

■ KYOSHO INFERNO MP9 TK12 ■ FIRST LOOK: RB-ONE VON RMV DEUTSCHLAND ■ HUDY-KOLUMNE
 ■ LOSI MICRO HIGH ROLLER VON HORIZON HOBBY ■ VIRUS 2.0 BRUSHLESS VON ANSMANN RACING

www.cars-and-details.de

Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



SPORTSTOURER
 3Racing Sakura Zero S
 von LMI Racing



FG Baja
 von SMDV
 zu gewinnen



STARKSTROM

Shock XXL von df-models



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



Neue Ära
 Team Losi Racing 22
 von Horizon Hobby



Temperamentvoll
 Spirit STR8 von Roega



Amperepumpe
 Team Orion Advantage IQ605
 von Kyosho

The Avante Returns

AVANTE

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



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

Avante 2011 Enhanced Features

1 Karbonfaser-Doppeldeckrahmen

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

2 Karbonfaser-Dämpferbrücke hinten

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

3 Aluminium Achsschenkel vorne

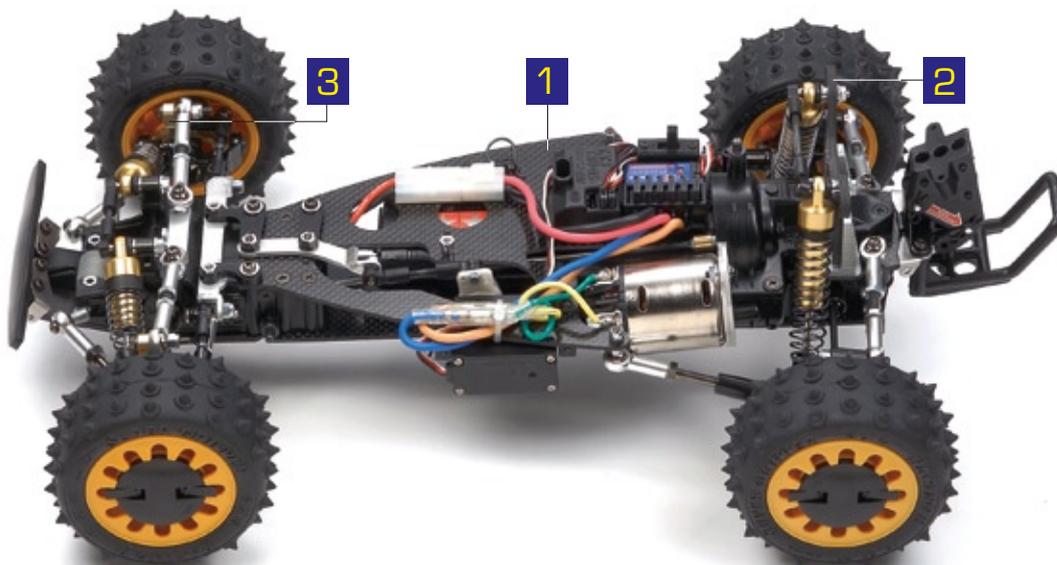
Die Original-Achsschenkel wurden durch stabile und leichte Aluteile für mehr Performance ersetzt.

4 Robuste Polycarbonate-Karosserie

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

5 Verpackung im Originaldesign

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



Art.-Nr. 30 005 8489



You Tube

www.youtube.com/TamiyaVideo

twitter

www.twitter.com/dickietamiya



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

SIMBA · DICKIE · GROUP

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

GRATIS VERSAND *

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

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

Katalog 2011 wird an unsere Stammkunden automatisch ausgeliefert.

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

1/8 Buggy zum Spitzenpreis!



SPECTER SPORT V28

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

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

~~349,00~~ B-Nr. 90026

229,00

SPECTER SPORT V28 SONDERSET

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

~~374,00~~ B-Nr. 90029

245,90

drive & fly
models



SPEEDFIGHTER-X

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

B-Nr. 81634

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

279,00



FREESTYLE 1000

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

B-Nr.: 90094

139,00

FREESTYLE 2000

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

B-Nr.: 90100

199,00

JUMP in the AIR!

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



RACE 1000

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

B-Nr.: 90093

139,00

WHOOOP 1000

- Whoop 1000 Hügelrampe
- LxHxB = 1000x350x1000
- Beschreibung

B-Nr.: 90092

89,00

noch mehr unter www.lindinger.at

online-shop
www.lindinger.at

E-Mail: office@lindinger.at

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



Alles neu ...

... macht der Mai. Das ist eine Binsenweisheit. Und es ist doch immer wieder erstaunlich, wie oft sich solche Bewahrheiten. Zum Beispiel im Mai 2011. Denn wir haben etwas gänzlich Neues auf die Beine gestellt – eine Fachzeitschrift natürlich. In dieser ersten Ausgabe des Jahres unserer **CARS & Details**-Sonderheftreihe steht alles im Zeichen der Short Course-Modelle. Der Name ist Programm: **RC-Short Course-Action**.

Wenn man die RC-Car-Welt nicht mit Scheuklappen betrachtet, ist das wenig überraschend. Fast jeder Hersteller führt inzwischen eines oder sogar gleich mehrere Modelle dieses Genres im Sortiment. Wo man auch hinsieht, fahren die vorbildgetreuen Trucks auf den Rennstrecken der örtlichen Vereine. Und auch die Rennveranstaltungen werden immer zahlreicher. Bestes Beispiel sind hier die European Short Course Masters, die Thunder Tiger dieses Jahr vom 09. bis 12. Juni auf dem Fuchstalring des MC Welden veranstaltet.

Neben den beliebtesten und neuesten Modellen haben wir **RC-Short Course-Action** auch mit vielen anderen interessanten Themen vollgepackt. So findet Ihr darin zum Beispiel einen Grundlagenartikel über die Fahrwerkseinstellung bei einem Short Course-Truck, könnt Euch einen Überblick über die gängigsten Brushlessantriebe für Modelle in 1:10 und 1:8 machen und werdet endlich fündig auf der Suche nach den richtigen Reifen für Euren Renner.

Wenn Ihr Euch schon mit dem Short Course-Virus infiziert habt, kann ich Euch **RC-Short Course-Action** wärmstens empfehlen. Und wenn Ihr von den vorbildgetreuen Trucks noch nicht so überzeugt seid, solltet Ihr erst recht einen Blick hineinwerfen – das Short Course-Fieber ist ansteckender, als man denkt.

Euer,

Jan Schnare
Redaktion **CARS & Details**

34

Für alle, die es etwas rauer mögen, ist der **Carson Monster Cage V36** von D-Edition genau das richtige Modell. Der Monstertruck im Maßstab 1:8 ist nicht nur optisch ein Highlight, er hat mit seinem 5,9-Kubikzentimeter-Motor auch noch richtig viel Power



106

Dieser Buggy ist Kult: der **Inferno MP9** von Kyosho. Wir haben uns den Buggy in der aktuellen TK12-Version – das aktuelle Weltmeistermodell von Cody King – zur Brust genommen und den Highend-Verbrenner auf Herz und Nieren getestet



Alle neuen Produkte dieses



98

Wer Tipps und Tricks für Crawler und Scaler sucht, wird hier fündig: In unserer Rubrik „On The Rocks“ zeigen wir in dieser Ausgabe alles Wissenswerte rund um das wichtige Thema Chassis



Der Losi Micro High Roller von Horizon Hobby scheint zunächst nur ein kleiner Flitzer fürs Wohnzimmer zu sein. Bei näherer Betrachtung zeigt der Mini-Monstertruck jedoch, welches Potenzial in ihm steckt

42



Unter dem Motto „Die Welt zu Gast in Eppelheim“ traten auch 2011 bei den LRP Touring Car Masters wieder zahlreiche Top-Piloten aus allen Ländern der Welt an. Wir berichten über die Highlights

30



Markt

18 Neue Modelle, Motoren und Elektronik



Cars

- 24 Shock XXL Competition von df-models
- 34 Carson Monster Cage V36 von D-Edition
- 40 First Look: RB One von RMV Deutschland
- 42 Losi Micro High Roller von Horizon Hobby
- 54 Virus 2.0 Brushless von Ansmann Racing
- 64 Team Losi Racing 22 von Horizon Hobby
- 74 Hobbytech Spirit STR8 von Roega
- 90 3Racing Sakura Zero S von LMI Racing
- 102 Vergleich: HPI Switch und E10 von LRP electronic
- 106 Inferno MP9 TKI2 von Kyosho



Technik

- 52 LiPo-Guard 2in1 von LRP electronic
- 62 Team Orion Advantage IQ605 von Kyosho
- 98 On The Rocks: Tipps und Tricks für Crawler und Scaler



Sport

- 6 Szene: Alle News aus dem RC-Car-Sport
- 30 LRP Touring Car Masters in Eppelheim
- 82 Spektrum: Alle Infos zu Events, Modellen und Herstellern
- 88 Juraj Hudy-Kolumne



Standards

- 48 Euer Kontakt zu CARS & Details
- 50 CARS & Details-Shop
- 70 Fachhändler
- 86 Termine
- 100 Gewinnspiel
- 114 Vorschau



Titelthemen sind mit diesem Symbol gekennzeichnet

Monats ab Seite 18





Die Besucher der Intermodellbau gaben 2011 im Schnitt 233,- Euro pro Person für Modellbauprodukte aus

Bunte Vielfalt Viel los auf der Intermodellbau 2011

Wer kennt sie nicht, die Intermodellbau in Dortmund. Es ist eine der größten Fachmessen für Modellsport in Europa. Rund 85.000 Besucher sorgten auch 2011 wieder für Rekordeinnahmen bei den Händlern, die vor Ort waren. Im Schnitt gab jeder Besucher 233,- Euro auf der Messe aus. Doch die Intermodellbau bietet bekanntermaßen viel mehr als nur ein Shopingerlebnis. Die vielen Vorführungen erlauben einen Einblick in nahezu jede Modellsparte.

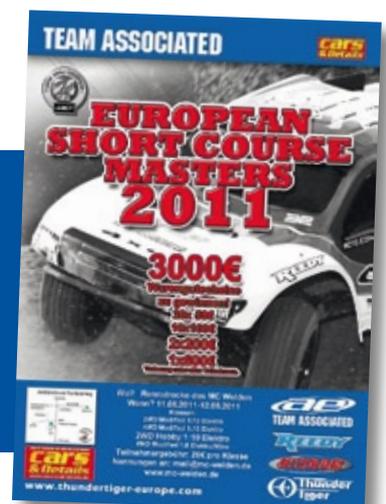


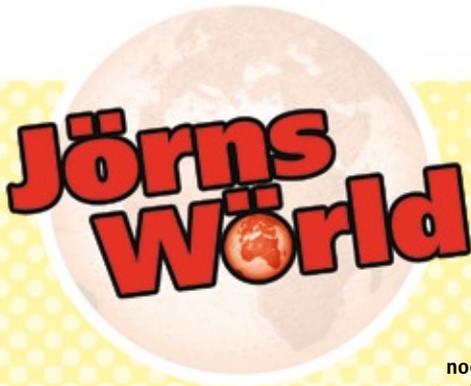
Der Messecup – seit 1991 vom DMC auf der Intermodellbau veranstaltet – ist jedes Jahr Anziehungspunkt für Fahrer und Zuschauer

Spannende Kopf-an-Kopf-Rennen gab es zum Beispiel beim Messecup auf der Intermodellbau zu sehen. Im Indoorbereich waren zahlreiche RC-Cars auf der Teppichstrecke unterwegs. Zum Ziel hatte sich natürlich jeder Fahrer den Sieg gemacht. Bereits seit 1991 veranstaltet der Deutsche Minicar-Club (DMC) in der Halle 3a den traditionellen Messecup. Auch 2011 fand diese Veranstaltung wieder regen Zuspruch. Und das sowohl bei den Fahrern als auch bei den Besuchern. Neben den Rennen mit RC-Cars gab es auch einige Slotcarrennen. So war für jeden Geschmack etwas dabei. Insgesamt gab es auf der diesjährigen Intermodellbau in Dortmund über 20.000 Einzelmodelle zu sehen, die von 563 ideellen und kommerziellen Ausstellern aus 16 Ländern präsentiert wurden.

Top-Event Thunder Tigers Short Course-Wettbewerb

Short Course ist cool, Short Course ist in und wird immer beliebter. Racing und Fun pur. Da verwundert es nicht, dass die großen Hersteller eigene Rennevents dieser Klasse auf die Beine stellen. Team Associated präsentiert die European Short Course Masters 2011. Dieses Event findet vom 09. bis 12. Juni 2011 auf dem Fuchstalring des MC Welden statt. Zahlreiche internationale Spitzenfahrer werden erwartet. Herzlich eingeladen sind Fahrer aus ganz Europa. Gefahren wird in den Klassen 2WD Modified 1:10 Elektro, 4WD Modified 1:10 Elektro, 2WD Hobby 1:10 Elektro und 4WD Modified 1:8 Elektro oder Nitro. Zusätzlich zu verschiedenen Sachpreisen werden 3.000,- Euro in Form von Warengutscheinen unter den Teilnehmern verlost. Einen ausführlichen Bericht über die European Short Course Masters gibt es im CARS & Details-Sonderheft RC-Short Course-Action und unter www.cars-and-details.de.





Vom 01. bis 03. April fand in Schweden in einer sehr schönen Indoor-Lehm-Halle das erste EOS Pilot Race statt. Insgesamt gab es 160 Nennungen. Gefahren wurde in den Klassen 2WD, 4WD, 4WD-Short Course und 2WD-Short Course. Am Freitag ging es los mit den insgesamt fünf Trainingsläufen.

Ich startete in den Klassen 2WD, 4WD und 4WD-Short Course. Mit am Start waren Ryan Cavalieri und Dustin Evans aus den USA. Dann folgte noch ein Vorlaufdurchgang am Abend. Meine Racer liefen von Anfang an sehr gut, obwohl die Strecke vergleichsweise rutschig war. Ich änderte ein paar Kleinigkeiten am Setup meines 2WD-Modells, sodass es mehr Hinterachsgrip aufbauen konnte. Damit waren dann schnellere Rundenzeiten möglich. Samstags wurden noch vier weitere Vorläufe gefahren, von denen die besten zwei gewertet wurden. In der Klasse 2WD lag ich nach den Vorläufen auf Position 8, in 4WD auf Position 3 und beim 4WD-Short Course konnte ich vier von fünf Vorläufen gewinnen und startete somit von der Poleposition.

Am Sonntag wurden dann die Finale gefahren. Zuerst die 2WD- und Short Course-Finale, danach die 4WD-Finale. 2WD lief für mich nicht sonderlich gut und ich belegte nur Platz acht. Beim 4WD-Short Course lief alles perfekt. Im ersten Finale konnte ich einen kleinen Vorsprung gegenüber Ryan Cavalieri herausfahren und den Lauf gewinnen. Im zweiten Finale kam es am Start zu einer Kollision und ich fiel auf Position 5 zurück. Danach versuchte ich schnell wieder an die Führenden heranzukommen. Das gelang mir auch. Und als das Führungstrio aneinandergeriet, nutzte ich meine Chance und war wieder auf dem ersten Platz. Den ich auch bis zum Schluss verteidigen konnte. Ich wurde mit meinen DESC410R Erster. Den zweiten Platz belegte Hupo Hönigl, den dritten Ryan Cavalieri.

In der Klasse 4WD lief es ebenfalls sehr gut. Im zweiten und dritten Finale lieferte ich mir mit Ryan Cavalieri einen engen Zweikampf und wurde zweimal knapp Zweiter. Insgesamt reichte es leider nur für Platz 3, da Dustin Evans die etwas schnellere Zeit erreichte.



Gemeinschaftsprojekt

Jugendförderung mit RCLine und CARS & Details

Jugendförderung ist im Modellsport in allen Bereichen eine wichtige Sache. Daher unterstützt das Internetportal RCLine zusammen mit **CARS & Details** in einer großangelegten Aktion die Jugend. Insgesamt 2.000,- Euro und zahlreiche Abonnements von **CARS & Details** stehen dafür zur Verfügung. Vier Projekte werden über das Jahr ausgewählt und mit jeweils 500,- Euro prämiert. Nun hat die erste Jugendgruppe Ihren Gewinn erhalten. Der Leiter der Modellfluggruppe in der abH-Betzdorf, Tobias Pressa, berichtet über sein Projekt:

„Als Sozialpädagoge ist man eigentlich ständig auf der Suche nach sinnvollen Projekten für seine Schützlinge. Viele der Jugendprojekte scheitern schon aus Mangel an Interessierten und eigentlich steht und fällt so etwas mit dem Einsatz des Pädagogen, der dahinter steht.“

Am 10. Januar 2011 startete unser Projekt mit drei Jugendlichen. Von Anfangs ein paar wenigen, die sich ins Bastelzimmer schlichen, hat sich die Gruppe schnell herumgesprochen und konnte sich innerhalb kürzester Zeit selbstbewusst etablieren und sich auf neun Gruppenmitglieder mausern. Dabei werfen immer mehr Neugierige, anerkennende und faszinierte Blicke durch den Türschlitz und mancher, der sich so etwas nicht zugetraut hätte, sitzt nun selber am Tisch und bastelt, angesteckt durch die Gruppe, was das Zeug hält.“

So bauen die 15- bis über 20-Jährigen ohne jede Modellbauerfahrung aus ein wenig Untertapete, Holz und Kleber, mit der Laubsäge in der Hand, Schweiß auf der Stirn und einem Lächeln im Gesicht, ihre eigenen Modelle.“

Die nächste Ziehung einer Jugendgruppe, die mit 500,- Euro, sowie **CARS & Details**-Abonnements unterstützt wird, findet am 01. Juni 2011 statt. Alle weiteren Infos gibt es im Internet unter www.rcline.de/jugend



Ausgezeichnete Jugendförderung durch die großzügige Unterstützung der Jugendarbeit von RCLine und CARS & Details gibt es in der Modellfluggruppe von Tobias Pressa in der abH-Betzdorf

SAVAGE X 4.6

64+
km/h



2,4GHZVERSION ENTHÄLT:

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

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



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



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



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



HEAVY DUTY GETRIEBE
Gesinterte und extrem stabile Getriebezahnräder.



NEUER LOOK
Neue GT-3 Karosserie mit optimierter Lackierung.



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

WWW.LRP.CC

1/8th SCALE MONSTER TRUCK



Sie besitzen ein Smartphone?



hier scannen für mehr Savage X 4.6 Infos!

RTR
Ready To Run!

2.4 GHz
RADIO SYSTEM

FACTORY ASSEMBLED

FOUR WHEEL DRIVE
4WD
MAXIMUM TRACTION ON ANY SURFACE

HEAVY DUTY
17mm
HEX HUBS

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

UPE 529,90 €



hpi-racing™

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

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

PREISSENKUNG!
 Fragen Sie Ihren Fachhändler nach den aktuellen Preisen.



BENZINMOTOR
FUELIE 26S
 GAS ENGINE



Mehr Power Mehr Drehmoment Mehr Speed
FUELIE 26S 26CC MOTOR
 Der neue Fuelie 26SS Motor wuchtet den Baja SS auf noch extremere Geschwindigkeiten! Er besitzt mehr Hubraum als der Standard Baja 5B Motor, wodurch bessere Beschleunigungswerte, mehr Durchzugskraft und höhere Top Speeds als je zuvor erreicht werden. Kaum ein Hindernis kann den Baja mit diesem Motor noch aufhalten!

BAJA 5B SS
FEATURES

- » **HEAVY DUTY ANTRIEBSKNOCHEN**
 Komplette aus massivem Metall gefertigt, perfekt geeignet für den 26S Motor. Mit Gummistützen zum Schutz vor Schmutz.
- » **HEAVY DUTY REIFENSCHUTZLEISTEN**
 Verstärktes Design für höhere Belastbarkeit und Lebensdauer von Felgen und Reifen. Schützt die Seitenflanken der Reifen bei harten Fahrmanövern.
- » **STABILIS VORNE UND HINTEN**
 Verbessern das Handling und sorgen für direkteres Einlenkverhalten



VVC HD PRO DÄMPFER
 Neu entwickelte VVC/HD Dämpfer für noch besseres Fahrverhalten in rauhem Gelände. Dickere Kolbenstangen machen die Dämpfer noch robuster.



ALUMINIUM DIFF GEHÄUSE
 Für extreme Haltbarkeit des Antriebes und längere Wartungsintervalle. Perfekt für den 26S Motor geeignet.



8000 RPM KUPPLUNG
 Kuppelt bei höherer Drehzahl für mehr Punch aus dem Stand und aus Kurven heraus.



ALUMINIUM RESONANZ
 Auf noch mehr Power und Beschleunigungskraft ausgelegt. Mit dabei auch der Standardauspuff für reduzierte Geräuschkulisse.



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

WWW.LRP.CC

1:5 BAJA 5B SS RWD
WÜSTEN-RACEBUGGY MIT BENZINMOTOR

KIT VERSION

ENJOY THE PROCESS
BUILD IT YOURSELF

KIT VERSION!



Baja 5B SS Super Sport

» GUNMETAL CHASSIS

Aus 6061 T6 Aluminium gefertigt, im einzigartigen Gunmetal Look. Extrem steif für härteste Off-Road Action!

» ORANGE ELOXIERTE SS TEILE

Von den Dämpferkappen über die Motorplatte bis hin zu den Chassis-Versteifungen besteht der Baja 5B SS aus hochwertigen 6061 T6 Aluminium Teilen in toll abgestimmter Race-Optik.

1:5 BUGGY MIT BENZINMOTOR

An alle, die gerne ihr RC Car selber bauen: Der Baja 5B SS ist da! Er wird als Baukasten geliefert mit ausführlicher Anleitung für den Zusammenbau und mit vielen Tuningteilen, die ihn von der RTR Version abheben. Für kompromisslose Power ist ein 26cm³ Motor im Paket enthalten, der in Verbindung mit dem Aluminium Resonanzohr und der High RPM Kupplung eine nie dagewesene, unglaubliche Antriebspower erzeugt. Um diese Kraft zuverlässig auf den Boden zu bringen, sind ein massives Aluminium Diffgehäuse, verbesserte VVC/HD Dämpfer mit dickeren Kolbenstangen sowie robustere Antriebsknochen und Reifenschutzleisten enthalten. Auch die neue Optik wird Sie vom Hocker hauen, welche durch den Gunmetal Look des Chassis und die orange eloxierten Aluparts besticht. Mit dabei auch ein sehr starkes Lenkservo mit Metallgetriebe. Sie benötigen Ihre eigene Fernsteuerung inklusive Gasservo, Empfänger und -akkupack. Bauen Sie Ihren eigenen High Performance Riesenbuggy - den Baja 5B SS!

» LENKSERVO MIT METALLGETRIEBE

Robuste Metallzahnräder für hohe Belastbarkeit und Zuverlässigkeit unter allen Bedingungen.



H10611 BAJA 5B SS KIT MIT BAJA 5B-1
KAROSSERIE (UNLACKIERT)



hpi-racing™



LRP *inside*

■■■■■ BLUE IS BETTER

Heute habe ich das Vergnügen, Euch von den LRP Touring Car Masters (TCM) 2011 in Eppelheim zu berichten. Nach den 1:12er-Europameisterschaften gelang es Reto König erneut, den LRP SXX StockSpec Version 2 in einem wichtigen Rennen erfolgreich einzusetzen. Und keinesfalls möchte ich vergessen zu erwähnen, dass unser LRP Pulsar Touch Competition den Car Action Readers Choice Award 2011 abgeräumt hat.

Am letzten Märzwochenende bildete erneut die kleine Stadt Eppelheim nahe Heidelberg das Epizentrum für hochklassiges Onroadracing: LRP's Touring Car Masters war in der Stadt, zusammen mit mehr als 220 Fahrern aus ganz Europa. Wie auch in den Vorjahren traf sich die Weltelite der Tourenwagenpiloten wie der amtierende Weltmeister Marc Rheinard, Doppeleuropameister Ronald Völker, der frühere Weltmeister Andy Moore, Juho Levänen aus Finnland, Alexander Hagberg aus Schweden und viele andere. Praktisch jeder in der Halle erwartete den spannenden Showdown zwischen Marc Rheinard und meinem Teamfahrer Ronald Völker. Während der Trainingsläufe und dem Qualifying führte Ronald das Feld stets an, doch diverse Piloten lauerten in Schlagdistanz. Das LRP TCM ist stets ein gutes Pflaster für Marc und so erwarteten alle spannende Finalläufe. Der erste Endlauf begann mit einem sauberen Start von Ronald von der Poleposition, was in einem ungefährdeten Sieg für ihn endete – Marc hatte nach etwa drei Minuten Fahrtzeit aufgeben müssen.

Das zweite A-Finale bot ein deutlich engeres Rennen zwischen Ronald und Marc. Speziell zum Ende des Laufs pushte Marc sehr stark, aber es lief nicht rund für ihn und so sicherte sich Ronald durch den ersten Platz bereits frühzeitig auch den Gesamtsieg. Damit war der oberste Platz auf dem Podium vergeben, doch um die zwei verbleibenden wurde weiter hart gekämpft. Im dritten und letzten Endlauf kam es zu einem Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen Marc, Alexander und Juho um den zweiten, dritten und vierten Gesamtrang. Am Ende wurde Marc Zweiter, gefolgt von Juho auf Rang Drei. Gut gemacht, Jungs!

Ebenfalls Teil des TCM waren die Rennen von Deutschlands größter Onroad-Rennserie, der LRP-HPI-Challenge. Für die große Zahl der Challenge-Fahrer ist es immer besonders aufregend, in direkter Nachbarschaft zu den internationalen Stars der Szene an den Start zu gehen. Auch mein

Sohn war dabei und fuhr in der Rookie-Challenge, die sich speziell an Einsteiger richtet. Obwohl er bei einigen Gelegenheiten Bekanntschaft mit den Streckenbegrenzungen machte, gab es keinerlei Schäden an seinem LRP S10 Blast TC RTR Tourenwagen und er konnte gut mit den teilweise viel teureren Autos der anderen Fahrer mithalten. Wenn Ihr also ein zuverlässiges Einsteigermodell mit viel Performance sucht, ist der S10 Blast TC sicher die richtige Wahl. Wer mehr zum LRP TCM lesen oder die spannenden Videos betrachten möchte, wird unter <http://tcm2011.lrp.cc> fündig.

Nach den jüngsten Siegen mit dem LRP SXX StockSpec Version 2 bei der 1:12er-EM in Frankreich sowie beim Italien Grand Prix, setzte sich die Erfolgsgeschichte beim TCM in gleicher Manier fort. Zehn von zwölf Fahrern im A-Finale der Open-Stock-Klasse nutzten unseren Regler. Eric Dankel, der dominierende Fahrer des Wochenendes, konnte mit der Kombination aus LRP SXX



LESE-TIPP: RC-SHORT COURSE-ACTION

Inzwischen hat nicht nur fast jeder Hersteller ein Modell dieser Gattung im Angebot, auch viele RC-Car-Fahrer können einen so genannten Short Course-Truck ihr Eigen nennen.

Dabei sind die vorbildgetreuen Fahrzeuge bei Weitem nicht so kompliziert, wie man vielleicht vermuten würde. Technisch basieren die Modelle nämlich meist auf Buggys ähnlicher Maßstäbe. Die beliebtesten und neuesten Short Course-Trucks, Grundlagen

rund um das Thema, eine Übersicht der bekanntesten Brushlesscombos und noch vieles mehr gibt es im neuen **CARS & Details**-Sonderheft RC-Short Course-Action.

Das Magazin hat einen Umfang von 100 Seiten, ist Ende April erschienen und kostet 12,- Euro. Bestellen kann man es ganz einfach unter www.rc-short-course-action.de oder im **CARS & Details**-Shop unter www.alles-rund-um-hobby.de.



StockSpec Version 2 und dem LRP Vector X12 13.5T StockSpec sowie seiner unglaublichen Performance Rundenzeiten realisieren, die fast auf dem Niveau des A-Finales der Modified-Klasse lagen. Für alle Interessierten hier das Setup von Eric: Regler-Settings 3-4-7-1, 4-dot-Timing am Motor und eine Gesamtübersetzung von 5,0:1.

Unser Hightech LRP Pulsar Touch Competition ist der beliebteste Lader im RC-Bereich. Entwickelt wurde das Gerät von unserem R&D-Team unter der Leitung von Produktmanager Reto König. Nun erhielt es den „RC-Oskar“ in Form des Car Action Readers Choice Award 2011 als bester und beliebtester Lader am Markt. Der Preis wurde beim traditionellen AirAge-Bankett verliehen. Ich bin sehr stolz, dass wir bereits zum vierten Mal die meisten Stimmen erhielten. 2003 siegte der Pulsar Competition zum ersten Mal, gefolgt vom Pulsar Competition 2 in den Jahren 2004 und 2005. Erneut eine tolle Leistung meines R&D-Teams, bei dem ich mich herzlich bedanke.



Missverständnissen Im Messestress

In Ausgabe 04/2011 haben wir über die Internationale Spielwarenmesse 2011 in Nürnberg berichtet. Darin wurden die Top-Neuheiten für die kommende Saison präsentiert. Unter anderem auch von Mugen Seiki. Im Bericht wurde der Stand des Unternehmens fälschlicherweise als RMV Deutschland betitelt. Natürlich ist RMV lediglich für den Vertrieb der Mugen Seiki-Produkte in Deutschland zuständig und war daher auch auf dem Stand vertreten. An dieser Stelle eine herzliche Entschuldigung an die Jungs von Mugen Seiki und RMV Deutschland.

RCACTION.de News

- **Schumacher** lässt die Katze aus dem Sack und präsentiert den neuen CAT SX3. Der Buggy ist die Weiterentwicklung der erfolgreichen CAT SX-Serie. Ein neues Mittelmotordesign mit zentraler LiPo-Akkuposition bietet perfekte Balance, Kontrolle und Agilität. Die exzellenten Big-Bore-Dämpfer, der High-downforce-Heckflügel und die coole Karosserie runden das Paket um den neuen Racer ab.



- Nach Gold kommt Silber. **Tamiya Japan** kündigt nach der Gold-Edition ihres ReRelease Buggy Champ 2009-Buggys nun auch eine Silver-Edition an. Diese verfügt über eine spezielle Karosserie mit einer Silberbeschichtung. Wer sich etwas Edles gönnen will, sollte dieses Schmuckstück mal näher in Augenschein nehmen.



- **XRAY** kündigt als Option für den T3'11 die Lenkarme aus Orange eloxiertem 7075 T6-Aluminium an. Diese können direkt gegen die Basisteile aus Kunststoff ersetzt werden. Sie bieten neben der besseren Optik auch höhere Stabilität und längere Lebensdauer. Weitere Informationen gibt es unter www.rcaction.de



- Neu von **Traxxas** gibt es den Ford Mustang Boss 302. Ausgestattet mit einem 4WD-Antrieb und einem kraftvollen 12,5-Turns-Motor ist er ein absoluter Hingucker. Mit dieser Antriebscombo kommt Freude auf.



www.rcaction.de

go faster.

Das Programm
für jedermann!

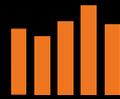


HORIZON
H O B B Y

horizonhobby.de

DX3E
SPM3160

©2011 Horizon Hobby, Inc. The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc. US patent 7,391,320. Other patents pending. The Spektrum logo is a registered trademark of Horizon Hobby, Inc. 33048.1G



SPEKTRUM®

Ob Du gerade mit dem RC-Hobby beginnst oder jeden Sonntag auf dem Siegertreppchen stehst - wir haben die Fernsteuerlösung für Dich, für jede Anwendung im RC Car Modellsport, für jeden Professionsgrad, für jedes Budget. Und ob Du nun einen RC Car Renner um den Kurs driftest, Trucks bewegst oder mit einem Boot die Wellen schneidest - Spektrum eröffnet Dir alle Optionen.

Besuche www.horizonhobby.de für weitere Informationen.



DX3C
SPM33300

DX3S
SPM2121

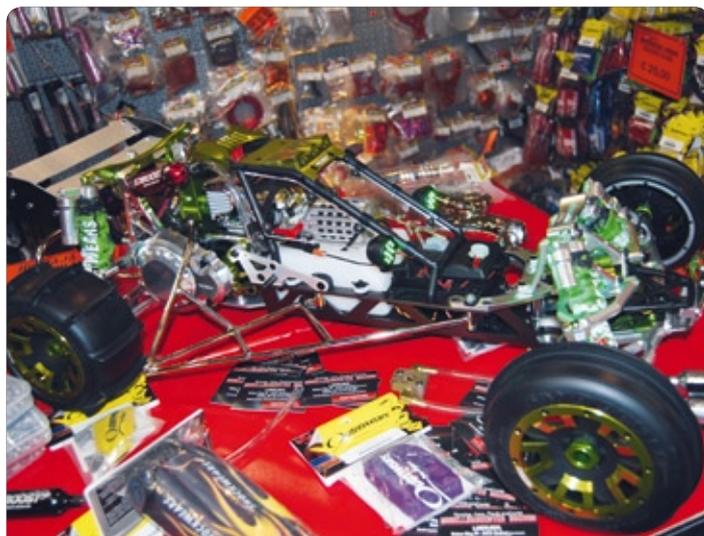
DX3R PRO
SPM3200



Bestens gerüstet Zoll-Werkzeuge von Losi

Es gibt viele gute Modelle auf dem Markt. Die meisten davon verfügen über metrische Schrauben. Die meisten. Einige jedoch haben zöllische Schrauben, weshalb viele RC-Car-Fahrer vor dem Kauf dieser nicht minder guten Modelle zurückschrecken. Zu Unrecht. Es gibt nämlich von Losi ein Werkzeug, mit dem das Lösen von Zollschrauben zum Kinderspiel wird.

Auf den ersten Blick handelt es sich bei dem Zauberschlüssel nur um einen robusten Metallgriff. Vorne eine Sechskantaufnahme für Bits, hinten ein Plastikdeckel. Letzteren kann man abziehen, wodurch sich das Innenleben zeigt. Darin verbergen sich sieben Langbits, die saugend in die Aufnahme des Griffs passen. Natürlich ist es auch denkbar, die Bits in einen Akkuschauber zu spannen. Die sehr hochwertigen Werkzeuge verfügen über gehärtete Spitzen und sind perfekt und hochwertig verarbeitet. Eine kleine Gravur zeugt von der entsprechenden Größe. Damit ist man nicht nur auf der Rennstrecke bestens bedient, sondern hat auch perfektes Material für die heimische Werkstatt. Zu beziehen ist das Ganze bei Horizon Hobby. Infos unter www.horizonhobby.de.



Die Leudde ...

Die Leudde kommen auf Ideen. Für ein Großmodell der oberen Mittelklasse kann man ja schon eine Menge Geld ausgeben. Nicht nur für die Anschaffung, sondern auch für Tuning und Instandhaltung. Aber dieses Modell – gesichtet auf der Internodellbau in Dortmund – verleiht dem Begriff „Tuning“ neue Ausmaße. Bis auf die vier Räder erinnert dabei nicht mehr viel an ein RC-Car. Dafür gibt es unzählige bunte Lichter, Aluteile und technische Spielereien, die diesen Boliden zu einem echten Hingucker auf jeder Rennstrecke machen – oder besser gesagt: machen würde. Denn allzu oft dürfte dieses Schmuckstück nicht auf den dreckigen Tracks der Republik zu sehen sein. Dazu ist es viel zu schade – schade eigentlich!

Thunder Tiger TV Offroadpower



Auf der neuen Indoor-Offroad-Strecke in Grasbrunn/Keferloh fand vom 19. bis 20. März 2011 ein Freundschaftsrennen statt. Dieses Mal wurde neben Short Course auch die Klassen 2WD und 4WD angeboten. Der Veranstalter entschied sich, die Short Course-Piloten am Samstag fahren zu lassen. Die 2WD- beziehungsweise 4WD-Racer gingen am Sonntag auf die Strecke. Mit 38 genannten Fahrern war das Rennen gut besucht. Thunder Tiger trat mit insgesamt sechs Teamfahrern an.

Vormittags konnte an beiden Tagen erst einmal fleißig trainiert werden. Im Anschluss an die Fahrerbesprechung standen den Fahrern dann fünf Vorläufe zur Verfügung. Nachdem Robert Hart sich mit seinem Team Associated SC10FT die Poleposition gesichert hatte, errang er mit insgesamt drei klaren Start-Ziel-Siegen auch noch den Gesamtsieg in der Klasse Short Course. Auf Platz zwei und drei folgten Andreas Meyer und Stefan Marz, die ebenfalls auf den AE SC10FT setzten.

Am Sonntag erkämpfte sich Andreas Knott die Poleposition, dicht gefolgt von Robert Hart und Stefan Knott. In sehr spannenden Finalen konnte Andreas Knott seinen ersten Platz verteidigen und wurde Gesamtsieger der Klasse 2WD. Stefan Knott belegte den dritten Platz. Andreas Knott konnte seinen neuen Team Associated B44.1 nach den Vorläufen auf den zweiten Startplatz stellen. Musste aber in den hart umkämpften Finalen Federn lassen und belegte am Ende Platz drei.

Den Sieg in der Short Course-Klasse sicherte sich Robert Hart vor Andreas Meyer und Stefan Marz. Ein erfolgreicher Tag für die Thunder Tiger-Piloten in Grasbrunn/Keferloh





Erste Entscheidungen Ernst Gedanken, erfolgreiche Tage



Die Gedanken des DMC und vieler Modellsportler sind nach der Katastrophe in Japan bei den Mitgliedern des Japanischen Teams – hier in Burgdorf 2010 – und allen Bewohnern

Ein paar Gedanken sollte man sich über die jüngsten Geschehnisse auf unserer Welt machen. Japan ist zwar weit entfernt, aber trotzdem sollte man auch als Modellbauer innehalten und an die Menschen in diesem Land denken. Freunde, aber auch viele Modelle, die wir fahren oder die Fernsteueranlage die wir benutzen, haben ihren Ursprung im Land der aufgehenden Sonne.

Die ersten Entscheidungen in 2011 sind gefallen. In Europa wurden die Indoor-Europameisterschaften in den Klassen Elektro-Tourenwagen und Elektro-Glattbahn im Maßstab 1:12 ausgefahren. Wie schon im Vorjahr reisten auch diesmal nicht viele Fahrer nach Tschechien und Frankreich. Trotzdem sahen die Zuschauer spannende Rennen, denn die besten Piloten Europas waren natürlich am Start. Ronald Völker verteidigte dabei souverän seinen Titel als Europameister Indoor und machte seine Überlegenheit in dieser Klasse deutlich. In Montbrison, Frankreich war er mit seinem 1:12er-Modell ebenfalls schnell unterwegs und hätte sich zum ersten Mal den Titel sichern können. Leider hatte er jedoch in den ersten beiden Finalläufen Pech und wurde durch technische Defekte gestoppt. So konnte der Finne Simo Ahoniemi den Titel in der Modified-Klasse vor dem Österreicher Hupo Hönigl und Olly Jeffries aus England einfahren. In der Standardklasse verlor Markus Mober

den Kampf gegen Hupo Hönigl und wurde am Ende Zweiter vor Oliver Bultnyck aus Belgien. Um die Teilnehmerzahl in der Klasse 1:12 zu erhöhen, hat die EFRA vor einiger Zeit entschieden, Doppelstarts zuzulassen.

In Homestead, USA lief zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses die WM in der Königsklasse 1:8 Glattbahn. Nach den ersten Trainingszeiten gibt es zu vermelden, dass Robert Pietsch mit seinem Mugen MRX5 der schnellste Mann in den Vereinigten Staaten ist. Daniele Ielasi mit seinem Shepherd Velox und auch die XRAY-Piloten Mike Swager und Ralf Burch platzierten sich unter den besten Zehn. Unterschätzen darf man natürlich Titelverteidiger Lamberto Collari ebenfalls nicht. Er wird im Finale sicherlich auch eine wichtige Rolle spielen.

Erstmals wurde in Deutschland die DM in der Klasse 1:12 offen ausgetragen, das bedeutet, man brauchte keine Qualifikation. Um Fahrer aus dem Ausland zu gewinnen, ist auch keine DMC-Lizenz mehr erforderlich. Zumindest nicht, um an dem Rennen teilnehmen zu können. In Heinsberg trafen sich im Zuge dessen 41 Fahrer, davon 28 Fahrer mit einer DMC-Lizenz, um den Titel „Offener Deutscher Meister“ auszufahren. Das Rennen gewann in der Modified-Klasse Marc Fischer. In der Standardklasse setzte sich Dominik Reschke durch.

Eine weitere Entscheidung ist nun um die Ausrichtung der DM in der Klasse VG8 gefallen. Die Frühjahrsposse, mit Verschiebung und Annullierung der Verschiebung durch das Schiedsgericht, hat das Präsidium des Deutschen Minicar Clubs beendet. Nach einem erneutem Antrag des ausrichtenden Vereins MCC Rhein Ahr, fiel die Entscheidung, dass die DM im Zeitraum von 08. bis 11. September 2011 stattfindet.



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



Erstmals wurde in diesem Jahr eine offene Deutsche Meisterschaft in der Klasse 1:12 ausgetragen

markt

Modelle im Überblick



Bittydesign Fighter-Bodys
von Ansmann Racing

Ansmann Racing

Ansmann Racing präsentiert hochwertige **Fighter-Bodys** von Bittydesign für Buggys. Dabei handelt es sich um Karosserien aus glasklarem, 1 Millimeter starkem Lexan, die optimal an das entsprechende Chassis angepasst sind. Eine Maskierfolie nebst Dekorbogen zur individuellen Gestaltung gehören zum Lieferumfang. Für folgende Modelle sind die Fighter-Bodys zu haben: Kyosho MP9, Mugen MBX-6, Serpent S811, XRAY 808, Losi 8ight, Asso RC8, HoBao Hyper 9 und Losi 8ight EU. Preis etwa: **29,95 Euro**.

Das **xMove 2.0 Evolution** ist ein optisch ansprechendes Ladegerät mit Touch-Bedienelementen und einem Zweizeilen-Display. Das Dual-Gerät ermöglicht die zeitgleiche Ladung von zwei Packs mit bis zu sechs Zellen LiPo und LiFe oder 18 Zellen NiMH und NiCd mit einem Ladestrom von bis 0,1 bis 10 Ampere pro Ausgang. Hotkeys ermöglichen den einfachen Wechsel zwischen den beiden Ladeausgängen. Die jeweils zugeordneten Balancer arbeiten mit einem Ausgleichsstrom von 300 Milliampere. Modellspeicher und USB-Schnittstelle ermöglichen eine optimale Verwaltung der Akkus. Der xMove 2.0 Evolution hat ein Gewicht von 930 Gramm und misst 195 x 175 x 80 Millimeter. Der Preis: **189,95 Euro**.

xMove 2.0 Evolution von Ansmann Racing

Cogius

Bei Cogius gibt es ein mikroprozessor-gesteuertes Zweifachladegerät von EP Product. Das **EP Duplex 200** ist vielfach einsetzbar, unter anderem für LiPo, LiFe, Lilo mit je eins bis sechs Zellen sowie NiMH, NiCd, Pb mit je eins bis 18 Zellen. Über den USB-Anschluss können Daten mit dem PC ausgetauscht werden, außerdem ist hierüber auch ein Laden von Handys oder MP3-Playern möglich. Das EP Duplex 200 hat eine Eingangsspannung zwischen 11 und 18 Volt und eine maximale Ladeleistung von 2 x 200 Watt mit einem Ladestrom von 10 Ampere. Als Entladeleistung gibt der Hersteller 2 x 25 Watt bei einem maximalen Entladestrom von 5 Ampere an. Die Abmessungen betragen 200 x 135 x 57 Millimeter. Der Preis: **175,99 Euro**.



EP Duplex 200 von Cogius

Der Buggy **Spider** ist ein 2WD-Offroadbenzgroßmodell von Amewi/Smartech. Ein 23-Kubikzentimeter-Zweitaktmotor sorgt für die nötige Beschleunigung des Modells im Maßstab 1:5. Die einstellbaren Öl-druckstoßdämpfer aus Aluminium passen sich der Piste und den Vorlieben des Fahrers an. An Vorder- und Hinterachse sind je ein Doppelquerlenker angebracht, Spur und Sturz sind einstellbar. Dank der Alu-Chassisplatte bringt das Modell betankt gerade einmal etwas über 8.000 Gramm auf die Waage. Als Servos dient ein 9-Kilogramm-Gasservo sowie ein 18-Kilogramm-Lenkservo. Neben dem



Fahrzeug ist eine 2,4-Gigahertz-Pistolenfernbedienung im Lieferumfang enthalten. Der Preis: **529,- Euro**.

Spider von Cogius



Reely Air Attack
von Conrad

Conrad Electronic

Der **Reely Air Attack** von Conrad ist ein 2WD-Nitro-Buggy im Maßstab 1:8. Er wird RTR inklusive einer 2,4-Gigahertz-Anlage ausgeliefert. Neben der Foto-Design-Karosserie überzeugt der Buggy mit guten Fahrleistungen. Weitere Features sind Stahldifferenziale, Chassisplatte, Achsschenkel, Öl-druckstoßdämpfer und Dämpferbrücken aus Aluminium sowie eine einstellbare Racing-Bremsen mit gelochten Bremsscheiben. Technische Daten: Hubraum: 3,46 Kubikzentimeter, Länge: 470 Millimeter, Breite: 312 Millimeter, Höhe: 140 Millimeter, Spurweite: 268 Millimeter, Gewicht: 3.450 Gramm.

Neu bei Conrad gibt es den 4WD-Brushless-Buggy **Reely Carbon Fighter** im Maßstab 1:10. Ausgestattet ist dieser mit einem Brushlessantrieb. Die Motorkraft wird über ein leichtgängiges Kardansystem auf alle vier Räder übertragen. Für die nötige Bodenhaftung sorgen Öl-druckstoßdämpfer und High-Grip-Reifen. Technische Daten: Länge: 400 Millimeter, Breite: 248 Millimeter, Höhe: 160 Millimeter, Gewicht: 1.550 Gramm. Der Preis: **159,- Euro**.

Reely Carbon Fighter
von Conrad



CS-Electronic

Der **Dirt Champ TimeR** ist das neue Zeitnahmesystem von CS-Electronic. Das ganze Gerät misst 130 x 85 x 18 Millimeter und ist auf einem Stativ montiert. Der TimeR kommuniziert mit dem DCD-Transponder über Infrarot. Die Verbindung zum PC geschieht drahtlos per Bluetooth. Die Auswertung der Rundenzeiten erfolgt über die mitgelieferte Zeitnahme-Software LapR. Der TimeR kann fünf zeitgleich vorbeifahrende Autos erfassen. Im TimeR befindet sich ein wiederaufladbarer Lithium-Ionen-Akku, der über das mitgelieferte USB-Kabel vom PC oder Notebook geladen wird.



Dirt Champ TimeR von CS-Electronic

powered by



Hersteller

Kontaktdaten

Der Maßstab im Modellbau

FG Modellsport

Der neue Leopard 4 Competition verfügt über eine hydraulische Getriebepbremse. Diese Version wird von Wettbewerbspiloten bevorzugt, da die Bremsleistung mit nur einem Bremsattel bei einem entsprechenden Fahrstil ausreichend ist. Wie alle Leopard-Modelle wird dieser mit einem 26-Kubikzentimeter-Zenoah-Motor, Resonanz-Schalldämpfer und glasklarer Polycarbonat-Karosserie als Baukasten ohne Fernlenkanlage geliefert.

Der Preis: 1.999,- Euro. Analog zum Leopard 2 gibt es jetzt auch den allradgetriebenen Leopard 4 Competition inklusive Getriebepbremse. Der Preis: 2.299,- Euro.

FG Modellsport hat jetzt eine **Doppelkolbenhydraulikbremse** mit Volumenausgleichsbehälter im Programm. Sie ist fein dosierbar, bei Zug entfaltet sich durch den Doppelkolbenbremsattel eine enorme Bremskraft. Der Hauptbremszylinder ist mit einem Ausgleichsbehälter für die Bremsflüssigkeit ausgestattet, der eine Blasenbildung im Bremssystem verhindert. Der Preis: 286,- Euro.



Doppelkolbenhydraulikbremse von FG Modellsport



Leopard 4 von FG Modellsport

Bei der **Airbox 2011** handelt es sich um eine detailverbesserte Airbox 09. Durch die Verstärkung des Luftfilteradapters wurde die Stabilität des gesamten Filters erhöht. Weiter wurde die Abdichtung zwischen Adapter und Filter verbessert. Die Airbox wird ohne Choke-Einrichtung geliefert, das Set enthält jedoch Luftfilteradapter, Airbox, Schaumstofffilter, Dichtungen und Befestigungsmaterial. Der Preis: 59,- Euro.

Durch die Montage des **Querlenkersets 2011** können die vorderen Stoßdämpfer der Modelle Competition 07-510 und 07-530 sowie EVO 08-510 und EVO 08-530 flacher montiert werden. Der obere Querlenker wurde größer dimensioniert, sodass Stoßdämpfer beziehungsweise Dämpferfedern mit größerem Außendurchmessern gefahren werden können. Der Sturz wird über Distanzplatten verstellt. Der Preis: 79,- Euro.



Punisher von Graupner

Graupner

Graupners **Punisher** ist ein 4WD-Crawler im Maßstab 1:10. Das RTR-Fahrzeug ist mit einem Allradlenksystem und zwei RC-390-Motoren ausgestattet. Durch vier unterschiedliche Lenkmodi und den Allradantrieb mit Starrachsen lässt sich der Punisher auch in schwerstem Gelände präzise steuern und auch größere Hindernisse lassen sich ganz locker überwinden. Egal ob Einsteiger oder Crawl-Profi: Mit Graupners Punisher kann jeder RC-Car-Fan seinen Spaß haben.

Kyosho

Der **DMT GP** ist der jüngste Spross aus der Kyosho-Monster-Serie. Das Modell ist mit einem GXR-18SP-Verbrennungsmotor inklusive Resonanzrohr ausgestattet. Der DMT GP wird als ReadySet mit dem neuen 2,4-Gigahertz-Perfex KT-200 Fernsteuersystem geliefert. Das Chassis ist aus hochwertigem Aluminium gefräst und bildet die verwendungsfreie Basis. Vorder- und Hinterachse sind exakt identisch aufgebaut und verfügen über großvolumige Öldruckstoßdämpfer. Technische Daten: Länge: 485 Millimeter, Breite: 385 Millimeter, Höhe: 212 Millimeter, Spurbreite: 212 Millimeter, Radstand: 320 Millimeter, Reifendurchmesser: 145 x 80 Millimeter. Der Preis: 349,- Euro.



DMT GP von Kyosho

Der **Team Orion CRF Alpha 21-Buggy-Motor** war während der 1:8-Offroad-WM-2010 der meist genutzte Antrieb im Finale. Dies nimmt Team Orion zum Anlass, zwei auf 500 Stück limitierte Sonder-Editionen des Motors auf den Markt zu bringen. Die Lieferung erfolgt in edler Tasche mit Resonanzrohr und Glühkerze. Der Preis: 399,- Euro.



Team Orion CRF Alpha 21-Buggy-Motor von Kyosho

Ansmann Racing

Thomas-Mann-Straße 63, 90471 Nürnberg
Telefon: 09 11/81 74 40, Fax: 09 11/817 44 22
E-Mail: info@ansmann-racing.com
Internet: www.ansmann-racing.com

Cogius Modellbau-Shop

Wörnetstrasse 7, 71272 Renningen
Telefon: 071 59/420 06 92, Fax: 071 59/420 06 94
E-Mail: info@cogius.de, Internet: www.cogius.de

Conrad Electronic

Klaus-Conrad-Straße 1, 92240 Hirschau
Telefon: 01 80/531 21 11, Fax: 01 80/531 21 10
Internet: www.conrad.de

CS-Electronic

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

FG Modellsport

Spanningerstraße 2, 73650 Winterbach
Telefon: 071 81/967 70, Fax: 071 81/96 77 20
E-Mail: info@fg-modellsport-gmbh.de
Internet: www.fg-modellsport-gmbh.de

Graupner

Postfach 12 42, 73230 Kirchheim/Teck
Telefon: 070 21/72 20, Fax: 070 21/72 22 00
E-Mail: info@graupner.de, Internet: www.graupner.de

Horizon Hobby Deutschland

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

Kyosho

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

LRP electronic

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

Power-Save-Racing

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

RC-Car-Shop Hobbythek

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

Robitronic Electronic

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

Simprop Electronic

Ostheide 5, 33428 Harsewinkel
Telefon: 052 47/604 10, Fax: 052 47/604 15
Internet: www.simprop.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
Internet: www.smi-motorsport.de

T+M Models (Vertrieb in der Schweiz)

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

Thunder Tiger

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



Horizon Hobby Deutschland

Neu bei Horizon Hobby gibt es zwei Verbrennungsmotoren von nVision. Der **NVB521 Racing Engine 21** und die entsprechende Racing-Version verfügen beide bei einem Gewicht von 360 Gramm über eine ABC Laufgarnitur, einen Zweinadelvergaser, eine CRF-Kurbelwelle und einen extrem leichten Kühkopf. Zum Lieferumfang der Motoren gehören drei zusätzliche Venturiereinsätze von 6,5; 7,5 und 8 Millimeter. Die Standardversion des Motors dreht mit 35.000, die Racing-Version mit 37.000 Umdrehungen pro Minute. Der NVB521 Racing Engine 21-Motor kostet **179,99 Euro**, die Racing-Version **229,99 Euro**.

NVB521 Racing Engine 21 Offroad von Horizon Hobby

LRP electronic

Den **Baja 55C** von HPI gibt es nun auch in der SS-Version. Wie die übrigen Modelle der SS (Super Sport) Linie, kommt auch der Baja 55C SS als Bausatz zum Kunden, damit er ihn von Grund auf selbst aufbauen kann. Als Triebwerk dient ein Fuelie-Motor mit 26 Kubikzentimeter Hubraum in Verbindung mit einem Alu-Tuningendrohr. Damit sind Geschwindigkeiten von etwa 65 Stundenkilometer erreichbar. Das 900 Millimeter lange Fahrzeug bringt es auf ein Gewicht von rund 12.600 Gramm.

Der **Maverick Blackout MT** ist ein Monster Truck mit satter Power. Der 30-Kubikzentimeter-Motor und der robuste 4WD-Kardantrieb sorgen für ein Vorankommen in nahezu jedem Gelände. Mit dem zuverlässigen 2,4-Gigahertz-Fernsteuerungssystem hat man den Blackout immer unter Kontrolle. An dem RTR-Modell können alle wichtigen Parameter eingestellt werden. Der Blackout ist neben dem Motor und der RC-Anlage auch mit zwei 20-Kilogramm-Lenkservos sowie einem starken Gas-Bremsservo ausgestattet. Der Preis: **749,90 Euro**.

Maverick Blackout MT von LRP electronic



HPI Baja 55C SS von LRP electronic

Ebenfalls neu bei LRP electronic gibt es einige **Akkus**. Der 2s-LiPo „Big Mama“ hat eine Entladerate von 65C und wartet mit 6.200 Milliamperestunden Kapazität auf. Mittlerweile zum etablierten Standard bei LRP-LiPos gehören die eingelassenen 4-Millimeter-Goldstecker, die von beiden Seiten zugänglich sind und den LiPo somit extrem vielseitig einsetzbar machen. Der Preis: **109,99 Euro**. Ebenfalls erhältlich sind 1s-Hardcase-LiPos mit 5.800 Milliamperestunden Kapazität und 65C Belastbarkeit zum Preis von **54,99 Euro**. Auch für die Empfängerstromversorgung hat LRP den richtigen Akku im Programm. Der LiFePo-Stromspender hat eine Nennspannung von 6,6 Volt und eine Kapazität von 4.300 Milliamperestunden. Der Akku ist in Straightbauweise für **59,99 Euro** zu haben.



Verschiedene Akkutypen von LRP electronic

Power-Save-Racing

Neu von Power-Save-Racing gibt es für den Durango DNX 408 ein **Lagerset**. Dieses genügt den hohen Ansprüchen und sorgt mit besonderen Lagerkäfigen und speziellem synthetischen Fett für geringere Reibung. Das Lagerset enthält alle 26 Lager zum Preis von **35,95 Euro**.

Lagerset von Power-Save-Racing



Robitronic

Bei Robitronic gibt es hochwertige **Kupplungsglocken**, gefräst aus Stahl. Durch die Lüftungsöffnungen wird die Kupplung besser gekühlt, außerdem kann hier der Abrieb der Beläge besser entweichen, was übermäßigen Verschleiß verhindert. Die Anzahl der Zähne ist seitlich eingelassert, wodurch der Wert auch im eingebauten Zustand schnell abgelesen werden kann. Die Glocken sind bei Robitronic für 1:8er-Modelle in verschiedenen Größen erhältlich. Der Preis: ab **8,90 Euro**.

Bei Robitronic gibt es nun das **Samba Four Power-Resorohr** zur Leistungssteigerung ohne Motortuning bei 1:5-Großmodellen. Die speziell behandelte Oberfläche ist optimal gegen Schmutz und Rostbildung geschützt, außerdem nutzt die Bauform des Auspufrohrs Interferenzeffekte zur besseren Schalldämpfung. Entwickelt wurde es speziell für MCD-V4, -X4 und EVO-Modelle. Der Preis: **209,- Euro**.



Kupplungsglocken von Robitronic

Resorohr von Robitronic



VIRUS 2.0

Lassen Sie sich erneut infizieren

Der Virus 2.0 ist die brandneue Weiterentwicklung
des berühmtberüchtigten Vorgängers.



Art.Nr. 112000009
Virus 2.0 Kit (Bausatz)
ohne Motor



Art.Nr. 114000006
Virus 2.0 RTR



weitere Informationen unter www.ansmann-racing.com

- 
- > Pro Grip Reifen
 - > Big Bore Dämpfer
 - > Lightweight Sideguards
 - > Gewindestangen zum verstellen der Geometrie
 - > Neue Dämpferbrücken für optimale Performance
 - > Speziell gehärtete Differentiale für Brushless Umbauten



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

RC-Car-Shop Hobbythek

Eine Neuheit bei RC-Car-Shop Hobbythek sind **GPM-Stoßdämpfer** für alle HPI Baja-Modelle im Maßstab 1:5. Geliefert werden vier komplette, fertig befüllte Ganzmetallstoßdämpfer in Premium-Qualität inklusive Federn und 6-Millimeter-Kolbenstangen. Abmessungen: 20 Millimeter Durchmesser, Frontstoßdämpfer: 187 Millimeter Länge, 62 Millimeter Federweg, Heckstoßdämpfer: 207 Millimeter Länge, 69 Millimeter Federweg. Der Preis für ein Viererset: **88,88 Euro**.



Komplettstoßdämpfer für HPI Baja-Modelle von RC-Car-Shop Hobbythek

Simprop Electronic

Ein sehr feinfühliges Regelverhalten dank einer hohen Taktfrequenz (32 Kilohertz) verspricht das **Black Magic Car** von Simprop. Die kleine Kraftbox eignet sich sowohl für Brushless- als auch Bürstenmotoren und ist als 8,5- und 12,5-Turns-Version erhältlich. Die Regler lassen sich programmieren und so den eigenen Bedürfnissen anpassen. Die Abmessungen betragen 40 × 41 × 28,7 Millimeter bei einem Gewicht von etwa 43 Gramm. Das Black Magic Car lässt sich in Verbindung mit LiPo-, LiFe- und NiMH-Akkus einsetzen.



Motorregler von Simprop

Passend zum Black Magic Car bietet Simprop die **Black Magic ProgBox** an. Hiermit lassen sich die gleichnamigen Regler noch einmal feiner abstimmen. Außerdem können wertvolle Daten über die tatsächliche Leistungsfähigkeit von RC-Car-Motoren ausgelesen werden. Die ProgBox misst 124 × 45 × 26 Millimeter und wiegt 96 Gramm.



ProgBox von Simprop

SMI Motorsport & T+M Models

Das Rollcenter kann nun beim XB808 auch radseitig verändert werden. Die neuen **hinteren Radträger** aus 7075-T6-Aluminium ermöglichen die Montage der Kugelköpfe an drei Positionen und neben diversen Unterlegscheiben lassen sich auch die Kunststoffeinsätze zur Befestigung am Querlenker zur Einstellung des Rollcenters nutzen. Nebenbei erhöht sich die Festigkeit der Radträger im Vergleich zu den Kunststoffteilen deutlich. Der Lieferumfang beinhaltet neben den oberflächengehärteten Radträgern auch die Kunststoffeinsätze für die Kugellager und alle benötigten Kleinteile zur Montage am XB808.

XRAY XB808-Radträger von SMI Motorsport & T+M Models

HUDY-Luftfilter von SMI Motorsport & T+M Model



Für den reibungslosen Betrieb eines Verbrennungsmotors ist der **Luftfilter** entscheidend. Nur ein ungehindertes Durchströmen von Luft ohne jegliche Schmutzpartikel ermöglicht die maximale Leistung bei gleichzeitig sehr langer Lebensdauer. Die zweistufigen Luftfilter von HUDY werden speziell für das jeweilige Modell passend hergestellt. Der innere Einsatz wird mit dem HUDY Spezial-Luftfilter-Öl behandelt (Bestellnummer: 106240). Die äußere Stufe hält den groben Schmutz ab, welcher sich bei Bedarf akklopfen lässt.



Factory Team-Bit-Aufsätze von Thunder Tiger

Thunder Tiger

Neu von Thunder Tiger Factory gibt es die **5-Team-Bit-Aufsätze**. Lange, schlanke, aber dennoch solide Schäfte, passend für alle gängigen Akku-Schrauber und qualitativ hochwertige, gehärtet, langlebige Werkzeugspitzen machen diese Bits zu wertvollen Helfern. Das fünfteilige Set bestehend aus 1,5-, 2,0- und 2,5-Millimeter-Inbus sowie 2,0- und 2,5-Millimeter-Kugelkopfinbus kostet **25,90 Euro**.

**Neuheiten, Produktinfos und Aktualisierungen
senden Sie bitte an:**

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

VERSAND-AKTION nur **2,90**
Innerhalb Deutschland

Thundertiger MT-4 G3 Brushless Monstertruck
2,4 GHz RTR
Farbe rot oder blau
449,99



TH-6401-F081/rot
TH-6401-F082/blau

Ansmann ARN-1 ARF, 1:10 + 2 Gang Getr., Verbrenner
79,90



AN-101000001

Ansmann W6 2,4GHz 3-Kanal Fernsteuerung mit Empfänger
79,-



AN-132000080

Carson Linde Gabelstapler RTR 2,4Ghz
149,-



CT-500907093

Drive & Fly DF Models Race X Pro 3 Kanal Comp. Fernsteuerung inkl. Koffer
79,-



DF-2020

Ansmann Ladegerät X-Base 2.0 mit Zubehör 220 + 12V
65,-



AN-151000040

Traxxas Summit 1:16 2,4GHz RTR
259,-



MU-297205

Carson 1:8 E-Specter Brushless RTR 2,4Ghz
249,-



CT-500409003

Carson Vulcano V28 4,6cm³ RTR
199,-



D-204007

LRP Verbrenner Motor Z 28R Spec3 4,6cm³
LR-32802
128,-



LR-32810

LRP Pulsar Touch Competition
179,-



LR-41555

HPI Savage Flux Brushless 2350 1:8 RTR
429,90



LR-H104494

Carson E-Crusher Pro Kit Bausatz Brushless 1:10
89,90



CT-500400000

Team Orion Vortex Digital Servo
VDS-2315, 23 kg **75,90**
KY-ORI68023
VDS-1609, 16 kg **82,90**
KY-ORI68011
VDS-1106, 11 kg **75,90**
KY-ORI68020



Drive & Fly DF Megaspeed XXL Buggy 1:5 Brushless 4WD RTR
699,- Mit großen Transportkoffer



DF-3401

Traxxas Summit EVX 2 RTR 2,4Ghz mit Akkus
459,-



MU-295607

Ansmann 1:8, Vapor Facelift, RTR, Verbrenner
229,-



AN-114000009

Losi Elektro Micro Rally Car 1:24 RTR Akku + Ladegerät
94,90



HOR-LOS802411

TAMIYA TT-01 Typ E XB RTR Fertigmodell Golf 5 GTI
CT-300057778
Mit Licht
119,-



Porsche GT3 Cup
CT-300084059
Mit Licht

Carson Spector 2 6S Brushless 1:8 Buggy RTR
369,-



CT-500409006

Ansamann Terrier 2.0 1:8 Brushless RTR 2,4 Ghz
289,90



AN-12600005

Carson Reflex Wheel LCD 2,4GHz FHSS 3-Kanal Anlage
43,90



CT-500500031

Carson CY Monster Cage V36 RTR
5,9cm³ 2,4 Ghz E-Starter
299,90



ARF ohne Fernsteuerung mit E-Starter, 13 Kg Servo
CT-500204020

Carson 1:5 CE-5 II Dirt Attack XXL Brushless 6S RTR
549,90



DF-2000
CT-500409012

DF Models Race X 2,4 Ghz inkl. Car-Simulator + Kabel
29,90



DF-2000

Carson Gas Blaster 1:6 Benziner RTR
389,-



CT-500707036

Ansmann 1:8 Virus ARR Verbrenner
119,90



AN-110200001

Hammer Preis Ansmann 1:8 Terrier 2 RTR Verbrenner
229,-



AN-114000007

www.d-edition.de

Nur solange der Vorrat reicht!





1:6 RTR df-models (www.df-models.com)
Shock XXL Competition

STARKSTROM

Dicker Brummer an 6s



Nicht nur bei den Autos, die sich auf unseren Straßen bewegen, wird immer häufiger auf elektronische Antriebstechniken gesetzt. Auch ein paar Nummern kleiner hält der bürstenlose Motor schon längst Einzug in diversen Modellfahrzeugen. Die stetig steigende Leistungsausbeute gepaart mit immer leistungsfähigeren Akkus, machen es mittlerweile möglich, auch Großmodelle mit Brushlesssystemen zu betreiben. Als einer der ersten bietet nun df-models mit dem Shock XXL ein solches Modell an.

Durch die einfache Handhabung finden elektrisch betriebene Großmodelle auch immer mehr Gefallen bei Neueinsteigern im Modellbau. Ohne große Vorkenntnisse kann man hier ein Fahrzeug erwerben, das leistungstechnisch einem Verbrennermodell in Nichts nachsteht. Im Gegenteil, die Brushlessboliden sind den benzinbetriebenen Pendants gerade im unteren Drehzahlbereich meist überlegen. Ebenfalls bei Einsteigern sehr beliebt sind RTR-Modelle (Ready-to-run), bei denen fast alles enthalten ist, um sofort loslegen zu können.

Komplettpaket

Die Firma df-models stellt gleich eine Reihe von Großmodellen mit Brushlessantrieb in RTR-Ausführung vor. Der Shock XXL Monstertruck wird komplett mit 2,4-Gigahertz-Dreikanal Computer-Fernsteueranlage sowie Mikroempfänger und zwei 3s-Hardcase-LiPos mit jeweils 5.000 Milliamperestunden Kapazität geliefert. Lediglich ein Ladegerät und acht Mignonbatterien oder -akkus für die Fernsteuerung werden noch zusätzlich benötigt, bevor man starten kann. Des Weiteren liegen dem RTR-

**Text und Fotos:
Thomas Strobel**





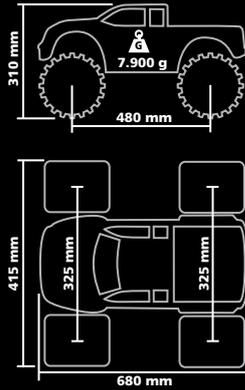
CAR CHECK

SHOCK XXL COMPETITION
df-models

- Klasse: Elektro-Offroad 1:6
- Empfohlener Verkaufspreis: 999,- Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: 4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Brushlesssystem

- Benötigte Teile: Ladegerät, acht Mignonzellen



An einigen Stellen am Shock XXL finden sich orange eloxierte Aluminiumteile

Die Differenziale sind in bewährter Vierspiderbauweise erstellt und mit Fett befüllt



Paket natürlich auch noch eine Bedienungsanleitung in Deutsch, ein Kabel zur Reglerprogrammierung und eine Treiber-CD bei.

Der Truck kommt natürlich fertig montiert und wird in einem riesigen Alukoffer ausgeliefert. Die fertig geschnittene und bedruckte Karosserie in Schwarz, Blau und Weiß ist außergewöhnlich aber durchaus gelungen und verleiht dem Modell zusammen mit dem Front und Heckrammer in Carbon-Optik einen spektakulären Look. Nach dem Abnehmen der Karosserie erblickt man erst einmal das orange eloxierte Alu-Doppeldeck-Chassis mit seitlich daran verschraubten Kunststoffschalen, die den Einbauten Schutz vor Spritzwasser und aufgewirbelten Steinen bieten.

hinaus verfügt die Fernsteuerung über alle wichtigen Funktionen wie Trimmung, Servo-Reverse, Dual Rate, End Point Adjustment, Expo und Auto-Break-System – das kann sich durchaus sehen lassen.

Die Anordnung der Komponenten auf dem Chassis ist recht übersichtlich. Das Lenkservo ist mittig am oberen Chassisdeck kopfüber verbaut. Dabei handelt es sich um ein 22-Kilogramm-Servo mit Metallgetriebe, das für ein Auto in dieser Größe auch sinnvoll erscheint. Das Servogehäuse dient gleichzeitig als Kühlkörper und ist mit



Die mitgelieferte 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung verfügt über zahlreiche Einstelloptionen sowie ein gut ablesbares Display

Der sonstige Aufbau ist sehr ordentlich und übersichtlich. Die einzelnen Komponenten sind allesamt gut zugänglich und so angeordnet, dass die Gewichtsverteilung recht neutral ist. Überall am Auto wurden Innensechskantschrauben verwendet, die am Unterboden auch alle sauber in der Chassisplatte versenkt sind. Trotzdem sollten – wie bei allen RTR-Modellen – alle Schrauben auf festen Sitz überprüft und wenn nötig auch mit Schraubensicherung versehen werden. Beim Shock XXL waren zwar alle Schrauben gut angezogen und auch mit Schraubensicherung versehen, aber Kontrolle ist besser, als auf der Rennstrecke Schrauben zu verlieren.

Kompaktklasse

Eine richtige RC-Box gibt es leider nicht, lediglich eine Kunststoffbox mit vielen Öffnungen, in der der KL-150-Brushlessregler und auch der Empfänger Platz finden. Mit seinen Abmessungen von 35 Millimeter Länge, 22 Millimeter Breite und einer Höhe von 13 Millimeter kann man hier durchaus von einem Miniempfänger sprechen. Zu dem Dreikanal-Receiver gehört natürlich auch die Race-X Pro Pistolengriff-Fernsteuerung, die im 2,4-Gigahertz-Band sendet und zehn Modellspeicher besitzt. Die Funke verfügt über zwei voll proportionale Kanäle sowie einen Schaltkanal. Trotz der benötigten acht Mignonzellen als Batterien oder Akkus, liegt der Sender gut in der Hand und besitzt eine ausgewogene Balance. Auffällig ist das sehr große, beleuchtete LC-Display oben auf der Fernsteuerung sowie eine große Programmier Taste, mit der man durch Drehen und Drücken die verschiedenen Einstellungen der einzelnen Kanalfunktionen einstellen kann. Darüber



Zwei 3s-LiPos mit jeweils 5.000 Milliamperestunden Kapazität gehören zum Lieferumfang des Shock XXL



Das Lenkservo hat eine Stellkraft von 22 Kilogramm und ist kopfüber montiert

eingefrästen Kühlrippen versehen. Die Stellzeit von 0,15 Sekunden ist ein guter Durchschnitt für diese Größe. Zusätzlichen Schutz für das Servo bietet der Servosaver, der leider weder einstellbar noch kugelgelagert ist. Die Ansteuerung erfolgt über zwei Anlenkstangen, somit ist die bestmögliche Kraftübertragung gesichert.

Im hinteren, rechten Bereich ist die Elektronikbox mit der Chassiplatte verschraubt. In ihr ist der KL-150-Brushlessregler mit Kühlkörper und aufgeschraubtem Lüfter befestigt. Ein Ein-aus-Schalter gehört ebenfalls zur Ausstattung. Der Regler verträgt bis zu 150 Ampere, kurzzeitig sogar 1.080 Ampere. Der Betrieb ist mit zweimal 3s-LiPo-Akkus möglich. Zudem ist er programmierbar und so können diverse Einstellungen vorgenommen werden. Es gibt drei Betriebsarten, „Vorwärts mit Bremse“, „Vorwärts/Rückwärts mit Bremse“ und „Vorwärts/Rückwärts ohne Bremse“, eine achtstufige Drag Brake-Einstellung, eine sechsstufige Auswahl

der Abschaltspannung, eine neunstufige Abstimmung des Anlaufverhaltens von sanft bis sehr aggressiv, eine vierstufige Einstellung der maximalen Bremsstärke, vier Rückfahrgeschwindigkeiten, eine vierstufige Einstellung der Bremsstärke beim Einsetzen der Bremswirkung, ein dreistufiger Neutralbereich und ein achtstufiges Motortiming bei sensorlosen Motoren.

Nachbarn

Gegenüber vom Regler, also auf der linken Seite, sitzt der mächtige schwarze Brushlessmotor mit 1.150 Umdrehungen pro Minute und Volt, eingepackt in Alukühlkörper mit einem zusätzlich aufgeschraubten Lüfter. Aus einer Länge von 82 Millimeter und einem Durchmesser von 39,8 Millimeter hat man 485 Gramm Brushlesspower, die dem Shock XXL richtig Beine machen soll. Der Motor leistet 3.500 Watt bei einer Betriebsspannung von 22,2 Volt. Er wird durch den zweiteiligen Kühlkörper nur mittels einer Klemmung gehalten, was bei so einem großen Motor eine super Lösung ist.

Direkt vor Regler und Motor sitzt jeweils ein Akkualter. Diese sind beide so gestaltet, dass jeweils zwei 3s-LiPo-Akkus ohne Probleme Platz finden. Um die Akkus in Position zu halten, werden Kunststoffhalter mit seitlichen Winkeln mittels Schnellverschluss auf die Halteböcke montiert. Die dicken Kabel vom Regler zu den Akkus sind sehr kurz gehalten, um den Widerstand zu minimieren. Zudem wurden als Steckverbindung EC5-Stecker verwendet, um den Kontakt mit den Akkus herzustellen.

In den einstellbaren Öldruckstoßdämpfer arbeiten 4 Millimeter starke Kolbenstangen. Alle vier Dämpfer sind gleich lang und messen von Auge zu Auge 185 Millimeter. Über ein Gewinde lässt sich die Federvor-



Der kräftige Brushlessläufer wird einfach von dem Kühlelement in die Zange genommen – das hält bombenfest



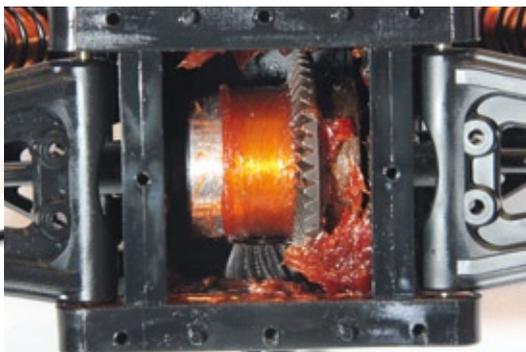
Das Chassis im Überblick: Robuste Bauweise trifft hier auf bewährte Funktionalität

**Hervorragende Verarbeitung
Robuste Konstruktion
Enorm kraftvoller Antrieb
Komplette Ausstattung**

Schmutz gelangt leicht in den Antrieb



Wie fast alles am Shock XXL ist natürlich auch das Mitteldiff kugelgelagert. Darüber hinaus verfügt es über ein Kunststoffhauptzahnrad und überträgt die Kraft mittels Knochenwellen



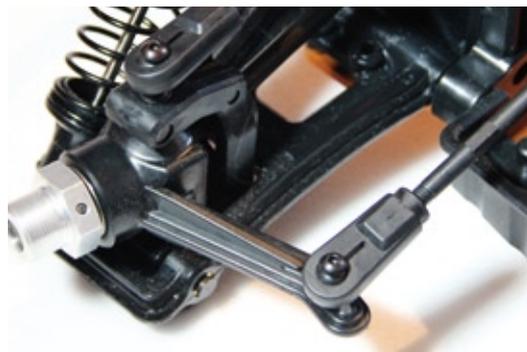
Die Diffs in den Achsen sind schräg verzahnt und reichlich gefettet

spannung stufenlos einstellen. Auf diesem Weg kann man schon mal auf die Schnelle die Fahrzeughöhe verändern. Das Modell sollte im Normalfall jedoch im Stand durch sein Eigengewicht etwas Einfedern.

Die 5 Millimeter starken Dämpferbrücken bieten unterschiedliche Befestigungsmöglichkeiten. Insgesamt sind es vier pro Dämpfer. Somit kommen auch Setup-Freunde voll auf ihre Kosten. Die Achsen sind mit oberem und unteren Querlenkern aufgebaut, wobei die oberen jeweils mittels eines Rechts-links-Gewindes eingestellt werden können. Rundum sorgen Dogbones für die Kraftübertragung an die Räder. Die 24-Millimeter-Radmitnehmer aus Aluminium sind mächtig dimensioniert. Auch die Radmutter sind nur mit einer 24er-Schlüsselweite zu öffnen – hier braucht man schon einen Ratschenkasten aus dem KFZ-Bereich. Leider liegt kein passender Radmutternschlüssel bei.

Durchblick

Um die Differenziale freizulegen, muss man erst mal die jeweilige Achse vom Chassis losschrauben und teilweise zerlegen. So robust, wie die Differenziale aussehen, muss man dies jedoch auch nicht oft machen, da die Vierspider-Diffs aus gehärtetem Stahl gut mit Fett gefüllt sind. Das Ganze läuft sehr sauber und spielfrei. Etwas Fett und die großen Kugellager am Gehäuse lassen auf lange wartungsfreie Intervalle schließen. Mittig

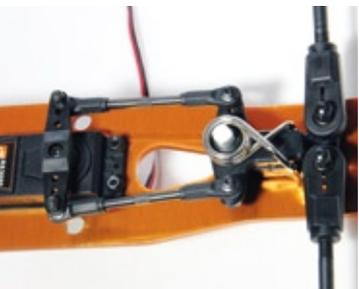


Extra lange Lenkhebel ermöglichen eine gute Kraftübertragung, kosten aber auch etwas Lenkausschlag

im Chassis eingelassen sitzt das Mitteldifferenzial, das direkt vom Motor angetrieben wird. Um es auszubauen, muss das obere Chassisdeck abgebaut werden. Dann kann man die beiden Lagerböcke von unten durch Lösen der Innensechskantschrauben entfernen. Jetzt lässt sich das Zentralgetriebe entnehmen.

Die Räder sind vorne und hinten unterschiedlich breit. Vorne messen sie 64 Millimeter und an der Hinterachse sorgen 82 Millimeter breite Gummis für den Bodenkontakt. Die High-Grip-Monsterreifen sind mitsamt einer Reifeneinlage auf optisch sehr ansprechenden Beadlock-Felgen verschraubt – und zwar mit zwanzig Schrauben pro Felge.

Soviel zur Theorie jetzt muss der Shock XXL Brushlessmonstertruck von df-models noch in der Praxis beweisen, ob er den rein optisch sehr guten Eindruck auch technisch bestätigen kann. Die beiden LiPo-Akkus waren zwar schon geladen, wurden aber sicherheitshalber nochmal nachgeladen, um sicherzustellen, dass auch die volle Leistung abgerufen werden kann. Funke an – und schon informiert das große Display über den Betriebszustand und die Einstellungen der Fernsteuerung. Nachdem die beiden 3s-LiPos und der Regler durch die EC5-Stecker miteinander verbunden sind, kann man den Truck mit dem eingebauten Schalter unter Strom setzen. Sofort laufen die beiden Lüfter los und signalisieren damit die Fahrbereitschaft.



Die solide Lenkung überzeugt durch das doppelte Anlenkgestänge und den sehr großzügig dimensionierten Servosaver

FAZIT

Der Shock XXL brushless Monstertruck von df-models hat in vielen Punkten überzeugt und ist ein Top-Truck mit hervorragenden Fahrleistungen und einer guten Ausstattung. Sowohl Einsteiger als auch Profis werden mit dem Brushless XXL-Monster ihren Spaß haben. Die Materialqualität ist sehr gut und die Teile sind super verarbeitet, was sich in Sachen Haltbarkeit positiv bemerkbar macht.



Volle Kraft voraus – dank des Allradantriebs und den grobstolligen Reifen findet der Truck auf jedem Untergrund festen Halt



Das gesamte Modell ist sehr robust aufgebaut

Wohldosiert

Die ersten Züge am Gashebel zeigen, dass hier mächtig Leistung vorhanden ist. Man sollte keinen zu nervösen Gasfinger haben, denn der Shock XXL setzt jedes Signal in Vortrieb um. Das Anfahren erfolgt sehr feinfühlig, ein so genanntes Cogging ist fast nicht spürbar, was auf die sehr präzise arbeitende Elektronik zurückzuführen ist. Somit lässt sich das Gas sauber dosieren. Auf einer freien Fläche kann man sich mit den Fahreigenschaften des XXL-Monstertrucks vertraut machen, indem das Tempo langsam gesteigert wird – na ja, so lange kann niemand warten. Also, Vollgas!

Wahnsinn, es ist echt unglaublich, wie der elektrifizierte Riese vorwärts marschiert. Auf der leicht unebenen Schotterpiste bei einer geschätzten Topspeed von zirka 70 bis 80 Stundenkilometer produziert der Truck eine deutliche Staubspur und lässt die Steine nur so fliegen. Ohne zu übertreiben, ist der Brushless XXL-Monstertruck von df-models einem Benzinerkollegen leistungstechnisch überlegen. Jeder Zug am Gashahn zaubert einem ein Grinsen ins Gesicht. Das war nicht zu erwarten, denn Größe und Gewicht sind ja doch etwas mehr als bei einem 1:8er-Modell.

Leistungsmäßig hat der Shock XXL schon mal überzeugt, jetzt fehlen noch Fahrwerk, Flugverhalten und Haltbarkeit. Auf einer kleinen Rundstrecke macht der Truck ebenfalls eine gute Figur. Durch die Gewindedämpfer konnten auf die Schnelle noch kleinere Fahrwerksänderungen vorgenommen und das Auto an die Streckenverhältnisse angepasst werden. Kleine Sprünge und Unebenheiten schluckt das Fahrwerk spielend, da es recht vielseitig einstellbar ist.

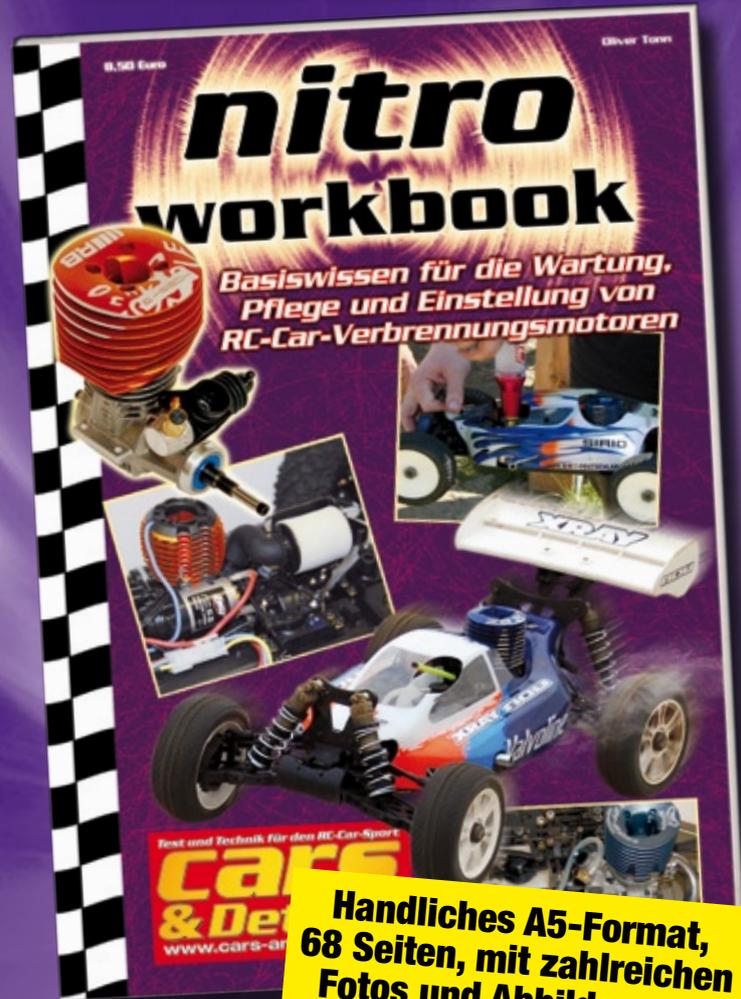
Härtetest

In der Kiesgrube gilt es dann herauszufinden, ob der Shock XXL auch bashtauglich ist. Diverse Sprünge über bis zu 8 Meter hohe Hügel werden es zeigen. Durch die enorme Leistungsentfaltung braucht der Shock XXL nur wenig Anlauf und schon fliegt das Monster durch die Luft. Das Flugverhalten ist absolut neutral und auch die Kontrolle im Flug ist für so ein XXL Modell sehr gut, sodass auch nach großen Sprüngen sicher gelandet werden kann. Nach einigen heftigen Jumps und ein paar unsauberer Landungen hat der Truck auch diesen Test bestanden. Nach der ersten Akkuladung folgt eine kurze Inspektion, die leider zu Tage brachte, dass keiner der beiden Lüfter mehr funktionierte. Das lag daran, dass der feine Kies in den Lüftermotor eingedrungen war und diesen außer Funktion gesetzt hatte. Nach einer kurzen Reinigung war dieses Problem aber auch schon wieder behoben. Allgemein waren trotz der beiden seitlichen Wannen sehr viele Steine im Chassis gelandet. Hier ist es empfehlenswert, eine Art Schutzwanne zu bauen, denn selbst der Zahnradschutz am Mitteldifferenzial konnte nicht verhindern, dass sich auch im Hauptzahnrad ein Steinchen festgeklemmt hatte.

Während die 3s-LiPo-Akkus nun laden, sollte der Shock XXL ebenfalls zeigen, was er mit zwei 2s-LiPos leisten kann. Überraschenderweise ging der Monstertruck auch damit noch sehr gut vorwärts und war für das Testareal leistungstechnisch immer noch ausreichend. ■

▼ Anzeige

Jetzt bestellen!



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

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

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

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

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

**oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-100**



World Meeting



Die Elite zu Gast in Eppelheim

Schon zum 14. Mal traf sich Europas Fahrerelite zum Spektakel des Jahres, den LRP Touring Car Masters 2011. Nachdem Juho Låvenen nur eine Woche vor der Veranstaltung den beeindruckenden Siegeszug von Ronald Völker in der ETS-Serie stoppen konnte, hatten sich einige Fahrer Hoffnung auf den Titel des TCM-Champion 2011 gemacht – zu Unrecht, wie sich rausstellte.

Text:
François Legrand

Vom 25. bis 27. März war die Rhein-Neckar-Halle in Eppelheim, nahe Heidelberg, erneut das Mekka für mehr als 200 Tourenwagen- und Formelfahrer, die in sechs verschiedenen Klassen um einen prestigeträchtigen Sieg bei dem wohl traditionsreichsten Rennen in Europa kämpften. Im Mittelpunkt des Geschehens stand die Mastersklasse, in der über 60 Fahrer aus ganz Europa und Russland ihr fahrerisches Talent unter Beweis stellten. Doch auch die Fahrer der Open-Stock-Klasse, in der nur 13,5-Turns-Motoren der Baureihen X11 und X12 von LRP electronic zugelassen waren, zeigten RC-Car-Sport auf Top-Niveau. Das galt auch für die vier weiteren Kategorien Rookie, Classic, 17,5 Turns sowie Formel, die ausschließlich den nationalen Teilnehmern der LRP-HPI-Challenge-Rennserie vorbehalten waren.

Full House

Trotz leichter Rückgänge der Teilnehmerzahlen konnte sich der MSC-Eppelheim als ausrichtender Verein über 211 Starter freuen. Die ideale Location

und die tadellose Bewirtung sorgten einmal mehr für ein perfektes Erlebnis. Der MSC Eppelheim bewies außerdem sein Engagement für bedürftige Menschen, indem er den Erlös aus der Tombola mit 400 Sachpreisen einer regionalen Stiftung für krebserkrankte Kinder der Klinik Heidelberg zur Verfügung stellte.

Das Layout der 720 Quadratmeter großen Piste wurde wie gewohnt von Reto König entworfen. Die anspruchsvolle Streckenführung sorgte selbst bei den besten Piloten für ungewöhnlich viele Fahrfehler und die Fahrtrichtung im Uhrzeigersinn sorgte für zusätzliche Spannung. Ansonsten präsentierte sich die hellblaue Bahn auf nagelneuem Nadelfilz.

Die technische Abnahme war angemessen und funktionierte reibungslos, während HPI-Challenge-Kommissar Chrisi Königer mit Argusaugen auf die Einhaltung der tolerierten Höchstspannung der LiPo-Packs achtete. Ein besonderes Lob gilt der Rennleitung, die einen perfekten Job ablieferte und den straffen



Das speziell von Reto König entworfene Streckenlayout forderte den Fahrern einiges ab

Zeitplan nicht nur einhalten, sondern aufgrund einer kurzfristigen Änderung sogar um eine Stunde kürzen konnte, was den zum Teil weit angereisten Teilnehmern zugutekam. Dank des pausenlosen Einsatzes mehrerer LRP-Mitarbeiter konnte die Veranstaltung auch online verfolgt werden.

Volles Programm

20 Gruppen mit teilweise bis zu 15 Fahrern wollen organisiert werden. Entsprechend der im vergangenen Jahr eingeführten Änderung, startete die Veranstaltung Freitagnachmittag mit vier Trainingsläufen für alle Klassen. Samstags fanden fünf Vorläufe statt, von denen jeweils die beiden besten nach Punkten gewertet wurden. Sonntags wurden alle Sub-Finals zwei Mal, die A-Finale der fünf Tourenwagenklassen drei Mal und das Formel-Finale ein einziges Mal, allerdings über 20 Minuten bestritten.

In der Rookie-Klasse konnte Daniel Anthes die Poleposition verteidigen und zwei Finalläufe problemlos für sich entscheiden, während die beiden Folgenden, Tim Abendroth und Michael Latzel, ihre Positionen aus dem Vorlaufrennen untereinander tauschten. Bei den Classic-Fahrern führte an Matthias Poggensee kein Weg vorbei. Nachdem er bereits die Vorläufe mit vier Siegen aus fünf Rennen für sich entscheiden konnte, dominierte er das Geschehen am Sonntag und



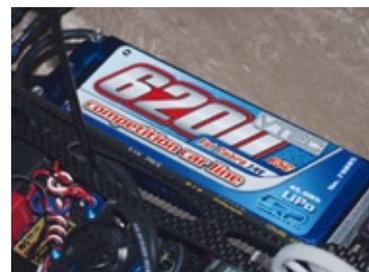
Ein gewohntes Bild in der Königsklasse: Ronald Völker gewinnt vor Marc Reinhard auf Platz 2. Juho Levänen landete auf dem dritten Platz

gewann souverän alle drei Finaldurchgänge. Einzig Niklas Engelmann konnte ihm Paroli bieten und sich den zweiten Platz sichern, während Jörn Hoormann mit etwas Abstand Platz 3 belegte.

Mit 34 Teilnehmern war die 17,5-Turns-Klasse die bestbesetzte der Challenge. Die Poleposition fuhren Max Schmitz und Matthias Keding unter sich aus. Obwohl Keding drei der fünf Vorläufe gewonnen hatte, musste er sich aufgrund einer etwas schlechteren Einzelzeit mit Platz 2 in der Startraufstellung begnügen. Letztlich fiel die Entscheidung im dritten Finale, nachdem Max Schmitz im ersten Durchgang frühzeitig ausgefallen war und Sebastian Meibörg von Position 5 auf 1 stürmte. Den zweiten Lauf im dritten Lauf reichte schließlich zum Gesamtsieg vor Matthias Keding, der das dritte A-Finale gewann. Den letzten Platz auf dem Podest sicherte sich Sebastian Meibörg.

Silberpfeile

In der Formel 1-Challenge reichten Stefan Köhler zwei Siege in den ersten beiden Durchgängen zur Pole, obwohl er aufgrund familiärer Verpflichtungen die verbleibenden drei Vorläufe nicht bestreiten konnte. Platz 2 belegte Dai Sakaguchi, der in Abwesenheit von Stefan die Vorläufe 3 bis 5 dominierte und

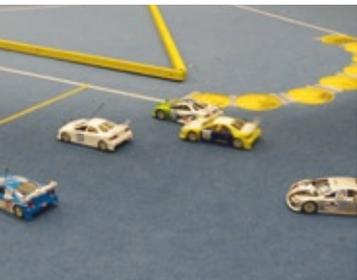


Highend-Komponenten wie die neuen Fat Cobra-LiPos von LRP sind Standard in der Master-Klasse





Insgesamt gingen bei den LRP Touring Car Masters 2011 211 Fahrer an den Start, von denen die Besten Pokale mit nach Hause nehmen konnten



Spannende Wettkämpfe in allen Klassen gab es auch 2011 wieder bei den Touring Car Masters von LRP zu sehen

gewann. Das Finale entwickelte sich zu einem echten Krimi zwischen Stefan und Dai, die der Konkurrenz hoch überlegen waren. Fast eine Sekunde schneller als der Rest des Felds, lieferten sie sich packende Duelle und wechselten mehrfach die Führung. Nachdem Stefan in der Endphase etwas zurückgefallen war, schien Dai den Sieg sicher zu haben. Drei Runden vor Schluss ließ die Leistung von Dais Akku aber sichtlich nach und Stefan konnte sich bis an sein Heck heranfahren. In einem waghalsigen Überholmanöver eingangs der Geraden konnte Stefan schließlich vorbeiziehen und mit einem Vorsprung von zwei Sekunden das Formel 1-Finale gewinnen.

Wie schnell ein 13,5-Turns-Tourenwagen sein kann, demonstrierte in eindrucksvoller Manier Eric Dankel, der vier Durchgänge gewann und dreimal nur knapp an der 22-Runden-Marke scheiterte. Doch auch Daniel Wohlgenuth, Tim Wahl, Martin Hofer und viele weitere lieferten erstklassigen RC-Sport ab. Letztlich war aber gegen Eric kein Kraut gewachsen und er gewann gefahrlos alle drei Finale. Seine Zeiten hätten hierbei für eine Top-ten-Platzierung in der Masterclass gereicht. Daniel Wohlgenuth konnte mit zwei Zweiern denselben Gesamttrang einfahren, Martin Hofer steuerte seinen Schumacher auf Position 3. Einen regelrechten Absturz erlebten Tim Wahl und Tobias Wiebach, die von Position 3 beziehungsweise 6 kommend, auf die Plätze 11 und 10 rutschten.

Das größte Interesse galt der Masterclass, die auch in diesem Jahr mit zahlreichen Top-Fahrern – allen voran der dreimaligen Weltmeister Marc Rheinard sowie Ronald Völker, Juho Levänen, Andy Moore und vielen weiteren – besetzt war. Als Favorit gestartet, zweifelte keiner an der Konkurrenzfähigkeit von Ronald. Was er aber ablieferte, war ein regelrechtes Festspiel. Nachdem er bereits alle Trainingsläufe gewonnen hatte, spulte er am Samstag ein fehlerfreies Programm ab und entschied auch alle Vorläufe zu seinen Gunsten.

Marc Rheinard, der Ronald trotz größten Einsatzes nicht gefährden konnte, schien deutlich angespannter als gewohnt. Mit Platz 2 sicherte er sich aber eine gute Ausgangsposition für die Finale vor Juho Levänen, Alexander Hagberg und Andy Moore, die auf den weiteren Plätzen folgten. Doch auch am letzten Tag war Ronald nicht zu schlagen. Mit drei lupenreinen Läufen setzte er seine Nullfehlerquote fort und sicherte sich zum zweiten Mal in Folge den Titel des



Ronald Völker zeigte bei den diesjährigen Touring Car Masters einmal mehr seine konstante, sehr gute Leistung

TCM-Champions. Nach dem Ausfall in Durchgang 1 reichten Marc zwei Zweier für den Vizetitel, vor Juho Levänen auf Position 3.

Pit-Stop

Im Fahrerlager waren meist die aktuellen Versionen der Chassis von XRAY, Tamiya, Kyosho, Hot Bodies sowie Schumacher zu sehen. Auch der neue Serpent, der in Nürnberg vorgestellt wurde, war am Start. Yokomos Engagement in Europa trägt ebenfalls Früchte. So wundert es kaum, dass immer mehr Fahrer auf das sehr schöne und hochwertige Chassis aus Japan setzen. Die meiste Aufmerksamkeit zog aber das russische Tourenwagenprojekt Awesomatix auf sich. Nachdem Ivan Laptev, bisher einziger Teamfahrer von Awesomatix, bereits in der ETS-Serie für viel Aufsehen sorgte, wurden beim TCM zwei weitere Modelle von Steen Garversen und Martin Lissau erfolgreich eingesetzt. An den neusten LiPo-Akkus, wie beispielsweise den 6.200-Milliamperestunden-Packs mit 65C von LRP electronic führt kein Weg vorbei. Auch bei den Reglern war LRP mit der SXX-Serie der zweiten Generation in den Versionen TC und Stock Spec am häufigsten vertreten. Doch auch Speed Passion und GM erfreuen sich, dank guter Leistung und Regelbarkeit, großer Beliebtheit. ■

Anzeigen ▼

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





Dieses Buch führt auf verständliche Weise in die Welt der Batterien ein. Erklärt werden die Grundlagen elektrochemischer Energiespeicher, die Unterschiede und typischen Einsatzbereiche von Batterien und Akkus.

Artikel-Nr. 11373

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



SMDV



Die Modellbauer



Powerkäfig



Zugegeben, auf den ersten Blick scheint etwas zu fehlen, wenn man den Carson Monster Cage V36 von D-Edition aus dem Karton nimmt. Bei dem bulligen 1:8er-Monstertruck hat man nämlich auf eine Karosserie im herkömmlichen Sinne verzichtet. Hier dient lediglich ein verschraubter Stahlkäfig als Schutz des 5,9-Kubikzentimeter-Triebwerks und der Elektronikkomponenten.

Text und Fotos:
Jan Schnare

Bei genauerer Betrachtung hat dieser Aufbau jedoch einige Vorteile. Okay, optisch muss man das Modell einfach mögen. Aber in Sachen Verwindungssteifigkeit und Komponentenzugänglichkeit ist dieses Konzept unschlagbar. Und auch die Kühlluftzufuhr könnte nicht besser sein. Schmutz und Dreck werden von dem Stabkonstrukt natürlich nicht abgehalten und auch Aufkleberfreunde kommen hier wohl kaum auf ihre Kosten. Dennoch kann der Aufbau auf Antrieb überzeugen. Und auch darunter setzt sich der positive Eindruck fort.

Eingeölt

Auf einer sauber gefertigten Aluminiumplatte sind alle Komponenten fahrfertig verschraubt. Der mächtige 5,9-Kubikzentimeter-Nitromotor hat einen Heckauslass und entlässt seine Abgase über ein Resorohr seitlich aus dem Chassis. Die Verbindung zwischen Krümmer und Reso ist durch ein Stück Silikonschlauch und zwei Kabelbinder realisiert. Im vorderen Bereich ist der Auspuff durch eine Drahtstrebe abgestützt. Damit der Motor auch frei und sauber atmen kann, bekam er einen Zweivegeluftfilter spendiert, der allerdings un-

geölt montiert wurde. Hier ist es empfehlenswert, vor der ersten Fahrt etwas Öl auf den inneren Einsatz zu bringen, um das Innenleben des Glühzünders effektiver vor Verunreinigungen zu schützen.

Das Lenkservo hat eine Stellkraft von 13 Kilogramm und ist liegend auf der rechten Chassisseite montiert. Über eine Rechts-links-Gewindestange bewegt es einen Servosaver. Von hier aus wird die Kraft über ein klassisches Zweiposten-Lenkensystem auf weitere Rechts-links-Gewindestangen an die Aluminium-Achsschenkel der Vorderräder weitergeleitet. Die Achsschenkel sind in äußerst soliden Kunststoff-C-Hubs gelagert. Die Querlenker an der Vorderachse muten sehr robust an. Unten kommen herkömmliche Kunststoffvarianten zum Einsatz, während im oberen Bereich Dreieckslenker mit Rechts-links-Gewindestangen und Kugelköpfen verbaut sind.

Das zweite Servo – zuständig für Gas und Bremse – ist stehend direkt hinter dem Lenkservo verschraubt. Es hat eine Stellkraft von guten 9 Kilogramm und übt

Hubraum ist durch nichts zu ersetzen



seine Bremskraft auf eine herkömmliche Zweischeiben-Bremsanlage am Mitteldiff aus. Das Gasgestänge betätigt den bewährten Schiebevergaser am Force-Motor. Sämtliche Gestänge sind bereits so eingestellt, dass man direkt losfahren könnte.

Unterkunft

Noch ein Stück weiter hinten auf dem Chassis befindet sich eine Doppelbox aus Kunststoff. In der linken Hälfte, die von einem Deckel – mit einem Splint gesichert – verschlossen ist, ist ein Batteriekorb für vier Mignonzellen untergebracht. Im rechten Bereich der Box ist Platz für den Empfänger. Hier hat man

zwei Optionen. D-Edition bietet das Modell zum einen bereits montiert, jedoch ohne RC-Anlage an. Zum anderen ist es fertig aufgebaut mit beiliegender Carson Reflex Wheel Pro-Fernsteueranlage zu haben. Dann muss der Empfänger noch installiert werden – eine Sache von wenigen Minuten. Erwähnenswert ist hier noch, dass vor den Servostecker des Gas-Brems-servos ein Failsafe-Modul geschaltet ist. Somit kann auch bei einem Verlust der Funkverbindung nicht viel schiefgehen.

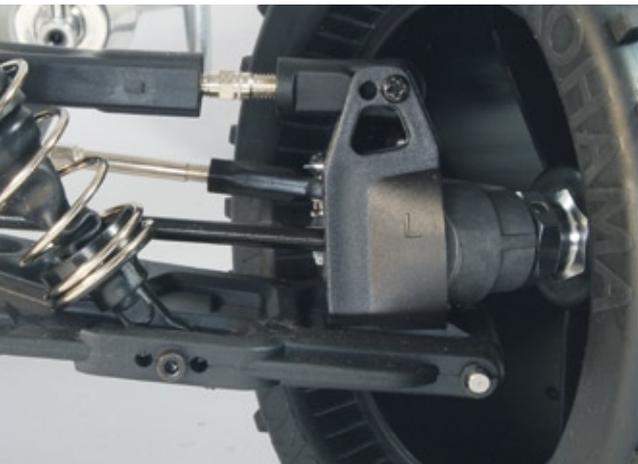
Schließlich fehlt dem Motor zum Laufen noch ein anständiger Spritbehälter. Dieser ist auf der linken Chassisseite direkt von dem Force-Triebwerk platziert. Er fasst 125 Milliliter. Damit sollten ausreichend lange Fahrzeiten zu erreichen sein. Vorausgesetzt natürlich, der Motor ist korrekt eingestellt. Hierzu bietet der Vergaser zwei Nadeln: eine für den oberen und eine für den unteren Drehzahlbereich. Die Schlauchverbindungen vom Tank zum Motor sind sauber verlegt, wobei der Ansaugschlauch etwas länger sein könnte. So geht der Motor im Fall einer Dachlandung schneller aus, als einem lieb ist.

Der Elektrostarter muss mit einem 7,2- beziehungsweise 7,4-Volt-Akku bestückt werden und dreht den Motor spielend durch



Ordert man den Monster Cage V36 mit RC-Anlage, bekommt man eine Carson Reflex Wheel Pro und einen passenden Empfänger dazu





Solide Technik: C-Hub-Aufhängungen und Aluminiumlenkhebel sind ein Garant für Langlebigkeit

Was bei dem Chassisaufbau auffällt, ist die Tatsache, dass zwar viele Aluteile zum Einsatz kommen, diese jedoch meist nur gestanzt und nicht gefräst sind. Allerdings sind auch viele Gewindestangen verbaut und es gibt jeweils mehrere Einhängpunkte für Setupänderungen, sodass die Achsgeometrie nach Belieben angepasst werden kann. Hier steckt mehr Entwicklungsarbeit drin, als bei manch anderem RTR-Modell.

Gut belegt

Die Kraftübertragung vom Motor zu den Rädern erfolgt beim Monster Cage V36 in der gewohnten Art und Weise. Über eine Kupplung wird die Kraft auf ein riesiges Hauptzahnrad übertragen. Dieses beherbergt ein Mitteldiff, das keine deutliche Sperrung aufweist. Bremscheiben aus Stahl, auf die mit Belägen versehene Bremsbacken packen, greifen an den Mitteldiff-Outdrives die Kraft ab und sorgen für ordentliche Verzögerungswerte.

Nach vorne und hinten übernehmen einfache Knochenwellen die Kraftübertragung zu den Diffs. Auch hier ist wieder keine merkliche Sperrung vorhanden. Von hier aus übernehmen ebenfalls Knochenwellen die Arbeit und leiten die Kraft an die Räder weiter. Herkömmliche 17-Millimeter-Sechskantmitnehmer sorgen für einen festen Sitz der Felgen. Letzte haben im Übrigen nicht nur einen sehr großen Durchmesser, sondern können auch mit einer extremen Breite auftrumpfen. Die darauf sehr fest verklebten Yokohama-Reifen haben ein grobes Noppenprofil. Genau richtig für den Einsatz im Steinbruch.



Ein 13-Kilogramm-Servo arbeitet an der Lenkung. Es ist ausreichend stark und schnell genug für jede Situation



Ein einstellbarer Servosaver schützt das Lenkservo vor übermäßigen Belastungen. Die Feinjustierung der Lenkung erfolgt über Rechts-links-Gewindestangen

Egal ob lange Sprünge oder harte Bascheinsätze, das Fahrwerk bügelt es aus. Und das liegt sicherlich nicht zuletzt auch an den Big-Bore-Stoßdämpfern. Sie verfügen über ein Kunststoffgehäuse mit Aluminiumdeckel. Die Kolbenstangen sind mit Gummitüllen geschützt und die Befüllung ist bereits werkseitig mit Silikonöl vorgenommen worden. Lediglich die Federvorspannung muss noch selbst eingestellt werden. Das geschieht über Kunststoff-C-Klipse, die in ausreichender Stückzahl beiliegen. Beim Testmodell waren lediglich zwei mittlere Spacer an der Hinterachse notwendig. Stabilisatoren finden sich am Modell nicht. Das ist an einem derartigen Monstertruck jedoch weder üblich, noch nötig.

Vorbildlich

Der gesamte Aufbau des Modells macht einen hervorragenden Eindruck. Und das nicht nur optisch, sondern auch technisch: dicke Materialstärken, die an den richtigen Stellen entsprechende Flexibilität aufweisen, bewährte Bauweisen und niedrige Fertigungstoleranzen. Außerdem sind alle Spur-, Sturz- und sonstigen Werte bereits ab Werk sehr gut voreingestellt. Nacharbeit ist nicht erforderlich. So kommt schon vor der ersten Fahrt Freude auf.

Und es geht noch weiter. Das Testmodell wurde in der Ready-to-run-Version inklusive Fernsteuerung geliefert. So ist das Set für 339,90 Euro zu haben. Dann gehört eine Reflex Wheel Pro von Carson zum Lieferumfang. Diese einfache 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung verfügt über alle notwendigen Einstelloptionen wie Dual-Rate für beide Kanäle,



Der Tank entspricht den üblichen Standards. Die Leitungen sind sauber verlegt, könnten aber etwas länger sein



Auf der Rückseite des Motors ist der Mitnehmer für den Elektrostarter platziert

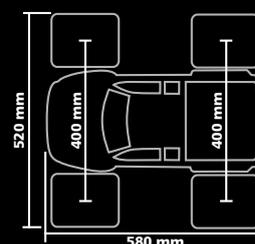
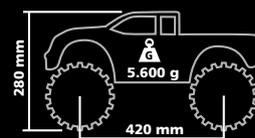
CAR CHECK

CARSON MONSTER CAGE V36 D-Edition

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 339,90 Euro
- Bezug: direkt

- Technik: 4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, drei Differenziale, 5,9-Kubikzentimeter-Nitromotor, Elektrostartsystem

- Benötigte Teile: Glühkerzenstecker, zwölf Mignonzellen, Sprit, Akku für Elektrostarter



SCHNELLSTE 2.4GHZ TELEMETRIE FERN- STEUERUNG DER WELT!

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

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

HIGH-SPEED TELEMETRIE!

MT4

18 Modellspeicher

SANWA MT4 - HIGH SPEED TELEMETRIE!

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

FEATURES

- Superschnelle F.H.S.S.-4 Technologie
- Senderantenne im Griff integriert
- Hochwertiges Gehäuse und Verarbeitung
- Menü Auswahl - komfortable Bedienung via Scroll-Rolle
- Telemetrie (Anzeige von Motortemperatur, RPM und Empfängerspannung während des Betriebs)
- Telemetrie-Sensoren im Lieferumfang enthalten
- Data-Logger, der bis zu 120 Messpunkte während dem Lauf speichert (in wählbarer Abstufung)
- Direkte Modellauswahl
- Dual Rate, Expo, Trim/Subtrim, Servo Reverse und Endpunkt Einstellung
- Servo Geschwindigkeit einstellbar
- Timer
- Anti-Blockier-System
- AUX1 / AUX2
- Modellname und 18 Modellspeicher programmierbar
- Kompatibel zu älteren Empfängern dank einstellbarer Modulationsart (FH2/FH3/FH4T)
- Federspannung (für Lenkrad und Gaszug) einstellbar
- Gas Modus änderbar (5:5 oder 3:7)
- Gaszug und Lenkung in der Härte einstellbar
- Alternatives Griff-Pad für dickeren Griff beiliegend
- Empfohlener Telemetrie Empfänger: RX-461 (1x enthalten)

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

UPE: 269.⁹⁰ €*

**IM SET
INKLUSIVE:**



RX-461 Empfänger
#107A41063A



Temperatur-Sensor
#107A41061A UPE 7.99€*

Drehzahl-Sensor
#107A41061A UPE 9.99€*

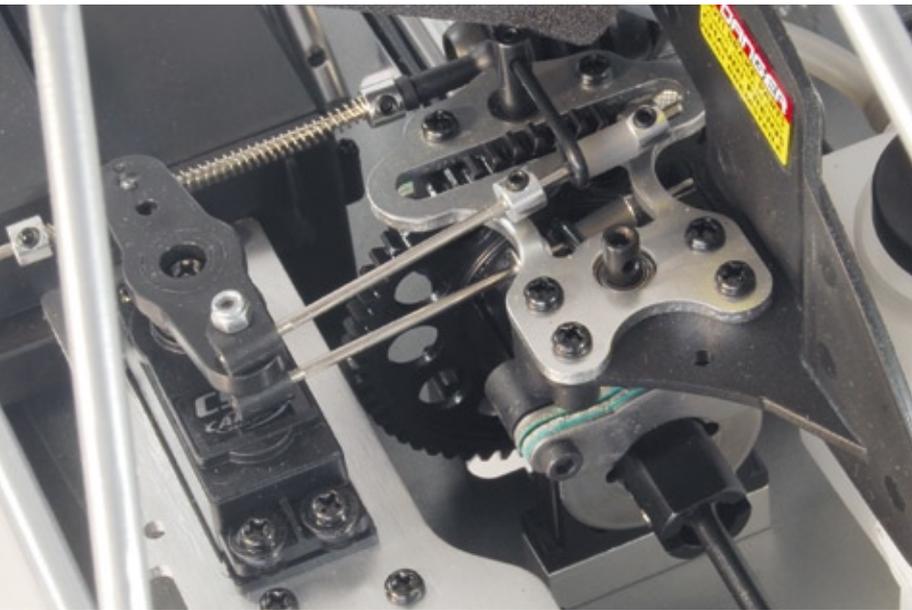
Folgende Telemetriedaten** werden im Display angezeigt und sind auch nach dem Lauf abrufbar (auch als Graph):

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



* unverbindliche Preisempfehlung

** Die Telemetrie funktioniert nur mit RX-461 Empfänger



Das Mitteldiff hat ein sehr großes Hauptzahnrad und verfügt über eine Doppelscheibenbremsanlage



Am gesamten Modell kommen Knochenwellen zum Einsatz. Spur und Sturz können über Rechts-links-Gewindestangen verstellt werden

benötigt. Per Knopfdruck und dank der langen Welle des Geräts auch sehr bequem, lässt sich der Motor so zum Leben erwecken.

Drahtgestell

Noch ein paar Worte zu dem doch sehr außergewöhnlichen Aufbau des Monster Cage. Wie schon beschrieben, besteht dieser nur aus Stäben, die in Form einer Karosserie verschweißt wurden. Und dabei sind die 5-Millimeter-Stahlstäbe sehr präzise gearbeitet. Die Schweißpunkte hat man verschliffen und der gesamte Käfig ist silbergrau lackiert. Mit jeweils zwei Schrauben an der vorderen und hinteren Dämpferbrücke ist das Konstrukt befestigt. Bei einem Unfall werden eingehende Kräfte also gleichmäßig auf beide Dämpferbrücken verteilt.

Wie üblich bei einem Verbrennungsmotor, erfordert ein längerer, reibungsloser Betrieb eine kurze Einlaufphase. Eine Glühkerze ist bereits in den

Servoumkehr und Trimmungen. Des Weiteren kann der Gashebelweg von normalem Bremsweg und normalem Gasweg umgestellt werden, sodass der Gasweg etwas länger als der Bremsweg wird. So lässt sich das Gas feiner dosieren. Der zugehörige Empfänger hat vier Kanäle und entspricht in seinen Abmessungen und dem Gewicht den gängigen Standards der 2,4-Gigahertz-Technik. Aber auch ohne Sender und Empfänger ist das Modell zu haben. Dann liegt der Preis bei 299,- Euro.

Ebenfalls zum Lieferumfang gehört ein Elektrostarter. Dieser greift auf der Motorrückseite in einen Schlitzmitnehmer und dreht den Motor spielerisch durch. Zum Betrieb dieses Starters wird noch ein sechszelliger Nickel- oder ein zweizelliger Lithium-Akku

Starker Motor
Solide Verarbeitung
Außergewöhnliche Optik
Niedriger Preis

Kein Schutz vor Dreck



Volle Kraft voraus. Wenn der 5,9-Kubikzentimeter-Motor loslegt, dann geht es richtig rund



Die Fluglage um die Querachse lässt sich dank der wuchtigen Räder sehr gut beeinflussen

mächtigen, grauen Kopf gedreht. Ein Glühkerzenstecker gehört leider nicht zum Lieferumfang, ist aber in jedem Geschäft für Modellbauzubehör für ein paar Euro zu kriegen. Der Tank wird nun mit Sprit befüllt. Der Elektrostarter greift sicher und präzise in den Mitnehmer auf der Motorrückseite. Durch Zuhalten des Resorohrs und Betätigen des Starters für wenige Sekunden gelangt Sprit in den Motor. Nun noch den Glühkerzenstecker aufsetzen und erneut starten. Der Motor springt auf Antrieb an und läuft noch etwas rau aber halbwegs rund. Die Vergasereinstellungen entsprechen zu diesem Zeitpunkt den Werkseinstellungen. Lediglich die Leerlaufdrehzahl ist durch wenige Trimmklicks etwas erhöht.

Nachdem der Glüher entfernt wird, fällt die Drehzahl kaum merklich ab. So tuckert der Motor die komplette erste Tankfüllung im Stand durch. Die Nadeln werden vorerst nicht bewegt. Bei der zweiten Tankfüllung erfolgen dann die ersten vorsichtigen Gasstöße. Diese werden bereits relativ spontan umgesetzt, jedoch ist es ab diesem Punkt empfehlenswert, den Motor magerer zu stellen. So können die ersten langsamen Runden erfolgen, wobei der eine oder andere Absteller noch in Kauf genommen

werden muss. Ganz anders sieht das nach der fünften oder sechsten Tankfüllung aus.

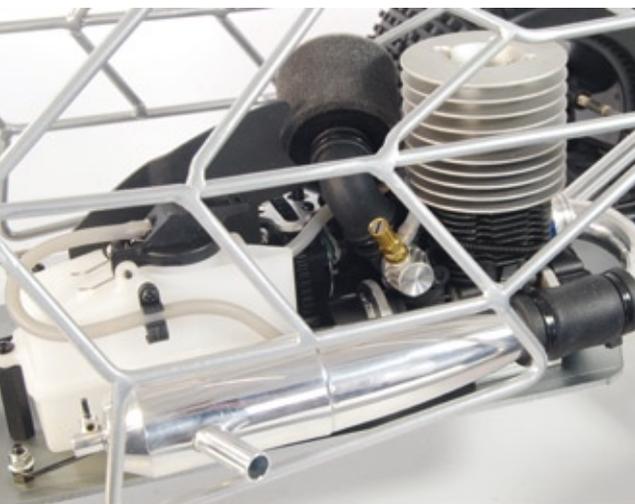
Vollgas

Der Motor ist inzwischen feiner eingestellt, nimmt das Gas sehr gut an und geht nicht unverhofft aus. Natürlich sollte man sich erst langsam durch stetiges Magerstellen an die Höchstdrehzahl herantasten. Doch bereits jetzt sind sehr gute Fahrleistungen und enorme Geschwindigkeiten möglich. Das liegt nicht zuletzt an dem starken Motor mit seinem gewaltigen Hubraum von fast 6 Kubikzentimeter.

Mit dem inzwischen also korrekt laufenden Motor geht es mal so richtig ins Gelände. Mit Vollgas über die Sandpiste, kurz abgebremst, eingelenkt und der Truck folgt willig den Lenkbefehlen. Wenngleich der Wendekreis nicht besonders klein ausfällt. Wird es einmal zu eng und die Lenkung reicht nicht, um einen Crash zu vermeiden, bringt die Bremse das Modell binnen weniger Meter sicher zum Stehen. Die Reifen haben selbst auf Sand dermaßen viel Grip, dass ein Wheelie bei Vollgas aus niedrigen Geschwindigkeiten heraus nur durch das Mitteldiff verhindert wird – meistens jedenfalls. Sperrt man dieses, was bei einem Monstertruck durchaus nicht selten der Fall ist, lässt sich der Spaßfaktor nochmals erhöhen.

Jede Menge Spaß machen auch Sprünge mit dem Modell. Die wuchtigen Räder ermöglichen ein einfaches Korrigieren der Fluglage. Durch die große Spurweite liegt das Modell relativ satt in der Luft. Und die enorme Breite bringt noch einen Vorteil: ein fast schon truggyähnliches Fahrverhalten. Damit sind schnelle Kurven ohne Kipptendenz möglich und das Modell liegt fast wie das sprichwörtliche Brett auf dem Untergrund. Und Letzterer muss dank der vielseitig einsetzbaren Reifen nicht immer offroad sein. Auch auf der Straße, auf Kunstrasen oder sonstigen Strecken kommt man damit hervorragend voran. ■

Das Herzstück des Monster Cage V36 – ein 5,9-Kubikzentimeter-Nitromotor – ist mittig auf dem Chassis platziert und gut zugänglich



FAZIT

Der Carson Monster Cage V36 von D-Edition ist eine sehr robuste Spaßmaschine. Gebaut für den kompromisslosen Offroad-Einsatz und mit einem monstertmäßigen Motor ausgestattet, kommt damit jeder RC-Car-Fahrer – vom Einsteiger bis zum Profi – voll auf seine Kosten.

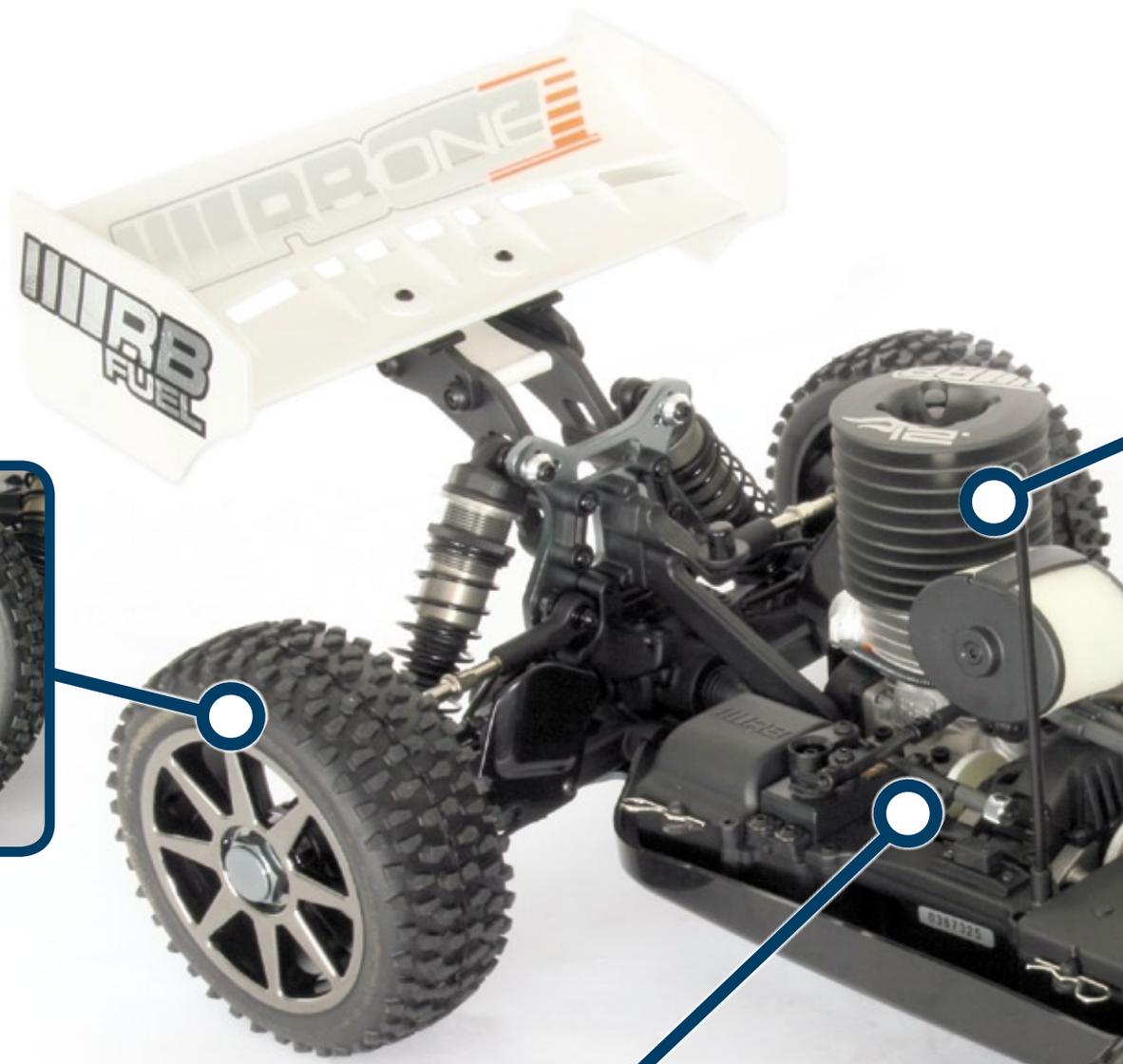


Die Buchstaben R und B stehen im RC-Car-Sport für viel mehr, als nur einen Hersteller. RB hat sich nämlich vor allen Dingen durch exzellente Verbrennungsmotoren und hochwertige Treibstoffe einen Namen in der Szene gemacht. Nun beschreitet man mit dem RB One neue Wege. Zum ersten Mal stellt das Unternehmen ein eigenes RC-Car vor. Der RB One ist ein Verbrennerbuggy im Maßstab 1:8. Das Besondere daran: er wird zwar Ready-to-run geliefert, überzeugt aber neben seiner hervorragenden Qualität vor allem durch die hochwertigen Komponenten, die darin verbaut sind. Angefangen bei einem 3,5er-RB-Motor mit EFRA-homologiertem Resorrohr über stellkräftige Savöx-Servos bis hin zu einer 2,4-Gigahertz-Anlage beschreitet man mit diesem Auto einen neuen Weg. Leicht abgespeckte Highend-Technik in einem geschnürten Paket zum einsteigerfreundlichen Preis. Wie sich diese Kombination in der Praxis schlägt, lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.

Text und Fotos:
Jan Schnare



Echt chic: Auf den Felgen im Chromlook sind bereits die Reifen verklebt



Die Zweischeibenbremsanlage ist – wie alles am RB One – vorjustiert und ermöglicht ein sofortiges Losfahren

FIRST LOOK

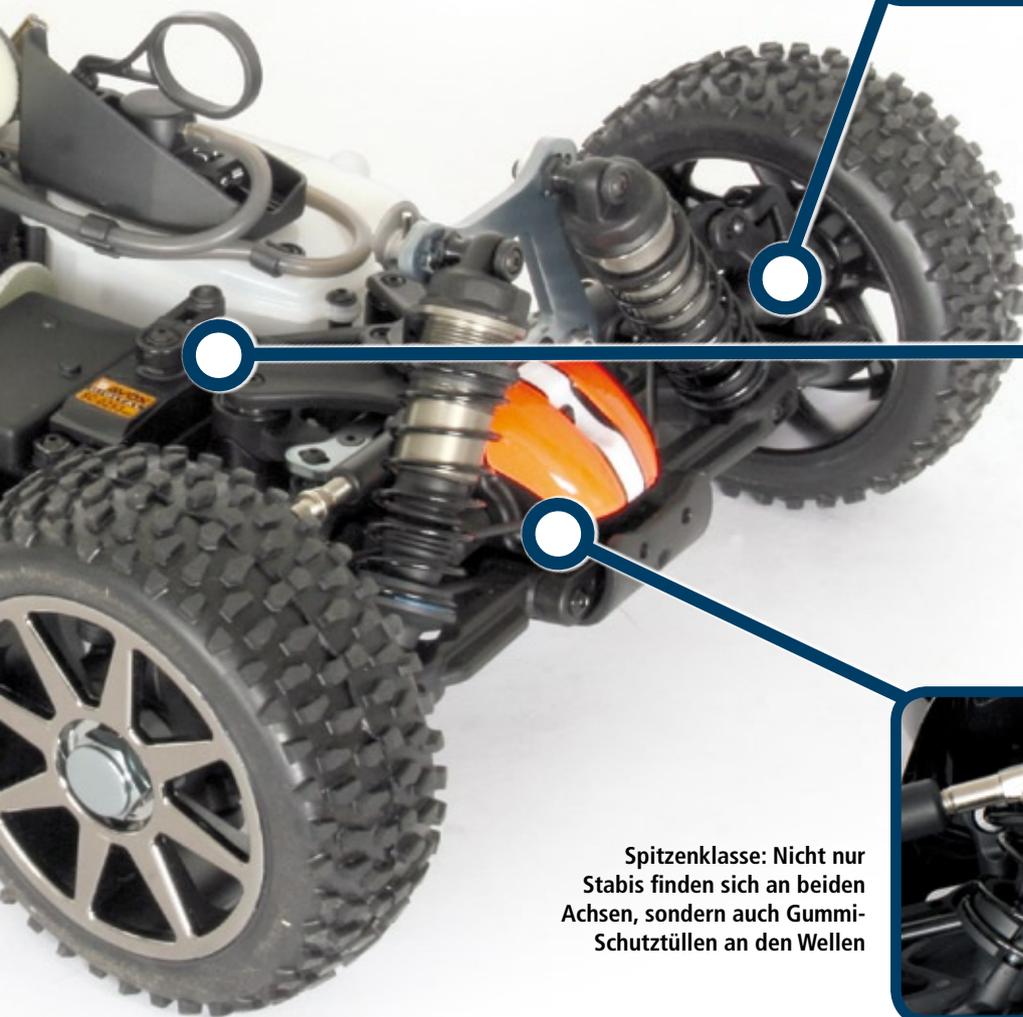


Die 2,4-Gigahertz-Funke gehört ebenfalls zum Lieferumfang. Sie bietet alle nötigen Einstelloptionen



Ein Highlight im RB One ist ganz klar der 3,5-Kubikzentimeter-Motor. Zusammen mit dem EFRA-Resorrohr könnte man damit sofort bei einem Rennen an den Start gehen

Big-Bore-Stoßdämpfer mit geschützten Kolbenstangen, solide, sehr robuste Kunststoffteile und Rechts-links-Gewindestangen spielen in der obersten RC-Car-Liga



Kräftige Savöx-Servos an Gas beziehungsweise Bremse sowie der Lenkung sorgen nicht nur für schnelle Reaktionen, sondern haben auch eine hohe Lebenserwartung

Spitzenklasse: Nicht nur Stabis finden sich an beiden Achsen, sondern auch Gummischutzfüllen an den Wellen





Keep Rolling



Kleiner Massstab, grosser Spass

Auf den ersten Blick scheint der Micro High Roller von Losi einfach nur klein. Sieht man jedoch genauer hin, wird man schnell feststellen, dass er in seiner Klasse eine echte Größe ist. In 1:36 macht diesem Zugpferd im Micro-Segment von Losi nämlich keiner etwas vor.

Text und Fotos:
Dieter Renzel

Die Zeiten, in denen Mini- und Micromodelle mit An- und Ausschaltern als Regler, einstufigen Fernbedienungen und ohne jegliche Federung ausgestattet über die Ladentheke wanderten, sind glücklicherweise lange vorbei. Die Entwicklung der elektronischen Komponenten hinsichtlich Größe und Funktion hat in den letzten Jahren deutliche Fortschritte gemacht und dadurch erst den Miniaturisierungstrend ermöglicht. Nach dem 1:18er-Hype hält die digital proportionale und vor allem belastbare Technik auch Einzug in die Welt von Losis 1:36er-Microserie.

Kombiniert

Empfänger und Regler bilden eine Einheit, während das Lenkservo lediglich über einen Stecker

an die Hauptplatine angeschlossen wird. Zwar arbeitet die neue Microserie von Losi leider nur im 27-Megahertz-AM-Band, das Volumen der Einheit hat sich aber seit den 1980er-Jahren stark verkleinert, weswegen die RC-Einheit gerade im bullig ausfallenden Monstertruck bequem unter einer zusätzlichen Abdeckung auf dem Kunststoffwannenchassis untergebracht werden konnte.

Vom zusätzlichen Raumangebot profitiert auch der Antriebsakku. Hier stehen ab Werk 4,8-Volt-NiMH-Power zur Verfügung. Der Powerriegel besteht aus Zellen mit 220 Milliamperestunden Kapazität. Im Gegensatz zu seinem rennorientierten Micro-T-Kollegen ist der Schwerpunkt durch das in Rohrrah-



In die große Wanne passt neben dem Microservo auch der 220-Milliamperestunden-Akku



Für den schnellen Fahrspaß sind neben dem Modell auch der Fahrakku, das passende Ladegerät und sogar Senderbatterien enthalten

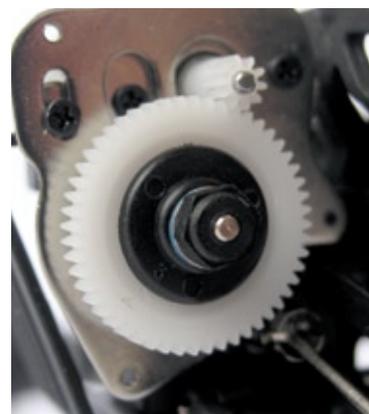
menoptik aufgepeppte Wannenchassis etwas höher angelegt. Da macht es schon kaum mehr etwas aus, wenn das Getriebe mit Miniaturkegeldiff auch als Motor-Up-Variante ausgeführt ist. Das ist für die Wheelperformance sicherlich kein Nachteil und das höhergelegte Chassis mit den Doppelquerlenkeraufhängungen kommt natürlich auch besser über Kanten hinweg.

Gefedert und gedämpft wird der Micro High Roller über einfache Reibungsstoßdämpfer. Als Steuermann dient ein proportionales Servo mit aufgesetztem Servosaver, der über eine zentrale Schubstange und schlussendlich über einfache Lexanstreifen als Lenkgestänge die Räder bewegt. Am Heck sorgen winzige Metallknochen und entsprechende Radachsen für die Kraftübertragung auf die voluminösen, vorbildgetreu gestalteten Micromonsterräder. Sie sitzen auf verchromten Felgen, die perfekt mit der Metalllackierung der Monstertruckkarosserie harmonisieren und den kleinen Racker zu einem optischen Miniaturabbild seines großen 1:10er-Bruders machen.

Volles Haus

Sauber verstaubt sieht man das vormontierte Micromonster in einer der drei erhältlichen Metalllackierungen bereits von außen durch ein Sichtfenster im handlichen Verpackungskarton. Das fördert die Vorfreude auf das anschließende Auspacken. Neben dem einfachen aber funktionellen 27-Megahertz-Zweikanalsender, den dafür notwendigen Mignonbatterien, einer kleinen Tüte mit Ersatzteilen sowie einer umfassenden Anleitung liegt auch ein Steckdosenlader bei. Ein Rundum-Sorglos-Paket für den schnellen Fahrspaß also, was auch eine kurze Kontrolle der verbauten Teile während der ersten einstündigen Akkuladedauer zeigte: Sämtliche Schraubverbindungen sind anstandslos durchgeführt, das Technikpaket mit Doppelquerlenkeraufhängungen, Kegeldifferenzial und einstellbarem Slipper weiß zu begeistern – speziell mit dem vorbildgetreuen monsternmäßigen Look. Einzig die wirklich winzigen E-Klipse für die Sicherung der Räder auf den Radachsen sind nichts für Grobmotoriker und hochflorige Teppiche.

Draußen mal wieder schlechtes Wetter? Kein Problem. Schnell mal die Möbel im Wohnzimmer etwas auf die Seite gerückt und mit gerade zur Hand befindlichen Heften, Stiften und Büchern eine Rennpiste abgegrenzt. Hefte und Bücher eignen sich dabei



Das als Motor-Up ausgelegte Heckgetriebe verfügt sogar über einen von außen einstellbaren Slipper



Einfache, schnell zu wechselnde Lexanbügel ersetzen klobige Lenkgestänge, behindern dabei aber etwas die Leichtgängigkeit der Aufhängung



Größe zeigen: Der heckangetriebene Monstertruck im 1:36er-Format verfügt über aktuelle Offroad-Technik wie Einzelradaufhängung, Differenzial und Slipper



Das verbaute Kegeldiff läuft im Neuzustand noch etwas rau, erfüllt aber nach kurzer Einlaufzeit zuverlässig seine Dienste, wenn gleich die Kunststoffzahnäder im harten Geländeeinsatz regelmäßig gewartet werden sollten

übrigens perfekt für den Bau von Rampen. Und genau das mag das kleine Monster: der verlängerte Radstand, die größeren Reifen und das etwas höhere Gewicht beziehungsweise der Schwerpunkt machen ihn zwar nicht unbedingt zum wieselflinken Kurvenschneider. Doch dafür bringt die Masse auch etwas Ruhe ins Fahrwerk, wenn es nach einem kernigen Wheeliestart über die unebeneren Passagen des Parcours geht oder das Flugverhalten nach den Sprunghügeln gefragt ist. Hier kann er klar punkten und ist den etwas flinkeren Micro-T-Modellen hinsichtlich Flugstabilität und Straßenlage überlegen. Dabei gilt es jedoch zu bedenken, dass er natürlich auf den ebeneren, kurvenreichen Streckenabschnitten etwa ins Hintertreffen gerät.

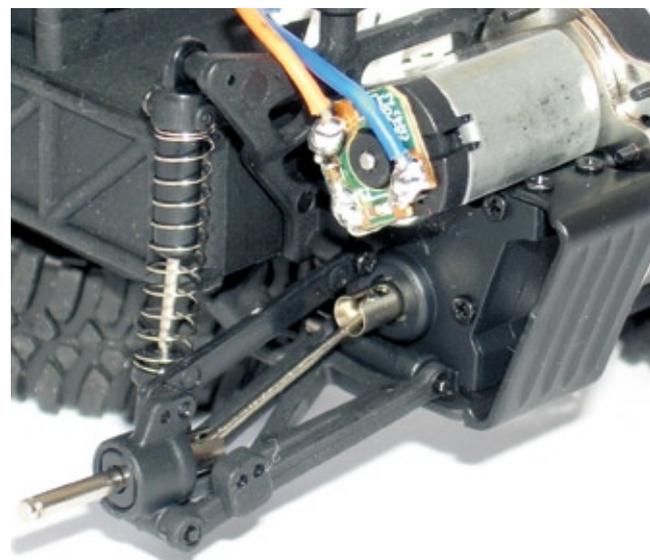
Alleskönner

Der Micro High Roller glänzt als Allrounder und es fehlt ihm eigentlich nur noch eine passende Beleuchtung, wenn es auf einer der Erkundungsmissionen in dunklere Gebiete unter dem Couchtisch oder durch den lichtlosen Flug geht. Rundenzeiten spielen jetzt keine Rolle mehr, hier steht ganz klar der Fahr- und Spielspaß im Vordergrund. Zugegeben, das Anfahrverhalten ist etwas ruckelig – die Feinfühligkeit bleibt hier ein wenig auf der Strecke. Da das Modell schon mit einem Viertel der Leistung sehr sportlich losspartet, sollte man das Lenkrad gerade auf rutschigem Untergrund nicht loslassen, um das Micromonster mit vorsichtigen Lenkkorrekturen sicher auf Kurs zu halten.

Gewöhnungsbedürftig ist das im Auslieferungszustand etwas schwergängige Getriebe. Geht man vom Gas, blockiert die Hinterachse nämlich recht abrupt, was auf rutschigem Untergrund zumeist in einem Dreher resultiert. Der Warnhinweis in der Bauanleitung, das Modell nur auf staubfreien, widerstandarmen Oberflächen zu betreiben, wirkt nun fast wie eine Spaßbremse. Klar wird der Micro High Roller bei solch umsichtiger Behandlung geschont, doch gerade die Monstertruckvariante der 1:36er-Modelle ist im reinen Zimmerbetrieb lange nicht ausgereizt. Die Akkukapazität setzt eine Grenze von etwa 13 bis 20 Minuten. Dann heißt es erst mal Warten, bis der beiliegende Steckdosenlader den kleinen Energiespeicher in den angegebenen zwei bis drei Stunden wieder füllt.

Outdoor

Außerhalb des Wohnzimmers wird die Sache dann noch mal deutlich interessanter. Anschleichen durch tiefes Gras scheidet zwar aus, aber als Asphaltcowboy bei Sprüngen über die Bordsteinkante herunter oder beim Überfahren von welligen Pflastersteinen gibt der Micro High Roller eine richtig gute Figur ab. Entgegen aller Skepsis wurde auch noch der Weg ins offene



An der Hinterachse sorgen Metallknochenwellen für die Kraftübertragung zu den Radachsen

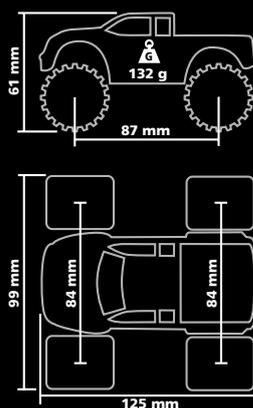
CAR CHECK

LOSI MICRO HIGH ROLLER Horizon Hobby

- Klasse: Elektro-Offroad 1:36
- Empfohlener Verkaufspreis: 79,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

■ Technik: Heckantrieb, Kegelrad-differenzial, Slipper, kugelgelagerter Antriebsstrang

■ Benötigte Teile: keine



DBX VE

ReadySet®

KYOSHO
THE FASTEST RTR-BUGGY ON THE MARKET

Brushless Power Is Magic....!

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

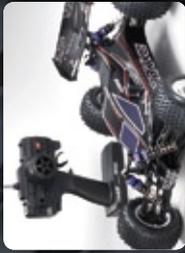
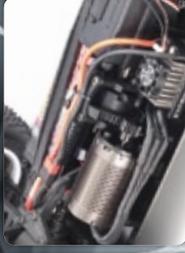
NEU!



€ 379,-
Best.-Nr. 30842S



2.4
GHz



OSLTPB
ORION SUPERIOR LIPO PERFORMANCE BATTERY



LiPo Molekular 4SC
2s / 7.4V / 4.800mAh
ORI14021 | 119€

LiPo Molekular 4SC
2s / 7.4V / 5.000mAh
ORI14021 | 119€

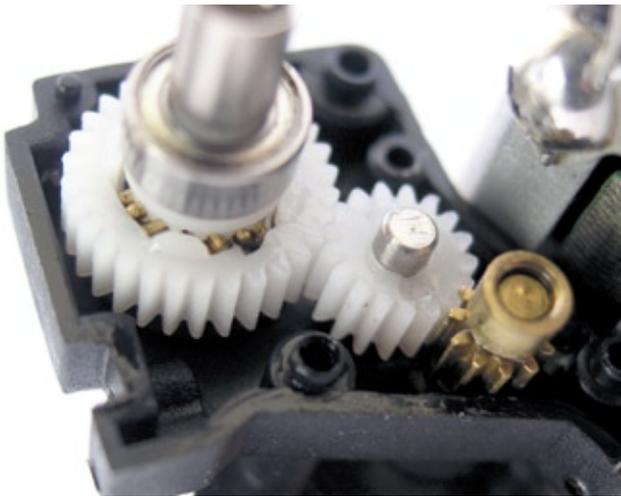


NEU!
Smartphone
QR Code Link
Direkt zum Produkt!

TECHNISCHE DATEN
Länge: 460 mm, Breite: 328 mm, Höhe: 150 mm, Spur (Vh): 274 mm,
Radstand: 259 mm, Reifen (Vh): 110x56 mm, Gewicht ca.: 2.200 g, Motor:
Vortex 10 BL 2.800 KV, Regler: Experience 2 Pro, Getriebeübersetzung:
10,9:1, Verteilungssystem: Syncro KT-200 2,4GHz

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

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

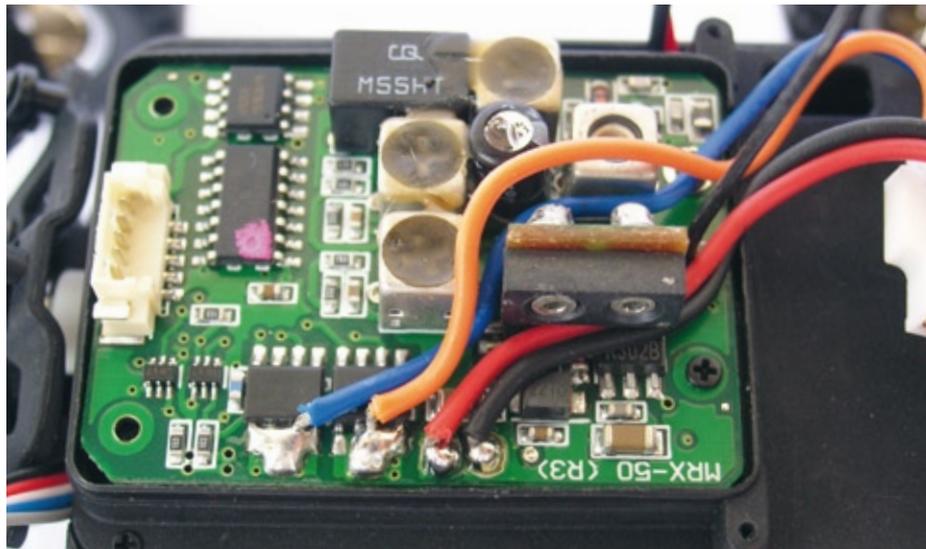


Die Getriebeinnereien fallen sehr klein aus, orientieren sich aber technisch stark an aktuellen 2WD-Offroadmodellen größerer Maßstäbe

Gelände gewagt. Auf grasfreien, lehmigen Böden kann man es krachen lassen, was das ungedämpfte Fahrwerk jedoch mit dem Überfahren eines größeren Steinchens mit einer prompten Richtungsänderung quittiert. Man kann die Expeditionstour allerdings fortsetzen, solange der Hecktriebler sich nicht festfährt oder ein Weiterkommen auch mit Einsatz der Rückwärtsfahrmöglichkeit wegen des Differenzials nicht mehr möglich. Beachten muss man auch die

FAZIT

Mit dem Micro High Roller von Losi ist Fahrspaß im Taschenformat garantiert. Gerade wenn es etwas gröber sein darf, ist der Micro High Roller der ideale Kumpel für den Einstieg in die 1:36er-Welt. Out of the Box bietet er eine ansprechende Performance und bei Bedarf noch reichlich Tuningpotenzial.



Die Hauptplatine vereint Empfänger und den elektronischen Fahrregler

Reichweite des Senders. Sie ist mit 15 bis 20 Metern etwas eingeschränkt, für diese Modellgröße jedoch vollkommen angemessen.

Brüche an der Aufhängung gab es während der gesamten Testphase keine zu verzeichnen, lediglich ein angerissenes Empfängerantennenkabel musste einmal neu an die Platine gelötet werden. Das Getriebe hat gehalten, wenngleich sich gegen Testende leichte Abnutzungserscheinungen an den Zahnradern, speziell am Diff, zeigten. Es ist empfehlenswert, unbedingt den Leichtlauf des Getriebes beziehungsweise des Differenzials durch Lösen der seitlichen Schrauben von etwa einer bis drei Viertelumdrehungen zu verbessern. Als Tuningmaßnahme ist es sinnvoll, die Federn der Dämpfer über einer passende Kunststoffhülse um etwa 2 bis 3 Millimeter vorzuspannen und die Dämpfergehäuse innenseitig mit etwas zähem Fett zu schmieren. ■

Zuverlässige Technik

Viel Spielspaß auf engstem Raum

Komplette Ausstattung

Cooler Monstertruck-Optik

Ruckeliges Anfahrverhalten

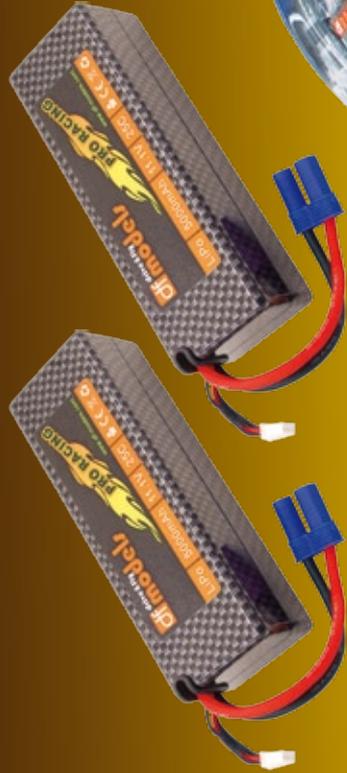
Getriebe erfordert Nacharbeit



COMpetition RXL

AKKU LIPO

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



**116
RTR**

**ROCKET XXL
COMpetition**

**UP TO
90KM/H**

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

**Alle Modelle
INKLUSIVE
2.4-GHz-Sender
und Koffer!**

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

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

Lieferung nur über den Fachhandel

df drive & fly
models

CARS & Details ABO BESTELLKARTE

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

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

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1106

CARS & Details

Deine Abo-Vorteile

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

Deine Bestellkarte

Einfach ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

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

CARS & Details SHOP BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Mehr attraktive Angebote online: www.alles-rund-ums-hobby.de
Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

Bestell-Service: Telefon: 040/42 91 77-100, Telefax: 040/42 91 77-199
E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de
CD1106



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

Problemlös bestellen

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

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

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

CARS & Details LESERBRIEFKARTE

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Kontakt zur Redaktion:
Telefon: 040/42 91 77-300, Telefax: 040/42 91 77-399, E-Mail: redaktion@cars-and-details.de, CARS & Details im Internet: www.cars-and-details.de
Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1106

Deine Meinung ist uns wichtig.

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

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

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

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

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

Punisher Crawler 4WDS



RTR, M1:10

Best.-Nr. 90140.RTR • € 239.-*

- Fahrfertig vormontiertes 4WDS Chassis mit Allradantrieb über zwei RC 390 Motoren
- Allradlenkung mit 4 Lenkmodi, am Sender schaltbar
- Starrachsen für beste Fahrleistungen
- GM-Racing 27 MHz RC-Anlage mit Lenkservos sowie Empfänger montiert und angeschlossen
- Lenkgestänge bereits justiert
- Leistungsstarke RC 390 Motoren an Vorder- und Hinterachse und dazu passenden Fahrtenregler
- 4 hochwertige Öldruckstoßdämpfer
- Robustes Aluminium-Chassis und Chassisstreben rot eloxiert
- Lackierte und beklebte Karosserie



Technische Daten

Maßstab	1:10
Länge ca.	450 mm
Breite	268 mm
Höhe ca.	148 mm
Getriebeuntersetzung	1:38,6
Radstand ca.	320 mm
Raddurchmesser ca.	130 mm
Elektromotor	RC 390

Mode 1:

Lenkung v.+h. parallel



Mode 2:

Lenkung hinten



Mode 3:

Lenkung vorne



Mode 4:

Allradlenkung



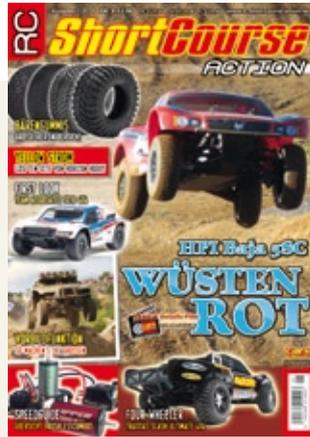
**KEINE
VERSANDKOSTEN**
ab einem Bestellwert
von 25,- Euro



Oldtimer Simulator

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

Artikel-Nr. 12620
€ 14,99



RC-Short-Course-Action Ausgabe 2011

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

Artikel-Nr. 12640
€ 12,00



RC-Monster-Action Ausgabe 2010

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

Artikel-Nr. 11635
€ 12,00

Offroad Rally Simulator 2010

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

Artikel-Nr. 12621
€ 14,99



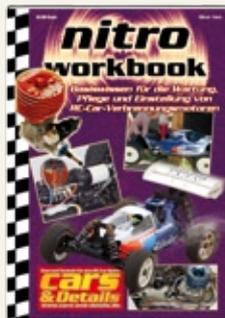
Werner Frings

Modellmotoren praxisnah

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

Leseprobe unter:
www.modellmotoren-praxisnah.de

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80



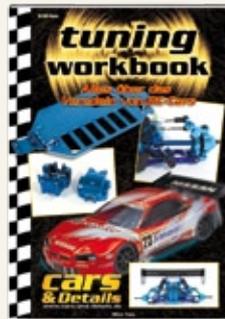
Nitro Workbook

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

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

68 Seiten, A5-Format

Artikel-Nr. 11586
€ 8,50



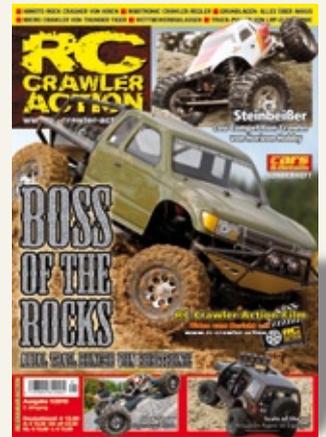
Tuning Workbook

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

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

68 Seiten, A5-Format

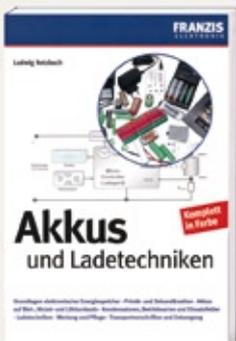
Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



RC-Crawler-Action Ausgabe 2010

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

Artikel-Nr. 11588
€ 12,00

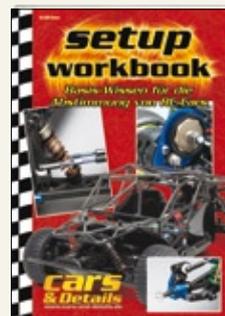


Ludwig Retzbach

Akkus und Ladetechniken

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

Artikel-Nr. 11373
€ 29,95



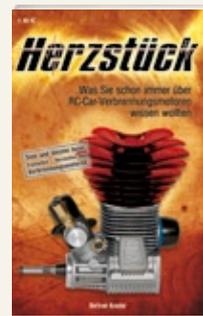
Setup Workbook

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

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

68 Seiten, A5-Format

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90

Deinen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 48.

Bestell-Fax: 040/42 91 77-199

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

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

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



EUROPEAN SHORT COURSE MASTERS 2011

3000€

Warengutscheine
zu gewinnen!

20x 50€

10x 100€

2x 200€

1x 600€

Verlosung unter allen Teilnehmern.



Der König des Short Course!
Erlebe Ryan Maifield live!



Anfahrtskizze Fuchstaling



Wo? Rennstrecke des MC Welden

Wann? 11.06.2011-12.06.2011

Klassen:

2WD Modified 1:10 Elektro

4WD Modified 1:10 Elektro

2WD Hobby 1:10 Elektro

4WD Modified 1:8 Elektro/Nitro

Teilnehmergebühr: 20€ pro Klasse

Nennungen an: mail@mc-welden.de

www.mc-welden.de

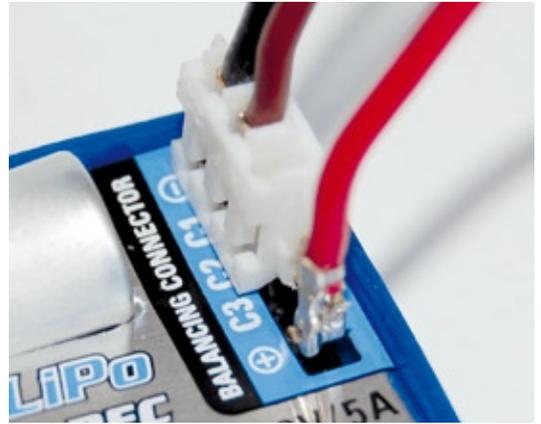
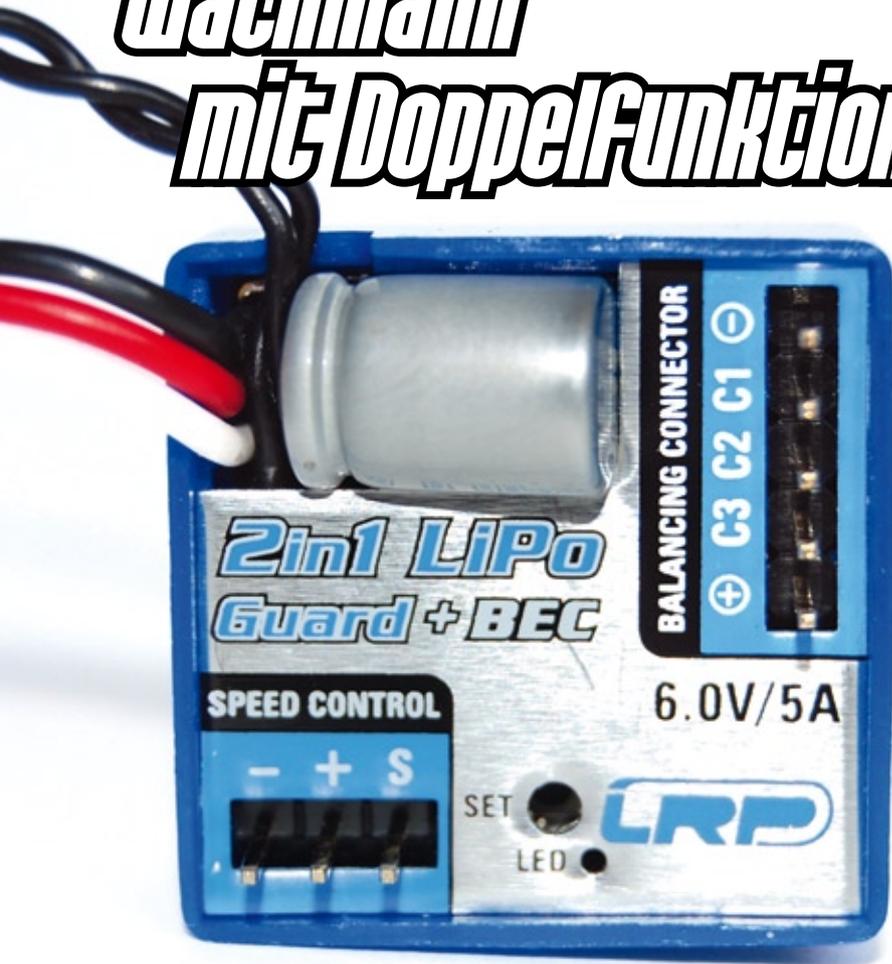
Test & Technik für den RC-Car-Sport

**Cars
& Details**
www.cars-and-details.de



Schutzpatron

Wachmann mit Doppelfunktion



Bei der Anbindung des Balancer-Steckers ist die richtige Belegung zu beachten

Entsprechend muss der Regler über eine Funktion verfügen, die die Spannungslage des Akkus erfasst und bei Erreichen der Minimalspannung selbständig abschaltet. Gerade ältere Bürstenregler haben eine solche Funktion nicht implementiert.

So wird also gefahren, bis die Leistungsabgabe des Motors spürbar nachlässt – doch dann ist es für den LiPo meist schon zu spät. LRPs 2in1 LiPo Guard beugt dem vor. Zwischen Regler und Empfänger geschaltet, überwacht er die Zellenspannung und schaltet bei Erreichen der gewünschten Minimalspannung selbständig ab. Der empfängerseitige Anschluss des Guards ist denkbar einfach. Der Regler wird einfach an den Guard gesteckt, der seinerseits über eine passende Anbindung an den Empfänger verfügt.

Etwas komplexer wird es bei der Anbindung des LiPos an den Guard. Hier ist darauf zu achten, dass sowohl Plus- als auch Minuskabel des Balancer-Anschlusses jeweils an einem äußeren Pin zu platzieren sind. Wer einen 4s-LiPo anschließen will, braucht nichts weiter zu tun, denn in diesem Fall passen die Belegungen. Anders ist es jedoch bei 2s- oder 3s-LiPos. In beiden Fällen ist das Pluskabel aus dem Balancer-Stecker zu separieren und mit dem vorgesehenen Plus-Pin am Guard zu verbinden.

Die LiPo-Technik ist in aller Munde. Niedriges Zellengewicht, stabile Spannungslage und geringe Selbstentladung sind Vorteile, die viele Modellbauer heute nicht mehr missen möchten. Doch nicht jeder Regler ist für die neue Technologie konzipiert. Also ab in den Müll damit?

Text und Fotos:
Oliver Tonn

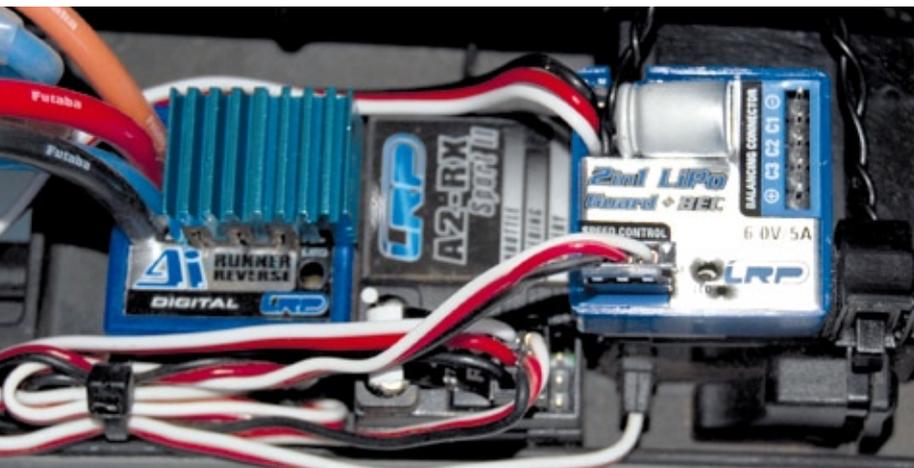
Die Frage, ob der eigene Regler LiPo-tauglich sei, wird in einschlägigen Internetforen immer wieder gestellt. Manch einer befürchtet, dass sein eben noch top-aktueller Regler nun zum alten Eisen gehöre und ausgetauscht werden muss. Hier setzt der 2in1-Guard von LRP an und zeigt eine Möglichkeit, bewährte Komponenten weiter einzusetzen.

Schutzfunktion

Grundsätzlich spielt es für die Spannungsversorgung des Reglers keine Rolle, ob er über NiMH- oder LiPo-Zellen betrieben wird. Das Problem liegt vielmehr beim Akku selbst, denn bei all ihren Stärken haben LiPos auch einen Schwachpunkt: Sie dürfen durch den Fahrbetrieb nicht vollständig entladen werden.



Per roter LED wird der jeweilige Status angezeigt



Mit dem LiPo Guard als Unterstützung arbeiten auch einfache Regler mit modernen LiPo-Akkus

Stabilitätspakt

Ebenfalls als problematisch erweisen sich viele Regler im Bereich ihres integrierten BEC. Dieses darf nicht selten nur mit Spannungen bis 7,4 Volt betrieben werden. Für 4s-LiPos, die nominell 14,8 Volt bereit halten, ist das natürlich zu wenig. Entsprechend verfügt der Guard über ein integriertes BEC, das solche hohen Spannungen verarbeiten kann. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die übrigen internen Komponenten des Reglers grundsätzlich für erhöhte Spannungen geeignet sind, denn hier kann der Guard natürlich nicht schützen.

Für unser Testmodell war vor allem die Abschaltfunktion des Guards entscheidend, da der werkseitig verbaute Regler des RTR-Modells nicht über eine solche verfügt. Um einen 7,4-Volt-LiPo der LRP Competition Car Line zu verwenden, wurde der



Der Guard verfügt über einen eigenen BEC-Schalter. Das Pendant am Regler ist stets in der Off-Stellung zu belassen

LRP 2in1 LiPo Guard + BEC

■ Eingangsspannung: 6-14,8 V ■ Ausgangsspannung: 6 V ■ Abschaltspannung: 2,5-3,2 V/Zelle ■ LiPo-Anschluss: 2-4s ■ Empfohlener Verkaufspreis: 44,99 Euro ■ Bezug: Fachhandel



Die Verbindung zwischen Regler und Guard ist absolut narrensicher umgesetzt

Guard platziert und dessen serienmäßige Abschaltspannung von 3 Volt pro Zelle auf den Wert von 3,2 erhöht – Sicherheit geht vor. Der eigentliche Programmiervorgang war schnell erledigt. Zu beachten blieb noch, dass der Schalter des integrierten Regler-BECs stets auf „Off“ zu stehen hatte. Ein und aus wurden nur noch über den Guard geschaltet.

So ging es auf die ersten Meter. Obwohl die Verbindung zwischen Regler und Empfänger nun durch den LiPo-Guard geschleift wurde, zeigten sich in Sachen Feinfühligkeit keinerlei Einbußen. Einen Unterschied gab es hingegen bei den Fahrleistungen, die mit dem 2s-LiPo gegenüber dem serienmäßigen, einfachen NiCd-Akku spürbar angestiegen waren. Gleiches galt auch für die Fahrzeit, die sich mehr als verdoppelte. Als die gewählte Minimalspannung der Zellen erreicht war, schaltete der Guard den Motor ab und bestätigte den Vorgang durch schnelles Blinken der LED.

Der 2in1 LiPo Guard ist ein zuverlässiger Helfer, wenn es gilt, ältere oder einfach ausgestattete Regler auf die moderne LiPo-Technik anzupassen. Ganz so „Plug&Play“, wie es auf den ersten Blick scheint, ist er allerdings nicht, denn bei der Anbindung zum Akku ist sorgfältig vorzugehen, um Schäden zu vermeiden. Es gilt also, der beiliegenden Anleitung exakt zu folgen. Hält man sich daran, steht einer erfolgreichen Weiterverwendung der bewährten Elektronik nichts im Wege. ■

▼ Anzeige



CS-ELECTRONIC
FACTORY

www.cs-shop.de

Factory Online Shop

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



CS-Ultra Space Charger 2.0

12V / 240V 5A

„Einer für Alles“

79,90 EUR

#C140200



CS-Space X4 Charger

12V 4 x 5A

„4 unabhängige Lader in einem“

139,00 EUR

#C140400



CS-Professional X2 Charger

12V 2 x 10A

„Der Profi mit 2 x 10A Power“

149,00 EUR

#C140500



Kranke Power

Dieser Virus macht süchtig



In CARS & Details Ausgabe 11/2010 wurde der Virus 2.0 Verbrenner von Ansmann Racing in der RTR-Variante vorgestellt. Nun stellt Ansmann Racing mit dem Virus 2.0 in der Brushless-Variante ein Modell vor, das auch für die Elektrofans die richtige Wahl ist. In Nürnberg präsentiert, gilt es nun, das Modell auf seine Offroad-Qualitäten zu testen.

Text und Fotos:
Markus Dirks

Nachdem der Postmann das knapp 4 Kilogramm schwere Paket überreichte, wurde sofort mit dem Auspacken begonnen. In typischer Ansmann Racing-Verpackung hat man werkseitig drauf geachtet, dass keine Teile wild im Karton herumfliegen können. Dank der Ready-to-run-Ausstattung steht der Virus schon fast vollständig vor einem auf dem Tisch. Einzig das Antennenröhrchen musste noch angepasst und die Antenne des Empfängers

durchgeschoben werden. Rein theoretisch könnte man also sofort lospreschen. Dennoch sollte man immer ein Auge auf sämtliche Verschraubungen werfen und diese auf ihren festen Sitz kontrollieren. Macht man dies nicht und verliert eine Schraube, kann der Fahrspaß schneller zu Ende sein, als das Auspacken dauerte. Nun aber erst mal schauen, was sich die Konstrukteure von Ansmann Racing ausgedacht haben.



Da die Tellerräder der Differenziale schräg verzahnt sind, weist natürlich auch der Triebbling schräg angeordnete Zähne auf



Für ordentlich Brushlesspower sorgt das verbaute Triebwerk mit 2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt



Ein wenig überdimensioniert ragt die Empfängerbox in die Höhe. Ordentlich Material zum auspolstern sollte bereit gelegt werden

Sauber und aufgeräumt präsentiert sich der Virus 2.0 Brushless oben ohne. Alle Komponenten sind so weit mittig platziert worden, wie es ging





Das Herausbeschleunigen aus Kurven sollte auf rutschigen Untergründen mit einem Vorsichtigen Gasfinger geschehen, da sich der Virus schnell einmal drehen kann



Die Fernsteuerung **W5** von Ansmann Racing, arbeitet im **2,4-Gigahertz-Band** und bietet alles, was das Einsteigerherz begehrt

Auf Diät

Die sehr schmal ausgelegte, neu gestylte Buggykarosserie wird wie üblich mit jeweils einer Karosserieklammer vorn und hinten befestigt. Entfernt man diese, so bekommt man Einblicke auf die inneren Komponenten des Virus 2.0 Brushless. In Fahrtrichtung gesehen befindet sich auf der linken Seite der Universalakkuhalter, der nicht nur NiMH oder zwei 2s-LiPos, sondern auch einen 4s-LiPo beherbergen kann. Gesichert werden die Akkus mit zwei Klammern aus Kunststoff, die wiederum jeweils mit zwei kleinen Karosseriekammern befestigt werden. Dem Set liegen zwei unterschiedliche Varianten bei. So gibt es einmal ein gerades Klammerpärchen für einen 4s-LiPo und zwei gewölbte für alle anderen Akkotypen.

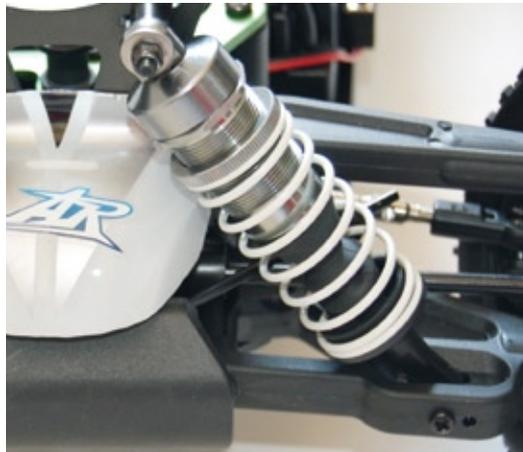
Vor dem Akkuhalter sitzt bombenfest der 80-Ampere-Regler. Viel ist über den Regler leider nicht herauszubekommen, abgesehen davon, dass er einen maxima-

len Arbeitsstrom von 80 Ampere verkraftet und bis 4s-LiPos oder sechs bis zehn Nickel-Zellen verträgt, was aber auch für einen Buggy im Maßstab 1:8 vollkommen ausreichend ist. Die Maße des Reglers sind 46 x 55 x 30 Millimeter. Der Regler hat einen integrierten Lüfter hat, der durch ein Kunststoffgehäuse geschützt wird. Es sei noch erwähnt, dass der Regler sensorlos ist.

Der Schalter, um der ganzen Elektronik Leben einzuhauchen, ist seitlich an den Regler geklebt und somit auch bei aufgesetzter Haube gut zu erreichen. Somit ist die linke Seite auch voll ausgenutzt. Rechts hingegen ist ein wenig mehr los. Hier findet nicht nur der Brushlessmotor mit 2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt seinen Platz. Auch das Lenkservo wurde an dieser Stelle samt Halter platziert. Und diesbezüglich hat Ansmann aufgestockt. Wurde bei dem Nitrobruder noch ein Lenkservo mit 3 Kilogramm Stellkraft und



Gut geschmiert ist halb gewonnen und wer mag, kann anstelle des Fetts auch Silikon-Öl verwenden



Aluminium-Big-Bore-Dämpfer mit Rändelschrauben und Gummischutztüllen zeugen von der hochwertigen Ausstattung des RTR-Sets



Die Ackermannstrebe aus Aluminium beherbergt drei verschiedene Anstellwinkel für die Spurstangen

Die neue Dimension für wahre Flieger.

3 für 1

**Jetzt zum Reinschnuppern:
Die vorteilhaften Schnupper-Abos**

3 für 1



RC-Heli-Action bringt monatlich alles über:

- » Elektro- und Verbrenner-Helis
- » Heli-Grundlagen
- » Elektrik & Elektronik
- » News aus der Szene
- » Heli-Equipment
- » Interviews & Portraits

... und vieles mehr!

3D-Heli-Action bringt sechsmal im Jahr alles über:

- » die angesagtesten 3D-Helis
- » die spektakulärsten Events
- » die modernste Technik
- » die besten Piloten
- » die coolsten Tricks
- » 3D-Workshops

... und deinen Weg zum 3D-Bolzer

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ 12,00 Euro sparen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ 7,80 Euro sparen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

Jetzt bestellen unter:

www.rc-heli-action.de

www.3d-heli-action.de

oder telefonisch unter: 040/42 91 77-110



Das verbaute Lenkservo mit 6 Kilogramm Stellkraft und Metallgetriebe reicht locker aus

einem Getriebe aus Kunststoff verbaut, so gibt es nun bei unserem Probanden eines mit 6 Kilogramm Stellkraft und Metallgetriebe. Ob dieses Variante aber ausreichend ist, wird später der Outdoor-Test zeigen. Auf dem Lenkservo, thront die Empfängerbox. Schaut man sich andere Modelle in diesem Maßstab an, fällt auf, dass diese Box im Vergleich relativ groß ist. In Zeiten von Mikroempfängern hätte es hier auch sicherlich eine etwas kleinere Verpackung getan.

Sanftanlauf

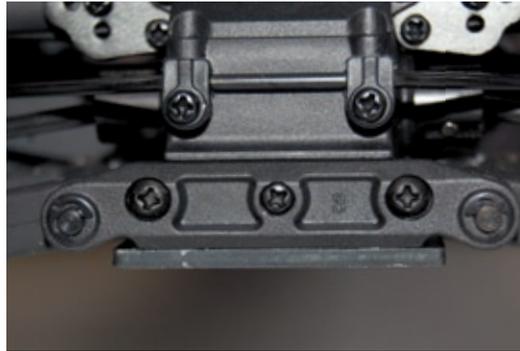
Wird der Virus unter Strom gesetzt und drückt man den Gashebel an der Funke, so fängt der Motor ohne Stottern an zu drehen. Die Drehbewegungen werden über das verbaute Mitteldifferenzial zu gleichen Teilen über Antriebsknochen, an die Vorder- und Hinterachse weitergeleitet. Eine Bremsanlage gibt es jedoch nicht bei der Brushless-Version. Wozu auch, das Bremsen übernimmt der Regler. Ist die Drehbewegung an den Achsen angekommen, so übernehmen die Differenziale die Arbeit und sorgen immer für die korrekte Drehzahlen an den Rädern.

Natürlich ist auch das Innenleben der Diffs von Interesse. Hierfür müssen vier Schrauben gelöst werden und man kann das Tellerrad abnehmen. Darunter zeigt sich eine Vierspider-Variante mit reichlich Fett. Im Testmodell wurde dieses gegen Diff-Öl mit einer 5.000er-Viskosität vorne und in der Mitte sowie einer 2.000er-Viskosität hinten getauscht.

Nun geht es weiter mit einem Blick auf die Vorderachse samt Lenkung. Alles fängt mit dem Servosaver an, der vor der Vorderachse seinen Platz hat. Dieser in Camstyle ausgelegte Lenkservoschutz ist in der Härte über eine Rändelmutter verstellbar. Verbunden werden die linke und die rechte Seite mit einer Ackermannstrebe, die standardmäßig aus Aluminium besteht und drei verschiedene Positionen zur Anbringung der Spurstangen aufweist. Hier gilt: Je weiter die Spurstangen nach vorn versetzt werden, desto direkter und aggressiver lenkt das Modell ein.

Fester Sitz

Die Vorderachse an sich zeigt sich in einer Doppelquerlenkerbauweise. Unten und oben führen jeweils Querlenker aus Kunststoff vom Getriebekasten zu den Lenkhebeln. Letztere sind in der bewährten Pivot-Ball-Ausführung erstellt, was eine nahezu spielfreie Lenkung und eine stufenlose Einstellung des Radsturses ermöglicht. Hier sollte man es nicht mit der



Der hintere Querlenkerhalter weist 3 Grad Vorspur auf. Mehr könnte man durch das Verstellen der hinteren Pivot-Ball-Halterungen erreichen

Spielminimierung übertreiben. Schraubt man die Einstellmutter zu stark gegen die Kugeln, so kann nicht mehr gewährleistet werden, dass die Lenkung noch tadellos funktioniert, da das Servo viel zu viel Kraft aufwenden muss, um die Räder zu bewegen. Schäden am Lenkservo können die Folgen sein und natürlich zieht das Servo so mehr Strom, was sich negativ auf die Fahrzeit auswirkt.

An den unteren Querlenkern hat man eine ausreichende Anzahl von Verstellmöglichkeiten für die Stoßdämpfer. Beim Gegenspieler – der Dämpferbrücke – sind es jeweils drei. Bei den Drehachsen der Querlenker, den so genannten Hing-Pins, hat man sich für schwarz eloxierte Stahlstifte entschieden, die mit E-Klipsen gesichert werden. Angetrieben werden die Räder an der Vorderachse über Kardangelenkwellen. Bei der Hinterachse gibt es zwar auch Querlenker, aber diese sind nur unten verbaut. Wie bei fast allen Modellen von Ansmann Racing, findet man hier eine doppelte Pivot-Ball-Aufhängung. Somit braucht man keinerlei Tuningteile, um die Spur zu verstellen. Bei dem Winkel kann eine Digitale Schieblehre von großer Hilfe sein. Die oberen Querlenker sind hier als Rechts-links-Gewindestangen ausgeführt. Somit kann man den Sturz nach seinen Vorstellungen einstellen. Hier wird übrigens die Drehbewegung über einfache Knochenantriebswellen an die Räder weitergeleitet. Natürlich dürfen hinten wie auch vorne Stabilisatoren nicht fehlen – und so gibt es diese auch gleich mit dazu. Abgestützt werden die Achsen jeweils mit einer Strebe aus Kunststoff. Wer es lieber aus Aluminium hat,



Das Mitteldifferenzial verfügt über ein Stahlhauptzahnrad

Robuster und übersichtlicher Aufbau

Pivot-Ball-System an den Achsen

2,4-Gigahertz-Fernsteuerung

6-Kilogramm-Lenkservo mit Metallgetriebe

Gleitlager im Servosaver

Einige E-Klipse

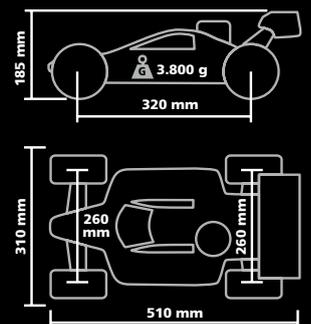
CAR CHECK

VIRUS 2.0 RTR BRUSHLESS **Ansmann Racing**

- **Klasse: Elektro-Offroad 1:8**
- **Empfohlener Verkaufspreis: 299,95 Euro**
- **Bezug: Fachhandel**

- **Technik: Vierspider-Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, 4WD-Antrieb**

- **Benötigte Teile: Fahrakkus, acht Mignonzellen**



Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!

Web-Race



**Cars
& Details
2**

Findet die Flagge mit der Zahl 2 auf einer der unten aufgelisteten Seiten. Der Gewinner erhält einen 200,- Euro Einkaufsgutschein.



www.modellbau-bochum.de



www.thundertiger-europe.com



www.smdv.de



www.mogatech.de



www.der-schweighofer.at



www.mst-modellbau.de



www.ansmann-racing.de



www.robionic.com



www.kyosho.de



www.rc-car-online.de



www.spektrum-rc.de



www.horizonhobby.de

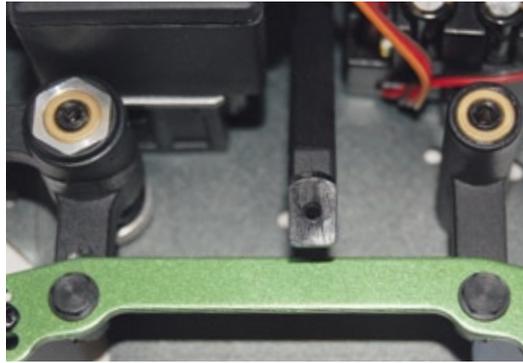
Das Gewinnspiel findet ihr auch im Internet unter www.cars-and-details.de

Einsendeschluss ist der 07.06.2011. Die Lösung samt eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an webrace@cars-and-details.de oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost.

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



Die Messingleitlager des Servosavers sollten nach kurzer Zeit gegen Kugellager ausgetauscht werden. Das macht einfach mehr Sinn, da dieses Bauteil viel arbeiten muss



bekommt entsprechende Tuningteile bei Ansmann. Allerdings reduziert man damit den Chassis-Flex und verliert somit Grip auf rutschigen Strecken.

Under control

Für einen sicheren Bodenkontakt wurden dem Ansmann Virus 2.0 Brushless natürlich auch Öl-druckstoßdämpfer spendiert. Diese sind komplett aus Aluminium gefertigt und in Big Bore-Bauweise ausgeführt. Über Rändelmutter lässt sich die Fahrzeughöhe stufenlos einstellen. Die Kolbenstangen werden mit Gummihüllen vor Verunreinigungen geschützt und sollten auch sofort getauscht werden, wenn man eine kaputt geht. Tut man das nicht, kann sich Staub an den Kolbenstangen fangen und durch die Auf- und Abbewegung werden die Dichtungen beschädigt. Leider findet man in der Anleitung keinerlei Anhaltspunkte, um was für eine Viskosität es sich bei dem ab Werk eingefüllten Dämpfer-Öl handelt.

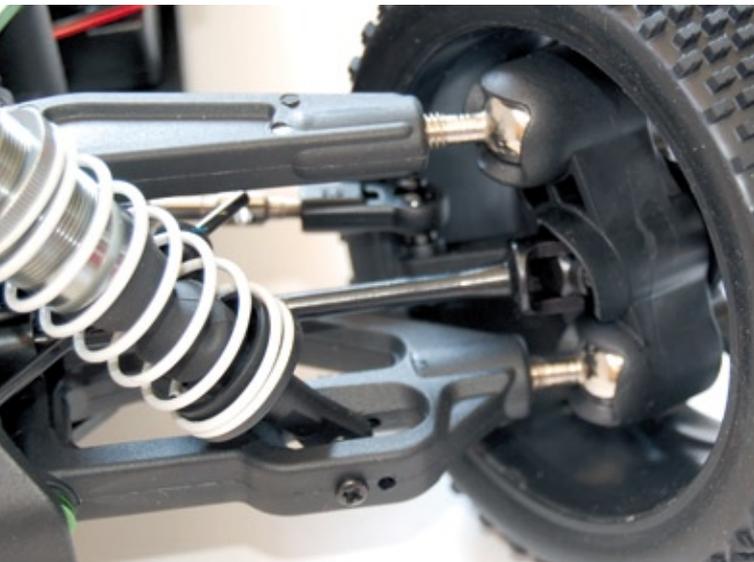


Pluspunkt:
Rechts-links-Gewindestangen wohin das Auge reicht. Nicht gerade üblich im RTR Sektor

Nicht außer Acht lassen sollte man den Spoiler. Hier wurde ein High Down Force-Spoiler verbaut, der für ordentlichen Anpressdruck an der Hinterachse sorgt. Die verwendeten Pneus sind die gleichen wie auch beim Nitro-Pendant. Sie weisen ein Block-Profil auf, das in der Mitte etwas längere Streben hat. Bei recht warmem Wetter sollten die Pneus auf vielen verschiedenen Untergründen guten Grip bereithalten.

Das alles sitzt auf einem Chassis aus drei Millimeter starkem Aluminium, das an den Seiten noch etwas abgekantert worden ist. Dies dient der Stabilität und ist bei jedem Offroad-Renner im Maßstab 1:8 zu finden. Bleibt nur noch die Anfangs schon erwähnte Karosserie. Fertig ausgeschnitten und stylisch bedruckt, fällt sofort das schmale Layout auf. Wurde das Nitro-Brüderchen noch ohne Nase in die Welt geschickt, so gibt





▼ Anzeige

Kardanwellen und Pivot-Ball-Aufhängungen zeugen von den hohen Qualitätsansprüchen der Ansmann-Ingenieure

es nun sehr wohl eine, die mit zwei Schrauben an der vorderen Dämpferbrücke befestigt wird.

Nachdem wieder alles zusammen gebaut ist und einige Einstellungen angepasst wurden, sollte es auch schon zum Track-Test gehen. Das Testgelände bietet einige unterschiedliche Untergründe, eine Anzahl an kleineren und größeren Sprüngen und viel Platz zum Austoben. Als Energiespender kamen zwei 2s-LiPos zum Einsatz. Diese Combo sollte dem Virus 2.0 ordentlich Beine machen.

Voll auf die Zwölf

Vor der ersten Fahrt wurde erst einmal ein Check der Elektronik durchgeführt. Alles im grünen Bereich, also konnte angefangen werden, einige Achten zu fahren, damit sich die Differentiallinnereien so richtig einschleifen konnten. Diese Prozedur sollte bei jedem Modell durchgeführt werden – es wird mit einem besseren Roll und Lenkverhalten belohnt. Sprung auf Marsch Marsch, hieß es dann und der Gashebel wurde voll durchgezogen. Die Beschleunigungswerte waren top und das Dosieren in Kurven oder engen Schikanen war auch sehr ordentlich. Das Fahrwerk schluckte jede noch so große Unebenheit ohne Probleme und kam nie an seine Grenzen.

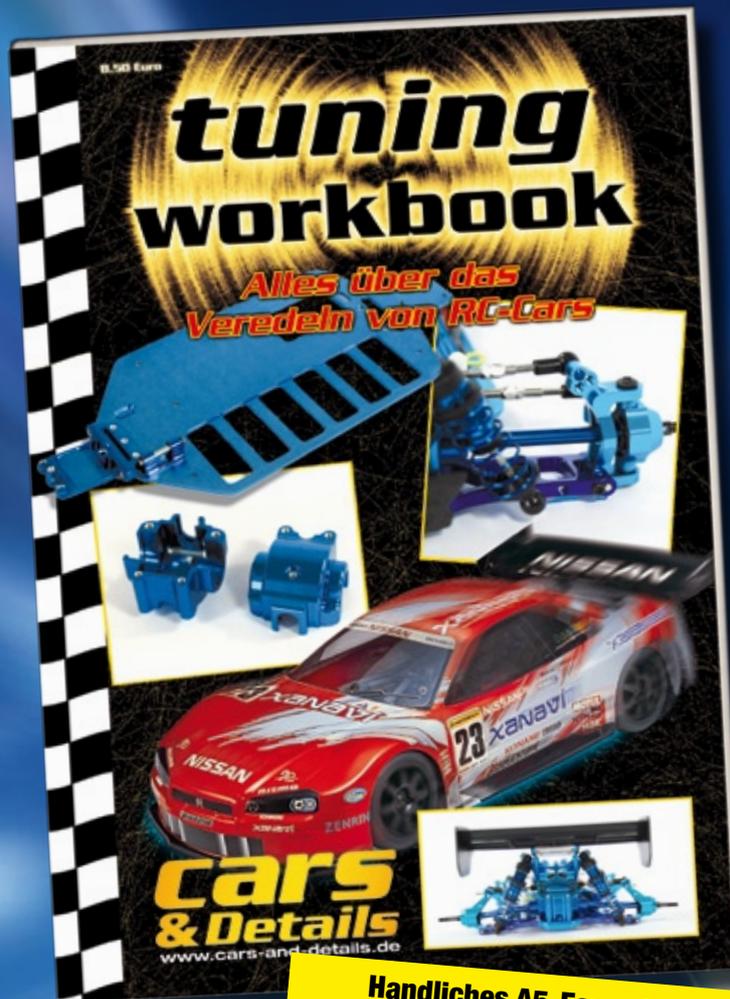
Die Flugeigenschaften des Virus 2.0 Brushless kann man als neutral bezeichnen und selbst wenn einmal die Nase zu weit runter zeigt, kann diese mit einem beherzten Zug am Gashebel wieder in eine aufrechte Position gebracht werden. Das Lenkservo macht seine Arbeit ordentlich und reicht völlig aus. Die Fernsteuerung mit der Bezeichnung W5 liegt gut in der Hand und es konnten keinerlei Störungen verbucht werden. Dank ihres relativ geringen Gewichts trat auch keine Ermüdung im Arm auf. Die Motor-Regler-Combo wurde zu keiner Zeit zu heiß, was für eine perfekte Zusammenstellung der Komponenten spricht. Trotz einiger unfreiwilliger Abflüge gab es keinerlei Schäden. Lediglich das Gehäuse des Mitteldifferenzials wurde durch einen größeren Stein etwas in Mitleidenschaft gezogen. ■

FAZIT

Wieder einmal ist es den Ingenieuren von Ansmann Racing gelungen, ein günstiges Einsteigermodell auf die Beine zu stellen, das einen gelungenen Mix zwischen Wettbewerbs- und RTR-Fahrzeug darstellt. Die verwendeten Komponenten sind gut aufeinander abgestimmt und versprechen eine Menge Spaß. Die Setupmöglichkeiten und das Tuningpotenzial lassen den Virus 2.0 Brushless mit den Fähigkeiten des Piloten mitwachsen.

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk für die Veredelung von RC-Cars



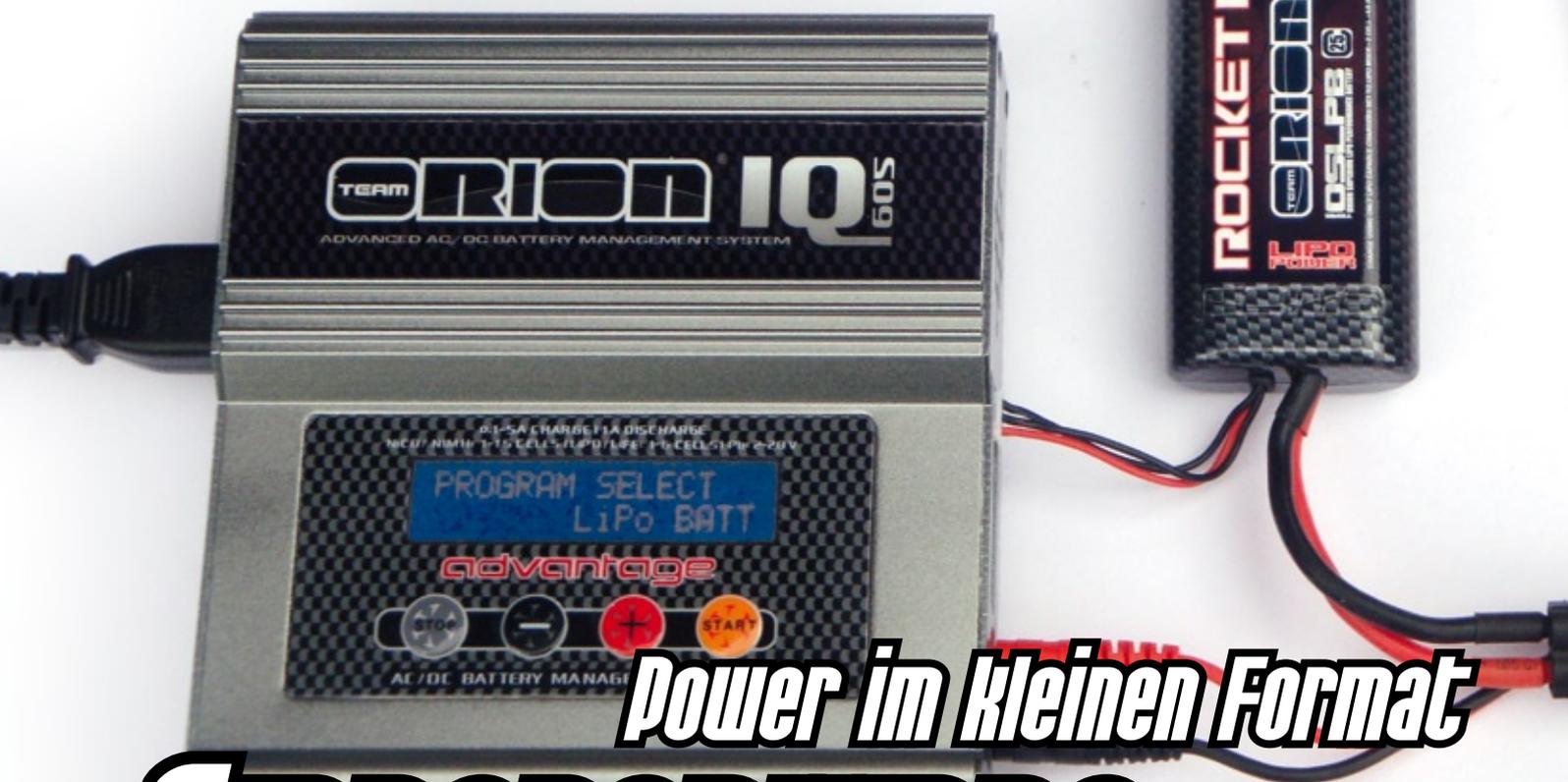
Handliches A5-Format, 68 Seiten. Mit zahlreichen Fotos und Abbildungen. Nur 8,50 Euro

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

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

IM INTERNET

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



Power im kleinen Format

Amperepumpe

Nicht selten tragen RC-Car-Sportler Unmengen an Zubehör mit sich herum. Auch wenn es nur darum geht, mit dem Modell einen kleinen Ausritt ins Gelände zu unternehmen. Hier kommt die Prämisse: „Je weniger, desto besser“, zum Tragen. Das gilt auch für Ladegeräte. Umso mehr erfreut es einen, wenn der besagte Lader deutlich unter einem Kilo wiegt.

Text und Fotos:
Oliver Thielke

Team Orion, im Vertrieb von Kyosho, hat jetzt einen kleinen Lader auf den Markt gebracht, der allerhand leistet und zudem nur 645 Gramm wiegt. Das IQ605 ist in der Lage, NiXX-Zellen und LiPo-Akkus zu laden. Es verfügt über ein integriertes Netzteil, sodass es sowohl mit Wechselstrom als auch mit 12-Volt-Gleichstrom betrieben werden kann.

Loaded

Der maximale Ladestrom beträgt 5 Ampere. Dieser kann in 0,1-Ampere-Schritten ab 0,1 Ampere eingestellt werden. Entladen ist natürlich auch möglich. Hier beschränkt sich der Entladestrom auf 1 Ampere – ebenfalls variabel einstellbar in 0,1-Ampere-Schritten. Positiv fällt auf, dass das IQ605 über fünf Speicherplätze zur Sicherung von Akkuprofilen verfügt. Die Ladeschlussspannung bei NiMH- und NiCd-Akkus erfolgt durch eine automatische Delta-Peak-Abschaltung mit einstellbarer Empfindlichkeit. Durch spezielle Ladeprogrammzyklen können Akkupacks gepflegt und formiert werden.

Zum Laden von LiPo-Akkus benötigt man einen Balancer. Dieser muss bei manchen Ladegeräten separat erworben werden, nicht so beim Advantage IQ605.



Links befinden sich die 4-Millimeter-Ladebuchsen, rechts die Balanceranschlüsse für bis zu 6s-LiPo-Akkus

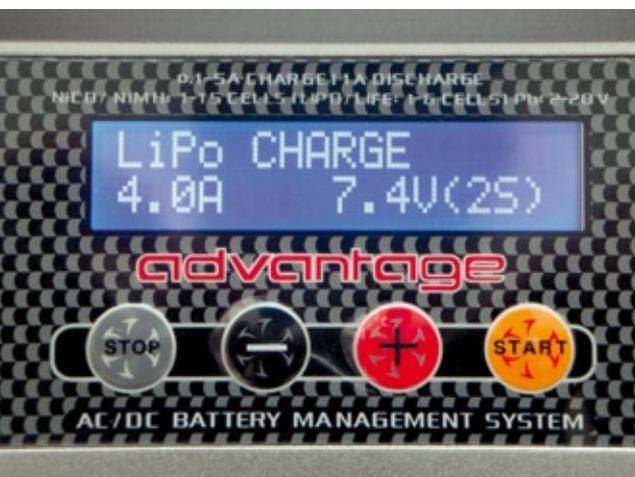
Auf der rechten Gehäusesseite ist ein Balanceranschluss integriert. Dort kann man bis zu 6s-LiPos anschließen, deren Zellen dann beim Laden angeglichen werden. Daneben findet man die beiden 4-Millimeter-Ladekabelbuchsen. Auf der linken Seite des Gehäuses befinden sich dann noch der 100/240-Volt-Anschluss, eine USB-Temperatursensorbuchse und die Anschlussbuchse für den 12-Volt-Gleichstrom-Anschluss.

Kompakt und leicht
Betrieb an Gleich- und
Wechselstrom möglich
Integrierter
6s-Balancer
Ladekabel inklusive

Sehr kurzes 220-Volt-
Anschlusskabel



Bis zu fünf verschiedene Ladeprogramme lassen sich auf dem Advantage IQ605 abspeichern



Das übersichtliche, zweizeilige Display ist auch bei direkter Sonneneinstrahlung und dank der blauen Hintergrundbeleuchtung auch an dunklen Orten gut abzulesen

Ein Temperatursensor kann optional erworben werden. Mit im Lieferumfang enthalten sind alle gängigen Ladekabel. Die einzelnen Arbeitsschritte und Ladetechniken sind in der Bedienungsanleitung ausführlich beschrieben. Im Menü lassen sich die maximale Ladekapazität, eine Temperaturschwelle sowie die Arbeitszeit einstellen. Man ist mit dem handlichen Ladequadrat IQ605 immer auf der sicheren Seite. Der Prozessor überwacht zudem noch die Eingangsspannung und beendet bei zu geringer Spannung den Ladevorgang. Alle Einstellungen lassen sich über das blau beleuchtete, zweizeilige Display auch bei nicht so guten Lichtverhältnissen gut ablesen.

TECHNISCHE DATEN

■ Leistung: 50 W ■ Eingangsspannung: 11-18 V oder 100-240 V ■ Ladestrom: 0,1-5,0 A ■ Entladestrom: 0,1-1,0 A ■ Balancerstrom: 300 mA pro Zelle ■ Speicherplätze: 5 ■ Gewicht: 645 g ■ Abmessungen: 145 x 134 x 40 mm ■ NiCd/NiMH-Akkus: 1-15 Zellen ■ LiPo/LiFe/LiIon-Akkus: 1-6 Zellen ■ Blei-Akkus: 1-10 Zellen ■ Bezug: Fachhandel ■ Preis: 89,- Euro



Der Lieferumfang des Advantage IQ605 umfasst Kabel für die Spannungsversorgung sowie die gängigsten Ladekabel

Tipps und Tricks

Das Menü lässt sich über vier Tasten einfach und intuitiv bedienen. Beim Laden von LiPos ist genaues Hinschauen gefragt. Wählt man gleich das erste LiPo-Ladeprogramm wird ein unüberwachtes aktiviert. Selbst, wenn der Balancerstecker an Ort und Stelle ist. Erst der zweite Menüpunkt für das Laden von LiPos steht für das Balancerprogramm.

Durch das Drücken des Plus-Buttons während des Ladevorgangs werden die Einzelzellenspannungen angezeigt. Ein nettes Feature, wenn man sehen möchte, wie es gerade um die einzelnen Zellen steht. Ein kleines Manko hingegen ist das 220-Volt-Anschlusskabel, das dem Advantage IQ605 beiliegt. Es hat gerade einmal eine Länge von 70 Zentimeter und ist etwas kurz dimensioniert.

Das Team Orion Advantage IQ605 von Kyosho ist ein kompaktes und universell einsetzbares Computerladergerät für Nickel-, Lithium- und Blei-Akkus. Dank seiner Leistung von bis zu 50 Watt und dem 6s-Balancer-Anschluss ist es für alle gängigen Anwendungen im RC-Car-Bereich geeignet und ein ausgezeichnete Immer-dabei-Lader. ■



Der optional erhältliche Temperatursensor kann auf der linken Gehäusesseite angeschlossen werden. Die Energieversorgung erfolgt entweder über die 12-Volt-Buchse oder den 110/240-Volt-Wechselstromanschluss



Neue Ära

Frischer Wind aus Übersee



Wer sich die Bilder des neuen Losi 22 von Horizon Hobby vorab im Internet angesehen hat, kam nicht umhin, sich an der einen oder anderen Stelle verwundert die Augen zu reiben: Ein 2WD-Buggy mit zwei unterschiedlichen Motor- und Akkuvarianten? Noch dazu komplett mit metrischen Bauteilen anstelle der sonst bei Losi üblichen zölligen Teile?

Text und Fotos:
Robert Baumgarten



Vorbildlicher Aufbau des Kugeldiffs. Es kommen sogar 14 anstelle der üblichen zwölf Kugeln zum Einsatz – moderne Brushlessmotoren können also ohne übermäßigen Verschleiß genutzt werden

Der Wechsel auf international weit gebräuchlichere metrische Bauteile stellt einen logischen Wechsel des Herstellers dar und erfreut die Bastelkiste, da man so nebenbei auch die eine oder andere Ersatzschraube oder Mutter nutzen kann. Doch diese erste Änderung ist schnell vergessen, denn das Design und die damit verbundenen Setupmöglichkeiten rücken sehr schnell in den Fokus. Team Losi Racing (TLR) hat mit dem 22 Buggy wirklich Neuland betreten. Es sei jedoch vorweggestellt, dass TLR die Umstellung auf das metrische System sehr gut gemeistert hat. Doch zunächst schweift der Blick auf ein 2,5 Millimeter dickes Aluminiumchassis – und das in einem 2WD-Buggy im Maßstab 1:10. Doch wer sich die Torsionsfestigkeit des fertigen Buggys vor Augen führt, der weiß auch, dass dieses Modell genau dort federt wo es soll – an den Dämpfern.

Unkonventionell

Diesem ersten ungewöhnlichen Bauteil folgt bei der Montage der Vorderachse sogleich das nächste. Die Lenkeinheit besteht nicht wie üblich aus kugelgelagerten Pfosten, welche mit einer Lenkungsplatte verbunden werden. TLR nutzt ein Kunststoffteil, welches in einer Art C-förmigen Halterung hin- und hergleiten kann. Ähnliche Konstruktionen werden bei kleineren Fräsen eingesetzt, um dort Spielarmut mit leichter Verschiebbarkeit zu kombinieren. Diese Konstruktion kommt ohne Kugellager aus und ist dank der optimalen Passgenauigkeit nahezu spielfrei. Noch dazu werden die Lenkkräfte sehr direkt vom Servo weitergegeben. Das Lenkservo wird schon zu diesem frühen Zeitpunkt verbaut.



Der verschiebbare Teil der Lenkung weist sehr wenig Spiel auf und ist dennoch leichtgängig – insgesamt ein sehr platzsparender Ansatz für eine neuartige Lenkung



CAR CHECK

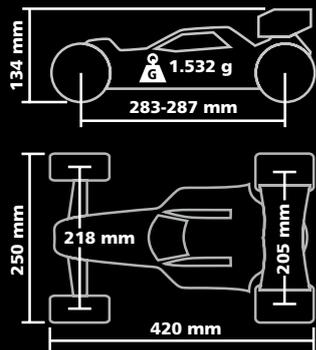
TEAM LOSI RACING 22

Horizon Hobby

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 249,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

■ Technik: 2WD-Antrieb, vier Öl-druckstoßdämpfer, CVD-Wellen, zwei mögliche Motorpositionen, komplett kugelgelagert

■ Benötigte Teile: Fahrakku, Ladegerät, Motor, Servo, RC-Anlage, Reifen



Die Slipperkupplung des 22 – nichts wirklich neues, aber auch hier zeigt Losi seine Fertigungsqualität, denn die Einheit hat einen sehr guten Rundlauf

Da von Anfang an hauptsächlich die Mittelmotorposition im Zusammenhang mit einem normalen LiPo-Stick-Pack ausprobiert werden sollte, kam hier nur eine Low-Profile-Version für das Lenkservo in Frage. Dies hat zusätzlich den Vorteil der freien Wahl zwischen Saddle- oder Stick-Pack, um somit die Gewichtsverteilung nochmals beeinflussen zu können. Die ersten Bauschritte sollten aber vor allem aus Gewindeschneiden bestehen, denn der generell genutzte faserverstärkte Kunststoff erfordert ansonsten viel Kraft beim Einschrauben und setzt gutes Werkzeug voraus. Ein kleiner Tipp sei hier für die Rechts-links-Gewindestangen erwähnt: Zunächst ein normales Rechtsgewinde in einen Kugelkopf schneiden, die Rechts-links-Gewindestange in einen Akkuschrauber spannen und mit dem Linksgewinde in einen Kugelkopf schrauben, dann den vorgeschneitten Kugelkopf mit Rechtsgewinde montieren – der Kraftaufwand beim Schrauben hält sich so in Grenzen und später fällt die Verstellung im Modell etwas leichter.

Die weitere Montage der nicht nach Bauabschnitten verpackten Teile ist anhand der gut bebilderten und fünf-sprachigen Anleitung – natürlich auch in Deutsch – leicht durchzuführen. Schon beim Zusammenbau der Vorderachse kann man die eine oder andere Setupoption wählen. Hierzu zählen zum Beispiel das



Ohne viele Schnörkel präsentiert sich die Vorderachse des 22, gut ist auch der C-Hub zu erkennen

Rollzentrum der oberen Querlenker durch Unterlegscheiben und der Nachlaufwinkel der gesamten Vorderachse durch den Einsatz verschiedener Keile.

Feinarbeit

Die Lenkhebel erinnern an die übliche C-Hub Konstruktion. Dem Baukasten liegen einige Unterlegscheiben zur feinen Justierung des Spiels der Aufhängung bei – sorgfältig eingesetzt erhält man später eine nahezu spielfreie und sehr leichtgängige Aufhängung. Positiv hat sich bisher der Verzicht auf E-Klipse bemerkbar gemacht. Wieso diese dann an der Hinterachse beim Radträger dennoch genutzt werden, ist nicht ganz schlüssig. Generell kann die

Die Kräfte beim Anziehen der Radmutter werden durch den mittigen Ring über die inneren Ringe der Kugellager übertragen und können diese so nicht beschädigen



Durch den Einsatz eines Low-Profile-Servos kann man beide Akkuvarianten nutzen und erhält so nebenbei noch mehr Spielraum bei der Gewichtsverteilung





Finesse durch und durch – die Big Bore-Dämpfer des TLR 22 bestehen jeweils aus 19 sehr passgenauen Teilen und überzeugen mit einer gleichmäßigen Dämpferwirkung

Hinterachse über viele Parameter verstellt werden, Rollzentrum, Anti-Squat, Vorspur und natürlich Sturz sowie Position der Dämpfer.

Ganz „race-like“ geht es auch bei der Montage der Dämpfer zu. Der obere Teil ist so gestaltet, dass man ihn nur durch Lösen einer selbstsichernden Mutter schnell in ein anderes Loch in der Dämpferbrücke hängen kann. Der TLR 22 ist ein Rennbuggy, daher ist dies eigentlich ganz logisch, zeigt aber einmal mehr, dass man sich sehr viele Gedanken über derartige Detaillösungen gemacht hat. Die Montage der Hinterachse ist mitunter etwas fummeliger; vor allem bei der Mittelmotorposition. Hier werden viele Bauteile erst fest miteinander verbunden, wenn das Getriebe auf die Chassisplatte geschraubt wird. Änderungen an der



Die Vorderachse ist für einen 1:10er-Buggy sehr robust gebaut. Dementsprechend konnte im Fahrttest selbst durch wilde Manöver nichts beschädigt werden

Abstimmung bedingen also bei der Mittelmotorposition etwas mehr Schraubarbeit, als bei der klassischen Heckmotorposition – wobei dies konstruktionsbedingt ist und keinen Mangel darstellt.

Gute Ausstattung

Der TLR 22 wird serienmäßig mit vielen Tuningteilen wie Rechts-links-Gewindestangen, einem Kugeldifferenzial, CVD-Wellen, gummiabdichteten Kugellagern und hochwertigen Dämpfern ausgeliefert. Daher sollte man sich bei der Montage der Dämpfer auch Zeit nehmen, denn diese bestehen aus recht vielen Einzelteilen. Die seidenweiche Dämpfung wiederum ist schlicht genial. Nun gilt es nur noch, das Getriebe zu montieren. TLR legt alle erforderlichen Teile für die Montage des Mittelmotorgetriebes oder des klassischen Heckgetriebes bei. Ein direkter Austausch ist aber nicht so schnell möglich, da sich die hintere Dämpferbrücke und einige andere Teile, ebenfalls mit der jeweiligen Version ändern.



Die Getriebeabdichtung ist aus weichem Kunststoff und somit sehr haltbar

▼ Anzeigen

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

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

hpi-shop.com
Powered by
CORNELSEN
MODELLBAUTECHNIK

2,4 GHz

Sender-Erweiterungs-System
Schiffskapitäne, Trucker, Racer

ab € 99.-

Set mit Empfänger

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

www.acteurope.de

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

Für ALLE Sender

nautic Set
€ 249.-

nautic Converter
€ 79.-

BLITZ LOLA R11

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



www.lmi-racing.com



Links das
 Mittelmotorgetriebe
 und rechts die klassische
 Version. Beiden gemein
 ist eine gute Stabilität,
 allerdings sollten
 sie zusätzlich mit
 Gummilack vor Schmutz
 geschützt werden



Kugeldifferenzial
Komplette Kugellagerung
CVD-Wellen
Viele Tuningteile enthalten

O-Ringe in den Verstellringen der Dämpfer etwas weich

Das Mittelmotorgetriebe erhält ein zusätzliches Zwischenzahnrad, um zu verhindern, dass sich das Drehmoment des Motors ungünstig auf die Lage des Modells – zum Beispiel beim Springen – auswirken kann. Das Kugeldifferenzial wiederum ist zwar grundsätzlich keine neue Konstruktion, verfügt aber über 14 anstatt der sonst üblichen zwölf Kugeln. Eine verbesserte Kraftübertragung und verlängerte Wartungsintervalle sind der Vorteil. Dem Baukasten liegt erfreulicherweise eine ausreichende Menge an Fett bei. Daher kann das Getriebe satt damit versehen werden. Auch zum Befüllen der Dämpfer ist genügend Öl vorhanden.

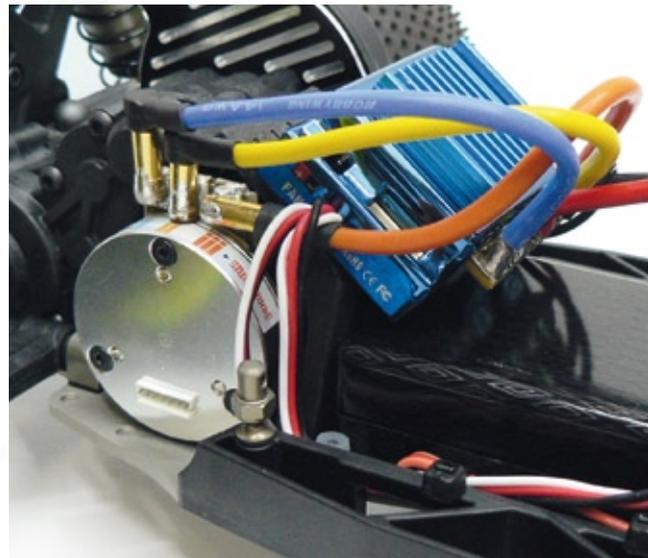
Beim Zusammensetzen des Getriebes wird wieder einmal die sehr gute Passgenauigkeit des Twenty-Two deutlich. Es macht schlicht Spaß, dieses Modell zu montieren. Um zusätzlich den Schmutz draußen zu halten, kann die Kante des Gehäuses mit Gummilack eingestrichen werden. Dieser Lack wird normalerweise zum Abkleben von Teilen einer Lexankarosserie vor dem Lackiervorgang genutzt und lässt sich jederzeit rückstandsfrei entfernen. Die Rutschkupplung ist sehr kompakt gebaut und verfügt dennoch über eine recht große Auflagefläche, eine entsprechend gleichmäßige und sanfte Wirkung ist garantiert. Ein gutes Basissetup ist hier erreicht, wenn das Gewinde um etwa 2,5 Millimeter aus der Mutter herauschaut. Alle weiteren Einstellungen können im Setupdatenblatt der Anleitung festgehalten werden. Hier ist ebenfalls ein Basissetup gezeigt, das bei eher hügeligen Strecken ohne größere Sprünge gut funktioniert.



Links ist das klassische Getriebe zu sehen, rechts die Mittelmotorvariante – Hauptunterschied ist das kleine Zwischenzahnrad, von dem beim Mittelmotorgetriebe zwei Stück benötigt werden

Feingefühl

Nun gilt es, die elektrische Anlage im Modell unterzubringen. Gerade bei der Mittelmotorposition kommt man um den Einsatz eines kompakten Reglers kaum herum. Solange man die standardmäßig für die Mittelmotorposition vorgesehenen Saddle-Packs nutzt, muss beim Regler lediglich die Höhe beachtet werden. Der Antriebsstrang kann ohne Weiteres auch sehr leistungsstarke Brushlessmotoren mit 3,5 Turns verkraften. Dennoch reichen in dem leichten Modell



Kompakter geht es kaum, die Elektronik unterzubringen ist mitunter nicht leicht, daher sollten Regler und Empfänger so kompakt wie möglich gewählt werden

auch 5,5- bis 8,5-Turns-Motoren vollkommen aus, um es standesgemäß um die Kurs zu katapultieren. Der längeren Fahrzeit und geringeren Hitzeentwicklung zuliebe wurde ein 8,5-Turns-Motor gewählt – die Kühlung unter der engen Karosserie kann im Sommer ansonsten mitunter tückisch werden. Wer Motoren unterhalb von 6,5 Windungen einsetzen will, sollte gleich auch ein größeres Hauptzahnrad mit 78 bis 80 Zähnen nutzen, andernfalls kann man nicht alle Untersetzungsoptionen nutzen.

Der TLR 22 verhält sich bei den ersten Testfahrten sehr neutral. Die eigentlich 2WD-typische Eigenart, deutlich über die Vorderachse zu schieben, ist bei der Mittelmotorposition nicht so deutlich spürbar – eher gleicht der 22 vom Fahrverhalten her einem 4WD-Buggy. Daher lässt sich nach erfolgten Basiseinstellungen auch sogleich der Gashebel weit durchziehen, denn das Fahrwerk ist trotz eines vom Baukasten vorgegebenen Setups keineswegs überfordert. Die Dämpfer leisten sehr gute Arbeit und gleichen auch größere Unebenheiten gut aus. Einzig bei größeren Sprüngen ist die Dämpfung etwas zu weich. Beim Testen ergab sich zusammen mit den Baukasteneinstellungen, sowie vorne 3 und hinten 0,5 Millimeter Federvorspannung ein sehr gut arbeitendes Fahrwerk. Je nach Untergrund kann nun noch der Slipper etwas weicher gestellt werden.

Gute Reifen sind bei einem Wettbewerbsmodell natürlich Pflicht und die Proline Fuzzies in der XTR-Mischung konnten hier für soliden Kontakt zum Boden sorgen. Auffallend war beim Twenty-Two die sehr direkte Lenkung ohne zu nervös zu wirken. Bedingt durch die komplette Kugellagerung und einen sehr leicht laufenden Antriebsstrang, konnten mit einem 5.300-Milliamperestunden-LiPo-Akku Fahrzeiten von über 20 Minuten erreicht werden. Angesichts der jederzeit gut vorhandenen Leistung, eine schöne Sache. Der Spaßfaktor des TLR Twenty-Two ist dementsprechend hoch und auch das Schrauben am Modell geht dank der recht gut zugänglichen Konstruktion zügig von der Hand.

FAZIT

Der 22 von Team Losi Racing ist eine gelungene Konstruktion mit viel Potenzial durch die wahlweise Platzierung des Motors vor oder hinter der Hinterachse sowie den Akkuoptionen. Mit etwas Akribie bei der Montage kann der neue TLR 22 sehr schnell bewegt werden und macht auch bei der Passgenauigkeit einen guten Eindruck. Bedingt durch die vielen Setup-Optionen eignet sich das Modell aber eher für fortgeschrittene Fahrer.

BEASTIE BOYZ...!

KYOSHO
THE FASTEST RADIO CONTROL MODEL

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

readysset[®]

NEU!

NEU!

SYNCRo

**2.4
GHZ**

EXTREME PURPOSE DESIGN

DBX 2.0

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

NEU!

€ 309.-
Best.-Nr. 31098T1/T2



NEU! Smartphone QR Code Link direkt zum Produkt!



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

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

follow us



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

Lieferung nur über den Fachhandel!

Irrtum vorbehalten

00000

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

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

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

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

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

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

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

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

10000

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

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

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

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

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

20000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

30000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

40000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50000

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

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

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

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

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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

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

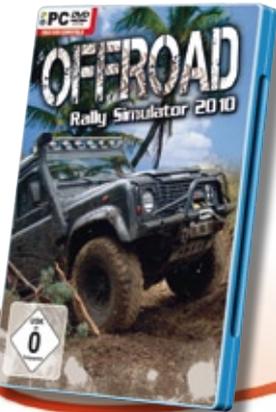
Hobby-Theke, Lauestraße 30-34,
63741 Aschaffenburg, Telefon: 060 21/807 81,
Fax: 060 21/444 73 92, E-Mail: info@hobbytheke.de,
Internet: www.namyslo.de

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

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

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

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



Offroad Rally Simulator 2010 ist die härteste Offroad Rally-Simulation aller Zeiten. Hier steuerst Du die stärksten und beeindruckendsten Geländewagen.

Artikel-Nr. 12621

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

POWER FOR CHAMPIONS!

REEDY LiPo batteries are shown with their specifications:

- REEDY 80170 REEDY MultiPack LiPo 7.4V 2000mAh 25C Stick Akku mit Dornzell Ultra Plug® Stecker, JST-XH Balancer-Stecker
- REEDY 82170 REEDY MultiPack LiPo 7.4V 2000mAh 25C Stick Akku mit Dornzell Ultra Plug® Stecker, JST-XH Balancer-Stecker
- REEDY 80172 REEDY MultiPack LiPo 7.4V 2000mAh 25C Stick Akku mit Dornzell Ultra Plug® Stecker, JST-XH Balancer-Stecker
- REEDY 82172 REEDY MultiPack LiPo 7.4V 2000mAh 25C Stick Akku mit Dornzell Ultra Plug® Stecker, JST-XH Balancer-Stecker
- REEDY 82012 REEDY Competition LiPo 7.4V 1800mAh 40C Stick Akku mit Dornzell Ultra Plug® Stecker, Größe: 138 x 47 x 25.1mm, Gewicht: 307g, max. Ladestrom: 11.5A
- REEDY 82012 REEDY Competition LiPo 7.4V 1800mAh 40C Stick Akku mit 4mm Goldbuchsen, Größe: 138 x 47 x 25.1mm, Gewicht: 307g, max. Ladestrom: 11.5A
- REEDY 82022 REEDY Competition LiPo 7.4V 1800mAh 40C Stick Akku mit Dornzell Ultra Plug® Stecker, Größe: 98.5 x 47 x 25.1mm, Gewicht: 289g, max. Ladestrom: 11.5A
- REEDY 82022 REEDY Competition LiPo 7.4V 1800mAh 40C Stick Akku mit 4mm Goldbuchsen, Größe: 98.5 x 47 x 25.1mm, Gewicht: 289g, max. Ladestrom: 11.5A

REEDY
www.thundertiger-europe.com

28th ANNIVERSARY

Die Adresse für
RC-Cars mit Verbrennungsmotor:

www.rc-car-online.de



RC-Car-Shop Hobbythek
Nauenweg 55
47805 Krefeld
Tel.: 02151-820200 Fax: 02151-820200



Alle HPI, FG, Hurrax
und Carson-Großmodelle
sofort lieferbar.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

70000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

80000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

90000

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

Albatros RC-Modellbau, Redweierstraße 1, 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Österreich

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

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

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

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

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

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

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

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

Miwo Modelltechnik, Kärntnerstraße 3, 8720 Knittelfeld

Schweiz

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

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

Niederlande

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

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

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



IHR HOBBY-UNIVERSUM IN LEIPZIG

modell hobby Spiel

30.Sept. – 3.Okt.2011

von Freitag bis Montag



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

Mit freundlicher Unterstützung von



www.modell-aviator.de

www.rc-heli-action.de

www.3d-heli-action.de

www.cars-and-details.de

www.trucks-and-details.de

www.rad-und-kette.de

www.kite-and-friends.de

www.teddys-kreative.de

www.puppen-und-spielzeug.de

www.babypuppen-magazin.de

www.spielbox.de



Temperamentvoll

Die etablierten Hersteller haben es leicht: Sobald ein Modell gut verkauft wird und es die ersten Erfolge auf Meisterschaften einführt, folgt eine Überarbeitung nach der anderen. Kleineren RC-Car-Anbietern fällt es da schon deutlich schwerer, Fuß auf dem Markt zu fassen. Der Hobbytech Spirit STR8 im Vertrieb von Roega ist ein solches, nicht so bekanntes Modell, das sich nicht hinter seinen Konkurrenten verstecken muss.

Text und Fotos:
Jan Schnare

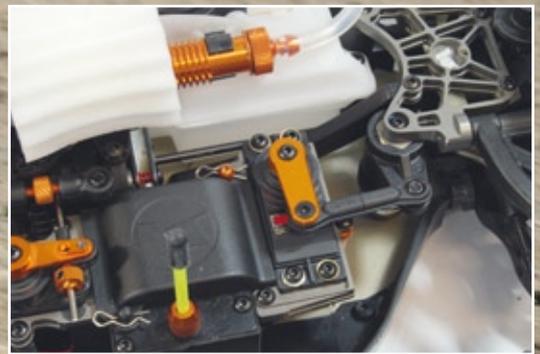
Schon bei der Begutachtung der ersten Bilder des Hobbytech-Buggys wird klar: das Rad wurde damit nicht neu erfunden. Vielmehr haben die Entwickler bewährte Technik mit einer außergewöhnlichen Optik verknüpft. Daher hält der Aufbau auch erst mal keine großen Überraschungen bereit. Die Teile sind logisch nach Baugruppen in beschrifteten Tüten verpackt und die Bauanleitung gibt keine Rätsel auf. Die Schrauben sind alle metrisch und so steht der Montage nichts mehr im Weg.

Kleine Teile

Los geht es – wie üblich bei 1:8er-Buggys – mit der Montage der Differenziale. Diese sind in herkömmlicher Vierspiderbauweise erstellt und entsprechen den üblichen Standards – sowohl im Aufbau als auch in ihren Abmessungen. Die hohe Qualität der Teile wird bereits hier deutlich. Die Diffs fügen sich fast wie von selbst zusammen und werden mit dem sehr reichhaltigen Silikonölsortiment, das dem Bausatz beiliegt, nach persönlichen Vorlieben befüllt. Sie sind nach



Ein filigran anmutendes aber sehr robustes Aluminiumteil stabilisiert nicht nur die beiden Pfosten der Lenkung, es bildet auch das hintere Lager der Schwingenstifthalter



Leider passen nicht alle Servos der Standardgröße in den STR8. Hierbei ist die Höhe ab den Befestigungslaschen entscheidend

Neuer Look für die Rennstrecken

dem Zusammenbau leichtgängig und haben wenig Spiel. Erwähnenswert ist hier, dass die Outdrives über Aussparungen zur Gewichtsersparnis verfügen.

Nun geht es an die Montage der Achsen. Begonnen wird mit der vorderen. Zunächst muss man das doppelt kugelgelagerte Ritzel einschieben und dann das Diff entsprechend ausgeschliffen einlegen. Damit dieser Arbeitsschritt schnell und reibungslos vonstatten geht, liegen diverse Shimscheiben bei. Danach kann die zweite Hälfte des Diff-Gehäuses verschraubt werden. Fett lässt sich über die Öffnung auf der Unterseite auftragen. Beim Testmodell wurde dieser Arbeitsschritt bis zur Montage der Achse auf die Chassisplatte verschoben. Das spart unnötige Fettflecke auf der gesamten Werkbank und den Fingern.

Jetzt muss man die unteren, sehr robust ausgeführten Querlenker anbauen. Die Schwingenstifte sind in wechselbaren Kunststoffbuchsen gelagert, über die man den Einbauwinkel der Querlenker variieren kann. Bei den oberen Pendants bildet ein wuchtiges Kunststoffteil über eine Rechts-links-Gewindestange eine Einheit mit dem zugehörigen Kunststoffkugelkopf. Auch hier kommen wieder Kunststoffbuchsen zur Schwingenstifthalterung zum Einsatz. Im vorderen Bereich sind diese direkt in der Kohlefaserdämpferbrücke eingelassen. Letztere sollte man zum Schutz bei Überschlagen mit Sekundenkleber an den Kanten versiegeln.

Von Grund auf

Bevor nun die Achsschenkel samt der Lenkhebel montiert werden können, gilt es, die CVD-Wellen



Robust und sehr edel:

Die Vorderachse verfügt über Stabis und lasergravierte CVD-Wellen

zusammenzufügen. Anders als bei manch anderen Modellen kommen diese nämlich gänzlich unmontiert aus dem Karton. Daher sollte man sich für diesem Arbeitsschritt etwas Zeit nehmen und ordentlich arbeiten. Das Besondere dabei: Die Fixierung der Splinte erfolgt direkt durch das darüber geschobene Kugellager beziehungsweise über Stahlfedern an den Center-Wellen. Ein zweites Kugellager am Ende der Welle und sie ist perfekt im Alu-Lenkhebel gelagert. Der Sechskantmitnehmer verfügt, wie schon die Diff-Outdrives, über Ausfräsungen zur Gewichtsreduktion und wird mit einem Stift und einer Inbusschraube gesichert.

Eine echte Augenweide ist das Aluminiumteil, das sowohl die Lagerung der hinteren Schwingenstifte der oberen Querlenker übernimmt als auch die beiden Pfosten der Lenkung und die Abstreber der Vorderachse zur Chassisplatte hält. Es ist nicht nur extrem präzise ausgefräst und sehr leicht, es ist auch durchdacht und zieht meist die ersten Blicke der Betrachter auf sich. Gleiches gilt übrigens auf für sämtliche anderen Aluminiumteile am STR8. Sie sind sehr sauber und präzise gefertigt – absolute Oberklasse.

Damit es auch in schnellen Kurven noch richtig zur Sache gehen kann, verfügen beide Achsen über Stabilisatoren. Hier findet sich eine kleine Besonderheit in der Befestigung. Die Kunststoffteile, die den Dreh-



Die Lager der Stabis sind im unteren Bereich mit einer Art Scharnier gehalten. So können sie bei der Demontage einfach nach vorne geklappt werden und der Stabi lässt sich entnehmen

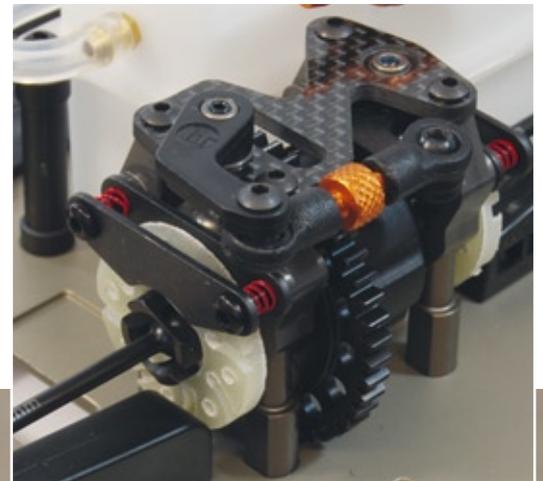
punkt der Stabis bilden, sind unten drehbar gelagert und können somit wie ein Scharnier umgeklappt werden. Oben sichert das Ganze dann eine Schraube und in der Mitte sitzt eine Inbusschraube zur Justierung. An den Querlenkern kommen allerdings wieder die in dieser Klasse üblichen Kunststoffkugelhöpfe mit Inbussicherung zum Einsatz.

Seitenwechsel

Nachdem die Vorderachse nun fertig montiert ist, kann man sie auf der Chassisplatte verschrauben. Danach kann es direkt mit der Hinterachse weitergehen. In Bezug auf das Diff und die unteren Querlenker geht alles ähnlich vonstatten. Die oberen Querlenker bestehen jedoch nur aus Rechts-links-Gewindestan-

Sehr gute Teilequalität
Bewährter Aufbau
Außergewöhnliche Optik

Karosserieanpassung etwas umständlich



Die Zweischeibenbremsanlage greift direkt am Mitteldiff. Die kleinen roten Federn drücken die Bremsbeläge wieder auseinander, so schleifen sie bei Entlastung nicht an den GFK-Scheiben



Mini-Abo Maxi-Vorteil



3 für 1
 3 Hefte frei Haus
 nur 1 Heft bezahlen
 Abo jederzeit kündbar

CARS & Details bringt monatlich alles über

- ▶ Offroader & Glattbahner
- ▶ Materialbearbeitung
- ▶ Neuheiten am Markt
- ▶ Fahrzeugtechnik
- ▶ Elektro- & Verbrennungsmotoren
- ▶ Fahrtraining
- ▶ Akkus & Ladegeräte
- ▶ Slot-Racing
- ▶ Elektrik & Elektronik

... und vieles mehr!

Deine Schnupper-Abo-Vorteile

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

Jetzt bestellen – einfach ausfüllen und ab damit.

Sende diesen Coupon an: Leserservice CARS & Details, 65341 Eltville.
 Schneller geht's per Fax: 040/42 91 77-120, Telefon: 040/42 91 77-110

Im Internet: www.cars-and-details.de

■ Ich will CARS & Details im Schnupper-Abo testen: Bitte sendet mir die nächsten 3 Ausgaben zum Preis von einer, also € 5,00 (statt € 15,00 bei Einzelkauf). Falls ich das Magazin nach dem Test nicht weiterlesen möchte, sage ich bis eine Woche nach Erhalt der 3. Ausgabe mit einer kurzen Notiz ab. Andernfalls erhalte ich CARS & Details im Jahres-Abonnement zum Vorzugspreis von € 54,00* (statt € 60,00 bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein Jahr. Ich kann aber jederzeit kündigen. Das Geld für bereits bezahlte Ausgaben erhalte ich zurück.

■ Ich will künftig den CARS & Details-Newsletter per E-Mail erhalten.

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort Land

Geburtsdatum Telefon E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)
 Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

* Abo-Preis Ausland: € 63,00
 Leserservice: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120
 Die Daten werden ausschließlich verlagseigenem und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.



CAR CHECK

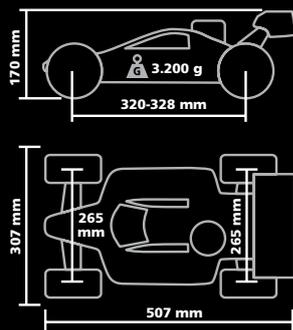
HOBBYTECH SPIRIT STR8

Roega

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: auf Anfrage
- Bezug: direkt

■ Technik: 4WD-Antrieb, CVD-Wellen, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert

■ Benötigte Teile: Motor, Auspuffanlage, Servos, RC-Anlage, Räder



Der Tank gehört zum Lieferumfang. Das Scharnier des Verschlussdeckels kann entweder vorne oder hinten angeschlagen werden



Am Modell finden sich einige Kohlefaserenteile. Zum Schutz der Bohrungen sind die Schrauben in Aluhülsen versenkt

Zwar verfügt der STR8 über zwei Bremsscheiben, angelenkt werden diese jedoch über nur ein Gestänge. Der Trick: Die beiden Hebel sind über eine Rechts-links-Gewindestange miteinander verbunden

gen mit Kugelköpfen. Die Achsschenkel sind wie an der Vorderachse aus Aluminium gefräst und auch die Lagerung der Antriebswellen ist hier gleich gelöst. Natürlich lässt sich die Spur über unterschiedliche Einsätze der Schwingenstiftlager verändern und zahlreiche Einhängpunkte für sämtliche Aufhängungsteile ermöglichen umfangreiche Setupmöglichkeiten. In der Bauanleitung findet sich ein hilfreiches Basis-Setup-Sheet, das eine gute Grundeinstellung für weitere Anpassungen ermöglicht.

Wie in dieser Klasse üblich, kommen am gesamten Buggy Big-Bore-Stoßdämpfer zum Einsatz. Diese muss man noch komplett montieren. Die Kolbenplatten sind aus Kunststoff und zwei Gummidichtungen sowie Kunststoffringe pro Dämpfer sorgen für Dichtigkeit. Bei der Befüllung kann man wieder auf das umfangreiche Ölsortiment des Baukastens zurückgreifen. Gummibälge schützen die Kolbenstangen vor Verunreinigungen und die Federvorspannung lässt sich über Rändelschrauben einstellen.

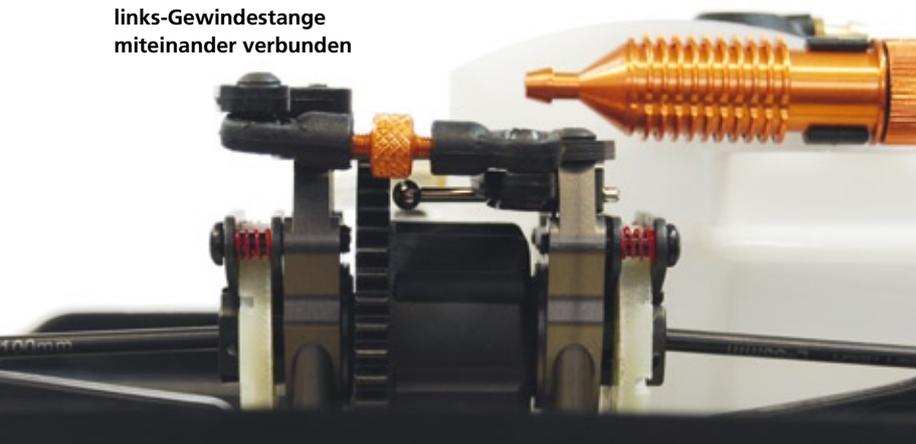
Die kraftschlüssige Verbindung zwischen Vorder- und Hinterachse erfolgt über das Mitteldiff. Hier kommt ein großes Hauptzahnrad zum Einsatz, das mit Löchern zur Gewichtsersparnis versehen ist. Die Lagerung des Diffs erfolgt in zwei Aluminiumblöcken, die auf vier Pfosten am Chassis verschraubt sind. Den Abschluss auf der Oberseite bildet ein s-förmiges Kohlefasterteil. An den beiden Outdrives findet sich die Bremsanlage. Das Modell wird durch zwei GFK-Bremsscheiben, die von Stahlbelägen in die Mangel genommen werden, zum Stehen gebracht. Kleine

Federn drücken die Beläge beim Lösen der Bremse auseinander, sodass sie nicht unnötig an den Scheiben schleifen. Auch hier gibt es wieder eine kleine Besonderheit: Die beiden Bremsmechaniken sind über ein Rechts-links-Gestänge miteinander verbunden. Dadurch wird nur eine Scheibe direkt angebremst, die zweite über die Verbindung mitgenommen. Das spart ein aufwändiges Servogestänge und die Bremskraft kann trotzdem ganz einfach zwischen den Achsen stufenlos aufgeteilt werden.

Unter der Haube

Als Nächstes kann es bereits an den Einbau des Motors gehen. Im Testmodell kommt der neue Reedy 21.VR-ST von Thunder Tiger zum Einsatz. Dabei handelt es sich um einen von Hand optimierten Wettbewerbsmotor der 3,5-Kubikzentimeter-Klasse. Für standesgemäßes Ausatmen kommt ein Enduro 46-Resorohr von LRP electronic zum Einsatz. Es ist mit einem Stahldraht im vorderen Bereich am Chassis befestigt. Eine passende Dreibeckenrennkupplung liegt dem Set ebenso bei, wie ein Zweiwegluftfilter.

Und auch ein passender Tank fehlt im Set nicht. Das Besondere daran ist die Möglichkeit, den Deckel entweder vorne oder hinten anzuschlagen. Komplettiert wird das Spritreservoir durch einen orangen Spritkühler, der in einen kleinen Plastikclip geklemmt werden



Spur und Sturz lassen sich wie üblich über Rechts-links-Gewindestangen verstellen

MCD
Racing

BY

ROBITRONIC
POWER FOR WINNERS



think big-scale.

MONSTER



CHEETAH



RR V4



MORE INFO WWW.ROBITRONIC.COM



FAZIT

Der Spirit STR8 von Hobbytech im Vertrieb von Roega ist ein ausgezeichnete 1:8er-Wettbewerbsbuggy im außergewöhnlichen Design. Die Technik ist solide und durchdacht. Pfiffige Detaillösungen und die guten Fahrleistungen machen das Modell zum Highend-Renner.



Sowohl an der Vorder- als auch der Hinterachse finden sich Achsschenkel aus Aluminium



Die Federvorspannung an den Big-Bore-Dämpfern kann über Rändelschrauben verstellt werden

Natürlich meistert der Buggy auch Sprünge perfekt. Die Gewichtsverteilung ist sehr ausgeglichen

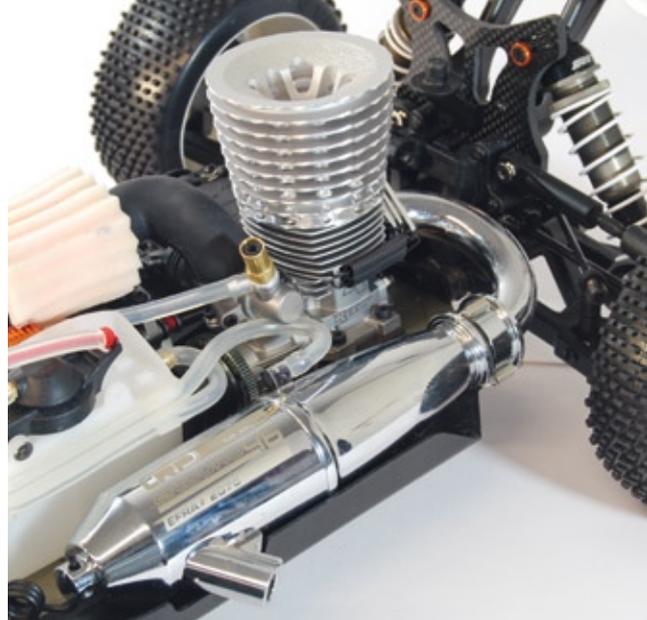
kann. Die Spritschläuche kann man dann sauber durch entsprechende Aufnahmen hin zum Vergaser beziehungsweise Resorrohr führen.

Zum fahrfertigen Modell ist jetzt noch eine RC-Anlage samt zweier Servos notwendig. Letztere werden in Aluminiumträgern verschraubt. Die gesamte RC-Einheit besteht neben diesen Aluträgern aus zwei Kunststoffboxen, die Empfänger beziehungsweise den entsprechenden Akku aufnehmen. Das Ganze lässt sich dann direkt auf der Chassisplatte verschrauben. Bei der Servowahl muss man sich jedoch vorher genau informieren, da hier nicht alle Servos der Standardgröße passen. Gerade die Höhe ab den Befestigungslaschen ist hier entscheidend. Passend zum Look der restlichen Aluteile sind auch zwei Servohörner beigelegt. Damit diese auf allen gängigen Servos richtig greifen, gibt es verschiedene Kunststoffeinsätze.

Flachmann

Der STR8 zeichnet sich vor allem durch seine sehr schnittige Optik aus. Diese bekommt er durch die Karosserie, die von ihrem Tiefziehrest zu befreien und zu lackieren ist. Maskierfolien für die Scheiben befinden sich im Lieferumfang. Für den korrekten Sitz ist zwar etwas Anpassungsarbeit notwendig, damit die Karosserienase einfach und schnell in die Dämpferbrücke einzufädeln ist, doch es lohnt sich. Denn die sehr flache und eng anliegende Karosserie hat ihr ganz eigenes Aussehen. So völlig losgelöst von den üblichen „Buggy-Deckeln“.

Nachdem der Zusammenbau erledigt ist, muss man noch die letzten Vorbereitungen für die erste Fahrt treffen und dann kann es auch schon losgehen. Mit geladenem Akku und vollem Tank wird der Buggy auf der Startbox platziert. Nur wenige Versuche nach dem Ansaugen reichen, und der nagelneue Motor



Für mächtigen Vortrieb sorgt ein Reedy 21.VR-ST von Thunder Tiger in Verbindung mit einem LRP Enduro 46-Resorrohr

tuckert mit etwas erhöhter Standgasdrehzahl vor sich hin. Nachdem so eine Tankfüllung im Stand und noch weitere mit niedriger sowie später auch mit höherer Geschwindigkeit geleert wurden, ist der Motor langsam aber sicher bereit für die ersten Highspeed-Tests mit Vollgas.

Was der Reedy-Motor leistet, ist erstaunlich. Doch noch erstaunlicher ist, was der Spirit-Buggy mit dieser Leistung anstellt. Schnurgerade schießt das Modell über die Piste. Das Fahrwerk arbeitet sehr schnell aber keineswegs unruhig. Es bügelt die Unebenheiten der Teststrecke souverän aus. Die Standard-Setupwerte eignen sich bereits sehr gut für erste Probefahren, wobei sich schnell herausstellte, dass das Modell relativ stark zum Übersteuern neigt. Bedingt wurde dieses Problem durch zu viel Kraftübertragung durch die Hinterachse, weshalb das Mitteldiff zugunsten einer gleichmäßigeren Leistungsverteilung stärker gesperrt wurde.

Reaktionsvermögen

Ausgestattet mit sehr schnellen Sanwa-Servos kann der Spirit im Drift äußerst präzise gesteuert und bei einem zu stark ausbrechendem Heck schnell und sicher wieder eingefangen werden. Bei Kurvenfahren leisten außerdem die Stabilisatoren ganze Arbeit. Das Modell neigt sich nur minimal und fährt mit nun stärker gesperrtem Mitteldiff äußerst neutral um den Kurs. So gelingt es schnell, sich an das neue Modell zu gewöhnen und es kommt Freude auf. Doch bei so viel Euphorie darf man eines nicht vergessen: das Bremsen. Denn das ist in manchen Situationen wichtig. Und hier zeigt sich eine weitere Stärke des Buggys, denn bei einer Vollbremsung ist keine Zug zu irgendeiner Seite festzustellen und die Vorderräder beißen sich förmlich in den sandigen Untergrund.

Nach mehreren erfolgreichen Testtagen die Bilanz: Ein Modell der Spitzenklasse mit hervorragenden Fahrleistungen. Lediglich eine verlorene Schraube am Lenkgestänge war zu beklagen. Die etwas spezielle Optik muss man mögen. Eine Abwechslung zum üblichen Buggy-Look stellt der Spirit STR8 damit aber auf jeden Fall dar. Das Aussehen und die exzellenten Fahrleistungen dürften dazu beitragen, dass man den Hobbytech-Buggy sicherlich des Öfteren auf Rennstrecken antreffen wird. ■

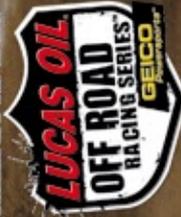


SC10 4x4

SHORT COURSE

1:10 Scale Electric 4WD
Off Road Race Truck Kit

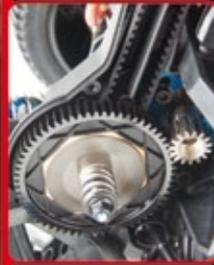
Official R/C Car of the



WWW.RC10.COM



Einzeltätiger 4WD Antrieb
mit 5mm Riemen



Getrennter Slipper für
Vorder- u. Hinterachse



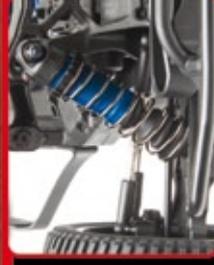
CVA's mit gesicherten Pins
und 6mm Wellen



12mm Sechskantaufnahme



Spritzwassergeschützte
RC-Box



13mm Dämpfergehäuse,
Staubschutzgummi



Metrische Schrauben und
Kugellager



540 und 550 Brushless
Motoren montierbar

Der **SC10 4x4** setzt durch und durch in allen Belangen neue Maßstäbe und ist mit nichts Anderem innerhalb der faszinierenden Short Course Kategorie auch nur ansatzweise zu vergleichen. Eine geniale Chassis-Konstruktion in vollendeter, modular angelegter Kunststoff-Verbund-Bauweise mit integrierter, gedichteter RC-Box und einem Schnellwechsel-Regler-Halter bildet eine Fahrzeug-Basis in Vollendung. Dem Einsatzbereich optimal angepasste, 13mm mächtige „Big Bore“ Gewinde-Öldruck-Stoßdämpfer aus hochwertigem Aluminium sorgen für überragende Fahrwerks-Eigenschaften und erlauben somit die ungehinderte Entfaltung der einmaligen Allrad-Power, die von einem komplett neuen, zielgerecht entwickelten Antriebs-Strang-Konzept generiert wird. Eine hoch-innovative Hybrid-Kombination aus modernster Riemen/Zahnrad-Technik und einem entkoppelten, voll-adjustierbaren Slipper Rutsch-Kupplungs-System lässt diesen Truck in Performance-Höhen vorstoßen, die bislang im Short Course Segment schlichtweg für unmöglich gehalten worden sind. Es kommt wahrlich nicht oft vor, dass ein neues Modell eine gesamte Fahrzeug-Kategorie nicht nur revolutioniert, sondern komplett neu definiert. Das Ingenieur-Team der legendären „Area 51“ hat wieder einmal ein solches Wunder vollbracht und (wieder einmal...) ein legendäres RC-Car ganz im Stile der Tradition von Team Associated erschaffen. Baue und fahre den neuen **SC10 4x4** und Du wirst uns darin rundum zustimmen – DAS ist der 4x4 Short Course Race-Truck, auf den Du schon immer gewartet hast...!

Der **SC10 4x4** Kit ist genau DAS, was man von **Team Associated** erwartet – ein nächster „Champion by Design“.

Best# 030900004 Team Associated SC10 4x4 Baukasten ohne Elektronik

Technische Daten: Länge: 550mm Breite: 293mm Radstand: 327mm Gewicht: 2775g



SC10 4x4

1. Platz
RC INNOVATION

SC10 4x4

RC CAR ACTION
2011 INNOVATION
des Jahres

Thunder Tiger Europe GmbH
Rudolf-Diesel-Str. 1
D-36453 Dasing
www.thundertiger-europe.com



Teamwork X-Perience Days in Bistensee



Ein besonderes Highlight für alle Kyosho-Fans sind die X-Perience Days in Bistensee, nahe Eckernförde. Diese

finden vom 24. bis 26. Juni 2011 zum zweiten Mal statt. Die Rennveranstaltung ist für alle Fahrer eines Kyosho-Offroad-Modells ins Leben gerufen worden. Egal ob Buggy oder Truggy, aktuelles Modell oder Oldtimer, alle Piloten sind herzlich eingeladen.

Neben dem Renngeschehen stehen vor allem der Spaß an der Sache und die Gemeinschaft im Vordergrund. So werden Workshops angeboten, im Zuge derer erfahrene Kyosho-Instruktoren Tipps zum Modellsetup erläutern und Tricks zum Thema Einstellung von Verbrennungsmotoren verraten. Zusätzlich stehen den Besuchern zahlreiche Teampiloten mit Rat und Tat zur Seite. Ein weiteres Highlight der Veranstaltung ist das X-Perience-Dinner mit der gemütlichen Atmosphäre auf dem Ferienplatz Matz in Bistensee. Weitere Informationen unter www.kyosho.de

Back again Werksfahrer für Team Associated

Der zweifache IFMAR-Weltmeister Brian Kinwald ist dem Werksteam von Team Associated beigetreten. Der ambitionierte Brian, dessen Karriere in diesem Team 1989 begann, startete als Lokalfahrer und stieg dann schnell auf. Der erste Höhepunkt seiner Karriere war der Sieg der IFMAR-Weltmeistertitel in Basildon, England 1993. Sein erster WM-Titel war für Team Associated der elfte.

Nach über 15 Jahren, kehrt Kinwald dorthin zurück, wo alles begann. Sein umfassendes Wissen sowie seine jahrelange Erfahrung wird er in die Entwicklung von Team Associated einbringen. Seine Aufgaben liegen hauptsächlich darin, mit Team Associated Engineering, aktuelle und zukünftige Projekte zu entwickeln. Zusätzlich wird Brian natürlich auch an großen Rennveranstaltungen wie der IFMAR-Weltmeisterschaft, den ROAR Nationals und anderen Großveranstaltungen teilnehmen.



Foto: Team Associated

Ein Urgestein ist zurück. Brian Kinwald wird ab sofort das Team Associated als Werksfahrer verstärken

ROCK THE STONES SUPERCRAWL 2011

Das lange Warten auf den Supercrawl hat ein Ende. Vom 10. bis zum 12. Juni 2011 findet im Steinbruch Lichtenberg in Fischbachtal das Megaevent für alle Freunde des Rockcrawlens statt. Neben dem Wettbewerbsgeschehen selbst gibt es einen Scalerun, einen Kinderparcours sowie eine Teststrecke für alle Krabblinteressierten. Selbstverständlich gibt es auch in diesem Jahr wieder tolle Preise für alle Teilnehmer. Die Startgebühren betragen 25,- Euro für die erste Klasse und 15,- Euro für jede weitere. Weitere Informationen unter: www.rockcrawler.de



Ablaufplan

Freitag

Last Chance Qualifier
10 Uhr Fahrzeugabnahme
10 Uhr Fahrerbriefing
11 Uhr Start
ab 15 Uhr Scalerun

Samstag

2,2-Zoll-Sportsmen-Class
2,2-Zoll-Pro-Class

Sonntag

1,9-Zoll-Class
Super-Class
2,2-Zoll-Pro-Class-Finallauf
(In den Finallauf kommen die zehn besten Fahrer der Pro Class.)

Starterlisten

1,9-Zoll-Class	25 Startplätze
2,2-Zoll-Sportsmen-Class	25 Startplätze
2,2-Zoll-Pro-Class	50+ Startplätze
Super-Class	25 Startplätze

Berechtigt in der Pro-Class zu starten sind aktuell 30 durch die Vorläufe qualifizierte Fahrer, die Gewinner des Supercrawl 2010 (3), die Streckenbauer der letzten Jahre (2) sowie die drei jeweils besten Fahrer aus der Schweiz, Großbritannien, den Niederlanden, Frankreich, Schweden, Norwegen, Finnland und den USA.



Großevent

MesseCup Leipzig 2011

Der MesseCup in Leipzig auf der modell-hobby-spiel hat Tradition. Jedes Jahr erfreuen sich die vielen Messebesucher an den spannenden Rennveranstaltungen

So viel steht schon jetzt fest: Es wird ihn auch dieses Jahr wieder geben. Die Rede ist vom MesseCup Leipzig, einem Highlight der modell-hobby-spiel, die vom 30. September bis 03. Oktober 2011 stattfindet. Unter dem Motto „Harder Faster Stronger“ können sich die Teilnehmer an vier Tagen vor den unzähligen Messebesuchern auf der Indoorstrecke austoben. Weitere Informationen gibt es unter: www.messeCup-leipzig.de und www.modell-hobby-spiel.de



Racewear

Cooler Klamotten

von LRP

Standesgemäße Rennbekleidung gehört einfach dazu, wenn man mit seinem Racer auf die Strecke geht. Dabei kommt es nicht darauf an, ob es sich um einen offiziellen Wettbewerb oder ein Freundschaftsevent handelt. Fans von LRP electronic können nun mit den neuen Racing-Klamotten Flagge zeigen. Zur Auswahl stehen neben dem neuen Offroad-Challenge-Shirt eine Kapuzen-Sweatjacke.

Die Shirts in der Farbe „Sky Blue“ bestehen zu 95 Prozent aus Baumwolle und zu 5 Prozent aus Lycra. Die Vorderseite ist mit einem großen vierfarbigen Offroad-Challengelogo bedruckt. Die neuen Kapuzen-Sweatjacken sind bequem zu tragende Hoodie-Zipper in sattem Royalblau. Sie bestehen zu 80 Prozent aus Baumwolle und zu 20 Prozent aus Polyester. Bedruckt sind diese mit einem großen LRP-Logo auf Vorder- und Rückseite, einem Blue Is Better-Aufdruck auf dem linken und einem World Championsaufdruck auf dem rechten Arm.



Motorsport zum Anfassen Osnabrücker ADAC-Bergrennen

Zwar nicht im Kleinformat aber trotzdem absoluter Kult – die Rede ist vom Osnabrücker ADAC Bergrennen. Wohl kaum ein Rennevent bietet den Besucherinnen und Besuchern eine größere Vielfalt an automobilen Emotionen als diese Veranstaltung, die am 13. und 14. August 2011 in Hilter/Borgloh bei Osnabrück stattfindet. Unter dem Motto „Motorsport zum Anfassen“ erleben die Gäste hier Automobilsport hautnah, zumal das spannende Renngeschehen an der Strecke aus nächster Nähe verfolgt wird und jederzeit ein freier Zugang in das Fahrerlager besteht. Hier wird neben den PS-starken Fahrzeugen auch eine Menge abseits der Rennstrecke geboten. Antreten werden Fahrzeuge aller Art, darunter Sportwagen sowie Formel-3 beziehungsweise -3000 Fahrzeuge. Weitere Informationen gibt es unter: www.msc-osnabrueck.com



Ob Einsteiger oder Profi,
bei den Läufen zum
Crawlercup sind alle
herzlich willkommen

Highlife Bayern Crawlercup 2011

Ende April fiel der Startschuss zum Crawler Bayerncup 2011. Der erste Lauf des Wettbewerbs, die Eröffnungscomp, fand in Scheyern im legendären Crawlerkeller statt. Die Eröffnungstrecke, auf der auch der fünfte Lauf ausgetragen wird, war den Crawler-Piloten vom letztjährigen Wettbewerb noch gut bekannt.

Ausgefahren wird der Crawlercup, der sich aus insgesamt sechs Läufen zusammensetzt, nach dem aktuellen Regelwerk der German RC-Crawling Association (GRCCA). Jeder der Lust auf und Freude am Crawl hat, ist herzlich eingeladen, den zweiten Lauf der Challenge zu besuchen. Chancen auf den Gesamtsieg haben auch Späteinsteiger, schließlich gibt es bei sechs Läufen zwei Streichergebnisse. Wer beim Finallauf in Ebelsbach bei der Tombola einen der begehrten Preise abstauben will, der muss sogar nur an drei Läufen teilgenommen haben. Weitere Informationen unter: www.rc-rockcrawler.de

Termine:

- | | |
|-----------------|--|
| 14. Mai 2011 | 2. Lauf zum Bayerncup 2011 Werneck/Schleerieth |
| 04. Juni 2011 | 3. Lauf zum Bayerncup 2011 Neustadt am Kulm |
| 02. Juli 2011 | 4. Lauf zum Bayerncup 2011 Gleisenau |
| 23. Juli 2011 | 5. Lauf zum Bayerncup 2011 Scheyern |
| 27. August 2011 | 6. Lauf zum Bayerncup 2011 Ebelsbach |

Big Things

Mugen Nitrocross Cup 2011

Unter dem Motto „Just faster, Just bigger, Just better“ findet vom 10. bis 12. Juni 2011 die zweite Auflage des Mugen Nitrocross Cups, veranstaltet von RMV Deutschland, auf dem Vereinsgelände der Stoppelhopper Oberhausen statt.

Teilnahmeberechtigt ist jeder mit einem Mugen Seiki-Offroad-Fahrzeug. Zur Auswahl stehen die Klassen 1:8er-Buggy mit Verbrennungsmotor von maximal 3,5-Kubikzentimeter-Hubraum beziehungsweise 1:8er-Truggy mit Verbrennerantrieb mit mindestens 3,5-Kubikzentimeter-Hubraum. Gefahren wird nach dem DMC-Reglement.

Die Teilnehmer haben die Möglichkeit, im Zuge des Freundschaftsrennens Kontakte zu knüpfen und sich mit den Mitarbeitern von Mugen Seiki Europe zu unterhalten. Die Offroadexperten Matthias und Daniel Reckward berichten darüber hinaus über ihre Erfahrungen und erläutern, worauf man im Umgang mit den Modellen achten sollte. Weitere Informationen gibt es unter: www.nitrocrosscup.com

NEU IN UNSERER KATALOGFAMILIE:

DER MODELLBAUKATALOG 2011/2012

ELECTRONIC
CONRAD
Voller Ideen

Modellbau 2011/12
Schutzgebühr € 3,-

Katalog-
gebühr* nur
€ 3,-

MEHR ACTION FÜR DEUTSCHLAND

Der neue Modellbaukatalog 2011/2012



mehr als 500 Seiten

Auto-, Flug-, Schiffsmodellbau

Modelle von Markenherstellern und nützliches Zubehör

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

Über 200.000 Artikel auf:
conrad.de

Beratung und Inspiration vor Ort:
25x in Deutschland

*0180-Num. aus dem Festnetz, maximal € 3,-/Min. aus dem Mobilfunknetz

© 2011 Conrad Electronic AG

Alle Rechte vorbehalten

Alle Rechte vorbehalten

Alle Rechte vorbehalten

Am besten gleich anfordern:

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

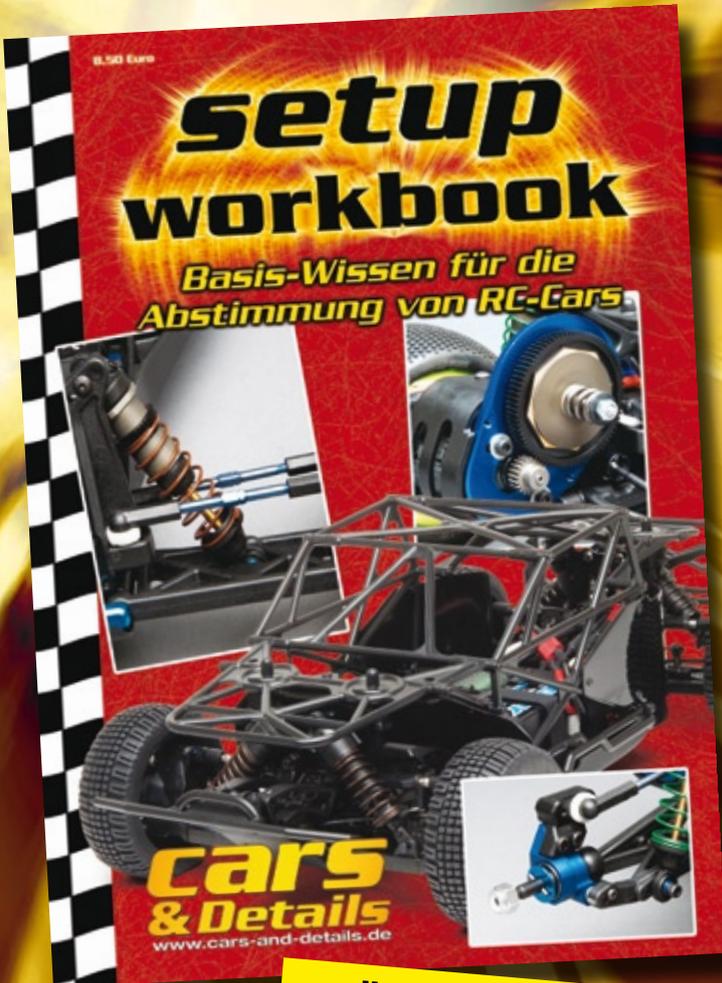
Bei telefonischer und schriftlicher Bestellung geben Sie bitte die Best.-Nr. 90 08 00-7D und den Katalog-Code: AC an. Nennen Sie bei telefonischer Bestellung zusätzlich die Kennung HK MAP. Schutzgebühr: Nur € 3,-**

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

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

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk zur Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars



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

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

IM INTERNET

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



TERMINE

Anzeige ▼



16. bis 22. Mai 2011

22. Mai 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Mitte findet in **Idar-Oberstein (1)** statt. Kontakt: Mac Idar Oberstein, Alte Poststrasse 19, 55743 Idar-Oberstein, E-Mail: whawe@web.de, Internet: www.mac-idar-oberstein.de

22. Mai 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Nord findet in **Göttingen (2)** statt. Kontakt: Marcel Laukat, Feldhüterhof 3, 37079 Göttingen, E-Mail: marcel.orcboettingen@googlemail.com

22. Mai 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Österreich Nord findet in **Mistelbach** statt. Kontakt: Walter Dittrich, Martingasse 5, A-2130 Mistelbach, E-Mail: w.dittrich@gmx.at

23. bis 29. Mai 2011

29. Mai 2011

In **Höckendorf (3)** findet der Warmup zur **LRP-HPI-Challenge** DM statt. Kontakt: Thomas Kroh, Dippoldiswalder Straße 7, 01774 Höckendorf, E-Mail: modellbau-kroh@t-online.de, Internet: www.msc-hoeckendorf.de.vu

28. bis 29. Mai 2011

Auf der Rennstrecke des **MCC Rhein-Ahr (4)** findet der zweite Lauf zum **FG Cup 2011** Gruppe West statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbythek@t-online.de

29. Mai 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Süd (Black Forrest Racer) findet in **Breisach (5)** statt. Kontakt: Pius Walleser, Kesslerstr. 5, 79206 Breisach, E-Mail: pwwpiuswalleser@aol.com

06. bis 12. Juni 2011

11. Juni bis 12. Juni 2011

Auf der Rennstrecke des **EVMC Velp (NL)** findet der zweite Lauf des **NRW Cup 2011** statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbythek@t-online.de

12. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Mitte findet in **Lahntal (6)** statt. Kontakt: Wolfgang Hederich, Gießener Str.77, 35444 Biebertal, Tel: 064 09 / 66 00 90, E-Mail: nennung@amc-lahntal.de

Besuchen Sie
uns jetzt auf
www.robbe.de



robbe.de

▼ Anzeigen

WWW.RC-SHORT-COURSE-ACTION.DE

12. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Nord findet in **Burgdorf (7)** statt. Kontakt: MAC Burgdorf, Horst Hampel, Weferlingser Weg 32, 31303 Burgdorf, Tel: 051 36 / 47 09, E-Mail: nennung@mac-burgdorf.de, Internet: www.mac-burgdorf.de

12. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Ost findet in **Gotha (8)** statt. Kontakt: Pascal Scholz, Schulweg 12, 99867 Gotha, Telefon: 01 52 / 22 95 39 16, E-Mail: PascalScholz@freenet.de

13. bis 19. Juni 2011

19. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Mitte findet in **Heuchelheim (9)** statt. Kontakt: Christian Collet, Waldstrasse 31, 68305 Mannheim, Tel: 06 21 / 74 64 92, E-Mail: Collet.TCH@web.de

19. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Österreich Nord findet in **Wien** statt. Kontakt: Kiss Michaela, Taborstraße 24a, A-1020 Wien, E-Mail: Kassier@rcc-grafenwoerth.at

20. bis 26. Juni 2011

26. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Süd findet in **Marktobersdorf (10)** statt. Kontakt: Rainer Grimminger, Zeppelinstraße 8, 87616 Marktobersdorf, E-Mail: rainer.grimminger@t-online.de

26. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Nord findet in **Braunschweig (11)** statt. Kontakt: Frank Bremer, Hannoversche Str. 9e, 38116 Braunschweig, Telefon: 05 31 / 50 41 26, E-Mail: fbremer62@gmx.de

26. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe West findet in **Ibbenbüren (12)** statt. Kontakt: Markus Dreyer, Wibbelstr. 8, 48477 Hörstel-Riesenbeck, E-Mail: anmeldung@rcmc-ibbenbueren.de

27. Juni bis 03. Juli

02. Juli bis 03. Juli 2011

Auf der Rennstrecke des **MRC Oberhausen (13)** findet der dritte Lauf zum **FG Cup 2011** Gruppe West statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbythek@t-online.de

03. Juli 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Mitte findet in **Estenfeld (14)** statt. Kontakt: Peter Fischer, Kräuterbergstraße 20, 97261 Güntersleben, Tel: 01 72 / 727 35 61, E-Mail: fischerspeter@online.de

03. Juli 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Mitte findet in der **Wiener Neustadt** ein Nachtrennen statt. Kontakt: Oliver Grimm, Domplatz 17, 2700 Wiener Neustadt, E-Mail: r.c.grimm@aon.at

04. bis 10. Juli 2011

10. Juli 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe West findet in **Velp (NL)** statt. Kontakt: Gerd Westphal, Jan van Riebeeckweg 79, 6861BE Oosterbeek NL, Telefon: 00 31 / 06 48 45 56 38, E-Mail: gerd.westphal@wxsl.nl

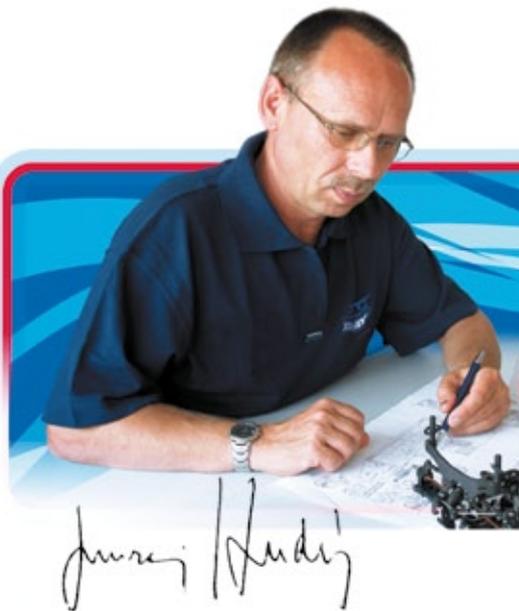
11. bis 17. Juli 2011

16. bis 17. Juli 2011

Auf der Rennstrecke des **MCK Dormagen (15)** findet der dritte Lauf des **NRW Cup 2011** statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbythek@t-online.de

17. Juli 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Nord findet in **Kiel (16)** statt. Kontakt: RCCG Neu Wulmstorf, Matthias Poggensee, Gehrden 33, 21635 Jork, Tel: 04 162 / 91 32 55, E-Mail: matthias-poggensee@gmx.de



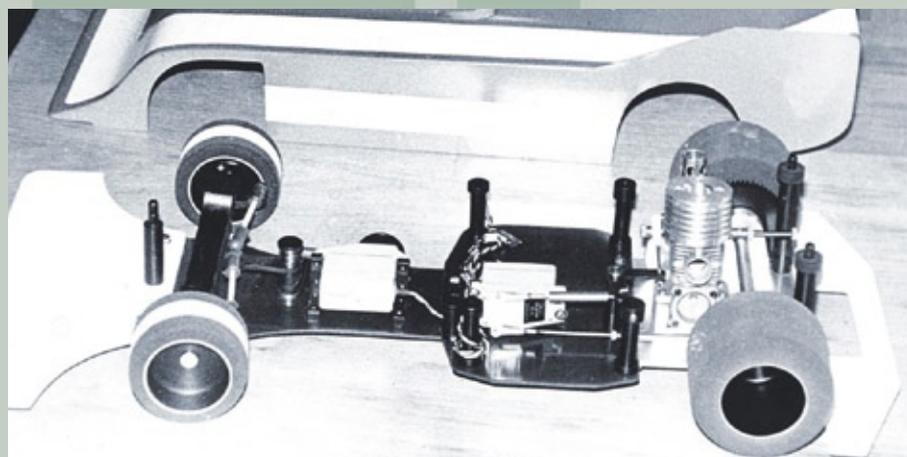
XRAY KOLUMNE

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

Während der Vorbereitungen auf größere Events denke ich des Öfteren darüber nach, wie stark sich der Modellbaubereich doch gewandelt hat – vor allem in den letzten zehn Jahren. Meine Anfänge sind nun gute 30 Jahre her und die damals genutzten Teile oder auch Herstellungstechniken wären heutzutage selbst bei vielen semiprofessionellen, modellbaubegeisterten Konstrukteuren verpönt. Wer sich heute mit der Kreation von eigenen Teilen beschäftigt, kommt ohne CNC-Fräse, CAD-Programm oder andere moderne Dinge nicht mehr aus. Vor allem dann nicht, wenn die Qualität im Vordergrund steht. Dass diese Qualität mitunter ihren Preis haben kann, war aber auch vor 30 Jahren schon so. In einer der letzten Kolumnen habe ich einiges über die früheren Umstände des Modellbaus in den ehemaligen Ostblockstaaten erzählt. Damals war genau genommen vieles deutlich teurer als heute. Daher war und ist mein Bestreben nach höchster Fertigungsqualität auch nach all den Jahren noch sehr stark – man sieht es beim neuen RX8. So viele Spritzgussformen hatten wir noch nie.

Technische Überlegenheit

Doch die Details werden immer ausgefeilter und die Fertigungsmethoden nicht nur einfacher und schneller, sondern sie ermöglichen auch Teile, die vor wenigen Jahren noch unerschwinglich oder gar undenkbar waren. Ein gutes Beispiel ist hier die Rapid Prototyping-Technik. Ohne näher auf das Verfahren einzugehen, ermöglicht diese Entwicklung mitunter Bauteile, die mit keiner anderen Fertigungsmethode machbar wären. Es scheint nur eine Frage der Zeit



So sahen die ersten Modelle vor gut 30 Jahren auf unserer Rennstrecke in der Slowakei aus – simple und robuste Modelle ohne viel Aufwand oder gar komplizierte Fräs- oder Spritzgussteile

zu sein, bis die ersten 3D-Drucker auf den Schreibtischen der professionellen Modellbauer stehen.

Wenn man sich die Entwicklung gerade im Offroadbereich anschaut, so ist der Einsatz von kompliziert ausgefrästen Aluminiumteilen absolut normal geworden. Das hierbei natürlich Qualität, Haltbarkeit und vor allem Passgenauigkeit ganz oben stehen, sei nur am Rande erwähnt. Doch dies alles ist nur mit modernen Maschinen machbar. Natürlich haben diese und auch die darauf produzierten Teile ihren Preis. Ist Modellbau also teurer geworden? Eine klare Antwort gibt es darauf nicht, denn manches ist teurer geworden, anderes dafür billiger. Doch in unserem Fall können wir mit Stolz sagen, dass es uns gelungen ist, die Preise stabil zu halten und dennoch die Qualität weiter zu erhöhen. Dies fällt mir immer wieder auf, wenn ich an dem neuen RX8 arbeite. In den nächsten harten Rennen muss die Konstruktion zeigen, ob sie noch Verbesserungen benötigt oder nicht.

Aus einem Stück gefräst, anschließend entgratet, teilweise geschliffen und dann eloxiert, um zu guter Letzt mit einem Laser die Bezeichnungen aufzubringen – ganz schön viel Arbeit für so ein kleines Teil

Da die Vorbereitungen für die Onroadweltmeisterschaft in vollem Gange sind, kommen natürlich viele Testkilometer auf unserer hauseigenen Strecke zusammen und es werden auch etliche neue Teile getestet. Diesmal allerdings mit einem anderen Hintergrund, denn der RX8 ist noch sehr neu und es kann durchaus vorkommen, dass man sich im Laufe der Fertigung entschließt, etwas zu ändern. Hier hilft uns das weltweite



Im Vergleich zum Modell von 1980 zeigt sich nicht nur mehr Fertigungsaufwand, sondern es kommen auch immer öfter sehr hochwertige Materialien wie zum Beispiel Kohlefaser zum Einsatz – dies wäre 1980 undenkbar gewesen



von XRAY schreibt exklusiv in

**cars
& Details**



Beim Tuning kann man seine persönliche Note in das Modell bringen, für viele unserer Modelle gibt es neben einer umfangreichen und hochwertigen Basisausstattung auch das eine oder andere Tuningteil

XRAY-Testteam natürlich sehr und gerade die Amerikaner haben schon die Einsatzfähigkeit des RX8 ausgelotet, indem Sie auf Anhieb die Amerikanische Meisterschaft mit diesem Modell gewannen.

Heimvorteil

Natürlich ist dieser erste große Erfolg ein wichtiger Schritt, dennoch geht es um den Weltmeistertitel. Mittlerweile tummeln sich in einer vor Kurzem noch totgesagten Rennklasse einige neue Hersteller und es werden etliche verschiedene Chassis auf der WM vertreten sein. Wer hierbei das Quäntchen Glück auf seiner Seite hat, der kann den Siegerpokal mit nach Hause nehmen. Langjährige Leser meiner Kolumne in CARS & Details werden wissen, dass wir vor nicht allzu langer Zeit mit dem Glück etwas auf Kriegsfuß standen, daher wünsche ich mir jetzt eine saubere und reibungslose Teilnahme an der WM in Homestead, Florida – in der Hoffnung, dass wir mit dem RX8 dann eine reelle Chance auf die vorderen Plätze oder mehr haben. Obwohl man gerade die Italiener, die Deutschen und den Heimvorteil der Amerikaner nicht unterschätzen darf. Das einzige, was wir auf unserer Rennstrecke im Werk nicht real testen können – Regenwetter – könnte dann auch im Sonnenstaat Florida durchaus die Ranglisten durcheinander wirbeln. Es stellt sich also wieder dieses Kribbeln im Bauch ein – was ich manchmal vor derlei Veranstaltungen habe.

In jedem Fall wird es sehr interessant sein, mit den vielen Fahrern und Helfern bei einer solchen WM Gespräche führen zu können – neben dem Fahren macht dies mitunter mindestens genau so viel Spaß.

In diesem Sinne möchte ich allen viel Glück bei ihren Rennteilnahmen wünschen. Dipl. Ing. Juraj Hudy, XRAY Chef Designer

▼ Anzeigen

Kitsch oder Action

Wer *Kitschfilme* mag,
schaut am Besten TV.

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



www.rcaction.de
und alles wird gut.

PLASTI DIP® DER PRAKTISCHE FLÜSSIGGUMMI

Verbesserte Rezeptur
4x schnellere Trocknungszeit!

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



16,90 €*
inkl MwSt zzgl. Versand
200 g

- beschichtet
- schützt
- wasserdicht
- wiederablösbar

LIQUIDTAPE® DIE SICHERE FLÜSSIGISOLATION



18,74 €*
inkl MwSt zzgl. Versand
100 g

- isoliert
- repariert
- wasserdicht
- VDE geprüft
- Flexibilität: max. 430 %
- abriebsfest



4x
schnellere
Trocknungs-
zeit

NEU!

Anwendungsvideos
finden Sie unter:
www.plastidip.tv



Jetzt bestellen!

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



Ohne Frage, man kann auch mit RTR-Modellen viel Spaß haben. Wenn man sich aber daran macht, die Einstellmöglichkeiten eines RC-Cars ausloten zu wollen, kommt man meistens nicht an den teureren Wettbewerbsmodellen vorbei. Die RC-Schmiede 3Racing, deren Produkte über LMI Racing in Deutschland vertrieben werden, bietet mit dem Sakura Zero S ein günstiges Tourenwagenmodell im modernen Renndesign an. Der Clou dabei ist, dass der Zero S zu einem außergewöhnlich guten Preis zu bekommen ist, da er in Glasfaser-Spritzgussbauweise erstellt wurde.

Ein abgespecktes Rennmodell zum Mittelklassepreis auf den Markt zu bringen, ist die eine Sache. Eine andere ist es, konsequent in allen Belangen den Rotstift anzusetzen und ein Mittelklassemodell zu einem absoluten Knallerpreis anzubieten. Dies ist beim Zero S geschehen. Er ähnelt von der Machart stark seinem großen Bruder – dem Wettbewerbsmodell Zero.

Optische Täuschung

Sieht man sich die Sport-Variante des Sakura Zero genauer an, steht da auf den ersten Blick die komplette wettbewerbsprobierte Chassis konstruktion des Rennsportoriginals. Der einzige Unterschied ist, dass der Zero S auf Glasfaser- statt Kohlefaserchassisplatten und faserverstärkten Kunststoffteilen statt eloxiertem Aluminium basiert. Komplette wolle man bei 3Racing auf Letzteres jedoch auch nicht verzichten. Die wenigen, in Magenta eloxierten Aluparts verleihen dem Sakura S einen Hauch von Exklusivität – nicht zu vergessen auch Stabilität. Verwendung fand es beim Motorhalter und bei Teilen der Öldruckstoßdämpfer.

Nicht im Lieferumfang enthalten sind hingegen Stabilisatoren. Diese gibt es bei der Einsteigerversion nur in der Tuningabteilung. Hier findet man übrigens auch alle Teile der Rennversion, sodass bei Bedarf auch die S-Version bis hin zum aktuellen Hightech-Car aufgerüstet werden kann. Im vollständig kugelgelagerten Antriebsbereich sind Tuningmaßnahmen jedoch nicht unbedingt erforderlich. Hier im Zweiriemen-Allradkonzept mit konventionell links laufendem Hauptriemen arbeiten zwei abgedichtete Kegelraddifferenziale. Abgesehen von extrem leistungsstarken Antriebsmotoren, für die sich dann auch die Alugetriebeaufnahmeteile empfehlen, ist der Sakura S damit gut gerüstet. Dazu tragen insbesondere auch die einfachen aber haltbaren Halbkardanwellen aus Stahl an der Vorderachse bei. Lediglich an der Hinterachse kommen normale Antriebsknochen zum Einsatz. Auf der Chassisplatte sind Halteblöcke für die klassentypische Doppelquerlenker aufhängung verschraubt. Diese basiert auf unteren Armschwingen und oberen Rechts-links-Gewindestangen zum Einstellen der Sturzwerte. Hinten, wie auch an der in C-Hub-Technik ausgeführten Vorderachse fangen Öldruckstoßdämpfer mit vereinfachtem Kunststoffgehäuse die Bodenunebenheiten ab. Zur optimalen Fahrwerkseinstellung finden sich an den massiv gebauten GFK-Dämpferbrücken ausreichend viele Befestigungspunkte.

Als Antriebsaggregat ist im Einsteiger-Sakura der klassenübliche 540er-Elektromotor vorgesehen. Bei der Wahl des Antriebsakkus ist man hingegen flexibel.



Text und Fotos:
Dieter Renzel

Sportstourer

Pure Racing Power





Auf der Elektronikseite des GFK-Plattenchassis ist ausreichend Platz für herkömmliche RC-Komponenten vorhanden

In die Chassisslots passen entweder sechszellige NiMH-Akkus, Racingsticks oder aktuelle 2s-Hardcase-LiPos. Sämtliche Akkuvarianten werden dabei sicher über ein Klettband in ihren Führungen fixiert.

Vorsicht Baustelle

Auch wenn ARTR und RTR immer mehr auf dem Vormarsch sind, wird der Sakura ebenso wie sein Wettbewerbsvorbild, in Einzelteilen geliefert. Diese sind zusammen mit dem notwendigen Werkzeug sowie den passenden Ölen und Fetten in einer sehr kompakt gehaltenen Kartonfaltschachtel untergebracht. Anhand der Anleitung gelingt die Montage der sehr passgenau gespritzten Einzelteile auf dem GFK-Chassis mühelos. Wengleich – aufgrund der in dieser Preisklasse doch etwas aufwändigeren Technik, anders als bei einem Kardanmodell – etwas mehr Aufmerksamkeit an den Tag gelegt werden muss.

Dies betrifft vor allem die beiden Kegelraddiffs, die mit Kunststoffkegelrädern bestückt sind. Daher ist ein vorsichtiger Umgang mit dem Werkzeug gefragt, um die Zähne nicht zu beschädigen. Sollte der Slot für den Mitnehmerstift im Outdrive nicht auf Antrieb getroffen werden, ist es besser, das Kronenrad nicht mit der Spitzzange, sondern mit einem gebogenen flachen Nagel wieder herauszuhebeln. Auch die Ölis verlangen wegen der Kunststoffgrundkörper Umsicht. Schließlich ist es nicht Sinn der Sache, beim Aufschrauben der Dämpferkappen die Kunststoffgewinde zu beschädigen.

Auf dem schwarz eingefärbten Glasfaserchassis des Sakura Zero S sorgt ein Zweiriemenantrieb in klassischer Ausführung für die Kraftweiterleitung an Vorder- und Hinterachse



In der Akkuaufnahme lassen sich verschiedene Akkutypen sicher unterbringen. In diesem Fall ein aktueller 2s-Hardcase-LiPo

Ein Fehler hat sich leider in die Bauanleitung eingeschlichen. Sind alle Schrauben löblicherweise als Sechskantnuss ausgelegt, so wurde die Schraubenlänge an den hinteren Bulkheads verwechselt. Hier müssen in der Mitte die kürzeren und vorne die längeren Schrauben verwendet werden.

Feintuning

Neben der üblichen Nacharbeit wie dem Abrunden der äußeren Chassiskanten mit Schleifpapier und der Versiegelung mit Sekundenkleber, sollen auch die riemenradseitigen Kanten im Bereich der Diffs rund einen halben Millimeter ausgefeilt werden. Der Grund hierfür ist, dass der Platz zum Riemenrad knapp bemessen ist.

Nach etwa vier bis fünf Stunden ist es dann soweit und das Modell steht auf den serienmäßig beigefügten profilierten Pneus. Der Zero S wartet nun, ausgestattet mit einer standesgemäßen 13,5-Turns-Combo, auf eine passende Karosserie. In diesem Fall kam eine etwas ältere aber windschnittige und vor allem leichte Honda-Karo zum Einsatz, die für ein ausgeglichenes aerodynamisches Handling sorgen sollte. Zudem hinterließ das Grundsetup nach minimalem Nachstellen der Spur- und Sturzwerte einen positiven Eindruck.

Einzig die Reifenfrage blieb noch zu klären. Würden die Baukastenreifen mit den weichen Einlagen mit einer griffigen Nadelfilzstrecke zurecht kommen? Die Antwort auf diese Frage konnte nur ein Praxistest

Der beiliegende Reifensatz schont zunächst die Modellbaukasse. Die Performance hinterlässt trotz weicher Schaumstoffeinlagen auf griffigen Teppichstrecken bei milder Motorleistung einen brauchbaren Eindruck



Ausgezeichnetes Preis-/Leistungsverhältnis
Aktuelle Fahrwerks-technik
Abgedichtete Kegelraddifferenziale
Komplett kugelgelagert
CVD-Kardanwellen an der Vorderachse
Herausstehende Rad-achsgewinde



Ausgestattet mit der entsprechenden Elektronik und Motorisierung unter Berücksichtigung der Reifen- und Karosseriewahl können ambitionierte Fahrer mit dem Sakura Zero S auch an Wettbewerben teilnehmen

liefern. Für den ersten Testlauf musste eine kleine, ziemlich frequentierte Teppichstrecke herhalten.

Testfahrt

Wer gut schmiert, fährt bekanntlich gut. Diesem Grundsatz folgend, wurden vor Ort nach der üblichen Überprüfung des Racers sowie einer leichten Korrektur der Sturzwerte die Baukastenreifen ordentlich vorbehandelt. Dies geschah unter Zuhilfenahme von Bremsenreiniger und dem nachträglichen Auftragen von Haftmittel. So gerüstet, konnte es erstmalig auf die Strecke gehen. Wie im richtigen Leben steckte man schon bald mitten in der Rush-Hour und musste seine Position verteidigen. Zum ersten Antesten und zum Einfahren des Antriebs mit der neuen Karosserie reichte es aus. Wirklich belastet wurde der Sakura S, abgesehen von einigen brenzlichen Überholmanövern, jedoch nicht.

Die Baukastenpellen bauten beim zügigen Cruisen ausreichend Grip auf und der Tourenwagen ließ sich angenehm sicher und präzise auf der Strecke dirigieren. Selbst dann, wenn es verkehrsbedingt mal wieder von der Ideallinie runtergehen musste. Gerade in



Zur Anlenkung der Vorderachse dient ein als Hebel ausgeformter Servosaver. Drei Metallbügel sorgen für eine knackige Lenkfunktion und dienen als Überlastungsschutz für das Lenkservogetriebe



Auf den ersten Blick unterscheidet sich die Clubracer-Version nur in den verwendeten Materialien von seinem teureren Bruder. Die Geometrie der Fahrwerksaufhängung fällt nahezu baugleich aus

solchen Notsituationen macht sich die Antriebskombination über Diffs bezahlt, die Notbremsungen ohne unvorhersehbares Ausbrechen des Hecks ermöglicht. Es sei denn, man legt es mit einer forschen Lenkbewegung darauf an.

Im Gegensatz zu einer Starrachse rollt das Modell am Kurveneingang ohne Gaseinsatz auch schöner in die Kurve hinein. Erst wenn der Gaszug wieder beherzt betätigt wird, vermisst man am Kurvenausgang etwas den Anzug einer starren Achse, da mit einem Diff das unbelastete kurveninnere Rad nun zum Durchdrehen neigt. Schlupf heißt das im Fachjargon. Diesem kann man im Übrigen gut mit zähflüssigerem Difföl entgegenwirken. Aufgrund der Konstruktion des Modells wäre dieser Eingriff eine Sache von wenigen Minuten gewesen. Doch da die Strecke kurzzeitig freier wurde, war es an der Zeit, den zweiten LiPo im Renntempo zu leeren.

Einstellungssache

Um die Grenzen des Sakura S und auch die des eigenen Fahrkönnens auszuloten, wurde erstmal ein mildes Powerprogramm bei der Antriebscombo aktiviert, um mit den teilweise kräftig motorisierten Tourenwagenkollegen und den anderen Flachbahnern mithalten zu können. Auf der langen Geraden



Über Einlegescheiben können die Hebellänge und der Ackermanneffekt im zentralen Umlenkhebel beeinflusst werden

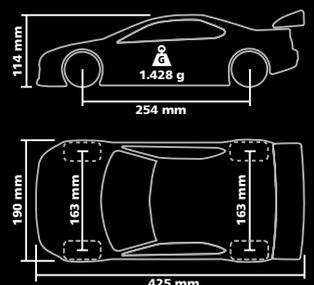
CAR CHECK

3RACING SAKURA ZERO S LMI Racing

- Klasse: Elektro-Onroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 129,- Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: Allradantrieb über zwei Zahnriemen, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, GFK-Chassis und -Oberdeck

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





Das bullige Heck der Honda-Karosserie dient nicht nur einer ansprechenden Optik, sondern ist auch aerodynamisch auf dem neuesten Stand

kämpfte man so natürlich noch mit stumpfen Waffen, im engen Infield reichte die Power und das Baukasten-setup aus, um an der Konkurrenz dranzubleiben und sogar das eine oder andere Überholmanöver zu versuchen. Noch etwas mehr Sturz an der Hinterachse beziehungsweise etwas weniger an der Vorderachse und schon agierte der Sakura S deutlich entspannter auf schnelle Kurvenkombinationen.

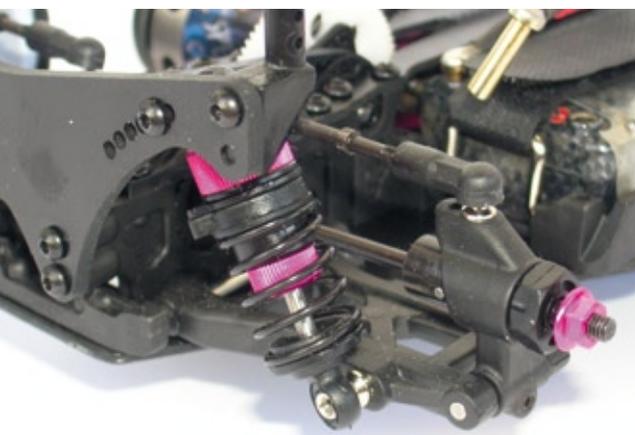
Auch wenn das Chassis materialbedingt über mehr Flex verfügt, geht dessen Konzept grundsätzlich auf. Setupänderungen können in kürzester Zeit vorgenommen werden und das Chassis gibt anschließend ausreichend Feedback. Ein Wechsel auf den 2-Grad-Vorspurblock an der Hinterachse belohnte der Tourer mit einem wieselflinken Lenkverhalten aber auch mit einem loseren Heck. Wem es jedoch um konstante Rundenzeiten geht, der ist mit dem 3-Grad-Vorspurblock gut bedient. Für etwas weniger Lenkungsbiss kann das Rollcenter der Vorderachse angehoben werden. Zu diesem Zweck gilt es einfach, die chassisseitigen Kugelköpfe mit einer

2-Millimeter-Scheibe zu unterlegen. Dies ergibt nach einer erneuten Anpassung der Sturzwerte ein weiches Lenkverhalten.

Abschließend wurde ein Satz angefahrener Graupner Sorex 28-Reifen aufgezogen und das Reifenbehandlungsprogramm mit Bremsenreiniger und Schmiermittel – hinten komplett und vorne nur die innere Hälfte der Reifenoberfläche – durchgeführt. Nach der Einwirkzeit war der Sakura S auf der Strecke wie verwandelt. Waren die Baukastenreifen mit dem Stock-Antrieb durchaus verwendbar, sind die Fahreigenschaften nun mit den im Wettbewerb vorgeschriebenen DMC-Reifen deutlich besser. Der Tourenwagen war entspannter auf der Ideallinie zu halten und konnte noch enger beziehungsweise mit noch mehr Zug durch die Kurven dirigiert werden. Dafür war nun das Anschneiden der Kurven über die Deckel hinweg erstmal hinfällig. Mit den härteren Baukastenreifen rutschte der Zero S einfach drüber. Auf der weicheren Wettbewerbsbereifung quitierte das Chassis hartes Räubern über die Curbs auf griffigen Streckenab-



Eine weiche Gummidichtscheibe hält die Silikonölfüllung sicher im Kunststoffgehäuse und gewährleistet so eine relativ konstante Sperrwirkung der beiden Diffs



Außer den einfachen Antriebsknochen und den Kunststofffüllis gibt sich die Hinterachse sehr professionell



Hinter dem Schaumstoffframmer verbirgt sich eine klassische C-Hub-Vorderachse in zeitgenössischer Racing-Geometrie nebst der notwendigen Einstellmöglichkeiten



Kraftschlüssig erfüllen in der Hinterachsaufhängung herkömmliche Antriebsknochen ihre Arbeit. Zufriedenstellend sorgen CVD-Kardans an der Vorderachse für einen verlustarmen Antrieb

schnitten teilweise mit einer Rolle seitwärts. Da hilft nur eine seitliche Kante aus Sekundenkleber an den Vorderrädern. Alternativ kann man auch die bereits vorhandenen Setupmöglichkeiten ausloten und diese gegebenenfalls durch den Zukauf weiterer Stoßdämpferfedern, Öle und Stabilisatoren erweitern.

Bulletproof

Nach zwei harten Trainingstagen, in denen der 13,5er-Motor mit Powerprogramm am Antriebsstrang zertrümmert wurde, wurde Bilanz gezogen. Klarer Verlierer bei der Nutzung der Regler-Boost-Funktion sind natürlich die Baukastenreifen, die die Mehrleistung nicht auf den Teppich bringen können. Unüberschbarer Profilverschleiß ist die Folge, wohingegen sich der Verschleiß im Antriebsstrang absolut im Rahmen

FAZIT

Parkplatzfahrer oder Anfänger sind vielleicht mit einem klassischen weil gekapselten Kardanflitzer besser beraten. Hat man jedoch erste Erfahrungen gesammelt oder ist gewillt ein paar Euro mehr zu investieren, sollte man sich den 3Racing Sakura S Zero von LMI Racing genauer ansehen. Das Modell konnte im Test vollends überzeugen und zeichnet sich neben der hochwertigen Verarbeitung auch durch ein ausgesprochen gutes Preis-Leistungsverhältnis aus.

hält. Sogar die Kegelraddifferenziale blieben den gesamten Testverlauf über dicht und arbeiteten zudem sehr leichtgängig. Etwas Spielzunahme gab es in der Schwingenstiftaufnahme der Vorderachse. Dies hatte jedoch keine negativen Auswirkungen auf das Fahrverhalten.

Modifikationsmöglichkeiten gibt es im Rahmen der Ersatzteil- und Tuningteilliste des Wettbewerbsbruders zu Genüge. Legt man Wert auf eine flotte Gangart, stehen eine aerodynamische Karosserie und ein Satz guter Reifen neben einer brauchbaren RC- und Antriebsausstattung ganz oben auf der Wunschliste. Zwar blieben die Kunststoffölis bisher dicht, für Wettbewerbsambitionen sind neben den optionalen Federsets die preisgünstigen Alupendants jedoch die bessere Empfehlung. Eine gute Investition ist auch ein Stabisatz. Zwar sind die Aufhängungsteile im Test vor Bruch verschont geblieben, ein Satz Querlenker, C-Hubs, Lenkhebel, hintere Radträger und Querlenkerstiftaufnahmen gehören natürlich dennoch in die Ersatzteilkiste. ■



Mit einigen Einstellungen an Spur und Sturz sowie richtig präparierten Reifen ist der Sakura Zero S eine echte Konkurrenz auf allen Clubracing-Veranstaltungen

▼ Anzeigen



LRP expandiert!
Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir einen weiteren Mitarbeiter (m/w).

WIR SIND:

- Ein führendes Unternehmen im R/C Modellbau
- Ein dynamisches und stark wachsendes, international tätiges Unternehmen mit derzeit 70 Mitarbeiter/innen
- Über 25 Jahre erfolgreich am Markt tätig

WIR BIETEN:

- Eine interessante und abwechslungsreiche Aufgabe
- Einen sicheren Arbeitsplatz
- Diskrete Behandlung Ihrer Bewerbung

VERTRIEBSBEAUFTRAGTER EXPORT (m/w)

WIR SUCHEN SIE FÜR:

- Vertriebsabwicklung und aktiver Verkauf
- Eigenständige Betreuung von internationalen Distributoren
- Umsatzverantwortung im zugeordneten Vertriebsgebiet
- Direkte Zusammenarbeit mit dem Vertriebsleiter Export

WIR ERWARTEN:

- Kenntnisse im R/C Modellbau
- Betriebswirtschaftliches Studium oder kaufmännische Berufsausbildung mit erster Berufserfahrung
- Erste Erfahrungen im Vertrieb/Verkauf
- Sicherer Umgang mit Microsoft Office
- Strukturiertes und zuverlässiges Arbeiten

SCHRIFTLICHE BEWERBUNGEN BITTE AN:
LRP electronic GmbH, Personalwesen, Frau Weber, s.weber@LRP.cc
Wilhelm-Enssle-Str. 132-134, 73630 Remshalden

www.LRP.cc

Modellbau

SEQJOIA

Große Verlosung zum 20-jährigen Firmenjubiläum!!

Im Mai 2011 feiern wir unser 20-jähriges Firmenjubiläum!

Aus diesem Anlaß veranstalten wir eine große Verlosung hochwertiger Sachpreise! Jede Bestellung über mindestens 25 Euro Warenwert in den Monaten April bis Juni 2011 nimmt automatisch teil!* Die Gewinner werden im Juli 2011 bekannt gegeben.

1. Preis

1. Preis: HPI Bullet ST Flux RTR
im Wert von 399,90 Euro (UVP)



2. Preis

2. Preis: Traxxas Summit VXL RTR
im Wert von 329,90 Euro (UVP)



3. Preis

3. Preis: Thundertiger Digitalservo DS1015
im Wert von 89,90 Euro (UVP)



4. bis 50. Preis

4. bis 50. Preis: T-Shirts, Caps, Schlüsselbänder, Tassen und andere Promotionals diverser Hersteller!

*Teilnahmebedingungen:
Jede Bestellung über 25 Euro Warenwert, die vom 1. April bis 30. Juni 2011 bei uns abgegeben und nicht später storniert wird, nimmt an der Verlosung teil.
Bestellen Sie in dieser Zeit mehrmals für mehr als 25 Euro, so kommt für jede dieser Bestellungen ein Los in die Trommel.
Zusätzlich nimmt jeder Fan unserer Facebook Seite (Stand 1. Juli 2011) automatisch mit einem Los teil.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, eine Barauszahlung der Gewinne nicht möglich.

www.seq-modell.de

SEQUOIA Modellbau, Karlstraße 8a, 82041 Oberhaching

Schnelle Lieferung, umfangreiches Lager und faire Preise!

Automodelle | Tuningteile | RC-Anlagen | Zubehör | Ersatzteile

Cars & Details SIX-PACK



Alle Ausgaben
findest Du unter:

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

www.alles-rund-ums-hobby.de

**Jetzt 6 Archiv-Ausgaben
Cars & Details für 6 Euro bestellen***

* zuzüglich 2,50 € Versandkosten. Das Angebot
gilt für Ausgaben aus den Jahren 2001 bis 2009.

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

www.Grossmodelle.com 1:5 & 1:6

www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand

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

www.modellbau-berlinski.de

... die Auswahl wird Sie begeistern

Hobby-Theke

Jetzt mit neuem Onlineshop:

www.modellbaufan.de

**Der heiße Draht
zu CARS & Details:**

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

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

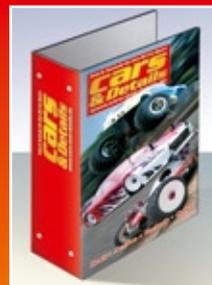
Post:
Wellhausen & Marquardt Medien
Redaktion **CARS & Details**
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg

Post:
Leserservice
CARS & Details
65341 Eltville

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

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

Cars & Details **Sammelordner**



Artikel-Nr. 10233 € 12,00

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

- ✓ Platz für mindestens acht Ausgaben in einem Ordner
- ✓ Geballtes Wissen immer schnell zur Hand
- ✓ Dein persönliches Archiv in einem attraktiven Sammelordner



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

**Dieses und mehr
attraktive Angebote
gibt's im Internet:**

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

www.alles-rund-ums-hobby.de

INFERNO NEO

- ★ BigBore Öldruckstoßdämpfer
- ★ Komplett kugelgelagerter Allradantrieb
- ★ GX-21BK Hochleistungsmotor m. Resonanzrohr
- ★ KT-6 Perflex-Fernsteuersystem mit Hochleistungs-Servos
- ★ Querlenker und Spurstangen mit R/L-Gewindestangen
- ★ Neue Abstützstreben für Getriebekästen
- ★ HighGrip-OffRoad-Reifen fertig verklebt mit Reifeneinlage auf MP9-Felge für maximale Traktion
- ★ Aerodynamisch optimierte Lexankarosserie fertig lackiert und ausgeschnitten

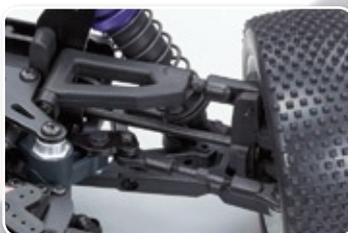
KYOSHO
THE LATEST RADIO CONTROL MODELS

€ 379.-
Best.-Nr. 31280T1

GO FOR IT...!

You Tube

Erlebe den Inferno Neo in Action!
www.youtube.de/kyoshostream



www.inferno-neo.de

TECHNISCHE DATEN

Länge: 496 mm; Breite: 307 mm; Höhe: 189 mm; Spur (v): 258 mm;
Spur (h): 261 mm; Radstand: 325,5 mm; Reifen (v/h): Ø116x44 mm;
Gewicht: 3.400 g; Motor: GX-21BK; Getriebeübersetzung: 11,70:1;
Maßstab 1:8

follow us



readyset[®]

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



Unterbau



Das tragende Element

Der Erfolg eines Crawler steht und fällt im wahrsten Sinne des Wortes mit dem Chassis. Ist dieses zu hoch konstruiert und sitzen die Komponenten zu weit oben, liegt der Schwerpunkt ungünstig und das Modell kippt leicht um. Ist die Konstruktion hingegen zu flach und sind die Komponenten zu weit unten angeordnet, ist die Geländegängigkeit eingeschränkt. Hier gilt es also, den richtigen Mittelweg zu finden.

Text und Fotos:
Frank Renger
und Jörg Gröger

Für einen Crawler ist sein Fahrgestell entscheidend, um auf Stein eine gute Figur zu machen. Hierbei hat sich sowohl bei den Fahrzeugen in der kardangetriebenen Shaftyliga als auch bei den in der 2,2-Zoll-Pro-Klasse gefahrenen Motor-auf-der-Achse-Fahrzeugen das TVP-Konzept durchgesetzt. Dieses zeichnet sich durch zwei vertikal angeordnete Chassisplatten aus, die miteinander verbunden sind.

Im Detail

Zwei Chassisplatten sind am unteren Ende durch die so genannte Skidplate verbunden. Diese sorgt nicht nur für einen sicheren Halt, sondern lässt den Bauch des Crawler selbst über felsige Kanten ganz einfach rutschen. Aus diesem Grund werden die Bodenplatten aus dem technischen Kunststoff POM, auch als Delrin bekannt, gefertigt. Dieser spezielle Kunststoff besitzt hervorragende Gleiteigenschaften und ist zudem sehr strapazierfähig. Er eignet sich daher optimal für einen solchen Einsatzzweck.



Hier das T1E Mini Moonbuggy, für den Losi MRC

Bei den Chassisplatten kommen mehrere unterschiedliche Werkstoffe zum Einsatz. Drei der gebräuchlichsten sind Aluminium, POM und gerade in letzter Zeit wird auch verstärkt Kohlefaser als Material verwendet. Um diesem Grundaufbau aus Seitenplatten und Skid noch mehr Stabilität zu verleihen, werden zusätzlich Verstrebungen, die man auch als Braces bezeichnet, am oberen Ende der Platten verbaut. Vorzugsweise sind die Braces im Bereich der Dämpferaufnahmen zu finden. Dort haben sie die Aufgabe, den beruhigenden Elementen einen stabilen Ansatz am Chassis zu bieten.



Das VP Incision Pro MOA-Chassis ist aus 6061er-Aluminium gefertigt

Variantenreich

Zur Feinabstimmung von Crawlerfahrwerken sind speziell für die Aufnahme der oberen Längslenker unterschiedliche Bohrungen eingebracht. Dadurch lassen sich Setupänderungen, ähnlich der oberen Querlenkerbefestigungen im Offroadbereich, schnell und einfach durch ein Umschrauben der Längslenker durchführen. Ebenso sind mehrere Aufnahmebohrungen für die Dämpfer vorhanden, was auch hier verschiedene Setups erlaubt. So kann man das eigene Modell je nach Vorlieben und Streckenbeschaffenheit anpassen.

Der Trend geht bei MOA (Motor on axle = Motor auf der Achse) getriebenen Fahrzeugen auf eine schlanke Taille. Das heißt, die Chassis sind im Skidbereich, der mit Steinen in Kontakt kommen kann, sehr schmal. Das Maß hat sich hier bei den gängigen Herstellern um die 40 Millimeter eingependelt. Dadurch finden felsige Untergründe deutlich weniger Angriffsfläche. Kardangetriebene Crawler sind in diesem Bereich meist noch breiter, da hier das kraftverteilende Mittelgetriebe seine Platzansprüche geltend macht. Im rauen Kletterbetrieb kann hier jeder Millimeter entscheidend sein, ob man eine Passage erklimmt oder nicht.

Oben ohne

Einen weiteren Trend stellen die so genannten bodyless Konzepte dar. Wie die meisten Innovationen im RC-Rock-Crawling-Bereich, kommt auch dieses Chassiskonzept aus den Vereinigten Staaten. Der Grundaufbau des Chassis mit Link- und Dämpferaufnahmen bleibt gegenüber Karrosseriebedachten Fahrgestellen gleich, jedoch wird anstelle des bekannten Deckels in Form einer Karosserie, eine selbsttragende Dachkonstruktion verwendet. Der Vorteil dieses Kappenaufbaus besteht zum einem in einer weiteren Versteifung des gesamten Modells. Zum anderen äußert sich dieser Aufbau im verbesserten Abrollverhalten des Crawlers bei Überschlagen in Fahrrichtung. Der Crawler lässt sich dann durch eine gekonnte Rolle rückwärts wieder auf die Räder stellen.

Ein gutes Crawlerchassis zeichnet sich zudem durch geringes Gewicht aus. Weniger Gewicht im oberen Bereich bedeutet einen besseren – also tieferen – Schwerpunkt und erhöht die Kippsicherheit in kniffligen Bergpassagen. Liegt der Schwerpunkt durch zu weit oben angeordnete Komponenten zu hoch, fällt der Crawler schon bei leichter Schräglage schnell um.



Ebenfalls für den Losi MRC eignet sich das YTC 1.9 Beeltejuc Mini V4



Das T1E ist für den Axial AX10 geeignet. Was bislang nur für MOA-Modelle (Motor-on-axle) angesagt war, ist jetzt auch für den Shafty erhältlich



Das MM1-Chassis ist für den Axial XR10 konzipiert. Die originale Skidplatte kann übernommen werden

Startklar

Einige führende Hersteller im Crawlersektor bieten bereits aus der Box heraus ein wettkampffähiges Chassis-konzept. Ein gutes Beispiel hierfür ist der auf dem Markt für Furore sorgende XR10 aus dem Hause Axial. Wer seinen Crawler auf eigene Faust für den Wettkampf rüsten will, findet mittlerweile auf dem Tuningmarkt zahlreiche Anbieter. Hier tummeln sich zum Beispiel das Y-Town Crawler Beetle Juice und der T1E-Moonbuggy. Die Beschaffung dieser Objekte der Begierde gestaltet sich mittlerweile nicht mehr schwierig, da immer mehr spezialisierte Händler die guten Stücke auch in Deutschland im Sortiment führen. ■



Das T1E XR10 Rockshow ist – wie der Name schon ahnen lässt – für den XR10 von Axial geeignet

LESE-TIPP

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



FG Baja von SMDV

GEWINNEN

Der Baja von FG Modellsport im Vertrieb von SMDV ist ein Allradbuggy mit Benzinmotor. Er zeichnet sich durch einen komplett geschlossenen Riemenantrieb aus und wird inklusive Fernsteueranlage, Akku- und Ladegerät geliefert. Somit steht dem Fahrspaß nichts mehr im Weg. Die besonderen Merkmale sind die riesigen Offroadfelgen mit Niederquerschnittsnoppenreifen, ein Metall-Überrollkäfig und der leistungsstarke Benzinmotor mit 26 Kubikzentimeter Hubraum. Die technischen Features dieses 1:6er-Modells sind ein 4-Millimeter-Aluchassis, zwei Differenziale mit gehärteten Zahnrädern an Vorder- und Hinterachse, Doppelquerlenker vorne und hinten, eine Getriebbremse, Zahnräder aus Stahl, eine komplette Kugellagerung, vier Öldruckstoßdämpfer und eine zweiteilige Polycarbonatkarosserie.

Wir verlosen den Baja von FG Modellsport im Vertrieb von SMDV als RTR-Set im Gesamtwert von 929,- Euro. Zum Fahren wird lediglich Zweitaktgemisch benötigt.

Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 16. Juni 2011 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de.

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.

Womit wird der Baja von FG Modellsport angetrieben?

- 10,5-Turns-Brushlessmotor
- 15-Kubikzentimeter-Nitromotor
- 26-Kubikzentimeter-Benzinmotor

Frage beantworten und Coupon bis zum 16. Juni 2011 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: **CARS & Details**-Gewinnspiel 06/2011
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

Schneller geht es per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de oder per Fax an: 040/42 91 77-399

Einsendeschluss ist der 16. Juni 2011 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ebenso die Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Wellhausen & Marquardt Medien und deren Familien. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

TECHNISCHE DATEN

■ Länge: 690 mm ■ Breite: 420 mm ■ Höhe: 270 mm
■ Radstand: 475 mm ■ Motor: 26 cm³ Zweitakt Benzin ■ Gewicht: 16 kg ■ Fernsteueranlage: Zweikanal ■ Antrieb: 4WD-Riemenantrieb ■ Modellausführung: Ready-to-run ■ Maßstab: 1:6

AUFLÖSUNG HEFT 04/2011

Der Gewinner des DBX 2.0 von Kyosho, den wir in **CARS & Details** 04/2011 verlost haben, ist Marcel Zopes aus Euskirchen.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



**GO FAST!
BE A REBEL!**



RRR
BLUE IS BETTER

REBEL BX

1/8 HIGH-PERFORMANCE 4WD NITRO R/C OFFROAD RTR BUGGY

LASSEN SIE SICH ZUEM VON DEM UNERWARTET
GUNSTIGEN PREIS UEBERRASCHEN!



Vier zu Zwei

Text und Fotos:
Jan Schnare

Der eine weiß, fast etwas freundlich dreinschauend in Rennoptik, der andere bullig, böse und von Understatement geprägt. So präsentieren sich der BMW und der Porsche. Beide Modelle sind im Maßstab 1:10 konstruiert, wobei der BMW deutlich kleiner ist. Er basiert mit seinem Switch-Chassis auf der bewährten True-Ten-Idee von HPI. Sie stellt kleinere Originale maßstabsgetreu dar. Der Porsche – er basiert auf dem E10-Chassis – ist hingegen etwas größer.

Mal so, mal so

Während der Porsche komplett fahrfertig ausgeliefert wird, handelt es sich bei dem BMW um ein Tuningprojekt. Ursprünglich thronte auf dem kurzen Switch-Chassis nämlich ein Fiat 500. Durch die einfache Möglichkeit der Chassisverlängerung – daher der Name Switch – passen auch viele andere Karossen auf die Basis. Zusätzlich kamen einige Tuningteile aus dem Zubehörprogramm von HPI zum Einsatz. Dazu zählt auch die Karosserie, die mit einem umfangreichen Dekorbogen unlackiert geliefert wird.

Ein nettes optisches Gimmick, das sich an beiden Modellen findet, sind Bremsattrappen. Ebenfalls auf beiden Chassis vertreten sind einfache Bürstenmotoren mit 35 Turns im BMW beziehungsweise 27 Turns im Porsche. Hier wird bereits deutlich, dass sich diese

Im E10-Chassis des Porsche (oben) arbeitet ein 27-Turns-Bürstenmotor.
Beim BMW sorgt ein 35-Turns-Aggregat für moderaten Vortrieb





Allrad gegen Frontantrieb

Schnell, flach, hart – so müssen anständige Straßenboliden sein. Der BMW 2002 Turbo und der Porsche 911 Turbo sind zwei Kontrahenten dieser Gattung. Auf den ersten Blick kein fairer Wettkampf. Liegen – zumindest zwischen den Originalen – doch Jahrzehnte Entwicklungsarbeit. Bezogen auf die HPI-Chassis handelt es sich jedoch um ein Kopf-an-Kopf-Rennen.

Autos einerseits an Einsteiger richten, andererseits auch Spielraum für Motoren-Upgrades lassen. Bei beiden Kontrahenten kommen die typische HPI-27-Megahertz-Fernsteueranlage und SF1-Lenkservos zum Einsatz. Damit ist für die ersten Fahrversuche eine solide Grundlage geschaffen.

Übereinstimmungen

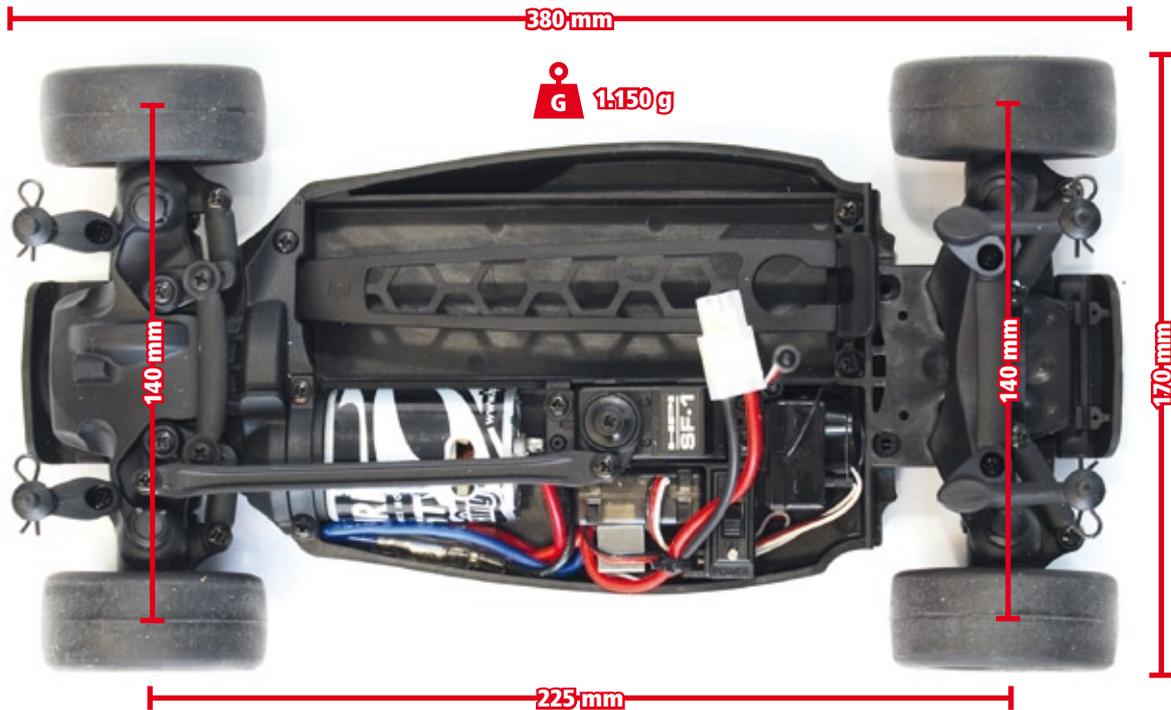
Auch beim Fahrwerk gibt es einige Gemeinsamkeiten. So sind beispielsweise beide Modelle mit Reibungsdämpfern ohne Ölbefüllung ausgestattet. Darüber hinaus werden die Räder am Porsche sowie am BMW über Kunststoffwellen angetrieben und der Motor sitzt jeweils längs im Chassis. Spur und Sturz sind immer fest vorgegeben. Doch es

gibt auch einige Unterschiede. Während der BMW über einen 2WD-Frontantrieb verfügt, werden beim Porsche alle vier Räder angetrieben. Außerdem verfügt der BMW nur unten über Querlenker. Oben sind die Achsschenkel, wie bei einem manntragenden Auto, nur im Federdom gelagert. Der Porsche hingegen setzt hier auf eine herkömmliche Doppelquerlenkerkonstruktion.

Um die Kraft auf die Straße zu bringen, hat der Porsche profilierte, relativ harte Gummireifen. Der BMW bekam einen Satz Slicks spendiert, die sich auf den üblichen Achtspeichenfelgen befinden. Gemein wiederum haben beide Modelle, dass fast ausschließlich Kunststoffteile zum Einsatz kommen.

Bremsenattrappen finden sich an beiden HPI-Modellen, wobei die des BMW (links) deutlich realistischer ausgeführt sind





Beide Hinterachsen im Vergleich: Während die Aufhängung des BMW (oben) nur unten über Querlenker verfügt und oben direkt im Federdom gelagert ist, hat der Porsche herkömmliche Doppelquerlenkerkonstruktionen

FAZIT

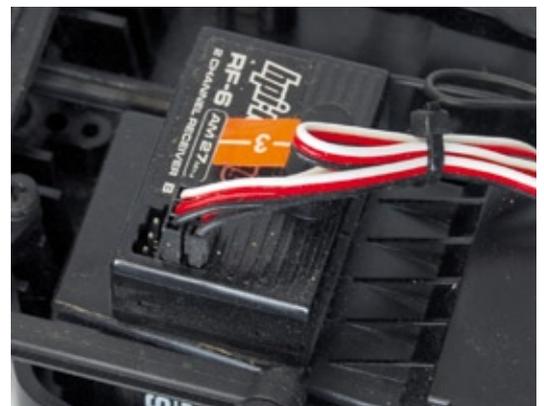
Der BMW 2002 Turbo harmoniert sehr gut mit dem HPI Switch-Chassis. Der Aufbau des Modell mutet zunächst etwas unkonventionell an, kann aber in der Praxis voll überzeugen. Der einfache Aufbau in Verbindung mit den gutmütigen Fahreigenschaften ist genau richtig für Einsteiger.

Leider muss hier angemerkt werden, dass diese Konstruktionen relativ viel Spiel aufweisen. Das ist im ersten Moment etwas störend. In Bezug auf Preis und Leistung lässt sich diese Tatsache jedoch leicht verschmerzen. Während der Fahrt merkt man davon ohnehin nichts.

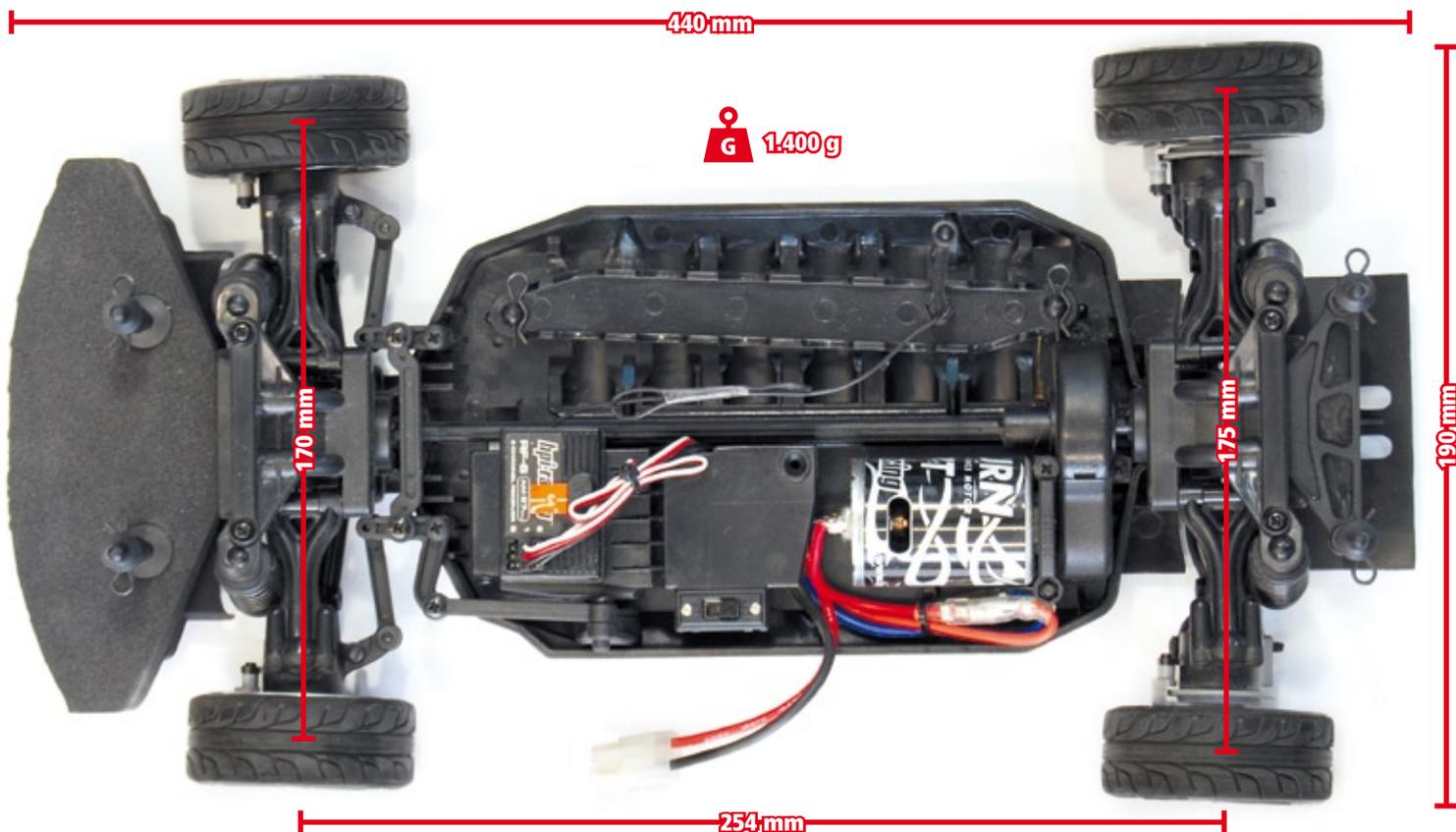
Besonders auffällig beim Porsche ist die extreme Spurverbreiterung an der Hinterachse. Hier kommen Distanzstücke zum Einsatz, sodass die Hinterräder deutlich über die Karosserie ragen. Sieht ziemlich cool aus – Tüv gibt es so aber nicht. Gut, dass das bei RC-Cars auch gar nicht nötig ist.

Auf Kurs

Natürlich unterscheiden sich die beiden Modelle auf der Rennstrecke antriebsartbedingt doch sehr deutlich. Der BMW folgt mit seinem Frontantrieb willig den Lenkbefehlen, ohne dabei eine Tendenz zum Ausbrechen zu zeigen. Die Reifen haben auf blankem Asphalt ein sehr hohes Gripniveau und so



In beiden Modellen kommt die bewährte 27-Megahertz-Technik von HPI zum Einsatz. Sie gehört zum Lieferumfang



Der 4.000-Milliamperestunden-LiPo von LRP electronic findet in beiden Chassis perfekt Platz. Die Montage ist jeweils sehr einfach (links: Porsche)

kann man mit Vollgas durch die Kurven bügeln. Das Modell fährt immer da lang, wo es soll. Bei sehr hohen Geschwindigkeiten fängt der BMW lediglich an, leicht über die Vorderräder zu schieben. Sicherlich lässt sich diese besondere Gutmütigkeit auf dem relativ schwachen Motor zuschreiben. Wird hier Hand angelegt und ein stärkerer Motor eingebaut, erfordert das Modell wohl etwas mehr Fingerspitzengefühl an der Funke.

Nun zum Porsche. Dieser ist mit seinem etwas stärkeren Motor und dem Allradantrieb schon etwas flotter unterwegs. Er lässt sich jedoch ebenso präzise

und einfach steuern. Durch den 4WD-Antrieb ist die Beschleunigung enorm und in schnellen Kurven neigt das Modell weder zu starkem Über- noch zu starkem Untersteuern. Sollte doch mal das Heck ausbrechen, lässt es sich durch gezieltes Gegensteuern schnell wieder unter Kontrolle bringen. Auch hier ist es wieder selbsterklärend, dass ein stärkerer Motor auch ein anderes Fahrverhalten hervorruft.

Da geht was

Beide Modelle von HPI sind optimale Einsteiger-Onroadler mit viel Potenzial. Sowohl für das E10- als auch das Switch-Chassis findet man im Zubehörsortiment zahlreiche Tuningparts, die aus den günstigen Basismodellen flotte Renner für Fortgeschrittene machen können. Obwohl die Fertigungstoleranzen etwas großzügig gehandhabt wurden, ist die sonstige Verarbeitungsqualität beider Modelle hervorragend. Selbst bei größeren Unfällen kam es nicht zu ernstesten Schäden.

Ohne Öl glücklich:
Bei beiden Modellen kommen nur einfache Reibungsdämpfer aus Kunststoff zum Einsatz

FAZIT

Der Porsche 911 Turbo auf Basis des E10-Chassis von HPI ist ein kostengünstiges Allradmodell – extrem lässige Optik inklusive. Die Technik ist solide, richtet sich aber ganz klar an Einsteiger.



1:8 HIT Kyosho (www.kyosho.de)
Inferno MP9 TK12

Text und Fotos:
Oliver Tonn



Spiel, Satz und Sieg

Kyoshos Griff nach den Sternen



Sonntag, 14.11.2010 – Zwölf Piloten betreten den Fahrerstand der permanenten Offroad-Rennstrecke im thailändischen Pattaya, um den besten von ihnen zu ermitteln. Auf den ersten Blick nichts Besonderes, ginge es dabei nicht um den alles entscheidenden Titel des Weltmeisters 2010. Der Sieger: Cody King. Das Auto: Kyosho Inferno MP9 TKI2.

Weltmeisterschaften haben immer ihren speziellen Reiz. Die wichtigste Komponente für den Erfolg ist natürlich der Mann an der Funke. Doch insbesondere bei den Buggys im Maßstab 1:8 spielt die Technik eine entscheidende Rolle, denn im Gegensatz zu vielen anderen Wettbewerbsklassen gibt es hier keinen dominanten Fahrer. Niemandem ist es bisher gelungen, den WM-Titel mehr als ein Mal zu gewinnen, sodass die Karten alle zwei Jahre neu gemischt werden. Etwas anders sieht es bei der Markenwertung aus: Acht der letzten zehn Titel, die seit 1992 vergeben wurden, konnte Kyosho für sich verbuchen.

Erfolg verpflichtet

Diese Siegesserie ist umso bemerkenswerter, wenn man die Tatsache betrachtet, dass die Anzahl der Konkurrenten innerhalb der letzten Jahre stetig angestiegen ist. Immer mehr Hersteller kämpfen um den größten aller Titel und aktuell ist die Vielfalt unterschiedlicher Buggys schier riesig. Kyosho tat also gut daran, die eigene Inferno-Reihe weiterzuentwickeln und präsentierte rechtzeitig zur WM den MP9 TKI2. Schon die ersten Bilder, die im Internet kursierten, machten eines deutlich: Auch das neue Flaggschiff würde eher eine Evolution als eine Revolution darstellen und war auf den ersten Blick als Mitglied der Inferno-Familie zu erkennen. Statt wilder Innovationswut entwickelte Kyosho offensichtlich die vorhandene Technik konsequent weiter. Wie richtig diese Vorgehensweise war, stellte Cody King mit seinem Sieg eindrucksvoll unter Beweis.

Grundsätzlich ist der TKI2 in zwei unterschiedlichen Versionen erhältlich: in einer vormontierten Variante mit dem Zusatzkürzel Spec A oder als klassenüblicher Bausatz. Für unseren Test wählten wir natürlich letztere Ausführung, die vor allem bei ambitionierten Piloten vermutlich mehr Anklang finden wird. Schließlich funktioniert immer das am besten, was man selbst zusammengebaut hat. Vor der ersten Fahrt stand folgerichtig die Montage an, die diverse kyoshotypische Vorgehensweisen erforderte. Der erste Blick in den Karton zeigte, dass die meisten Kunststoffteile nach wie vor in Eigenregie aus den Gitterrahmen ihrer Fertigung herauszulösen sind. Den Anfang machte der Zusammenbau aller drei Differenziale, deren Konstruktion eine erste Besonderheit aufwies.

Im Gegensatz zu den inneren Gehäusen der vorderen und hinteren Achsdifferenziale, die konventionell umgesetzt wurden, verfügt das Centerdiff über ein deutlich größeres Ölvolume. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Viskosität des eingefüllten Silikonöls während der Fahrt weitgehend frei von Schwankungen durch Erwärmung bleibt und somit eine konstante Sperrwirkung erzielt wird. Darüber hinaus arbeiten in allen Diffs des TKI2 nach wie vor vier kleine und zwei große Planetenrädchen aus Alu-



Das mittlere Differenzial (unten) nimmt viel mehr Öl auf als die gängigen Ausführungen von Front und Heck (oben)

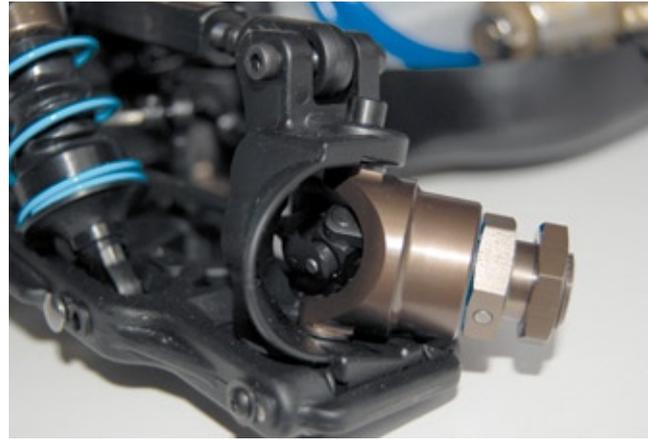


Natürlich verfügt der TKI2 über einen integrierten, einstellbaren Servosaver, den eine Schaumstoffmanschette vor Schmutz schützt

minium, was der gängigen Vierspider-Konstruktion entspricht. Sind die Diffs fertig montiert, geht es laut der guten Anleitung an die Fertigstellung der kompletten Hinterachse.

Suchspiele

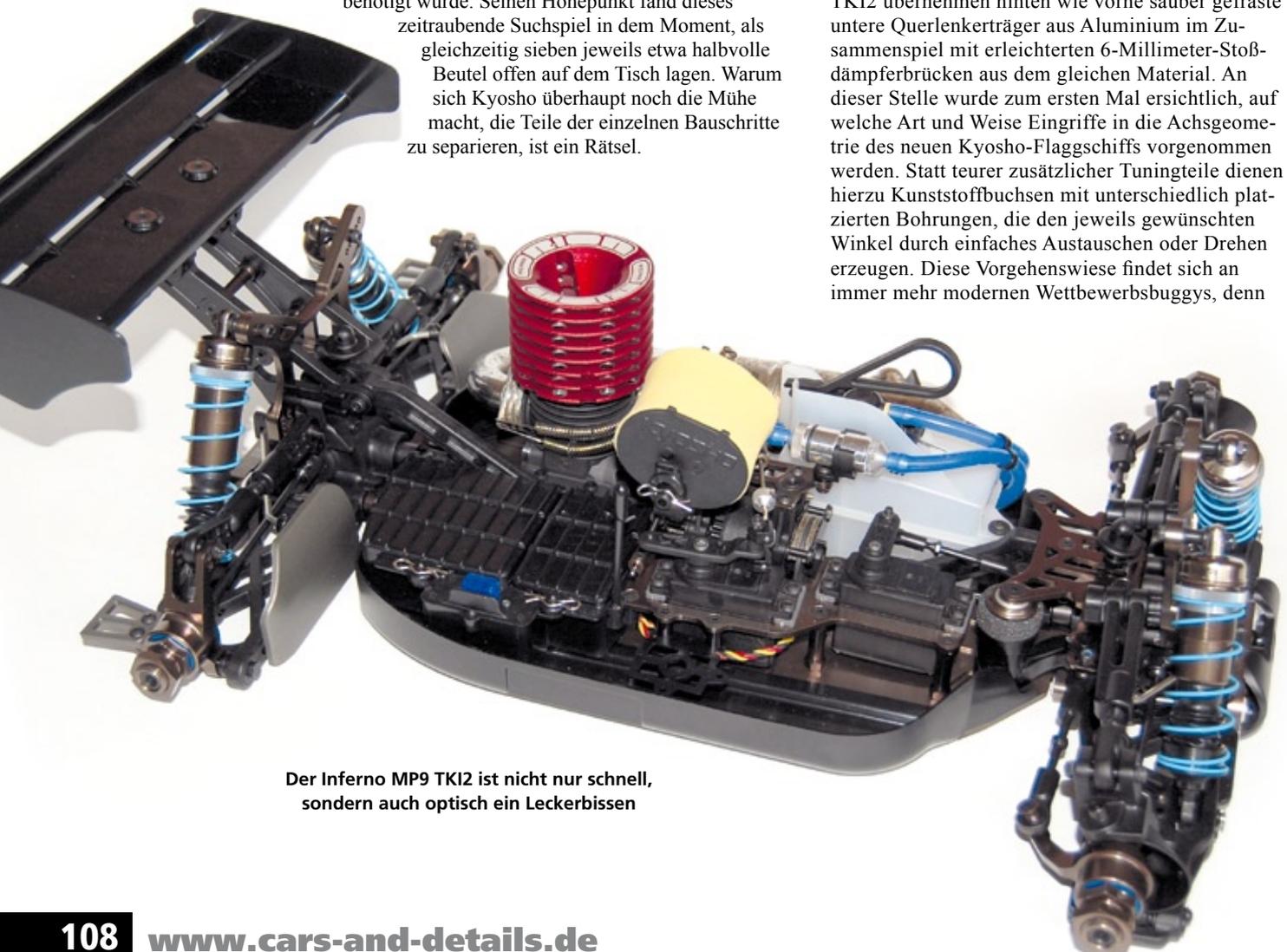
An diesem Punkt zeigte sich erstmals ein Phänomen, das bereits von vielen anderen Wettbewerbsmodellen aus dem Hause Kyosho gut bekannt war. Wie üblich, sind die Schrauben und Muttern der verschiedenen Bauschritte in separaten Beuteln verpackt. Die Logik, mit der dabei vorgegangen wurde, scheint jedoch nach wie vor unergründlich. Lange bevor das erste Tütchen vollständig geleert wurde, waren weitere Beutel zu öffnen, deren Inhalt wiederum nur teilweise benötigt wurde. Seinen Höhepunkt fand dieses zeitraubende Suchspiel in dem Moment, als gleichzeitig sieben jeweils etwa halbvolle Beutel offen auf dem Tisch lagen. Warum sich Kyosho überhaupt noch die Mühe macht, die Teile der einzelnen Bauschritte zu separieren, ist ein Rätsel.



C-Hub-Konstruktion, Kardangelenke und edle Frästeile prägen das Bild an der Vorderachsaufhängung

Viel schneller kommt man voran, wenn man einfach die vorgegebene Reihenfolge übergeht und stattdessen mit Unterstützung eines Messwerkzeugs die jeweils benötigte Schraube aus irgendeinem der Beutel entnimmt. Ein gutes Cuttermesser vorausgesetzt, lassen sich alle Kunststoffparts sauber aus ihren Rahmen lösen und die eigentliche Montage kann beginnen. Hier zeigte sich ein ebenfalls gewohntes Bild: Alle Komponenten fügten sich nahtlos und mit absoluter Präzision und Passgenauigkeit ineinander.

Die tragenden Eigenschaften der Aufhängung des TKI2 übernehmen hinten wie vorne sauber gefräste untere Querlenkerträger aus Aluminium im Zusammenspiel mit erleichterten 6-Millimeter-Stoßdämpferbrücken aus dem gleichen Material. An dieser Stelle wurde zum ersten Mal ersichtlich, auf welche Art und Weise Eingriffe in die Achsgeometrie des neuen Kyosho-Flaggschiffs vorgenommen werden. Statt teurer zusätzlicher Tuningteile dienen hierzu Kunststoffbuchsen mit unterschiedlich platzierten Bohrungen, die den jeweils gewünschten Winkel durch einfaches Austauschen oder Drehen erzeugen. Diese Vorgehensweise findet sich an immer mehr modernen Wettbewerbsbuggys, denn



Der Inferno MP9 TKI2 ist nicht nur schnell, sondern auch optisch ein Leckerbissen

**AB SOFORT
IM HANDEL!**



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

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



Die metallgedichteten Radlager werden in einer Buchse im Lenkhebel geführt. Eine sehr effektive und verschleißsenkende Vorgehensweise

neben schnellen Eingriffen ins Setup lassen sich die Buchsen auch bei Verschleiß einfach und kostengünstig austauschen.

Weitere Setupoptionen wie Rechts-links-Gewindestangen und diverse Aufnahmepunkte für die Stoßdämpfer gehören bei einem Modell wie dem Inferno TK12 zum absoluten Pflichtprogramm und sind entsprechend allesamt anzutreffen. Eindeutiges Highlight des Fahrwerks aber sind die Stoßdämpfer selbst. Auch hier verfügt Kyosho über den Ruf, perfekte Lösungen anzubieten und eben dieses Kriterium erfüllen die TK12-Dämpfer im vollen Umfang. Alle Einzelteile fügen sich sehr gut ineinander und erzeugen neben einer erstklassigen Konstruktion mit ihrer bronzefarbenen Eloxatschicht auch einen schicken Look. Zur Justierung der Bodenfreiheit wurden Gewindegänge auf den Dämpfergehäusen platziert, was gegenüber einer Lösung mit Kunststoffklipsen sicher die exakteren Eingriffe ermöglicht. Allerdings ist unbedingt sicherzustellen, dass die Gewindegänge vor dem Drehen der Rändelmuttern penibel von Staub und Schmutz befreit wurden, ansonsten droht der Gewindefraß.

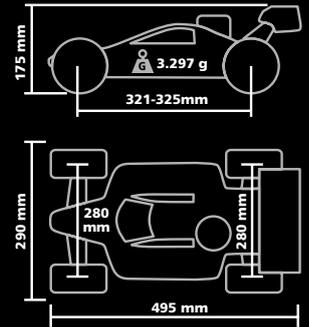
CAR CHECK

INFERNO MP9 TK12 **Kyosho**

- **Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8**
- **Empfohlener Verkaufspreis: 679,- Euro**
- **Bezug: Fachhandel**

- **Technik: Aluminiumchassis, vier Öldruckstoßdämpfer, drei Differenziale, komplett Kugelgelagert**

- **Benötigte Teile: RC-Anlage, zwei Servos, Motor, Auspuffanlage, Reifen, Sprit**



Verteilterraum

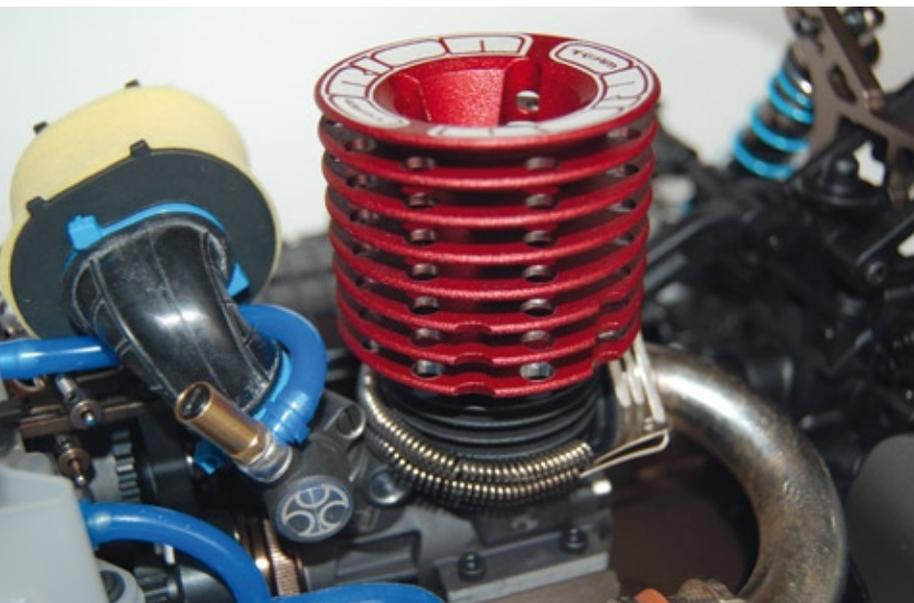
Die Abstände zwischen den Differenzialen werden durch stählerne Antriebswellen in Kardanbauweise überbrückt, deren Gelenkseiten an der Hinterachse in die Radträger und vorne in die Lenkhebel der C-Hub-Lenkung verlaufen. Für Anhänger der Marke gab es an diesem Punkt in der Vergangenheit nicht immer nur Erfreuliches zu berichten, denn bei einigen Topmodellen vergangener Generationen brachte Kyosho hier einfachen Kunststoff oder gar gegossene Aluminiumteile zum Einsatz. Diese Zeiten sind vorbei, denn sowohl die vordere als auch die hintere Radaufnahme wird von perfekt gefertigten Parts aus gefrästem Aluminium übernommen.

Darüber hinaus findet sich hier eine Lösung, die den TK12 von vielen anderen Modellen unterscheidet. Grundsätzlich ist die Verwendung von gefrästen Radträgern nicht ganz einfach, denn die Sitze der Radlager müssen perfekt ins Material eingebracht werden. Sind sie etwas zu klein, wird Druck auf die Lager ausgeübt, was deren Leichtgängigkeit negativ beeinträchtigt. Sind die Sitze etwas zu groß, fangen vor allem gebrauchte Lager früher oder später an, sich darin zu drehen und in zunehmendem Maße Material

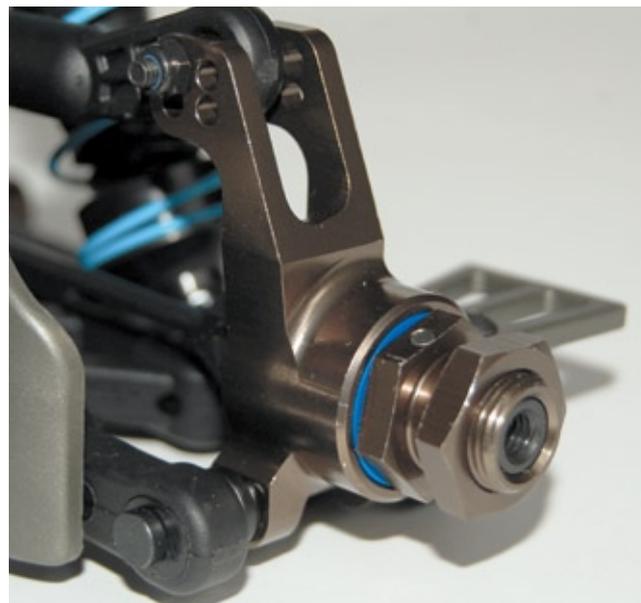


Ebenfalls der Abwehr von aufgewirbeltem Bodenuntergrund dienen die Mudguards der Hinterachse





Als Kraftspender diente ein kräftiger CRF Alpha .21 ABI mit drei Einlasskanälen aus dem Hause Team Orion



Auch im Heck sorgen Radträger aus gefrästem Aluminium für eine sichere Anbindung

**Perfekte
Materialqualität**
Hohe Passgenauigkeit
**Sehr gute
Basisperformance**

**Unlogische
Teilverpackung**

abzureiben. Das führt irgendwann zu einer vollständigen Beschädigung des Radträgers. Um hier vorzubeugen, platziert Kyosho die Radlager nicht direkt in ihre Sitze, sondern in Kunststoffbuchsen, die dann ihrerseits in den Radträger gedrückt werden.

Dadurch wird eine leichte Flexibilität erreicht, die einerseits minimale Fertigungsschwankungen kompensiert und andererseits verhindert, dass Druck auf die Lager ausgeübt wird. Zu guter Letzt bietet diese Lösung noch den Vorteil, dass bei Reparatur- und Wartungsarbeiten nur die verhältnismäßig preisgünstigen Buchsen gewechselt werden müssen, während die teuren Frästeile von Verschleiß verschont bleiben. Eine einfache, aber sehr effiziente Umsetzung. Die letzten Schritte der Kraftverteilung werden durch gängige 17-Millimeter-Sechskantmitnehmer bewerkstelligt. Passende Felgen liegen dem Bausatz bei, im Gegensatz zu einem Satz Reifen. Alles andere hätte uns aber auch überrascht, denn der Lieferumfang zeigt sich wie von Kyosho gewohnt, spartanisch.

Schaltzentrale

Als Basis des TKI2 dient ein Aluminiumchassis, das an unbelasteten Bereichen von Material befreit wurde, um so sein Gewicht möglichst niedrig zu halten. Zusätzliche Steifigkeit bringen zwei Chassisstreben aus Kunststoff. Diese Materialwahl hat sich in jüngster Vergangenheit auch in Wettbewerbsmodellen mehr und mehr durchgesetzt und ist keinesfalls als Sparmaßnahme zu betrachten. Im Gegensatz zu Streben aus Aluminium, die lange Zeit als Qualitätsmerkmal galten, erlauben die Kunststoffausführungen eine leichte Flexibilität um die Längsachse, die ihrerseits traktionsfördernd wirkt. Vor allem auf Strecken mit wenig Grip kann dieses Quäntchen mehr an Kontrolle den entscheidenden Vorteil bringen.

Die Aufnahmen der Servos wurden konventionell umgesetzt: Beide finden stehend ihren Platz in der Radioplatte aus Aluminium. Gleiches gilt für die Kunststoffbox, die später den Empfänger und den passenden Akku beherbergen wird. Auch hier geht man bei Kyosho den gewohnten Weg und präsentiert eine geräumige Box, in der alles gut zu verstauen ist. Was wie ein Selbstgänger klingt, hat durchaus einen Hintergrund. Viele andere Hersteller experimentieren mit winzigen Boxen, die höchstens einen theoretischen Vorteil bei der Optimierung der Massenverteilung erzielen dürften. Im Gegenzug darf sich der Fahrer dann damit herumschlagen, seine Komponenten irgendwie in den winzigen Raum zu quetschen. Beim TKI2 war all das kein Problem und neben der Elektronik konnten auch nützliche Schutzmaßnahmen wie Schaumstoffeinlagen problemlos untergebracht werden.

Nachdem der Buggy vollständig montiert worden war, stand noch die Frage nach einer passenden Motorisierung im Raum. Dass es ein Triebwerk der 3,5-Kubikzentimeter-Klasse sein müsste, war von vornherein klar. Die Wahl fiel schließlich auf den CRF Alpha .21 ABI, einen veredelten Dreikanäler aus dem Hause Team Orion, dessen Eckdaten ideal zur Charakteristik des TKI2 passen. Die benötigten Anbauteile wie eine



Zwei Scheibenbremsen aus Stahl sorgen für optimale Verzögerungswerte



Die Lufthoheit ist dem neuen MP9 sicher

Aluminiumkupplung und gefräste Motorträger gehören zum Lieferumfang des MP9 und fanden entsprechend Verwendung. Daneben hielten zwei Hitec-Servos Einzug, die schon an unzähligen Testfahrten teilgenommen haben. Zu guter Letzt blieb nur, noch die mitgelieferte Karosserie auszuschneiden und zu lackieren, dann konnten die Testreihen beginnen.

Offroad Action

Die gewählte Teststrecke zeigte sich in einem guten Zustand mit recht ebenen, teilweise harten Oberflächen. Bevor es richtig losgehen konnte, stand noch der Einlaufvorgang des Motors auf dem Programm. Bereits während der ersten, noch verhalten abgespulten Tankfüllungen ließ das Triebwerk keine Zweifel daran aufkommen, dass es den TKI2 problemlos zu Höchstleistungen treiben würde. Nachdem die magische 1-Liter-Grenze endlich geknackt war, hieß es zum ersten Mal: Vollgas.

Während der Inferno mit voller Drehzahl die lange Gerade hinab hetzte, schluckten seine mit 500er-Silikonöl befüllten Stoßdämpfer sämtliche Unebenheiten sauber ab. Die erste langgezogene Kurve nahte, in der sich bei vergangenen Testfahrten schon häufig die Spreu vom Weizen getrennt hatte. Nicht wenige Modelle wurden aufgrund der hohen Fliehkräfte in diesem Abschnitt Opfer ihrer eigenen Masse und regelrecht aus der Kurve getragen. Davon ließ der TKI2 nichts spüren und folgte stattdessen stoisch den Steuervorgaben des Piloten. Kyosho betont auf dem hauseigenen Internetauftritt ausdrücklich das Absen-

ken des Schwerpunkts gegenüber früheren Inferno-Buggys. Dieser technische Ansatz ist in der Praxis sofort nachvollziehbar und bietet einen der größten Fortschritte bei der Entwicklung des TKI2.

Auch in den anderen Pflichtpunkten wie Sprüngen oder engen Streckenabschnitten zeigte der neue Kyosho-Buggy seine Stärken und ließ praktisch keine Wünsche offen. Dabei darf nicht übersehen werden, dass vor dem Hintergrund des recht engen Klassenreglements aktuell keine Quantensprünge mehr bei der Entwicklung eines Wettbewerbsbuggys zu erwarten sind. Im Klartext: Die Vorzüge des TKI2 gegenüber seinen Vorgängern werden sich in erster Linie in Zehntelsekunden widerspiegeln, um die der Pilot seine Rundenzeiten verbessern kann. Dennoch war die Grundperformance des Probanden, der mit Ausnahme der Dämpferbefüllung im Serien-Setup unterwegs war, absolut bemerkenswert.

Nach Beendigung der Testfahrten war dem TKI2 zu attestieren, dass er die in ihn gesetzten Erwartungen vollständig erfüllen konnte. Alle Einzelteile, aus denen er zusammengesetzt wird, befriedigen auch höchste Ansprüche und es fällt schwer, sich vorzustellen, was man an ihm noch verbessern könnte. Einschränkungen gibt es lediglich bei der teilweise zeitraubenden Montage hinzunehmen. Allerdings ist zu bezweifeln, dass Kyosho daran jemals etwas ändern wird. Das Ergebnis kann sich jedoch sehen lassen und führt zwingend zu der Erkenntnis, dass die vielen Weltmeistertitel alles andere als Zufall sind. ■



Per Gewinde an den Dämpfergehäusen ist die Bodenfreiheit einzustellen. Faltenbälge aus Gummi schützen die Kolbenstangen vor Verschmutzungen



Den edlen hinteren Träger der Querlenkerstifte benötigt man in nur einer Ausführung, denn die Anpassung der Geometrie realisiert Kyosho durch ein System von Wechselbuchsen

FAZIT

Der Inferno MP9 TKI2 konnte vollständig überzeugen und bildet zu Recht die Spitze des Kyosho-Sortiments in dieser Klasse. Zielgruppe sind eindeutig ambitionierte Wettbewerbspiloten, die seine Stärken in entsprechend niedrige Rundenzeiten umsetzen werden.

Vom 13.05. bis 15.10.2011

ADRENALIN-TAGE



2011

FÜR ECHTE MODELLBAUFANS



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

Seien Sie dabei:

13./14. Mai

10./11. Juni

15./16. Juli

12./13. August

09./10. September

14./15. Oktober

Conrad Filiale Mainz

Conrad Filiale Wernberg

Conrad Filiale Kiel

Conrad Filiale Hamburg Altona

Conrad Filiale Bremen

Conrad Filiale
München Moosach

Powered by:

modellbau-club.de



Kataloge



Online-Shop: conrad.de



Filialen

ELECTRONIC
CONRAD
Voller Ideen



IMPRESSUM



Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Christoph Bremer

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

Redaktion
Mario Bicher
Tobias Meints
Jan Schnare
Jan Schönberg
Stefan Strobel

Teamassistenz
Dana Baum,

Autoren, Fotografen & Zeichner
Markus Dirks, Jörg Gröger,
Dieter Renzel, Thomas Strobel

Art Direktion
Tim Herzberg

Grafik
Jannis Fuhrmann, Martina Gnaß,
Bianca Kunze, Sarah Thomas,
Galina Wunder
grafik@wm-medien.de

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Anzeigen
Sven Reinke (verantwortlich)
anzeigen@wm-medien.de

Vertrieb
Janine Haase
Telefon: 040/42 91 77-100
service@wm-medien.de

Abo-Service
Leserservice CARS & Details
65341 Eltville
Telefon: 040/429177-110
Telefax: 040/429177-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerberg West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/428-0
Telefax: 03 92 91/428-28

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem
Papier. Printed in Germany.

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich

Einzelpreis
Deutschland: € 5,00
Österreich: € 5,80
Schweiz: sFr 9,80
Niederlande: € 5,90
Luxemburg: € 5,90

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

Abonnement
Abonnementbestellungen über den
Verlag. Jahresabonnement für
Deutschland
€ 54,-
Ausland
€ 63,-

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

Grosso-Vertrieb
SI special interest GmbH & Co. KG
Nordendstraße 2
64546 Mörfelden-Walldorf
Telefon: 06 10 59/75 06-0

E-Mail: info@special-interest.com
Internet: www.special-interest.com

Für unverlangt eingesandte Beiträge
kann keine Verantwortung übernom-
men werden. Mit der Übergabe von
Manuskripten, Abbildungen, Dateien
an den Verlag versichert der
Verfasser, dass es sich um Erst-
veröffentlichungen handelt und keine
weiteren Nutzungsrechte daran
geltend gemacht werden können.

Heft 07/11 erscheint am 14. Juni 2011

Dann testen wir unter anderem ...



... den vorbildgetreuen
Losi Mini Baja
von Horizon Hobby, ...

... bringen den
Reedy 21.VR-ST
von Thunder Tiger
so richtig auf Touren ...



... und machen die Steine unsicher
mit dem **Maverick Scout RC Crawler** von LRP electronic..

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Spektrum Surface Speed Servos

S6000

Präzise Digital-Performance zum guten Preis.
Ideal für 1/10 Autos und Trucks.

S6010

Perfekter Upgrade-Servo für 1/10 Fahrzeuge.

S6020

Digitalservo mit großer Stellkraft
und äußerst präzisiertem Ansprechverhalten.

S6030

Bärenstarker Servo mit Coreless Motor
und Titanium Getriebe – optimal für
1/10 Monster Trucks, Truggys und Buggys.

S6040

Ultraschnelle 0.08 Sek/60° Stellzeit und Titanium
Getriebe machen diesen Servo zur ultimativen
Lösung für 1/10 Buggys und Truggys.

S6070

Extrem flacher Servo mit beeindruckenden
0.09 Sek Stellzeit und 9 kg/cm Kraft
für anspruchsvolle Rennanwendungen.

Art.Nr.	Größe	Typ	Anwendung	Stellkraft	Speed
S6000	Standard	Digital	1/10 Fahrzeuge	6.48 kg/cm @6V	0.14 sec/60° @6V
S6010	Standard	Digital	1/10 Fahrzeuge	7.2 kg/cm @6V	0.14 sec/60° @6V
S6020	Standard	Digital	1/10 und 1/8 Fahrzeuge	10.5 kg/cm @6V	0.19 sec/60° @6V
S6030	Standard	Digital	1/10 Monstertrucks, Buggies, Truggies	20 kg/cm @6V	0.15 sec/60° @6V
S6040	Standard	Digital	1/10 Monstertrucks, Buggies, Truggies	12 kg/cm @6V	0.08 sec/60° @6V
S6070	Special	Digital	1/10 Flachautos, Low Profile	7 kg/cm @4.8V 9 kg/cm @6V	0.1 sec/60° @4.8V 0.09 sec/60° @6V

Art.Nr.	Maße in mm	Gewicht in g	Lager	Motor	Getriebe	Spannung
S6000	41 x 20 x 39	42	Dual Kugel	Brushed	Nylon	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)
S6010	41 x 20 x 39	49	Dual Kugel	Brushed	Metall / Plastik	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)
S6020	41 x 20 x 39	49	Dual Kugel	Brushed	Metall / Plastik	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)
S6030	41 x 20 x 38	52.4	Dual Kugel	Coreless	Titanium	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)
S6040	40 x 20 x 37	52.4	Dual Kugel	Coreless	Titanium	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)
S6070	40.8 x 20.2 x 25.4	44.5	Dual Kugel	Coreless	Metall	4.8V oder 6.0V (4 oder 5 Zellen)

**Experience the lowest
CG in the World...!**

The V-One R4 works best with



Smartphone
QR Code Link
direkt zum Produkt!

**KYOSHO-
iMotorSports**

www.discover-R4.de

V·ONE R4

.12 ENGINE POWERED TOURING CAR SERIES

KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen
Helpdesk: 04191-332678 • helpdesk@kyosho.de • www.kyosho.de