutschland: € 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
Meßberg 1
20086 Hamburg

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 06/2016 erscheint am 13.05.2016.

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
30.04.2016

Dann berichten wir unter
anderem über ...



...den S10 Twister 2 BL Monstertruck von LRP ...



... stellen den HPI Micro RS4 Ken Block 2014
in der RTR-Ausführung vor, ...



... und schauen uns den
neuen Absima AMT8 genauer an.

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

Futaba

T4PX

powered by

Ripmax



Futaba T4PX & R304SB
Nr.: P-CB4PX



Futaba T4PX
10° - Lenk-Adapter
Nr.: P-EBB1135

Futaba T4PX
Gas-/Bremshebel (Small)
Nr.: P-EBB1155

Gas-/Bremshebel (Super Small)
Nr.: P-EBB1156



Futaba T4PX
Senderkoffer
Nr.: P-EBB1139

Griffummantelung (groß)
Nr.: P-EBB3330



... denn jede Hand erfordert ihr eigenes Setup!



Web:
www.rc-service-support.de



www.facebook.com/RCServiceSupport

Ripmax

Stuttgarter Strasse 20/22 · 75179 Pforzheim

Tel.: +49 (0) 72 31 - 4 69 41 0

Mail: info@rc-service-support.de

DX6R



SPEKTRUM DX6R (SPM6400)

- › Intuitives Farbtouchscreen-Interface
- › Kabelloses FPV-Headtracking
- › 5,5 Millisekunden Framerate mit kompatiblen Empfängern
- › Sprachausgabe
- › Telemetrie
- › AVC-Programmierung für kompatible Empfänger
- › Modellspeichertransfer via Bluetooth
- › Update- und App-Download via WiFi
- › Hervorragende und variable Ergonomie
- › Inkl. SR6000T und SR2000 Empfänger



Android Betriebssystem mit umfangreichen Möglichkeiten