

CARS & Details



# CARS & DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



## Losi Super Baja Rey: die neue Zwischengröße?

# MITTENREIN

www.cars-and-details.de



Ausgabe 05/2018  
Mai/Juni 2018  
18. Jahrgang  
Deutschland: € 5,90  
A: € 6,80  
CH: sfr 8,50 L: € 6,90

**GEWINN MICH**

**GAME-CHANGER**  
Wie DRIFT die Physik austrickst

**STERNENKREUZER 2.0**  
Ist die T7PX der Benz unter den Funken?

**KEEP CRUISIN'**  
HPi's Scaler im Geländetest

DAS SCHNUPPER-ABO

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



# JETZT BESTELLEN!

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

### ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

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

# „DAS IST DOCH KEIN RC-CAR!“ ...



... hört und ließt man oft, wenn es um DR!FT geht. Und ja, es stimmt – zumindest im klassischen Sinne betrachtet. Denn die DR!FT-Racer von Sturmkind haben keinen Brushlessantrieb, keine Doppelquerlenker mit Öldruckstoßdämpfern und auch keinen Allradantrieb. Was zunächst nach einem langweiligen Spielzeug klingt, ist in Wirklichkeit ausgeklügelte Technik. Denn die Fahrdynamik der kleinen Renner im Maßstab 1:43 unterliegt nicht den physikalischen Gesetzmäßigkeiten der großen Brüder. Stattdessen wird die gesamte „Physik“ in einer Simulations-App generiert und vom Auto nur dargestellt.

Vor diesem Hintergrund handelt es sich in der Tat nicht um ein typisches RC-Car. Aber im Sinne des Ursprungs des Begriffs „Modellbau“ ist DR!FT eigentlich ein besseres RC-Car als alle anderen. Denn in erster Linie geht es doch darum, die Realität im kleineren Maßstab so originalgetreu wie möglich abzubilden. Und genau das schaffen die App-gesteuerten Drifter einzigartig gut.

Weil wir Modellbauer ja vor Allem auch neugierig sind, wollte ich natürlich genau wissen, wie das eigentlich funktioniert. Über eine angetriebene Hinterachse und eine Servo-betätigte Lenkung kann es jedenfalls nicht klappen. Doch der Entwickler von DR!FT, Martin Müller, hat sich etwas ganz Besonderes einfallen lassen, um dieses Vorhaben umzusehen. Was genau, das erfahrt Ihr natürlich im Testbericht in dieser Ausgabe.

Und noch etwas erfahrt Ihr im vorliegenden Heft. Denn wir haben Martin Müller und seine Frau Stephanie Schwan zum Interview getroffen und zu ihrem Fernseh-Auftritt bei „Das Ding des Jahres“ befragt. Uns haben sie erzählt, wie es war, DR!FT einem breiten Publikum vorzustellen. Und natürlich haben sie auch ein wenig aus dem Nähkästchen geplaudert.

Neben dem ausführlichen DR!FT-Artikel findet Ihr noch viele weitere spannende Themen in dieser Ausgabe von CARS & Details. Beispielsweise haben wir den neuen Losi Super Baja Rey auf Herz und Nieren getestet und waren bei der Deutschen Meisterschaft der 1:12er-Glattbahner dabei.

Viel Vergnügen beim Lesen der aktuellen Ausgabe wünscht Euch

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

## CARS & DETAILS INTERN



Zum **Losi Super Baja Rey** findet Ihr nicht nur einen ausführlichen Testbericht in diesem Heft, sondern auch ein Unboxing-Video auf unserem YouTube-Channel: <https://youtu.be/OGdbfvN8k1Y>



Unser Leser Stephan Meier hat ein echtes Schätzchen ausgegraben: Beim Kauf von altem Spielzeug kam er zufällig an diesen **robbe D2 Ford Matra** von 1969.

Seite 53

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

|||| MARHT

10 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

|||| CARS

- > 14 DRIFT RED TURBO VON STURMKIND
- > 20 LOSI SUPER BAJA REY VON HORIZON HOBBY
- 26 FIRST LOOK: CC-01 LANDFREEDER VON TAMIYA
- 36 DRR-01 DRIFTER VON ABSIMA
- 42 ROUGH RACER VON RIPMAX
- 60 AB2.4BL VON ABSIMA
- 66 EXECUTE XQ1 VON XPRESS
- > 70 VENTURE VON HPI

|||| TECHNIH

- > 28 FUTABA T7PX VON RIPMAX
- 64 POWERBASE 500-NETZTEIL VON HORIZON HOBBY

|||| SPORT

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- 32 EINSTIEG IN DEN RC-CAR-RENNSPORT, TEIL 3: TUNING
- > 48 DEUTSCHE MEISTERSCHAFT 1:12 IN INGOLSTADT
- 52 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN
- 56 TERMINE

|||| STANDARDS

- 44 FACHHÄNDLER
- 46 CARS & DETAILS-SHOP
- > 58 GEWINNSPIEL
- 74 VORSCHAU



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



# 20 TEST: DRIFT VON STURMKIND

Driften fasziniert Auto-Fans. Denn es erfordert neben einem geeigneten Fahrzeug auch jede Menge Übung am Steuer. Auch im Modellmaßstab wird fleißig gedriftet. Doch es gibt ein Problem: die Physik. Modellbau-Urgestein und Erfinder Martin Müller hat sich dieser Problematik angenommen und trickst die Physik aus.

# 66 TEST: XPRESS EXECUTE XQ1 VON RC-KLEINKRAM



Xpress wurde im Jahr 1996 gegründet. Trotz einiger Erfolge wurde es irgendwann still um die Marke. Doch und nun ist Xpress mit einigen neuen Fahrzeugen zurück. In diesem Jahr präsentierte das Unternehmen einen neuen Elektro-1:10er-Tourenwagen, der in Fernost schon mehrere Erfolge feiern konnte. Als Importeur für Deutschland ist RC-Kleinkram tätig. Für den Test stand eines der ersten Fahrzeuge zur Verfügung.



Nachdem im letzten Jahr die Internationale Deutsche Meisterschaft 1:12 beim TSV-Gelenau stattfand, ging es am 10. und 11. März 2018 in den Süden. Nach 2016 waren die schnellen Kurvenflitzer erneut zu Gast beim SLR-Ingolstadt, der zur diesjährigen Deutschen Meisterschaft 1:12 einlud.

## TECHNIK: FUTABA T7PX VON RIPMAX

28



## EVENT: 1:12ER-DM IN INGOLSTADT

48



2015 sorgte Futaba mit der T4PX, die eine neue Ära von Drehknopf-Fernbedienungen einläutete, für staunende Blicke. In der Zwischenzeit hat sich die Anlage jedoch zur festen Größe etabliert, nicht nur wegen ihres Designs, sondern auch aufgrund der technischen Features. Nun steht bereits der Nachfolger in den Startlöchern, der noch einmal deutlich mehr können soll: die T7PX.



JETZT BEI  
Google Play



Laden im  
App Store

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

# BIG-SCALE-VIDEO

LOSI SUPER BAJA REY IN ACTION



Der Losi Super Baja Rey von Horizon Hobby ist mit einem Maßstab von 1:6 ein echtes Dick-schiff. Wir haben uns den Truck vorgeknöpft und ausführlich getestet. Den Bericht mit allen wichtigen Infos rund um den Ready-to-Run-Offroader findet Ihr in dieser Ausgabe. Wenn Euch das nicht reicht, empfehlen wir Euch das folgende Video, in dem der Trophy-Truck in Action zu sehen ist. Darin kommt nicht nur die Höchstgeschwindigkeit von rund 80 Kilometer pro Stunde eindrucksvoll zur Geltung, sondern auch die Offroad-Tauglichkeit des knapp 9 Kilogramm schweren Boliden. Das sind rund 100 Sekunden gut investierte Zeit in den Full HD-Blockbuster: <https://youtu.be/OltyxThXDZs>



# DREIER-GESPANN

MAIFIELD, NEUMANN UND TEBO  
VERLÄNGERN BEI TEAM ORION

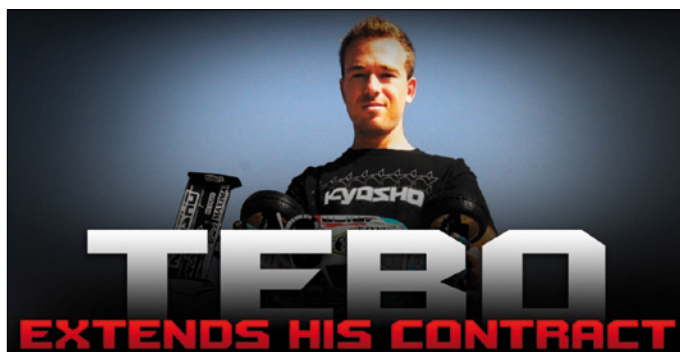
Weltmeister Ryan Maifield unterschreibt für zwei Jahre bei Team Orion. Das gab das Unternehmen kürzlich bekannt. „Wir freuen uns, dass der amtierende Offroad-Doppel-Weltmeister Ryan Maifield seinen Vertrag mit Team Orion verlängert hat.“ heißt es darin weiter. Der mehrfache US-Champion konnte seiner Karriere im letzten Jahr die Krone aufsetzen, als er bei der Offroad-Weltmeisterschaft in China den Sieg mit Team Orion-Komponenten einheimste. „Ryan Maifield wird Team Orion-Equipment für weitere zwei Jahre nutzen.“ informierte Team Orion Amerika-Team-Manager Chad Phillips.



Neben Ryan Maifield hat auch der mehrfache Europameister Jörn Neumann seinen Vertrag mit Team Orion verlängert. Neumann gilt als einer der stärksten europäischen Fahrer und wird in Zukunft auch weiterhin auf die Komponenten von Team Orion setzen. Dazu zählen Ultimate Graphene-Akkus sowie HMX-Speed-Controller. Wie schon in der Vergangenheit, wird die Erfahrung und das Feedback von Jörn Neumann in die Entwicklung neuer Produkte mit einfließen. Er wird hier vor allem als Experte für europäische Strecken herangezogen.

Dritter und letzter im Bunde der neuen Team Orion-Fahrer ist Jared Tebo. Wie Jörn Neumann, wird auch Tebo auf Ultimate Graphene-Akkus sowie HMX-Speed-Controller setzen und damit seine Fahrzeuge bewegen.

Tebo zählt zu den besten und stärksten RC-Car-Fahrern in den USA. „Es ist großartig, ihn in unserem Team zu haben, wo er unsere neuesten Racing-Produkte mitentwickelt, testet und nutzt.“ heißt es in der offiziellen Pressemitteilung von Team Orion. Im Jahr 2013 gewann Tebo die 2WD-Elektro-Buggy-Weltmeisterschaft für den Schweizer Elektro-Komponenten-Hersteller und konnte bereits zahlreiche US-National-Titel für sich verbuchen.



# FINALE ZUM BARNIM-CUP 2017/18



- ERGEBNISSE**
- 2WD**
1. Mirko Morgenstern
  2. Sophie Müller
  3. Gerrit Mazana
- 4WD**
1. Mirko Morgenstern
  2. Benjamin Schumann
  3. Sophie Müller
- EB**
1. Olivier Meunier
  2. Marco Penk
- HOBBY 17,5**
1. Marcin Grygiel
  2. Michael Klaus
  3. Maciej Szkop
- SPORT 13,5**
1. Niklas Hillig
  2. Thomas Welzig
  3. Georg Brauer
- ROOKIE**
1. Robert Hoffmann
  2. Leon Durrè
  3. Marco Penk

Den letzten Lauf und den Finallauf zum Barnim-Cup läutete der Verein RC-Speedracer in Bernau Ende März ein. Nach drei erfolgreichen Rennen fiel bei diesem Rennen die Entscheidung in den letzten drei Klassen. Zuvor standen Mirko Morgenstern und Marcin Grygiel als Gesamtsieger vorzeitig fest. An der Streckenführung wurde zum letzten Lauf festgehalten. Das Layout bestand aus schnellen und anspruchsvollen Streckenpassagen, die so ihre Tücken hatten. Vor allem der kleine Table und Doppelsprung stellte sich für die Offroad-Teilnehmer als besonders tückisch heraus. Nachdem die Teilnehmer ihre Plätze einnahmen, wurden die ersten Trainingsakkus gefahren und die ersten Setupeinstellungen vorgenommen. Eifrig wurde im Fahrerlager geschraubt, um das optimale Setup für die Vorläufe zu finden.

### Offroad

Mirko Morgenstern, der als Gesamtsieger in den Klassen 2 und 4WD bereits feststand, knüpfte da an, wo er in den letzten Rennen aufgehört hatte. Der amtierende Deutsche Meister 4WD Standard war an diesem Tag erneut eine Klasse für sich. Nach den Vorläufen führte er beide mit seinem XRAY XB4 und Asso RC10B6 an. In der Klasse 4WD startete Benjamin Schumann mit dem neuen Yokomo YZ4 SF von Startplatz 2 in die Finals vor Sophie Müller (XRAY XB4). In den Finals entbrannte hinter Mirko Morgenstern ein spannender Kampf zwischen Benjamin Schumann und Sophie Müller um den zweiten Platz, der im letzten Finale zu Gunsten von Benjamin



Olivier Meunier startete mit einem Eigenbau in der Klasse 1:12. Die Teile entstanden zum großen Teil mit dem eigenen 3D-Drucker

Schumann entschieden wurde. Er konnte kurz vor Schluss den Führenden Mirko Morgenstern überholen und sich mit seinem Finalsieg noch Platz 2 sichern. Anton Kröckel gewann vor Maciej Szkop das B-Finale. Bei den heckgetriebenen 2WD-Fahrzeugen fiel die Entscheidung bereits nach 2 Finalläufen. Mirko Morgenstern (Asso RC10B6) siegte vor Sophie Müller (XRAY XB2) und Gerrit Mazana (Asso RC10B5). Aaron Walther war im B-Finale und Dragan Kostic im C-Finale erfolgreich.

### Onroad

Die Entwicklung in der Klasse Rookie war im Laufe der Saison durchweg positiv. Eine tolle Leistung zeigte CARS & Details Autor Marco Penk, der in der Klasse Rookie hinter Robert Hoffmann und Léon Durrè den dritten Platz belegte. Der aus Polen angereiste Marcin Grygiel behielt in der Klasse Hobby, in der nur 17,5-Turns-Motoren erlaubt waren, seine „weiße Weste“. Vor Michael Klaus war ihm der Tagessieg nicht mehr zu nehmen. Maciej Szkop rettete knapp den dritten Platz vor Mike Winkler und Andreas Pfaff.

### Gutes Ende

Nach über 10 Jahren ist der Barnim-Cup eine feste Größe im Rennkalender. Der Verein RC-Speedracer führte in dieser Saison seine traditionelle Rennserie in der Halle weiter. Für den Verein geht es weiter auf ihrem Motodrom Bernau. Dort geht ab Mai 2018 die Outdoor-Saison auf der On- und Offroadstrecke weiter. <<<<



Ein seltenes Bild: Der XRAY XB4 vom Gesamtsieger Mirko Morgenstern im Flug



# DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

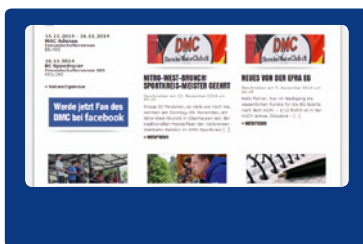
## 2. LAUF ZUR BERLIN-WINTER-SERIES 2017/18 UND SPORTKREISLAUF OST



Am 13. und 14. Januar 2018 fanden ein Sportkreislauf Ost und die Berlin-Winter-Series in Heningsdorf im Eduard-Maurer-Oberstufenzentrum statt. Knapp 70 Fahrer hatten für das Event genannt, um Punkte für die Serie zu sammeln und sich für die Deutschen Meisterschaften zu sichern. Gefahren wurde auf ETS-Teppich auf einem tollen Layout, welches auf einer Fläche von knapp 30 x 35 Metern aufgebaut war. Am Samstag war Training und Sonntag fand das Rennen

unter Leitung von Ralph Schmidt und Patrick Sommer statt. Nach spannenden Vorläufen standen die Finals an.

Nach packenden Finals konnten sich die Favoriten aus den Vorläufen durchsetzen. Es gab tolle Positionskämpfe für die Zuschauer und Teilnehmer zu sehen, die vom Streckenrand und der Tribüne die Läufe mitverfolgen konnten. Super, dass das Interesse an den Onroad-Klassen durch den neuen Veranstaltungsort stieg. Es geht aufwärts im Sportkreis Ost. Zur Rennserie: [www.berlinwinterseries.com](http://www.berlinwinterseries.com)



### KLICKTIPP

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



### ERGEBNISSE

#### EA

1. Ronny Amft – Capricorn
2. Ramon Simmrock – XRAY X12
3. Sven Ziegler – XRAY X12

#### EB

1. Nico Großheim – Roche Black Art Umbau
2. Michael Klaus – CRC
3. Andreas Schütt – CRC

#### HOBBY 17.5

1. Martin Henschel – ARC R11
2. Erik Pauling – Tamiya TRF419XR
3. Sebastian Rosenhahn – ARC R11

#### EGTWHO

1. Michael Klaus – Xpress Execute XQ1

#### STOCK 13.5

1. Martin Henschel – ARC R11
2. Erik Pauling – Tamiya TRF419XR
3. Kai-Oliver Guttschau – Awesomatix A800

#### EGTWSP

1. Lars Hoppe – ARC R11
2. Henrik Heitsch – ARC R11
3. Andy Kühne – Awesomatix A800

#### FORMEL/LMP

1. Mirko Morgenstern – Asso RC10F6
2. Thomas Oehler – Eigenbau LMP
3. Martin Schimmelpfennig – Roche

#### EMC AG

1. Max Schulze
2. Kevin Blaschke
3. Nicko/Beyer

#### ROOKIE

1. Sascha Göhring
2. Jakob Schimmelpfennig
3. Oliver Metzke



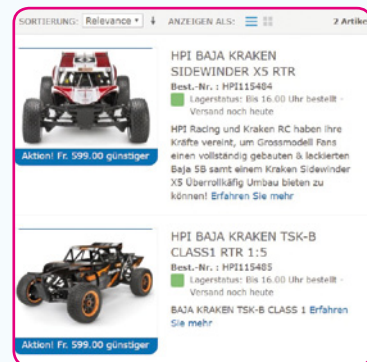


> Nach einem Jahr Pause findet es wieder statt: das bereits legendäre HSH Modellbauevent. Veranstaltungszeitraum ist der 27. Mai 2019 im schweizerischen Dintikon auf den HSH-Rennstrecken. Alle Interessierten sind herzlich



eingeladen, vorbeizukommen und sich die zahlreichen Produkte der vielen Hersteller und Lieferanten anzusehen, die ausstellen. Modelle werden zu Land und in der Luft vorgeführt, ein Wettbewerb und die Festwirtschaft runden einen tollen Anlass ab.

> Bei Hobby Shop Hässig aus der Schweiz gibt es eine interessante Aktion für alle Großmodell-Fans. Die HPI-Offroader im Maßstab 1:5



aus der Baja-Baureihe mit Kraken-Karosserie (Sidewinder und TSK-B) gibt es zum Preis von nur 1.299,- Schweizer Franken (umgerechnet 1.100,- Euro). Die Aktion gilt nur solange der Vorrat reicht.

www.rcaction.de

Der zweite Bericht für diese Ausgabe ist nicht von den Neuigkeiten aus dem DMC bestimmt, sondern handelt von vier Ortsvereinen, die in der Region Berlin Brandenburg eine Rennserie für Elektrotourenwagen im Maßstab 1:10 ins Leben gerufen haben. Angefangen hat es im Jahr 2014 mit den Vereinen TSV 06 Mariendorf (früher MSV 06) und dem Marzahner Racing Club. Inzwischen beteiligen sich die Vereine Speedracer Bernau und Burning Wheels Blankenfelde ebenfalls an der Rennserie. Diese wird als Outdoor-Veranstaltung ausgerichtet.

Im Jahr 2018 finden neun Läufe statt.

1. Lauf am 06.05.2018 beim 1. Marzahner Racing Club in Berlin Marzahn
2. Lauf am 10.06.2018 beim 1. Marzahner Racing Club in Berlin Marzahn
3. Lauf am 24.06.2018 beim TCV Mariendorf in Berlin Lichterfelde
4. Lauf am 08.07.2018 bei den Burning Wheels Blankenfelde in Blankenfelde
5. Lauf am 22.07.2018 bei den RC Speedracer in Bernau
6. Lauf am 12.08.2018 bei den Burning Wheels Blankenfelde in Blankenfelde
7. Lauf am 09.09.2018 beim 1. Marzahner Racing Club in Berlin Marzahn
8. Lauf am 23.09.2018 bei den RC Speedracer in Bernau
9. Lauf (Finale) am 30.09.2018 beim TCV Mariendorf in Berlin Lichterfelde

Die Rennen werden in vier Klassen gefahren:

#### ROOKIE

Die Rookie-Klasse spricht insbesondere Einsteiger an. Hier kämpfen begeisterte Modellbauer um ihre ersten Punkte in einem RC-Car-Rennen. Auch mit kleinem Budget kann hier jeder maximalen

Spaß erleben. Die Motoren für diese Klasse werden leihweise kostenlos für die Rennen ausgegeben.

#### TONISPORT 17,5

In der ToniSport 17,5-Klasse fahren ambitionierte Hobbyracer, die mit ihren teilweise hochwertigen Rennchassis um die vordersten Plätze kämpfen. Um ein Höchstmaß an Fairness walten zu lassen, werden hochwertige Motoren leihweise kostenpflichtig für die Rennen ausgegeben und nur bestimmte Regler zugelassen, die eine gleiche Geschwindigkeit zwischen den Kontrahenten zulassen.

#### 13,5 SPORT

Die 13,5 Sport-Klasse ist für erfahrene Racer mit professionellem Equipment gedacht. In dieser Klasse finden sich die „schnellen Jungs“ wieder, die auf dem Weg zu echten Modified-Racern sind. Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge ist im Vergleich zur ToniSport 17,5-Klasse noch einmal gesteigert, aber noch nicht ganz so rasant wie in der Top-Klasse Modified.

#### MODIFIED

Die Modified-Klasse ist den absoluten Könnern dieses Rennsports vorbehalten. Fast ohne Begrenzung können die kleinen Flitzer bis zum Maximum getunt werden und fahren mit bis zu 100 Kilometer pro Stunde über die Rennstrecke. Langjährige Erfahrung und ein perfektes Setup sind Voraussetzung, um hier einen Sieg zu erringen.

Das Reglement ist auf der Homepage ([www.berlintouringmasters.com/de/reglement.php](http://www.berlintouringmasters.com/de/reglement.php)) nachzulesen.

## JÜRGEN LAUTENBACHS NEUE FIRMA

# NEUER NAME, GEWOHNTRE QUALITÄT

Zuletzt war die „Blue is Better“-Schmiede LRP electronic vor allem wegen einer gescheiterten Investoren-Suche in den Schlagzeilen. Das Unternehmen konnte die Insolvenz somit nicht mehr abwenden und hat zu Ende März dieses Jahres seinen Betrieb eingestellt. Doch bereits seit dem 03. April 2018 hat Jürgen Lautenbach, Gründer und Geschäftsführer von LRP electronic, eine neue Firma ins Leben gerufen. Unter dem Namen „Lautenbach Racing Products GmbH“ wurde die Arbeit aufgenommen. Da die neue Firma am gleichen Standort wie LRP bestehen bleibt, können die bekannten Telefonnummern und E-Mail-Adressen weiter genutzt werden. Erste Warenversendungen sind bereits seit Mitte April in der Auslieferung. In einer offiziellen Pressemitteilung heißt es: „Die Lautenbach Racing Products GmbH ist keine Fortführungsgesellschaft der LRP electronic GmbH, sondern eine neu gegründete Unternehmung. Diese wird mit einem geänderten, den heutigen Marktanforderungen angepassten Geschäftsmodell arbeiten.“



# Markt

## MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK



Hobbtech BXR.S1 aus dem Sortiment von B2BFOX

### B2BFOX

Der neue **Hobbtech BXR.S1** aus dem Sortiment von B2BFOX ist ein 1:10er-Buggy für Fortgeschrittene, die erste Erfahrungen im Wettbewerb sammeln möchten. Laut Hersteller soll der Buggy ein Modell sein, das die Leistungsvorteile von 1:8ern mit den Gewichtsvorteilen von 1:10ern kombiniert. Das Ergebnis ist ein Modell, das optisch und technisch viele Ähnlichkeiten mit einem 1:8er-Buggy aufweist wie Kunststoff-Heckflügel, Aluminium Chassis, Cap Forward-Karosserie und Big-Bore Dämpfer um nur einige zu nennen. Für Vortrieb sorgt ein extrem leistungsstarker Brushlessantrieb von Konec mit einem 50-Ampere-Regler (wasserdicht) sowie ein 4.600-kv-Motor der 3652er-Größe. Gespeist wird der Antrieb mit einem 2.200-Milliamperestunden-LiPo mit 7,4 Volt, der zusammen mit dem passenden Ladegerät mit zum Lieferumfang gehört. Weitere Features sind die großen Aluminium-Stoßdämpfer mit Rändelmuttern, um die Fahrzeughöhe schnell und unkompliziert einzustellen, Differenziale mit Metallgetriebe, ein einstellbarer Slipper sowie CVD-Kardanwellen an der Vorderachse und Stabilisatoren vorne und hinten. Natürlich ist der komplette Antrieb mit Kugellagern ausgestattet um die Leistung auch optimal umzusetzen. Das 1.625 Gramm wiegende Modell kostet inklusive RC-Anlage **299,- Euro**.



robbe ro-safety  
LiPo-Tresor  
bei Freakware

### FREAKWARE

Neu im Sortiment bei Freakware ist der **robbe ro-safety LiPo-Tresor** für den sicheren Transport und das sichere Laden von LiPo-Akkus. Entwickelt ist die Box von Tom Mast, einem renommierten Luftfahrt-Ingenieur und begeisterten Modellflieger. Der ro-safety ist so konstruiert, dass die Akkus darin geladen und natürlich gelagert werden können. Die Ladekabel werden durch eine flamm sichere Öffnung nach außen geführt. Im Falle eines Brandes der Akkus, kann der entstehende Druck im Inneren nach außen austreten. Dies geschieht durch die oberen Lüftungsbohrungen, gleichzeitig wird der Rauch auch gefiltert, sodass

keine schädlichen Stoffe nach außen gelangen. Im Inneren der Box können bis zu 800 Grad Celsius bei einem Brand entstehen. Durch die spezielle Isolierung der Box werden Boden und Seitenwand dabei maximal bis zu 80 Grad Celsius heiß. Das austretende Gas wird nicht heißer als 150 Grad Celsius. Die Innenmaße betragen 250 × 165 × 100 Millimeter. Der Preis liegt bei **69,99 Euro**.

Neu im Sortiment von Freakware ist die **Multifunktions-Lichtleiste**. Sie verfügt über vier LED mit sechs Leuchtmodi (5 Stroboskopeffekte und Scheinwerfereffekt). Damit ist eine individuelle und universelle Gestaltung für alle Modelle möglich. Die Leiste ist 105 Millimeter lang (Abstand Montagepunkte: 93,5 Millimeter), 30 Millimeter hoch und die Lampen messen 18 × 14 × 16 Millimeter. Die Kabellänge beträgt 350 Millimeter und es ist ein JR-Stecker vorhanden. Zur Stromversorgung wird eine 4,8- bis 6-Volt-Stromquelle benötigt. Der Haltebügel besteht aus Alu, die Lampen aus Kunststoff. Zum Preis von **24,95 Euro** erhält man neben der Lichtleiste auch noch passendes Befestigungsmaterial.

Multifunktions-Lichtleiste  
von Freakware





ECX Barrage Gen2  
von Horizon Hobby

## HORIZON HOBBY

Mit dem **ECX Barrage Gen2** präsentiert Horizon Hobby die neue Version des beliebten Scale-Crawlers für Einsteiger. Das 1:12er-Modell mit 1,55-Zoll-Reifen verfügt über Allradantrieb mit Sperrdifferenzialen für den gleichmäßigen Antrieb aller Räder. Vier Öl Druckstoßdämpfer, ein 390er-Bürstenmotor, eine komplette Kugellagerung und eine 2,4-Gigahertz-RC-Anlage sind nur einige der Features des Modells. Es kommt komplett fahrfertig und ermöglicht Einsteigern den schnellen Fahrspaß. Mit dem beiliegenden 900-Milliamperestunden-Akku sollen Fahrzeiten von rund 30 Minuten möglich sein.

Der Barrage hat eine Länge von 417 Millimeter, ist 196 Millimeter breit und wiegt 1.300 Gramm. Der Preis für das in zwei Farben erhältliche Modell: **179,99 Euro**.

## HRC DISTRIBUTION

HRC Distribution aus der Schweiz bietet neue **3s-LiPos** an. Als Besonderheit sind diese in einem Hardcase untergebracht, das die Maße eines 2s-LiPos hat, wodurch sie deutlich platzsparender sind als herkömmliche Dreizeller. Die Kapazität beträgt 4.800 Milliamperestunden und die Belastbarkeit liegt bei 70C. Die Batterien wurden speziell für den Einsatz im Team Magic Monstertruck H5 designt und haben einen Deans-Stecker. Die Maße: 138 x 46 x 25 Millimeter, das Gewicht: 297 Gramm.



3s-Hardcase-LiPos  
von HRC Distribution

## Höhenlehre von HB Racing



## HB RACING

Neu von HB Racing ist eine **Höhenlehre**, die zum schnellen und einfachen Messen der Chassishöhe dient. Sie ist für die meisten gängigen 1:10er- und 1:8er-Buggys und Truggys konzipiert und aus Aluminium gefertigt. Der Einstellbereich liegt bei 15 bis 45 Millimeter. Zum Einstellen kann

man entweder den Messarm in der gewünschten Position und dann die Chassishöhe anpassen, bis der Arm die Chassisplatte berührt. Oder man nutzt den sogenannten „Active Measurement Mode“. Dabei wird der Messarm nicht fixiert, sondern liegt durch die Balance der Lehre von unten am Chassis an und wandert beim Verstellen der Bodenfreiheit aktiv mit, bis die gewünschte Höhe erreicht ist.

Passend für alle gängigen 1:8er-Buggys bietet HB Racing neue, **vormontierte Kompletträder** an. Diese sind erhältlich mit sechs verschiedenen Profilen in Super Soft, Soft und Medium. Die Reifen sind verklebt auf den HB Racing V2-Felgen in Weiß oder Gelb. Außerdem sind schwarze HB Racing Schaum-Einlagen verbaut. Bei der Montage wird laut Hersteller besonders auf eine sichere Verklebung Wert gelegt.

Kompletträder für 1:8er-Buggy von HB Racing



## HERSTELLER Kontaktdaten

**B2BFOX**  
Handelsagentur Kreisig  
Engeldorferstraße 25, 50321 Brühl  
Telefon: 022 32/150 18 38, Telefax: 022 32/150 18 35  
E-Mail: [info@b2bfox.de](mailto:info@b2bfox.de)

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

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

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

**HB RACING**  
Neidhart SA, Pré-Fleuri 31  
Plan-les-Ouates 1228, Schweiz  
Internet: [www.hbracing.com](http://www.hbracing.com)

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

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

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

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

**SERPENT/2-SPEED**  
Eiserfelder Straße 446, 57080 Siegen  
Telefon: 02 71/384 77 40, Fax: 02 71/38 47 74 20  
E-Mail: [kontakt@2-speed.de](mailto:kontakt@2-speed.de)  
Internet: [www.2-speed.de](http://www.2-speed.de)

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

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

**TRAXXAS**  
6250 Traxxas Way, McKinney  
TX 75070, USA  
Internet: [www.traxxas.com](http://www.traxxas.com)

# Markt

## PRO-LINE

Neu von Pro-Line ist die **Ambush-Karosserie** für den PRO-MT 4x4 und den Stampede 4x4 von Traxxas. Die Besonderheit ist der eingebaute Käfig, der für einen modernen, scaligen Look sorgt.

Ebenfalls zum Lieferumfang gehört ein Scale-Innenausbau mit Sitzen und separatem Armaturenbrett. Die Lieferung erfolgt aus klarem Lexan. Maskierfolien für die Scheiben und eine Folie zum Schutz vor Overspray sind serienmäßig dabei. Auch ein Aufkleberbogen ist im Set enthalten.

Ambush-Karosserie von Pro-Line



24-Millimeter-Sechskant-Mitnehmer von RC-Car-Shop – Hobbythek

## RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

RC-Car-Shop – Hobbythek bietet für den aktuellen Losi Super Baja Rey im Maßstab 1:6 Top Tuning **Radmitnehmer** mit 24-Millimeter-Sechskant-Mitnehmer an. Diese werden benötigt, wenn der Losi Super Baja Rey mit Reifen/Felgen der üblichen 24-Millimeter-Sechskant-Aufnahmen (wie zum Beispiel Losi 5ive-T/B, DBXL, HPI-Baja und so weiter) bestückt werden soll. Die Artikelnummer lautet TT1040, der Preis liegt bei **19,90 Euro** pro Paar.

## RIPMAX

Die Ripmax 1:10er-4WD Rock Crawler-Serie ist der perfekte Mix zwischen 1:10er-RC-Offroad-Buggy und Crawler. Erhältlich sind der **Fast 2000** sowie der **Survival**, die sich optisch unterscheiden, technisch jedoch weitgehend identisch sind. Die extremen Federwege sorgen dafür, dass die Racer viele Unwegsamkeiten locker wegstecken. Beide Fahrzeuge werden vormontiert mit Zweikanal-RC-Anlage, 540er-Bürstenmotor, Lenkservo, Fahrakku (2s-LiPo, 2.200 Milliamperestunden Kapazität) samt passendem Ladegerät und Bedienungsanleitung ausgeliefert. Zum Fahren werden lediglich vier Mignonbatterien benötigt. Beide Offroadler wiegen rund 1.800 Gramm, sind etwa 400 Millimeter lang und kommen auf eine Topspeed von 40 Kilometer pro Stunde. Der Preis pro Modell: **179,- Euro**.



Rock Crawler von Ripmax



Hobao DC1 Trail-Crawler von Robitronic

## ROBITRONIC

Neu im Sortiment von Robitronic ist der **Hobao DC1 Trail-Crawler**. Auf dem Rahmenchassis mit CNC gefrästen Aluminium-Profilen sitzt eine wunderschön detaillierte Karosserie. Im Innenraum ist reichlich Platz für weiteren Scale-Ausbau. Die Kraftübertragung des 27-Turns-Motor erfolgt über ein per Fernsteuerung schaltbares Zweigang-Getriebe. Zu den gesperrten Metall-differentialen und an der Vorderachse arbeiten robuste Stahl CVD-Antriebswellen. Für den harten Outdoor Einsatz ist die verbaute Elektronik wasserfest. Erhältlich ist der Scaler fertig gebaut in einer RTR-Version oder als Kit zum Selberbauen. Zu den weiteren Features zählen eine komplette Kugellagerung, gesperrte Differenziale sowie vier Öl-druckstoßdämpfer aus Aluminium.

Das **RSx 3-one10 Ver. D** ist ein spezielles Servo, das auf den Betrieb in 2WD-Drift-Autos optimiert wurde. Es verfügt über ein stylisches

Aluminiumgehäuse mit eleganter Laser- und Fräsgravur in Low-Profil-Ausführung. Das gefürchtete Lenkungsflattern in Verbindung mit einem Gyro, das bei 2WD-Driftern oft beobachtet wird, gibt es bei diesem Servo laut Hersteller nicht. Dazu tragen unter anderem ein Coreless-Motor, ein Alu-Gehäuse sowie ein Alu-Getriebe mit Kugellagerung bei. Das Servo ist Hochvolt-fähig und kann mit dem optionalen Servo Selector KO61029 in fünf unterschiedlichen Profilen genutzt werden. Die Stellzeit beträgt bei 7,4 Volt 0,08 Sekunden, die Stellkraft liegt bei gleicher Spannung bei 8,2 Kilogramm. Es wiegt 48 Gramm und kostet **125,- Euro**.



RSx 3-one10 Ver. D Drift-Servo von Robitronic



## SERPENT/2-SPEED

Serpent präsentiert mit dem **Spyder 2WD-Monstertruck MT2** einen neuen Offroader im Maßstab 1:10. Er verfügt über einen Heck-Elektromotor und wird Ready-to-Run ausgeliefert. Mit seinen extra großen Reifen richtet sich der 1:10er an Einsteiger, die auch abseits von Rennstrecken Spaß haben wollen. Zum Lieferumfang gehören neben dem fertig aufgebauten Modell mit lackierter Karosserie auch noch eine Dragon-RC-Fernsteuerung mit 2,4 Gigahertz, ein wasserdichter und programmierbarer 45-Ampere-Regler, ein sensorloser Brushlessmotor mit einer spezifischen Drehzahl von 3.000 kv und 9 Turns sowie ein Metallgetriebe-Servo. Ein Stahl-Antriebsstrang, Öldruckstoßdämpfer sowie ein mit Öl gesperrtes Differenzial samt Slipper-Kupplung sorgen für viel Fahrspaß.



Spyder 2WD-Monstertruck MT2 von Serpent



Graphit-Differenzialgehäuse für den XB8 von SMI Motorsport

für Kleinteile sowie zwei 1:10er-Differenzial-Halter zur Verfügung. Außerdem gibt es eine Messrille, um schnell und präzise die Länge von Schrauben zu ermitteln. Natürlich kommt das praktische Tool im stylischen Hudy-Design.

Von FX Engines aus dem Sortiment von SMI Motorsport gibt es den neuen **3,5-Kubikzentimeter-Nitromotor K302**. Es handelt sich dabei um einen Dreikanal-Nitro-Motor für Offroader, der auf dem K3 basiert, jedoch in zahlreichen Punkten verbessert wurde. Dabei stand vor allem ein geringerer Spritverbrauch im Zentrum der Optimierungen. Zu den Features zählen Keramik-Kugellager, ein flacher Kühlkopf sorgt für einen niedrigen Schwerpunkt im Modell, eine 14-Millimeter-Präzisions-Kurbelwelle und ein neuer Vergaser. Das Gewicht des Motors beträgt 349 Gramm, die maximale Power liegt bei 2,6 PS. Der nutzbare Drehzahlbereich reicht von 4.000 bis rund 42.000 Touren. Zum Betrieb wird eine X3-Glühkerzen empfohlen, die bereits im Set enthalten ist. Ebenfalls dabei sind eine Krümmerdichtung, eine Zylinderkopf-Shim-Scheibe und ein Venturi-Einsatz mit 6,5 Millimeter.



FX Engines K302 von SMI Motorsport

## SMI MOTORSPORT/T+M MODELS

XRAY präsentiert für den 1:8er-Wettbewerbs-Buggy XB8 neue **Differenzial-Gehäuse** aus Graphit. Die neuen Gehäuse in der Version 2 sind besonders leicht und belastbar. Sie halten auch hohen Temperaturen stand und sorgen für einen sichereren Halt der Schrauben.

Hudy hat ein praktisches **Tool für alle RC-Car-Fahrer** am Start. Es handelt sich dabei um eine gefräste Platte, auf der sich Kleinteile und Werkzeug bei der Wartung des Modells platzieren lassen.

Es ist besonders leicht designt, sehr robust und schwarz eloxiert. Es stehen vier Fächer



Hudy-Kleinteile-Board von SMI Motorsport

## TRAXXAS

Den beliebten 1:10er-Scaler **TRX-4** von Traxxas gibt es nun auch als Bausatz. Damit hat jeder die Möglichkeit, seinen Scale-Crawler nach eigenen Vorstellungen zu realisieren. Zum Lieferumfang gehört neben dem kompletten Bausatz des Modells auch eine TQi-2,4-Gigahertz-RC-Anlage mit vier Servos, ein XL-5 HV-Regler sowie ein Titan 21 Turns-Motor in 550er-Baugröße. Zum Fertigstellen werden neben verschiedenen Werkzeugen lediglich noch eine TRX-4 kompatible Karosserie mit 312 Millimeter Radstand, Senderbatterien sowie ein Fahrakku samt Ladegerät benötigt.



TRX-4 Bausatz von Traxxas

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

# Wie DR!FT die Physik austrickst

Text und Fotos:  
Jan Schnare



# GAME-CHANGER

**Driften fasziniert Auto-Fans. Ein Fahrzeug in einem instabilen Zustand sicher und gezielt zu steuern, ist eine hohe Kunst. Wer sie beherrscht, dem sind staunende Blicke garantiert. Denn driften erfordert neben einem geeigneten Fahrzeug auch jede Menge Übung am Steuer. Auch im Modellmaßstab wird fleißig gedriftet. Doch es gibt ein Problem: die Physik. Modellbau-Urgestein und Erfinder Martin Müller hat sich dieser Problematik angenommen und trickst die Physik aus.**

Der Name der kleinen Modellautos, die scheinbar so mühelos über den Schreibtisch driften, könnte passender nicht sein: DRIFT. Der Mann dahinter ist Martin Müller, der schon seit vielen Jahren ein RC-Promi in Modellfliegerkreisen ist. Die Idee zu DRIFT entstand schon Anfang der 2000er-Jahre. Als begeisterter Drifter – allerdings mit Fahrzeugen im Maßstab 1:1 – störte Müller bei den ferngesteuerten Nachbauten immer etwas: das unrealistische Fahrverhalten. Was sich im Maßstab 1:10 noch ganz gut mit Hartplastikreifen, elektronischen Kreiselsystemen und extremen Fahrwerkskonstruktionen kompensieren lässt, funktioniert in 1:43 nicht mehr. Hier wären unnatürlich hohe Geschwindigkeiten, möglichst Grip-arme Reifen und Roboter-artige Reaktionen an der Fernsteuerung notwendig, um auch nur ansatzweise quer fahren zu können. Doch nicht so bei DRIFT.

### Was denn nun?

DRIFT soll ein maßstabsgetreues Driften ermöglichen. Wenn man davon ausgeht, dass ein „echtes“ Auto auf einer Rennstrecke bei 80 Kilometer pro Stunde quer fährt, müsste bei dem 1:43er-Modell also bereits bei unter 2 Kilometer pro Stunde das Heck ausbrechen. Doch wie soll das gehen? Ein Blick unter das Modell schafft Klarheit: Hier befindet sich ein ausgeklügeltes Antriebsmodul. Es ist um die Hochachse drehbar und verfügt über zwei separat angetriebene Räder. Die „normalen“ Räder sind nur Show. Weder sind sie angetrieben, noch wird die Lenkung aktiv gesteuert. Sie laufen nur mit.

Aufgrund der geringen Masse und Geschwindigkeit ist keine Federung oder gar Dämpfung nötig. Trotzdem soll das Fahrwerk natürlich arbeiten. Hier kommt ein weiterer Trick zum Einsatz: Die Räder haben samt der Achsen ein gewisses Spiel nach oben und unten. Hebt man den Drifter an, „federt“ das Fahrwerk also aus. Setzt man ihn ab, tauchen die Räder in die Radhäuser ein. Da das Antriebsmodul wie beschrieben nur über zwei Räder verfügt, lässt es also Bewegungen des Chassis um eine Achse zu. Bei normaler Vorwärtsfahrt ist das die Querachse. Dadurch geht der DRIFT-Renner beim Beschleunigen



Selbst die Verpackung weiß zu überzeugen. Der DRIFT-Racer ist in weiches Filz gebettet


CAR CHECK

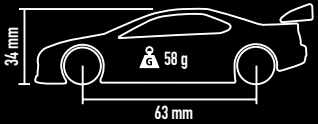
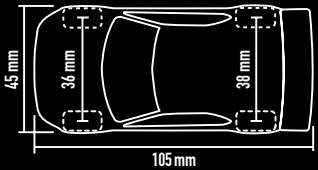
DRIFT Red Turbo Sturmkind

Klasse: Elektro-Onroad 1:43  
 Empfohlener Verkaufspreis: 199,- Euro  
 Bezug: Fachhandel/direkt

Technik: Zentrales Antriebsmodul, Setup-Änderungen über Smartphone-App, eingebauter 150-Milliampere-stunden-LiPo

Benötigte Teile: Smartphone (Android 4.4 beziehungsweise iOS 9 oder höher)

Erfahrungslevel:  
 EINSTEIGER

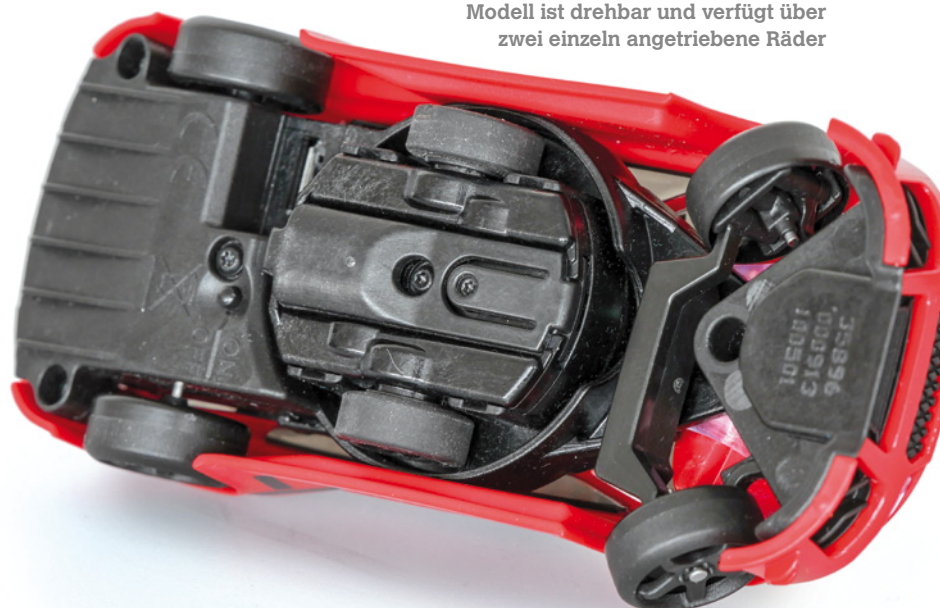
vorne leicht hoch und beim Bremsen herunter. Weil das alleine aber erstmal ziemlich wackelig aussehen würde, kommt Trick Nummer drei zum Einsatz: Eine kleine Plastikfeder zwischen den beiden Antriebsrädern sorgt dafür, dass das Modell in Balance bleibt und die Eintauchbewegungen bei Lastwechseln etwas gedämpft und nicht von Anschlag bis Anschlag vonstattengehen.

### Komplexes Programm

So viel also zur Hardware. Doch die Technik alleine macht noch keinen guten Drifter aus. Das Ganze muss auch kontrolliert werden. Und hier hat sich Martin Müller etwas Geniales einfallen lassen – etwas ganz Naheliegendes. Statt eines aufwändigen Micro-Computers im Auto übernimmt die Steuerung eine Smartphone-App. Sämtliche Daten und Steuerimpulse werden in der speziell programmierten App verarbeitet. Hier läuft im Hintergrund eine komplexe Simulation eines Drifts, ähnlich wie bei einem Rennspiel auf der Konsole. Mit einem Unterschied: Das Spiel wird nicht grafisch auf dem Display dargestellt, sondern der DRIFT-Racer ist sozusagen das Ausgabemedium. Anders gesagt: Man spielt ein Spiel in der Realität.

Der Drifter bewegt sich also so realistisch, weil die Rennsimulation im Smartphone dem Antriebsmodul unter dem Auto genau sagt, was es machen soll. Dank der mitlaufenden und -lenkenden Räder an der schicken, Vorbildlosen Karosserie wird dadurch die perfekte Illusion geschaffen, man würde tatsächlich driften. Und das muss das Gehirn erstmal verarbeiten. Eigentlich weiß jeder, dass es nicht möglich ist, so langsam, präzise und Vorbildgetreu mit einem so kleinen

Die zentrale Antriebseinheit unter dem Modell ist drehbar und verfügt über zwei einzeln angetriebene Räder





Die App ist kostenlos und selbsterklärend



Der „Ausfederweg“ ist beachtlich. Er sorgt dafür, dass die Räder bei Wankbewegungen nicht die Bodenhaftung verlieren

Fahrzeug querzufahren. Doch man sieht, dass es gerade vor einem passiert. Unwissende Technik-Fans gucken da erstmal ganz schön doof aus der Wäsche.

### Kleiner Karton

Da keine Fernsteuerung benötigt wird und das Auto an sich auch nicht sehr groß ist, fällt der Lieferumfang übersichtlich aus. In einem schicken Umkarton befinden sich eine mehrsprachige Anleitung, ein Dekorbogen, ein Ladekabel, ein Torx-Schraubendreher sowie Ersatzschraubchen. Mittig im Karton thront eine kleine Schachtel im Carbon-Look, in deren Inneren der DRIFT-Racer in blaues Filz gebettet ist. Mit dem beiliegenden Torx-Dreher kann man das Modell übrigens in wenigen Sekunden komplett zerlegen. Nach Lösen von nur drei Schrauben hat man die Karosserie ab und kann so die Technik warten oder reinigen. Dieser einfache Aufbau zeigt, wie durchdacht die gesamte Konstruktion ist. Und das verwundert wenig, denn die Fahrzeuge werden komplett in Deutschland gefertigt und auch montiert.

Neben der realistischen Simulation des Drift-Verhaltens erlaubt die Smartphone-App noch ganz andere Möglichkeiten. Denn alles, was es im echten Leben gibt, kann simuliert werden. Los geht es schon beim Motorsound. Während der rote Drifter mit einem Sechszylinder-Turbomotor mit 565 PS ausgestattet ist – natürlich nur in der Software –, kommt die silberne Variante mit einem 550 PS-starken V8 daher. Aber auch komplexere Parameter wie Reifenverschleiß, Motor Temperatur und vieles mehr können simuliert werden. Ansatzweise zeigt sich das schon in den App-Optionen, wo sich die Drift-Willigkeit sowie die Fahrbahnuntergründe (trocken oder nass) verändern lassen. Ein kleines Shop-Symbol in der App lässt einen bereits erahnen, dass in Zukunft eventuell noch das eine oder andere Feature kommen wird. Tuning auf Knopfdruck sozusagen.

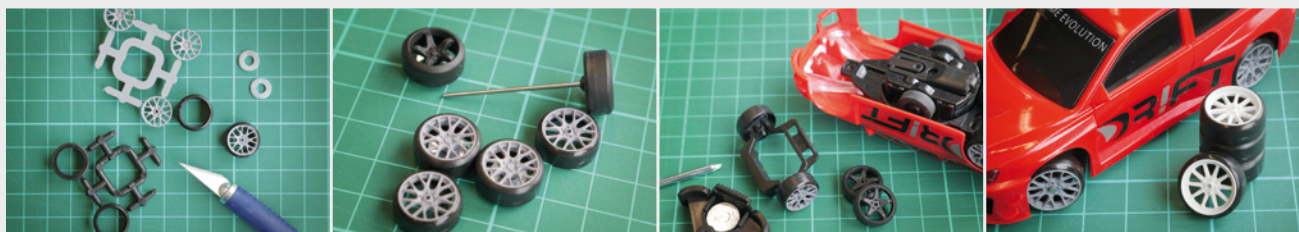
Wie es sich für ein richtiges Rennspiel gehört, kann man aber nicht nur ein bisschen frei umher driften. Es gibt auch einen Rennmodus und später soll sogar ein Multiplayer folgen. Dann kann man gegen andere DRIFT-Fans antreten und sich untereinander messen. Jeder zu Hause auf seinem eigenen Wohnzimmer Tisch. Die Möglichkeiten der App-basierten Fahrzeugsteuerung sind schier unbegrenzt.

### Vollgas

Doch wie fährt sich denn nun so ein simulierter Drifter? Um es kurz zu machen: verdammt gut. Es macht extrem viel Spaß, fast wie in Zeitlupe um die Kaffeetasse auf dem Schreibtisch zu driften oder nach dem Abendessen noch mal schnell ein

## CUSTOMIZE YOUR DRIFT - TUNING-FELGEN VON STURMKIND

Für die DRIFT-Racer bietet Sturmkind bereits einige Tuningfelgen an. Neben den im Lieferumfang enthaltenen Standardrädern gibt es noch BBS CH-R-Nachbauten in Schwarz matt oder Titan matt. Ebenfalls stehen giftgrüne oder weiße F-10 Racing-Felgen zur Verfügung. Der Satz kostet je 19,90 Euro und ist ohne Kleben oder Schrauben am Fahrzeug zu montieren. Dazu sind nur wenige Schritte nötig.



**Schritt 1:** Die Felgen und Reifen werden inklusive Spritzbaum geliefert, von dem die Teile zu befreien sind. Dazu eignet sich am besten ein scharfes Messer. Dabei sollte man möglichst genau arbeiten, damit keine Überstände den Rundlauf behindern.

**Schritt 2:** Da die Räder nur auf die Achsen gesteckt werden, ist der Austausch schnell erledigt. Wichtig zu beachten ist eigentlich nur, dass die hinteren Räder breiter sind und Bremsscheibenattrappen besitzen.

**Schritt 3:** Um die Vorderräder wechseln zu können, ist es empfehlenswert, die Achse auszubauen. Dazu ist nur eine Schraube zu lösen. Die kleinen Steckachsen darf man nicht zu fest einschieben, damit die Räder leichtgängig bleiben.

**Schritt 4:** Zu guter Letzt baut man alles wieder zusammen. Danach erhält man seinen ganz individuellen Drifter. Wer will, kann die Felgensterne natürlich auch in anderen Farben lackieren.





Nach dem Lösen von drei Schrauben kann man die Karosserie abnehmen



Ob Kaffeetasse, Drift-Curb oder sonstige Gegenstände – mit DRIFT lässt sich jeder Ort in eine Rennstrecke verwandeln

paar Runden um den Käse-Teller zu kreiseln. Der kernige Motor sound – natürlich immer passend zur Drehzahl – sorgt für die passende akustische Unterma- lung. Und wenn es dunkel wird, kann man auch einfach das Licht anmachen. Vorne und hinten versteht sich. Naturgemäß sollte der Untergrund nicht zu uneben sein, damit die kleinen Räder nicht ste- cken bleiben. Feiner, Filz-ähnlicher Teppich geht aber gut. Ideal sind natürlich Tischplatten oder ähnliches.

Die Steuerung an sich ist intuitiv. Auf dem Smartphone gibt es eine Instrumententafel mit Tacho, Drehzahl- messer, Motortemperatur- sowie Tankanzeige



Die extrem dünnen Aufkeber sind leider sehr empfindlich

(Akkufüllstand) und den Bedienelementen für Licht, Rückwärtsgang und Motor an/aus. Auf dieser Ober- fläche sind drei Bereiche festgelegt. Links die Bremse, rechts Gas und in der Mitte die Handbremse bezie- hungsweise Launch-Control. Selbstverständlich lassen sich Bremse und Gas stufenlos regeln – je nachdem, wie weit man auf dem entsprechendem Bereich hoch- wischt. Gelenkt wird über Neigen des Smartphones. Ist man am virtuellen Lenkansschlag angekommen, gibt es einen Vibrationsalarm. Außerdem gibt es noch einen Drift-Assistenten oder auch einen Not-Stopp. Denn man darf nicht vergessen, dass auch der Brems- weg absolut maßstabsgetreu ist. Wenn simulierte 1,6 Tonnen mit 150 Stundenkilometer stehen bleiben sollen, braucht das eben eine Auslaufzone.

### It's Magic

Die perfekte Drift-Illusion wird nicht nur durch das realistische Fahrverhalten erzeugt. Auch das Eintau- chen beim Bremsen, das Aufbäumen beim Beschleuni- gen und das Wanken in Kurven sorgen für ein breites Grinsen auf dem Gesicht des Fahrers. Es ist schlicht- weg eine Sensation, wie es mit ausgeklügelter Technik möglich ist, so etwas hinzubekommen. Und noch erstaunlicher ist es, wie viel Spaß das Fahren macht. Dank des geringen Stromverbrauchs muss man auch keine langen Pausen hinnehmen – pro Akku-Ladung sind rund 25 bis 30 Minuten Fahrzeit drin. Das Laden dauert ungefähr genauso lange. <<<<<



Licht ist vorne und hinten vorhanden. Beim Verzögern gehen sogar die Bremslichter an

### MEIN FAZIT



Zugegeben, knapp 200,- Euro für ein Modell im Maßstab 1:43 klingen erst mal viel. Und dann ist nicht mal eine Fernsteuerung dabei. Doch wenn man sich vor Augen hält, wie viel Arbeit in der Entwicklung von Modell und App stecken, erscheint der Preis gerechtfertigt. Wem das als Argument nicht reicht, der muss unbedingt eine Probe- fahrt machen. Aber Vorsicht: Suchtgefahr!

Jan Schnare  
Redaktion CARS & Details

- Viel Fahrspaß
- Durchdachte Konstruktion
- Lange Fahrzeit
- Tuning per App
- Empfindliches Dekor

# „DIE REAKTION WAR ÜBERWÄLTIGEND“ DR!FT bei „Das Ding des Jahres“

DR!FT wird gerade so richtig bekannt. Zu verdanken ist das nicht nur der guten Marketing-Strategie des Sturmkind-Teams, sondern auch einem Fernsehauftritt. Denn Martin Müller präsentierte sein Produkt in der Samstagabend-Show „Das Ding des Jahres“. In der von Stefan Raab produzierten Sendung zeigten Erfinder ihre Produkte einer Jury sowie dem Publikum. Die beliebtesten Erfindungen – darunter auch DR!FT – landeten im Finale, wo sich Martin Müller dann leider nicht mehr gegen die Konkurrenz durchsetzen konnte. Dennoch hat die Show einiges bewirkt, wie Entwickler Müller und seine Frau Stephanie Schwan im Interview erzählen.

**CARS & Details:** Dank der Show „Das Ding des Jahres“ ist DR!FT noch einmal deutlich bekannter geworden. Wie hatte sich der Fernseh-Auftritt ergeben?

Stephanie Schwan: Das Ding des Jahres war ein völlig neues Format, das niemand kannte, auch wir nicht. Daher durchsuchten letztes Jahr Agenturen das Netz nach neuen Erfindungen und sprachen uns darauf an, dass DR!FT gut in dieses Format passen würde. So kann man sagen, es hat sich zufällig ergeben.

**Wieso passt das Produkt so gut in die Show?**

Martin Müller: DR!FT ist völlig neu und muss erst einmal erklärt werden. Wenn man den DR!FT-Racer sieht, denkt man automatisch an ein Modellauto. Es dauert einen Moment bis klar ist, dass DR!FT eine Rennsimulation ist und kein Modellauto. Dass es die erste Rennsimulation ist, die nicht mehr auf einem Monitor stattfindet, sondern eben dank des Racers in der Realität.

**Wie war es, Teil einer prominent besetzten Samstagabend-Show zu sein?**

Stephanie Schwan: Es hat sehr großen Spaß gemacht. Wir konnten DR!FT das erste Mal einem großen Publikum zeigen und waren sehr aufgeregt deswegen. Die Reaktion des Publikums dann war überwältigend.



Martin Müller: Als der Sound des DR!FT-Racers im Publikum erklang, tobten die Ränge. Das und auch die Reaktion der Jury war sehr bewegend für uns.

**Wie lief das Ganze ab?**

Martin Müller: Die Show wurde im November aufgezeichnet. Wir waren in der allerersten Folge. Es war daher noch ein wenig hektisch, immerhin war es eine Premiere und das arme Publikum musste anderthalb Stunden länger bis zum Einlass warten als geplant, weil wir so lange probten. Doch die Aufzeichnung selbst lief dann wie am Schnürchen.

Stephanie Schwan: Es war auch spannend, all die anderen Erfindungen und deren Erfinder kennenzulernen und deren Geschichten zu hören. Wir verstanden uns Backstage alle sehr gut, es war eine super Stimmung.

**In der ersten Show – sozusagen dem Vorausscheid – seid ihr ja durch den Jury-Joker ins Finale gekommen. Hättet ihr damit gerechnet?**

Stephanie Schwan: Wir haben damit gerechnet, dass die Zahnbürste vom Publikum gewählt wird, da sie besser auf die Frage „Was kannst Du am besten gebrauchen?“ passte. Gehofft haben wir aber natürlich, dass wir weiter kommen. Dennoch war es dann überraschend, schließlich hätte die Jury auch eine der anderen Erfindungen wählen können, sie waren alle gut.

**So ein TV-Auftritt hat natürlich auch einen Werbeeffect. Wie habt ihr euch darauf vorbereitet?**

Martin Müller: Wir haben die Folgen eines solchen Auftritts erst einmal unterschätzt. Glücklicherweise hat uns ein Freund dann darauf hingewiesen, dass wir unsere Webseite frühzeitig auf diesen Tag vorbereiten müssen. Daraufhin wendeten wir uns dann an professionelle IT-Firmen, die es gerade noch so in den verbliebenen vier Wochen schafften, unseren Shop umzuprogrammieren und dann auf einen anderen Server umzuziehen, dass er dem Ansturm standhielt. Das war auch gut so: In der Spitze

Martin Müller und Stephanie Schwan sind nicht nur privat ein Team, sondern haben auch DR!FT zu einem echten Erfolg gebracht

hatten wir mehr als 35.000 Besucher gleichzeitig auf unserer Seite. Eine normale Seite bricht ab etwa 250 Besuchern gleichzeitig ein.

Stephanie Schwan: Gleichzeitig hatten wir damit zu tun vorzuproduzieren. Die Vorbestellungen waren zwischen den Jahren alle ausgeliefert, unsere Produktion war ganz neu und die Ausstrahlung am 9. Februar. So hatten wir allerhand zu tun.

#### Wie hat sich die Ausstrahlung in eurem Shop und den Verkaufszahlen bemerkbar gemacht?

Stephanie Schwan: Es war überwältigend. Unsere zwei limitierten Editionen, die auf je 500 Stück limitiert waren, waren nach Minuten ausverkauft. Es gab in 24 Stunden ab Martins Auftritt ebenso viele DR!FT-Racer-Besteller wie in der gesamten Vorverkaufszeit inklusive Kickstarter – und das war ein ganzes Jahr.

#### Inzwischen, einige Wochen nach der Show, hat sich der erste Peak wohl langsam gelegt. Gab beziehungsweise gibt es auch eine nachhaltige Steigerung?

Martin Müller: In unserer Facebook-Gruppe DR!FT-Community sind mittlerweile weit über 2.000 Mitglieder, die ihre Umbauten oder Videos posten. Auch auf YouTube gibt es immer mehr DR!FT-Videos, die von unseren Kunden stammen. Das zieht natürlich Kreise und die ersten haben sich bereits selbst zu Gruppen zusammen geschlossen beziehungsweise organisieren Wettbewerbe. Wir sind erst am Anfang, doch es gibt täglich mehr Menschen, die zu Hause Spaß mit ihrem DR!FT-Racer haben. Dennoch ist der Peak direkt nach der Ausstrahlung so nicht geblieben.

#### Dann kam ja Anfang März das große Finale. Geplatzt hat es am Ende leider nicht ganz, aber wie habt ihr im Vorfeld eure Chancen eingeschätzt?

Martin Müller: Wir konnten unsere Chancen nicht einschätzen, da die Finalisten alle großartige aber untereinander nicht wirklich zu vergleichende Erfindungen hatten. Auch wussten wir ja nicht, wie Pro7 den Zusammenschritt im Semifinale gestalten würde – der wurde uns nicht gezeigt. Wir wussten nicht, inwieweit DR!FT hier erklärt werden würde.

#### Wie fandet ihr die Produkte der Konkurrenz?

Stephanie Schwan: Sehr unterschiedlich aber jedes für sich sehr gut. Ein paar davon haben wir dann auch selbst gekauft.

#### Wie sieht eure Planung für die Zukunft in Sachen DR!FT aus?

Martin Müller: Wir stehen mit den Möglichkeiten ja erst ganz am Anfang. DR!FT wird noch viel mehr zum Game werden. Man wird sich Punkte erspielen können, dafür sein Auto virtuell tunen können. Der Multiplayer wird realisiert und die Möglichkeiten des Unterbodensensors werden ausgebaut. DR!FT ist eine Simulation. Somit sind die Möglichkeiten, was noch kommen kann, fast grenzenlos.

#### Mit DR!FT habt ihr ein Produkt geschaffen, das viele Leute begeistert. Sind auch noch andere Produkte mit ähnlichem Konzept geplant?

Stephanie Schwan: Das Spiel-Konzept hinter DR!FT ist absolut neu und einzigartig. Dieses kann natürlich auch auf andere Objekte angewandt werden. Schauen wir mal, was die Zukunft bringt.

◀◀◀

Anzeige



**ABSIMA**  
www.absima.com

CONQUER THE TRACK

# Ist der neue Losi-Offroader die perfekte Zwischengröße?

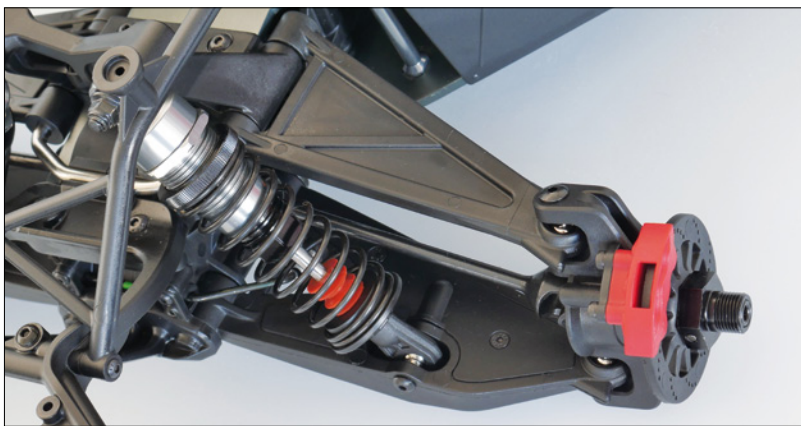


# MITTENREIN



Text und Fotos:  
Jan Schnare

Großmodelle überzeugen durch ihr realistisches Fahrverhalten. Kleinere Fahrzeuge – beispielsweise in 1:8 – sind dafür wesentlich einfacher zu transportieren, sind agiler und günstiger im Unterhalt. Eine Kombination aus den Vorteilen beider Klassen wäre ideal. Nicht zu klein und nicht zu groß quasi. Und genau das soll der neue Super Baja Rey von Losi bieten.



Massive Stahl-Kardanwellen übertragen die Kraft an der Vorderachse zu den Rädern



Der Dynamite-Regler sitzt in der offenen Kabine. Hier kriegt er genügend Kühlluft ab, allerdings besteht die Gefahr von Schmutz im Lüfter



Die Verbindung vom Mitteldiff zur Hinterachse ist über eine Teleskop-Antriebswelle realisiert. Sie besteht aus Kunststoff mit Stahl-Gelenken

Mit seinem Maßstab von 1:6 ist der Losi Super Baja Rey von Horizon Hobby deutlich kleiner und kompakter als sein großer Bruder, der 5ive-T. Zugleich ist er aber auch rund ein Drittel größer als der Losi Baja Rey. Er stellt also größentechnisch den idealen Mittelweg zwischen Großmodell und 1:10er dar. Aber der Super Baja Rey ist bei Weitem kein Mittelding. Er ist eine ausgereifte, völlig neue Konstruktion, die nur für eins designt wurde: um Spaß zu haben.

### Short Course-Technik

Der neue Losi-Truck ist verkleidet mit vier großen Karosserie-Segmenten, die auf einem Kunststoff-Käfig verschraubt sind. Will man diese abnehmen, sind insgesamt 20 Innensechskant-Schrauben zu entfernen. Dazu kommen noch mal einige, die die Cockpitattrappe mit Fahrern halten sowie etliche, die den Käfig zusammen und am Chassis halten. Wollte man also die Karosserie in Gänze vom Chassis trennen, ist man einige Zeit beschäftigt. Doch die gute Nachricht kommt gleich hinterher: das muss man nur selten. Denn für den Akku-Wechsel oder zum Anpassen des Ritzelspiels muss man nur Klappen öffnen.

Um die Stromspender ins Modell einzusetzen, muss man den Losi auf den Kopf drehen. Auf der linken Fahrzeugseite kommt dann eine von hinten zugängliche Klappe zum Vorschein, die sich über einen Schiebemechanismus verriegeln lässt. Dahinter kommt ein erfreulich großes Fach zum Vorschein, in dem zwei 2s- oder zwei 3s-LiPos ganz locker Platz finden. Selbst die dickeren Dreizeller haben noch reichlich Luft. Der Anschluss erfolgt dann jedoch außerhalb des Akkufachs über zwei eingelassene Buchsen. Das erlaubt ein an- und abstecken der Akkus, ohne die Klappe jedes Mal öffnen zu müssen. Dieses System klingt zwar durchdacht, jedoch ist es teilweise ganz schön nervig, die Stromspender in den Schacht zu fummeln.

### Flink draußen

Deutlich besser gefällt da der Schnellwechsel-Mechanismus des Motors. Er erlaubt es, das Ritzel samt Spiel in wenigen Minuten zu verändern. Dazu löst man lediglich drei Schrauben auf der Modellunterseite und schon kann man zunächst eine Aluklappe und danach den gesamten Motor nach unten herausziehen. So hat man auch gleich Zugang zum gekapselten Vollmetall-Getriebe, das man bei der Gelegenheit ein bisschen fetten kann. Will man allerdings beispielsweise das Servo ausbauen oder den kleinen Lüfter auf dem Regler von Dreck befreien, kommt man um das Losschrauben von Karosserie-Segmenten nicht herum. Das ist zwar nicht optimal, lässt sich aber in Anbetracht der vorbildgetreuen Optik gut verschmerzen. Zumal auch unter der schicken Außenhaut jede Menge Sehenswertes wartet.

Die Basis des Losi Super Baja Rey bildet eine kurze Aluminium-Chassiplatte. Der mächtige 1.200-kv-Dynamite-Motor sitzt links darauf und treibt das Mitteldiff an. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich das Akkufach und im hinteren Bereich sitzen zentral Empfänger und Regler. Im vorderen Chassis-Bereich erinnert die Konstruktion an einen Buggy. Mit einer Doppelquerlenker-Achse samt Stabilisator und Kardan-Gelenkwellen. Setup-Änderungen können hier nicht vorgenommen werden. Sowohl die Position der Dämpfer, der Sturz sowie die Spurwerte sind fest vorgegeben. Das zeigt deutlich, dass es sich bei dem Modell um ein Fahrzeug für Basher handelt – ohne Wettbewerbs-Ambitionen.

### Starrgast

Eine ausgeklügelte Vorderachse würde auch nicht zu der recht simpel gehaltenen Hinterachse passen. Hierbei handelt es sich um eine Starrachse mit Vierspider-Differenzial, die mit vier Links am Hauptchassis aufgehängt ist. Zwei Öldruckstoßdämpfer sorgen dafür, dass die Achse ordentlich arbeiten kann. Außerdem

**CAR CHECK**

**Losi Super Baja Rey** Horizon Hobby

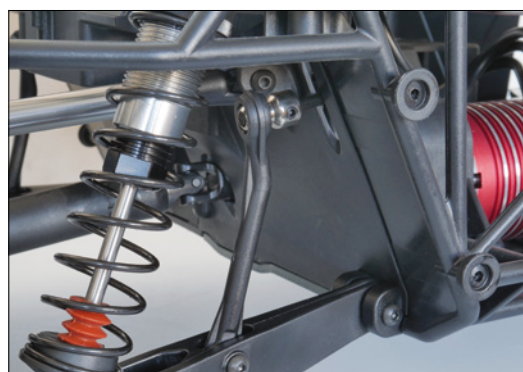
Klasse: Elektro-Offroad 1:6  
 Empfohlener Verkaufspreis: 819,99 Euro  
 Bezug: Fachhandel/direkt

Technik: Allradantrieb über Kardanwellen, drei Vierspider-Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, Stabilisatoren vorne und hinten, Starrachse hinten, Doppelquerlenker-Achse vorne, Kardanwellen vorne, komplett kugelgelagert, Vier-Link-Aufhängung hinten

Benötigte Teile: Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:

**HOBBYFAHRER**



Stabilisatoren sind vorne und hinten verbaut



# ONLINE

DAS DIGITALE MAGAZIN.



**Auch  
für PC und  
Notebook**

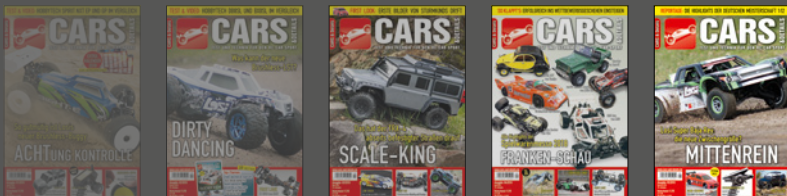
FÜR JEDES BETRIEBSSYSTEM

FÜR JEDEN INTERNET-BROWSER

FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS

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

NUTZEN SIE UNSER DIGITAL-ARCHIV:



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

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



JETZT BEI  
Google Play

Laden im  
App Store



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



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



Im hinteren Chassis-Bereich ist der Empfänger platziert. Der Ein-aus-Schalter oben ist relativ schwer zugänglich

Ist hier ebenfalls ein Stabilisator verbaut, dessen Drehstab jedoch geschützt im Inneren des Chassis verläuft. Im Gegensatz zur Vorderachse gibt es hinten sogar zwei Möglichkeiten, das Setup zu ändern. Zum einen stehen zwei verschiedene Dämpfer-Positionen zur Verfügung. Und zum anderen liegen dem Set noch zwei 3-Grad-Spurblöcke bei, die die Vorspur an der Hinterachse verändern. Als Besonderheit ist hervorzuheben, dass sowohl die vorderen als auch die hinteren Stoßdämpfer über dicke, weiche Anschlaggummis verfügen, die die Kolbenstangen vor dem Durchschlagen schützen sollen.

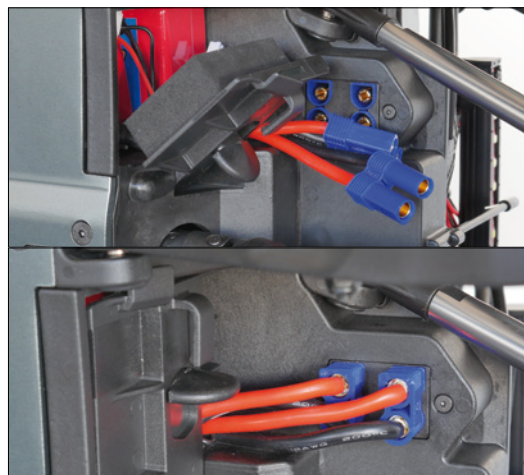
Der riesige Brushless-Innenläufermotor verteilt seine Power über drei Stahlkardanwellen an die Vorderachse. Nach hinten kommt eine fingerdicke Teleskop-Antriebswelle aus Kunststoff mit Stahlgelenken zum Einsatz. Insgesamt arbeiten im Super Baja Rey drei mit Öl gesperrte Vierspider-Differenziale. Als besonderes Schmankerl verfügt der Truck über Bremsscheiben- und -sättel-Attrappen, die durch die Vielspeichenfelgen zu sehen sind und die Optik nochmals verbessern. Gleiches gilt natürlich auch für die serienmäßigen LED-Leuchtbalken unter dem Dach, die vorne und hinten die Straße ausleuchten sollen. Bei Tag kommen die zwar nicht so sehr zur Geltung, dafür sorgen sie aber bei Dunkelheit für den nötigen Weitblick.

### Function follows form

Bei so viel Optik muss der Losi jetzt eigentlich nur noch gut fahren. Also geht es ab auf die Teststrecke. Zwar ist auch ein Betrieb an 4s-LiPos möglich, aber es soll gleich mit 6s zu Sache gehen – das ist ja schließlich kein 1:8er-Buggy. Das Einlegen der Akkus gelingt mit ein wenig Drehen und die Klappe ist schließlich zu. Nun werden noch die beiden EC5-Stecker eingestöpselt und es kann losgehen. Die DX2E-Fernsteuerung ist eingeschaltet und der etwas schwierig zu erreichende Ein-aus-Schalter des Reglers wird betätigt. Die LED-Balken gehen an und der Regler meldet sich zum Dienst. Nachdem die Trimmung noch etwas angepasst wurde, geht es endlich los.



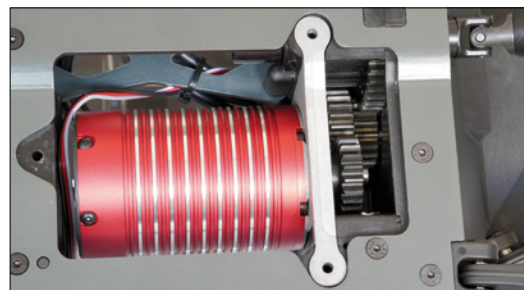
Der Dynamite-Motor mit 1.200 Umdrehungen pro Minute und Volt ist mit 58 Millimeter deutlich dicker als Motoren in 1:8er-Modellen



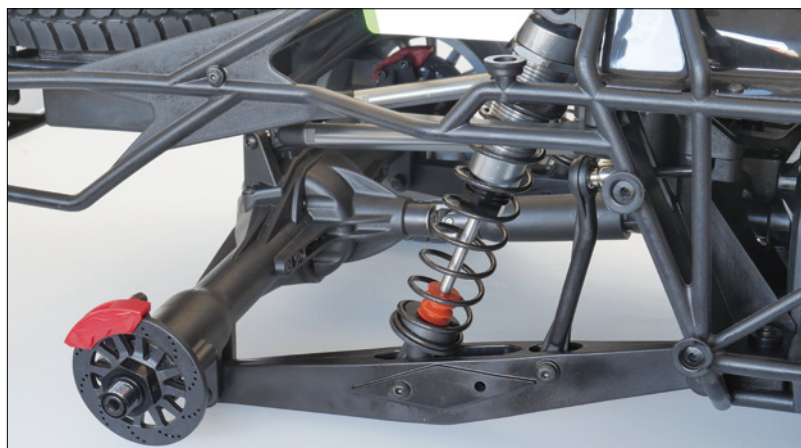
Sitzen die Akkus erstmal in ihrem Fach, wird die Klappe geschlossen und die Stecker in die außen sitzenden Buchsen gesteckt



Das Lenkservo hat eine Stellkraft von über 35 Kilogramm, ist aber ohne aufwändige Demontage-Arbeiten der Karosserie kaum erreichbar



Durch Lösen von nur drei Schrauben ist der Motor leicht zugänglich. So kann man nicht nur das Ritzelspiel einstellen, sondern auch das Stahlgetriebe fetten



Die Starrachse hinten ist mit einer Vier-Link-Aufhängung gehalten. Besonders cool sind die Brems-Attrappen



„Das Beste aus beiden Klassen mit einem ausgewogenen, vorbildgetreuen Fahrverhalten.“



Bei noch relativ vorsichtigem Gaseinsatz erfolgen zunächst einige Eingewöhnungsrunden. Für den Anfang wird das bei Horizon Hobby inzwischen serienmäßige AVC (Active Vehicle Control) auf null gedreht. Es stabilisiert das Modell elektronisch für gezielte Gas- und Lenkbefehle. Der Eingriff lässt sich stufenlos über den Regler an der Fernsteuerung verändern. Gerade auf Oberflächen mit wenig Griff hilft AVC das Fahrverhalten gutmütiger zu machen, da das Heck nicht mehr ausbricht und das Fahrzeug bei neutraler Lenkung auch exakt auf Spur bleibt.

### Ausgereift

Es zeigt sich schnell, dass der Super Baja Rey auch fahrerisch keine Enttäuschung ist. Die groben und großen Reifen haben sehr guten Grip und der mächtige Dynamite-Motor hat leichtes Spiel mit dem knapp 9.000 Gramm wiegenden Truck. Auch das Jumbo-Lenkservo zeigt sich selbst bei höheren Geschwindigkeiten dank seiner Stellkraft von rund 35 Kilogramm pro Zentimeter wenig beeindruckt. Es stellt die Räder unter allen Bedingungen souverän in die gewünschte Richtung und reagiert so schnell, dass es sehr gut mit dem AVC harmonisiert.

Trotz der Starrachse hinten fährt sich der Truck erfreulich dynamisch – fast wie ein Buggy. Auch die werkseitig fest vorgegebenen Setup-Parameter der Vorderachse überzeugen und lassen keine Änderungswünsche aufkommen. Die Federvorspannung ist ebenfalls schon passend eingestellt, sodass man

sich ganz auf das Fahren konzentrieren kann. Wobei – konzentrieren trifft es nicht ganz, es müsste eher genießen heißen. Denn in Action ist der Losi Super Baja Rey einfach eine Augenweide. Beim Beschleunigen taucht das Chassis hinten tief ein und vorne hebt sich der Bug, sodass die Räder um Traktion kämpfen. In Kurven wankt der schicke Aufbau, ohne dass es das Fahrverhalten negativ beeinflussen würde – den Stabilisatoren sei Dank.

### Software-Tuning

Kleine Abzüge gibt es lediglich für die werkseitig eingestellte Bremskraft des Reglers. Diese liegt bei 50 Prozent, kann jedoch erhöht werden. Empfehlenswert sind 75 oder besser 100 Prozent, damit man im Zweifel auch rechtzeitig zum Stehen kommt. Auskunft über die Programmierung des Reglers gibt die Anleitung. Ebenfalls können unter anderem das Timing sowie der Start-Punch angepasst werden.

Nach rund 8 bis 10 Minuten Fahrzeit sind die 4.200er-LiPos vorerst leer. Zeit, um sich den Truck genau anzusehen. Doch viel zu berichten gibt es nicht. Klar hat das Chassis ordentlich Dreck gesammelt, allerdings ist erfreulich wenig davon an die empfindlichen Komponenten wie Regler oder Empfänger gekommen. Auch sonst lassen sich keine Defekte oder übermäßige Verschleißerscheinungen feststellen. Also werden die Akkus geladen und es geht nach einer kurzen Zwangspause direkt wieder in den Dreck – denn da fühlt sich der Offroader schließlich am wohlsten. <<<<<

### MEIN FAZIT



Der Losi Super Baja Rey von Horizon Hobby schließt die kleine aber vorhandene Lücke zwischen 1:8er-Offroader und ausgewachsenem Großmodell. Er bietet das Beste aus beiden Klassen mit einem ausgewogenen, vorbildgetreuen Fahrverhalten, guter Transportabilität und bezahlbaren Unterhaltskosten. Und davon ganz abgesehen sieht er verdammt gut aus. Ein spaßmachender Hingucker – was will man mehr?

Jan Schnare  
Redaktion CARS & Details

Gutes Fahrverhalten  
Vorbildähnliche Optik  
Großmodell-Komponenten  
AVC serienmäßig

Karosserie-Demontage  
sehr aufwändig



Anzeigen

[www.modellbau-berlinski.de](http://www.modellbau-berlinski.de)

[www.Grossmodelle.com](http://www.Grossmodelle.com) 1:5 & 1:6

[www.Shop-Grossmodelle.com](http://www.Shop-Grossmodelle.com) Online Shop Schnellversand

Airbrushtechnik & Modellbau Farbenhaus Gührig • Hauptstraße 17 • D-01877 Rammenau • 035 94/79 04 50

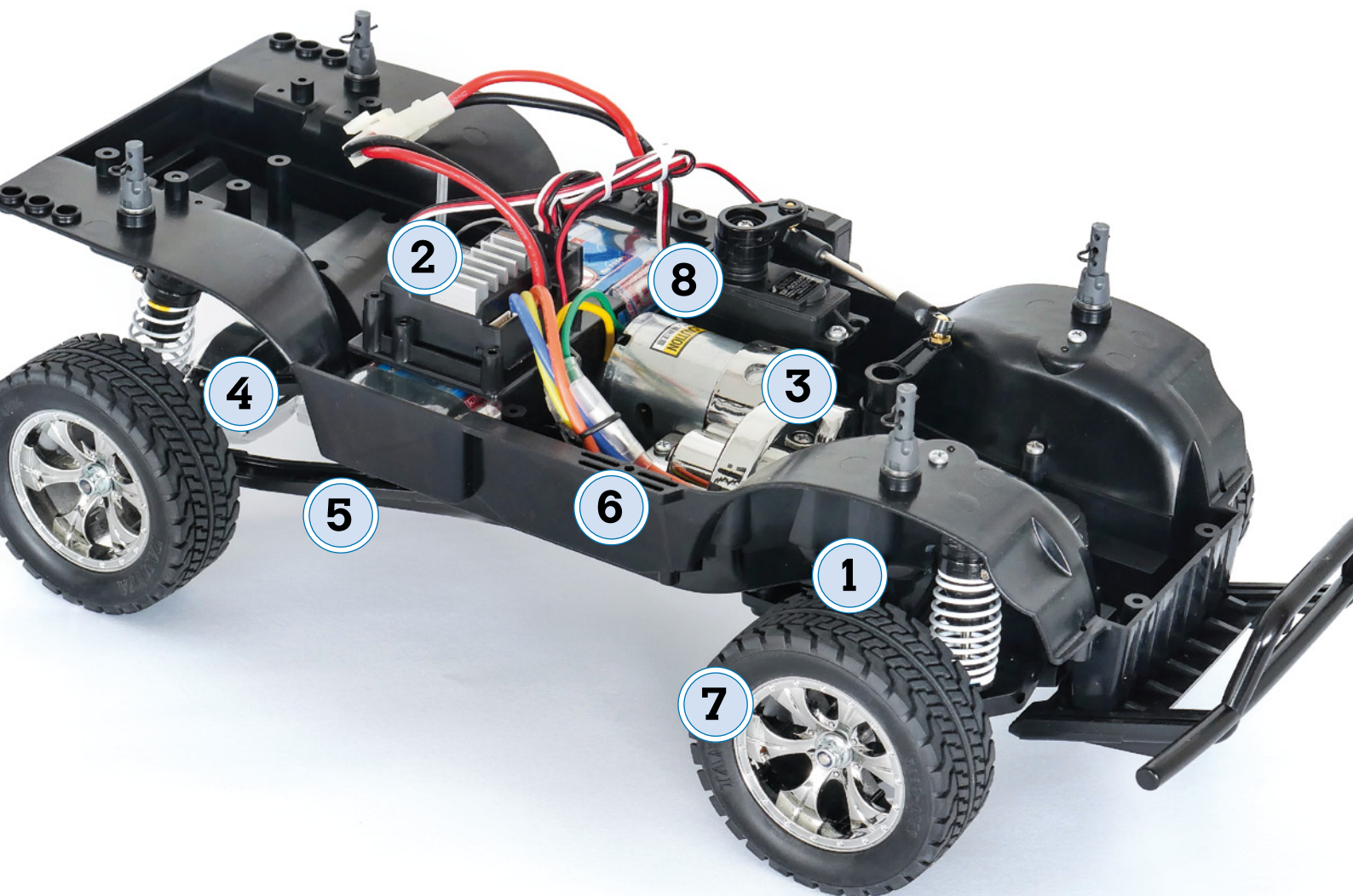
[www.race-drift.de](http://www.race-drift.de)

**HOBBY HT THEKE**

Beratung + Service = mehr Hobbyspaß

Tel: 06021/80781  
Lauestr. 32 - 34 // 63741 Aschaffenburg

[www.hobby-theke.de](http://www.hobby-theke.de)



# FIRSTLOOK

Text und Fotos: Jan Schnare

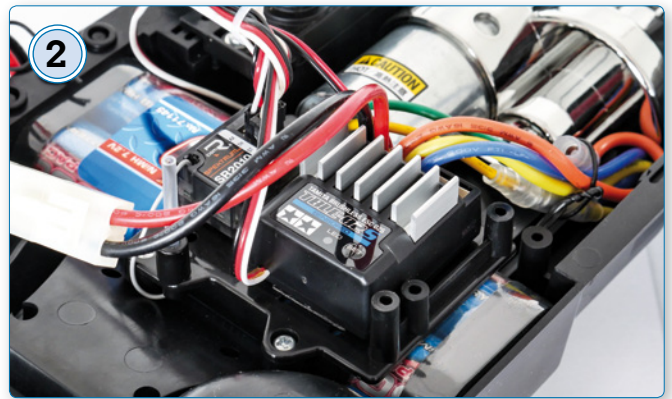
Heute entscheiden sich wohl die meisten Einsteiger im RC-Car-Bereich für ein RTR-Modell. Sobald der Akku voll ist, kann es auch direkt losgehen. Das benötigte Werkzeug liegt bei und ohne Vorkenntnisse kann man Spaß haben. Doch es gibt auch noch die echten Modell-„Bauer“. Die, die eben nicht nur fahren, sondern auch noch ein bisschen schrauben wollen. Doch leider ist das Angebot an Bausätzen überschaubar. Und wenn man sich dafür interessiert, landet man doch meist bei einem Hersteller: Tamiya.

Ein schicker Offroader aus dem aktuellen Tamiya-Sortiment ist der Landfreeder, der auf dem CC-01-Chassis basiert. Vorne hat er eine Einzelradaufhängung mit Querlenkern, hinten eine Starrachse. Dazu Allradantrieb mit zwei Differenzialen – mehr braucht es für einen gut funktionierenden Offroader gar nicht. Und das Beste dabei: Man darf alles selbst zusammenschrauben. Doch keine Angst, die Bauschritte sind alle so kleinteilig und gut in der Anleitung erklärt, dass selbst Einsteiger auf Antrieb zurechtkommen. Und das wundert wenig, denn schließlich richtet sich Tamiya genau an diese Zielgruppe. Das zeigt auch die vorlackierte Karosserie in schickem Mattschwarz, die bei dieser Matte Black-Variante serienmäßig beiliegt. Es gilt, sie lediglich noch mit Aufklebern nach Belieben zu verzieren. Da Motor und elektronischer Fahrregler bereits beiliegen, halten sich auch die Folgekosten im Rahmen: Ein einfacher Nickel-Akku mit Ladegerät und eine günstige Zweikanal-Anlage mit einem Standard-Servo – schon kann es los gehen.

Der Landfreeder richtet sich zwar mit seinem einfachen Aufbau in erster Linie an Einsteiger, jedoch weiß die vorbildgetreue Optik mit den auffälligen Chrom-Teilen auch Profis zu gefallen. Ob auch die Fahreigenschaften überzeugen können, klären wir in einem ausführlichen Testbericht in einer der kommenden Ausgaben von CARS & Details. <<<<



1 An der Vorderachse sind Doppelquerlenker-Aufhängungen zu finden. Die ölbefüllten Stoßdämpfer mit Tonnenfedern arbeiten schön sanft, hinten sind die Federn jedoch zu hart



2 Der TBLE-02S-Regler liegt dem Set serienmäßig bei. Er kann sowohl Bürsten- als auch Brushlessmotoren ansteuern. Sogar ein Sensoranschluss ist vorhanden



3 Nicht unbedingt notwendig aber ein echter Eyecatcher ist die verchromte Getriebeabdeckung



4 Die Starrachse hinten verfügt über ein verchromtes Gehäuse. Darin arbeitet ein Kegelraddifferential



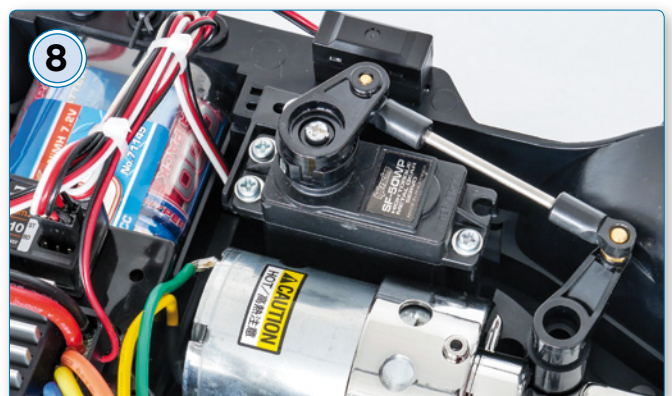
5 Die Hinterachse ist über vier Links mit der Chassis-Wanne verbunden. Der Aktionsradius dieser Aufhängung ist jedoch sehr begrenzt



6 Vom Verteilergetriebe in der Chassis-Mitte geht eine Stahlantriebswelle nach hinten. In dem Kardangeln ist ein Längenausgleich integriert



7 Ein echter Hingucker sind die verchromten Felgen. Die Reifen sind relativ hart, sehen dafür aber vorbildgetreu aus



8 Ein Standard-Servo ist für die Umsetzung der Lenkbefehle zuständig

## Futabas Highend-Sender für Profis und solche, die es werden möchten

Text: Patrick Garbi  
Fotos: Leo Dreisbach,  
Maurice Winkin



# STERNENKREUZER 2.0

2015 sorgte Futaba mit der T4PX, die eine neue Ära von Drehknopf-Fernbedienungen einläutete, für staunende Blicke. Markante Konturen und ein ungewöhnlich großes Display gefielen damals aber nicht auf Anhieb jedem. In der Zwischenzeit hat sich die Anlage jedoch zur festen Größe entwickelt, nicht nur wegen ihres Designs, sondern auch aufgrund der technischen Features. Nun steht bereits der Nachfolger in den Startlöchern, der noch einmal deutlich mehr können soll: die T7PX.

Futabas neuer Vierkanal-Sender für RC-Cars und Boote, dessen Vertrieb und Service in Deutschland durch Ripmax sichergestellt wird, basiert im Wesentlichen auf dem Vorgängermodell. Sowohl was das allgemeine Design als auch die prinzipiellen Features angeht, sind die Parallelen zur T4PX nicht zu leugnen. Da wäre zunächst das mattschwarze Kunststoffgehäuse aus ABS zu erwähnen, dessen Form durch den ebenso flachen wie länglichen Fuß gekennzeichnet ist, der nicht nur einen sicheren Stand der Anlage gewährleistet, sondern auch die Stromversorgung und einen NFC-Sensor für spätere Updates Mittels Smartphone beinhaltet. Der chromfarbene Taster inklusive Futaba-Logo, der das Ende des Sockels bildet, darf selbstverständlich nicht fehlen.

### Gutes Gefühl

Der ergonomische Griff, ausgelegt für normale Hände eines Erwachsenen, ist auf der Außenseite mit einer Gummischale bestückt, die ein Verrutschen der Hand unterbindet. Sie kann im Bedarfsfall entfernt und gegen einen optionalen Sendergriff für größere Hände ausgetauscht werden. Die drei integrierten Taster im oberen Bereich des pistolenähnlichen Griffs können während des Betriebs mit dem Daumen oder dem Mittelfinger betätigt werden. Sie sind im Übrigen symmetrisch auf beiden Seiten des Gehäuses angeordnet, sodass der Sender sowohl von Rechts- als auch von Linkshändern eingesetzt werden kann. Für die Umstellung braucht man lediglich das Lenkrad-Modul, an dem weitere Taster sowie die Trimpotis der vier Kanäle angebracht sind, auf die gegenüberliegende Seite des Gehäuses zu montieren.



Ergonomisch betrachtet erreicht der Sender, trotz des großen Displays, gute Werte in Bezug auf das Gewicht und die Balance



Unter dem Lenkrad-Modul befinden sich weitere Taster, deren Belegung, wie bei den anderen Bedienelementen auch, frei wählbar ist

Die 7PX besitzt allerdings noch weitere Features zur ergonomischen Anpassung an die persönlichen Bedürfnisse. So können beispielsweise die Kraft der Rückstellfeder für das Lenkrad und den Gas-Bremshebel als auch der Abstand von Letzterem zum Griff justiert werden. Der Bremshebel selbst kann für besonders feine Hände gegen einen kleinen Hebel ersetzt werden, der zum Lieferumfang gehört. Hierzu zählt ebenfalls der Lenkradadapter, der eine Absenkung des Steuerrads um zirka 25 Millimeter ermöglicht. Apropos Lenkrad, zum Set der T7PX gehören zwei Lenkräder, ein kleineres mit einem Durchmesser von 48 Millimeter und ein etwas größeres mit 54 Millimeter.

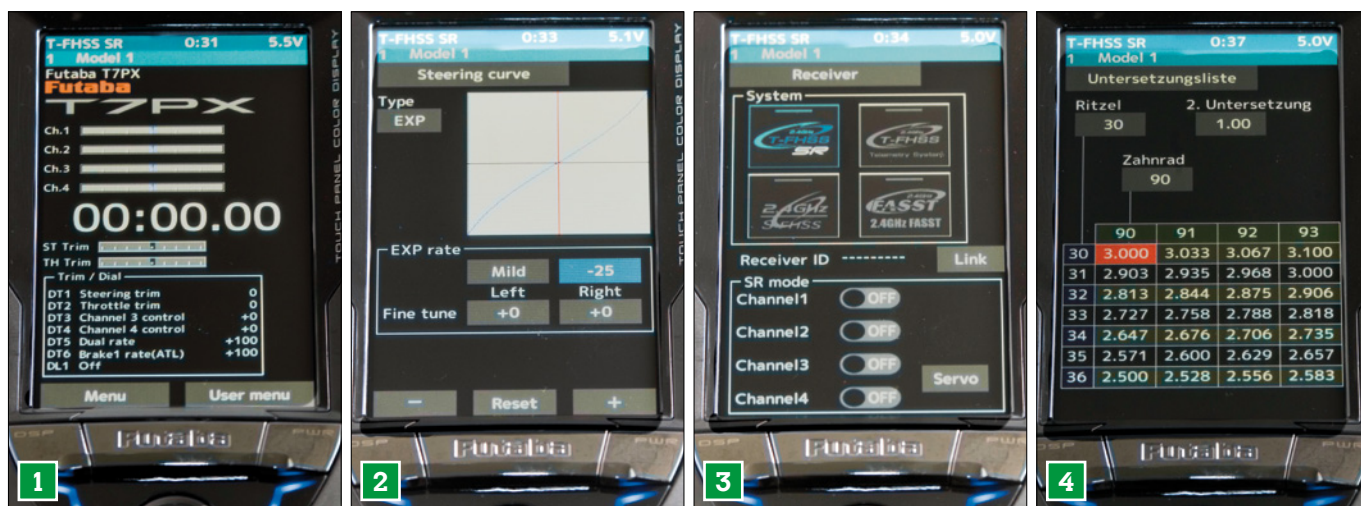
### Perfekt integriert

Damit sind wir auch bereits bei dem Highlight dieser professionellen RC-Fernsteuerung angelangt. Denn der entscheidende Unterschied zum Vorgänger besteht in dem neuen, knapp 4,5 Zoll großen LC-Farbdisplay, das sich wie ein Smartphone durch Fingerberührungen bedienen lässt. Dabei fällt auf, dass sich das Touch-Display trotz der deutlich größeren Fläche aufgrund des flacheren Montagewinkels viel besser und harmonischer in das Gesamtbild des Senders einfügt, als dies noch bei der T4PX der Fall war. Dies unter Anderem, weil die sogenannte Home-Taste, die sich in alle vier Richtungen bewegen lässt, und die darüber positionierten Display- und Power-Schalter weniger Platz einnehmen als zuvor.

Unterdessen wurden die bewegliche Senderantenne, die um 90 Grad gedreht werden kann und der sich darunter befindliche Slot zur Aufnahme einer Micro SD-Karte, mit der die Anzahl der Speicherplätze erweiterbar ist, vom Vorgänger übernommen. Diese Tatsache trifft ebenso auf die LED zu, die sich in der Senke des Sägezahn-ähnlichen Gehäuses befindet und darüber informiert, ob die Telemetrie-Funktion des Senders aktiv oder ausgeschaltet ist. Eine Ladebuchse



All inclusive – die 7PX wird als Set einschließlich Empfänger, Kleinteilen und einer deutschsprachigen Anleitung ausgeliefert



1. Mit einer Diagonalen von 11 Zentimetern gehört das Color-Touch-Display nicht nur zu den modernsten, sondern auch zu den Größten im Bereich von Pistolensendern
2. Die grafische Darstellung der „Expo-Funktion“ ist nur ein Beispiel für die vielfältigen Einstellungsmöglichkeiten, die sich auf dem Display perfekt abbilden und bedienen lassen
3. Der T7PX-Sender verfügt über vier unterschiedliche Übertragungs-Modi, sodass auch ältere Empfänger-Generationen mit 2,4-Gigahertz-Technik zum Einsatz kommen können
4. Praktisch – auf Wunsch lässt sich die Untersetzung des Antriebs unmittelbar am Sender errechnen

und eine 3,5-Millimeter-Klinkenbuchse zum Anschluss eines Kopfhörers sowie eine S-Bus-Schnittstelle über die entsprechende ausgestattete Servos unmittelbar mit dem Sender parametrieren werden können, vervollständigen die umfangreiche Ausstattungsliste.

### Klare Strukturen

Die 7PX wurde natürlich nicht nur Hardwaretechnisch aufgemotzt, auch in Sachen Features hat man dem Pistolen-Sender ein Upgrade spendiert. Zu den ohnehin sehr umfangreichen Bedienungs- und Konfigurationsmöglichkeiten gesellen sich neuerdings eine Software Update-Funktion des Senders, die Dank des integrierten NFC-Empfängers direkt vom Handy aus erfolgen, alternativ aber auch auf herkömmliche Weise Mittels SD-Speicherkarte durchgeführt werden kann. Und sollte der interne Speicher für 40 unterschiedliche Modelle nicht ausreichen, können weitere Modelle ebenfalls auf der SD-Karte abgelegt werden.



Runde Sache – Futaba spendiert seinem Highend-Sender serienmäßig zwei unterschiedlich große Lenkräder

Die umfangreichen Mixer-Funktionen für Großmodelle, Boote und Trial-Modelle wurde um einen Mischer erweitert, der speziell für Kettenfahrzeuge vorgesehen ist. Racer dürften sich hingegen über die Gear Ratio Chart-Funktion freuen, mit der die Getriebeübersetzung des Modells am Sender errechnet werden kann, oder aber die Roll Out-Liste, die Auskunft über die zurückgelegte Strecke pro Radumdrehung gibt. Alle, der mehr als 50 Funktionen aufzuzählen und zu erläutern, würde den Rahmen schlichtweg sprengen. Allerdings sollte man wissen, dass abgesehen von den klassischen Einstellungsmöglichkeiten wie Servo-Reverse, Dual-rate, Endpoint-Adjustment, ABS- und Expo-Funktion alle erdenklichen Features zur Verfügung stehen, die den Umgang mit dem Sender sowie die Anpassung des betreffenden Modells an die persönlichen Bedürfnisse erleichtern.

Die T7PX übernimmt damit eine Spitzenposition im Ranking der professionellen Pistolensender, und dies nicht nur was die Funktionen anbelangt sondern auch in Bezug auf die Übertragungsarten. Dank der Modulations-Formen FASST, S-FHSS, T-FHSS und T-FHSS SR lassen sich praktisch alle 2,4-Gigahertz-Empfänger, auch

ältere Varianten, mit dem Sender binden beziehungsweise betreiben. Dies gilt sowohl für die antennenlosen Modelle, die bei RC-Fahrern mittlerweile sehr beliebt sind, als auch die Telemetrie-fähigen Receiver, die Daten wie Motortemperatur oder Drehzahl entsprechender Sensoren vom Modell an den Sender übertragen.

### In der Praxis

Vor der Inbetriebnahme des edlen Stücks empfiehlt es sich, einen Blick in die 90-seitige „Kurzversion“ der deutschen Bedienungsanleitung zu werfen, die den Einstieg in Bezug auf Grundlagen und Funktionen der Anlage perfekt umsetzt. Außerdem muss die Spannungsversorgung festgelegt werden, die angesichts des serienmäßigen Halters sinnvollerweise

**TECHNISCHE DATEN**

**SENDER:**

- Kanäle: 4/7 • Frequenzband: 2,4 GHz • Sendeleistung: maximal 100 mW • Übertragungssystem: T-FHSS SR, T-FHSS, S-FHSS, FASST (C2) • Spannungsbereich: 6,0-7,4 V • Stromaufnahme: maximal 150 mA • Gewicht: 605 g

**EMPFÄNGER:**

- Kanäle: 4 • Frequenzband: 2,4 GHz • Sendeleistung: 10 mW
- Übertragungssystem: T-FHSS SR • S-BUS-Ausgang: S.BUS2
- Spannungsbereich: 3,7-8,4 V • Maße: 35 x 23 x 12 mm
- Gewicht: 8,3 g

Empfohlener Verkaufspreis: 709,- Euro; Bezug: Fachhandel




Der Vierkanal-Empfänger mit „Super-Response“-Technologie garantiert höchste Übertragungsraten und kann mit unterschiedlichen Sensoren bestückt werden


## MEIN FAZIT



Futabas T7PX ist die logische Weiterentwicklung der Baureihe 4PX, die für den hohen Standard professioneller RC-Car-Fernsteuerungen maßgeblich mit verantwortlich ist. Ihr Nachfolger profitiert von den stetig fortschreitenden technischen Möglichkeiten, in diesem Fall dem farbigen Touch-Display, das die Bedienerfreundlichkeit auf ein neues Level hebt. Darüber hinaus werden die Einsatzmöglichkeiten des Pistolensenders durch die Erweiterung der ohnehin sehr umfangreichen Funktionen nochmals verbessert. All diese Dinge haben natürlich auch ihren Preis, der sich aber, Angesichts der Update-Möglichkeiten und der anzunehmenden langen Nutzungszeit der Fernsteuerung relativiert.

Patrick Garbi

Sehr gute Ergonomie   
 Vielfältige Einstelloptionen  
 Gut ablesbares Display

 Akku nicht serienmäßig



Das „Grundgehäuse“ der PX7 ist symmetrisch aufgebaut, das bedeutet, der Sender kann sowohl von Rechts- als auch Linkshändern gleichermaßen genutzt werden

mittels vier AA-Batterien oder Akku-Zellen gleicher Größe erfolgt. Obwohl der Autor schon etliche Futaba-Sender getestet und auch wettbewerbsmäßig im Einsatz hatte, entschloss er sich, die „ersten Schritte“ der Konfiguration und typischen Grundeinstellungen des Modells am Sender durchzuspielen, um die Menüstruktur kennenzulernen.

Dabei fällt auf, dass es Anfangs eine gewisse Überwindung bedarf, um sich an die Bedienung mittels Fingerdruck auf dem Display zu gewöhnen. Nachdem der kleine Super Response-Empfänger im 4WD-Buggy installiert und mit dem Sender gebunden war, konnte es gleich mit den Einstellungen losgehen. Die Tatsache, dass das Menü des Senders in verschiedenen Sprachen eingestellt werden kann, ist dabei äußerst hilfreich und dürfte nicht nur die deutschen

User erfreuen. Es ist durchaus sinnvoll, sich erst eine gewisse Zeit mit dem Sender und der serienmäßigen Menüstruktur und Belegung der Taster und Schalter, die sich im Übrigen praxisgerecht und logisch erweist, vertraut zu machen, bevor man sich mit den benutzerdefinierten Anpassungen befasst.

Der Test während eines Rennwochenendes war letztlich reine Formsache. Obwohl die T7PX mit rund 600 Gramm zweifellos schwerer ist als manch andere Fernsteuerungen, war nur eine kurze Umgewöhnung notwendig, was sicherlich an der tadellosen Ergonomie der Anlage liegt. Die Bedienung über das große und übersichtliche Touch-Display hatte der Tester so schnell verinnerlicht, dass er die nutzerfreundliche Steuerung bereits Tage später beim Einsatz der eigenen Fernsteuerung vermisste. <<<<



Die blaue LED unterhalb des Displays dient als Indikator, ob der Telemetrie-Modus aktiv ist oder nicht



Die Stromversorgung erfolgt mittels vier klassischer AA-Batterien oder einem optionalen Akku. Falls NiMH-Akkus verwendet werden, können diese auch unmittelbar über die integrierte Ladebuchse am Sender aufgeladen werden



# OPTIMUM

Text und Fotos:  
Marco Penk

## Mit Tuning schneller ans Ziel

**Leistung ist durch nichts zu ersetzen – außer durch noch mehr Leistung. Das behauptet zumindest der Volksmund. Das Problem dabei ist allerdings, diese Leistung auch auf die Fahrbahn zu bringen. Man benötigt also ein Fahrzeug, mit dem man Mehrleistung an den Rädern auch umsetzen kann. Wie man das erzielt, erklärt Marco Penk im dritten Teil seiner Einsteiger-Serie. Dieses Mal geht es um Tuning.**

Mein Ziel ist es, die Berlin Touring Masters (BTM) 2018 mit einem Tamiya TT-02 Chassis zu gewinnen. Auf dem Weg zu diesem Ziel fahre ich mit meinem Tamiya Moko-chan und Rabbi-kun Toyota GT den Barnim Hallen Cup, um diesen natürlich in der Rookie-Klasse auch zu gewinnen und mich auf die BTM bestens vorzubereiten. Und dabei gibt es nur eine Devise: Üben, üben und noch mehr üben. Nachdem ich den Zusammenbau meines Race Cars bereits vorgestellt habe und von meinem ersten Rennen berichtete, zeige ich in dieser Ausgabe, welche Erfahrungen ich bereits sammeln konnte und was es am TT-02-Chassis zu tunen gibt, um mit der hohen Leistung der Carson Cup-Machine besser zurechtzukommen.

### Zahlen jonglieren

Dank Speed-Getriebe-Tuning trat ich die zweite Rennveranstaltung nicht mit einer 6,55:1-Untersetzung an (70er-Zahnrad und 25er-Ritzel), sondern ich legte noch ein Paar Kohlen auf, um das Barnim Cup-Reglement, das 6,0:1 zulässt, mit 6,16:1-Untersetzung

(64er-Zahnrad und 27er-Ritzel) voll auszuschöpfen. Mir fehlte nämlich beim ersten Lauf auf den Geraden immer die Top-Speed, um mich gegen die starke Konkurrenz durchsetzen zu können. Das TT-02 kommt in der Baukastenversion mit einem Standardmotor Mabuchi 540, auch Silver Can genannt, der seine Leistung mit einer Untersetzung von 7,37 (70er-Zahnrad und 22er-Ritzel) auf den Asphalt bringt. Damit fährt das Chassis sehr ansprechend und für Einsteiger ist das genau richtig zum Üben.

Nach einigen Trainingsläufen war es dann Zeit, den eigenen Racer Cup-tauglich zu machen. Mit der Cup Machine und dem Speed-Getriebe wird der TT-02-Racer sehr schnell und die Mechanik des Chassis gerät an ihre Grenzen. Ein Boxenstopp mit durchgreifendem Tuning ist daher genau das Richtige, um den Konkurrenten auf dem Race Track das Fürchten zu lehren.

Zuerst kam die Lenkung an die Reihe. Ich hatte bereits in meinem ersten Bericht beschrieben, dass der Servo-Saver mit etwas Sekundenkleber verklebt werden





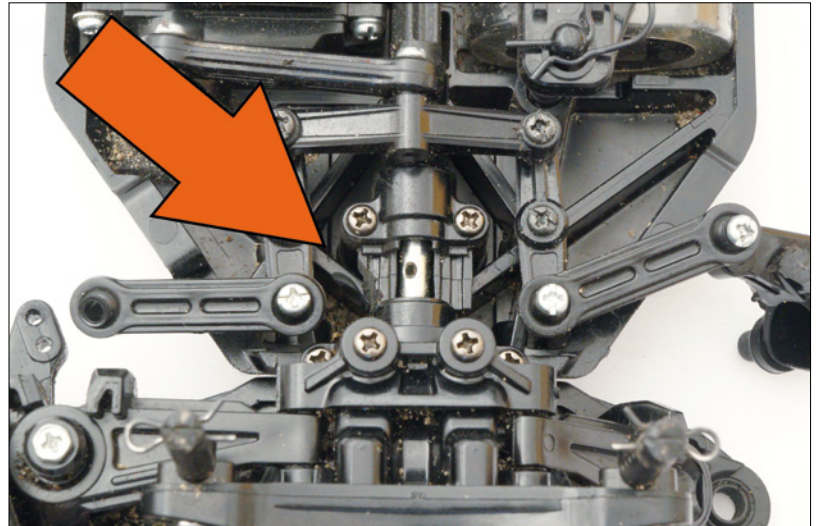
Um mehr Lenkausschlag zu erhalten, wurden die vorderen Radträger mit einem Schleifgerät bearbeitet (rechts)

muss und man bei der Wahl des Lenkservos keine falsche Bescheidenheit zeigen sollte. Bei meinem Race-Debüt hatte ich ein Sanwa SDX-772-Flugmodellservo verbaut. Das hat eine Stellkraft von 8,9 Kilogramm, ist aber für Onroad-Car-Anwendungen mit 0,17 Sekunden Stellzeit etwas langsam. Außerdem ist das Servo für 4,8 Volt zu gelassen. Der Tamiya TBLE-02S Speed-Controller in meinen Car stellt allerdings 6 Volt am BEC-Ausgang bereit.

### Alles zählt

Beim Rennen geht es nicht um Minuten oder Sekunden, sondern um Hundertstel. Was pro Runde einige Hundertstel Unterschied sind, wird schnell zu einer ganzen Sekunde und mehr Rückstand zum Vorderman über die Distanz von 16 Runden. Deswegen setzte ich auf die Sanwa Exzes im FH4 im ultraschnellen SSR-Mode. Jetzt arbeitet das schon zuvor empfohlene Sanwa SRG-CS-Servo an den Lenkstangen. Mit 0,1 Sekunden Stellzeit ist es nicht nur schnell, sondern zudem für den Betrieb an einer 6-Volt-BEC-Versorgung ausgelegt. Ein weiterer Vorteil ist das höhere Gewicht von 65 Gramm, womit 7 Gramm mehr Gewicht im Vergleich zum SDX-772 Richtung Vorderräder gelangt. Das gleicht das höhere Gewicht der Cup Machine etwas aus.

Um Lenkspiel zu verringern und die Möglichkeit zu haben, die Spur einzustellen, habe ich als weitere Tuning-Maßnahme verstellbare Spurstangen eingebaut. Wenn man die alte Lenkung schon ausgebaut hat, lohnt sich noch, einen Tipp zu beachten. Der Lenkausschlag des TT-02-Chassis ist geringer als bei anderen Herstellern. Ich musste per Endpunkteinstellung am Sender den Servoausschlag auf 49 Prozent in jede Richtung verringern. Der Lenkausschlag wird beidem TT-02 Chassis mechanisch durch an den Bauteilen angeformte Anschläge begrenzt. Mit einem Dremel- oder Proxxon-Schleifwerkzeug kann



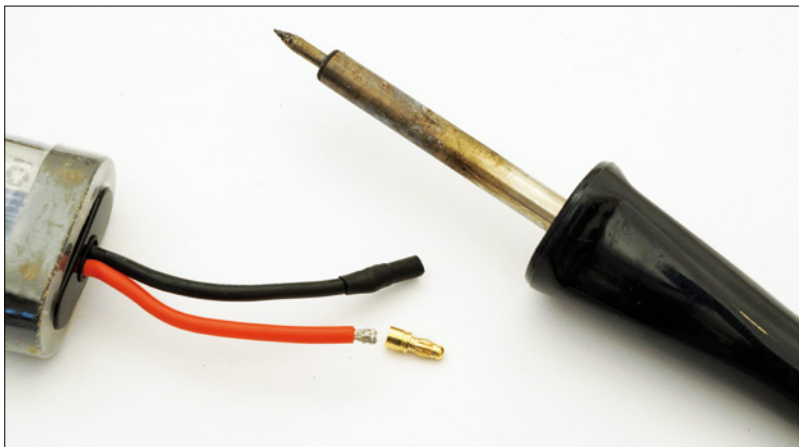
Auch am Chassis musste Material entfernt werden. Im Bild ist das erst auf der linken Seite geschehen (Pfeil)

man aber diese Anformungen abschleifen und erhält deutlich mehr Lenkweg. In meinem Fall stieg der mögliche Servoweg um rund 20 Prozent.

### Verbessert

Es lohnt sich, auch an anderer Stelle Material zu entfernen. Die obere Abdeckung des Stoßfängers wurde gekürzt. Ohne diese Maßnahme kann der Schaum des Stoßfängers nicht die Einschlagenergie aufnehmen, sondern diese wird direkt durch das zu lange obere Kunststoffbauteil vor allem gegen die Stoßdämpfer und die Dämpferbrücke geleitet, was besonders aufgrund der durch das Tuning extrem gestiegenen Geschwindigkeit schwerwiegende Folgen haben kann.

Durch die deutlich gesteigerte Geschwindigkeit kommen auch die Bausatzdämpfer an ihre Grenzen. Ein weiterer Griff ins Zubehörregal war somit fällig. Es gibt Tamiya CVA-Öldruckstoßdämpfer aus schwarzem Kunststoff für das TT-02-Chassis, aber ein bisschen mehr „Bling-Bling“ durfte es an dieser Stelle schon sein. Mir kamen die 55-Millimeter-Dämpfer von Yeah Racing gerade recht. Diese werden voll ausgestattet mit Federn verschiedener Härten geliefert. Leider sind alle Federn schwarz und nur ein kleiner, im montierten Zustand nicht sichtbarer Farbpunkt kennzeichnet die Feder. Man kann die Federn aber auch an der Zahl der Windungen erkennen. Ein



Nicht nur das Schrauben gehört zum Einmaleins eines Mechanikers. Die Tamiya-Stecker an Akkus und Speed-Controller wurden durch Goldkontaktstecker ersetzt



Während des Boxenstops wurde das besonders reaktionsschnelle SANWA SRG-CS-Servo eingebaut (links)

Yeah Racing liefert die Dämpfer als Überraschung mit einem großzügigen Federnsatz

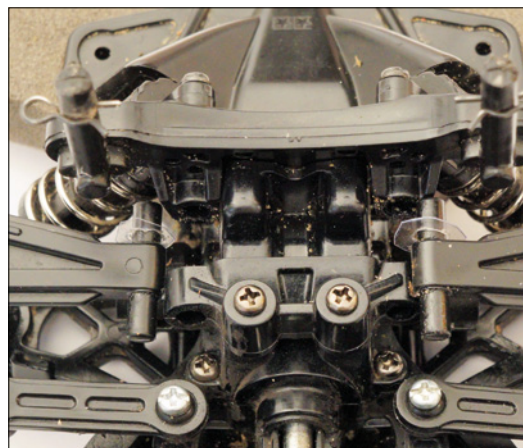


Vorteil bei den Tuning-Dämpfern ist, dass man diese ohne Schrauben zu lösen auf und ab stecken kann. Montiert habe ich für die Teppichstrecke bretharte Federn an der Vorderachse und harte Federn an der Hinterachse. Der Wagen liegt vorne etwa einen halben Millimeter tiefer.

### Fahrwerks-Tuning

Zwei wichtige Tuning-Baustellen gab es noch zu bewältigen, um mein Race-Car in ein Winning Car zu verwandeln. Das Bausatzchassis hat am Heck eine Vorspur von einem Grad. Das ist in Ordnung für den Bausatzantrieb, aber nicht mehr für die 6er-Untersetzung an der Cup Machine. Während ich noch darüber nachdachte, was für ein Tuning der Radaufhängung sinnvoll wäre, beantwortete diese Frage eine hintere Radaufhängung von selbst, in dem diese in einer langen und schnell gefahrenen Kurve im Training brach. Die Last auf die Heckbauteile ist deutlich größer als an der Front, wie auch die ausgeschlagenen Kunststofflager bewiesen, zu denen ich noch kommen werde.

Um eine ganze Rennsaison ohne Bruch bestreiten zu können, beschloss ich, keine halben Sachen zu machen. Yeah Racing-Aluminium-Radaufhängungen wurden gleich mit ins Tuning-Warenkörbchen gelegt.



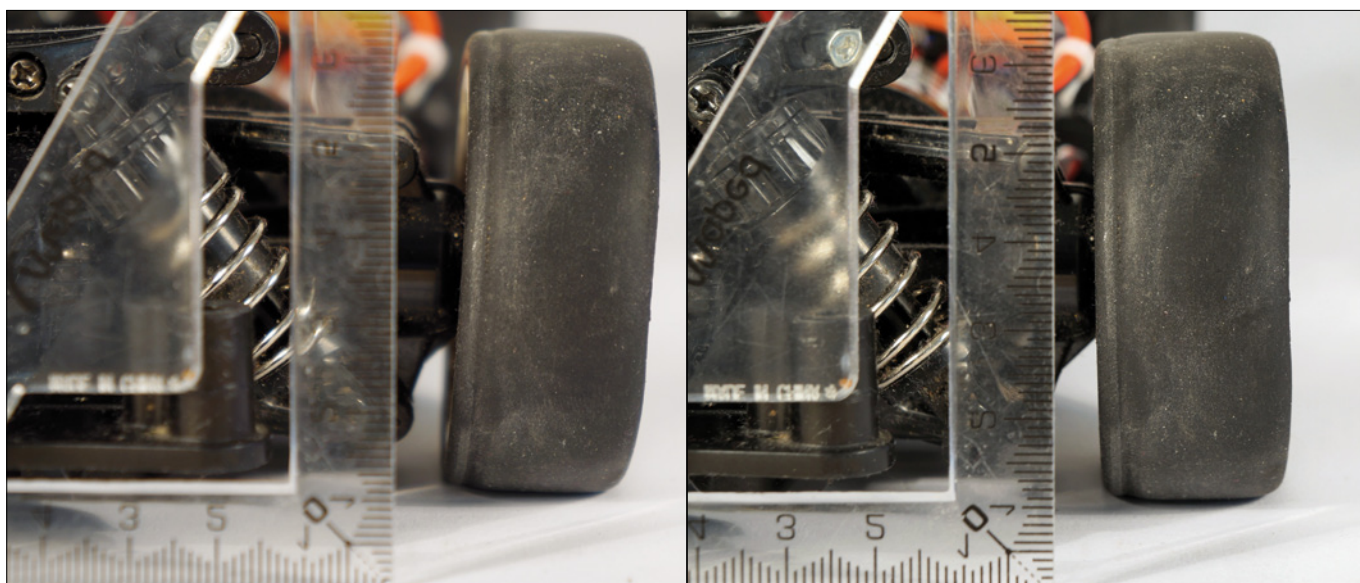
Wenn man keine Passscheiben aufreiben kann, erreicht man auch mit selbstgebastelten Scheiben aus Kunststoffmaterial eines Schnellhefters brauchbare Ergebnisse, um das Spiel aus den Querlenkern heraus zu bekommen



Beim Stoßfänger wurde die obere Abdeckung mit einem Schleifwerkzeug gekürzt

Für das TT-02 gilt somit „Plastik wo man es braucht und Aluminium wo es drauf ankommt“. Bei der Vorspur der Hinterräder war ich dann auch nicht kleinlich. 3 Grad durften es gleich sein.

Ein Blick auf die Kunststofflager zeigte dann die nächsten Tuning-Notwendigkeiten auf. Ich hatte in einem zurückliegenden Teil geschrieben, dass ich die BTM mit Kunststofflagern fahren wollte, doch soweit kam ich nicht. Denn schon nach einem Barnim



Nach kurzer Zeit waren die Kunststofflager so ausgeschlagen, dass zwischen 3 Grad negativem und drei Grad positivem Sturz reicht Spiel vorhanden war



Preisgünstige Industriekugellager im Antriebsstrang reduzieren den Rollwiderstand und das Spiel

Cup-Lauf und zwei Trainingstagen waren die Kunststofflager vor allem an den Hinterradwellen so ausgeschlagen, dass die Vorspur durch das Spiel gleich um mehrere Grad variierte. Das Gleiche galt für den Sturz der Räder, der am TT-02 nicht verstellbar ist. Aufgrund des Spiels war aber plötzlich alles drin: von negativem bis positivem Sturz.

### Leichter laufen

Ein weiterer Grund, sofort Kugellager einzubauen, liegt in der erhöhten Stromaufnahme des Motors durch die Reibung der Kunststofflager. Ich habe Vergleichsmessungen mit meinem Eagle Tree Logger V4 durchgeführt. 10 Sekunden wurde das Chassis jeweils ruhig gehalten und dann weitere 10 Sekunden geschüttelt. Das Schütteln wirkte sogar noch beruhigend auf die ausgeschlagenen Kunststofflager, aber der Stromdurst war mit einer Spitze von fast 5 Ampere echt heftig. Bei den Kugellagern war nur der Einschaltstrom vergleichbar hoch. Mit Kugellagern standen bis zu 22 siegentscheidende Watt mehr Leistung an den Rädern. Ich rate daher allen ambitionierten Tamiya TT-02 Fahrern, von Anfang an Kugellager einzubauen, wenn man über den Basisantrieb des Bausatzes hinausgehen möchte.

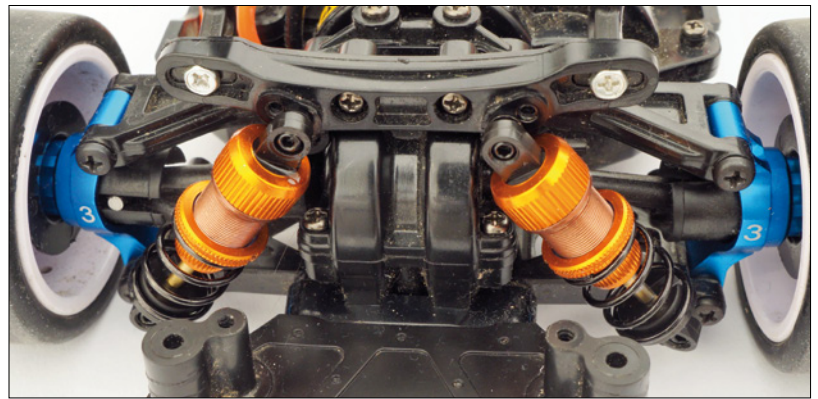
Zusätzlich habe ich aus Kunststoff Unterlegscheiben angefertigt, um das Spiel der Querlenker zu minimieren. Noch besser sind Paßscheiben aus Stahl. Als weitere Verbesserung nicht des Modells aber des Rennerlebnisses fand noch ein RC4-Transponder von MyLaps ein neues zu Hause auf der vorderen Dämpferbrücke. Die Vereine bieten zwar Leihtransponder auf Veranstaltungen, oder innerhalb der Vereinstrainingstage an, aber mit meinen Ambitionen hätten die Leihgebühren schnell den Wert eines eigenen Transponders übertroffen.

### Schwarze Magie

Beim Thema Reifen eröffnet sich ein weiterer interessanter Tuning-Bereich. Ich habe für die Halle einen Satz Ride RE28 montiert. Wie bei den großen



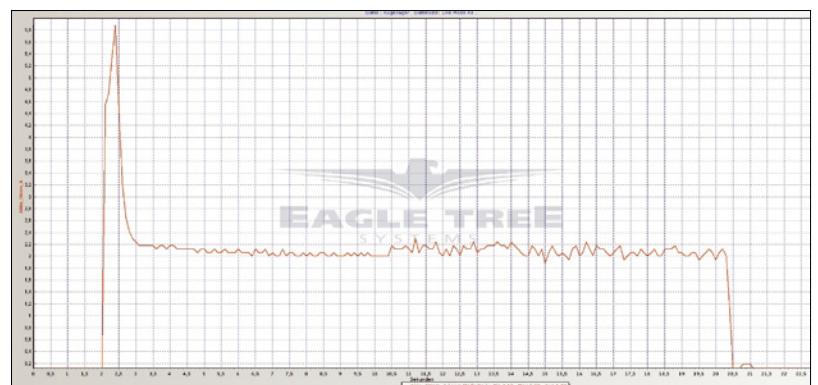
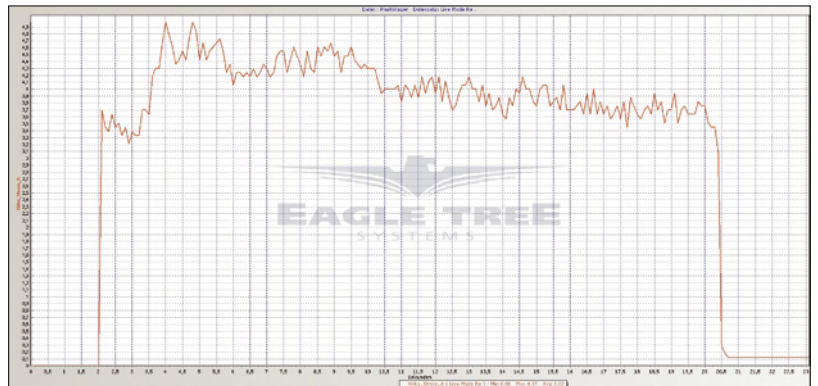
Den Überlegungen hinsichtlich einer Verbesserung der Spurtreue kam ein Bruch des hinteren rechten Radträgers zu vor – er erforderte neue, bessere Teile



3 Grad Vorspur und deutlich mehr Festigkeit erhält man durch die blau eloxierten Yeah Racing-Radträger

Vorbildern müssten auch bei den RC-Cars Reifen angefahren werden, damit sie ordentlich Grip aufbauen. Eine Woche vor dem 2. Lauf des Barnim Cups ging ich zur Rennstrecke des Marzahner Racing Clubs, um den Reifensatz vom Auslieferungszustand in den Rennzustand einzufahren. Nach drei Akkuladungen glänzten die Reifen nicht mehr, sondern zeigten eine schöne matte Oberfläche. Gleichzeitig war die Naht der Form auf der Reifenmitte abgefahren.

Mein Tamiya Moko-chan und Rabbi-kun Toyota GT hatte unter der Karo jetzt eine Menge Tuning erfahren und die Summe der Einzelmaßnahmen sollte mich hoffentlich zum Sieg fahren. Im Training zuvor konnte ich bereits das bessere Handling des Wagens feststellen. Neben der Spurtreue war ich begeistert von dem extrem schnellen und präzisen Sanwa SRG-CS-Lenkservo. Der mechanisch vergrößerte Lenkausschlag machte sich auch sofort positiv bemerkbar. Dank der Öldruckstoßdämpfer lag mein Toyota jetzt satt auf der Strecke. <<<<<



Der Vergleich zwischen Kunststoff- und Kugellagern (Bild unten) zeigt, wie viel weniger Reibung und damit Leistungsverluste die Tuningteile produzieren

# So viel Spaß macht Absimas Highend-Drift-Car



# MAXIMAL- MASCHINE

Text und Fotos:  
Patrick Garbi

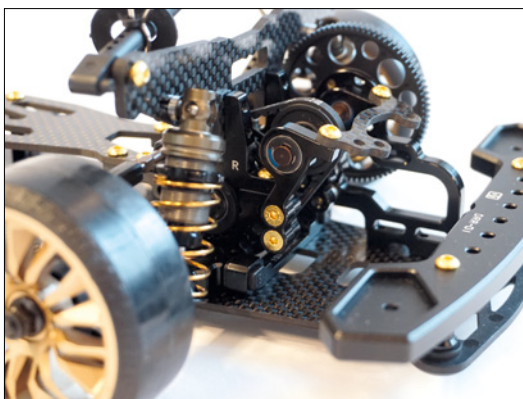


Mengenmäßig betrachtet, können die Drift-Chassis den klassischen Renn-Tourenwagen sicherlich nicht das Wasser reichen. Allerdings wächst die Szene der meist aufwändig gepimpten Boliden, die mit spektakulären Drifts enge Parcours umrunden, stetig an. Neben traditionellen Tourenwagen-Chassis, die mit simplen Methoden den speziellen Anforderungen mehr oder weniger gelungen angepasst wurden, hat der Markt selbstverständlich auch eine Palette an reinrassigen Drift-Modellen anzubieten. Hierzu zählt auch der DRR-01 aus der High Line Serie von Absima, der offensichtlich in der Premium-Liga mitmischen möchte. Ob ihm das gelingt?

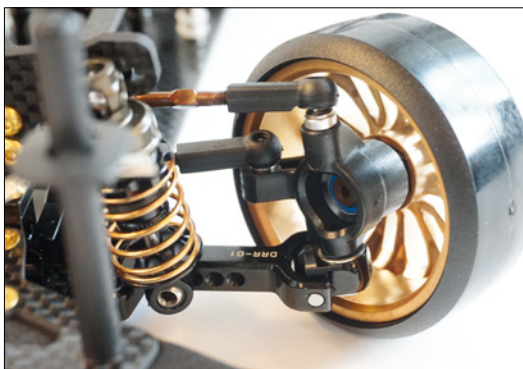


Das schmale CFK-Chassis ist bestens verarbeitet. Für den optischen Reiz sorgen selbstverständlich die goldfarbenen Titanschrauben und die gelaserte Typenbezeichnung

„Das Auge fährt mit“, wissen nicht nur Fans von schicken Edelkarossen. Wer sich ein wenig in der Drifter-Szene auskennt, der weiß, dass die Glattbahn-Modelle im Maßstab 1:10 in der Regel nicht nur durch äußerst schöne und detailgetreue Karosserien, teils mit Spezialeffekten wie Beleuchtung und Feuersalwen aus dem Endrohr auffallen, sondern im wahrsten Sinne des Wortes auch unter der Haube einiges zu bieten haben. Der DRR-01, der im Übrigen als vollwertiges Rolling Chassis geliefert wird, ist hier das beste Beispiel.



Die hochwertige Verarbeitungsqualität zeigt sich an jedem Winkel des Modells



Selbstverständlich sind sämtliche drehenden Teile – wie hier die vorderen Radachsen – kugelgelagert

### Große Augen

Der extravagante Tourenwagen mit Heckantrieb sorgt bereits nach dem Öffnen der mattschwarzen Verpackung für den „Wow-Effekt“. Dem Betrachter eröffnet sich der Blick auf ein atemberaubendes Chassis, das vor edlen Materialien nur so strotzt. Denn bis auf wenige Composite-Teile scheint der DRR-01 ausschließlich aus Carbon- beziehungsweise Aluminiumteilen zu bestehen. Goldfarbene Titanschrauben, derer laut Hersteller 120 Stück verbaut worden sind, machen den optischen Eindruck perfekt. Neben einer kleinen Broschüre, die zweifelsohne die Montageanleitung sein soll, gesellen sich zur serienmäßigen Ausstattung drei komplette Federnsätze, ein paar Kleinteile und Schrauben sowie ein Satz Drift-Reifen auf goldfarbenen Felgen. Die Wahl der elektrischen Komponenten sowie einer passenden Karosserie bleibt dem zukünftigen Drift-König selbst überlassen.

Der DRR-01 ist ein reinrassiges Drifter-Chassis, das sich durch etliche Merkmale auszeichnet. Das äußerst schmale CFK-Chassis wird durch ein klassisches Top-Deck aus demselben Material ergänzt. Darauf, beziehungsweise daran sind alle weiteren Komponenten angebaut. Dabei wird die Heckpartie durch die Hinterachse gekennzeichnet, die als einzig angetriebene Einheit mit einem starren Durchtrieb ohne Differenzial bestückt ist. Unmittelbar an die Bulkheads angeflanscht sind die zentrale Antriebswelle einschließlich des 84er-Hauptzahnrad (48dp) sowie der Motorhalter.

### Feines Metall

Diese CNC-gefrästen Alu-Parts sind ebenso wie die vielen weiteren Aluteile allesamt schwarz eloxiert. Übrigens, für die Hardcore-Blinky-Fans bietet Absima das identische Chassis auch mit rot eloxierten Teilen an. Die Mitte des Modells steht im Zeichen des Fahrakkus, der als Shorty-Pack, quer zur Fahrtrichtung, mittels eines pfiffigen Schnellwechsel-Systems zügig ein- und ausgebaut werden kann. Prinzipiell bietet das Chassis auch die Möglichkeit, einen herkömmlichen 2s-LiPo-Pack der Länge nach mittig auf dem Chassis zu platzieren, allerdings gestaltet sich die Montage recht aufwändig im Vergleich zum Shorty-Pack, der darüber hinaus auch leichter ist.

**CAR CHECK**

**DRR-01** Absima

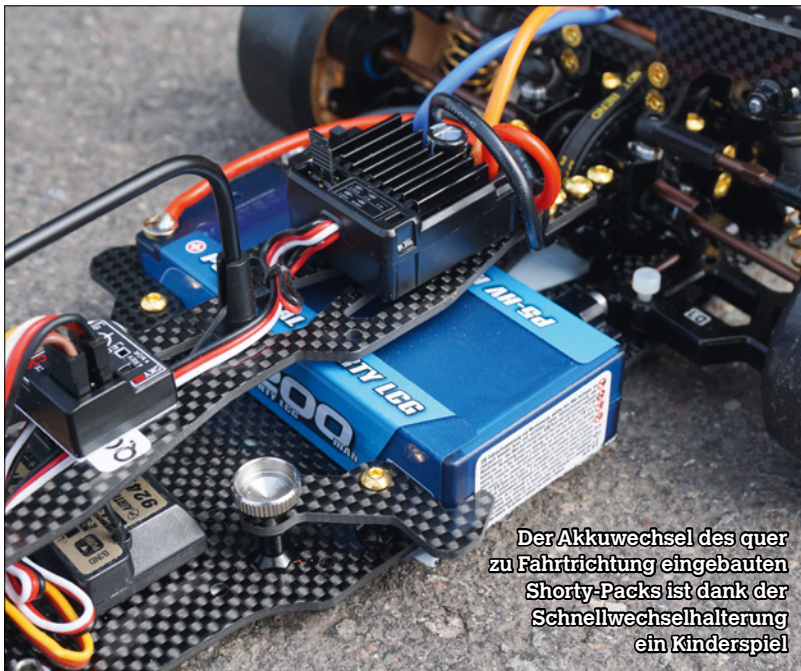
Klasse: Elektro-Onroad 1:10  
 Empfohlener Verkaufspreis: 429,95 Euro  
 Bezug: Fachhandel

Technik: 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, CVD-Antriebswellen, Rechts-links-Gewindindestangen

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

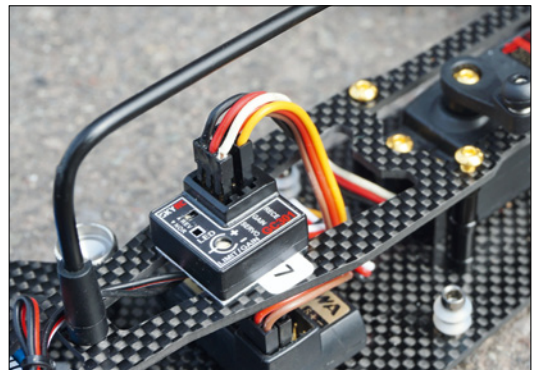
Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSPROFIS

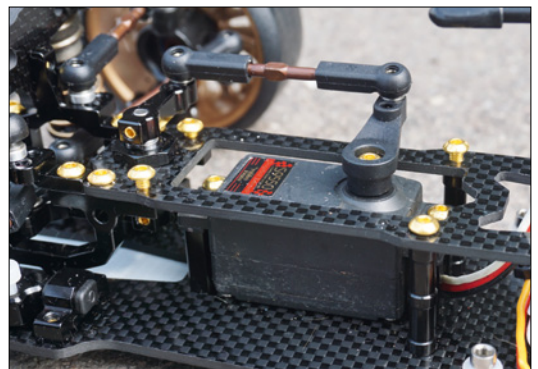


Der Akkuwechsel des quer zu Fahrtrichtung eingebauten Shorty-Packs ist dank der Schnellwechselhalterung ein Kinderspiel

Apropos mittig: Für eine ausgewogene Balance des Chassis sorgt unter Anderem das Lenkservo, das in der Längsachse unmittelbar hinter der Vorderachse Platz findet. Die beiden Halter desselben, die konsequenterweise auch aus Aluminium gefertigt und schwarz eloxiert sind, wurden für ein sogenanntes Low-Profile-Servo konzipiert, das nicht höher als 16 Millimeter (bis zu den Befestigungslaschen) sein sollte. Natürlich können kleine Differenzen mit entsprechenden Spacern ausgeglichen werden.



Ein Gyro-Kreisel ist, speziell bei heckgetriebenen Drift-Cars wie dem DRR-01 von Absima, absolut empfehlenswert



Das Lenkservo ist im Low-Profile-Format gehalten

Anzeige

# RS4 SPORT3 DRIFT

VAUGHN GITTIN JR FUN-HAVER FORD MUSTANG FR

VAUGHNGITTINJR

STOP AT NOTHING.



WWW.HPIRACING.COM

**Ripmax**  
 Stuttgart, Steine 20-22  
 D-71739 Pfaffenhofen - Deutschland  
 Tel: +49 (0)7141 409 470  
 E-Mail: info@ripmax.de  
<http://www.ripmax.de>

HPI RACING  
 BLACK  
 All commercial and publicity rights to use or imitate the name "Ripmax" and "HPI Racing, LLC" is licensed exclusively through Proseman Media Group, LLC.

FOLLOW US ON:

#hpiracing #hpirs4 #sport3

**hpi-racing**



85 Grad Lenkeinschlag – das ist selbst für ein Drift-Chassis eine Menge Holz, die aber auch beherrscht werden möchten

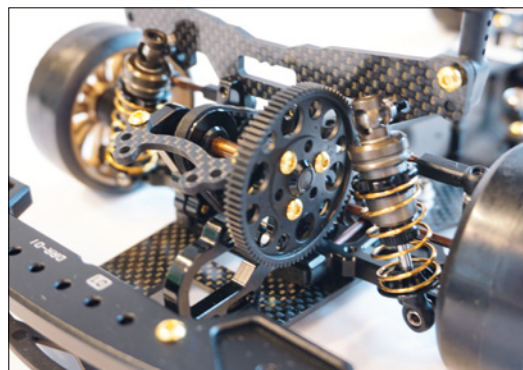
### Einzigartig

Zu den Highlights des DRR-01 zählt sicherlich die Vorderachse. Die mit einer H-Förmigen, ebenso dezenten aber dennoch stabilen Alu-Schwinge bestückte Vorderachse verfügt über ein geniales Montagesystem des Lenkhebels, das ohne C-Hub auskommt. Gemeinsam mit der oberen Rechts-links-Gewindestrebe, welche den Querlenker ersetzt, ergibt sich ein unglaublich verfügbarer Lenkeinschlag von maximal 85 Grad. Der radseitige Nachlauf von 8 Grad lässt sich Chassis-seitig an den Schwingenhaltern zusätzlich zwischen 4 und 16 Grad variieren. Dies dank eines Systems aus exzentrischen Buchsen, das in gleicher Form auch an der Hinterachse zum Einsatz kommt, sodass die Vorspur verändert werden kann. Für die Umsetzung der Lenkbefehle ist ein zentraler Umlenkhebel zuständig, dessen großzügiger Ausleger zwei unterschiedliche Ackermann-Positionen anbietet.

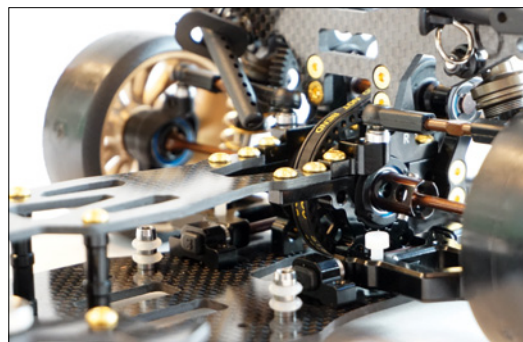
Eine weitere Besonderheit stellen die Öldruckstoßdämpfer dar, welche komplett aus Aluminium gefertigt sind. Das champagnerfarbene Gehäuse setzt sich optisch zu der schwarz eloxierten Einstellmutter der Feder-Vorspannung und dem Federteller ab. So weit so gut, doch der eigentliche Clou ist das sich das Volumen im Dämpfer nicht verändert, sodass weder ein Öl-Luftgemisch zustande kommt, noch ein Volumenausgleich Mittels Membran erforderlich ist. Möglich wird dies durch eine durchgehende Kolbenstange, die oben aus der Gehäusekappe herausragt. Hierfür wurde der klassische Kugelkopf, mit dem der Dämpfer an der CFK-Brücke montiert wird,



Die seidenweich agierenden Dämpfer verfügen über eine durchgehende Kolbenstange. Ein Volumenausgleich wird damit überflüssig



Ein Motor ist vom neuen Besitzer selbst beizusteuern



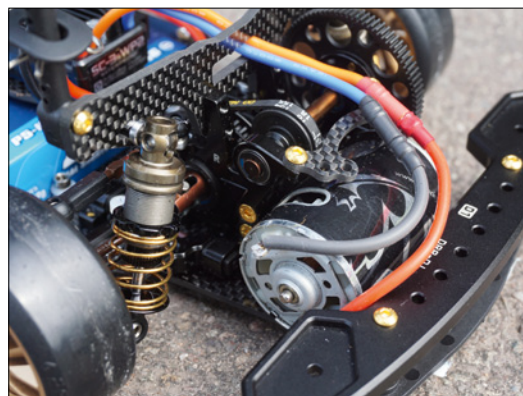
Die Kraftübertragung zur voll gesperrten Hinterachse erfolgt mittels Riemen

hohl gebohrt. Ein wirklich geniales System, das im Tourenwagen-Rennsport bislang keine oder nur sehr wenig Beachtung findet.

### Schnelle Nummer

Wie bereits erwähnt, wird der DRR-01 als fertig aufgebautes Rolling-Chassis geliefert, das, wie der Hersteller betont, in kleiner Stückzahl gefertigt und präzise aufgebaut wird. Tatsächlich ergab die Kontrolle keine nennenswerten Mängel oder Fehler, im Gegenteil. Bis auf den Antriebsriemen, der für den Geschmack des Autors etwas stark gespannt war, überzeugte das Modell durch ordentlich angezogene Schrauben, eine leichtgängige Lenkung sowie tadellos aufgebaute Dämpfer, die werksseitig mit 300cps-Silikonöl gefüllt sind.

Nur wenig hilfreich gestaltet sich jedoch die Anleitung des Modells, die zwar eine Auflistung und Explosionszeichnung der verbauten Teile, allerdings keine Infos zu den serienmäßigen Zubehörteilen sowie der Installation der Komponenten oder aber ein



Der 15-Turns-Bürstenmotor reicht zum Driften vollkommen aus

### MEIN FAZIT



Mit dem DRR-01 präsentiert Absima einen echten Leckerbissen, der bei vielen Drifter-Fans Emotionen weckt. Abgesehen von der einzigartigen Optik, sind vor allem die edlen Materialien und die Technik des Chassis hervorzuheben. Wer nur zum Spaß mit den Kumpels auf dem Hof driften möchte wird mit dem extravaganten Chassis von Absima viel Aufmerksamkeit und neidische Blicke ernten. Doch dafür ist diese Fahrmaschine sicher nicht gebaut. Der wettbewerbsorientierte Präzisionsdrifter braucht bei artgerechtem Einsatz viel Erfahrung und Geschick, um das RWD-Chassis kontrolliert um den Kurs zu treiben. In beiden Fällen empfiehlt sich technische Unterstützung in Form eines Gyro-Kreisel, den man bereits für rund 30,- Euro um Handel findet.

Patrick Garbi

- Außergewöhnliches Konzept
- Hervorragende Materialien
- Viele Setup-Möglichkeiten
- Sehr gute serienmäßige Ausstattung

• Anleitung nur mäßig



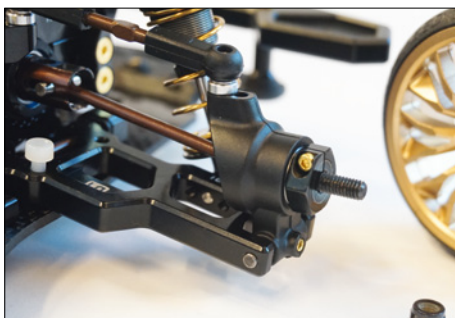
„Der Präzisionsdrifter braucht viel Erfahrung und Geschick, um ihn kontrolliert um den Kurs zu treiben.“



Setup-Vorschlag beinhaltet. Also gilt es, sich Rat einzuholen, eine passende Karosserie zu besorgen, die im Netz schnell gefunden war, und die Elektronik einzubauen. Angesichts moderater Erfahrungen was die Dritter-Szene anbelangt, wurde kurzerhand Wolfgang Bienmüller vom Racing Team Saar befragt, der in Wiesbach bei Eppelborn eine liebevoll gestaltete Drifter-Halle mit unterschiedlichen Schwierigkeits-Leveln betreibt. Letztlich wurde eine klassische Brushed-Combo mit einem 15-Turns-Motor verbaut, der – wie sich später herausstellte – mehr als genug Power bereitstellte, um das Chassis in den Slide-Modus zu befördern.

### Heckschleuder

Nachdem der Sturz an beiden Achsen noch leicht nachjustiert und die Bodenfreiheit für den absolut ebenen Boden auf 3 Millimeter eingestellt war, folgte schließlich das Rollout auf einem simplen Kurs, bei dem es darum ging, zwei „Teller“ möglichst nahe in Form einer 8 zu umrunden. Während der Autor diese Aufforderung des erfahrenen Drifters anfangs noch belächelte, stellte sich schon nach kurzer Zeit heraus, dass Driften mehr erfordert, als nur einzulenken und Gas zu geben.



Der DRR-01 ist mit Sechskantmitnehmern aus Alu bestückt. Die weiße Kunststoffschraube dient der Justierung des Ausfederweges. Selbst die Madenschraube zur Fixierung des Radträgers ist goldfarben eloxiert

Nur mit Mühe ließ sich der DRR-01 „kontrolliert“ in den Drift-Modus versetzen, was soviel wie gleichmäßig durchdrehende Räder bedeutet, ohne das das Heck abrupt ausbrach. Das lag zum einen daran, dass es viel Übung verlangt, gerade soviel Gas zu geben, dass die Räder leicht durchdrehen. Und zum anderen lag es am Heckantrieb, der tendenziell schwieriger zu kontrollieren ist als ein 4WD-Chassis. Aufgrund der starken Hecklastigkeit, die zudem durch den vergleichsweise schweren hinteren Rammer aus Aluminium verstärkt wird, neigt das Chassis zwangsläufig dazu, bei zu viel Gaseinsatz schnell auszubrechen – was natürlich gewollt ist.

Hier zeigte sich, dass eine gemäßigte Motorleistung, unterstützt durch einen Gyro-Kreisel, der beim zweiten Anlauf verbaut war, wahre Wunder bewirken kann, erst recht wenn man sich die Zeit nimmt, die vielfältigen Setup-Möglichkeiten auszuloten. Ein weiterer Test auf einem frisch geteerten Parkplatz zeigte deutlich, dass das freie Driften „just for fun“ wesentlich einfacher ist und dem DRR-01 leichter fällt, als das Präzisionsdriften auf einem engen, meist technisch anspruchsvollen Parcours, der nicht nur an das Chassis sondern auch an den Fahrer hohe Anforderungen stellt. Hier auf dem „offenen Gelände“ fühlte sich der Nissan S15 so richtig wohl und begeisterte sowohl die Zuschauer als auch den Fahrer, der durch spektakuläre Drifts und Donuts nun deutlich entspannter vorgehen konnte. <<<<

### VERWENDETE KOMPONENTEN

Sender:	Sanwa MT44
Lenkservo:	Futaba S9550 LP
Fahrakku:	LRP LCG 4200 Shorty
Regler:	HPI SC3s WP
Motor:	HPI Firebolt 15T
Reifen:	Drift-Komplettradsatz, serienmäßig

Anzeige



## IHR RC-MODELLBAUSHOP



Traxxas: TRX-4 TACTICAL Crawler 1:10



2.4GHz 4-Kanal Sender



Silikon Dämpfer Öl



Akkus und Ladegeräte



## freakware

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

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

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

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

www.freakware.com

# Wie gut ist Ripmax´ 100-Euro-Offroader für Einsteiger?

Text und Fotos:  
Jörg Gröger



## TOUGHER RACKER

Die Short Course-Welle der letzten Jahre reißt nicht ab. Immer noch kommen regelmäßig neue Modelle in den verschiedensten Preisklassen auf den Markt. Von günstigen RC-Cars bis hin zu hochpreisigen Großmodellen ist alles vorhanden. Die Firma Ripmax bringt mit dem Rough Racer ein RTR-Modell im Maßstab 1:12 auf dem Markt. Mit einem Preis von 99,- Euro dürfte das Modell gerade Einsteiger ansprechen und einen Start in das RC-Hobby ermöglichen.

Der Rough Racer Short Course-Truck von Ripmax wird vollständig ready-to-run geliefert. Das Einzige, was benötigt wird, um das RC-Modell in Gang zu setzen oder lenken zu können, sind drei AA-Batterien für den Sender. Der Short Course-Truck wirkt auf den ersten Blick etwas zu breit in Bezug auf die Länge und eher etwas kleiner als ein Modell im Maßstab 1:12. Es handelt sich gefühlt um ein echtes Leichtgewicht. Doch die Waage zeigt dann doch fast ein Kilogramm an. Die Karosserie ist wie üblich in dieser Kategorie aus Lexan und bereits fertig lackiert und mit Aufklebern versehen. Die schwarz/rote Optik kommt gut rüber und steigert die Vorfreude darauf, mit dem Renner endlich loszuheizen.

### Light Metal

Beim weiteren Betrachten fallen sofort die Metallteile auf, die am Modell verbaut sind. In dieser Preisklasse ist das nicht selbstverständlich. So sind die Dämpferkappen sowie die Befestigungen der Achsschenkel aus Aluminium und die hinteren Antriebswellen aus verchromtem Stahl. Das Lenkgestänge verzeichnet etwas Spiel, was sich in der Praxis jedoch nicht negativ auswirken muss. Die Öldruckstoßdämpfer sind dicht. Alle Bauteile wie Servo, Empfänger, Regler und Motor sind unter einer Abdeckung aus Kunststoff montiert. Der Motor ist mit seiner 380er-Baugröße recht klein. Den Akku setzt man von unten ein. Hierzu müssen zwei Hebel verschoben werden, um den Deckel des Akkuschachts zu entfernen. Das Auto verfügt über einen vorderen und einen hinteren Bumper, welche vor Aufprällen schützen sollen. Der Sender liegt gut in der Hand und verfügt über zwei Drehregler um das Servo und den Nullpunkt des Reglers einzustellen.

Das Ladegerät ist neben dem Akku dabei. Eine komplette Füllung des Strompakets nimmt rund zwei einhalb Stunden in Anspruch. Positiv zu erwähnen ist es, dass der 2,4-Gigahertz-Sender bereits aus dem Karton heraus ans Fahrzeug gebunden war

**CAR CHECK**

**Rough Racer Short Course Ripmax**

Fahrzeugklasse: Elektro-Offroad 1:12  
Empfohlener Verkaufspreis: 99,- Euro  
Bezug: Fachhandel

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

Benötigte Teile:  
Drei Mignonzellen

Erfahrungslevel:  
EINSTEIGER

150 mm  
230 mm  
970 g  
180 mm  
180 mm  
370 mm



An den Achsen zeigt sich die einfache aber solide Bauweise des Modells

und somit konnte es nach dem Einlegen des Akkus sofort losgehen. Das ist gerade für Anfänger oder unerfahrene, jüngere Modellbauer ein nettes Feature. Die erste geradeaus Fahrt zeigte, dass das Lenkservo etwas nachgetrimmt werden musste, damit der Geradeauslauf stimmte. Die notwendige Justage lässt sich komfortabel über den Sender erledigen.

### Probefahrt

Mit einem voll geladenen Akku ging es dann auf den ersten Testparcours. Der Rough Racer war jederzeit sehr gut zu kontrollieren. Auf befestigten Wegen und im Gelände mit losem Untergrund. In sandigen Passagen lassen sich dank des Heckantriebs locker coole Drifts um Kurven realisieren. Bei Vollgasfahrten präsentiert sich der Racer spurtreu. Holperige Strecken über schrofferes Terrain schaffte er auch ohne größere Probleme. Sobald es jedoch etwas wilder wird, kann es doch zu Schwierigkeiten kommen. Der Rough Racer bleibt hier öfter hängen und kommt auch im höheren Gras nicht so gut voran, was an der recht schwachen Motorisierung und der geringen Bodenfreiheit liegt. Hier haben die großen Brüder mit Allradantrieb dann doch die Nase vorne, kosten aber auch schnell deutlich mehr.

Dem Spaßfaktor können die kleinen Mankos jedoch nichts anhaben, wenn man bedenkt, was der kompakte Offroader sonst bietet und wie viel Spaß er macht – und das sogar fast im „Hosentaschenformat“. Absolut positiv ist es auch, dass das heckangetriebene Modell im Grunde über die gesamte Akkulaufzeit mit Vollgas gefahren werden kann, ohne dass irgendwelche elektronischen Teile überhitzen oder gar außer Gefecht gesetzt wurden. Die Elektronik scheint daher gut abgestimmt zu sein. In Sachen Gas ist das Modell stufenlos zu beschleunigen, verfügt über eine gut funktionierende Bremse und einen Rückwärtsgang. Die Lenkung arbeitet – trotz etwas Spiel – zuverlässig und ist gut steuerbar. Die Stoßdämpfer blieben über die gesamte Testzeit dicht und zeigten auf der Strecke durchaus gute Eigenschaften. Die Federvorspannung lässt sich über Clips einstellen und damit verschiedenen Untergründen anpassen.

### Einsteigergerecht

Eine Geschwindigkeitsmessung ergab eine Höchstgeschwindigkeit von rund 18 Kilometer pro Stunde, was zwar deutlich weniger als der vom Hersteller angegebene Wert ist. Gefühlt geht es mit dem Ripmax aber dann doch recht flott zur Sache und lässt das Grinsen im Gesicht des Fahrers breiter werden. Überschläge und Kollisionen mit Gestein und Gehölz in der



Der Regler musste noch einmal mit doppelseitigem Klebeband fixiert werden



Die Öldruckstoßdämpfer haben Kappen aus Aluminium und sind ab Werk dicht

Fahrbahn überstand der Rough Racer ohne Blessuren. Das Modell verzeiht dem Fahrer sehr viele Fahrfehler und macht deswegen eine Extraportion Spaß.

Mehrere Akkuladungen in verschiedenen Geländetypen bei schonungsloser Fahrweise überstand das Offroad-Vehikel ohne jeglichen Defekt. Die gefällige Optik, die saubere Verarbeitung und der wirklich günstige Preis von unter 100,- Euro lassen die wenigen Minuspunkte schnell vergessen. <<<<

Der Rough Racer verfügt über ein komplettes Protectors-Paket. Vorne, hinten und an den Seiten sind Bumper aus Kunststoff montiert, die vor ungewollten Einschlägen und Aufprällen schützen



**MEIN FAZIT**



Der Rough Racer sieht gut aus und macht in leichtem Gelände richtig Spaß. Für den jungen RC-Einsteiger genau das Richtige. Für knapp 100,- Euro bekommt man eine Menge Spaß und kann ein solides Modell sein Eigen nennen.

Jörg Gröger

Solide Verarbeitung  
Gute Optik  
Einige Teile aus Metall

Langsamer als angegeben



Die Fernsteuerung verfügt einsteigertypisch nur über die nötigsten Funktionen

00000

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

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

**Modellbau-Leben.** Sven Städtler Schiller Straße 2 B, 01809 Heidenau Telefon: 035 29/598 89 82, Mobil: 01 62/912 86 54, E-Mail: [modellbau-leben@arcor.de](mailto:modellbau-leben@arcor.de) Internet: [www.modellbau-leben.de](http://www.modellbau-leben.de)

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

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

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

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

**Modellbau Reinsdorf.** 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](mailto:info@race-land.de), Internet: [www.race-land.de](http://www.race-land.de)

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

10000

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



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

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

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

20000

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

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

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

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

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



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

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

30000

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

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

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

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

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

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

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

**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](http://www.altmark-modellbau.de)

40000

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

**Modellbau Bertinski.** Märkische Straße 51-53 44141 Dortmund, Telefon: 02 31/52 25 40 Fax: 02 31/52 25 49, E-Mail: [mber1@aol.com](mailto:mber1@aol.com)

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

50000

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



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

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

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

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

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



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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ÖSTERREICH

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

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

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

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

**Modellbau Schenk.** Ziegeleistraße 31  
5020 Salzburg. Telefon: 00 43/662/24 31 36  
Fax: 00 43/662/24 31 37  
E-Mail: [office@modellbau-schenk.at](mailto:office@modellbau-schenk.at)  
Internet: [www.hpi-shop.at](http://www.hpi-shop.at). [www.modellbau-schenk.at](http://www.modellbau-schenk.at)

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

**MIWO Modelltechnik**  
Kärntnerstraße 3. 8720 Knittelfeld

## SCHWEIZ

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

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

## NIEDERLANDE

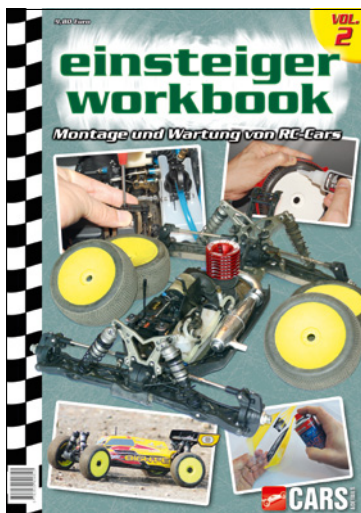
**Hobma Modelbouw.** Pascalweg 6a  
6662 NX Elst (Gld). Telefon: 00 31/481 35 32 88  
Fax: 00 31/481 35 35 19  
Internet: [www.hobmamodelbouw.nl](http://www.hobmamodelbouw.nl)

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



# SHOP

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

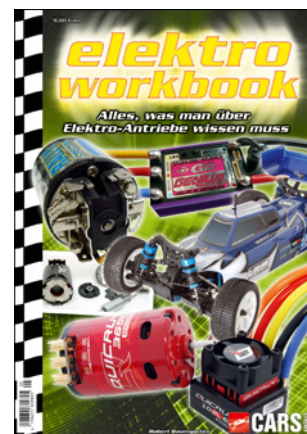


**Auch digital  
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12099  
**€ 9,80**



**Auch digital  
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12045  
**€ 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**



## 6 Ausgaben für 35,- Euro

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

# So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



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

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

Art.-Nr.: 12037  
€ 9,80



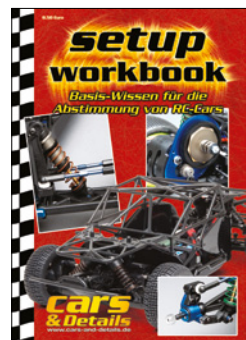
Auch digital als eBook erhältlich



**Modellmotoren praxisnah**  
Werner Frings

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

Artikel-Nr. 10664  
€ 19,80

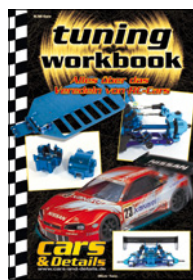


Auch digital als eBook erhältlich

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

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

Artikel-Nr. 10599  
€ 8,50



Auch digital als eBook erhältlich

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

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

Artikel-Nr. 11465  
€ 8,50



**Herzstück**

Anschaulich und praxisnah verdeutlicht RC-Car-Experte Bertram Kessler alle 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](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)

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

## Problemlos bestellen >

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

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

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

## CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

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

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

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

Straße, Haus-Nr. \_\_\_\_\_

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

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

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

Kontoinhaber \_\_\_\_\_

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

IBAN \_\_\_\_\_

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

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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

# ERFOLGREICHE TITELVERTEIDIGUNG



Text und Fotos:  
Michael Klaus

## Die Highlights der 1:12er-DM in Ingolstadt

Nachdem im letzten Jahr die Internationale Deutsche Meisterschaft 1:12 beim TSV-Gelenau stattfand, ging es am 10. und 11. März 2018 in den Süden. Nach 2016 waren die schnellen Kurvenflitzer erneut zu Gast beim SLR-Ingolstadt, der zur diesjährigen Deutschen Meisterschaft 1:12 einlud. Neben Änderungen im technischen Reglement, was die Motoren in EA (ab 6,5 Turns) und EB (nach EFRA-Liste) betraf, war wieder eine Qualifikation für die beiden Klassen über Sportkreis-Läufe des Deutschen Minicar Clubs (DMC) notwendig. In den Jahren zuvor war das Rennen als internationales und offenes Rennen ohne Qualifikation ausgeschrieben. Damit war ein Titel neu zu vergeben, nachdem Ollie Payne aus England im letzten Jahr siegreich die Klasse EB gewann. Ein Blick vor dem Rennen auf die Teilnehmerliste versprach ein spannendes Rennen um die Deutschen Meistertitel in den beiden Klassen.

Damit solch ein großes Event perfekt ablaufen konnte, hatte der SLR-Ingolstadt bereits Wochen vor dem Rennen mit den Vorbereitungen begonnen. Zum Test fand im Oktober 2017 ein Warm-Up in einer anderen Halle auf dem gleichen Teppich und mit gleicher Streckenführung statt. Dieses gewann der amtierende Deutsche Meister EA von 2017, Daniel Sieber. Der Streckenaufbau erfolgte am Freitagabend, nachdem der letzte Sportverein mit seinem Training fertig war.

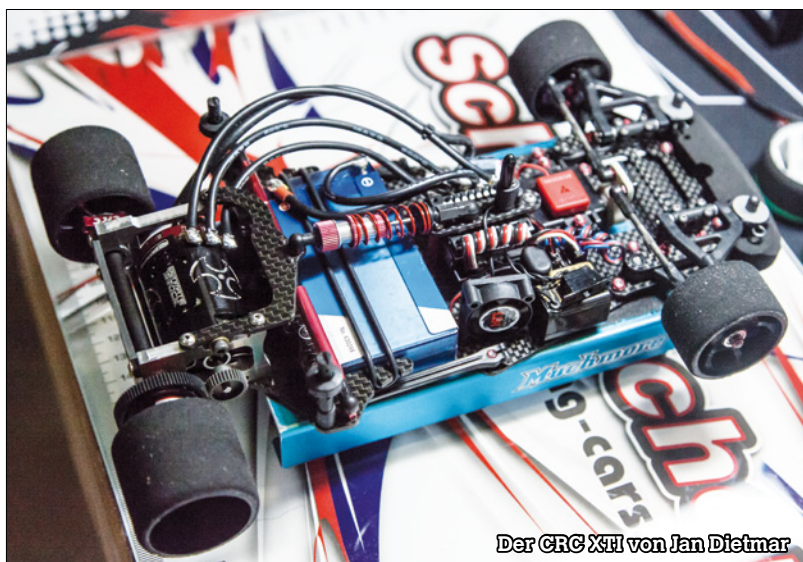
### 8 Minuten Konzentration

Mit einer Streckenlänge von rund 140 Metern und einer Breite von 2 Metern blieb nicht viel Raum zwischen den Abgrenzungen bestehend aus Kabelkanälen. In den Kurven lagen Curbs, die man mit seinem Fahrzeug meiden musste, wollte man mit seinem Fahrzeug nicht aus der Bahn geworfen werden. Im schlimmsten Fall war ein Überschlag nicht zu vermeiden. 8 Minuten hochkonzentriert mit den schnellen

Fahrzeugen im Maßstab 1:12 um den Kurs zu fahren, war nicht einfach. Dies zeigte sich im Laufe der Deutschen Meisterschaft in den zahlreichen Läufen von Beginn bis zum letzten Finale.

Der Samstagmorgen begann mit dem Aufbau des Fahrerstandes während dessen sich das Fahrerlager mit den knapp 80 Teilnehmern füllte. Diese packten ihr Equipment aus und begannen ihre Fahrzeuge für den Trainingsstart vorzubereiten. Noch blieb genug Zeit bis zum Start des ersten von den Trainingsläufen. Zwischendurch riskierten die Fahrer einen ersten Blick auf die Rennstrecke, um sich mit der





Der GRC XFI von Jan Dietmar



Markus Mobers verpasste knapp einen weiteren DM-Titel in der Klasse EA. Dafür konnte er sich den Titel 40+ sichern

Streckenführung vertraut zu machen. Damit das Rennen reibungslos abließ, konnte Hartmut Wenzel als Zeitnehmer gewonnen werden. In der technischen Abnahme wurden letzte Vorbereitungen getroffen, damit die Fahrzeuge schon in den Trainingsläufen überprüft werden konnten. Dazu mussten die Teilnehmer vor ihrem Lauf mehrere „Stationen“ nacheinander durchlaufen. Höhe, Breite, Gewicht, Bodenfreiheit, Akkuspannung und der Motor wurden überprüft.

Nachdem der Fahrerstand aufgebaut war, wurde das Training von der Rennleitung freigegeben. Gestartet wurde nach Gruppen und die drei aufeinanderfolgenden schnellsten Runden gewertet. Nach dieser Rangliste ergab sich eine neue Gruppeneinteilung für die folgenden fünf Vorläufe, um Fahrer nach ihrer Leistung in den entsprechenden Gruppen zu verteilen. Von den fünf Vorläufen gingen die besten zwei Läufe nach Punkten in die Wertung für die Finaleinteilung ein. Nach dem vierten Vorlauf am Samstagabend war noch nichts entschieden. Die Teilnehmer kämpften um jeden Platz, um sich für ein besseres Finale zu qualifizieren. Bevor der letzte Vorlauf gestartet wurde, hatten die Fahrer noch eine Trainingsmöglichkeit, welche nicht alle nutzten. Kurz vor Mittag begannen die Entscheidungen in den drei Finalläufen. Den Anfang machte das D-Finale EB. Danach ging es Schlag auf Schlag bis kurz nach 16 Uhr mit der Siegerehrung durch Dominik Fleischmann, Hans-Peter Bopp und Thomas Kohmann die erste Deutsche Meisterschaft 2018 ihren Abschluss fand.

### Starke Standard-Klasse

Mit 41 Fahrern war die Klasse EB (Standard) wie schon in den letzten Jahren sehr beliebt. Neu war das Motorenreglement mit den aktuellen 13,5-Turns-Motoren nach EFRA-Homologationsliste. Beim Blick auf das Fahrerfeld war kaum abzusehen, wer das Rennen gewinnen würde. Dies zeigte sich bereits im Training. Jacques Libar war in diesem ersten Kräftemessen ganz vorn vor Moritz Hilbert und Martin Wilfinger. Viel Zeit blieb nicht mehr bis zum ersten Vorlauf, nachdem Dominik Fleischmann und Thomas Kohmann zur Fahrerbesprechung aufriefen.

Aufgrund der hohen Leistungsdichte an der Spitze, war klar, dass eine gute Startposition im Finale nur die halbe Miete zum Sieg sein würde. Und das galt in allen Finalläufen, egal ob A, B, C oder D-Finale in allen Klassen. Den Anfang im Titelkampf machte

Martin Wilfinger, der schon nach zwei siegreichen Vorläufen auf TQ-Kurs war. Danach schlug die Stunde von Moritz Hilbert vom TSV-Gelenau, der den dritten und vierten Vorlauf gewann. Der letzte Vorlauf am Sonntagmorgen brachte die endgültige Entscheidung um die Pole-Position für Moritz Hilbert, der sich Jacques Libar geschlagen geben musste. Jacques Libar legte eine Schippe drauf und unterbot die Bestzeit von Moritz Hilbert. Jedem war nun klar, dass der Titelkampf zwischen Moritz Hilbert, Martin Wilfinger und Jacques Libar völlig offen war. Kai Altmann, Torsten Müller und Thomas Krause folgten in Lauerstellung dahinter. Auf den letzten Drücker rutschte Timo Schaad als Neunter ins A-Finale und verdrängte Florian Wagner auf Platz 11. Für Antonios Theofilou reichte es gerade noch für das A-Finale.

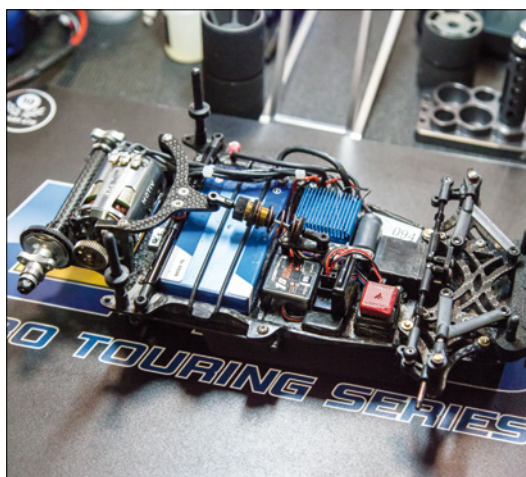
Für die Finalläufe war Spannung angesagt. Nach dem Start des ersten A-Finales fuhren die Fahrzeuge wie an einer Schnur gezogen durch die ersten Kurven. Dann rutschte Moritz Hilbert nach einem Fehler ein paar Plätze nach hinten. Dies nutzte Martin Wilfinger, um sich einen Vorsprung herauszufahren. Dahinter



Vorlaufstart. Jeder fuhr gegen seine eigene Zeit und wurde nacheinander aufgerufen zum Start



Schick sehen sie aus, die Karosserien der GT-Klasse



Der Project Goodspeed-Renner von Harald Hertel



Streckenbild vom Freitag noch ohne Fahrerstand

kämpfte sich Moritz Hilbert bis auf Platz 2 vor und blieb ihm dicht auf den Fersen. Der Abstand wurde immer kleiner. Die Entscheidung fiel beim Überwinden. Martin Wilfinger war der Leidtragende. Er verlor seine Führung und den Sieg an Moritz Hilbert vor Torsten Müller, der sich zu den Vorläufen nochmal steigern konnte. Jacques Libar folgte auf Platz 4.

### Vorzeitiger Sieg

Das zweite A-Finale war bereits nach der 5. Runde entschieden, nachdem der Zweitplatzierte Martin Wilfinger sein Fahrzeug nach einem Unfall abstellen musste. An der Spitze zog Moritz Hilbert dem Feld davon und konnte seinen dritten Deutschen Meistertitel in dieser Klasse vorzeitig feiern. Dahinter Jacques Libar und Torsten Müller, die sich noch berechnete Hoffnungen auf den Vizemeistertitel machen konnten.

Vor dem letzten Finale hatten drei Fahrer die Chance auf den zweiten Platz. Der neue Deutsche Meister Moritz Hilbert trat trotz seines Titelgewinns an. Von Startplatz 2 hatte Martin Wilfinger die beste Ausgangsposition, der diese nach dem Start nutzte. Ab der dritten Runde führte er vor Jacques Libar, Torsten Müller und Moritz Hilbert, der sich aus dem Kampf der drei Fahrer um den Vizetitel heraushielt. Nachdem Jacques Libar nach einem Fahrfehler ein paar Plätze verlor, musste er seinen Ambitionen auf Platz 2 begraben. Martin Wilfinger fuhr ab da an wie entfesselt. Mit schnellen Rundenzeiten baute er seinen Vorsprung auf Torsten Müller aus. Im Ziel hatte er 5 Sekunden Vorsprung, was ihm den Vizetitel vor Torsten Müller bescherte. Einen tollen Lauf fuhr Timo Schad vor Bernd Wiesenberg, die beide ein paar Plätze in der Rangliste gutmachten. Für einen Platz auf dem Podest reichte es jedoch nicht. Moritz Hilbert, Martin Wilfinger, Torsten Müller und Jacques Libar, so lautete die Endreihenfolge.



Der Serpent von Daniel Sieber in Action auf der Strecke

Einen versöhnlichen Abschluss schaffte Florian Wagner im B-Finale. Nachdem er das A-Finale verpasste, siegte er im B-Finale vor Dirk Bräuer und Matthias Hertrich. Das C-Finale gewann Oliver Hellmann und im D-Finale war CARS & Details Autor Ivo Gersdorff erfolgreich.

### Unendliche Geschichte

Der Zweikampf zwischen dem amtierenden Deutschen Meister Daniel Sieber und dem mehrfachen Deutschen Meister Markus Mobers in der Klasse EA ging in eine weitere Runde. In den letzten Jahren entschieden sich die Rennen zwischen den beiden Fahrern, wobei Markus Mobers öfter die Nase vorne hatte. Für die Titelentscheidung fiel eine Vorentscheidung in den Vorläufen. Lange sah es so aus, als ob Markus Mobers von der Pole-Position starten würde, jedoch steigerte sich Daniel Sieber im letzten Vorlauf mit einem fehlerfreien Lauf. Mit 39 Runden in 8:03 war er 4 Sekunden schneller als Markus Mobers in seinem schnellsten Lauf.

Das erste A-Finale begann mit einem guten Start an der Spitze. Daniel Sieber, Markus Mobers, Robert Klier und Patrick Gassauer, der in der ersten Runde gleich Tim Altmann überholte, war die Reihenfolge. Dicht hintereinander zogen die Fahrzeuge ihre Runden, bis Daniel Sieber im Infield die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor. Die Führung übernahm Markus Mobers, der nun der Gejagte war. Daniel Sieber fuhr rundenlang im Windschatten hinter ihm her. Markus Mobers ließ Daniel Sieber keine Chance zum Überholen, bis es nach 4 Minuten zum erneuten Führungswechsel kam. Markus Mobers fuhr die Schikane nach der langen Gerade nicht optimal und es kam zum Crash. Sieber war nun in Führung. Morbers machte gleich eine Kurve später noch einen Fehler und flog ab. Der Weg war nun frei zum



In der technischen Abnahme herrschte vor den Läufen viel Trubel. Jedes Fahrzeug musste diese durchlaufen



Startaufstellung des A-Finals GT mit dem Schumacher von Joachim Grauer auf Startplatz 1

Laufsieg für Daniel Sieber. Für Markus Mobers hieß es in den verbleibenden Minuten, einen Platz gutzumachen. Er reihte sich knapp vor Patrick Gassauer auf Platz 3 wieder ein. Nur Robert Klier war vor ihm platziert. Dieser verteidigte bis zum Schluss diese Position vor Markus Mobers und Patrick Gassauer. Das zweite A-Finale war weniger spannend. Daniel Sieber fuhr einen fehlerfreien Lauf. Er ließ Markus Mobers keine Chance, der vor Tim Altmann ins Ziel kam. Für Daniel Sieber endete die Mission Titelverteidigung erfolgreich.

Offen war die Titelvergabe um die Vizemeisterschaft und 40+. Nach dem Start entwickelte sich ein packender Kampf zwischen Markus Mobers, Robert Klier und Tim Altmann. Nachdem Klier kurzzeitig die Führung übernahm, zeigte Markus Mobers seine Klasse. Er überholte Robert Klier, der wiederum von Tim Altmann überholt wurde. Der Vizemeistertitel und 40+ Titel ging an Markus Mobers vor Robert Klier, Patrick Gassauer und Tim Altmann.

### GT

Einmal mehr startete die Klasse GT im Rahmen der DM als Gastklasse. Im Gegensatz zu den beiden anderen Klassen unterschied sich die Klasse GT bei den Karosserien und den Motoren, welche vom Veranstalter ausgegeben wurden. Dies war in den letzten Jahren nicht anders. Den besten Auftakt und die schnellsten

Zeiten auf die Bahn brannte Tobias Schuster, der in dieser Wintersaison zum ersten Mal mit einem 1:12er Fahrzeug an Rennen teilnahm. Nach den ersten Vorläufen war er auf Kurs, sich den ersten Startplatz im Finale zu sichern, jedoch griff Joachim Grauer im Kampf um den Sieg mit ein. Er wurde immer schneller und quetschte alles aus seinem Schumacher-Modell heraus. Joachim Grauer vor Tobias Schuster, Jacques Libar, Maximilian Vief und Alain Levy aus Frankreich, so lautete das Vorläufergebnis.

Dass Joachim Grauer, der 1997 Deutscher Meister war, nichts verlernt hat, zeigte er deutlich in den Finalläufen, wo er rundenlang die Angriffe von Jacques Libar abwehren musste. Jacques Libar fehlten nur knapp 0,4 Sekunden an der Ziellinie. Jacques Libar oder Tobias Schuster, die Entscheidung um Platz 2 war noch offen. Im letzten Lauf machte sich die ganze Erfahrung von Jacques Libar bemerkbar, der unter anderem beim ETS schon im A-Finale stand. Er siegte vor Tobias Schuster und Alexander Krenn, der Maximilian Vief noch den vierten Platz entriss. Im B-Finale war Steffen Paul vor Mark Boos und Mark Malzan siegreich. Erfreulich war die Teilnahme von Jody Müller. Sie war die einzige junge Dame in Ingolstadt und beste Juniorin. Gute Organisation, nette Atmosphäre, faire Läufe und toller Rennsport mit verdienten Gewinnern, dass ist das Fazit vom Wochenende. <<<<

## ERGEBNISSE

### EB

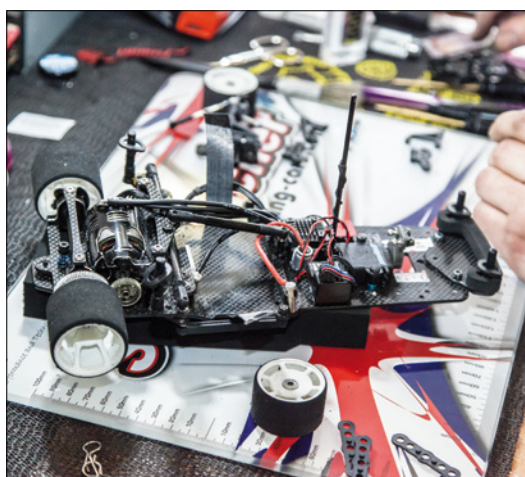
1. Moritz Hilbert
2. Martin Wilfinger
3. Torsten Müller
4. Jacques Libar
5. Bernd Wiesenberger
6. Thomas Krause
7. Timo Schad
8. Armin Baier
9. Antonios Theofilou
10. Kai Altmann

### EA

1. Daniel Sieber
2. Markus Mobers
3. Robert Klier
4. Patrick Gassauer
5. Tim Altmann
6. Thomas Stenger
7. Jan Dietmar
8. Martin Wilfinger

### GT

1. Joachim Grauer
2. Jacques Libar
3. Tobias Schuster
4. Alexander Krenn
5. Maximilian Vief
6. Alain Levy
7. Torsten Bräuer
8. Edmund Hoch
9. Jan Dietmar
10. Christian Krieg-Eich



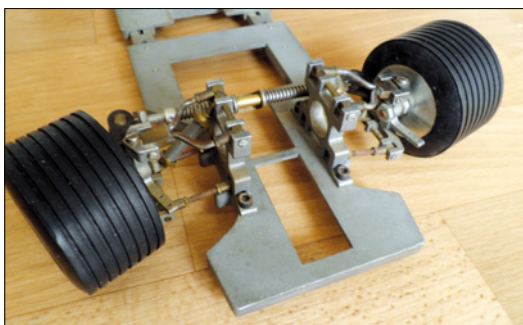
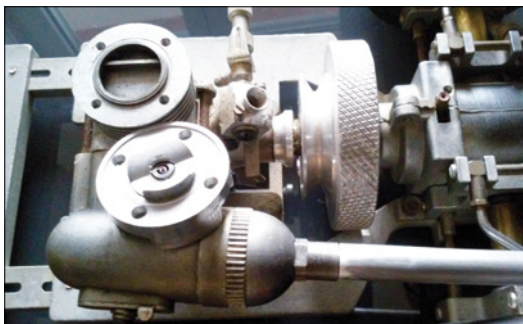
Vollservice am Schumacher Atom



8 Minuten volle Konzentration im B-Finale der Klasse EB



# ROBBE D2 FORD MATRA

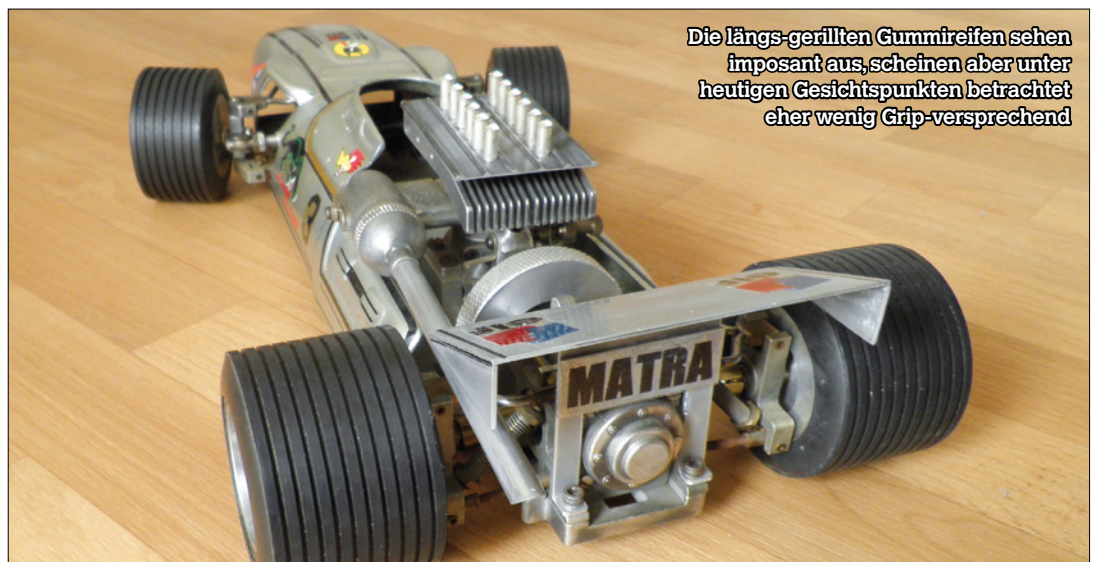


Eine echte Rarität hat CARS & Details-Leser Stephan Meier erworben. Einen Onroader vom Typ robbe D2 Ford Matra, der vermutlich im Zeitraum von 1969 bis 1972 verkauft wurde. „Ich habe das fertig aufgebaute Modell vor Kurzem zusammen mit anderen Spielzeugsachen erworben und konnte es kaum erwarten, den Ford Matra in den Händen zu halten.“ erzählt Stephan Meier. Auch die originale, zwölfseitige Bauanleitung mit Stückliste und Explosionszeichnung lag dabei, was wohl etwas ganz Besonderes sein dürfte. Ebenso wie der gesamte Zustand des seltenen Modells, wie Stephan Meier fortführt: „Was ich hier in den Händen hielt, war eine fast museumsreife Rarität eines Modellbausatzes. Ausgestattet hatte es der frühere Modellbauer mit einem Flugmotor Enya 19 MK V Glow Engine der nahezu unbenutzt ist. Ursprünglich wollte ich den Aufsatz neu lackieren und alles auf Hochglanz bringen, da der Modellbauer nicht besonders gut am Aufbau gearbeitet hat. Das Chassis, Planetengetriebe, Aufhängung, Lenkung und so weiter sind dagegen sehr gut aufgebaut und alles in einwandfreiem Zustand.“ Doch die Restaurationspläne wurden schnell verworfen, denn damit hätte Stephan Meier wohl ein Stück Modellbaugeschichte zerstört. So ließ er das Modell in Originalzustand, lediglich einen Auspuff hat er dem Matra zusätzlich gegönnt.

Dieser Bolide im Maßstab 1:8 steht natürlich in einer Vitrine und wird die Straße nicht so schnell wieder sehen. „Ich habe nichts mit Modellbau am Hut, hatte aber mal fleißig Modellautos gesammelt. Das Stück allerdings hat wieder meine Leidenschaft geweckt. Vor allem der Zustand des Fahrzeugs ist meiner Meinung nach fabelhaft. Der Aufbau ist eben 70er, hat aber Charakter – man muss immer wieder hinsehen.“ freut sich Stephan Meier. <<<<

Der robbe D2 ist fast vollständig aus Metall gefertigt. Relativ modern dürfte bei Erscheinen die Doppel-Querlenker-Vorderachse mit zwei schräg gestellten Federbeinen gewesen sein

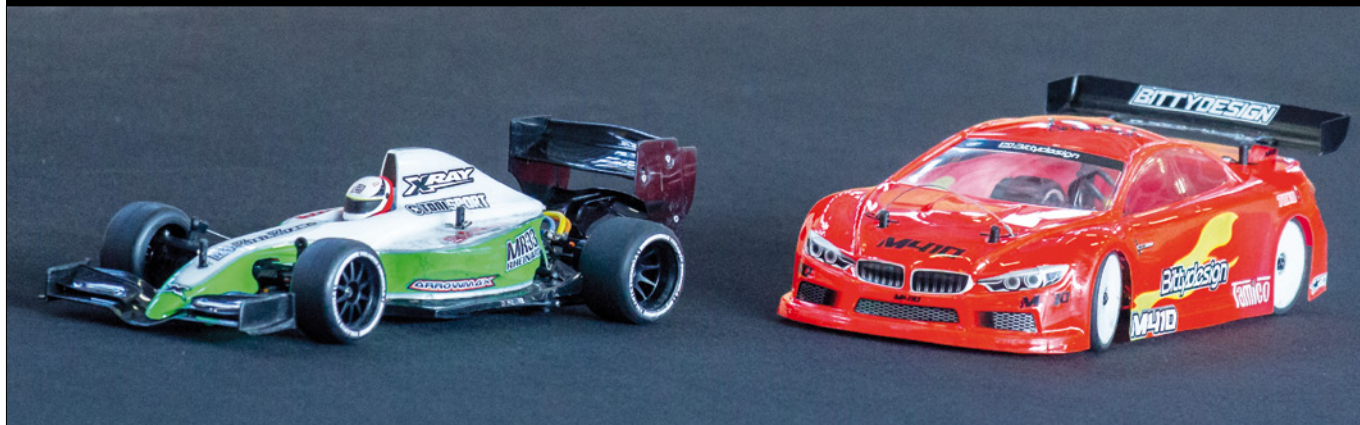
DATEN	
Gewicht:	2.470 g
Radstand:	300 mm
Reifen vorne:	40 x 70 mm
Reifen hinten:	55 x 77 mm
Länge Chassis (bis Getriebe):	400 mm
Länge über alles:	490 mm
Breite:	240 mm



Die längs-gerillten Gummireifen sehen imposant aus, scheinen aber unter heutigen Gesichtspunkten betrachtet eher wenig Grip-versprechend

# SAISONABSCHLUSS

## 4. LAUF ZUR BERLIN-WINTER-SERIES 2017/18



Mit einem Highlight kündigte sich der vierte Lauf zur Berlin-Winter-Series 2017/18 Ende März in Heningsdorf im Eduard-Maurer-Oberstufenzentrum an. Mit fast 80 Nennungen gab es für die Serie einen neuen Teilnehmerrekord mit Fahrern aus verschiedenen Sportkreisen. Gefahren wurde auf 30 x 35 Metern ETS-Teppich, der sehr guten Griff bot und bis auf den letzten Zentimeter ausgereizt wurde. Wie zuletzt, war die Streckenführung abwechslungsreich mit schnellen und langsamen Teilabschnitten, die es in sich hatten.

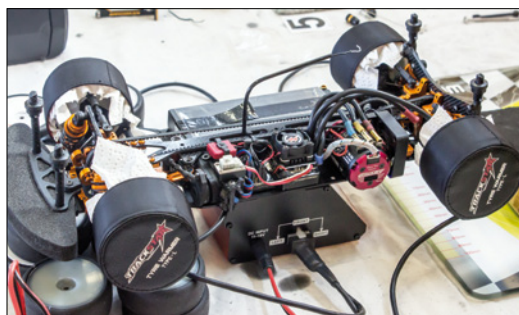
Am Samstag stand das Training auf dem Plan. Ab 10 Uhr konnten die Teilnehmer ihre ersten Runden drehen, bis ab 14 Uhr mit den gezeiteten Trainingsläufen in Gruppen begonnen wurde. Im Laufe des Samstags wurden die Rundenzeiten immer schneller. Bis spät am Abend wurde geschraubt, am Setup getüftelt und getestet. Der Sonntag war Renntag. Für das Rennen waren insgesamt sechs Klassen ausgeschrieben: EMC, Rookie, 13,5 Turns, 17,5 Turns, LMP/Formel und 1:12. Sehr fair wurde während des Wochenendes gefahren. Gab es eine unsanfte Berührung wartete der „Unfallverursacher“ bis sein Kontrahent wieder vorbei war.

### Kopf an Kopf

In der Klasse 1:12 EB gab es den aufregendsten Zweikampf zwischen Nico Großheim und Michael Klaus um den Sieg. Im letzten Finale fiel die Entscheidung in der Zielkurve zu Gunsten von Nico Großheim, der diese etwas enger nahm und mit 0,4 Sekunden Vorsprung den Tagessieg einfuhr. Ramon Simmrock siegte ungefährdet in der Klasse EA. Patrick Sommer, der wie Max Kaiser in zwei Klassen startete, musste in der Klasse Formel/LMP um seinen Sieg kämpfen. Max Kaiser machte es ihm nicht einfach. Das letzte

Finale brachte die Entscheidung für Patrick Sommer, der sich in der Klasse Hobby 17,5 Martin Henschel geschlagen geben musste. Max Kaiser schaffte es mit einem guten dritten Platz ebenfalls aufs Podium.

Im B-Finale gab es einen packenden Kampf um den Sieg zwischen Carsten Kirsch und Eberhard Beck, wobei Eberhard Beck erst mit einem Hecktriebler (Yokomo YD-2 TC) und später auf den Fronti VBC FF17 wechselte. Im ersten A-Finale wäre Eberhard Beck fast die Sensation gelungen, den Lauf zu gewinnen – 0,5 Sekunden fehlten ihm. Im zweiten Finale ließ Carsten Kirsch keine Zweifel aufkommen. Er gewann deutlich vor Marius Zierold und Uwe Dietl. Der Sieg im B-Finale war ihm mit dem Laufsieg nicht mehr zu nehmen. In der Stock-Klasse mit den 13,5-Turns-Motoren waren die Rundenzeiten deutlich besser. In einer super Form präsentierte sich der Berliner Andy Kühne, der an diesem Wochenende eine Klasse für sich war. Er ließ sich den Sieg nach zwei Start-Ziel-Siegen in den Finals nicht nehmen.



XRAY T4 17 bei den Vorbereitungen



Eng, aber fair wurde gefahren. Wie hier zu sehen ist, klappte dies auch ohne Berührung beim Überholen

### ERGEBNISSE

#### EA

1. Ramon Simmrock
2. Sebastian Otto
3. Daniel Rohweder

#### EB

1. Nico Großheim
2. Michael Klaus
3. Andreas Schütt

#### HOBBY 17.5

1. Martin Henschel
2. Patrick Sommer
3. Max Kaiser

#### STOCK 13.5

1. Andy Kühne
2. Martin Henschel
3. Erik Pauling

#### FORMEL / LMP

1. Patrick Sommer
2. Max Kaiser
3. Andreas Pfaff

#### EMC AG

1. Kevin Bluschke
2. Tommy Lee Villwock
3. Erik Schwarte

#### ROOKIE

1. Sascha Göhring
2. Jakob Schimmelpfennig
3. Max Schulze



Der bekannte Moderator Bjarne Høllund griff im Training selbst zum Sender und drehte ein paar Runden

### Vier in Führung

Dahinter stieg die Spannung im letzten Finale bis auf den Siedepunkt. An der Spitze entbrannte ein Vierkampf im Finale, welcher schön anzusehen war. Lange Zeit lag Kai-Oliver Gutschau, der mit den schnellsten Zeiten im Lauf den Rückstand auf Martin

Henschel verkleinerte und bis auf Schlagdistanz heranfuhr. Hinter ihm lauerten Erik Pauling und Mirko Morgenstern auf ihre Chance. Im Infield kurz vor Schluss machte Kai-Oliver Gutschau einen Fehler und Erik Pauling und Mirko Morgenstern fuhren vorbei. Was für eine Dramatik, zumal Kai-Oliver Gutschau seine Chance auf den dritten Platz verpasste. Das Endergebnis lautete Andy Kühne vor Martin Henschel, Erik Pauling und Kai-Oliver Gutschau. Im dritten B-Finale stand der Sieger fest, nachdem es im Zweikampf zwischen Tobias Schwarze und Daniel Welzig hin und her ging. Tobias Schwarze drehte das Vorlaufergebnis um. Er siegte vor Daniel Welzig und Stephan Grund.

In der Rookie-Klasse war es Sascha Göhring mit seinem beleuchteten Fahrzeug den Sieg vor Jakob Schimmelpfennig und Max Schulze einfuhr. Knapp am Podest vorbei fuhr Mikkel Høllund bei seinem ersten Tourenwagenrennen und Léon Durè, der nach Startplatz 2 im Finale mit technischen Problemen zu kämpfen hatte. Die Einsteigerklasse EMC war speziell für die Neulinge der Berufsschule gedacht. Im Laufe der Rennen wurden zahlreiche Erfahrungen gesammelt und umgesetzt. Langsam lief es besser neben und auf der Strecke. Kevin Bluschke gewann vor Tommy Lee Villwock und Erik Schwarte.

### Voller Erfolg

Vier Rennen, viele Sieger, super Streckenlayout, tolles Umfeld, perfekte Organisation – die Liste mit den positiven Eindrücken von der Berlin-Winter-Series ist lang. Von Anfang bis zum Ende war die Serie perfekt durchdacht, organisiert und durchgeführt. Schade, dass die Teilnehmer bis zum nächsten Winter warten müssen, wenn die Serie in die zweite Saison starten wird. Internet: [www.berlinwinterseries.com](http://www.berlinwinterseries.com) <<<<



ARC R11 von Max Kaiser in Action auf der Strecke

## ATTRAKTIVE ANGEBOTE VON RIPMAX

# GRATIS-EXTRA

Vor einiger Zeit hat Ripmax die Aktion gestartet, dass die ersten 200 Käufer eines Savage XL Octane aus dem Hause HPI ein Mielke-Resorohr gratis dazu bekommen. Nun wurde diese bis Ende Mai 2018 verlängert. Um in den Genuss des Gratis-Resorohrs zu kommen, muss man lediglich nach dem Kauf eine Rechnungskopie des Savage XL Octane und das vollständig ausgefüllte PDF-Formular (hier zu finden: [www.ripmax.de/aktion\\_savage-xl-octane](http://www.ripmax.de/aktion_savage-xl-octane)) an Ripmax senden. Das Ganze funktioniert sowohl auf dem Postweg an Ripmax GmbH, Stuttgarter Straße 20/22, 75179 Pforzheim, als auch per E-Mail: [aktion@ripmax.de](mailto:aktion@ripmax.de). Nach Prüfung der Unterlagen, bekommt man das Mielke-Resorohr direkt nach Hause geliefert. Ripmax behält sich jedoch vor, das Resorohr erst nach Ablauf der gesetzlich geltenden Widerrufsfrist zu versenden. Diese beträgt bis zu 14 Tage nach Kaufdatum. Folgende Ripmax-Artikelnummer ist für die Aktion zulässig: HPI Savage XL Octane, Artikel-Nummer: 109073. Das Rechnungsdatum muss innerhalb des Aktionszeitraums vom 01.12.2017 bis 31.05.2018 liegen.

Und das war noch nicht alles. Denn Ripmax hat noch eine zweite Aktion im Angebot. Beim Kauf eines Futaba T7PX-Fernsteuersystems (Testbericht in diesem Heft), erhält man einen Futaba R304SB-Empfänger (Artikel-Nummer: P-R304SB)

im Wert von 69,- Euro gratis dazu. Auch hierfür muss man lediglich die Rechnungskopie der Fernsteuerung und das vollständig ausgefüllte PDF-Formular ([www.ripmax.de/aktion-r304sb-gratis](http://www.ripmax.de/aktion-r304sb-gratis)) per Post oder E-Mail an Ripmax senden. Das Rechnungsdatum muss innerhalb des Aktionszeitraums vom 01.03.2018 bis 31.05.2018 liegen. Artikel, Artikelnummer, Preis und der Händler müssen klar auf der Rechnung erkennbar sein. Diese Aktion ist nur bei Kauf der Fernsteueranlage bei einem autorisierten Ripmax/Futaba-Händler gültig. <<<<



# Jetzt neu!



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

Nur 9,80 Euro

(zuzüglich 2,50 Euro Versand)



Auch digital  
als eBook erhältlich

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

**IM INTERNET UNTER:**

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

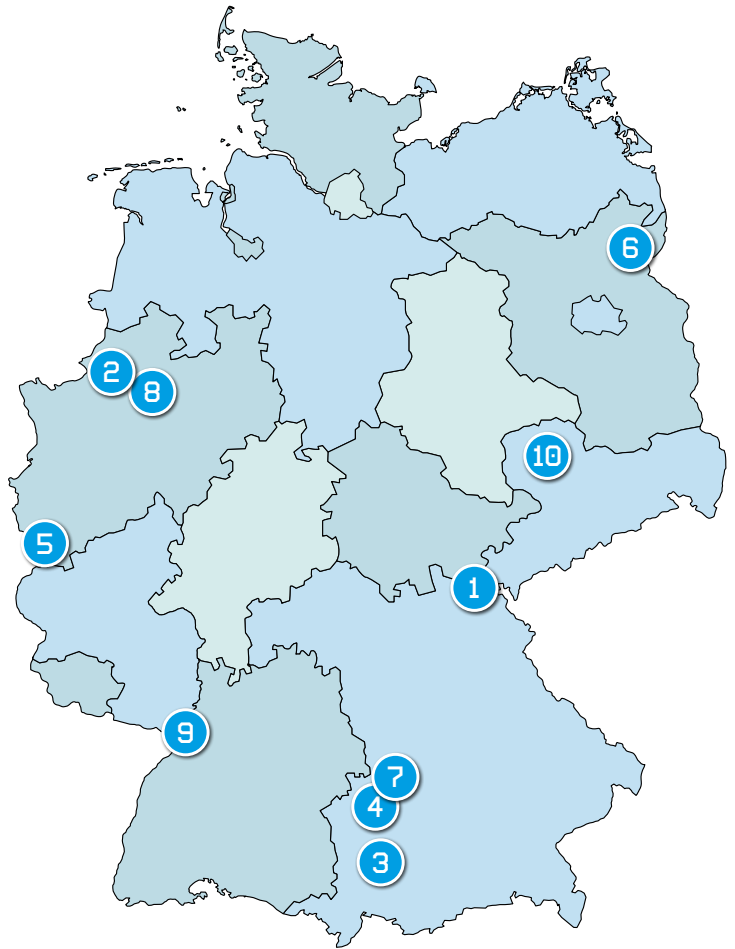
oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

Anzeige

TERMINNE

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



30. APRIL BIS 06. MAI 2018

**05. bis 06. Mai 2018**

Beim **MCC Hof (1)** findet der **1. Sportkreislauf/PSS-Lauf** für Fahrer von Glattbahnmodellen statt. Zugelassen sind Fahrzeuge der folgenden Klassen: EG8, VG, VG10, VG10SCA, VG10SCASP, VG8, VG8KL1 und VG8KL2. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

14. BIS 20. MAI 2018

**19. bis 20. Mai 2018**

Für Fahrer von Fahrzeugen der Klassen VG10 und VG8 geht es im Mai beim Verein RC Haltern rund. Hier finden die **Nitro-West-Masters R2** statt. Austragungsort ist der ADAC-Ring in **Halter am See (2)**. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

21. BIS 27. MAI 2018

**26. bis 27. Mai 2018**

Der **2. Sportkreislauf der Klasse Verbrenner-Glattbahn 1:5** findet zusammen mit der H.A.R.M.-Challenge beim **MCC Türkheim (3)** statt. Dabei sind Fahrzeuge der Klassen VG5, VG5F1, VG5TW, VG5TWM0 und VG5TWS1 zugelassen. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

**26. bis 27. Mai 2018**

Zum **1. Lauf des Nitrocross-Cups 2018** lädt der **MC Welden (4)** ein. Das Event richtet sich an alle Fahrer der 1:8er-Offroad-Klassen. Egal ob Elektro oder Verbrenner, Buggy oder Truggy, hier sind alle RC-Car-Fans willkommen. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)



11. BIS 17. JUNI 2018

**17. Juni 2018**

Beim Verein MAC Eifel-Elos dreht sich alles um Elektro-Offroader der Klassen ORE2WD, ORE2WDST, ORE4WD, ORE4WDST und ORETR2. Gefahren wird auf der Rennstrecke des Vereins in **Hellenthal (5)**. Es handelt sich bei dem Event um den **6. ORE-SK-Lauf West** und **NORC** sowie **LAC**. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

25. JUNI BIS 01. JULI 2018

**28. bis 30. Juni 2018**

In der **Wiener Neustadt** (Österreich) findet die **Europameisterschaft der Klasse Elektro-Glattbahn 1:10** statt. Zugelassen sind Fahrzeuge, die dem Reglement folgender Klassen entsprechen: EG, EG10, EGF1, EGTWMO und EGTWSP. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

09. BIS 15. JULI 2018

**12. bis 14. Juli 2018**

Der Verein **MC Schwedt (6)** veranstaltet Mitte Juli einen **Kinder- und Jugendtag** im Rahmen der Agenda Diplom Schwedt. Es soll Workshops geben und die Nachwuchs-RC-Fans erhalten Tipps und Tricks zum Umgang mit RC-Cars und Technik. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

**15. Juli 2018**

Der Verein MAC Eifel-Elos veranstaltet auf der eigenen Rennstrecke im **Hellenthal (5)** den **9. ORE Sportkreis-Lauf West** als Warmup zur Deutschen Meisterschaft. Gefahren wird in den Klassen ORE2WD, ORE2WDST, ORE4WD, ORE4WDST und ORETR2. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

13. BIS 19. AUGUST 2018

**18. August 2018**

Das **Airmeeet** von Horizon Hobby auf dem Flugplatz **Donauwörth-Genderkingen (7)** feiert den zehnten Geburtstag. Das Rahmenprogramm verspricht nicht nur Highlights in der Luft, sondern auch am Rande der Start- und Landebahn. Dank einer Nachtflugshow kommen RC-Fans durchgehend auf ihre Kosten. Internet: [www.horizonhobby.de](http://www.horizonhobby.de)

20. BIS 26. AUGUST 2018

**23. bis 26. August 2018**

Beim **AMC Hamm (8)** findet die **Deutsche Meisterschaft der Verbrenner-Glattbahnmodelle** zusammen mit dem **Deutschland-Cup** statt. Das Event richtet sich an Fahrer von Modellen der Klassen VG, VG10, VG10SCA und VG10SCASP. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

10. BIS 16. SEPTEMBER 2018

**13. bis 16. September 2018**

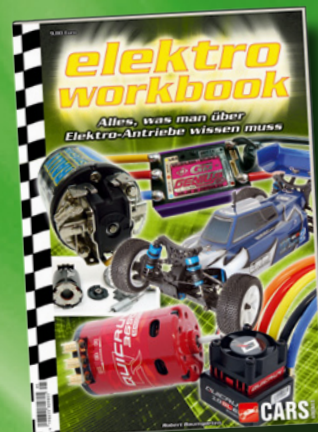
Die **Deutsche Meisterschaft der Verbrenner-Glattbahnmodelle im Maßstab 1:8** wird vom **MC Ettlingen (9)** ausgetragen. Es wird mit Modellen der folgenden Sparten gefahren: VG8, VG8KL1 und VG8KL2. Internet: [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

01. BIS 08. OKTOBER 2018

**05. bis 07. Oktober 2018**

Die **modell-hobby-spiel** in den **Leipziger Messehallen (10)** ist nach Veranstalterangaben Deutschlands besucherstärkste Publikumsmesse für die Bereiche Modellbau, Modelleisenbahn, kreatives Gestalten, Handarbeiten und Spiel. Ob bei Brettspiel, bei Kreativworkshops oder in der Miniaturwelt rund um Auto, Flugzeug, Schiff und Bahn – erlebnisreiche Stunden auf 90.000 Quadratmetern sind garantiert. Internet: [www.modell-hobby-spiel.de](http://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](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)



# DRIFT-RACER SILVER V8 VON STURMKIND GEWINNEN

Die DRIFT-Modelle von Sturmkind sind nicht irgendwelche Onroaders mit Doppelquerlenkern, Öldruckstoßdämpfern, Kegelraddifferenzialen und all den anderen Teilen, die man an nahezu jedem dieser Modelle findet. Denn zum einen sind die Racer mit einem Maßstab von 1:43 handlich klein und zum anderen sind es auch eigentlich gar keine „richtigen“ RC-Cars. Denn DRIFT basiert in erster Linie auf einer App. Dabei handelt es sich um eine Rennsimulation, wie man sie auch schon zu Hauf in den Stores findet; mit einem Unterschied. Denn das, was da auf dem Smartphone simuliert wird, passiert in der Realität. Der DRIFT-Racer ist sozusagen das Ausgabemedium der App. In der App steuert man einen Drifter und das 1:43er-Modell verhält sich entsprechend. Das Besondere dabei ist, dass sich das Fahrzeug absolut maßstabsgetreu verhält: Beschleunigung, Bremsweg, Topspeed, Driftverhalten – alles im Maßstab 1:43. Das eröffnet ganz neue Möglichkeiten. Ein paar Donuts auf dem Schreibtisch drehen? Kein Problem! Zwischen Hauptgang und Dessert um Omas Kaffeetasse driften? Nichts leichter als das! Doch natürlich lässt sich so etwas nicht einfach mit einer angetriebenen Hinterachse und einem Lenkservo realisieren. Da gehört einiges an Entwicklung und Technik dazu. Wie genau das Ganze funktioniert, lest Ihr im ausführlichen Testbericht in dieser Ausgabe

Wir verlosen einen DRIFT-Racer Silver V8 von Sturmkind. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 22. Mai 2018 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter [www.cars-and-details.de/gewinnspiel](http://www.cars-and-details.de/gewinnspiel).

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

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

**In welchem Maßstab ist der DRIFT-Racer gehalten?**

- A  1:12
- B  1:24
- C  1:43

CD0518

Frage beantworten und Coupon bis zum 22. Mai 2018 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien  
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 05/2018  
Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 22. Mai 2018 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen

## Auflösung Heft 03/2018

Der Gewinner des Freakware-Fan-Pakets, bestehend aus Racer-Stuhl, Bat-Safe-LiPo-Koffer und Shopping-Gutschein, das wir in Ausgabe 03/2018 verlost haben, ist **Thies Gosch aus Fockbek**.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



# Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

Modellsport Schweighofer



MODSTER Cito  
Electro Buggy



Modellbau Lindinger



Traxxas TRX 4  
Land Rover Defender



Buri-Racer



E1 drift show 2017



RC-Car-Shop-Hobbythek



Losi Super Baja Rey 4WD Unboxing



HPI



Trophy Truggy FLUX



Horizon Hobby



Losi TENACITY



Carson



1:8 Beat Warrior Buggy



# PFEILSCHNELL

Text und Fotos:  
Tobias Meints



## Absimas Brushless-Buggy AB2.4BL

Im Sortiment von Absima wird nahezu jeder RC-Car-Fan fündig: egal ob Einsteiger, erfahrener Hobbyracer oder Profi. Mit dem 1:10er-Buggy AB2.4BL hat das Unternehmen nun ein neues, bärenstarkes und dabei sehr leichtes Auto im Sortiment, das als RTF-Set ausgeliefert wird. Für 229,95 Euro verspricht die RC-Car-Schmiede einen Brushless-Buggy mit Race-Ambitionen, Brushless-Combo und einer Top-Speed von 60 Kilometern in der Stunde.

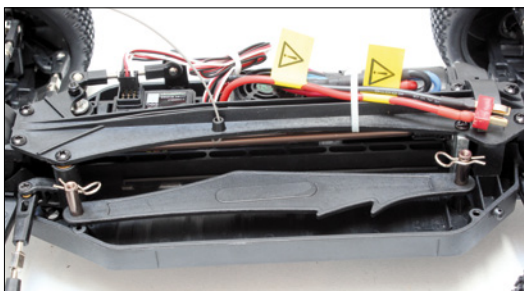
Der AB2.4 – erhältlich ist er in einer Brushed- sowie in einer bürstenlosen Variante – ist der offizielle Nachfolger von Absimas beliebter Hot Shot-Serie. Im Vergleich zu den Vorgängern wurden die Allradler an neuralgischen Punkten überarbeitet. Der AB2.4BL kommt inklusive eines leistungsstarken Brushless-Systems das bis zu drei LiPo-Zellen verkraftet, einem leichtgängigen, vollständig gekapselten Antriebsstrang mit zwei Kegelraddifferenzialen sowie einem gewichtsoptimierten Chassis. Doch von vorne.

### Das ist drin

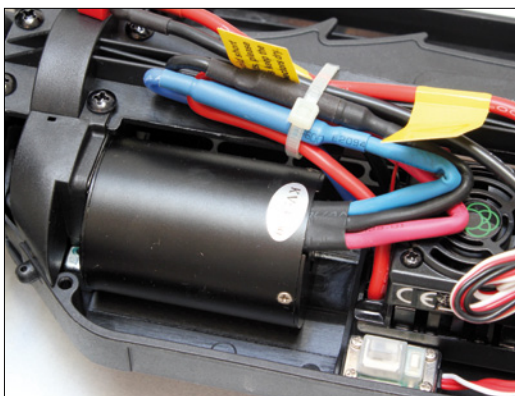
Der AB2.4 kommt, wie es sich für ein RTR-Modell ziemt, komplett aufgebaut mit verkabelter Elektronik. Zum Set gehören weiterhin ein Sender des Typs CR2SV2, der natürlich im 2,4-Gigahertz-Band arbeitet, eine ausführliche Anleitung mit vielen Baustufen-Abbildungen, die bei Wartungsarbeiten hilfreich sind sowie ein Dekorbogen. Nicht dabei ist ein Fahrakku. Auch ein Ladegerät und vier Senderbatterien muss man zukaufen. Zwar trägt die Brushless-Combo einen dreizelligen Akku, allerdings empfiehlt Absima einen 2s-LiPo einzusetzen. Für den Test wurde auf ein Hardcase-Exemplar mit 3.200 Milliamperestunden Kapazität zurückgegriffen.

Bei der ersten Inaugenscheinnahme fällt das geringe Gewicht des Buggys auf. Der 1:10er ist wie versprochen angenehm leicht, dabei jedoch solide und wertig verarbeitet. Die elektronischen Komponenten finden allesamt auf der rechten Chassis-Seite Platz. Der an der Hinterachse platzierte Motor und das Lenkervo samt Receiver vorne nehmen den aktiv gekühlten Regler in die Mitte, der über einen gummierten Ein-aus-Schalter verfügt. Die Kabelführung ist sehr akkurat ausgeführt, wie man es von Absima-Modellen kennt. Auf der linken Seite des Chassis befindet sich der Akkuschacht. Hier findet der Hardcase-LiPo seinen Platz, der von einer Strebe an Ort und Stelle gehalten wird. Der Energiespender sollte übrigens über das Deans-Stecksystem verfügen, damit man ihn direkt an den Regler anschließen kann.

Mittig über das Chassis verläuft die zentrale Antriebswelle, die die beiden Kegelraddiffs in den Achsen miteinander verbindet. Vor den Achsdifferenzialen stellen Knochenwellen den Kraftschluss zu den Radachsen her. Natürlich ist der Antriebsstrang vollständig kugelgelagert und gekapselt. Die Achsen basieren beide auf einer Doppelquerlenker-Konstruktion. Wie üblich kommen unten Schwingen,



Der Akkuschatz ist ausreichend groß dimensioniert und nimmt verschiedene Akkutypen auf



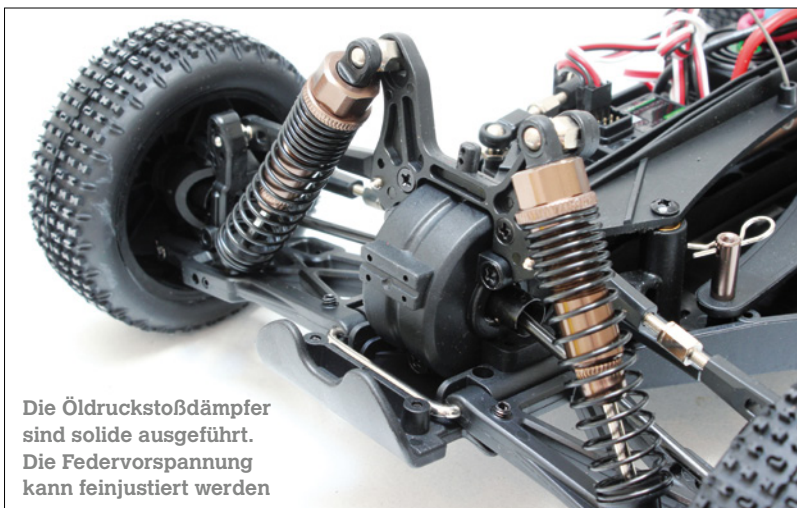
Das schwarze Brushless-Aggregat in 540er-Baugröße bringt es auf eine spezifische Drehzahl von 3.300 kv

oben Streben zum Einsatz, die mit einstellbaren Alu-Öldruckstoßdämpfern kombiniert werden. Verschiedene Aufhängungspunkte ermöglichen es den Fahrern, ihren AB2.4 an die jeweiligen Streckenverhältnisse anzupassen und das eine oder andere Setup auszuprobieren. Selbst für Stabilisatoren ist alles vorbereitet. Leider gehören sie nicht standardmäßig zum Lieferumfang. Die erste Begutachtung des Racers hinterlässt einen sehr positiven Eindruck. Also wird der Fahrakku geladen. In der Zwischenzeit lohnt sich ein näherer Blick auf die Herzstücke des Boliden.

### In Bewegung

Die Motor-Regler-Combo des AB2.4 kann sich sehen lassen. Sie besteht aus einem leistungsstarken Brushlessmotor in 540er-Baugröße mit einer spezifischen Drehzahl von 3.300 kv. Der Vierpoler, der ohne aktive Lüftung und ohne zusätzlichen Kühlkörper auskommt, wiegt 200 Gramm und verträgt eine Maximalspannung von 11,1 Volt. Bestückt ist die Welle des Aggregats mit einem 26-Zähne-Ritzel, das ein Hauptzahnrad mit 64 Zähnen in Rotation versetzt. Angesteuert wird der Motor von einem 50-Ampere-Regler des Typs A10 ECI, der über einen Lüfter verfügt, kurzfristig bis zu 300 Ampere verkraftet und wahlweise an 2s-beziehungsweise 3s-LiPos oder 4s- bis 9s-NiXX-Zellen betrieben werden kann. Der Controller ist natürlich programmierbar. Wie üblich erfolgt die Veränderung von Parametern über das One-Button-Setup am Ein-aus-Schalter.

Für die Lenkung ist ein Standard-Servo mit einer Stellkraft von 4 Kilogramm bei 4,8 Volt zuständig. Die Stellgeschwindigkeit beträgt bei der gleichen Spannung 0,16 Sekunden auf 60 Grad. Das sind solide Werte, sodass die Rudermaschine dem Einsatz in einem Leichtgewicht wie dem AB2.4 gewachsen sein dürfte. Wem die Performance des Servos auf Dauer nicht reicht, der kann ohne großen Aufwand auf ein stärkeres



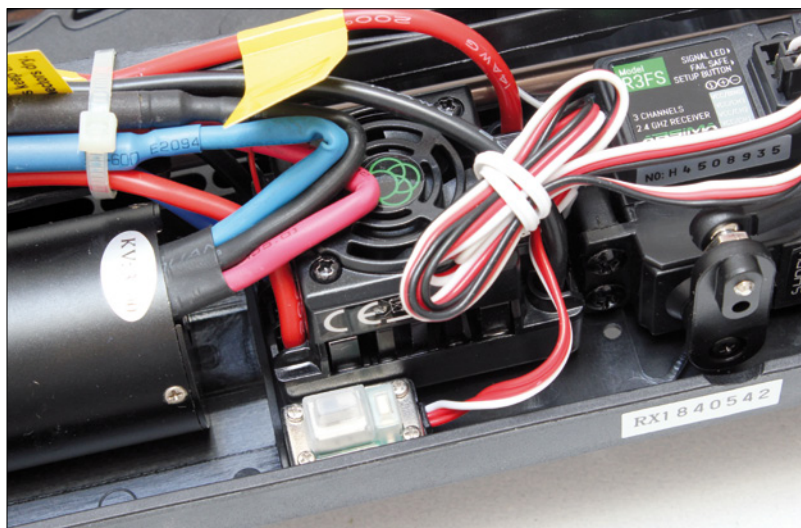
Die Öldruckstoßdämpfer sind solide ausgeführt. Die Federvorspannung kann feinjustiert werden

Exemplar wechseln. Die Lenkung selber weist kaum Spiel auf und der integrierte Servosaver schützt das Getriebe der Rudermaschine vor Lastspitzen.

Oben auf dem Servo thront übrigens der Empfänger. Es handelt sich um das Gegenstück zum bereits erwähnten Pistolensender, der dem Set beiliegt. Der kompakte Receiver ist bereits ab Werk an die Fernsteuerung gebunden. Schaltet man Sender und Modell ein, steht die Verbindung innerhalb von Sekunden und dem Austritt steht nichts mehr im Weg. Durch die erhöhte Platzierung direkt unter der Karosserie, ist er hervorragend vor Wasser und Schmutz geschützt. Die Haube passt übrigens hervorragend. Sie wird vorne – wie bei vergleichbaren Buggys auch – mittels Karo-Klemme auf einem Pin gesichert. Hinten wurden zur Arretierung zwei Pins an der Kunststoff-Chassiswanne befestigt. Das sorgt für ein enges Anliegen und einen guten Schmutzschutz.

### Abfahrt

Genug der Theorie. Der Akku ist voll und der Sender ist mit vier Mignonzellen bestückt. Zeit für die erste Ausfahrt. Diese findet auf einem großen Schotterplatz statt. Zunächst wird der Sender, der über alle erforderlichen Einstelloptionen verfügt, in Betrieb genommen, danach der Fahrakku angesteckt und der Ein-aus-Schalter betätigt. Schon steht die



Mittig auf der rechten Chassis-Seite hat der aktiv-gekühlte 50-Ampere-Regler seinen Platz

MEIN FAZIT



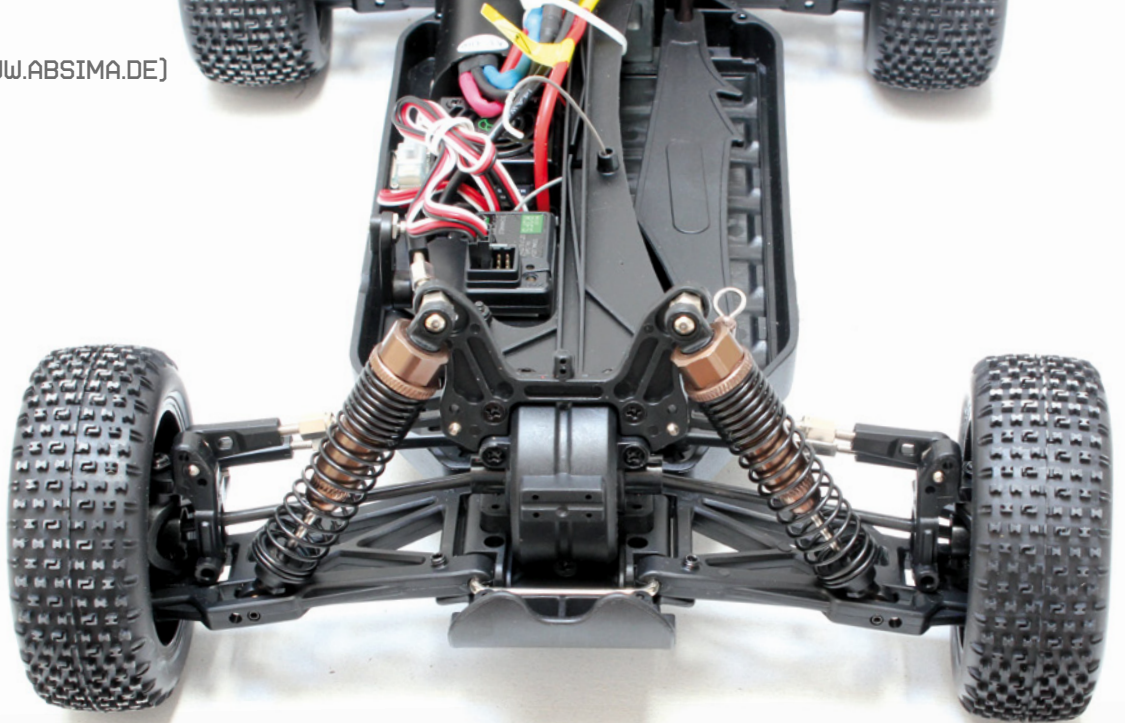
Mit dem AB2.4BL hat Absima einen coolen 1:10er-Buggy auf die Räder gestellt. Das RTR-Modell hat ordentlich Dampf und richtet sich nicht nur an Hobbyeinsteiger, sondern auch an erfahrene RC-Car-Fahrer, die Lust auf ein Spaßmodell haben. Der AB2.4BL verfügt nicht nur über einen starken Brushless-Antrieb – auch die Fahreigenschaften können sich sehen lassen.

Tobias Meints  
Redaktion CARS & Details

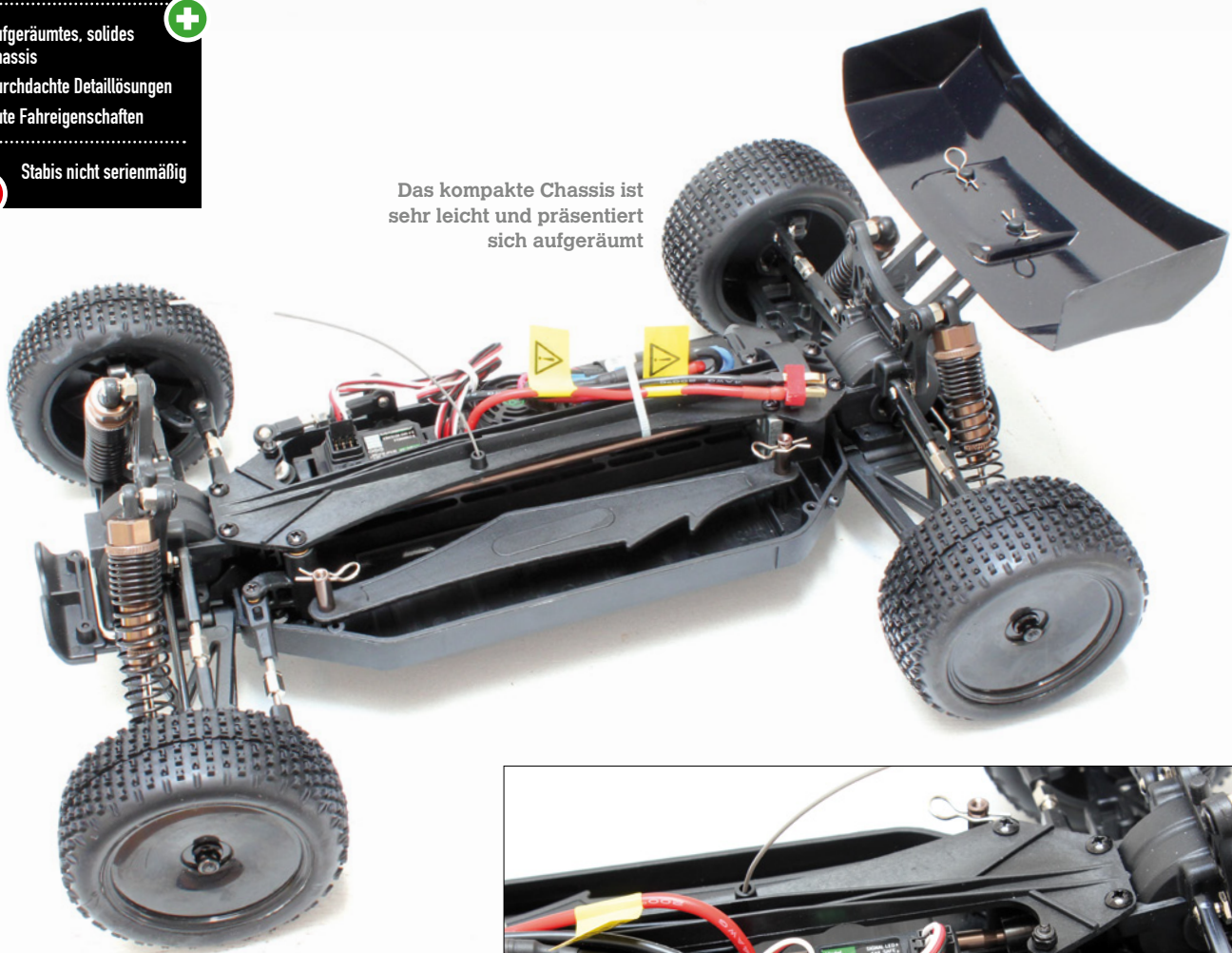
Aufgeräumtes, solides Chassis  
Durchdachte Detaillösungen  
Gute Fahreigenschaften



Stabis nicht serienmäßig

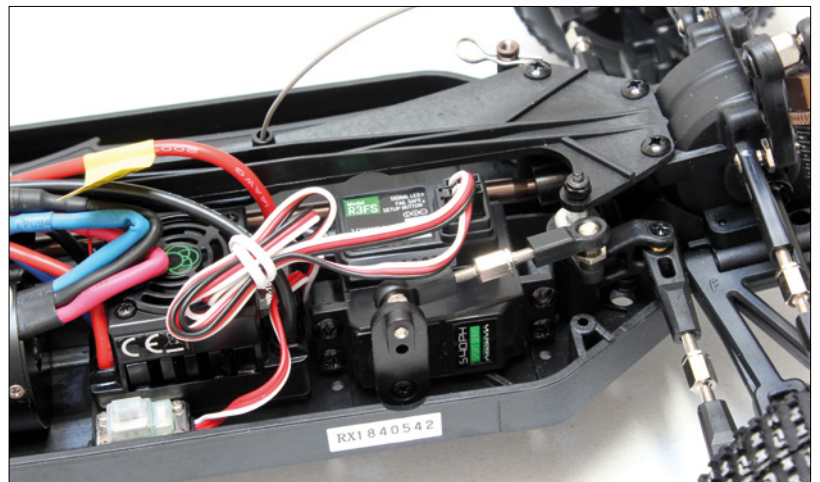


Die Achsen bieten verschiedene Aufhängungspunkte und somit Einstelloptionen fürs Setup



Das kompakte Chassis ist sehr leicht und präsentiert sich aufgeräumt

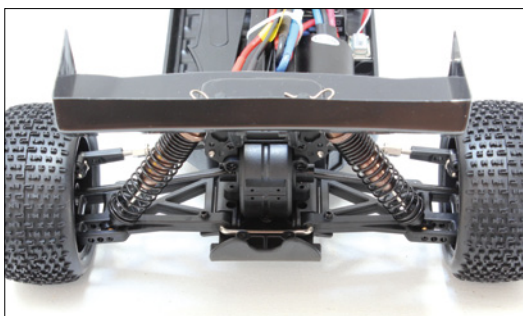
Vorne sitzt das Lenkservo – darüber ist der Empfänger platziert





„Auch bei hohen Geschwindigkeiten bleibt der AB2.4BL jederzeit gut zu kontrollieren.“

Verbindung zwischen Sender und AB2.4. Bereits im Stand funktioniert das Lenkservo knackig. Sämtliche Steuerbefehle werden direkt umgesetzt. Ein beherzter Zug am Gashebel lässt den Boliden lossprinten. Die Performance, die die Brushless-Combo an den Tag legt, ist beachtlich, Staub und Kies werden aufgewirbelt, während die Buggyreifen auf der Suche nach Grip sind.



An der Hinterachse kommt eine Doppelquerlenker-Konstruktion zum Tragen. Darüber sitzt ein großer Spoiler



Die Buggy-Reifen sind auf schwarzen Dish-Felgen aufgezogen und haben ordentlich Grip

Haben sie sich in dem Untergrund verbissen, geht es schnurgerade geradeaus. Nicht einmal nachtrimmen muss man. Das gefällt gut. Die Lange gerade einer spontan abgesteckten Rennstrecke herunter, dann vor der anschließenden langgezogenen Kurve anbremsen. Ohne Tendenzen auszubrechen geht es um die Kurve. Im Scheitelpunkt wird wieder Gas gegeben. Der Offroader driftet leicht und zieht dann wieder mit Vollgas die nächste Gerade hoch. Vor dem Infield wird in die Eisen gegangen. Die Verzögerungswerte des AB2.4 sind gut und so gelingt die Einfahrt in die Haarnadelkurve.

Lenkbefehle werden schnell und sauber umgesetzt. Das Lenkservo erlaubt sich hier keine Schwächen. Neben der schnellen Gangart beherrscht der AB2.4 nachweislich auch das langsame Tempo. Nach dem Zirkeln durch die engen Kurven geht es wieder auf die lange Gerade, auf der nun zudem eine Rampe steht. Diese wird mit Höchstgeschwindigkeit angefahren. Der AB2.4 liegt sauber in der Luft und landet – ohne dass man korrigieren müsste – auf allen vier Reifen. Das ist ein neutrales Fahrverhalten wie man es sich wünscht. Nach gut zehn Minuten ist der Akku leer und bei der Inspektion zeigten sich Chassis und Elektronik des Racers unbeeindruckt. <<<<



Der CR2S.V2-Pistolensender liegt gut in der Hand und bietet alle erforderlichen Einstelloptionen

CAR CHECK	
<b>AB2.4BL</b>	Absima
Klasse: Elektro-Offroad 1:10	
Empfohlener 229,95 Euro	
Bezug: Fachhandel	
Technik:	
4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, zwei Kegelrad-Differenziale	
Benötigte Teile:	
Fahrakku, Ladegerät, vier Mignonzellen	
Erfahrungslevel:	
<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="width: 100px;"> </div> <div style="width: 100px;"> </div> </div>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> </div> <div style="text-align: center;"> </div> </div>	

# FÜLLSTOFF



## Welchen Ladertyp für welchen Zweck?

Text und Fotos:  
Oliver Tonn

**Der Markt der Ladegeräte für RC-Applikationen ist riesig. Doch bevor man sich für einen Hersteller oder eine bestimmte Ausführung entscheidet, gilt es, die Frage zu beantworten, welches Konzept überhaupt gebraucht wird. Vielleicht einen Kompaktlader? Und, wenn ja, reicht ein einfaches Gerät? Oder werden weiter reichende Features benötigt? Wie viele Zellen sind zu versorgen und mit wie viel Power? Fragen, die vor der Neuanschaffung beantwortet werden wollen.**

Im Einsteiger-Bereich finden sich vor allem Kompaktlader mit einem integrierten Netzteil. Sie arbeiten häufig mit Maximalströmen zwischen 5 und 6 Ampere und leisten etwa 50 Watt. Damit lassen sich einfache 2s-LiPos innerhalb von 45 bis 90 Minuten voll laden. Darf es etwas schneller gehen oder sollen Akkus mit mehr als zwei Zellen geladen werden, kommen hochwertigere, aber auch teurere Kompaktlader ins Spiel, die bis zu 200 Watt pro Ausgang und darüber hinaus leisten. Die Königsklasse stellen aber eindeutig Lösungen dar, bei denen Ladegerät und Netzteil separat vorhanden sind.

### Teamwork

Ein externes, also nicht in das Ladegerät direkt integriertes Netzteil, erfordert zusätzlichen Aufwand. So will es transportiert werden, nimmt Raum auf dem Arbeitsbereich ein und natürlich fallen bei der Anschaffung Zusatzkosten an. Aus ladetechnischer Sicht jedoch ergeben sich durch ein externes Netzteil fast nur Vorteile. So ist seine Größe nicht durch die räumliche Beengtheit des Ladergehäuses limitiert. Da viel Power nach wie vor in Relation zu Größe und Gewicht des Netzteils steht, ist die Baugröße ein nicht zu unterschätzender Faktor. Und wo hohe Ströme fließen, steigen bekanntermaßen auch die Arbeitstemperaturen. Ein separates Netzteil erlaubt eine optimale Wärmeabfuhr, sei es durch zusätzliche Kühlrippen am Gehäuse oder aktive Lüftereinheiten.

Diese Eigenheiten spiegeln sich auf dem Markt für Ladetechnik gut nachvollziehbar wider. Von der Einsteiger- bis hin zur Mittelklasse sind rein zahlenmäßig die Lader mit integriertem Netzteil dominant. Je deutlicher die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit jedoch steigen, desto stärker wird die Präsenz der Lösungen mit separaten Ladern und Netzteilen. Immer dann, wenn hohe Ströme fließen sollen, kommt man um ein externes Netzteil nicht mehr herum.

### TECHNISCHE DATEN

- Abmessungen: 240 x 55 x 110 mm • Gewicht: 1.303 g • Eingangsspannung: 100-240 V • Ausgangsspannung: 15 V • Maximale Ausgangsstrom: 33 A • Maximale Leistung: 500 W • Ausgänge: 2
- Empfohlener Verkaufspreis: 99,90 Euro • Bezug: Fachhandel



LiPo	Reale Spannung	Kapazität	Laderate 1C	Laderate 2C	Benötigte Lader-Leistung
2s	8,4 Volt	5.000 mAh	5 Ampere		42 Watt
2s	8,4 Volt	8.000 mAh		16 Ampere	134,4 Watt
3s	12,6 Volt	4.000 mAh	4 Ampere		50,4 Watt
3s	12,6 Volt	6.000 mAh		12 Ampere	151,2 Watt
4s	16,8 Volt	5.000 mAh	5 Ampere		84 Watt
4s	16,8 Volt	7.500 mAh		15 Ampere	252 Watt

Benötigte Leistung des Ladegeräts zum Laden unterschiedlicher LiPo-Größen



Einfache Kompaktlader mit Leistungen im Bereich von 50 Watt sind vor allem in der Einsteigerklasse beliebt



Kräftige Ladegeräte mit integriertem Netzteil decken auch höhere Ansprüche gut ab, aber wenn richtig Ladepower gefragt ist, wird auch für sie die Luft dünn



Die eindeutig leistungsfähigste Lösung stellen ein Ladegerät sowie ein Netzteil in getrennten Ausführungen dar. Sie eröffnet Möglichkeiten, die alle erdenklichen Anforderungen des RC-Car-Sports abdecken – und weit darüber hinaus

Zwei separate Ausgänge ermöglichen die gleichzeitige Nutzung von zwei Endgeräten. Der aktive Lüfter ist bei einem kraftvollen Netzteil obligatorisch. Beim Powerbase 500 lieferte er auch unter Höchstlast einen makellosen Job ab. Im Leerlauf hingegen nervte er gelegentlich



### Kraftmeier

Ein typischer Vertreter der modernen Netzteil-Generation ist das Dymond Powerbase 500. Wie der Name schon suggeriert, kann das Powerbase eine maximale Leistung von 500 Watt liefern, resultierend aus dem maximalen Ausgangsstrom von 33 Ampere, multipliziert mit der Ausgangsspannung von 15 Volt. Mit diesen Eckdaten lassen sich auch die Akkus von leistungshungrigen RC-Car-Klassen wie zum Beispiel den 1:8er-Brushlessbuggys mit Volldampf füllen, ohne dass das Netzteil an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit getrieben wird.

Die dabei entstehenden Temperaturen werden über ein mit Kühlrippen versehenes Aluminium-Gehäuse an die Umgebung abgegeben. Zusätzlich sorgt ein aktiver Lüfter für Kühlung. Seine Leistungsfähigkeit konnte letzterer in unseren Tests problemlos unter Beweis stellen, aber in Sachen Komfort gab es Beanstandungen. Mit angestecktem Ladegerät im Leerlauf konnte sich der Netzteil-Lüfter nicht entscheiden, ob er nun gebraucht würde oder nicht. Das Ergebnis: ein häufiges Ein- und Abschalten des Lüfters im Sekundentakt, das durchaus Nerv-Potenzial mitbrachte.

Darüber hinaus erlaubte sich das Powerbase keine Schwächen. Es ist simpel konstruiert, verlangt keine weiteren Einstellungen und lässt sich aufgrund seiner Kompaktheit und dem überschaubaren Gewicht locker an die Rennstrecke transportieren. Reichlich Argumente also, um zusammen mit einem modernen Ladegerät den alten Kompaktlader aus dem Equipment zu verdrängen.

### MEIN FAZIT



Netzteile von Schlage des Dymond Powerbase 500 erleichtern die Entscheidung zugunsten einer externen Stromversorgung für den Lader enorm. Kompakt, nicht zu schwer und viel Dampf – so muss das sein.

Oliver Tonn  
Fachredaktion CARS & Details

Geringe Abmessungen

Moderates Gewicht

Viel Power

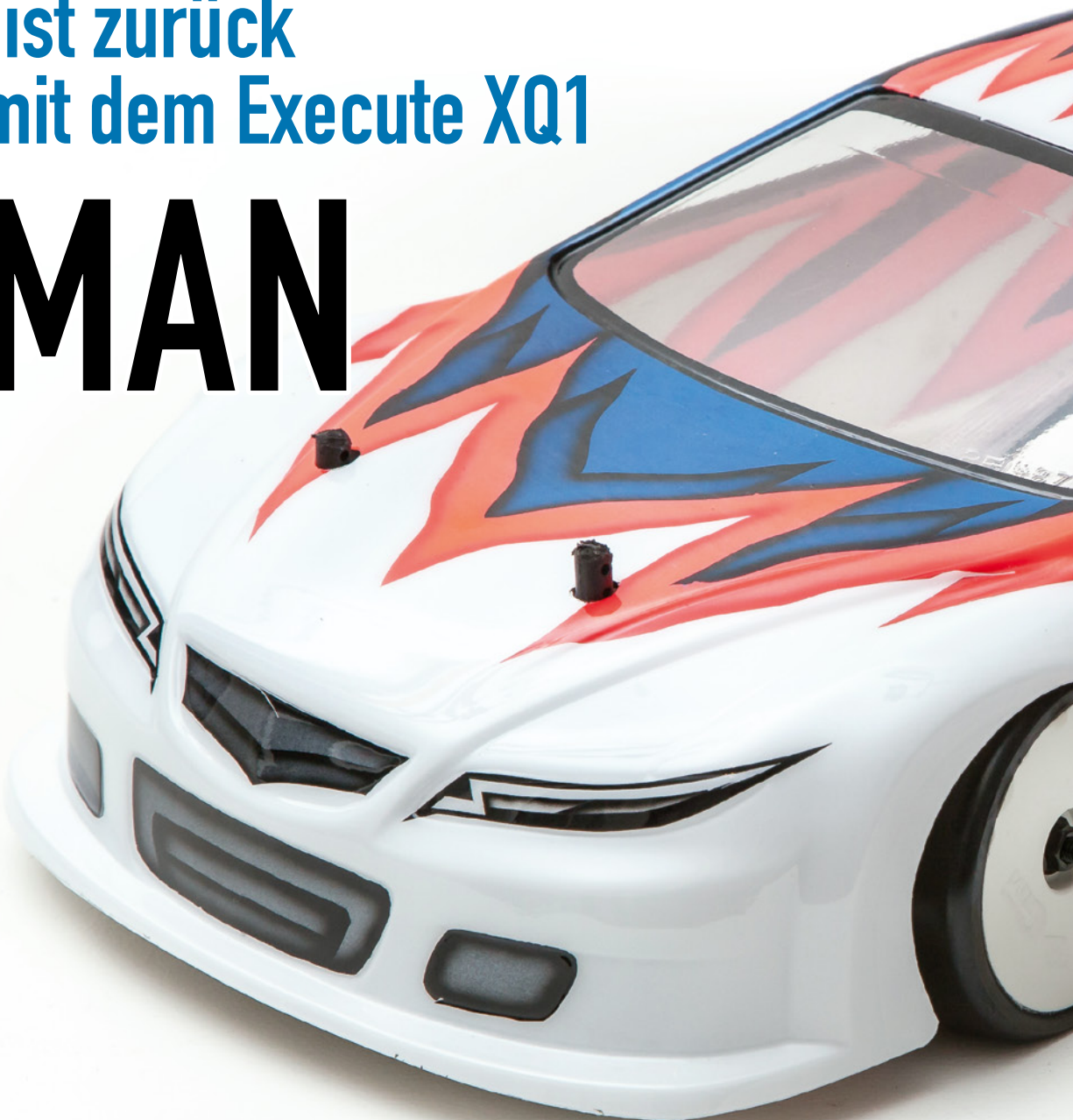
Unangenehme Geräuschemissionen



# Xpress ist zurück mit dem Execute XQ1

# X-MAN

Text und Fotos:  
Michael Klaus



**Xpress wurde von Sun Sun Model Company im Jahr 1996 gegründet. Trotz einiger Erfolge wurde es irgendwann still um die Marke. Doch nun ist Xpress mit einigen neuen Fahrzeugen zurück. Die ersten neuen Modelle waren Nischenmodelle für Liebhaber, wie der Xpresso K1 und M1. In diesem Jahr präsentierte Xpress seinen neuen Elektro 1:10er-Tourenwagen, der in Fernost schon mehrere Erfolge feiern konnte. Als Importeur für Deutschland ist RC-Kleinkram tätig. Für den Test stand eines der ersten Fahrzeuge zur Verfügung.**

Der neue Xpress trägt die Bezeichnung Execute XQ1 und basiert auf einem traditionellen Tourenwagen mit einigen einzigartigen Xpress-Elementen. Einige Features sind die kugelgelagerten Stabilisatoren (1,2 Millimeter), die einteiligen Aluminium-Bulkheads, Doppelgelenk-Kardans, ein Zweiriemen-Antrieb, flache Dämpferbrücken, die markierte Federspannungseinstellmutter, auswechselbare Kunststoff-Einsätze für einfache Roll-Center-Einstellung und das Kohlefaserchassis. Unverwechselbar ist das tolle Design durch die schwarz eloxierten Aluminiumteile mit der schicken roten Fase. Das macht den einzigartigen Look dieses Fahrzeuges aus.

## Grundplatte

Die Basis des Xpress XQ1 ist das 2,5 Millimeter dicke Kohlefaserchassis. Dieses wird an den Kanten mit Sekundenkleber versiegelt. Dazu wird eine dünne Schicht mit Sekundenkleber aufgebracht und nach dem Trocknen mit feinem Schleifpapier bearbeitet. Dies verhindert ein Ausbrechen der Kanten. Die Trocknungszeit wurde genutzt, um mit dem Zusammenbau zu beginnen. Den Anfang machte das Vierspider-Kegelraddifferenzial mit den kleinen Kegelrädern aus Kunststoff. Diese werden auf ein Kunststoffkreuz geschoben und verteilen die Kraft auf die Stahl-Outdrives. Zur Abdichtung dienen O-Ringe und eine Papierdichtung.

Für die Befüllung des Diffs liegt im Baukasten eine Flasche Differenzialöl bei. Nach der Bauanleitung soll das Differenzial mit 1,3 Gramm Flüssigkeit befüllt werden. Dazu ist eine geeignete Waage nötig. Wer diese nicht hat, dem sei empfohlen das



Das fertig montierte Vierspider-Kegeldifferenzial. Zum Einstellen der Riemenspannung sind außen zwei Exzenter vorhanden



Die Starrachse mit den optisch schönen roten Fasen



Die unteren Getriebegehäuse bestehen aus einem Teil und sind sehr stabil

### CAR CHECK

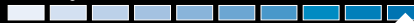
## Xpress Execute XQ1 RC-Kleinkram

Klasse: Elektro-Onroad 1:10  
 Empfohlener Verkaufspreis: 449,90 Euro  
 Bezug: Fachhandel

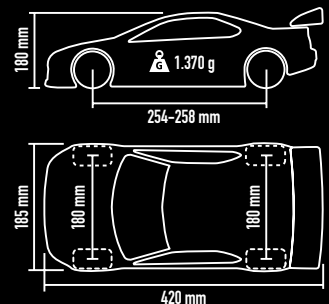
Technik: Allradantrieb über Riemen, Doppelgelenk-Kardans vorne, CVD-Kardans mit Blades hinten, Vierspider-Kegelrad-differenzial hinten, Starachse vorne

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

Erfahrungslevel:

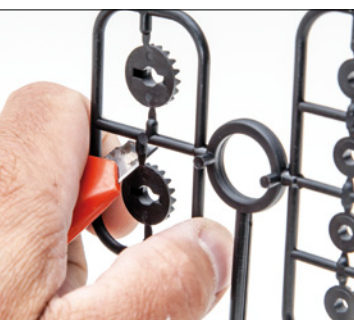


WETTBEWERBSPROFIS

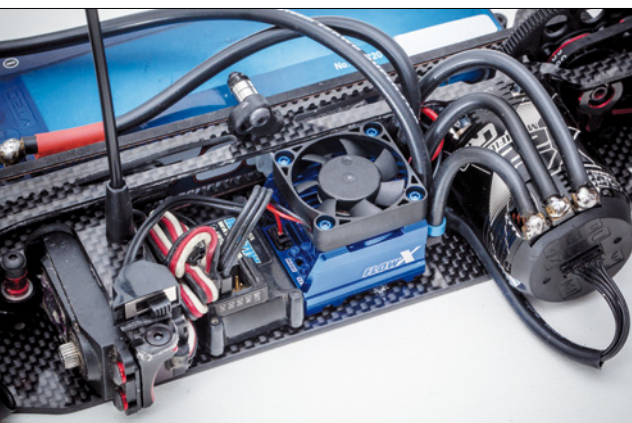




Die Kanten der Chassisplatte mit Sekundenkleber versiegeln und nach dem Trocknen mit feinem Schmirgelpapier rund schleifen



Die Spritzgussteile lassen sich gut mit einem Cuttermesser abtrennen



Zwischen Motor und dem Servo bleibt ausreichend Platz für den Empfänger und den Fahrregler



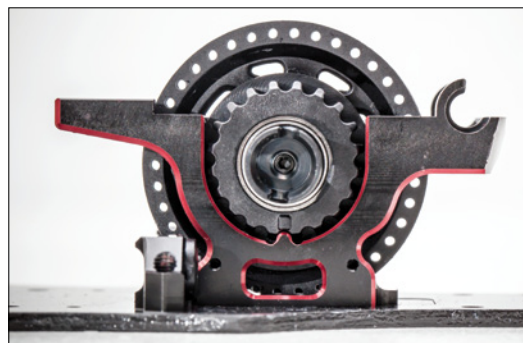
Das hintere Differential kann als Starrachse oder Kegeldifferential zusammengebaut werden

Differential nicht bis zur oberen Kante zu befüllen. Durch den Deckel mit dem Kegelrad wird das überschüssige Öl verdrängt und muss erst entweichen. Damit entstehende Luftblasen nach dem Befüllen entweichen können, gibt es die Möglichkeit, einen Air-Remover zu verwenden, der für die Dämpfer empfohlen wird. Über die Änderung der Viskosität des Differentialöls wird die Sperrwirkung beeinflusst, welche sich wiederum auf das Fahrverhalten auswirkt. Tendenziell bietet dünneres Öl mehr Griff auf der Hinterachse, was vom Griff und dem eigenen Fahrstil abhängig ist.

Weiter geht es mit der Starrachse, die bereits mit den beiden Outdrives vormontiert ist. Die Outdrives können demontiert werden, indem eine Madenschraube gelöst und der Stift entfernt wird. Für die Montage fehlt das Riemenrad. An diesem wurde die Boardscheibe mit Sekundenkleber befestigt. Damit die Antriebsleistung von Motorritzel auf die Starrachse und das Kegeldifferential übertragen werden kann, sorgt der Mittelantrieb. Dieser beinhaltet ein Hauptzahnrad mit 116 Zähnen und 64-dp-Feinverzahnung. Der Mittelantrieb ist natürlich kugellagert an der Motorhalterung mit zwei Aluminium-Haltern befestigt.

### Exklusiv

Einen eigenen Weg geht Xpress bei den unteren Getriebegehäusen, welche aus einem Teil bestehen und in der Chassisplatte eingelassen sind. Dies macht das Ganze sehr stabil und steif. Darin finden die Starrachse und das Kegeldifferential ihren Platz. Durch außenverzahnte Exzenter kann die Höhe beider Teile und die Riemenspannung justiert werden. Die Höhe der Teile hat Einfluss auf die Traktion. Tiefe Position bedeutet mehr Griff, jedoch „rollt“ das Fahrzeug besser bei einer höheren Position. Je nach Strecke und Griffverhältnissen sollte ein Fahrer dies als Option in Betracht ziehen.



Durch Verdrehen des Exenters kann die Riemenspannung und die Höhe des Differenzials justiert werden

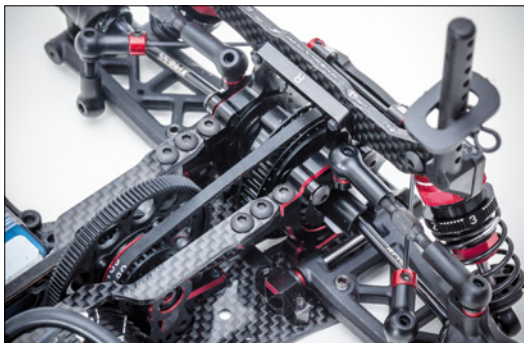


Serienmäßig liegen Doppelgelenk-Kardans für vorne bei

Ein zusätzlicher Riemenspanner für den vorderen Riemen ist am Top-Deck befestigt, der kugellagert ist. Bei der Montage des Top-Decks muss die Chassisplatte auf einer ebenen Fläche liegen, damit es festgeschraubt werden kann. Dies verhindert eine Verwindung der Chassisplatte, was ansonsten zu einem schlechten Fahrverhalten führt. Nachdem die Starrachse und das Kegeldifferential in den Getriebegehäusen ihren Platz gefunden haben, werden die oberen Getriebegehäuse mit dem schicken Execute-Schriftzug montiert. Diese sind ebenfalls aus schwarz eloxiertem Aluminium mit der roten Fase und sind mit einem F (Front = vorn) beziehungsweise R (Rear = hinten) markiert. Daran werden jeweils mit zwei Schrauben die oberen Aufhängungshalter für die oberen Spurstangen zur Sturzeinstellung geschraubt. Xpress verzichtet bei diesen Teilen auf mehrere Befestigungspunkte. Einzig durch Unterlegen von den beiliegenden 1 Millimeter starken, rot eloxierten Aluminiumscheiben lässt sich das Rollcenter einstellen. Mehr Einstellmöglichkeiten wären hier wünschenswert gewesen.



Mit Stellringen werden die Stabis positioniert. Diese sind im Execute XQ1 kugellagert



Die C-Hub-Radaufhängung vorne



Blick auf den hinteren Antrieb

Sehr interessant und mit zwei Einstellmöglichkeiten versehen, ist die Doppelarm-Anlenkung, die klassen-typisch kugelgelagert ist. Es besteht die Möglichkeit, die Anlenkung an der Floating-Servohalterung oder direkt auf dem Chassis zu befestigen. Aufgrund des begrenzten Platzes sollte ein Low-Profile-Servo verwendet werden. Für die gängigsten Servos liegen Servohebel bei.

### Bewährte Technik

Die Vorderachse offenbart nichts Neues, Verbaut ist eine 4-Grad-C-Hub Aufhängung mit Doppelquerlenkern, bestehend aus Kunststoffquerlenkern unten und einstellbaren Rechts-links-Gewindestangen oben. Mit einem 4-Millimeter-Spurstangenschlüssel lässt sich an einem Vierkant der Sturz einstellen. Am unteren Querlenker wird mittels eines Gewindestifts die Bodenfreiheit eingestellt. Sehr gut ist, dass die Querlenker vorne und hinten baugleich sind, was die Ersatzteilkosten reduziert.

Der Radstand ist mit 1-Millimeter-Scheiben auf den 3-Millimeter-Schwingestiften einstellbar. Der C-Hub und der hintere Radträger sind auf 2,3-Millimeter-Stiften drehbar gelagert. Bei der Aufhängung ist zu beachten, dass sich diese Teile leicht bewegen lassen. Der Lenkhebel besteht aus zwei Teilen, die mit einer Schraube zusammengebaut sind. Für die Einstellung des Ackermann-Effekts finden sich daran zwei Befestigungspunkte. Eine weitere Einstellmöglichkeit bietet sich an der Doppelarm-Anlenkung, an der mittels Scheiben die Position des Kugelkopfs verändert werden kann. Der Ackermann-Effekt verändert das Einlenkverhalten vom Kurveninneren zum -äußeren Rad.

Positiv zu erwähnen ist, dass im Baukasten montierte Doppelgelenkkardans beiliegen. Diese sollte man leicht einfetten vor dem Einbau. Bei der Montage der Aluminium-Aufhängungsträger werden die Kunststoffbuchsen zuvor eingesetzt. Diese ermöglichen eine Fahrwerksänderung in 0,5-Millimeter-Schritten.



Egal ob nach oben oder unten, rechts oder links von der Mitte aus gesehen. Die Buchsen fixieren gleichzeitig die inneren Schwingestifte in ihrer Position. An der Hinterachse wird auf eine Kardanwelle mit Blade vertraut. Im Gegensatz zu anderen Herstellern lässt sich dieser ohne „Verbiegen“ montieren. Der Stift ist am Kardan mit einer Madenschraube befestigt. Löst man diese, lässt sich der Stift herausziehen und somit der Blade. Wie an der Vorderachse bietet der hintere Querlenker auch nur einen Aufhängungspunkt für die Ölstoßdämpfer. Xpress bietet diese Möglichkeit beim Execute nur an den beiden Kohlefaserdämpferbrücken, welche ein flaches Design aufweisen. Den Schwerpunkt so tief wie möglich zu halten, das ist das Ziel bei diesen Fahrzeugen.

Bei den Dämpfern handelt es sich um kurze Aluminium Big-Bore-Exemplare mit Membran. Das Befüllen ist schnell erklärt. Vor dem Verschließen die Luftblasen entweichen lassen, Membran aufsetzen und Kappe draufschaublen. Ganz wichtig ist es, die Funktion zu überprüfen. Für Tourenwagen ist ein Rebound von 0 bis 10 Prozent empfehlenswert. Dies bedeutet, dass die Kolbenstange nach dem Einschieben ohne Feder kaum oder nur minimal herauskommt. Dies sollte bei allen vier Dämpfern gleich sein. Bei 20 Prozent Rebound wandert die Kolbenstange um 20 Prozent heraus und bei 100 Prozent entsprechend bis zum Anschlag. Ein interessantes Detail ist die Rändelmutter zur Einstellung der Bodenfreiheit und Federvorspannung. Darauf sind Zahlen, wodurch ein Einstellen vereinfacht wird.

### Auf der Strecke

Der Xpress Execute XQ1 musste sich auf der permanenten Asphaltstrecke auf dem Motodrom Bernau mit dem Baukastensetup beweisen. Nach ein paar Trainingsrunden mit den Sorex 28 Reifen hatte man bereits einen guten Eindruck von dem Fahrverhalten. Das Fahrzeug ließ sich sehr direkt und präzise um die Kurven steuern, nur das Heck war etwas „lose“. Dies ließ sich mit kleinen Setupänderungen (Vorspur hinten, Sturz) verbessern. Auf der Strecke merkte man sofort die Änderung. Das Heck war stabiler und trotzdem folgte das Fahrzeug den Lenkbewegungen am Sender. Zu jeder Zeit war das Fahrzeug gut kontrollierbar. Weitere Verbesserungen zeigten sich durch Verwendung der Volante 28-Reifen. Rundum konnte so ein guter Eindruck von dem Fahrzeug gewonnen werden, das aus dem Baukasten ein gelungenes Setup besitzt. Darauf lässt sich durch die zahlreichen Einstellmöglichkeiten gut aufbauen.

Der neue Xpress Execute XQ1 ist ein gut geschnürtes Paket. Die Bauanleitung lässt kaum Wünsche offen und beinhaltet Schritt-für-Schritt-Abbildungen. Eine Ersatzteilliste, Untersetzungstabelle und ein leeres Setupsheet runden das positive Gesamtbild ab. Die Materialqualität und Passgenauigkeit der Teile ist vorbildlich. Das Fahrzeug ist komplett kugelgelagert, einstellbar und wartungsfreundlich. Einzig empfiehlt sich im Freien die Verwendung von 48-dp-Zahnradern. <<<<



Die Zahlen auf der Rändelmutter erleichtern das Einstellen der Federvorspannung

### MEIN FAZIT



Mit dem Execute XQ1 kann Xpress an alte Zeiten in dem hart umkämpften 1:10er-Tourenwagenmarkt anknüpfen. Das Potenzial hat das Fahrzeug, wie die bisherigen Rennergebnisse belegen. Man darf gespannt sein, wie sich das Fahrzeug hierzulande schlagen wird.

Michael Klaus

Gute Qualität der Teile

Aus dem Baukasten voll wettbewerbsfähig

Doppelgelenk-Kardans vorne

Gute Baukastenausstattung

Keine deutsche Anleitung

# HPIs Scaler im Geländetest

# KEEP CRUISIN'

Text und Fotos:  
Frank Jaksties

**Über zwei Jahre lang hat die Scale-Community auf das Erscheinen des HPI Venture warten müssen. Einen Prototyp des Scalecrawlers konnte man schon vor geraumer Zeit auf der Spielwarenmesse in Nürnberg begutachten. Jetzt war es aber endlich soweit und das serienfertige Modell konnte ausgiebig getestet werden.**

Den HPI Venture gibt es als Ready-to-Run-Version mit einer Toyota FJ Cruiser-Karosserie in zwei Farbvarianten. Dabei hat man die Wahl zwischen den Farben Desert Tan und Gunmetal Grey. Wie von HPI gewohnt, beinhaltet der RTR-Lieferumfang wirklich alles, was man zum Starten braucht. Neben der bereits verbauten Elektronik gibt es die anfängerfreundliche TF-40-Fernsteuerung inklusive Batterien, einen NiMH-Akku mit einer Kapazität von 2.000 Milliamperestunden und den dazugehörigen 230-Volt-Lader.

## E-Details

Bei der verbauten Elektronik lohnt es sich, genauer hinzusehen. Los geht es mit dem Motor. Dieser ist ein geschlossener 540er-Motor mit 35 Turns und integriertem Lüfterrad. Betrieben werden können er und sein zugehöriger Regler mit maximal 12 Volt, also 3s-LiPos. Der Crawler-Spec SC-3sWP3-Regler kann mittels kleiner Steckbrücken in verschiedenen Parametern beeinflusst werden. Die sogenannte Hill-brake, also das selbstständige Halten des Modells bei bergauf- oder bergab Passagen, kann zwischen 80 und 100 Prozent gewählt werden. Ebenso ist die Einspeisung der Spannung zwischen LiPo- und NiMH-Akku wählbar. Im LiPo-Modus kann man sicher sein, dass der Akku nicht zu tief entladen wird. Der Regler schaltet bei einer sicheren Restspannung des LiPos ab. Zudem ist der Regler wasserdicht eingegossen.

Das SS-20WR-Lenkservo ist spritzwassergeschützt und leider von einer nicht ganz so optimalen Bauart. Es besitzt nur Kunststoffzahnräder und ist nicht besonders kraftvoll. Allerdings ist es für den Einsteiger völlig ausreichend. Als erstes Ready-To-Run-Serienmodell hat der HPI Venture den Motor über der Vorderachse verbaut. Dies kommt einer sehr guten Gewichtsverteilung in Kombination mit dem weit hinten platzierten Antriebsakku zugute. Das angeflanschte Getriebe hat seinen Abtrieb sehr weit unten und führt die Antriebswelle zum Verteilergetriebe waagrecht und parallel zum Chassis. Das ist für ein fertiges Modell eher selten.

## Prophylaxe

Sowohl das Getriebe als auch das Verteilergetriebe sind von sehr geringer Baugröße und es kommen durchweg gut gefettete Zahnräder aus Stahl zum Einsatz. Das Verteilergetriebe ist auf einer Skidplate mittig im Stahlrahmen montiert und ragt nur ein paar Millimeter nach unten über die Chassishälften hinaus. Dort ist alles abgerundet gearbeitet, sodass man mit keinem der Bauteile irgendwo im Gelände hängen bleiben kann. Die Ausgangswellen des Verteilergetriebes und die Eingangswellen der Achsen sind ebenfalls aus Stahl gefertigt und werden dazwischen mit massiven Kunststoffwellen verbunden. In den Achsen findet man auch wieder Stahlkomponenten und gesperrte Antriebe zu den jeweiligen Rädern. Die rotierenden Teile werden beim Venture alle in Kugellagern gehalten. Wieder ein Pluspunkt für das Fertigmodell.

Um den scaligen Look des Cruisers zu unterstreichen, hat HPI die Differenzialdeckel aus Aluminiumspritzguss gefertigt. Das senkt den Schwerpunkt und sieht auch noch gut aus. Allerdings wurde dieser Werkstoff auch bei stärker beanspruchten Bauteilen verwendet. An der Hinterachse sind die Stoßdämpferaufnahmen und die Linkhalterungen in einem Bauteil zusammengefasst. Vorne ist zudem auch der Panhardstabhalter an der Achse und am Chassis aus diesem Material. Beim Testmodell war bei Ankunft bereits der obere Halter gebrochen. Diese Halter hätte HPI lieber aus ihrem sehr strapazierfähigen Nylon produzieren sollen, denn wenn der Venture mal seitlich den Berg hinabrollen sollte, wird die Panhardstabhalterung sehr stark belastet und kann daher schnell Schaden nehmen.

## Hinter der Achse

Bei vielen Modellen ist die Lenkeinheit mit ihren Schubstreben aus flexiblem Nylon gefertigt. Beim Cruiser führt eine Lenkstange aus Stahl vor der Achse zum linken Vorderrad. Anstelle von einem dazu parallel verlaufenden Verbindungselement setzt HPI hier auf eine BTA-Lenkung (Behind-The-Axle), welche man ebenfalls





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





Das Verteilergetriebe ist sehr kompakt gebaut und mit Zahnrädern aus Stahl bestückt



An der Hinterachse finden sich Bauteile aus Aluminiumspritzguss. Neben den Dämpferhaltern zählen auch die Differenzialdeckel dazu



Als Verbindungsstück bei der BTA-Lenkung dient eine massive Aluminiumplatte

bei keinem anderen Einsteigermodell findet. Auch hier kommt wieder Stahl zum Einsatz. Die Links, mit denen die Achsen mit dem Chassis verbunden sind, bestehen dagegen aus Nylon. Aus diesem Material wurden auch die Rockslider, Dämpferbrücken und Stoßstangen hergestellt. Letztere sind mehrteilig aufgebaut und lassen Umbauten zu. Vorne kann man individuell den Bügel und seinen integrierten Lampenschutz ausbauen und die Aufnahmelöcher mit kleinen Füllstopfen verschließen. Die hintere Stoßstange hat einen schwenkbaren Ersatzradhalter, der die Karosserie zusätzlich fixiert. Aber auch ihn kann man für einen saubereren Look demontieren. Beide Stoßstangen haben für den Ernstfall je zwei Bergungsringe montiert.

Kein Scaler kommt ohne ein gutes Fahrwerk aus. Deshalb findet man beim Venture vier Stoßdämpfer mit Aluminiumgehäusen und progressiver Federung. Das bedeutet, dass pro Stoßdämpfer zwei verschieden harte Federn montiert sind. Eine kurze, weiche Feder und eine mehr als doppelt so lange, härtere Feder. Kleine Unebenheiten und Verschränkungen werden von den weichen Federn kompensiert und fürs Grobe sind dann die harten Federn zuständig. Das Niveau des Chassis lässt sich hervorragend über die Rändelmuttern über den Federpaketen einstellen. Beim Testmodell wurde die Federvorspannung auf 10 Millimeter von der oberen Kante des Aluminiumgehäuses eingestellt, was sich als gute Basis herausstellte.

### Krallen ausfahren

Bei der Bereifung geht es auch gut zur Sache, denn das grobe Profil verspricht ordentlich Grip im groben Gelände. Mit einer Reifengröße von 109 Millimeter im Durchmesser und einer moderaten Breite von 38 Millimetern lebt der Venture auf großem Fuß. Die mittelharte Gummimischung harmoniert gut mit den weichen Einlagen. Bereits fertig aufgeklebt sind die Reifen



Das Reserverad ist vollwertig und weist die gleichen Details auf, wie alle anderen Räder

auf schwarzen Kunststoffelgen im Beadlock-Design. Selbst hier hat HPI auf jedes Detail geachtet und den Felgen die Anzahl der originalen Radbolzen spendiert. Die sechs Radbolzen umgeben dazu noch kleine Radnabenmitten, die von Hand auf die Achsstummel geschraubt werden. Mehr geht nun wirklich nicht.

Die Karosserie des Venture ist mit Lizenz von Toyota dem aktuellen FJ Cruiser nachempfunden. Sie birgt viele Details, die einen Scaler ausmachen. Neben den klobigen Spiegeln ist der Dachgarten extrem gut nachempfunden und bereit, scaliges Zubehör aufzunehmen. Frontgrill, Scheinwerfer und Rückleuchten sind in detaillierter Aufkleberform aufgebracht. Auch fehlen weder Scheibenwischer, noch Fensterrahmen und Schriftzüge am Modell. Die Kotflügelverbreiterungen und der Schwellerbereich sind bei beiden Farbvarianten in modernem Mattschwarz gehalten. Die Proportionen passen beim HPI Venture ebenfalls sehr gut und das Modell sieht vom Erscheinungsbild absolut stimmig aus. Nach dem Einlegen der vier AA-Batterien in den Sender und dem Laden des NiMH-Akkus konnte die erste Probefahrt begonnen werden.

**CAR CHECK**

**HPI Venture Ripmax**

Klasse: Elektro-Offroad 1:10  
Empfohlener Verkaufspreis: 479,- Euro  
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb über Kardanwellen, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, gesperrte Differenziale vorne und hinten, Starrachsen, Link-Aufhängungen

Benötigte Teile: Keine

Erfahrungslevel:

**HOBBYFAHRER**

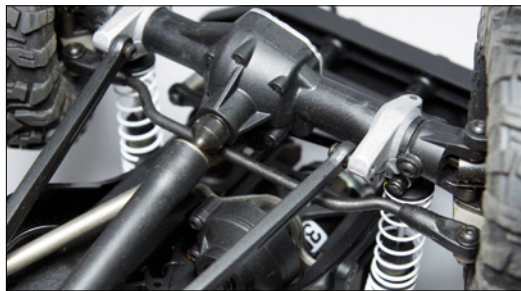


Wie bei einem Ready-to-Run-Modell zu erwarten, hat auch der Venture an der Vorderachse nur Antriebsknochen. Trotzdem ist ein ganz passabler Lenkeinschlag zu realisieren





Der wasserdichte Regler sitzt gleich hinter der spritzwassergeschützten Empfängerbox



Nicht RTR-üblich ist die BTA-Lenkung mit ihren Stahlstreben



Neben dem Lenkservo ist der Motor untergebracht. Für ein Einsteigermodell ist das absolut erwähnenswert



Bei den Antriebswellen sind lediglich die Verbindungsrohre aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Der Rest ist Metall

### Power-Explosion

Der erste Zug am Gashahn zeigte schon, dass es sich hier wohl um ein sehr aktives Modell handelt. Eigentlich wünscht man sich bei einem Scaler ein ruhiges Anfahren mit leicht zunehmender Leistungsentwicklung. Beim Venture ist man mit einem kleinen Zucken am Gashebel schon recht flott unterwegs. Nach einiger Zeit hatte man sich auch daran fast gewöhnt, doch so richtige Erleuchtung brachte dann erst ein zufälliger Blick auf die Fernsteuerung. Mit dem beiliegenden Einstellwerkzeug lässt sich hier nämlich die Gaskurve für Vor- und Zurück anpassen. Auf den niedrigsten Wert eingestellt, ließ sich der Cruiser nun schön langsam bewegen.

Von diesem Zeitpunkt an gab es wesentlich mehr Spaß beim Pilotieren des Venture. Das angepasste Fahrbild wurde dann noch von den erstaunlich guten Fahreigenschaften unterstrichen. Die gesperrten Achsen brachten den Cruiser über alle Hindernisse, die sich ihm in den Weg stellten. Ob loser Sand, felsige Passagen oder Bodenwellen, die die Verschränkung an ihre Grenzen brachten, der Cruiser meisterte sie allesamt sehr gut. In verklemmten Situationen können die Nylonlinks zwar schon einmal eine Verformung erfahren, aber das ist keineswegs schlimm.



Der mitgelieferte NiMH-Akku wird zwecks Gewichtsverteilung über der Hinterachse platziert. Für den LiPo-Betrieb können die halbrunden Halter demontiert werden



Robuste Stahlzahnräder findet man am kompletten Modell. Nicht nur die Tellerräder sind gut gefettet. Eine Nacharbeit ist hier nicht notwendig

### MEIN FAZIT



Der HPI Venture ist ein gut durchdachtes Scalemodell, das seinesgleichen sucht. Viele Details in Optik und Technik versprechen ein langes und spaßiges Fahren des Modells. Der RTR-Umfang ist ebenfalls mehr als ausreichend und erlaubt den sofortigen Einsatz.

Frank Jaksties  
Fachredaktion CARS & Details

Gelungene Karosserie  
Frontmotor  
Durchdachtes Fahrwerk

Aluminiumspritzgussteile  
von minderer Qualität

### Highspeed

Beim Umstieg von einem sechszelligen Nickel- auf einen 3s-LiPo-Akku gab es ebenfalls keine Enttäuschung. Mit den wieder auf 100 Prozent gedrehten Gasreglern ging es ordentlich zur Sache. Was man vorher nicht mit Fahrkunst an extremen und sandigen Steigungen geschafft hatte, wurde nun mit ordentlichem Wheelspeed gemeistert. Zum scaligen Cruisen taugt diese 11,1-Volt-Kombi zwar nicht, aber man kann in diesem Betriebsmodus schon fast vom Bashen in der Kiesgrube sprechen. Der HPI Venture ist ein bemerkenswertes Fertigmodell, das sowohl Einsteiger- als auch Spaßmobil ist.

««««

Die Skidplatte weist nur eine kleine Vertiefung für das Verteilergetriebe auf. Aufgrund der großen Radien sollte der Cruiser nirgends im Gelände hängen bleiben



# Impressum CARS & DETAILS

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

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

**Redaktion**  
Hans-Henny-Jahnn-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

**Autoren & Fotografen**  
Patrick Garbi  
Jörg Gröger  
Michael Klaus  
Marco Penk

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

**Verlag**  
Wellhausen & Marquardt  
Mediengesellschaft bR  
Hans-Henny-Jahnn-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

wellhausen  
& marquardt  
Mediengesellschaft

**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: € 35,-  
Ausland: € 40,-  
Das digitale Magazin im Abo: € 29,-



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

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

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

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

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

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

**Bezug**  
CARS & Details erscheint sechs-  
mal jährlich. Direktbezug über  
den Verlag

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

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

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

## Heft 06/2018 erscheint am 06. Juli 2018.

**FRÜHER  
INFORMIERT:**  
Digital-Magazin  
erhältlich ab  
22.06.2018

Dann berichten wir unter  
anderem über ...



... den Einsteiger-Offroader Carisma M10SC, ...



... testen, wie leistungsfähig die neuen  
Brushlessmotoren von Arrowmax und Motiv sind ...



... und gehen mit dem Klassiker Big Wig  
von Tamiya ins Gelände.

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

# APPS FÜR MODELLBAUER

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



Berlinski RC



CARS & Details



copter.eu



DMFV-News



DRONES



Graupner



Modell AVIATOR



Modellbau Lindinger



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



Ripmax



SchiffsModell



TRUCKS & Details



XciteRC NEWS



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



**CARSON**  
MODEL SPORT

**CYELINE**



Der Ford Mustang ist ein Elektro CARSON-Großmodell im Maßstab 1:5, mit modernster Technik und mit dem Power 150A Brushless-Antrieb für rasante Race-Action. Die dynamische Ford Mustang Karosserie passt perfekt zur enormen Fahrleistung. Die rennoptimierte Fahrwerksgeometrie des CY-Eline On-Road Chassis erlaubt es, das 4WD-Modell auf jede Strecke abzustimmen.



ab **399,99 €**



Verschiedene Karosserien zur Wahl!

Benz F700



BMW 320si



**rc-car-online.de**

RC-Car-Shop Hobbytek - Nauenweg 55 - 47805 Krefeld

Tel.: 02151 820200 - hobbytek@t-online.de



**BAJAREY**



**2018 NEUHEIT**

Machen Sie sich bereit, um sich mit dem Losi Super Baja Rey Wüstentruck im Maßstab 1:6 in den Wahnsinn zu stürzen! Dieses Biest setzt neue Maßstäbe mit seinen maßstabsgetreuen Details und seinen adrenalingeladenen Geschwindigkeiten von über 80 Kilometern pro Stunde.

**799,90 EUR**

Inklusive:



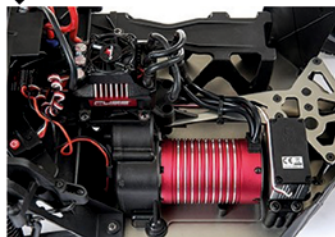
Spektrum DX2E

- AVC System
- SRS6000 Empfänger
- Bluetooth möglich



Spektrum S904

- Digital Servo
- Sehr robust
- Wasserdicht



80+ km/h DYNAMITE® Fuze  
1:6 1200KV BRUSHLESS  
MOTOR UND 160A ESC



**Marder**  
OFF-ROAD-BUGGY

**VINTAGE CLASSIC**

Seit vielen Jahren der ideale Einstieg in die Königsklasse der RC-Cars! Das Großmodell, mit robustem 23 cm<sup>3</sup> (auch mit 26 cm<sup>3</sup> oder 29 cm<sup>3</sup> möglich!) Motor, wird betrieben mit normalem 2-Takt-Tankstellensprit!

Mit einem 800 cm<sup>3</sup> Tank fast eine Stunde Fahrspaß! Für den FG Marder gibt es eine Unmenge an Tuningteilen, von denen man eigentlich kaum eins wirklich benötigt, die aber unendlich viel Spaß machen!

Der FG Marder ist auch mit komplett montierter Fernsteuerung erhältlich. Nur noch Sprit rein, den Motor anmachen und losfahren.

ab **555,55 €**



Beim Kauf von 3 Dosen erhalten Sie eine y1481 RC-Paint Spray Gun gratis.



Preis je Dose: **7,95 EUR**



1:10

1/2 Dose



1:8

1 Dose



1:5

2 Dosen

