

■ LOSI TEN SCTE VON HORIZON ■ LOW RIDER VON GRAUPNER ■ TUNING: V-ONE R4 VON KYOSHO  
■ FIRST LOOK: RTA4 VON THUNDER TIGER ■ ON THE ROCKS: TIPPS FÜR CRAWLER UND SCALER

www.cars-and-details.de

# Cars & Details

Test und Testberichte des Hobby-Sport



**Gen-Forschung**  
Trophy Truggy Flux und Nitro von HPI



**3 Racing Sakura Zero S**  
von LMI Racing  
**GEWINNEN**

**Axial Wraith** von Robitronic

**Video im Netz**  
[www.cars-and-details.de/videos](http://www.cars-and-details.de/videos)

# GEISTREICH



Ausgabe 6/2012  
Juni 2012  
11. Jahrgang  
Deutschland: € 5,00  
A: € 5,80 CH: sfr 8,50  
NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75



**Gentlemen,**  
start your engines!  
Einsteiger-Serie: die erste Fahrt

Einsteiger-Serie 5. Teil



**Access all areas**  
Inferno Neo von Kyosho

# TOUCH ME!

UVP: €159.-

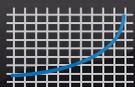
## TEAM ORION® TOUCH

### ADVANTAGE TOUCH - NIE WAR DAS LADEN VON AKKUS AUFREGENDER

**SPECTRA**

240x400 PIXEL  
TFT COLOR TOUCH SCREEN

Grosser TFT Farbbildschirm  
für einfachste Bedienung



GRAPHICS ENGINE

Grafische Darstellung  
der Ladung/Entladung



DUAL INPUT POWER

220V und 12V  
Anschluss



ADVANCED BALANCING

Balancing Funktion mit  
grafischer Darstellung



CHARGE ASSISTANT

Total einfach:  
der Lade-Assistent



INTEGRATED  
POWER SUPPLY

Integriertes  
Netzgerät



MULTI-LANGUAGE  
SOFTWARE

Deutsche Software-  
Version erhältlich

Mit dem Advantage Touch präsentiert Team Orion ein hochpräzises und innovatives Touch-Ladegerät. Ausgestattet mit einem 400x240 Pixel grossen TFT-Bildschirm setzt dieses High-End Gerät neue Maßstäbe. Bei der Auswahl der Komponenten des neuen Advantage Touch Ladegeräts wurde auf beste Qualität geachtet. Nie war es einfacher und aufregender Ihre Akkus zu laden. Bei bester Leistung und Präzision.

#### ORI30185 Advantage Touch Ladegerät - Technische Daten:

Eingang: 11-18VDC / 100-240VAC  
Zellentypen: NiMH/NiCd 1-15 Zellen, LiPo/LiFe/LiIon 1-6 Zellen, Pb 2-20V  
Ladestrom: 0.1A bis 6A (50W)  
Entladestrom: 0.1A bis 2A (5W)  
Abmessungen: L170xB158xH45mm | 662g

#### Lieferumfang:

- Advantage Touch Ladegerät 12V und 220V Anschlusskabel
- 4-in-1 Balancing Board (XH, TP/FP, EH und HP/PQ)
- TRX, Deans, Tamiya, Krokodil-, BEC- und Futaba-Ladekabel
- Micro USB-Kabel
- Bedienungsanleitung und Quick Start User Guide



**DER NEUE**  
mit über 570 Seiten  
Modellbau pur !!!

Portopauschale € 5,-  
... so einfach geht's ...

• Internet: [www.lindinger.at](http://www.lindinger.at)  
• Post: Modellbau Lindinger  
Industriest. 10, A-4565 INZERSDORF  
• Tel.: +43/7582/81313-0 Fax: DW-17

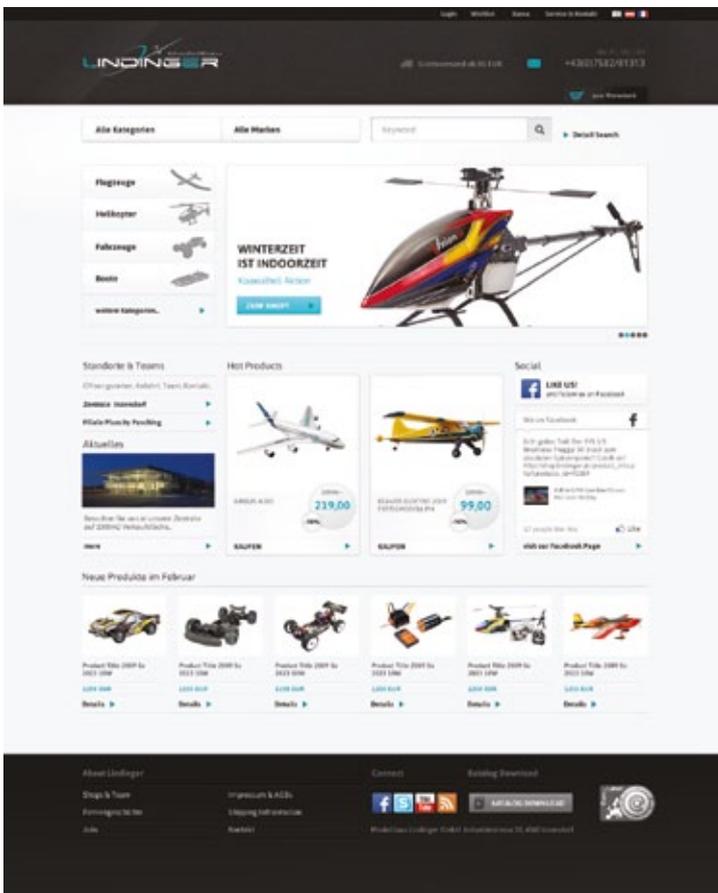
**GRATIS VERSAND \***

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

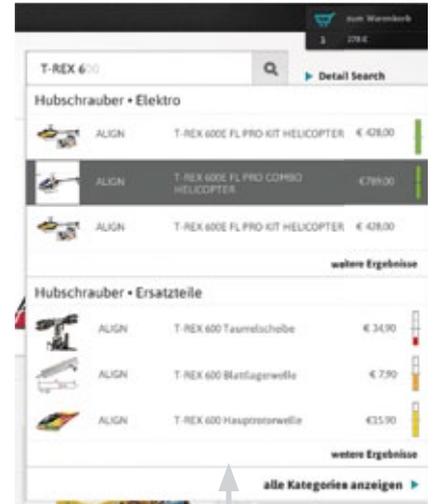
• **Versandkosten Pauschale:** Österreich: € 4,95  
BRD/EU: € 6,00

**einfach schneller & besser**  
der neue Lindinger OnlineShop

**MODELLBAU LINDINGER**  
**IM NEUEN OUTFIT**



Stolz präsentieren wir euch unsere neue Website mit beeindruckenden Features und der neuen Power-Produktsuche. Mehr Auswahl und Top Angebote erwarten Sie! Besuchen Sie uns auf [www.lindinger.at](http://www.lindinger.at) !!



- **POWER-Produktsuche**
- viele hervorragende Features
- beste telefonische Beratung (durch unsere Experten in der Hotline)
- viele Exklusivprodukte
- riesiges Warenlager
- immer gute Preise
- prompte Lieferung, durch vollautomatisches Lagersystem (für Deutschland: Paket befindet sich zumeist am nächsten Tag schon im Postverteilzentrum in Deutschland)
- wir sind stets um Sie bemüht
- alles aus einer Hand



**FY-5**

- Features:
- Allradantrieb (4WD)
  - 4S Brushless-Antrieb
  - 9 kg Lenkservo mit Metallgetriebe
  - komplett fahrfertig eingestellt
  - komplett kugelgelagert
  - einstellbares Fahrwerk
  - Öldruckstoßdämpfer
  - 3 Differenziale
  - bedruckte Karosserie mit Dekorbogen

**Lieferumfang:**

- fertig aufgebauter Truggy
- fertig lackierte Karosserie
- 4S 11T-Brushlessmotor 1500 kW
- Regler 80A (T-Plug)
- Reflex-X LCD 2,4 GHz
- LiPo-Akku 7,4 V/3200 mAh
- Beschreibung

Länge: 680 mm  
Breite: 415 mm  
empf. Motor: beinhaltet  
Ausführung: RTR

B-Nr. 95389  
**499,90**  
\*Aktion s.V.r.

**359,00**

Besuchen Sie uns auf Facebook unter <http://www.facebook.com/ModellbauLindinger>





### Ihr Leserinnen und Leser ...

... habt immer ein genaues Auge auf unsere Arbeit. In jeder Ausgabe. Testberichte, News, Reportagen – nichts bleibt von Euch unbeachtet. So bekam ich neulich einen Leserbrief von einem Nitro-Fan, der meinte, wir würden nur noch Elektromodelle vorstellen. Und er hat Recht; zumindest ansatzweise.

Erst vor Kurzem schrieb ich an dieser Stelle über das Thema Elektroautos. Sowohl im kleinen als auch im großen Maßstab. Ich schrieb, dass wir in jenem Heft nur einen Verbrenner vorstellten. Zugegeben: ein Extrembeispiel. Blättert man aber die Ausgaben der – sagen wir – vergangenen zwei Jahre durch, bestätigt sich der Trend weg vom Nitro- hin zum Elektromotor. Und das hat nichts damit zu tun, dass wir Steckdosenergie bevorzugen oder gar Verbrenner nicht mögen – im Gegenteil. Doch als Fachmagazin mit breitem Publikum bilden wir natürlich auch die Trends ab, die die Zielgruppe selbst vorgibt. Ihr könnt also gewissermaßen selbst mit bestimmen, was Ihr lesen wollt.

Und auch, wenn sich immer wieder Trends abzeichnen, lassen wir niemanden außen vor. Ihr findet auch weiterhin jede Menge Testberichte über Nitro-Modelle, Reportagen von Nitro-Events und Tipps sowie Tricks zu Nitro-Technik in **CARS & Details**.

In dieser Ausgabe beispielsweise sind bei neun Modellvorstellungen alleine vier Verbrenner zu finden. Das ist immerhin fast die Hälfte. Zu welcher Fraktion auch immer Ihr gehört – Nitros oder Elos – ich wünsche Euch nun viel Spaß beim Lesen der aktuellen Ausgabe.

Euer  
Jan Schnare  
Redaktion **CARS & Details**



**36**

Den V-One R4 von Kyosho haben wir bereits ausführlich vorgestellt. Nun zeigen wir, wie man das Modell mit einigen Tuning-Teilen aus dem Zubehörprogramm fit für die kommende Saison macht

Wo gehobelt wird, fallen Späne.  
Oder auf den RC-Car-Sport bezogen: Wer auf die Piste geht, muss putzen. Doch mit dem Ultraschallreiniger Emmi 20 HC von Emag geht das ganz einfach

**72**



Neo ist nicht nur aus Matrix bekannt, sondern seit geraumer Zeit auch der Namenszusatz eines des bekanntesten RC-Cars überhaupt: des Inferno von Kyosho



**Alle neuen Produkte dieses**

48



„Low“ ist der Low Rider von Graupner nun wirklich nicht. Als echter Monstertruck auf einem Crawler-Chassis ist das Modell absolut geländegängig und dabei fixer als ein reiner Krabblerr



## Markt

18 Neue Modelle, Motoren und Elektronik



## Cars

- 24 Axial Wraith von Robitronic
- 42 Losi Ten SCTE von Horizon Hobby
- 48 Low Rider von Graupner
- 52 Vergleich: HPI Trophy Truggy Nitro und Flux von LRP electronic
- 70 First Look: RTA4 von Thunder Tiger
- 80 TRF 201 X von Tamiya
- 86 Inferno Neo von Kyosho
- 92 3Racing Sakura XI von LMI Racing



## Technik

- 28 Einsteigerserie Teil 5
- 34 On The Rocks: Tipps und Tricks für Crawler und Scaler
- 36 Tuning für den V-One R4 von Kyosho
- 72 Ultraschallreiniger Emmi 20 HC von Emag
- 78 Tuning für den Losi SCB von Horizon Hobby



## Sport

- 6 Szene: Alle News aus dem RC-Car-Sport
- 56 Juraj Hudy-Kolumne
- 66 Spektrum: Alle Infos zu Events, Modellen und Herstellern



## Standards

- 40 Gewinnspiel
- 58 CARS & Details-Shop
- 60 Euer Kontakt zu CARS & Details
- 62 Fachhändler
- 76 Termine
- 98 Vorschau

 Titelthemen sind mit diesem Symbol gekennzeichnet

RTR-Modelle gibt es viele. RTR-Modelle auf Profi-Niveau hingegen nicht. Der Losi Ten SCTE von Horizon Hobby ist ein solcher Vertreter, der aus der Verpackung heraus konkurrenzfähig ist

42



86



Monats ab Seite 18





# RENNTICKER

## Die kommenden Meisterschaften auf einen Blick

19.05.-20.05.2012 DM OR62WD/ OR64WD (2. Lauf)  
 21.05.-27.05.2012 EM-B VG8  
 02.06.-03.06.2012 DM OR62WD/ OR64WD(3. Lauf)  
 06.06.-17.06.2012 DM OR64WD (4. Lauf)  
 07.06.-10.06.2012 DM VG5F1  
 08.06.-10.06.2012 EM-B OR8  
 16.06.-17.06.2012 DM OR62WD (4. Lauf)  
 06.07.-08.07.2012 DM ORT (1. Lauf)

M.A.C. Brombachsee  
 Thionville, Frankreich  
 MAC Zweibrücken  
 RCC Steinlach  
 AMC Saarbrücken  
 Oberbüren, Schweiz  
 RCC Steinlach  
 MCC Silixen

Weitere Informationen zu den Welt-, Europa- sowie den Deutschen Meisterschaften gibt es beim Deutschen Minicar Club sowie im Internet unter [www.dmc-online.de](http://www.dmc-online.de)



## Die Leudde ...

Hilfe, ein Mutant mit vier Armen! Und der tankt auch noch blind! Das ist ja lebensgefährlich. Aber Moment mal, er hat ja den Stopfen von seiner Tankbuddel gar nicht abgenommen. Das erklärt auch, warum er so gelassen guckt – beziehungsweise nicht guckt. Aber Spaß beiseite. Das Bild entstand Anfang April beim Osterhasenrennen. Und der vermeintliche „Mutant“ ist eigentlich ein echtes Urgestein der RC-Car-Szene: Michael „Bazi“ Stammnitz, der für Thunder Tiger unterwegs ist. Na, bei so viel Kreativität kurz vor Ostern – Daumen hoch!

## CARSTEN DIETELS EMPFIEHLT

Dinge, die man haben muss ...  
aber nicht unbedingt braucht



© shockfactor - Fotolia.com



Es geht heiß her, ein Überholmanöver jagt das nächste. Es bleibt spannend bis zur letzten Runde. Nach spektakulären Rennen zählt nur noch eins: entspannt im Fahrerlager den Tag mit dem passenden Getränk ausklingen lassen. Apfel, Orange-Ingwer, Heiße Zitrone – dem Genuss sind hier keine Grenzen gesetzt. Ein frisch aufgebrihter Tee ist eben die beste Belohnung nach einem stressigen Renntag. Schließlich wissen die Engländer die beruhigende Wirkung von Tee und Keksen schon seit eh und je zu schätzen.

Und sollte sich der Tee-Vorrat unglücklicherweise mal wieder dem Ende neigen, lässt sich die Trinkstation Barbutler – natürlich nur im Notfall – auch schnell zum portablen Bierfass umfunktionieren. Auch denkbar wäre der Einsatz als Tankpistole. Hier ist beim hektischen Umgang mit dem Trum jedoch etwas Übung in der Boxengasse gefragt.

Die Trinkstation Barbutler gibt es bei Planet Gadget für 16,90 Euro.  
Internet: [www.planetgadget.de](http://www.planetgadget.de)





## Action pur modell-hobby-spiel 2012



Am Fachtreffpunkt für Modellbauer erfahren die Zuhörer alles Wissenswerte zu verschiedenen Themen des Modellbaus



Am traditionellen Messecup können Fahrer mit Buggys und Truggy im Maßstab 1:8 teilnehmen



Beim Race of Champions vom Deutschen Minicar Club in Zusammenarbeit mit CARS & Details und Horizon Hobby haben Kinder und Jugendliche die Möglichkeit, sich mit Gleichgesinnten zu messen

„Mitmachen erlaubt“ hieß es bereits 2011 auf der modell-hobby-spiel. Und das in mehrfacher Hinsicht. Über 100.000 Besucher stürmten in die Leipziger Messehallen, um sich über die neuesten Trends aus den Bereichen Modellbahn, kreatives Gestalten, Spiel, Philatelie und natürlich Modellbau zu informieren. Fast 650 ideale und kommerzielle Aussteller präsentierten ein breitgefächertes Sortiment an interessanten Produkten.

2012 findet die Messe vom 05. bis 07. Oktober in den Leipziger Messehallen statt. Neben den zahlreichen Aktionen, an denen man teilnehmen kann, gibt es auch wieder echte Highlights für RC-Car-Fans. Am Stand von Horizon Hobby Deutschland steht eine Teststrecke zur Verfügung, auf der man die neuesten und bewährtesten Modelle von Losi und ECX unter fachkundiger Anleitung Probe fahren kann. Mehrmals täglich zeigen darüber hinaus die richtigen Profis, was mit den Modellen alles möglich ist.

Besonders interessant für Kinder und Jugendliche ist das geplante Race of Champions in Halle 4. Der Deutsche Minicar Club

(DMC) veranstaltete hier in Zusammenarbeit mit Horizon Hobby Deutschland und **CARS & Details** ein Jedermann-Rennen. Weniger ums Mitmachen, als ums Zuhören geht es am Fachtreffpunkt Modellbau in Halle 5. Stündlich referieren hier Experten über unterschiedlichste Bereiche den Modellbaus.

Das traditionelle Messerennen verlangt selbst Top-Fahrern aus der Szene einiges ab und bietet den Zuschauern spektakuläre Zweikämpfe. Auf der weitläufigen Indoorstrecke mit Tables, Sprüngen und langen Geraden fahren Truggys und Buggys im Maßstab 1:8 gegeneinander. Jeder Interessierte hat die Möglichkeit, nach vorheriger Anmeldung teilzunehmen.

Wie schon in den Vorjahren, ist die modell-hobby-spiel auch 2012 wieder einen Besuch wert. Am Freitag, den 05. Oktober beginnt die Veranstaltung und läuft bis Sonntag, den 07. Oktober täglich von 10 bis 18 Uhr. Erwachsene zahlen 10,50 Euro Eintritt (ermäßigt 7,50) und Kinder kommen für 5,- Euro rein.

Internet: [www.modell-hobby-spiel.de](http://www.modell-hobby-spiel.de)



CODE SCANNEN FÜR MEHR INFOS!

**RTR**  
Ready To Run!

FOUR WHEEL DRIVE  
**4WD**  
MAXIMUM TRACTION ON ANY SURFACE

**2.4 GHz**  
RADIO SYSTEM

RECOMMENDED FUEL  
**POWER FUEL**

**NITRO**



2.4GHz RC-Anlage  
vorinstalliert

Einzelradaufhängung an  
Doppelquerlenkern

G3.0 High Output Motor  
mit Seilzugstarter

Spritzwassergeschützte RC Box

Doppelscheibenbremse

Wasserdichte Servos

Öldruckstoßdämpfer

Hohe Bodenfreiheit

Verlängertes Bullet 3.0 Chassis  
mit 300mm Radstand

Robuster 4WD  
Kardantrieb

Michelin Gravel Rallyreifen  
mit OZ Off-Road Felgen

Stabis vorne  
und hinten

Effektiver, vorderer  
Schutzrammer



Ford Oval and nameplates are registered trademarks owned and licensed by Ford Motor Company. Manufactured by HPI Inc. [www.ford.com](http://www.ford.com).

**LRP**  
BLUE IS BETTER

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

**WWW.LRP.CC**

LRP electronic GmbH | Wilhelm-Enssle-Str. 132-134 | 73630 Remshalden | Deutschland | [www.LRP.cc](http://www.LRP.cc) | [info@LRP.cc](mailto:info@LRP.cc)



# WR8 3.0



**H106950**

RTR WR8 3.0 Ford Fiesta Abu Dhabi  
Castrol WRC Rallye Car im Maßstab 1:8  
mit 2.4GHz



SEHEN SIE  
DAS **WR8<sub>3.0</sub>**  
VIDEO



**hpi-racing**

**SAVAGE X<sub>S</sub> FLUX**

**Der SCHNELLESTE Mini-Monster-Truck der Welt - über 100km/h!**

Etwas ein Drittel kleiner als sein großer Bruder Savage Flux HP aber trotzdem genauso wild, schnell und voller Action! Erhältlich als RTR oder SS-Baukasten.

H106572 RTR Savage XS

H107821 Savage XS SS Baukasten

**SAVAGE XL**

**XTRA GROSS!**

Von allem etwas mehr für jedes Gelände: xtra langer Radstand, xtra große Reifen und ein xtra großer 5.9cc Motor für xtra Action!

H104248 RTR Savage XL

**SAVAGE X<sub>4.6</sub>**

**KLASSISCHE MONSTER-ACTION!**

Der Savage X4.6 im klassischen Format bietet alles was den Savage ausmacht: Riesige Sprünge, wilde Action und jede Menge Power! Die neueste version des Nitro-Savages verfügt über die neusten Tuningteile für mehr Leistung und mehr Stabilität.

H105645 RTR Savage 4.6

**SAVAGE FLUX HP**

**ACHTUNG! 6S-Lipo-Power!**

Mehr Leistung geht nicht. Der Savage Flux HP mit seinem riesigen, 6S-kompatiblen Flux-Motor ist der aktuell stärkste Savage. Salto rückwärts aus dem Stand, über 100km/h - kein Problem!

H104242 RTR Savage Flux HP

**SAVAGE X<sub>4.6</sub> SPECIAL EDITION**

**LIMITIERTE SONDERAUFLAGE!**

Der Savage X4.6 SE ist vollgepackt mit Tuningteilen, die den Savage noch cooler machen. Mit nur 1000 Stück für Europa ist der Savage X4.6 SE ein echtes Sammlerstück für alle Savage-Fans.

H101736 RTR Savage 4.6 Special Edition



**DANGER! 6S LIPO POWER!** **CLASSIC NITRO MONSTER**



**2012**

**STRICTLY LIMITED**

**SAVAGE X<sub>4.6</sub> SPECIAL EDITION 2012**

**2002 SAVAGE 21**

**DER ANFANG DES MONSTER-TRUCK-HYPES!**

So fing alles an. Der original Savage 21 führt das viel kopierte "Twin-Vertical"-Chassisdesign und den Big-Block-Motor in die Welt der RC-Monster-Trucks ein.

**LRP**  
BLUE IS BETTER

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

**WWW.LRP.CC**

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

**ULTRA  
LARGE**

**FASTEST  
MINI-MONSTER  
TRUCK**

**SAVAGE XL**

**SAVAGE XS FLUX**

**hpi-racing**

**10**

**JAHRE**

**SAVAGE**

**SEIT 2002**



**Smartphone zur Hand?**  
Einfach einscannen und den Savage  
auf der HPI-Webseite erleben!

[WWW.HPIRACING.COM](http://WWW.HPIRACING.COM)



**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. ©2012 Hobby Products International. All rights reserved.



## WER KENNT DIESES RC-CAR?

Irmscher Motorsport, Opel Omega, das komplette Spoiler-Paket. Das riecht nach Rennsport. Doch was steckt unter dem schicken Lexan-Deckel? Durch die Seitenscheiben lässt sich ein Zylinderkopf erahnen. Aber welcher Maßstab könnte das sein? Die Auflösung lest Ihr auf Seite 68 in diesem Heft.



# LRP *inside*

BLUE IS BETTER

Die letzten Wochen verliefen sehr aufregend für mich. Zuerst waren die Deutschen Indoor Meisterschaften 2012 an der Reihe, gefolgt von unseren 15. LRP Touring Car Masters 2012 in Eppelheim als ultimatives Highlight.

### Deutsche Indoor Tourenwagen-Meisterschaften 2012

Unser LRP-Teamfahrer Ronald Völker machte das Unmögliche möglich und gewann zum sechsten Mal in Folge den Modified-Wettbewerb bei den Deutschen Indoor Tourenwagen-Meisterschaften, die dieses Mal in Hann. Münden ausgetragen wurden. Das bedeutete bereits die fünfte erfolgreiche Titelverteidigung. Er war jeweils Schnellster in allen fünf Qualiläufen und gewann die A-Finale 1 und 2. Ronald dazu: „Erneut hat alles optimal gepasst. Ich bin glücklich, dass ich meinen Titel erneut verteidigen konnte. Gegen die Konkurrenz von so vielen großartigen RC-Fahrern war das nicht einfach. In jedem Lauf mussten ich selbst sowie mein



Equipment ans absolute Limit gehen.“ Die stärksten Herausforderer fand Ronald innerhalb unseres LRP-Teams. Freddy Südhoff wurde Zweiter, dicht gefolgt von Dominik Fleischmann auf dem dritten Platz. Alle Piloten auf dem Podium nutzten die Kombination aus dem neuen LRP-X20-Motor und dem SXX TC-Spec V2-Fahrtenregler. Ronald entschied

sich dabei für die X20-Version mit 4,5 Turns, während Freddy und Dominik den 5-Turns-Motor fuhren.

### LRP Touring Car Masters 2012

Am Wochenende vom 30. März bis zum 01. April war es erneut Zeit für mein absolutes Lieblings-Tourenwagenrennen: das LRP TCM in Eppelheim. In diesem Jahr konnten wir bereits das 15. Jubiläum des Events feiern. Unsere Zusammenarbeit mit dem austragenden Club MSC Eppelheim begann sogar in noch fernerer Vergangenheit zu Zeiten des „Nikolaus Cup“ (St Nicholas Cup).

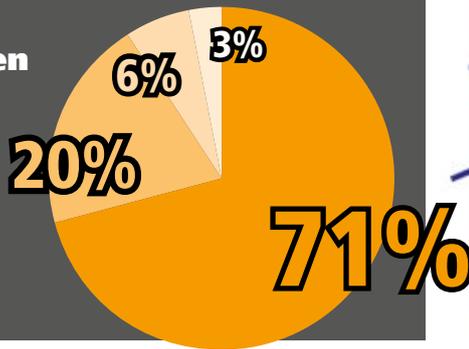
Das TCM ist stets etwas Besonderes für alle Teilnehmer, denn es vereint die Weltelite mit Deutschlands beliebtester Onroad-Rennserie, der LRP-HPI-Challenge. Dadurch bekommen Hobbyfahrer die Möglichkeit, Seite an Seite mit der Crème de la Crème Rennen zu fahren. Und natürlich mussten die Modified-Fahrer ihren Dienst als Streckenposten der Rookie-Klasse leisten. In diesem Jahr konnten wir eine kleine Besuchergruppe von der Kinder-Krebsstation der Heidelberger Angelika-Lautenschläger-Kinderklinik willkommen heißen. Die Kinder konnten die Rennen aus nächster Nähe verfolgen und bekamen sogar die Möglichkeit, den amtierenden Welt- und Europameistern Marc Rheinard und Ronald Völker im Rahmen eines Meet & Greet zu begegnen. Dies war sicher eine unvergessliche Erfahrung und dürfte bei einigen den Wunsch geweckt haben, das eigene fahrerische Talent bald mal zu testen.



# Umfrage des Monats:

**Welche Räder müssen bei Eurer Karre angetrieben sein??**

- Alle vier (71 %)
- Nur die hinteren (20 %)
- Nur die vorderen (6 %)
- Am besten nur eins – ich fahre RC-Bikes (3 %)

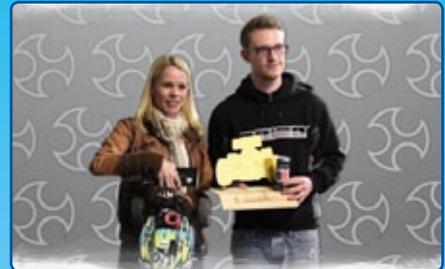


Jetzt aber zu den Rennen. Nach seinen Siegen 2010 und 2011 galt der LRP-Teamfahrer und amtierende Europameister Ronald Völker als heißer Favorit auf die Modified-Krone 2012. Ab dem ersten Trainingslauf zeigte er, dass er es absolut ernst meinte. Schon jetzt versuchten Marc Rheinard und Alexander Hagberg als seine härtesten Konkurrenten, Druck aufzubauen und die Rundenzeiten waren bereits sehr niedrig. Das Qualifying am Samstag wurde von Ronald dominiert, der seinen Yokomo mit der Kombination aus LRP X20 4.5T und LRP SXX TC-Spec V2 in neue Dimensionen vorstoßen ließ und alle Quali-Läufe gewann. Alexander Hagberg, Marc Rheinard, Freddy Südhoff und Dominik Fleischmann belegten die Startplätze 2 bis 5 in den anstehenden Finalläufen.

Die ersten zwei Endläufe wurden klar durch Ronald dominiert, der beide für sich entschied und sich damit bereits vor dem dritten Finale den Gesamtsieg sicherte, was gleichzeitig das Triple für ihn bedeutete. Konsequenterweise verzichtete Ronald auf die Teilnahme am dritten A-Finale. In der Gesamtwertung wurde hinter ihm noch

hart um den zweiten und dritten Platz gekämpft. Marc Rheinard hatte die ersten zwei Finales auf Position zwei beendet, während Alexander Hagberg jeweils Dritter geworden war. Das letzte A-Finale musste also über die Verteilung auf dem Podium entscheiden. Direkt nach dem Start unterlief Marc Rheinard ein Fahrfehler. Er kollidierte mit einem Curb, was in einem Massencrash resultierte. Unter den Führenden blieb lediglich Alexanders Tourenwagen von dem Unfall verschont. Dadurch entstand ein großer Vorsprung für Alexander, der keinerlei Fehler praktizierte und Marc damit keine Chance ließ, den Abstand zu verringern. Dieses Ergebnis führte zu einem interessanten Gleichstand: Sowohl Marc (zwei zweite Plätze) als auch Alexander (ein erster und ein dritter Platz) beendeten die Rennen mit jeweils vier Punkten. Doch der Sieg im dritten A-Finale brachte Alexander den entscheidenden Vorteil. So belegte LRP-Teamfahrer Ronald Völker schlussendlich Platz 1, Alexander Hagberg wurde Zweiter vor Marc Rheinard auf Platz 3. Herzlichen Glückwunsch, Jungs!

## RCACTION.de News



- **Carsten Keller** hat beim Schweizer Saisonauftaktrennen in Bütschwil den ersten Platz belegt. Er konnte sich mit seinem Inferno MP9 TK12 an die Spitze setzen. Beim Zieleinlauf nach 30 Minuten Fahrzeit hatte Keller einen Vorsprung von zwei Runden herausgefahren und gewann den Indoor GP souverän.

- Ab sofort wird der Brushlessregler Cube BL von **Robitronic** mit neuer Software ausgeliefert. Mit integriert ist nun ein Null-Timing-Mode. Für die Besitzer älterer Versionen steht ein kostenloses Softwareupdate auf dem Postweg bereit. Der Cube BL ist 28 x 33 x 27,5 Millimeter groß und wiegt 26 Gramm.



- Neu von **HPI** gibt es den Coyote Desert Buggy. Das fahrfertig aufgebaute Modell im Maßstab 1:10 ist mit Elektromotor ausgestattet und verfügt über eine sehr vorbildgetreue Karosserie, die bereits



werksseitig lackiert ist. Wie typisch für einen echten Offroader sind natürlich alle vier Räder angetrieben.

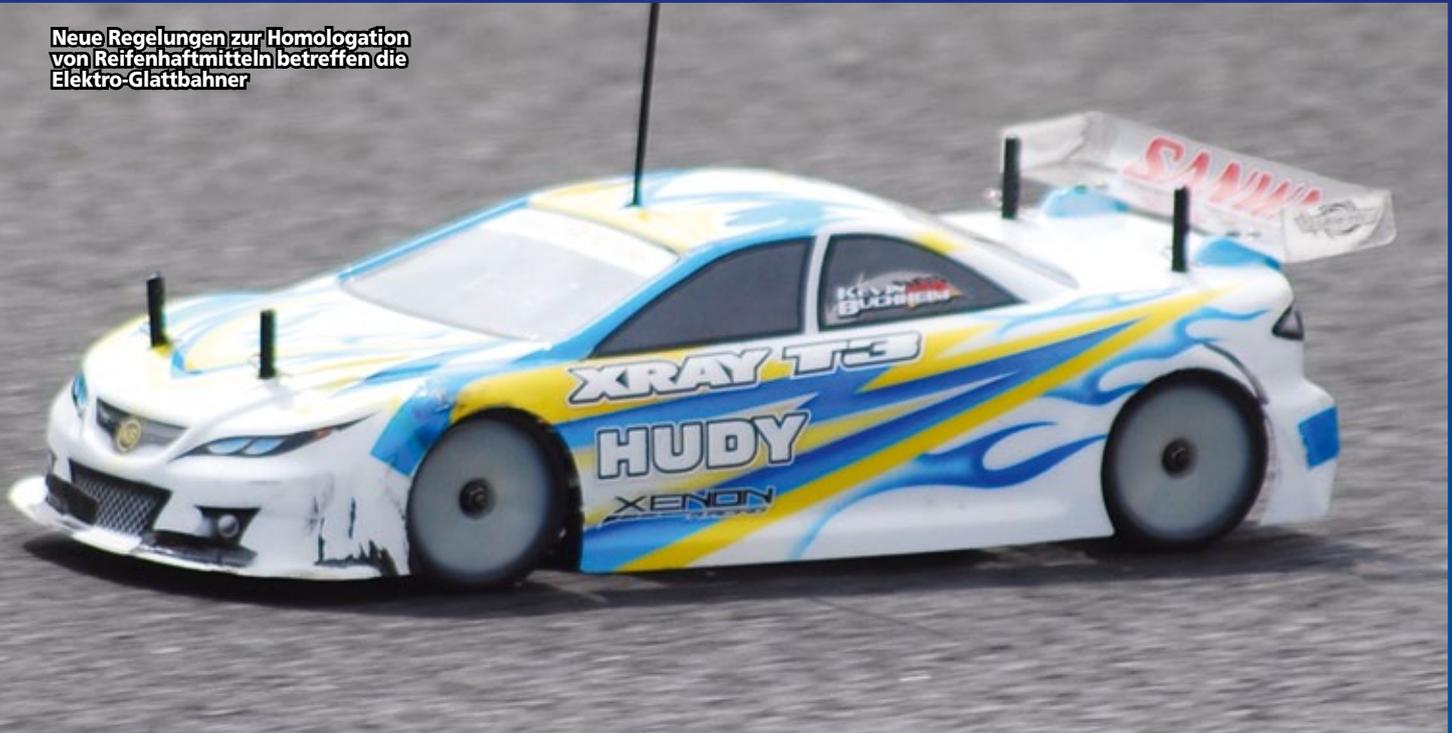
[www.rcaction.de](http://www.rcaction.de)



# DMC-News

www.dmc-online.com

Neue Regelungen zur Homologation von Reifenhaftmitteln betreffen die Elektro-Glattbahner



## Verbandsjugendtage des DMC und DMFV

In diesem Jahr bietet die DMC-Jugend in Zusammenarbeit mit dem DMFV eine Jugendfreizeit für zehn DMC-Jugendliche im Alter von 12 bis 17 Jahren an. Die Freizeit wird vom 29. Juli bis 04. August 2012 stattfinden. Veranstaltungsort ist das robuste Modellsportland im Freizeitpark Vulkan in 36399 Nieder-Moos.

Wir freuen uns, einigen Jugendlichen die Möglichkeit zu geben, eine Ferienwoche zusammen mit weiteren Jugendlichen Modellfliegern zu verbringen. Natürlich kommt das Fahren auf Glattbahn- und Offroad-Strecken nicht zu kurz und es sind einige Aktionen für diese Woche geplant. Eingehende Informationen und Anmeldeformulare können auf der DMC-Homepage im Forum unter Jugendveranstaltungen oder im Terminkalender heruntergeladen werden.

Harald Merten  
DMC Jugendreferent

## Homologation von Reifenreinigungsmitteln für die DMC-Elektroglattbahnklassen

An alle Hersteller und Vertrieber von dedizierten Reifenreinigungsmitteln (Haftmitteln):

Ab 2012 müssen Reifenreinigungsmittel (Haftmittel) in den DMC-Elektro-Glattbahnklassen

beim zuständigen Referenten des DMC homologiert und freigegeben werden.

Aus diesem Grund müssen alle Hersteller und Vertrieber, die eine Zulassung anstreben, ein Muster, ein Sicherheitsdatenblatt (wie von der EU für die Herstellung und Vertrieb von chemischen Substanzen vorgeschrieben (EG 1907/2006 REACH)) sowie eine Benutzeranleitung bis zum 15. Juni 2012 an folgende Adresse senden:

**Josef Dragani**  
**Am Aufspringbach 8**  
**55234 Wahlheim**

Bei Zulassung des Mittels, wird es auf die entsprechende Homologationsliste aufgenommen und auf der DMC Internetseite veröffentlicht.

Die Zulassung durch den DMC entbindet den Hersteller beziehungsweise Vertrieber nicht von allen anderen gesetzlichen Vorschriften (zum Beispiel Kennzeichnungspflicht), die für den Handel und Vertrieb von Chemikalien in der EU/Deutschland vorgeschrieben sind.

EU-Handelsübliche und erhältliche Reinigungs- oder Haftmittel wie beispielsweise Bremsenreiniger, destilliertes Wasser, Reinigungsalkohol und Sonnenmilch sind frei verwendbar. Hierfür wird keine Homologation benötigt.

Aktuelle Informationen, Homologationslisten und vieles mehr unter [www.dmc-online.com](http://www.dmc-online.com)

# HORIZON H O B B Y

# SHORT COURSE

## Challenge

In Zusammenarbeit mit:



NENNUNG UND INFOS UNTER  
[horizonscc.de](http://horizonscc.de)



[www.horizonhobby.de](http://www.horizonhobby.de)





# 3 Fragen an...

## ... Daniel Reckward, Geschäftsführer von RMV Deutschland

**CARS & Details: RMV-Deutschland – das ist jedem ambitionierten Wettbewerbsfahrer und Profi-Racer ein Begriff. Wie ist Euer Unternehmen entstanden?**

**Daniel Reckward:** Wir haben 1995 als mein Bruder Matthias die Firma gegründet hat ganz klein und bescheiden angefangen. Unsere Ausstattung bestand aus lediglich zwei Bürotischen mit Computern, ein paar Regalen, und einer Telefonanlage und wir wickelten unsere Geschäfte aus einem Raum ab, der nicht größer als 20m<sup>2</sup> war. Auch unsere Produktpalette war in dieser Zeit im Vergleich zu heute noch sehr überschaubar, denn wir starteten damals mit dem Exklusivvertrieb der seinerzeit noch eher unbekannteren RB-Motoren. Später folgten die Produkte vieler anderer Hersteller und nicht zuletzt durch unsere zahlreichen Wettbewerbserfolge im In- und Ausland konnten wir den Bekanntheitsgrad von RMV Deutschland steigern und dazu beitragen das unsere Firma schnell wuchs. Ab 2003 haben wir mit Stefanie Wald eine zusätzliche Mitarbeiterin für den Kundenservice gewinnen können und ein Jahr später gab ich meinen damaligen Job auf, um voll bei RMV Deutschland einzusteigen. Meine Aufgabe besteht bis heute darin, der Firma im Bereich Marketing und Vertrieb ein eigens Profil zu geben und unser Rennteam zu koordinieren. Inzwischen werde ich seit dem Jahr 2010 im Bereich Grafik + Design, aber auch bei den Produktfotos durch Reiner Seelen unterstützt und auch der RMV-Fuhrpark einschließlich unseres Firmengebäudes ist mittlerweile auf eine stattliche Größe angewachsen. Heute vertreiben wir als Vollsortimenter mit Mugen Seiki und RB Products weltbekannte Fahrzeugmarken mit verschiedenen Antriebskonzepten im Bereich OnRoad + OffRoad und decken hierbei ein breites Spektrum angefangen vom reinen Hobbyfahrer bis hin zum wettbewerbsorientierten Profi ab. Abgerundet wird unser Portfolio durch eine umfangreiche Palette an Motoren, Reifen und Tuningteilen, sowie umfassendes Zubehör der Marken Mugen Seiki, RB Products, Reckward-Tuning, RPM, Ninja JX Series und Tourex Competition.

**RC-Car-Anbieter gibt es ja inzwischen wie Sand am Meer. RMV ist ein Urgestein. Was tut ihr, damit das auch so bleibt?**

Wir sind bodenständig und es war immer unser Grundsatz auch bei größeren Erfolgen nicht gleich abzuheben. Darauf sind wir sehr stolz und nicht zuletzt weil wir zielstrebig realistische Ziele verfolgen, jeden Tag aufs neue den Servicegedanken leben und stets bemüht sind, unsere Kunden auch auf technischem Gebiet mit aktuellen Tipps und Informationen versorgen zu können, werden wir als das wahrgenommen, was wir sind. Hierbei unterscheiden wir grundsätzlich nicht zwischen OffRoad und OnRoad, oder zwischen Profi-Racer und Neueinsteiger. Wir machen da keine Unterschiede und es ist stets unser Anliegen nur Produkte an die Kunden auszuliefern, von denen wir selbst auch zu 100% überzeugt sind. Dies bedeutet auch, dass, wenn ein Produkt Schwachstellen zeigen sollte, wir einen möglichen Verkaufstart im Bedarfsfall verschieben und erst an den Markt gehen, wenn die Probleme beseitigt sind. Die

anfangs problematische Reglereinheit des RB E-One ist ein gutes Beispiel hierfür, denn es nützt weder uns noch dem Kunden, wenn er mit unausgereiften Produkten beliefert wird, weshalb wir in diesem Fall mit der Auslieferung so lange gewartet haben, bis die Schwierigkeiten durch den Hersteller beseitigt waren. Ich denke dass wir uns in diesen Punkten mittlerweile ganz klar von der Masse abheben, aber auch unser aufwändig gestalteter und stets aktuell gehaltener Internetauftritt mit Produkt-Shop und den vielen interessanten Features der RMV-Lounge trägt maßgeblich dazu bei, dass sich Händler und Endkunden gleichermaßen optimal informieren können.

**Was erwartet uns demnächst von RMV? Vielleicht mal ein eigenes Auto?**

Die Frage nach dem eigenen RMV-Auto kann ich ganz klar mit „Nein“ beantworten. Wir verfügen mit den aktuellen Fahrzeugen von Mugen Seiki und RB Products über voll konkurrenzfähige und hochqualitative Fahrzeuge, die wir zu einem interessanten Preis anbieten können. Die Zusammenarbeit mit diesen beiden Herstellern läuft aus unserer Sicht schlichtweg optimal und wir sehen uns da momentan optimal aufgestellt, sodass es eigentlich gar keinen Platz für ein eigenes Modell gibt. Aber die Zeit bleibt nicht stehen, Märkte kommen und gehen. RMV wird auch in 2012 wie gewohnt weiterhin Vollgas geben, damit wir unseren Kunden ein interessantes Sortiment und einen optimalen Service anbieten können. Aktuell bauen wir unser Engagement im Nitro-OnRoad Bereich zielstrebig aus und konnten hier bereits große Fortschritte machen, aber auch im Segment Nitro Off-Road + Truggy werden wir in diesem Jahr ganz sicher noch für die eine oder andere Überraschung gut sein. Nicht vergessen sollte man die Elektrosparte, die sich bei uns mit dem RB E-One und dem überragenden Mugen MBX-6 ECO hervorragend entwickelt. Hier wird gerade mit Hochdruck daran gearbeitet einen Vertriebspartner für edles Elektrozubehör mit ins Boot zu holen. Es wird uns also bestimmt nicht langweilig werden in 2012. Stay tuned!



Daniel Reckward (links) hat RMV Deutschland zusammen mit seinem Bruder Matthias 1995 gegründet

# SC104x4 FACTORY Team

SHORT COURSE  
TEAM ASSOCIATED

Best# 03090010

Team Associated SC10 4x4 Factory Team Baukasten



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



13mm hart-eloxierte großvolumige Öl-druckstoßdämpfer aus Alu



VTS4 Slipper, verstärkte Rutschkupplung



Carbon Saddle-Pack Akkuhalter



Alu-Sechskantmitnehmer

„DAS ist der 4WD Short Course Truck, den es 2012 zu schlagen gilt...!“

### TOP Features:

- NEU: Zentrale Akku-Positionierung mit Kohlefaser-Halterung
- NEU: CARBON Längs-Torsions-Chassis-Strebe
- NEU: „Factory Team“ Spezial Short Course „VTS4“ Slipper „Heavy Duty“ mit 4 unterschiedlichen Slipper-Belag-Oberflächen für perfekte Power-Kontrolle
- NEU: Lenkungs-Strebe für neue, optimierte Ackermann Einstellungen
- „Factory Team“, hart eloxierte & beschichtete 13mm „Big-Bore“ Gewinde-Stoßdämpfer mit minimalster Dichtungs-Reibung und sanftestem Ansprechverhalten. TEAM ASSOCIATED hatte schon immer die Besten!
- „Factory Team“ Blau eloxierte Alu-Felgen-Mitnehmer & „KMC Replica“ Felgen
- „Factory Team“ Titanium Nitride „Gold“ beschichtet Kolben-Stangen und innere Querlenker-Pins
- „Factory Team“ Stabi-Sets für vorne & hinten inklusive
- „Factory Team“ Titanium Blau „Heavy Duty“ Spur- & Lenk-Stangen Komplett-Set
- Kompletter „Factory Team“ Alu-Schrauben-Satz, Blau eloxiert und metrisch
- Öl-befüllbare, gedichtete Profi-Zahnrad-Differentiale mit „Factory Team“ Leichtgewicht-Abtrieben
- Genialer Antriebsstrang mit ultra-stabilem 5mm Riemen-System, Spannung bequem von außen einstellbar, samt „Factory Team“ leichtgewicht Getriebe-Wellen
- CVA Kugel-Gelenk-Kardan-Wellen mit gesicherten Antriebs-Pins und 6mm stabilen „Heavy Duty“ Achsen
- Gedichtete, Spritzwasser geschützte RC-Box und leicht zu demontierender Regler-Halter für maximale Service-Freundlichkeit
- Kugelgelagertes Lenkungs-System mit einstellbaren End-Anschlägen
- Modular-Wannen-Chassis aus Spezial-Verbund-Kunststoff in konsequentem Racing-Design für einen maximal niedrigen Schwerpunkt und ein minimales Polar-Moment
- SC10 „Contender“ Short Course Racing Karosserie (kristallglasklar) mit stylischem Team Associated Aufkleber-Bogen

### Technische Daten:

Maßstab: 1:10  
Antrieb: Elektro  
Länge: 550mm  
Breite: 293mm  
Radstand: 327mm

Gewicht: ca. 2770g (\*)  
Interne  
Untersetzung: 2,57:1  
Antriebsart: 4WD



(\*) das tatsächliche Einsatz-Gewicht hängt stark von den verwendeten Komponenten ab

[www.thundertiger-europe.com](http://www.thundertiger-europe.com)

Verkauf nur über den Fachhandel! Technische Änderungen vorbehalten!

# markt

## Modellbau-Neuheiten im Überblick

### CN Development & Media

CN Development & Media hat das Sortiment an Klebstoffen der Marke Yuki Model erweitert. Ohne Aufpreis werden die Sekundenkleber mit einem neuen Verschluss für punktgenaues Dosieren angeboten. Die Twist-Cap lässt sich von ausgehärteten Klebstoffresten befreien, wodurch das lästige Herunterschneiden der herkömmlichen Dosieröffnung entfällt.

CA-Klebstoffe mit Twist-Cap von CN Development & Media



DRX VE von Kyosho

gefräst und bildet die verwindungsfreie Basis für diesen Racer. Die Pivotball-Aufhängungen an Vorder- und Hinterachse stammen aus dem Wettbewerbsbereich und ermöglichen das Einstellen von Sturz und Spur ohne eine Demontage der Räder. Die Karosserie ist fertig lackiert und beklebt. Der Preis: 449,- Euro.

Der neue Sand Master von Kyosho ist ein ausgefeilter und robuster 2WD-Racer, der technisch wie auch fahrerisch einfach zu beherrschen ist. Der Buggy im Maßstab 1:10 wird als ReadySet mit dem bewährten 2,4-Gigahertz-Sender Syncro KT-200 geliefert. Der Antriebsstrang und die gesamte Elektronik sind fahrfertig im Modell montiert. Die Karosserieelemente sind fertig lackiert und mit dem Dekorbogen beklebt. Das Wannenchassis ist aus robustem Compound-Kunststoff gefertigt und bildet die verwindungssteife Basis des Elektro-Modells. Akku und Motor sitzen tief im Chassis, um einen extrem niedrigen Schwerpunkt zu erzielen. Der 22-Turns-HiPower-Motor ist perfekt auf den Sand Master abgestimmt. Angesteuert er durch den neuen Perfix KA-18-Regler, der über eine hohe Auflösung und ultraschnelle Reaktionszeiten verfügt. Der Preis: 129,- Euro.

### Kyosho

Der DRX VE wird als ReadySet mit dem neuen 2,4-Gigahertz-Sender Syncro KT-200 geliefert. Das Herzstück des DRX VE ist die Team Orion Vortex-Brushless-Einheit, die dem Modell auch seinen Namen verleiht. Der Team Orion Vortex 10-Motor ist mit einer 3,17-Millimeter-Welle ausgestattet und verfügt über feine Verrippung zur perfekten Wärmeableitung. Der Motor mit 2.400 Umdrehungen in der Minute pro Volt ist sensorlos. Das Chassis ist aus Aluminium

Der TF6 SP von Kyosho ist die konsequente Weiterentwicklung des TF6 und wurde für den Wettbewerbseinsatz konzipiert. Das Chassis ist so aufgebaut, dass es gleichermaßen in den verschiedenen Stock-Kategorien und im Modified Racing eingesetzt werden kann. Dabei verfügt der 1:10-Glattbahner TF6 SP aus dem Baukasten heraus über eine sehr hohe Grundschnelligkeit. Die Chassisplatten sind aus CFK CNC-gefräst und bilden die Basis des TF6 SP. Alle Bohrungen sind symmetrisch zur Chassis-Längsachse angeordnet, um eine perfekte Chassisbalance zu erzielen. Der Preis: 499,- Euro.

Sand Master von Kyosho



TF6 SP von Kyosho

powered by



**Hersteller**  
Kontakt Daten

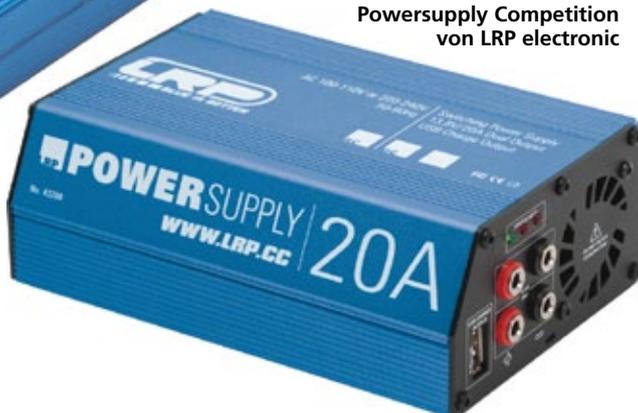
# Wir bewegen was!

Anzeige



Car-Line-Hardcase 6900  
von LRP electronic

Powersupply Competition  
von LRP electronic



## LRP electronic

Das Netzteil Powersupply Competition ist eine komplette Neuentwicklung und wurde im Vergleich zu seinem Vorgänger erheblich verbessert und mit neuen Features ausgestattet. Neben nun zwei Ausgängen zum Anschluss von 12-Volt-Geräten wurde auch die Ausgangsleistung deutlich heraufgesetzt: satte 20 Ampere bei einer Ausgangsspannung von 13,8 Volt stehen zur Verfügung. Das Gerät ist für Eingangsspannungen von 110 bis 230 Volt ausgelegt. Das Gehäuse ist aus blau eloxiertem Aluminium gefräst. Bemerkenswert ist auch der separate USB-Ausgang zum Laden von beispielsweise MP3-Playern oder Mobiltelefonen.

Die neuen VTEC-Competition-Car-Line-Akkus bieten höhere C-Raten und größere Kapazitäten. Erreicht wird dieser Leistungssprung durch den Einsatz effizienterer Zellen. Neueste Materialien und ein optimiertes Elektrolyt machen die Akkus bereit für alle Einsätze. Die Preise reichen von **59,99 Euro** (1s-Hardcase-LiPo mit 6.300 Milliamperestunden Kapazität) bis zu **119,99 Euro** für den Hardcase-LiPo mit 6.900 Milliamperestunden Kapazität.



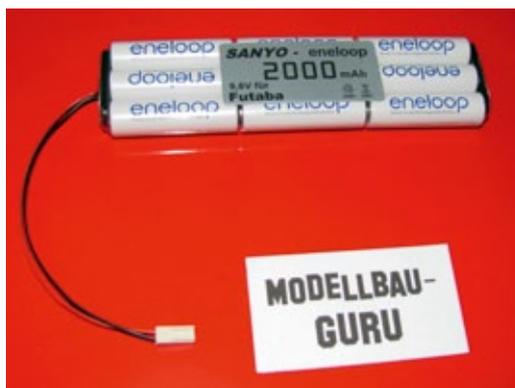
Servo R-7150  
von LRP electronic

Das R-7030 ist ein analoges Allzweck-Servo mit Kunststoffgetriebe und einer Stellkraft von 3 Kilogramm. Es eignet sich perfekt für den Einsatz in Modellen im Maßstab 1:10. Es verfügt über Standardmaße sowie einen JR-Stecker. Der Preis: **9,99 Euro**. Das Servo R-7150 hat ein extrem robustes Metallgetriebe, ist kugelgelagert und mit einer Stellkraft von 9 Kilogramm ideal als Tuning-Servo für RTR-Modelle bis zum Maßstab 1:8 geeignet. Sowohl auf Gas/Bremse als auch auf der Lenkung ist das LRP R-7150 zuverlässig und kraftvoll. Das Servo verfügt über Standardmaße, einen Futaba-Stecker und ein Metallgehäuse. Der Preis: **24,99 Euro**.

## Modellbau-Guru

Neu bei Modellbau-Guru gibt es einen kompakten **9,6-Volt-NiMH-Senderakku** mit 2.000 Milliamperestunden Kapazität und geringer Selbstentladung. Konfektioniert mit der neuesten Generation von Eneloop-Zellen liegen die Abmessungen bei 155 x 43 x 15 Millimeter und das Gewicht beträgt 220 Gramm. Die Stromspender werden fertig eingeschraubt mit einem Anschluss für Futaba-Sender ausgeliefert. Der Preis: **26,49 Euro**.

Modellbau-Guru\_Akku: Eneloop-Senderakku von Modellbau-Guru



**CN Development & Media**  
Dorfstraße 39, 24576 Bimöhlen  
Telefon: 041 92/891 90 83  
Fax: 041 92/891 90 85  
E-Mail: [info@cn-group.de](mailto:info@cn-group.de)  
Internet: [www.cn-group.de](http://www.cn-group.de)

**Kyosho**  
Nikolaus-Otto-Straße 4, 24568 Kaltenkirchen  
Telefon: 41 91/93 26 78  
Telefax: 041 91/884 07  
E-Mail: [helpdesk@kyosho.de](mailto:helpdesk@kyosho.de)  
Internet: [www.kyosho.de](http://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](mailto:info@lrp-electronic.de)  
Internet: [www.LRP.cc](http://www.LRP.cc)

**Modellbau-Guru**  
Fichtenstraße 17, 74861 Neudenu-Siglingen  
Telefon: 062 98/17 21  
Fax: 062 98/17 21  
E-Mail: [modellbau-guru@freenet.de](mailto:modellbau-guru@freenet.de)  
Internet: [www.modellbau-guru.de](http://www.modellbau-guru.de)

**Modellbau Lindinger**  
Industriestraße 10, 45665 Inzersdorf, Österreich  
Telefon: 00 43/75 82/81 31 30  
Fax: 00 43/75 82/813 13 17  
E-Mail: [office@lindinger.at](mailto:office@lindinger.at)  
Internet: [www.lindinger.at](http://www.lindinger.at)

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

**RC Khan Imports**  
Wandsbeker Straße 43, 22179 Hamburg  
Telefon: 040/66 87 45 84  
Fax: 040/66 87 45 82  
Internet: [www.rc1.com](http://www.rc1.com)

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

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

**Shepherd Micro Racing**  
Herrenwiesenweg 1, 69207 Sandhausen  
Telefon: 062 24/92 39 11, Fax: 062 24/92 39 10  
E-Mail: [info@team-shepherd.com](mailto:info@team-shepherd.com)  
Internet: [www.team-shepherd.com](http://www.team-shepherd.com)

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

**T-M Models (Vertrieb in der Schweiz)**  
Klosterzelgstraße 1, 5210 Windisch, Schweiz  
Telefon: 00 41/564 42 51 44  
E-Mail: [tm.models@bluewin.ch](mailto:tm.models@bluewin.ch)  
Internet: [www.tmmodels.ch](http://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](mailto:infos@thundertiger-europe.com)  
Internet: [www.thundertiger-europe.com](http://www.thundertiger-europe.com)

## Modellbau Lindinger

Der neue **Novarossi 21 LE** von Modellbau Lindinger verfügt über ein Kurbelwellengehäuse in mattschwarz und nimmt eine Kurbelwelle von 14 Millimeter Durchmesser auf, die Silikon-einlagen besitzt. Der 50-Millimeter-Kühlkopf besitzt einen Volksmotor-Aufdruck. Der Motor hat 3,5 Kubikzentimeter Hubraum und leistet 2,85 PS bei 38.200 Umdrehungen in der Minute. Er eignet sich für Onroad-Cars und kostet **199,90 Euro**.

Das neue **S-WORKz S350 BE1 2012 Pro-Kit** von Modellbau Lindinger ist ein 1:8er-Offroad-Wettbewerbsfahrzeug für Elektroantriebe. Der schmale Aufbau konzentriert das Gewicht auf das Zentrum des Fahrzeugs. Ausgestattet mit Big-Bore-Stoßdämpfern, Öl-befüllten Differenzialen und einem Pivotball-Lenkensystem erzielt der S350 BE1 eine gute Traktion und Fahrzeugbalance auf jeder Offroad-Strecke. Der Buggy mit einer Länge von 490 und einer Breite von 308 Millimeter wird mit einer glasklaren Karosserie ausgeliefert. Der Preis: **469,- Euro**.

S-WORKz S350 BE1 2012 Pro Kit von Modellbau Lindinger



Novarossi 21 LE von Modellbau Lindinger



Lagerset für den RB ONE von Power Save Racing

## Power Save Racing

Power Save Racing bietet nun ein **Lagerset** für den RB ONE an. Es zeichnet sich durch eine geringe Reibung und verbesserte Haltbarkeit aus.

Neu bei Power Save Racing gibt es ein **Tuning-Lagerset** für den neuen XRAY XB9. Es umfasst 24 Lager, die sich durch geringe Reibung und eine daraus resultierende längere, Haltbarkeit auszeichnen.

Tuning-Lagerset für den neuen XRAY XB9 von Power Save Racing



## RC-Car-Shop Hobbythek

Neu bei RC-Car-Shop Hobbythek ist ein **Failsafe-Modul**, das kleiner ist, als ein Stück Würfelzucker. Dieses Motorstop-Modul funktioniert mit modernen FM- und 2,4-Gigahertz-Fernsteuerungen. Für den Betrieb ist ein freier Fernsteuerungskanal erforderlich. Das bedeutet minimal eine Dreikanal-Anlage. Der Motor kann nach Montage des Moduls über die Fernsteuerung abgeschaltet werden. Desweiteren verfügt es über eine Failsafe-Funktion, die den Motor eines Big-Scale-Modells bei Unterspannung des Empfängerakkus (< 4,7 Volt) oder bei Störungen der Funkverbindung abschaltet. Der Sonderpreis: **29,90 Euro**.



Failsafe-Modul von RC-Car-Shop Hobbythek

## Robitronic

Das **AR60-Achsgehäuse** von Robitronic ist für Custom-Crawler, Rock-Racer oder Bash-Trucks geeignet. Es besteht aus besonders widerstandsfähigem Kunststoff, der sich durch geringen Flex auszeichnet und gleichzeitig weniger spröde als vergleichbare glasfaserverstärkte Kunststoffe ist. Die Achsrohre wurden mit zusätzlichen Streben verstärkt, um Flex weiter zu minimieren. Über vier Schrauben sind das Kegel- und Tellerrad leicht zugänglich. Die Auslieferung erfolgt inklusive Standard-Antriebsknochen, Getriebeausgängen und Servoplatte sowie allen Kleinteilen.

Für die neuen Highest RC-Servos im Vertrieb von Robitronic gibt es nun **Servohörner** aus Aluminium, die die Möglichkeit bieten, die Anlenkung an jedem beliebigen Punkt zu montieren – man braucht auf die 25-Zahn-Rasterung also keine Rücksicht zu nehmen. Das Horn wird an der gewünschten Position geklemmt und mit einer Wurmsschraube fixiert.

Servohörner von Robitronic



AR60-Achsgehäuse von Robitronic



# Monster-Truggy

FG Modellsport GmbH  
Spannangerstraße 2  
73650 Winterbach · Germany  
Phone: +49/7181/9677-0  
Fax: +49/7181/9677-20  
E-Mail: info@fg-modellsport.de  
http://www.fg-modellsport.de

- Formel 1
- Renn Trucks
- Touring Cars
- OR-Buggys
- Monster-Modelle
- Short Course
- Monster-Truggy
- Elektro-Buggys
- Elektro-Touring Cars

**...die leichtesten**  
**...die stärksten**  
**...die schnellsten**



**SC-Truck**



**X6-TrophyTruck**



**1:5 Sportsline 4WD-530E**



**Baja Buggy WB535E 4WD**

**Baja Buggy WB535 4WD**

**Epower**

Der neue FG Hauptkatalog 5  
- erhältlich Ende Februar 2012!



**Sonic-Verbrennungsmotoren von Shepherd Micro Racing**

## Shepherd Micro Racing

Shepherd Micro Racing bietet unter dem Label „Ielasi tuned“ eine High-End Version der Sonic-Verbrennungsmotoren an. Diese sind vom ehemaligen Welt- und Europameister sowie Sonic-Werksfahrer Daniele Ielasi mitgestaltet und zeichnen sich unter anderem durch eine modifizierte und polierte Kurbelwelle aus. Erhältlich sind die Nitroantriebe als 2,11- und 3,4-Kubikzentimeter-Varianten. Letztere ist zudem mit einem Schweizer Keramiklager ausgestattet. Der SO-V.12T kostet 359,- und der SO-V.21T 479,- Euro.

## SMI Motorsport + TM-Modells

Wertvolle Sender sind in einer der beiden **Tragetaschen** aus Hudys „Exclusive“-Edition bestens geschützt. Hierfür sorgen spezielle Schaumstoffe im Inneren und eine präzise Fertigung des Außenmaterials aus robustem Nylon. Eine elastische Halterung trennt die Fächer für bis zu zwei Sender in der größeren Version. Beiden gemein sind der gepolsterte Tragegriff und das schicke Hudy-Design auf der Frontseite sowie ein Einschub für eine Adresskarte.



**Hudy-Sendertasche von SMI Motorsport & T+M Models**



Der Einsatz von **Kugellagern** mit Kugeln aus Keramik beim XRAY T2 oder T3 ermöglicht noch höhere Drehzahlen bei geringerem Verschleiß und weniger Unwucht. Zusätzlich wird das Gewicht beim Einsatz dieser 14 Kugellager verringert. Dem Set liegen zehn Stück 10 x 5 x 4-Millimeter-Kugellager und vier Stück 15 x 10 x 4-Millimeter-Kugellager bei. Diese Lager sind nicht wie üblich mit Schmierfett ausgestattet sondern wurden für einen noch leichtgängigeren Antriebsstrang mit Aeroshell Fluid 12-Öl befüllt.

**Kugellagersatz mit Keramikugeln von SMI Motorsport & T+M Models**

Auch bei niedrigen Temperaturen kann der Style mit den neuen **Kapuzen-Sweatern** von Orcan gewahrt bleiben. Das auffällige Orange gehört natürlich ebenso zu einem echten Orcan-Produkt wie auch das markante Logo. Der Aufdruck in Weiß ist in der Classic-, 4 Racer- und German Race Products-Version gehalten und unterstreicht den extravaganen Charakter des Sweaters.



**Orcan-Classic-Teamkleidung von SMI Motorsport & T+M Models**

## Thunder Tiger

Mit dem **Team Associated SC10 4x4 Factory Team Kit** präsentiert Thunder Tiger seinen neuen Short Course-Truck im Maßstab 1:10 als Bausatz. Das Elektro-Modell verfügt über eine zentrale Akku-Positionierung mit Kohlefaser-Halterung, eine überarbeitete Lenkungsstrebe für neue, optimierte Ackermann-Einstellungen, hart eloxierte und beschichtete 13-Millimeter-Big-Bore-Stoßdämpfer sowie Stabi-Sets für vorne und hinten. Die neu entwickelte VTS4 Traktionskontroll-Kupplung mit ihren vielschichtigen Slipper-Oberflächen ist speziell auf die Leistungsfähigkeit moderner Short Course-Motoren in 550er-Ausführung ausgelegt. Der SC10 ist 550 Millimeter lang, 293 Millimeter breit verfügt über einen Radstand von 327 Millimeter und wiegt ab 2.700 Gramm. Der Preis: 389,- Euro.

**Team Associated SC10 4x4 „Factory Team“ Kit von Thunder Tiger**



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

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

# INFERNO NEO

- ★ KT-200 2,4GHz Synchro-Fernsteuersystem
- ★ Komplett kugelgelagerter Allradantrieb
- ★ Hochleistungs-Servos auf Gas & Lenkung
- ★ BigBore Öldruckstoßdämpfer
- ★ Spurstangen mit R/L-Gewindestangen
- ★ Neue Abstützstreben für Getriebekästen
- ★ HighGrip-OffRoad-Reifen
- ★ Drei Differentialgetriebe
- ★ GX-21BK Hochleistungsmotor
- ★ Aerodynamisch optimierte Lexankarosserie fertig lackiert und ausgeschnitten

## DYNAMIC

## DUO...!

**KYOSHO**  
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®



**€289.-**  
unverbindliche Preisempfehlung je Modell

Inferno NEO Typ 1  
Best.-Nr. 31295T1

Inferno NEO Typ 2  
Best.-Nr. 31295T2



#### TECHNISCHE DATEN

Länge: 496 mm; Breite: 307 mm; Höhe: 189 mm; Spur (V): 253 mm;  
Spur (h): 261 mm; Radstand: 325,5 mm; Reifen (Vh): Ø116x44 mm;  
Gewicht: 3.400 g; Motor: GX-21BK; Getriebeübersetzung: 11,70:1

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!



1:10 RTR Robitronic ([www.robitronic.com](http://www.robitronic.com))  
**Axial Wraith**

# **Geistreich**

## **Axials Flotter Crawler**



**Video im Netz**  
[www.cars-and-details.de/videos](http://www.cars-and-details.de/videos)



**Neu entwickelte Achsen sollte er haben und wasserdicht sollte er sein, RTR mit 2,4-Gigahertz-Funke und einem Regler von Castle Creations – doch wer ist er eigentlich? Der langersehnte Scale-Crawler von Axial, der Wraith. Die erste Lieferung, die Deutschland erreichte, war in kürzester Zeit komplett ausverkauft. Ein klares Indiz für einen richtigen Boom in der Scale-Crawler-Szene.**

Der Axial Wraith von Robitronic wird komplett montiert mit einer 2,4-Gigahertz-Funke geliefert. Der Karton lässt schon vermuten, das sich was Feines im Inneren verbirgt. Nach dem Öffnen der Pappkiste wurde das Auto erstmal begutachtet. Als Bereifung nahm Axial die neuen 2.2 Ripsaw in einer R35-Gummimischung, die eher in Richtung weich anzusiedeln ist. Die Reifen machen mit der groben Profilierung einen guten Eindruck und haben einen Durchmesser von 140 Millimeter. Sie sind sauber auf den verchromten 2.2-Achspeichen-Rebel-Felgen, die aus Composite-Kunststoff gefertigt sind, verklebt. Hier wurde auf ein richtiges Beadlocksystem verzichtet. Stattdessen ist Beadlock-Optik angesagt.

### Nahaufnahme

Die neuen AR60 OPC-Achsen machen ebenfalls bei der ersten Sichtung einen richtig guten Eindruck. Die Achsgehäuse sind auch aus Composite-Kunststoff gefertigt. Axial verspricht eine extreme Verwindungssteifigkeit und enorme Stabilität. Unterstützend wirken dabei die zahlreichen Verstärkungen in Form von Streben. Das Mittelgetriebe der Achsen ist seitlich angelegt und sorgt für mehr Bodenfreiheit. Auch soll die Getriebeanordnung dem gefürchteten Torque-Twist bei kardanangetriebenen Fahrzeugen entgegenwirken.

Das Getriebe verbirgt sich hinter einem Diff-Deckel, der mit nur vier Inbusschrauben zu entfernen ist. So lässt sich das Getriebe durch das Lösen der vier

Schrauben einfach warten oder sichten. Die Zähne sind ab Werk gefettet. Das Tellerrad wurde von den bewährten AX10-Achsen übernommen. Das ist eine super Sache, da viele Crawler-Begeisterte wohl noch das eine oder andere Ersatzteile in einer Kiste rumliegen haben. Die serienmäßige Diff-Sperrung ist obligatorisch. Knuckles und C-Hubs sind aus Kunststoff und vom XR10 übernommen. Der maximale Lenkeinschlag von 45 Grad in Verbindung mit den Antriebsknochen sollte ausreichen. Es gibt jedoch bereits Antriebswellen mit noch mehr Lenkeinschlag. Die Achsen sind mit einem Vierlink-System am Chassis verbunden. Die Links bestehen aus strapazierfähigem Composite-Kunststoff.

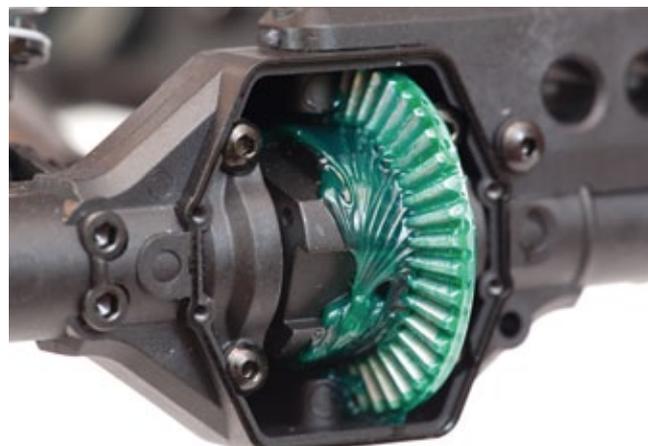
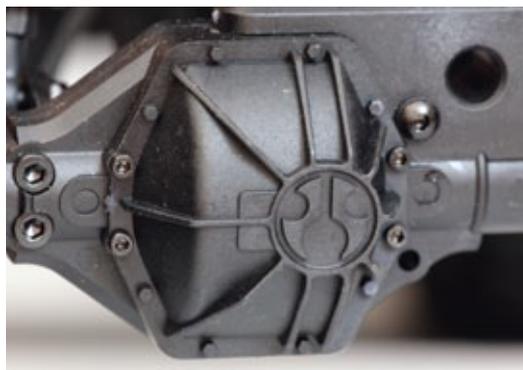
Der vorbildgetreue Gitterrohrrahmen unter der Karosserie des Wraith ist ein echter Hingucker und mit Sicherheit mit für den Erfolg des Modells verantwortlich. Zahlreiche Verstrebungen lassen den Rahmen stabil erscheinen. Beim Hantieren mit dem Rahmen fällt sofort eine gewisse Flexibilität auf. Das verspricht Schutz vor harten Aufschlägen. Falls trotzdem etwas beschädigt werden sollte, lassen sich viele Teile des Rohrrahmens einfach austauschen, da er aus mehreren Teilen besteht, die alle mit Inbusschrauben verbunden sind.

### Außenhaut

Die Karosserie beziehungsweise die Panels bestehen aus Lexan, sind lackiert und mit vielen Aufklebern versehen. Bei der Inneneinrichtung hat Axial sich nicht lumpen lassen. Viele originalgetreue Features wie verstellbare Sitze, Lenkrad, Griffe, Decals mit Armaturen, Schalthebeln sind zu finden. Fehlt eigentlich nur noch eine Fahrerfigur. Vier Frontscheinwerfer und zwei Heckleuchten sollen dank LED-Technik Licht ins Dunkel bringen. Die Lampen sind mit Gitterrahmen vor Steinschlag bestens geschützt. Das Hauptzahnrad des Mittelgetriebes ist mit einer Kunststoffkappe versehen, was das Eindringen von Dreck und Unterholz effektiv verhindert. Des Weiteren verfügt die Getriebeeinheit über eine Dig-Vorbereitung. Das hoffentlich bald erhältliche Dig-Montageset lässt dann die Hinterachse blockieren, was engste Wendekreise ermöglicht.



Das AS-2-Lenkservo von Axial beinhaltet Zahnräder aus Metall



Der Differentialdeckel lässt sich zur Wartung der Zahnräder ganz einfach durch Lösen von vier Schrauben entfernen. Die Antriebsteile sind werkseitig ausreichend gefettet



Der Rohrrahmen des Wraith ist aus stabilem Kunststoff und kommt realitätsnah rüber

Ansprechendes Design  
Sehr robust  
2,4 Gigahertz  
Hochwertiger Regler

Hoher Schwerpunkt  
Weiches Lenkgestänge

Die Kardans sind aus Kunststoff gefertigt und mit Metallgelenken versehen. Die mit Öl befüllten Dämpfer sind dicht und federn sauber ein und aus.

Der elektronische Fahrregler AE-2 ist in Zusammenarbeit mit Castle Creations entstanden. Er ist relativ klein und schön versteckt unter der Motorhaube verstaut. Er verfügt über eine LiPo-Abschaltung. Die Dragbrake ist mittels Castle-Link am Computer einstellbar. Der Motor hat 20 Turns und sollte für ordentlich Power sorgen. Endlich liegt dem Set auch eine 2,4-Gigahertz-Fernsteueranlage bei. Der Sender liegt gut in der Hand und macht einen guten Eindruck. Besonders nett ist der wirklich kleine Empfänger der Anlage, der in der vor Wasser geschützten Box versteckt ist. Die Akkuhalterung schafft Platz für Stickpacks und LiPos bis zu einer Größe von 47 x 150 x 28 Millimeter. Das Fach ist von hinten zugänglich. Mittels Klettband lassen sich die Strompakete gut befestigen.

### Abfahrt

Nach dem Laden einiger Akkus ging es los zur ersten Fahrt. Die Funke wurde mit frisch geladenen Mignonzellen bestückt und der Wraith erhielt das ersehnte Strompaket. Die Fernbedienung ist bereits ab Werk auf den Regler eingestellt. Die ersten Betätigungen des Gashebels zeigten, dass der Wraith ordentlich Power hat. Auf losem Untergrund fliegt einem der Dreck nur so um die Ohren. Der Motor hat einen guten Durchzug und ist untenrum auch sehr feinfühlig steuerbar, was Crawlbegeisterten zugutekommt.

Bei schneller Fahrt zeigte sich, dass der Scalecrawler einen recht hohen Schwerpunkt hat. So neigt er bei zügiger Fahrt zum Umkippen in Kurven. Dementsprechend erhielt das Chassis vor Ort eine Tieferlegung um 18 Millimeter. Danach lag das Auto um einiges stabiler in der Kurve und die Räder blieben auf dem Boden, wo sie hingehören. Der geringe Verlust an Bodenfreiheit ist damit locker zu verschmerzen.



Ein Blick auf die Link- und Stoßdämpferbefestigung



Die hintere, sehr scalige Beleuchtung



Die vor Wasser geschützte Box beherbergt den Empfänger und die Lichtmodule

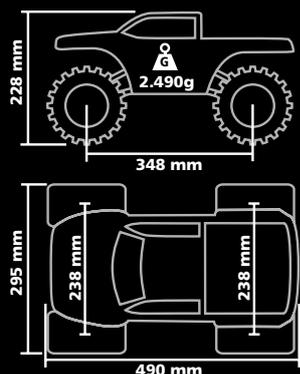
### CAR CHECK

#### AXIAL WRAITH Robitronic

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 399,- Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: Starrachsen, vier Öldruckstoßdämpfer, Vierlink-Aufhängung

- Benötigte Teile: Fahrakku, Ladegerät, acht Mignonzellen



Der von Castle entwickelte Regler ist mit Klipsen befestigt



**Nicht nur crawlen kann der Wraith, er ist bei Bedarf auch schnell unterwegs**

Die Stoßdämpfer sind serienmäßig mit 35er-Öl befüllt, was sich auch als gute Entscheidung erwies. Auf Unebenheiten und anderen Hindernissen sprechen sie sehr gut an. Undichtigkeiten kamen auch nach mehreren Akkuladungen nicht zum Vorschein. Die Bereifung zeigte auf allen Böden eine recht ansprechende Performance. Auf Waldböden mit Matschpassagen wühlten sich die Ripsaws ordentlich durch und zeigten auch eine recht passable Selbstreinigungseigenschaft. Ebenso im Sand. Durch die recht weiche Gummimischung waren Asphalt und Gestein auch kein Thema. Bei langsamen Crawlfahrten auf Gestein behielten die Puschen den Grip und brachten den Wraith zum Ziel. Der Verschleiß auf Asphalt ist wirklich nicht erwähnenswert. Hier hat Axial tolle Reifen verbaut.

### Zäher Bursche

Die Achsen zeigten auch nach Sprüngen und grober Fahrt auf Gestein keinen Defekt. Der Kunststoff ermöglicht es, auf Gestein zu rutschen, ohne hängen zu bleiben. Auch dass die Achsen aus einem Teil

bestehen ist lobenswert und mit für die enorme Stabilität verantwortlich. Optisch sind sie auch ein Schmankerl. Durch das schlanke Design kommen sie erwünscht originalgetreu daher. Die AR60 OPC-Achsen werden mit hoher Wahrscheinlichkeit ein fester Bestandteil der Scale-Crawler-Szene. Die Knuckles und C-Hubs sind aus Kunststoff und durchaus brauchbar. Für Alu-Fans gibt es schon die passenden Leichtmetallteile zum Tauschen.

Was gerade bei langsamer Fahrt auf Gestein negativ auffiel, ist das Lenkgestänge aus recht wabbeligem Plastik. Die Energie geht beim Steuern fast vollständig verloren, da sich das Gestänge dabei stark deformiert. Kurzerhand wurde es gegen eine M4-Gewindestange getauscht. Das ist eigentlich unumgänglich. Danach werden die Lenkbefehle direkt umgesetzt. Das verbaute AS-2-Servo verfügt über ein Innenleben aus Metall und hat eine Stellkraft von rund 3,7 Kilogramm an 6 Volt. Überschläge und Sprünge hielt auch Rohrahmen des Wraith wie erwartet stand. ■



**Die Innenausstattung ist ein echtes Highlight. Original Corbeau-Racingsitze standen hier Modell. Schalthebel und Aufkleber mit Armaturen, Funkgerät, Navi oder Lautsprecher zieren den Innenraum**



**Das Profil des Rip Saw 2.2 hat erstaunlich guten Grip im Gelände und auf Stein. Positiv fällt auch die gute Selbstreinigungseigenschaft auf**



**Die lackierten Lexan-Karosserieteile erzeugen mit dem Gitterrohrrahmen eine außergewöhnliche Optik**

### FAZIT

**Der Wraith von Axial ist ein Klasse RTR-Modell. Es ist aus der Kiste heraus gut zu fahren und stabil. Für Tuning-Freunde gibt es einiges an Zubehör auf dem Markt. So lässt sich der Wraith individuell herrichten und optimieren.**



# Gentlemen, start your engines!



# Jetzt geht's los

**Endlich ist er da, der langersehnte Moment, an dem das frisch erstandene RC-Car zum ersten Mal in die freie Wildbahn entlassen wird. Also einfach das Modell auf den Boden gestellt und kräftig am Gasfinger gezogen? Sicher keine gute Entscheidung, denn vor dem maximalen Fahrvergnügen gibt es noch einiges zu beachten.**

**Text und Fotos:**  
Oliver Tonn

Unabhängig davon, ob es sich um ein Elektro-Modell oder einen Verbrenner handelt, steht bei der ersten Fahrt mit einem RC-Car neben der letzten Überprüfung aller RC-Funktionen wie Gas, Bremse und Lenkung noch ein Reichweitentest auf dem Programm. Nur, weil auf der heimischen Werkplatte alles zu funktionieren schien, muss das in der freien Natur nicht zwangsläufig der Fall sein. Hügelige Geländeabschnitte können die Reichweite einer RC-Anlage genauso einschränken wie Strommasten oder andere große Metallkonstruktionen.

### Systemcheck

Der eigentliche Prüfvorgang ist relativ simpel zu bewerkstelligen. Im besten Fall ist ein Helfer vor Ort, der sich das Modell bei eingeschaltetem Sender und Empfänger schnappt und mit ihm das Weite sucht. Der Pilot betätigt nun die unterschiedlichen Funktionen am Sender und lässt sich per Zuruf bestätigen, ob sie vom Trägermodell umgesetzt werden. Anzeichen wie verzögerte Steuer-Reaktionen oder plötzlich zitternde Servos deuten darauf hin, dass man sich in den Grenzbereich gibt.

Welche Distanzen dabei mindestens erreicht werden müssen, hängt stark vom Maßstab des Trägermodells ab. Ziel ist es, festzustellen, ob die Befehle des Senders

auch dann noch zuverlässig beim Empfänger ankommen, wenn die Sichtweite bereits überschritten wurde. Bei einem kleinen 1:18er werden 50 Meter locker ausreichen, ist man aber mit einem Großmodell im Maßstab 1:6 unterwegs, darf es schon deutlich mehr sein. Als Richtwert kann eine Entfernung von 100 Metern gelten. Diese Distanz muss sich auch mit einfachen RTR-Fernsteuerungen sicher überbrücken lassen.

Besteht die Funktechnik ihre Prüfungen, gibt das die Gelegenheit, den Worst Case durchzuspielen, nämlich einen plötzlichen Abriss der Funkverbindung. Die meisten Empfänger moderner RC-Anlagen verfügen dazu über eine Failsafe-Funktion. Je nach Hersteller werden dabei das Lenkservo, zumindest aber das Gas- und Bremservo beziehungsweise der Fahrregler in eine vordefinierte Position gefahren. Die Zielsetzung ist klar: Das Failsafe-Modul soll verhindern, dass das Modell bei Funkstörungen unkontrolliert davonfährt, schlimmstenfalls mit Vollgas. Grundsätzlich sollten die Module in RTR-Modellen bereits werkseitig voreingestellt worden sein, aber darauf ist nicht unbedingt Verlass.

Eine simple Lösung zur Kontrolle: Sender und Empfänger einschalten, alle Funktionen prüfen und dann den Sender einfach ausschalten – handelt es



sich um ein Modell mit Elektroantrieb, ist vorher noch sicherzustellen, dass die Räder keinen Kontakt zum Boden haben. Nun kann man prüfen, ob Servos und Fahrregler in die gewünschten Positionen fahren und diese auch halten. Ist das nicht der Fall, sollte das Failsafe mit Hilfe der Bedienungsanleitung neu justiert werden.

Ein letzter Hinweis: Die Failsafe-Funktion ist keinesfalls eine „kleine Spielerei für ängstliche Weicheier“, sondern eine sinnvolle, sehr nützliche Sicherheitseinrichtung. Sie schützt vor allem Hobbyeinsteiger, aber auch Profipiloten vor den Folgen eines außer Kontrolle geratenen RC-Cars, das sich mit Volldampf in Richtung des benachbarten Badesees oder der viel befahrenen Hauptstraße aufmacht. Verfügt das neue Modell nicht über eine integrierte Failsafe-Funktion, dann lässt sich eine solche mittels separaten Modulen problemlos für kleines Geld nachrüsten. Nicht übersehen darf man jedoch, dass diese Technik nur vor Funkstörungen schützt. Fällt hingegen die Stromversorgung im Trägermodell aus, so ist das Failsafe ebenfalls davon betroffen und kann nicht mehr helfen. Ein Failsafe-Modul entbindet also nicht von der Verantwortung, alle elektronischen Komponenten gewissenhaft zu prüfen.

## Erststart Elektro-Modell

Eine der größten Stärken von Modellen mit Elektroantrieb ist es, dass sie keinen echten Einlaufvorgang benötigen. Dennoch sollte man es auf den ersten Runden etwas ruhiger angehen lassen. Erstens, um sich mit dem neuen Modell und seinen Fahreigenschaften vertraut zu machen. Und Zweitens, damit sich alle rotierenden Komponenten wie zum Beispiel die Innereien von Kegel-Differenzialen ausrichten und an ihren Positionen setzen können. Danach kann es richtig losgehen.

Sehr sinnvoll ist es, ein Infrarotthermometer griffbereit zu haben. Nach einigen Runden wird dann das Modell in die Box geholt und die Temperaturen von Motor und Regler gecheckt. Deren zulässige

## CHECKLISTE ERSTSTART

- Reichweite der RC-Anlage prüfen
- Failsafe-Funktion prüfen
- Motor einlaufen lassen (Verbrenner)
- Zu Beginn gemäßigt fahren
- Temperaturen checken (Motor, Regler)
- Gegebenenfalls Abkühlpausen einlegen
- Bei Störungen Fahrt sofort unterbrechen

**Empfänger mit integriertem Failsafe sind eine gute Sache. Die Funktion sollte unbedingt genutzt werden**

Maximalwerte hängen sehr stark von der Qualität des Antriebs ab. Ein billiger „Büchsenmotor“ verträgt hohe Temperaturen sicher weniger gut als ein hochwertiges Brushless-Triebwerk. In Zweifelsfall muss erneut die Bedienungsanleitung zu Rate gezogen werden. Grober Richtwert: Bis zu Werten von etwa 50 bis 60 Grad Celsius an Motor und Regler ist alles im grünen Bereich. Bei dauerhaft höheren Anzeigen sollten Pausen eingelegt und gegebenenfalls Eingriffe in die Technik vorgenommen werden.

Die erste Ausfahrt bietet ebenfalls eine gute Gelegenheit, die maximale Fahrtzeit des Modells mit dem verwendeten Akku zu ermitteln. Voraussetzung hierfür ist allerdings ein Ladegerät mit Display. Das eigentliche Vorgehen ist erneut recht simpel und soll hier beispielhaft dargestellt werden: Nach einer dreiminütigen Fahrt wird der Akku nachgeladen, woraus sich die verbrauchte Strommenge ergibt. Setzt man diese nun in



**Absolviert die RC-Anlage ihren Reichweitentest erfolgreich, darf das Modell bald in die Ferne durchstarten**



Bei fabrikneuen Nitromotoren empfiehlt sich eine Vorrichtung, mit der sie vor dem ersten Start auf Betriebstemperatur gebracht werden. Dies gilt besonders bei niedrigen Außentemperaturen



Die Vergaser vieler Großmodelle verfügen über eine halbkugelförmige Kunststoffkonstruktion, mit der sich Sprit bequem zum Vergaser pumpen lässt

Bezug zur Gesamtkapazität des Akkupacks, lässt sich leicht ermitteln, nach welcher Zeit das Pack gänzlich leer wäre. Diese Methode bietet sich vor allem bei der Verwendung von LiPo-Akkus an, in denen stets eine Restladung von etwa 20 Prozent verbleiben muss.

Hält man sich an den ermittelten Zeitrahmen, so ist man nicht mehr allein auf den Unterspannungsschutz des Fahrreglers angewiesen. Darüber hinaus können auch LiPos an Reglern gefahren werden, die über eine solche Abschaltung gar nicht verfügen, was gerade bei einfachen RTR-Ausführungen häufig der Fall ist. Unter dem Strich zählt die relativ problemlose Vorgehensweise während der ersten Fahrt mit einem Elektro-Modell zu dessen größten Stärken.

### Erststart Benziner-Großmodell

Bevor ein Benzinmotor auch nur daran denkt, seinen Dienst aufzunehmen, verlangt er nach der Versorgung mit Kraftstoff. Da bei solchen RC-Car-Triebwerken prinzipiell Sprit und Öl zu mischen sind, böten sich eigentlich fertige Mischungen an, die auch heute noch aus speziellen Säulen von Tankstellen entnommen werden können und eigentlich für die Versorgung von motorisierten Zweirädern bereit stehen. In der Regel werden solchen Mischungen jedoch Öle von allenfalls durchschnittlicher Qualität beigemischt. Besser: Einfach ein passendes Gebinde mit Superbenzin füllen und in Eigenregie mit einem

hochwertigen vollsynthetischen Zweitaktöl mischen. Das Mischungsverhältnis sollte in der Bedienungsanleitung angeführt sein, häufig werden 1:25 oder 1:33 verwendet. Besonders Einsteiger sollten beachten, dass ein höherer Ölanteil zwar etwas Motorleistung kostet, dafür aber vor allem im Grenzbereich eine optimale Schmierung unterstützt.

Ist der Tank gefüllt, kann es losgehen. In der Regel verfügen die Vergaser von Benzinmotoren über eine halbkugelförmige, durchsichtige Pumpen-Konstruktion aus weichem Kunststoff oder Gummi. Diese wird so lange wiederholt gedrückt, bis sie sich vollständig mit Kraftstoff gefüllt hat. Nun wird der Choke geschlossen und so lange wiederholt am Seilzugstarter gezogen, bis der Motor zum ersten Mal anspringen will. Choke wieder auf und erneut am Seilzugstarter ziehen – nun sollte das Triebwerk zum Leben erwachen.

Die Dauer der anschließenden Einlaufphase des Motors ist auch unter Fachleuten heiß diskutiert. Die Meinungen reichen von zwei vollständigen Tankfüllungen bis hin zu der These, dass ein solches Triebwerk sofort unter Volldampf genommen werden kann. Nach Meinung des Autors kostet eine Einlaufphase schlimmstenfalls etwas Zeit, aber Schaden wird sie unter keinen Umständen anrichten. Als Resultat sollte zumindest die erste Tankfüllung etwas verhalten abgespult werden, bevor es richtig zur Sache gehen kann.

Das Vorgehen ist recht simpel und beschränkt sich letztlich darauf, zu Beginn nur moderat zu beschleunigen und den Motor im unteren und mittleren Drehzahlbereich arbeiten zu lassen. Mit der Zeit werden die Gasschübe dann länger und die Drehzahlen steigen, bis das Triebwerk schließlich sein volles Potenzial zeigen darf. Insgesamt zeigen sich die Einlauf-Vorgänge von benzingetriebenen Großmodellen in der Regel sehr unspektakulär und problemlos. Außer etwas Geduld muss man eigentlich nicht viel mitbringen.

### Erststart Nitro-Modell

Von allen hier beschriebenen Antriebssystemen stellen Nitro-Triebwerke ihre Besitzer vor die komplexesten und damit letztlich auch schwierigsten Aufgaben. Erneut steht vor der ersten Ausfahrt die Wahl der richtigen Spritsorte. Im Gegensatz zu den Benzinern ist in diesem Fall von Eigenmischungen grundsätzlich abzuraten. Ein Problem stellt das allerdings nicht dar, denn hochwertige Kraftstoffe auf Methanol-Basis werden von einer sehr großen Anzahl renommierter Hersteller angeboten. Dabei stehen vor allem zwei Inhaltsstoffe im Vordergrund: der Öl- und der Nitromethan-Anteil.

In Sachen Öl gilt grundsätzlich das Gleiche wie beim Gemisch für Benzinmotoren: Viel Öl senkt die Leistung, bildet dafür aber einen sicheren und materialschonenden Schmierfilm. Vor allem Einsteiger sollten daher auf spezielle Wettbewerbsmischungen mit sehr geringem Ölanteil verzichten. Stattdessen sollte die gewählte Spritsorte über einen Schmierstoff-Anteil von etwa 12 bis 14 Prozent verfügen. Beim Nitromethan ist es hingegen anders herum: Je höher dessen Anteil, desto höher auch die Leistung. Doch auch hierbei ist besonders Neulingen zu raten, Grenzbereiche zu meiden. In der Regel wird der optimale Nitro-Anteil aber ohnehin in der Bedienungsanleitung vorgegeben.

### MISCHUNGSVERHÄLTNIS ZWEITAKTGEMISCH

	1:25	1:33
1 Liter Superbenzin	40 Milliliter Zweitaktöl	30 Milliliter Zweitaktöl
2 Liter Superbenzin	80 Milliliter Zweitaktöl	60 Milliliter Zweitaktöl
5 Liter Superbenzin	200 Milliliter Zweitaktöl	150 Milliliter Zweitaktöl

An die Strecke gebracht und frisch betankt, wartet mit der Einlaufphase ein recht komplexer Vorgang, der durchaus Stolperfallen parat hält. Soll das Nitro-Triebwerk bei winterlichen Temperaturen eingefahren werden, empfiehlt es sich, für eine Vorwärmung zu sorgen. Konstruktionsbedingt klemmt der Kolben eines neuen Nitromotors stark in seiner Laufbuchse. Wird hier Wärme eingebracht, sinkt die innere Reibung, was die Komponenten schont. Als Wärmequelle ist ein Industriefön gut geeignet, der allerdings eine Stromversorgung benötigt. Ohne eine solche kommen Mikroflambrenner aus, deren Flammen allerdings so hohe Temperaturen erzeugen, dass Vorsicht angeraten ist – keinesfalls darf die Flamme zu lange auf ein und dieselbe Stelle am Motor gerichtet werden. Die besten Ergebnisse liefern sicher spezielle Vorwärm-Konstruktionen für Nitromotoren, die einfach über den Kühkopf gestülpt werden und dort für Temperaturen zwischen 60 und 80 Grad sorgen.

### Ansaugen

Zur Einleitung des Startvorgangs gilt es, Sprit in den Vergaser zu fördern. Hierzu verschließt man den Auslass des Resonanzrohres – beispielsweise mit dem Daumen – und betätigt solange das Startsystem, bis der Kraftstoff durch die Zuleitung in den Vergaser gewandert ist. Hartgesottene nehmen einen direkteren Weg: Sie ziehen den Tankdruckschlauch von Resonanzrohr und pusten kräftig hinein, was ebenfalls den Sprit in die richtigen Bahnen leitet. Wer so vorgeht, muss penibel darauf achten, keine Spritrückstände in den Mund zu bekommen, da einige der Bestandteile hochgiftig sind.

Hat der Kraftstoff den Vergaser erreicht, wird die Druckleitung wieder auf das Resonanzrohr gesteckt beziehungsweise der Daumen vom Auslass genommen. Nun setzt man den Glüher auf die Glüh-

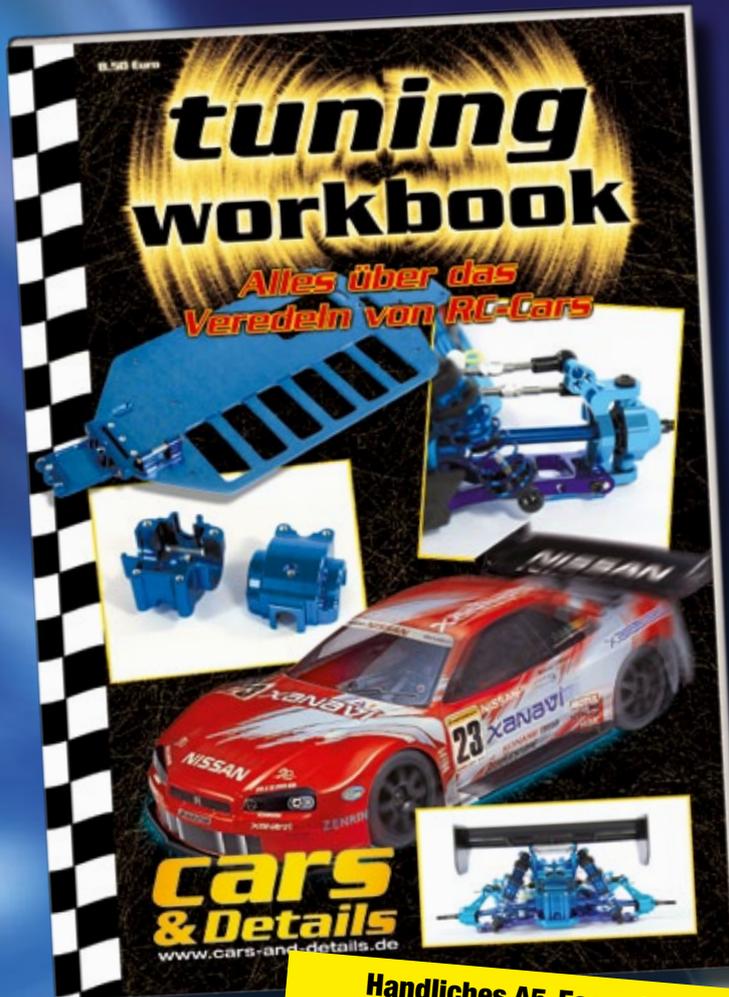


Im Gegensatz zu Großmodell-Piloten sollten Nitro-Fans von selbstgemischten Kraftstoffen Abstand nehmen. Fertige Kraftstoffe bietet der Markt in Hülle und Fülle

▼ Anzeige

# Jetzt bestellen!

## Das detaillierte Nachschlagewerk für die Veredelung von RC-Cars



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

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

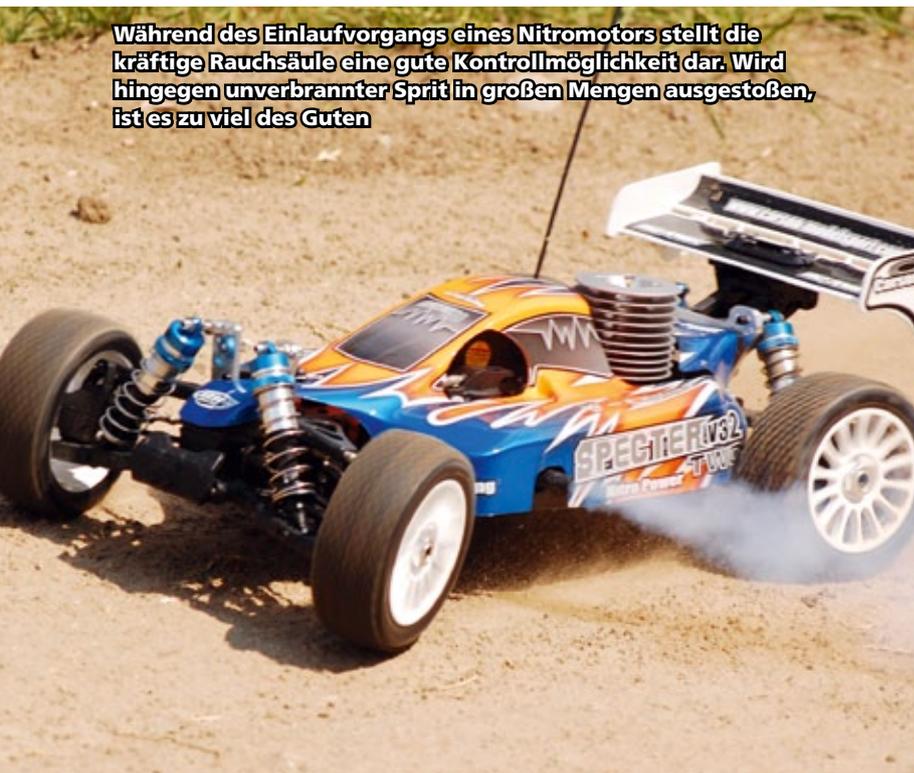
- Maßnahmen zur Steigerung der Performance
- Veredelung für mehr Haltbarkeit
- RC-Cars individuell gestalten
- Tipps und Beispiele aus der Praxis

## IM INTERNET

unter [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110



**Während des Einlaufvorgangs eines Nitromotors stellt die kräftige Rauchsäule eine gute Kontrollmöglichkeit dar. Wird hingegen unverbrannter Sprit in großen Mengen ausgestoßen, ist es zu viel des Guten**



kerze und betätigt das Startsystem erneut. Nach einigen Sekunden sollte der Motor zum Leben erwachen. Funktioniert das nicht, so kann vorsichtiges Gasgeben während des Startvorgangs als Unterstützung dienen. Spätestens jetzt sollte das Triebwerk anspringen.

Im Gegensatz zu den Anweisungen aus Bedienungsanleitungen einiger Modelle rät der Autor, die erste Tankfüllung nicht im Stand durchlaufen zu lassen. Stattdessen wird das Modell sofort auf den Boden gesetzt und die verhaltene Fahrt umgehend aufgenommen. Wichtig: Die ersten Tankfüllungen des Einlaufvorgangs sind in einer fetten Vergasereinstel-

lung abzuspuhlen, was sich an einer deutliche sichtbaren Rauchfahne widerspiegeln sollte. Allerdings darf man hier nicht übertreiben: den Motor spritzend und spuckend über die Piste zu quälen, ginge zu weit. Erneut kann hier ein Infrarot Thermometer gute Dienste leisten. Während der ersten zwei Tankfüllungen sollte der Motor in einem Temperaturbereich zwischen 70 und 80 Grad Celsius arbeiten. Mit zunehmender Fahrdauer werden die Gasschübe nun länger und der Motor darf höhere Drehzahlbereiche erklimmen. Die Pausen zum Nachtanken bieten die Gelegenheit, das Vergasergemisch per Justierung an der Highspeed-Nadel des Vergasers schrittweise magerer zu stellen. Gleichzeitig steigen dadurch die Betriebstemperaturen, im besten Fall bis zum optimalen Wert von 120 Grad Celsius am Ende des Vorgangs. Dieses ist erreicht, wenn etwa ein Liter Sprit verbrannt wurde. Jetzt können alle Einstellungen optimiert werden und der Motor darf sein volles Potenzial ausspielen.

Soll die Fahrt beendet werden, gilt es, den Motorlauf so zu unterbrechen, dass möglichst wenige der aggressiven Spritrückstände im Inneren des Triebwerks verbleiben. Oftmals wird geraten, einfach den Auslass des Resonanzrohrs zu verstopfen, was den Motor praktisch abwürgt. Kein ideales Vorgehen, denn dadurch steigt der Druck im Tank und der Motor wird direkt vor dem Abschalten regelrecht mit Sprit geflutet. Besser ist es, das Schwungrad zu blockieren – je nach Modellkonstruktion per Werkzeug oder einfach mit der Schuhsohle. Als optimal erachtet der Autor die Lösung, den Tank einfach komplett leer zu fahren. Wenn nur noch geringe Spritmengen in den Leitungen vorhanden sind, fängt der Motor in der Regel an, unruhig zu laufen. Nun pilotiert man das Modell mit niedrigem Gaseinsatz in Richtung Boxengasse, wo der Motor rasch abschalten wird. Auf diese Weise verbleiben nur wenige Rückstände im Motorengehäuse, was chemischen Reaktionen wie Korrosion entgegen wirkt. ■

**Nach etwa einem Liter Laufleistung ist ein Nitromotor fertig eingefahren. Jetzt heißt das Motto: Volldampf**





199,95 €\*

## LOW RIDER MONSTERTRUCK MIT 2,4 GHZ FERNSTEUERUNG

BEST.-NR. 90163.RTR

ELEKTRO OFF-ROAD MONSTER TRUCK M 1:10

Ob auf oder abseits der Straße, durch seine großen Räder und der enormen Bodenfreiheit ist der Low Rider Monstertruck das ideale Spaßmodell für jedes Gelände.



Ideales Anfängermodell zum Spielen im Garten, Kiesgrube oder auf dem nächsten Bolzplatz.

### EIGENSCHAFTEN

- » Fahrfertig vormontiertes Chassis mit Allradantrieb
- » Pendelachsen mit Stahl-Kegelraddifferenzialen
- » Teleskopartige Antriebswellen zur Kraftübertragung an alle 4 Räder
- » Seitenplatten und Streben aus hochwertigem eloxiertem Aluminium
- » GM-Racing XG-6i 2.0 FHSS Sport-Spec 2,4 GHz RC-Anlage mit Lenkservo sowie Empfänger montiert und angeschlossen
- » Leistungsstarker 550er Motor und elektronischer Fahrtenregler
- » Vier einstellbare und bereits gefüllte Aluminium-Öldruckstoßdämpfer
- » Fünf-Speichen Monstertruck-Felgen mit semi-pneumatischen Geländereifen
- » Komplett mit hochwertigen Kugellagern ausgestattet
- » Einstellbare Vorspur
- » Lackierte Monstertruck-Karosserie

### TECHNISCHE DATEN

Maßstab 1:10  
Länge ca. 450 mm  
Breite 325 mm  
Höhe ca. 225 mm  
Gewicht **fahrfertig** ca. 2600 g  
Bodenfreiheit 50-100 mm  
Elektromotor 550

### RC-FUNKTIONEN

Rechts/Links  
Vorwärts/Bremse/Rückwärts

NEUHEIT  
2012



[www.facebook.de/graupnernews](http://www.facebook.de/graupnernews)



[www.youtube.de/graupnernews](http://www.youtube.de/graupnernews)



Text und Fotos:  
Jörg Gröger



# Scale me up

**Zurzeit trifft man immer wieder auf Fans der Trailfinder 2-Szene. Der kardangetriebene Offroader von RC4WD wühlt sich mit vollem Erfolg durchs Gelände und legt eine erstaunliche Performance an den Tag. Die große Nachfrage des neuen Trailfinder 2-Chassis bringt natürlich auch ganz automatisch bei der Fangemeinde ein Verlangen nach Tuningparts mit sich. Die amerikanische Schmiede RC4WD gibt sich große Mühe, die hungrigen Scale-Fans mit Teilen zu versorgen.**

Scale ist beim Trailfinder 2 Programm. Ein Bauteil darf in dieser Hinsicht auf keinen Fall fehlen: die Bulldog 9300XT Scale Winch. Bestückt ist sie mit einem Bürstenmotor, der eine maximale Zugkraft von 2 Kilogramm leistet. Mit dabei ist ein King Kong-Seilwindenhaken, der an einem teflonbeschichteten Drahtseil hängt. Es gibt die pulverbeschichtete Winde mit einem rot- oder gun-metal-farbenem Aluminiumgehäuse.

## Inside outside

Auch auf das Innenleben des Scalers kommt es an. So gibt es seit Kurzem für den Mojave-Body des Trailfinder 2 eine Sitzbank. Diese lässt sich einfach im Inneren der Fahrerkabine montieren. Die Bank besteht aus gut lackierbarem Kunststoff.

Wem das serienmäßige Setup des Trailfinder 2 nicht genügt, der braucht einfach mehr Achsverschränkung. Dies wird möglich durch die Montage der T-Box sowie der Steel Shooter-Shackles.

Beide Komponenten ermöglichen eine bessere und ausgedehntere Performance der Blattfedern. Des Weiteren liegt das Modell dadurch etwas höher.

Wenn man schon am Setup feilt, bietet es sich an, auch den Lenkeinschlag von 32 Grad zu erhöhen. Dies gelingt mit den aus gehärtetem Stahl gefertigten CVD-Wellen. Danach sind bis zu 36,5 Grad drin. Die CNC-gefertigten Achswellen sind äußerst solide ausgeführt. Wer auf Stabilität und einen größeren Lenkeinschlag Wert legt, der ist mit diesem Upgrade gut beraten.

## Schlappen

Dicke Puschen mit einer Größe von 1,55 Zoll werten den Trailfinder 2 optisch noch weiter auf. Nicht kleckern, sondern klotzen ist angesagt. Die Mickey Thompson Baja Claws von RC4WD sind dem Original exakt nachempfunden. Die Montage der Bereifung erfordert allerdings einen leichten Beschnitt der Radhäuser. Sobald das erledigt ist, wirkt der Trailfinder 2 von RC4WD deutlich bulliger.

Doch damit nicht genug. Die Ladefläche muss gepimpt werden. Auf ihr befinden sich die Sand Ladders von RC4WD. Ob die Teile ein wirklicher Vorteil im Gelände sind? Als Ladung sind sie jedenfalls ein sehr vorbildgetreues Highlight. Alles in allem sind die durchgeführten Tuningmaßnahmen ein gelungenes optisches Upgrade, das den Trailfinder 2 von RC4WD aufwertet. ■



Um das Innenleben der Karosserie realistischer zu gestalten, ist die durchgehende Sitzbank ein willkommenes Tuningteil



Der ARB Snatchblock von RC4WD ist eine originalgetreue Seilwinden-Umlenkrolle. Der Scalefaktor sowie die Funktion sind perfekt



# Tuning für den Trailfinder 2 von RC4WD



Die Sand Ladders sind ein Schmuckstück auf der Ladefläche. Zudem lassen sich auch kleine Hindernisse damit bequem überqueren



Hier ist alles aus Metall, die Rolle, das Seil, der Haken und auch das Gehäuse. Die Bulldog Winch von RC4WD hat einen hohen Scale-Faktor



Für den hinteren Teil der Achsverstränkungs-Erhöhung gibt es die Steel Shooter-Shackles. Diese werden am hinteren Teil des Leiterrahmens in Verbindung mit den Blattfedern befestigt



Die CNC-gefertigten Achswellen bestehen aus gehärtetem Stahl und erhöhen den Lenkeinschlag von 32 auf bis zu 36,5 Grad

Die Mickey Thompson Baja Claws von RC4WD sind richtig dicke Pellen. Daher sind kleinere Arbeiten an der Karosserie notwendig, um ein Schleifen der Reifen zu vermeiden



Die T-Box ist ein wichtiges Tuningteil um die Achsversträngung zu erhöhen und damit den Offroader geländegängiger zu machen



# Get ready

## Saison-Vorbereitung

## des V-One R4 von Kyosho

**Keine Frage: Die V-One-Modelle von Kyosho sind ausgereifte Rennboliden. Doch gerade Wettbewerbsfahrer streben bei ihren Modellen ständig nach Perfektion. Sie wollen immer das letzte Quäntchen aus ihrem Chassis herauskitzeln. So bietet Kyosho für den V-One R4 eine ganze Reihe von Tuningteilen an, die das Highend-Modell in Details verbessern.**

Text und Fotos:  
 François Legrand

Trotz eines kleinen technischen Defekts während eines Rennens konnte der V-One R4 von Kyosho in **CARS & Details**-Ausgabe 02/2012 vollends überzeugen. Angesichts der grundlegenden Performance des Cars und des Fahrspaßes, den das gesamte Package inklusive Team Orion-Triebwerk und RC-Komponenten bereitet, stand ein erneuter Einsatz von vornherein fest. Diesmal wurde das ehemalige Vorserienmodell jedoch auf den aktuellen Stand gebracht.

### Grundlegendes

Nach dem Rennen ist vor dem Rennen, entsprechend stand erst einmal eine komplette Diagnose des Chassis nach den Einsätzen der vergangenen Saison auf

### VERWENDETES ZUBEHÖR

- |         |                                 |
|---------|---------------------------------|
| VZW-402 | Ausgleichgewicht seitlich       |
| VZW-403 | Ausgleichgewicht hinten         |
| VZW-407 | Dämpferbrücke Alu, vorn         |
| VZW-408 | Versteifungsplatte Alu, hinten  |
| VZW-410 | Halterung Alu, mitte            |
| VZW-411 | Stoßfängerplatte vorn           |
| VZW-417 | Tellerzahnradatz 26Z, Stahl (2) |

dem Programm. Das Ergebnis bestätigte die ersten Ergebnisse und Eindrücke, die bis zum letzten Rennen gesammelt wurden. Die Riemen und Zahnräder waren in einem tadellosen Zustand, von Spiel an den



**Die wichtigste Modifikation im Bezug auf die Zuverlässigkeit stellen die neuen Planetenzahnräder des Differenzials dar**

Aufhängungsteilen konnte keine Rede sein und ein Verschleiß der Antriebswellen war kaum zu erkennen. Demzufolge war auch ein Austausch der Differentialausgänge und Radachsen kein Thema. Die Reparaturarbeiten beschränkten sich also ausschließlich auf das hintere Differential, dessen Tellerzahnräder aus Aluguss gebrochen waren. Zusätzlich zu den neuen Antriebsteilen des Diff's wurde das Testmodell mit einigen Teilen aus dem umfangreichen Tuning-Programm ausgestattet.

Da wir das Differential bereits zerlegt und alle Teile gereinigt hatten, konnten wir unverzüglich mit der Montage beginnen. Die fragilen Tellerräder aus Alu wurden durch äquivalente Modelle aus Stahl ersetzt, dank derer das Haltbarkeitsproblem, gemäß den Erfahrungen der Teamfahrer, eliminiert werden konnte. Die vier kleinen Planetenzahnräder sind von der Modifikation zwar nicht betroffen, mussten in unserem Fall aber ebenfalls getauscht werden, da sie durch den Defekt in Mitleidenschaft gezogen waren. Nachdem das Gehäuse mit 50.000er-Öl befüllt war, erfolgte ein erneuter Zusammenbau des Differenzials. Ein Austausch des dünnen O-Rings, der die Abdichtung des Gehäuses sicherstellt, ist im Übrigen nach jedem Öffnen ratsam, da er sich im Laufe der Zeit ausdehnt und nicht mehr korrekt eingesetzt werden kann.

Vor dem Einbau des Differenzials erfuhren die Kugellager noch eine Reinigung sowie eine Behandlung mit WD40. Riemenräder und Zahnriemen wurden mit Silikonspray eingesprüht, um die Leichtgängigkeit zu verbessern. Nun kam das erste Tuning-Teil zum Einsatz. Ein Zusatzgewicht aus Messing, das unter dem Differential, unmittelbar vor der Schwingenbefestigung aus Alu, auf der Chassisplatte Platz findet. Es eignet sich dazu, die Balance des Chassis zu optimieren. Das Gewicht des Teils beträgt 13 Gramm. Weitere Gewichte lassen sich etwa in Chassismitte, links neben dem Tank montieren. Hier sind in der Chassisplatte bereits drei Bohrungen vorgesehen, an denen man etwa 10 Gramm schwere Messingzylinder befestigen kann.

## Tauschgeschäft

Als Nächstes folgte der Austausch der Hinterachsbrücke, die gleichzeitig als Stabilisatorhalter dient. Das sehr schöne Tuningteil aus schwarzem Aluminium sorgt in erster Linie für eine bessere Versteifung der



**Im Gegensatz zur serienmäßigen Kunststoffplatte, stützt sich die Kohlenfaser-Variante auf den Bulkheads der Vorderachse ab. Neben dem optischen Effekt, sorgt sie für eine Verstärkung der Rammereinheit**

primären Antriebseinheit, die aufgrund des Zweigang-Getriebes, der Bremse sowie der Kraftübertragung auf die beiden Riemen hohen Torsionskräften ausgesetzt ist. Außerdem wird die Führung der Bremswelle verbessert, die ihrerseits einen kleinen Kolben betätigt, dessen Leichtgängigkeit für eine einwandfreie Funktion der Bremse Voraussetzung ist. Im Zweifelsfall sollte die Bohrung im rechten Getriebeblock solange mit feinem Schmirgelpapier bearbeitet werden, bis der Kolben widerstandsfrei hindurch gleitet.

Ein weiteres Teil, dessen Anschaffung durchaus Sinn macht, ist der Montageblock der vorderen Antriebswelle. Auch hier steht die Verwindungssteifigkeit im Vordergrund, mit dem Nebeneffekt, dass der Befestigungsdraht für das Reso-Rohr ebenfalls daran montiert werden kann. So lässt sich die Radioplatte ohne Lösen des Schalldämpfers entfernen und bei einem eventuellen Schlag auf das Reso-Rohr wird eine Beschädigung der CFK-Platte vermieden.

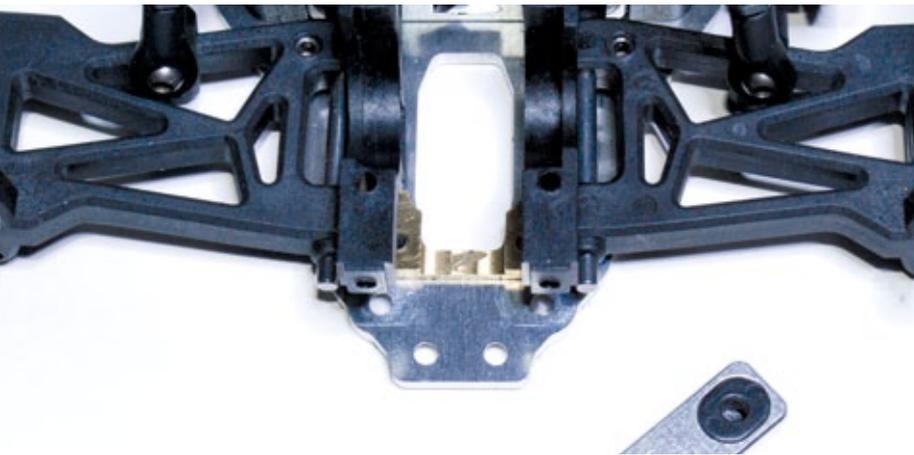
Der Austausch der vorderen Dämpferbrücke, die serienmäßig bereits aus CFK gefertigt ist, hat optische Gründe. Die Tuningvariante aus 4-Millimeter-Aluminium ist im normalen Rennbetrieb zwar nahezu unzerstörbar, aufgrund der gleichen Geometrie bietet sie aber keinen besonderen Vorteil. Beim Installieren besteht die Möglichkeit des Einbaus eines dritten Karosseriehalters, der das Eintauchen der Haube unterbindet und für zusätzlichen Anpressdruck auf der Vorderachse sorgt. Den Abschluss der Chassis-Veredelung bildet die obere Rammerplatte aus 2,5 Millimeter dickem CFK. Auch hier dominiert der Look, obgleich durch die Befestigung an den vorderen



**Die Aluminiumausführung des vorderen Wellenbocks hat gleich mehrere Vorteile: Zum einen sorgt der Bock für eine perfekte Lagerung ohne Verwindungen. Zum anderen dient er zur Befestigung des Reso-Rohrs, das serienmäßig an der Radioplatte fixiert wird**



**Der wesentliche Vorteil der Alu-Brücke über dem Getriebe liegt in der Versteifung der zentralen Einheit, die großen Belastungen ausgesetzt ist. Dies wirkt sich auch positiv auf die Haltbarkeit der Zahnräder aus**



**Das kleine Messinggewicht unter dem Differenzial ermöglicht eine gezielte Massenverteilung bei Untergewicht**

Bulkheads auch die Steifigkeit erhöht wird. Ob sich dies bei einem Crash tatsächlich positiv auswirkt, sei aber dahingestellt.

Angesichts der riesigen Auswahl an Tuningteilen könnte man die Modifikationen beliebig fortsetzen. Doch wie bei allen Modellen, ist das Auf- und Umrüsten auch beim V-One R4 eine Kostenfrage, sodass die Änderungen gut überlegt sein wollen. Beispielsweise bietet sich der Einsatz von CVD-Antriebswellen vorne und hinten an. Dass man aber auch darauf verzichten kann, zeigen professionelle Piloten wie Takaaki Shimo, die mit ganz normalen Knochen erfolgreich fahren. Auf keinen Fall fehlen sollten in der Zubehörkiste verschiedene Dämpferfedern, Zahnräder für das Zweigang-Getriebe sowie ein Satz Ritzel für die schraubbare Glocke. Ob ein Chassis leistungsfähig ist oder nicht, hängt zum Großteil von der Kupplung ab, die beim V-One R4 bereits im Baukastensetup gut funktioniert. Ein paar Tests mit der einen oder anderen Kupplungsfeder sowie unterschiedlichen Kupplungsbelägen aus dem Sortiment verschiedener Zulieferer können auf jeden Fall nicht schaden.

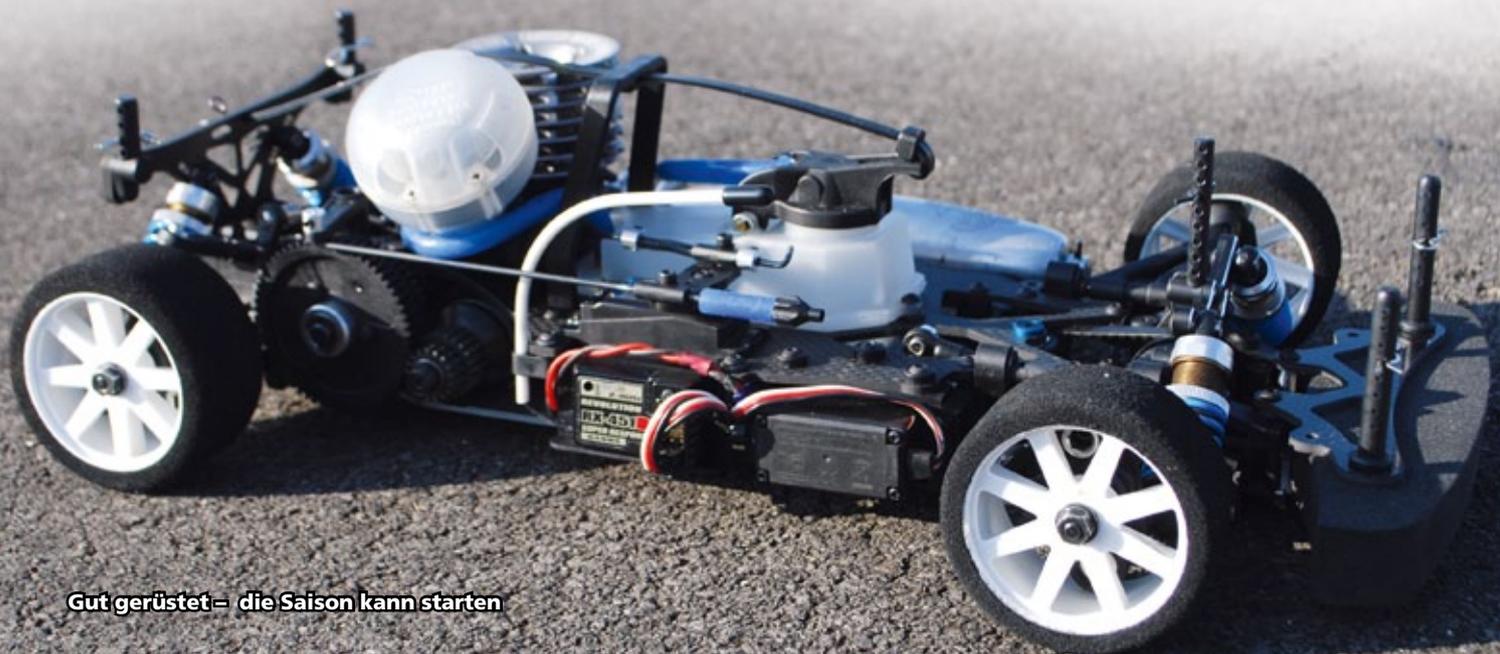


**Die Geometrie der beiden Dämpferbrücken vorne ist identisch, das Tuningmodell aus 4 Millimeter Aluminium macht einen nahezu unzerstörbaren Eindruck**

### Bestens gewappnet

Bestückt mit einem Team Orion-Motor sowie einem frischen Satz Matrix Tyres ging es nun zum Praxistest auf die Rennstrecke. Der Standard-Luftfilter war inzwischen einer wettbewerbsconformen INS-Box von Exceed gewichen und der Tankdeckel mittels Kabelbindern mit der hinteren Dämpferbrücke verbunden, um beim nächsten Rennen zügige Boxenstopps unter Verwendung einer Tankpistole zu garantieren.

Trotz der staubigen Piste ließ sich das Chassis gewohnt präzise um den Kurs steuern. An Lenkung fehlte es auch nicht und das, obwohl die Vorspur der Hinterachse am Testmodell aufgrund des niedrigen Grip-Niveaus von 2,5 auf 3 Grad erhöht wurde. Die lange Gerade forderte dem Motor maximale Drehzahl ab, die sich durch ein größeres Ritzel des zweiten Gangs optimal in Vortrieb umsetzen ließ. Nach einer reinen Fahrzeit von mehr als einer Stunde funktionierte das Differenzial nach wie vor geschmeidig. Ebenfalls erfreulich: Riemen und Riemenräder behielten ihren tadellosen Zustand. Die Behandlung mit Silikonspray hat sich also ausgezahlt. Die gewohnt hohe Kyosho-Qualität im Bezug auf die Performance wurde hundertprozentig bestätigt. Dass die durchgeführten Modifikationen keine direkten Auswirkungen auf die Rundenzeiten haben, versteht sich von selbst, da sie ausschließlich einer erhöhten Zuverlässigkeit dienen. In dieser Konstellation dürfte der V-One R4 allen Herausforderungen der kommenden Saison gewachsen sein. ■



**Gut gerüstet – die Saison kann starten**

# Cars & Details SIX-PACK



Alle Ausgaben  
findest Du unter:

**alles-rund-  
ums-hobby.de**

www.alles-rund-ums-hobby.de

\* zuzüglich 2,50 € Versandkosten. Das Angebot gilt für Ausgaben aus den Jahren 2001 bis 2009.

**Jetzt 6 Archiv-Ausgaben  
Cars & Details für 6 Euro bestellen\***

Telefon: 040/42 91 77-110, E-Mail: [service@alles-rund-ums-hobby.de](mailto:service@alles-rund-ums-hobby.de)

**forminline®** WELT-NEUHEIT!  
www.forminline.de Für den Bau Ihrer individuellen Rennstrecke für RC-Cars!

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

**hpi-shop.com**  
Powered by CORNELSEN  
MODELLBAUTECHNIK  
Tel: (07191) 34 21 91  
eMail: info@hpi-shop.com

**Cars & Details Sammelordner**

€ 12,00

Artikel-Nr. 10233

- ✓ Geballtes Wissen immer schnell zur Hand
- ✓ Dein persönliches Archiv in einem attraktiven Sammelordner

Einen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 60 in dieser Ausgabe.

Dieses und mehr attraktive Angebote gibt's im Internet:  
[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)

**EUROPEAN SHORT COURSE MASTERS 2012**

Wir stellen Ihnen insgesamt 20 Fahrzeuge für die ZWD Hobby-Klasse kostenlos zur Verfügung!  
\*Weitere Informationen finden Sie auf unserer Homepage!

Wo? Rennstrecke des MC 2000 Neuffen e.V.  
Wann? 27.07.-29.07.2012

Klassen:  
2WD Modified 1:10 Elektro  
4WD Modified 1:10 Elektro  
2WD Hobby 1:10 Elektro  
4WD Hobby 1:10 Elektro  
Teilnehmergebühr: 25€ pro Klasse  
Nennungen:  
<http://www.mc2000neuffen.de>

**ae TEAM ASSOCIATED**  
**NISRAM**  
**THUNDER TIGER**

[www.thundertiger-europe.com](http://www.thundertiger-europe.com)

# 3RACING SAKURA ZERO S VON LMI RACING GEWINNEN



## TECHNISCHE DATEN

- Länge: 425 mm ■ Breite: 190 mm ■ Spurweite vorne: 163 mm
- Spurweite hinten: 165 mm ■ Höhe: 114 mm ■ Radstand: 254 mm
- Gewicht: 1.428 g

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 Wettbewerbsmodellen vorbei. Die RC-Schmiede 3Racing, deren Produkte über LMI Racing in Deutschland vertrieben werden, bietet mit dem Sakura Zero S ein Tourenwagenmodell im modernen Renndesign an. Das Onroadmodell im Maßstab 1:10 verfügt über einen Allradantrieb, der mittels Zahnriemen realisiert ist. Sämtliche drehenden Teile sind kugelgelagert und Öldruckstoßdämpfer sorgen für einen Ausgleich von Fahrbahnunebenheiten. Einige Aluminium-Teile, faserverstärkter Kunststoff und ein Fiberglas-Chassis sorgen für gute Stabilität. Wie üblich für ein Wettbewerbsmodell, bietet das Fahrwerk sämtliche Einstellmöglichkeiten wie Spur, Sturz und viele mehr.

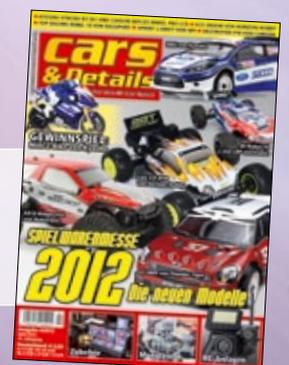
Wir verlosen den 3Racing Sakura Zero S von LMI Racing als Kit. Zum Lieferumfang gehört das Modell in Einzelteilen. Zur Fertigstellung werden noch eine RC-Anlage, ein Fahrregler, ein Brushlessmotor, ein Fahrakku und eine Karosserie benötigt. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 01. Juni 2012 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens per E-Mail an [redaktion@cars-and-details.de](mailto:redaktion@cars-and-details.de).

Viel Glück wünscht das Team  
von CARS & Details.

## AUFLÖSUNG HEFT 04/2012

Der Gewinner des Mini-Z-Bikes MC-01 von Kyosho, das wir in Ausgabe 04/2012 verlost haben, ist Markus Engler aus Freiburg.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.

**Woraus besteht das Chassis des Sakura Zero S?**

- Aluminium
- CFK
- Fiberglas

Frage beantworten und Coupon bis zum 01. Juni 2012 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien  
Stichwort: **CARS & Details**-Gewinnspiel 04/2012  
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

Schneller geht es per E-Mail an [redaktion@cars-and-details.de](mailto:redaktion@cars-and-details.de)  
oder per Fax an: 040/42 91 77-399

Einsendeschluss ist der 01. Juni 2012 (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.

# Cars & Details

# jetzt als eMagazin.



[www.onlinekiosk.de](http://www.onlinekiosk.de)



[www.pubbles.de](http://www.pubbles.de)

Weitere Infos auf

[www.cars-and-details.de/emag](http://www.cars-and-details.de/emag)



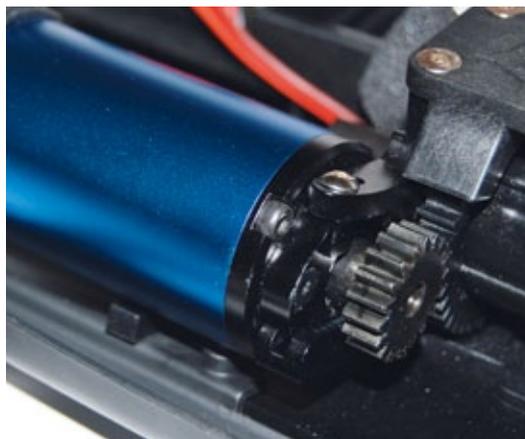


# Biss-Fest



## Mit Allradpower auf die Piste

Der amerikanische RC-Car-Hersteller Losi steht für qualitativ hochwertige Produkte mit echtem Racing-Spirit und maximaler Performance. Ansprüche, die sich bekanntermaßen am besten in Modellen der Wettbewerbsklasse verwirklichen lassen. Schwieriger wird es, wenn all das in einem RTR-Paket vereint werden soll, denn hier zwingt der angestrebte Preis in vielen Fällen Kompromisse bei der Technik auf. Der Losi Ten SCTE RTR wagt den Spagat zwischen beiden Welten.



Der 550er-Motor leitet seine Kraft über ein Motorritzel im Modul 1 in den Antriebsstrang

Aktuell stürmt keine andere Klasse so stark in den Markt wie die der Short Course-Trucks im Maßstab 1:10. Angefangen hat alles mit heckgetriebenen Konstruktionen, die auf bewährter Stadiumtruck-Technik basierten und per verlängertem Radstand, ausladender Karosserie und spezieller Rad-Reifen-Kombinationen für die neuen Belange umgerüstet wurden. Und die Allradler? Die lassen nicht lange auf sich warten und nutzen den Schwung ihrer 2WD-Brüder für sich aus.

### Familienbande

Der SCTE basiert auf Losis Ten-Plattform, die wir schon beim Test des Ten-T-Nitrotruggys kennenlernten (CARS & Details, Ausgabe 04/2010). Das Vorgehen, unterschiedliche Modelle auf eine identische Basis zu setzen, ist in der RC-Car-Branche weit verbreitet und bietet viele Vorteile wie sinkende Herstellungskosten und eine vereinfachte Lagerhaltung. Klar ist allerdings, dass in spezifischen Bereichen spezielle Lösungen für das jeweilige Modell gefunden werden müssen. Das gilt umso mehr, wenn sich ein Elektro- und ein Nitro-Modell die gleiche Basis teilen.

Dass das bei unserem Probanden der Fall ist, beweist ein Blick auf seine Unterseite. Alle Komponenten wurden auf einem Chassis aus Aluminium platziert. Relativ zentral im Chassis wurden vier Langlöcher angebracht, von denen der SCTE nur drei nutzt. Hier wurde auch für den Ten-T geplant, der zur Befestigung seines Motorhalters vier Bohrungen benötigt.

Auf der Oberseite präsentiert sich eine saubere Anordnung der Komponenten. Links finden der Fahrtenregler und der Akkuhalter ihre Positionen. Die rechte Seite ist der Empfängerbox, dem Lenkservo und dem Brushlessmotor vorbehalten. Diese klare Verteilung ist notwendig, weil mittig der zentrale Antriebsstrang verläuft, der die Drehzahlen zu beiden Achsen leitet. Um Elektronik und Mechanik vor Schmutz und Sand zu schützen, hat Losi an beide Seiten des Chassis Kunststoff-Halbschalen angepasst. Letztere zeigen noch ein weiteres Merkmal in Form von jeweils einem seitlichen Rammer – Short Course lässt grüßen. Apropos Rammer: Diese finden sich auch an der Front und am Heck des SCTE, hinten natürlich um die obligatorischen Schmutzfänger aus Gummi ergänzt.



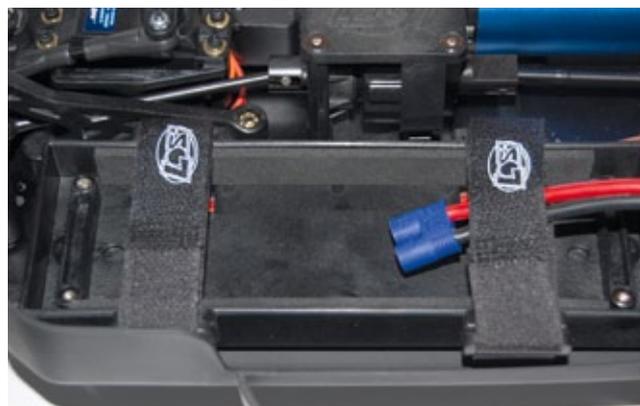
Robuste Konstruktionen prägen das Bild auch an der Vorderachse

### Immer mit der Ruhe

Unabhängig davon, ob es sich um eine Rennstrecke oder eine Kieskuhle handelt, haben potenzielle Ausfahrgebiete für Offroader eines stets gemeinsam: unebene Böden. Um diese glattzubügeln, verfügt der SCTE über vier kräftige untere Querlenker, die für ein Modell dieses Maßstabs sehr solide umgesetzt wurden. Gut: Per Madenschraube lassen sich die Arbeitswege der Querlenker je nach Wusch stufenlos limitieren. Ihnen zur Seite stehen vier großvolumige Öl-druckstoßdämpfer aus Aluminium. Per Rändelmutter ermöglichen sie es, die Vorspannung der Fahrwerksfedern und damit die Bodenfreiheit ebenfalls stufenlos vorzugeben.

Und noch eine Besonderheit weisen die Dämpfer auf: Den Kolbenstangen wurden schmutzabweisende Gummibälge übergestülpt. Nichts Spektakuläres, aber eine sehr sinnvolle Ergänzung, die sich bei 1:10ern selten findet – vor allem in der RTR-Klasse. Für Eingriffe ins Setup lassen sich die Dämpfer sowohl an den unteren Querlenkern als auch an den Aluminium-Dämpferbrücken an jeweils drei unterschiedlichen Positionen montieren. Und wo wir gerade beim Thema Setup sind, sollen weder die Rechts-links-Gewindestangen zur Justierung von Spur und Sturz, noch die serienmäßig verbauten Stabilisatoren an beiden Achsen verschwiegen werden.

Wer bei der Betrachtung bis zu diesem Punkt vorgegangen ist, dem dürfte längst klar geworden sein, dass der SCTE keinerlei Bereitschaft zeigt, irgend-



Der einstellbare Akkuhalter nimmt gängige Hardcase-Packs sicher auf



RTR-typisch erfolgt die Auslieferung des Trucks komplett vormontiert

welche halbgenen Kompromisse einzugehen – RTR-Klasse hin oder her. Dieses Konzept setzt sich beim Antriebsstrang fort. Rundherum verteilen stählerne Kardanwelle die Kräfte zu den Rädern, mit zweifelhaften Lösungen wie Knochenwellen hält man sich bei Losi gar nicht erst auf. Als Ergänzung sitzen drei Kegelrad-Differenziale zwischen den Wellen. Dass hier die optimale Bestückung mit vier kleinen stählernen Planetenrädchen gewählt wurde, kann mittlerweile kaum noch überraschen. Werkseitig dient Fett als Schmiermittel der Diffs. Natürlich können hier später Silikonöle eingefüllt werden, die je nach Viskosität unterschiedliche Sperrwirkungen entfalten und so ebenfalls ihren Teil zum Setup beitragen.

Die letzte Verbindung zu den Rädern, die sich natürlich in abgedichteten Kugellagern drehen, stellen 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer her. Bei der Rad-Reifen-Kombination entschied sich Losi für hauseigene Eclipse-SCT-Pneus mit einer mittelgroben Pin-Profilierung, die auf Felgen im typischen Short Course-Style sitzen. Auf den ersten Blick scheint es, als handele es sich bei dem Felgen um eine sogenannte Bead-Lock-Konstruktion, bei der die Reifen durch eine klemmende Verschraubung fixiert werden. Doch der stirnseitige

Chromring lässt sich zwar separat demontieren, hat aber lediglich eine optische und keinerlei technische Funktion. Zur Befestigung der Reifen dient ausschließlich der verwendete Sekundenkleber.

### Powerpaket

Teil des RTR-Konzepts ist immer auch die Bestückung mit einem Antrieb und einer passenden RC-Anlage. Für Vorwärtsdrang sorgt ein Innenläufer, der Teil einer neuen Generation von Brushlessmotoren ist, die praktisch zeitgleich zu den 4WD-Short Course-Trucks ins Leben gerufen wurde. Der Name: 550er-Klasse. Diese Triebwerke zeichnen sich gegenüber ihren 540er-Pendants primär durch eine deutlich erhöhte Baulänge aus. Warum das notwendig wurde? Allradgetriebene Modelle wie der SCTE trieben das gängige Fahrzeuggewicht im Maßstab 1:10 in neue Sphären. Wo früher bei guten 2 Kilogramm Schluss war, wird heute ein sattes Kilo oben drauf gepackt. Der Losi-Recke macht hier keine Ausnahme. Sein fahrfertiges Gewicht von 3.060 Gramm würde jeden 540er-Motor restlos überfordern.

An dieser Stelle wird deutlich, wie sehr die Abgrenzung zwischen den Maßstäben 1:10 und 1:8 durch die

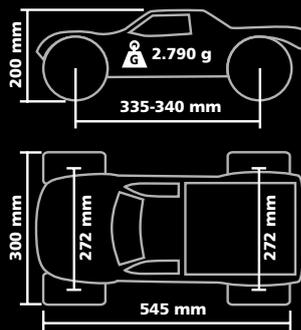


Vierspider-Diffs garantieren ein langes Leben

### CAR CHECK

#### LOSI TEN SCTE RTR Horizon Hobby

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 449,99 Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, drei Differenziale, komplett kugelgelagert
- Benötigte Teile: Fahrakku



Ein aktiver Lüfter auf dem Regler sorgt für eine angemessene Thermik

## HIGH SPEED TELEMETRIE DATENLOGGER

Mit dem TLS-01 präsentiert Sanwa ein einzigartiges Telemetrie Logger System das zukunftsweisend ist.

Einfachste Bedienung und zuverlässige Messwerte garantieren eine schnelle und exakte Datenauswertung. Einfach das TLS-01 an den Sanwa Sender binden, wie einen Empfänger, fertig!! Durch die Speicherfunktion kann nicht nur der Helfer in der Box live die Messwerte verfolgen, die kompletten Daten lassen sich auf dem Gerät dank Loggerfunktion sichern und können nach dem Lauf oder am PC ausgewertet werden. Das TLS-System funktioniert mit den Sanwa FHSS3/FH4T Modi Sendern M11X, MT-4, MX-3X und EXZES-X. Mit einem zusätzlichen Empfänger direkt am Datenlogger auch mit nahezu allen anderen handelsüblichen Sendern (Futaba, Spektrum, LRP, KO usw.)!

# R/C RACING SO REAL WIE NIE ZUVOR! TLS-01 Logger System



Sanwa TLS-01 Logger System  
#101A30672A

## ANZEIGBARE UND SPEICHERBARE TELEMETRIESIGNALE

- Gas/Bremse
- Lenkung
- Rundenzeiten
- Empfängerspannung\*\*
- Drehzahl bzw. Geschwindigkeit\*\*\*
- Temperatur (Verwendung von 2 Sensoren möglich)\*\*\*

## ANZEIGE DER GESPEICHERTEN TELEMETRIEDATEN

- Anzeige aller aufgenommenen Signale graphisch und numerisch
- Abstand zwischen zwei Datenpunkten kann eingestellt werden (Zoom ins Diagramm)
- Datenarchivierung und Weiterverarbeitung als CSV-Datei für PC (externes Sanwa-Datenkabel benötigt: #107A20423A)

## FAHRSTIL-/SETUPANALYSE ÜBER PC

- Auswertung von mehreren Datensätzen am PC
- Kostenlose PC-Link Manager Software im Download auf [www.Sanwa.de](http://www.Sanwa.de) erhältlich

## TEMPERATUR-/SPANNUNGSÜBERWACHUNG

- Akustische Warnung bei Unterspannung des Empfängerakkus (programmierbar)\*\*
- Akustische Warnung bei zu hoher Motortemperatur\*\*\*

## FEATURES

- Einfache Scroll/Enter Menüführung
- Übersichtliches Display
- 10 Modellspeicher
- Aufnahmezeit: 4Min – 498min
- Abtastrate: 0,1s - 1s
- Betrieb mit 4 AAA-Zellen

UPE: 299.<sup>90</sup> €\*

## KOMPATIBEL MIT:



M11X FH.S.S.-3 2.4GHz  
#101A28472A



MT-4 2.4GHz  
#101A30672A



MX-3X 2.4GHz  
#101A29072A



Exzes-X 2.4GHz FHSS3  
#101A30371A

\* Unverbindliche Preisempfehlung

\*\* Nur mit der Sanwa MT-4

\*\*\* Nur mit der MT-4 und im Auto angeschlossenen Sensoren möglich



Die serienmäßige Motorisierung produziert ordentlich Vortrieb



Mit Spektrums DX3E gehört ein moderner Handsender zum Lieferumfang

allradgetriebenen Short Course-Trucks verschimmt. In Sachen Länge, Breite und Gewicht herrscht eine annähernde Deckungsgleichheit zu 1:8er-Brushless-Buggys. Dem trägt der 550er-Motor des SCTE durch seine 5-Millimeter-Rotorwelle und das Stahl-Motorritzel im groben und belastbaren Modul 1 Rechnung. Ein gute Wahl, denn der lange Rotor des Innenläufers dürfte einiges an Drehmoment generieren. In Sachen Drehzahl bietet der Vierpoler 2.800 Umdrehungen pro Minute und Volt, die mit einem 2s-LiPo kombiniert werden wollen. Errechnet man die daraus entstehende Maximaldrehzahl, so erhält man einen Wert von etwa 23.000 Umdrehungen pro Minute. Zugegeben, das klingt im ersten Moment nicht wirklich beängstigend. Viel wichtiger ist aber, welchen Anteil seiner theoretischen Leistung der sensorlose Motor wirklich auf die Piste bringt.

Als Partner steht dem Triebwerk ein Fahrtenregler mit der Bezeichnung MSC-MXPro zur Seite. Neben einem passiven Kühlkörper verfügt der Regler über eine aktive Lüftung, die auch dann für angemessene Betriebstemperaturen sorgen soll, wenn es buchstäblich heiß her geht. Zusätzlich findet sich am Gehäuse ein Anschluss, der beweist, dass der MSC auch sensorbasierte Motoren betreiben kann. Laut Anleitung sollten alle notwendigen Parameter bereits voreingestellt sein, was bei einem RTR-Modell natürlich auch notwendig ist. Also wurden Vorwärts- und Rückwärtsfunktion auf der Werkbank durchprobiert, was ebenso einwandfrei funktionierte wie die akustische Bestätigung der LiPo-Zellen-Erkennung. So weit – so gut.

### Schaltzentrale

Damit der Pilot stets die Kontrolle behält, liegt dem SCTE eine DX3E-Fernsteueranlage aus dem Hause Spektrum bei. Zugegeben, das war eine kleine Überraschung, denn dem bereits erwähnten Ten-T-Truggy wurde werkseitig die große Schwester DX3S mit auf den Weg gegeben, die im Gegensatz zur E über eine integrierte Software mit mehreren Modellspeichern sowie ein dazugehöriges Display verfügt. Beim SCTE muss der neue Besitzer mit etwas weniger auskommen. Allerdings handelt es sich hierbei um Jammern auf hohem Niveau, denn mit Ausnahme ihrer analogen Bedienung per Dreh- und Schieberegler gibt es an der DX3E wenig auszusetzen.



Zwar verfügt die DX3E nicht über eine integrierte Programmsoftware, aber ihr Funktionsumfang ist trotzdem okay

Sie liegt erstklassig in der Hand, weist einen griffigen Moosgummi-Überzug am Lenkrad auf und gibt sich mit einer Stromversorgung durch vier AA-Zellen zufrieden, was ihr Gewicht angenehm niedrig hält. Moduliert wird im sicheren und komfortablen DSM-System mit 2,4 Gigahertz. Die Kanäle für Gas, Bremse und Lenkung können in beide Richtungen separat abgestimmt werden. Ein Nutznießer ist das serienmäßige verbaute Lenkservo – und jetzt hatten wir ihn endlich gefunden, den Punkt, an dem sich doch ein klein wenig Kritik finden ließ. Zwar liegen Stellgeschwindigkeit und Stellkraft der MSX-Rudermaschine auf einem durchaus angemessenen Niveau. Dafür muss es allerdings mit einem Kunststoff-Getriebe auskommen, das im harten Offroad-Einsatz schnell an seine Grenzen gelangen dürfte. Punktabzug.

Was das unter dem Strich bedeutet? Trotz des kleinen Patzers mit dem Servo hätte das RC-Paket des SCTE locker die Bewertung „Sehr gut“ bekommen, aber es gibt da noch einen anderen Faktor, der an dieser Stelle erstmals in den Fokus rücken soll. Klar ist, dass fast alle bisher beschriebenen technischen Merkmale des Losi-Trucks weit über dem RTR-Klassendurchschnitt liegen. Das gilt allerdings auch für seinen Preis. Bezieht man diesen in die Begutachtung mit ein – und das ist unerlässlich – dann reduzieren die Drehknopf-Fernsteuerung und das einfache Lenkservo die Gesamtbewertung der RC-Ausstattung auf die Note „Gut“.

### Weniger quatschen – mehr heizen

Mit einem frisch geladenen 2s-LiPo sollte es nun auf die Strecke gehen. Der erste Anlaufpunkt war eine offene Fläche mit verschiedenen Untergründen wie Gras, Lehm, Asphalt und weichem Sand. Grundsätzlich benötigt ein Elektromodell zwar keinen echten Einlaufvorgang, aber um den rotierenden Teilen die Gelegenheit zu geben, sich zu setzen, wurden die ersten Runden noch verhalten abgespult. Relativ bald schon siegte die Neugier über die Vernunft und der SCTE bekam erstmals den Befehl „Vollgas“.

Von einem Moment zum nächsten waren alle Zweifel beseitigt, ob das Drehzahlniveau des 550er-Motors an einem 2s-LiPo ausreichend sein würde. Trotz seiner recht straffen Fahrwerksabstimmung tauchte der Short Course-Truck tief in die hinteren Federn ein und schob mit Nachdruck über den Platz. Bremse, Kurve und zurück – da ging was. Also ab in die tieferen Sandschichten, das Motto hieß jetzt Arbeiten. Obwohl die Profile der Serienbereifung eine eindeutige Race-Orientierung aufweisen, ließen sie sich auch im Sand nicht lumpen und zeigten eine gute Traktion.

**Robuster Aufbau**  
**Gute Fahrleistungen**  
**Viele Setup-Optionen**  
**Lenkservo mit Kunststoffgetriebe**



**Lange gesucht und doch entdeckt: eine Schwäche. Das Lenkservo offeriert ein Kunststoff-Getriebe**

Nächste Disziplin: Springen. Also raus mit der Holzschanze aus dem Kofferraum und den SCTE drüber gehetzt. Hier zeigte der Truck ein relativ neutrales Flugverhalten mit leichter Tendenz zur Kopflastigkeit. Kein größeres Problem, denn die Massen der vier angetriebenen Räder erlaubten punktgenaue Korrekturen per Gasstoß. Mehr Mut, mehr Gas – der Losi musste nun alles zeigen. Eigentlich hätte man so den ganzen Tag verbringen können. Aber da war ja noch was. Etwas, das den Autor zugegeben noch viel mehr reizte. Klar, ein Short Course-Truck ist ein idealer Basher. Aber die vielen Einstellmöglichkeiten des SCTE, sein präzises Fahrverhalten und der kräftige Antrieb schrien geradezu nach dem Ort, auf dem die großen Vorbilder im Maßstab 1:1 eigentlich zuhause sind: die Rennstrecke.

Also schnell zusammengepackt und ab auf eine permanente Indoor-Teppichpiste. Wie erwartet, zeigte unser Testmodell auch dort keine Schwächen. Genau genommen eigentlich sogar das Gegenteil, denn die Reifen schienen wie gemacht für den künstlichen Untergrund. Nun packte der SCTE alle seine Stärken aus und zeigte nicht weniger als eine großartige Performance. Die vielen Setup-Optionen der Mechanik wurden reichlich ausgenutzt, mal in die falsche Richtung, mal in die richtige, und am Ende war der Truck so abgestimmt, dass man ohne Probleme mit ihm in einen Wettbewerb starten könnte.

## Viel Licht, wenig Schatten

Am Ende muss man dem SCTE RTR respektvoll attestieren, dass er sicher zum Besten gehört, was der



**Fette Rammer und Schmutzfänger gehören an einem Short Course-Truck zum guten Ton**

Markt in diesem Segment zu bieten hat. Im Gegensatz zu den Modellen vieler Mitbewerber heißt RTR bei Losi eben nicht, dass man versteckte Billiglösungen in Kauf nehmen muss. Ganz neu ist diese Erkenntnis freilich nicht, denn der Hersteller setzt auch bei anderen Komplettpaketen konsequent auf Qualität, die allerdings, das soll hier nicht verschwiegen werden, ihren Preis hat. Trotzdem tut man gut daran, etwas mehr Geld in die Hand zu nehmen und dafür gleich ein ordentliches Modell zu erstehen, das konnte der SCTE eindrucksvoll beweisen.

Ein Wort noch zu einem Thema, das bei Losi-Modellen nach wie vor eine Rolle spielt. Auch der SCTE ist fast vollständig mit Zollschrauben montiert. Das ist zwar kein wirklicher Nachteil, doch zöllige Gewinde haben sich heutzutage praktisch aus der gesamten Technikwelt verabschiedet, weil sie keinerlei Vorteile bringen und es sinnvoll ist, sich auf einen Standard zu einigen. Gut zu wissen, dass alle zukünftigen Losi-Modelle mit metrischen Schrauben ausgestattet sind.

Losi-Fans und solche, die es noch werden wollen, können mit dem SCTE RTR durchstarten. Er ist schnell, robust und seine Ausstattungsmerkmale geben mit Ausnahme des Lenkservos keinerlei Anlass, in teure Tuningteile zu investieren. Rückblickend betrachtet, lag die schwerste Aufgabe in diesem Test darin, eine ernsthafte Schwäche auszumachen. Wer es so richtig krachen lassen will, ist mit dem neuen Losi-Paket bestens beraten. ■



**Großvolumige Öldruckdämpfer aus Aluminium bringen Ruhe ins Fahrwerk**

## FAZIT

**Der Losi Ten SCTE RTR ist für alle Eventualitäten gerüstet. Die Zielgruppe lässt sich nicht eindeutig definieren: Neulinge finden leichten Zugang, Wettbewerbspiloten profitieren von seinem hohen technischen Niveau.**

**Auf einer Rennstrecke ist ein echter Short Course-Truck bestens aufgehoben**





**Viel eloxiertes Aluminium an einem Crawler-Chassis in Kombination mit einer Monstertruck-Karosserie. Diese Verschmelzung von zwei Fahrzeugklassen zeichnet den GM Racing Low Rider von Graupner aus. Bei dem ausgefallenen Modell handelt es sich um einen Elektroboliden im Maßstab 1:10, der als RTR-Version ausgeliefert wird.**

Beim GM Racing Low Rider von Graupner handelt es sich um eine Chimäre. Der Begriff bezeichnet ein fiktives Wesen, das sich aus mehreren Spezies zusammensetzt. Bekanntestes Beispiel dafür ist die ägyptische Sphinx – teils Mensch, teils Löwe. Der Low Rider verfügt unverkennbar über die Gene eines Crawlers, möchte jedoch auch Monstertruck sein. Dies verdeutlichen seine Optik und die Motorisierung mit einem Speed 600-Motor. Während Kritiker in dieser Fusion unterschiedlicher RC-Car-Konzepte eine Mutation sehen, die weder dem Crawler- noch dem Monsterimage gerecht werden kann, zeigen sich gerade hier die Stärken des Boliden. Er ist multifunktional einsetzbar und eignet sich für unterschiedliche Terrains.

**Allrounder**

Befreit man den Low Rider von seiner Umverpackung, präsentiert sich ein solide verarbeitetes, aufgrund des vielen eloxierten Alus edel anmutendes RC-Car. RTR heißt ja nicht umsonst ready-to-run, daher soll es auch mit dem Low Rider direkt auf die Piste gehen. Die Funke mit acht Mignonzellen bestücken und einen Fahrakku in die Halterung legen. Dieser Energieriegel muss leider zusätzlich erworben werden. Er gehört nicht zum Lieferumfang, obwohl

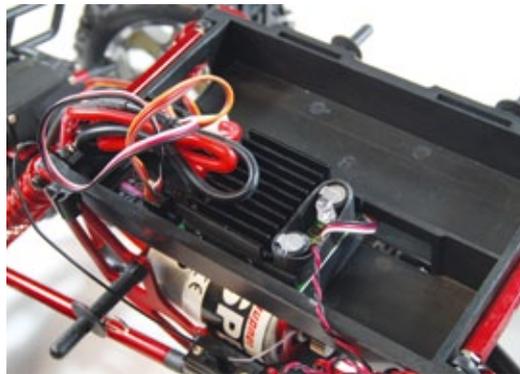
sich der Low Rider explizit an Einsteiger richtet. An den Fahrregler kann wahlweise ein NiMH- oder ein LiPo-Akku angeschlossen werden. Funke und RC-Car einschalten und schon kann es losgehen.

Ein Zug am Gashebel und der Low Rider setzt sich in Bewegung. Deutlich schneller als ein Crawler, aber dennoch langsamer als ein typisches Monster-Modell im Maßstab 1:10 mit einem 2s-LiPo als Fahrakku. Dafür ist die Chimäre von Graupner jederzeit gut zu kontrollieren. Das Servo setzt die Lenkbefehle knackig um und der Motor lässt sich feinfühlig ansteuern. Dieser Punkt wird wichtig, verlässt man die Ebene und erstürmt die Steine oder ersatzweise einen Holzstapel. Hier ist wie bei einem Vollblut-Crawler ein gefühlvoller Gasfinger gefragt. Zwingt man den Rider mit zu viel Gas ein Hindernis hinauf, folgt unweigerlich der Rückwärtssalto. Nach einigen missglückten Anläufen ist das nötige Feingefühl vorhanden. Das Lenkservo ist stellstark und verfügt über ausreichend viel Haltekraft, um auch knifflige Situationen zu meistern. Allerdings ist der Schwerpunkt des Riders nicht ideal, um Gipfel zu erstürmen. Er liegt für einen Crawler zu weit oben, was auf die Platzierung des Akkus auf dem Oberdeck zurückzuführen ist. Hier kann das Aufbleien der Räder

Text und Fotos:  
Tobias Meints



Für den Antrieb sorgt ein Speed 600-Bürstenmotor. Dieser ist zwischen der oberen und der unteren Chassisplatte platziert



Auf dem Oberdeck befindet sich der Akkuschacht. Daneben teilen sich der Fahrregler und der Empfänger den restlichen Platz

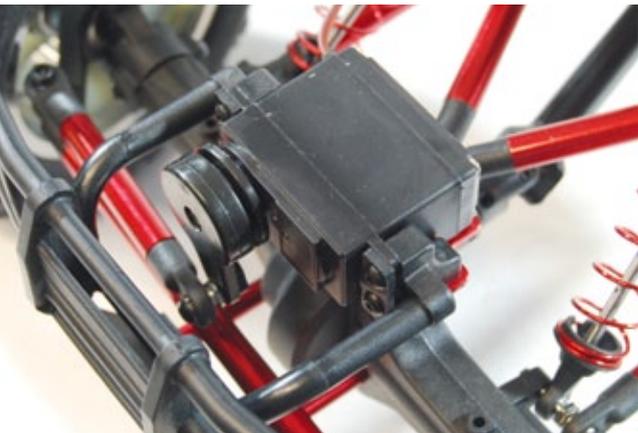


Minimalismus wird deutlich bei der Konstruktion der Vertikal-Twin-Plates. Die senkrechten Chassisplatten sind typisch für Crawler

# ***Gelungene Symbiose***



***Monstertruck meets Crawler***



Auf der Vorderachse befindet sich das liegend verbaute Lenkservo. Dieses ist ausreichend stark und schnell. Ein Servosaver schützt die Mechanik vor Belastungsspitzen

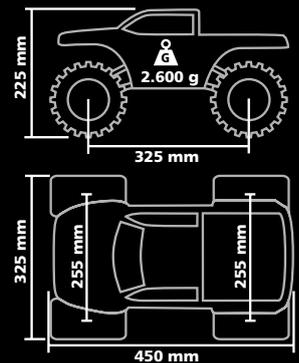


An der Hinterachse sind wie vorne auch Lenkhebel verbaut. Diese werden jedoch nicht über ein Gestänge angelenkt, sondern sind in ihrer Position fixiert

## CAR CHECK

### GM RACING LOW RIDER Graupner

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 199,95 Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Twin-Plate-Chassis
- Benötigte Teile: Fahrakku, acht Mignonzellen



Ahnhilfe schaffen. Nichtsdestotrotz verfügt das Crawler-Monster über recht gute Klettereigenschaften. Moderate Hindernisse überwindet es mit einem geübten Fahrer an der Pistolenfunke souverän.

Ausschließlich auf ebener Strecke oder Felsen unterwegs zu sein, ist nicht das Wahre. Spaß macht der Low Rider auf einem gemischten Parcours: Moderate Hindernisse, kurvige Abschnitte und kurze Geraden. Hier spielt das Crawler-Monster seine Trümpfe aus und lässt reine Crawler beziehungsweise Monstertrucks alt aussehen. Kurzer Sprint, schnelle Kurvenfahrt und dann rauf auf den Holzstapel. Dank der immensen Verschränkung des Chassis kommt das Modell auch problemlos über das Hindernis rüber. Spätestens hier kapituliert der Rentruck. Dann wieder auf der Geraden beschleunigen und den konkurrierenden Crawler, dessen Motorisierung auf Drehmoment und zulasten von Drehzahl ausgelegt ist, stehenlassen. Das macht Spaß und zeigt, dass der Low Rider auf einem durchdachten Konzept basiert.

### Drin und dran

Welche Features machen den Low Rider denn nun zum Allrounder? Primär sind es das Crawler-typische Chassis und die Motorisierung, die ihm auf ebenen Flächen die Fahreigenschaften eines Monstertrucks verleihen. Die Basis des Boliden bilden zwei vertikale, ausgefräste und eloxierte Chassisplatten, die die untere Getriebeplatte und das Oberdeck miteinander verbinden. Letzteres ist in Wannenform ausgeführt.



Die Teleskopkardans sind solide ausgeführt und garantieren einen haltbaren Antrieb



Links in Kombination mit langen Alu-Öldruckstoßdämpfern ermöglichen eine gute Verschränkung



Viel eloxiertes Aluminium zeichnet den Low Rider aus. Das Modell im Maßstab 1:10 basiert auf einem Crawler Chassis mit den typischen Links sowie den langen Öldruckstoßdämpfern

Ansprechende Optik  
Gut kontrollierbare Fahreigenschaften  
Hochwertige Verarbeitung  
2,4-Gigahertz-Technik  
Viele Aluminiumteile

Keine Beadlock-Felgen  
Kein Antriebsakku dabei



Der Schwerpunkt des Low Rider liegt für effektives Crawl etwas zu hoch. Jedoch sind die Räder – so schick sie auch aussehen mögen – leider verklebt. Der Einsatz von Beadlock-Ringen würde das Aufbleien erleichtern



In den starren Pendelachsen des Low Rider verteilen Kegeldifferenziale über Knochenwellen die Motorkraft an die Radachsen

## FAZIT

Von wegen Mutation, der GM Racing Low Rider von Graupner stellt eine gelungene Symbiose zweier unterschiedlicher RC-Car-Konzepte dar. Egal ob es darum geht, Hindernisse zu überwinden, oder etwas schneller auf ebener Strecke unterwegs zu sein, der Rider macht alles mit. Das Crawler-Monster, das sich primär an Hobby-einsteiger richtet, überzeugt zudem durch die hochwertige Ausstattung und den günstigen Preis.

Die Basis des Crawlers bildet die Getriebepatte. Sie nimmt die Motor-Getriebe-Einheit auf, von der Teleskopkardanwellen die Weiterleitung der Motorkraft übernehmen

Während die rechte Seite für den Fahrakku reserviert ist – zur Fixierung des Energieriegels sind bereits Klettbander am Chassis befestigt – finden auf der linken Seite der Empfänger sowie der Regler Platz. Der Controller wird mittels Kühlrippen passiv gekühlt. Bereits ab Werk ist er mit dem Speed 600-Motor verbunden. Dieser sorgt in Kombination mit dem Getriebe für akzeptable Geschwindigkeiten. Hierbei überträgt ein 26-Zähne-Ritzel die Motorkraft auf ein 82-Zähne-Hauptzahnrad. Drei Zahnräder mit 20, 28 und 53 Zähnen bilden das Getriebe.

Von hier aus führen Kardanwellen in Teleskopbauweise zu den beiden starren Pendelachsen. Diese sind mit Kegeldiffs aus Stahl sowie Knochenwellen versehen, die die Differenzial-Outdrives mit den Radachsen verbinden. Die vordere ist lenkbar ausgeführt. Die hintere verfügt zwar ebenfalls über Lenkhebel, diese sind jedoch über Streben fixiert. Auf den Sechskantradmitteln sind ab Werk bereits dreiteilige Räder platziert. Die Pneus verfügen über ein grobes Profil und stellen einen Kompromiss zwischen Crawler- und Monsterbereifung dar. Leider sind sie auf den Felgen verklebt und nicht über einen Beadlock-Ring gesichert. Auf diese Weise gestaltet sich das Aufbleien der Räder schwierig.

Damit sich das Chassis Crawler-typisch im Gelände verschränken und den Gegebenheiten anpassen kann, verfügt es über vier Streben, sogenannte Links, die die Achsgehäuse mit der Getriebepatte verbinden. In Kombination mit den vier langen Öldruckstoßdämpfern ermöglichen diese die Verschränkung des Boliden und das Crawler-typische Fahrverhalten. Wie alle sichtbaren Aluteile sind auch die Links sowie die Dämpferkappen und sogar die Federn in Rot eloxiert. Die Vorspannung lässt sich stufenlos über Rändelschrauben einstellen. Vorbildlich, dass in dieser Preisklasse an dieser Stelle keine C-Klipse zum Einsatz kommen.



## Komponenten

Auf der Vorderachse ist das Lenkservo platziert – natürlich auf einer in Rot eloxierten Platte. Über eine einfache Mechanik stellt es die Übertragung der Lenkbefehle sicher. Zudem ist es ausreichend stellstark und wird von einer Servosaver-Mechanik vor Belastungsspitzen geschützt. Verbunden ist der Steuermann ab Werk mit dem XG-6i 2.0 FHSS-Dreikanal-Empfänger, der auf dem Oberdeck platziert ist. Dieser arbeitet mit störungssicherer 2,4-Gigahertz-Technik.

Angesteuert wird der Receiver von der GM-Racing XG-6i 2.0 FHSS Sport Spec. Die Funke liegt gut in der Hand und bietet alle erforderlichen Einstelloptionen, um das Crawler-Monster um den Parcours und über die Steine zu zirkeln. Ein weiterer positiver Aspekt des Pistolensenders ist, dass der Batterieschlitten im Fuß entnommen werden und durch einen Senderakku ersetzt werden kann. Auf diese Weise lässt sich das Gewicht der Funke deutlich reduzieren.

Der Bürstenregler ist ebenfalls bereits ab Werk mit dem Empfänger sowie dem Speed 600-Motor verbunden, der zwischen den beiden vertikalen Chassisplatten werkelt. Über einen Schalter an der linken Seite lässt sich der Low Rider ein- und ausschalten. Die Antriebscombo des Crawler-Monsters ist nicht nur kräftig, sondern obendrein noch sparsam. Bei moderater Fahrweise sind mit einem 2s-LiPo mit 3.000 Milliamperestunden Fahrzeiten von bis zu 15 Minuten realisierbar. ■

Extreme Verschränkung ist für das Chassis des Low Rider kein Problem, allerdings tut er sich bei großen Hindernissen schwer





# Gen-Forschung



## Gelungenes Laborexperiment

Beide sind groß, schnell und stark. Es handelt sich um zwei Brüder mit unterschiedlichen Erbanlagen – gebaut für ein und denselben Zweck: um brachiale Power auf die Strecke zu bringen. Gemeint sind die Elektro- sowie die Verbrennervariante des HPI Trophy Truggy von LRP electronic im Maßstab 1:8. Der brushlessgetriebene Bolide trägt den Namen Flux, die Nitro-Version kommt mit der Bezeichnung 4.6 aus, den Kubikzentimetern des Verbrennungsmotors.

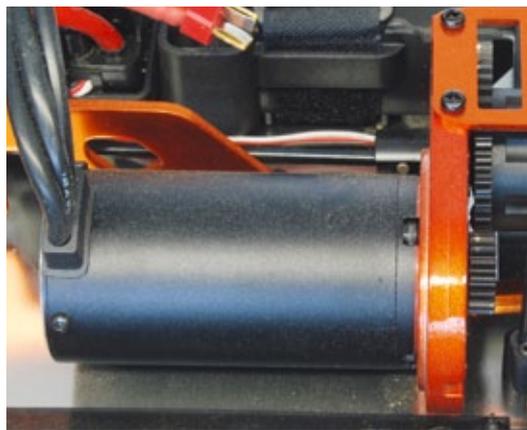
Text: Tobias Meints  
Fotos: Tobias Meints,  
Jan Schnare,  
Stefan Strobel

Den Gashebel durchziehen und schon katapultieren die kraftvollen Aggregate der beiden Trophy Truggys die Racer nach vorne. Die Elektrovariante sprintet flüsterleise los, der Verbrenner mit infernalischem Sound und dem Geruch von Nitromethan in der Luft.

### Angetrieben

Für den Vortrieb im Flux sorgt ein kraftvoller Scream-Brushlessmotor, der 1.965 Umdrehungen pro Minute und Volt leistet. Ausgelegt ist der Truggy für den

Betrieb an 14,8 Volt, was 2s-LiPos entspricht. Die beiden Energiespender finden auf der linken Chassisseite Platz und werden mittels zweier Klettbander gesichert. Direkt dahinter befindet sich der Flux Rage-Fahrregler. Dieser verträgt einen Dauerstrom von 80 Ampere, ist mit einem Ein-aus-Schalter versehen und lässt sich mittels One-Button-Setup programmieren. Auf diese Weise lassen sich der Fahrmodus, die Kraft der Rollbremse, eine LiPo-Abschaltung, der Start-Modus, die maximale Bremskraft, die Initial-



Im 4.6er-Truggy (links) sorgt ein 4,6-Kubikzentimeter-Motor für Vortrieb. Das Aggregat kennen PS-Fans aus dem HPI Savage. Ein Scream-Brushlessmotor, der 1.965 Umdrehungen pro Minute und Volt leistet, katapultiert den Flux (rechts) nach vorne. Ausgelegt ist der Truggy für den Betrieb an 14,8 Volt, was zwei 2s-LiPos entspricht

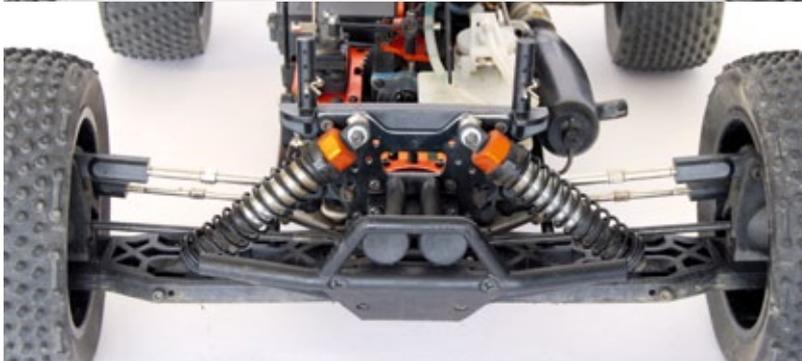
Bremse, der Neutralbereich, das Mototiming sowie der Überhitzungsschutz modifizieren. Welches Menü beziehungsweise welche Konfiguration gewählt ist, zeigen eine blinkende LED sowie Pieptöne.

Beim Trophy Truggy 4.6 bildet ein Nitro Star F4.6-Motor das Herzstück des Boliden. Dieses Aggregat ist auch im Savage-Monstertruck verbaut und mit einem Seilzugstarter versehen. Auf diese Weise lässt er sich auch ohne den Einsatz einer Startbox zum Leben erwecken. Das 4,6-Kubikzentimeter-Aggregat ist mit einem Zweistufen-Luftfilter versehen und lässt sich über den Zweinadelvergaser gut einstellen. Der Motor leistet bis zu 32.000 Umdrehungen pro Minute und für die Kühlung ist ein großes Aluminiumgehäuse mit Kühlrippen verbaut. Über ein Reso-Rohr aus Aluminium atmet der Motor seine Abgase aus. Für die Brennstoffzufuhr ist der 160 Milliliter fassender Tank zuständig. Beim Gas-Brems-Servo handelt es sich um ein HPI SF-10W. Dieses ist wasserdicht ausgeführt und hat eine Stellkraft von 4,5 Kilogramm bei 6 Volt. Damit nicht nur die Beschleunigung

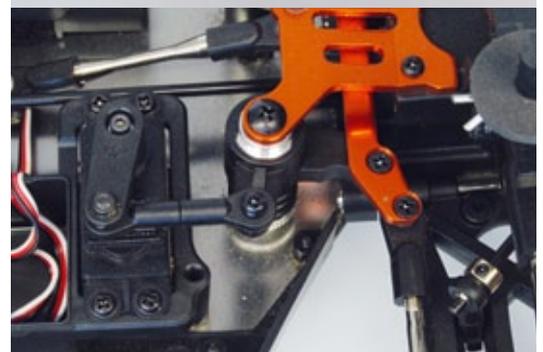
brachial ist, sondern auch die Verzögerung, hat der 4.6 eine solide Zweischeibenbremse. Deren Einsatz entfällt bei der Flux-Variante selbstverständlich. Die Kraft des Nitro Star-Motors überträgt eine Kupplungsglocke über ein Stahlhauptzahnrad an das Mitteldiff.

### Same same

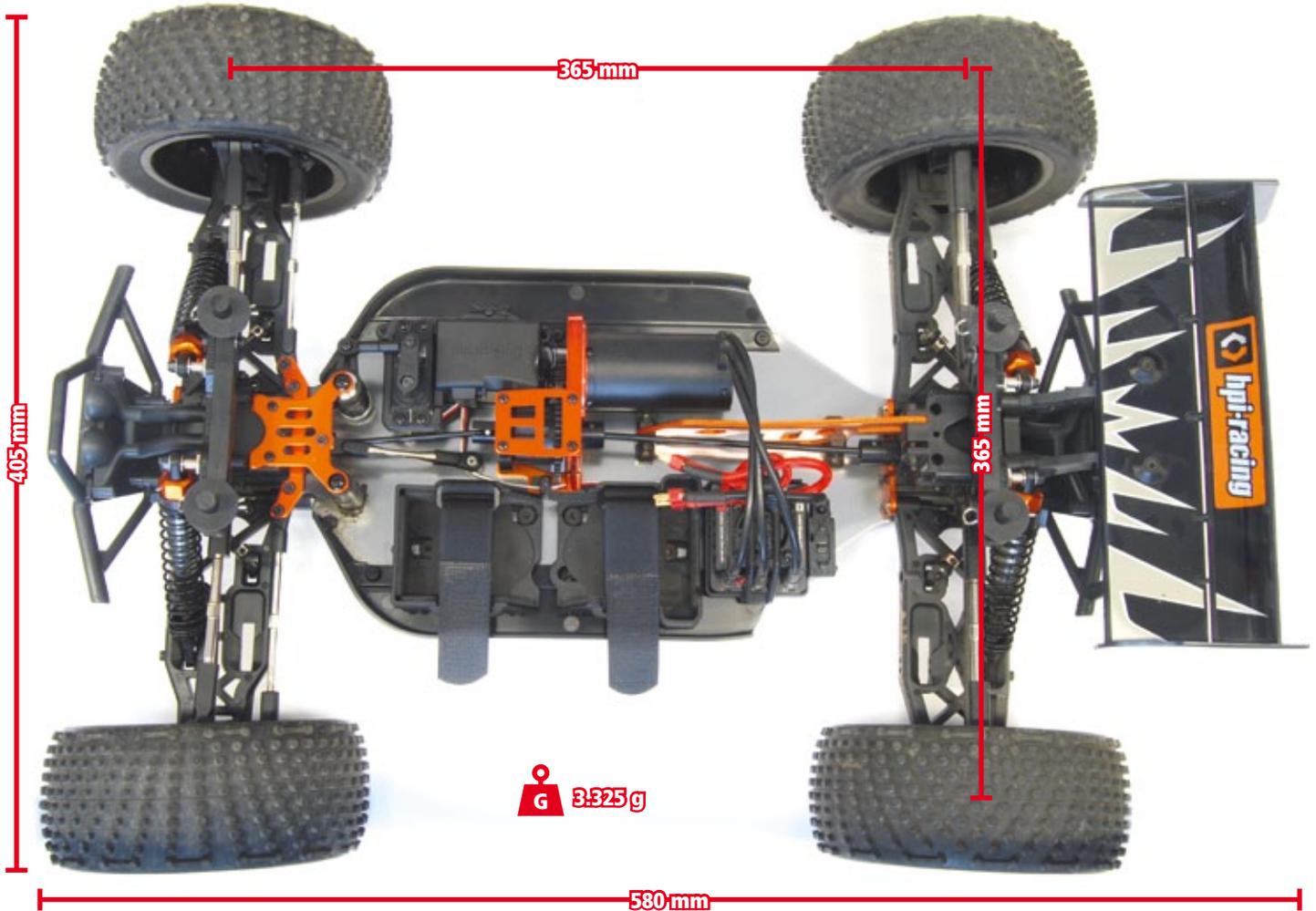
Hier enden dann auch schon die Unterschiede zwischen den beiden sonst so gleichen Brüdern. Bei beiden Truggys leiten Antriebswellen die Motorkraft an die Kegelraddifferenziale in den Achsen weiter, die ihrerseits den 4WD-Antrieb der Boliden garantieren. Sowohl die Vorder- als auch die Hinterachse sind solide ausgeführt und basieren auf Doppelquerlenkern. Die unteren sind in Schwingenform ausgeführt, die oberen bestehen, wie auch das Lenkgestänge, aus Gewindestangen. Großvolumige Öldruckstoßdämpfer, die an verschiedenen Punkten befestigt werden können, sorgen für die Federung und Stabilisatoren an beiden Achsen garantieren ein ausgewogenes Fahrverhalten. Alles in allem eine grundsolide Konstruktion.



Die Vorderachsen der beiden Brudermodelle sind gleich aufgebaut. Sie basieren auf großvolumigen Dämpfern, Doppelquerlenkern und Stabilisatoren, die bei beiden Truggys zum Lieferumfang gehören (oben: Elektrovariante)



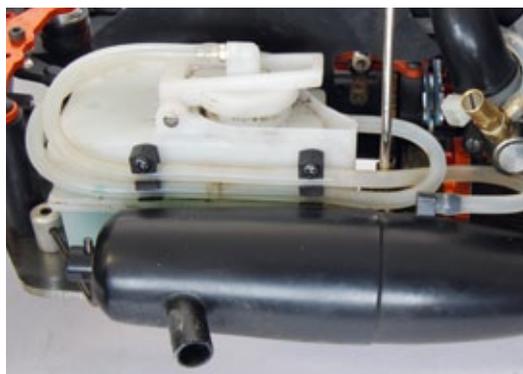
Bei beiden Truggys ist ein HPI SF-20W, ein wasserdichtes 6,6-Kilogramm-Servo, verbaut. Beim Flux (unten) ist es stehend, beim 4.6er-Truggy liegend montiert



Die RC-Boxen beider Truggys sind wasserdicht ausgeführt. Beim 4.6er (unten) fällt sie größer aus, da neben dem Empfänger noch der Empfängerakku darin untergebracht werden muss

Als Lenkservo kommt bei beiden Truggys ein HPI SF-20W zum Einsatz. Dieses ist wie das Gas-Brems-Servo wasserdicht und realisiert eine Stellkraft von 6,6 Kilogramm bei einer Spannung von 6 Volt. Es ist beim Flux stehend, beim 4.6er liegend verbaut und gibt die Lenkbefehle über einen Servosaver und eine mit nur wenig Spiel behaftete Mechanik weiter. Solide Lenkhebel aus Aluminium und 17 Millimeter Radmitnehmer sichern einen dauerhaft stabilen Antrieb.

Während bei der Elektrovariante die wasserdichte RC-Box direkt hinter dem Lenkservo platziert ist, befindet sich im Nitro-Truggy eine etwas größere Version direkt neben dem Motor. Diese nimmt nicht nur den 2,4-Gigahertz-Empfänger mit der Bezeich-

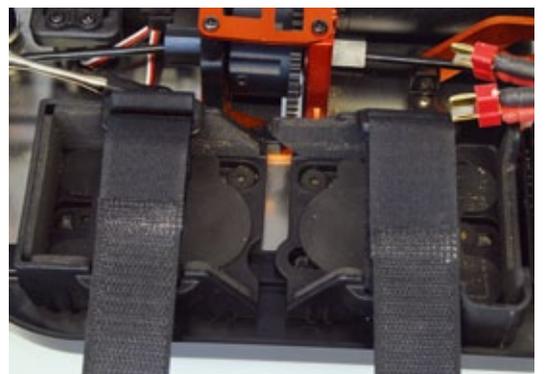


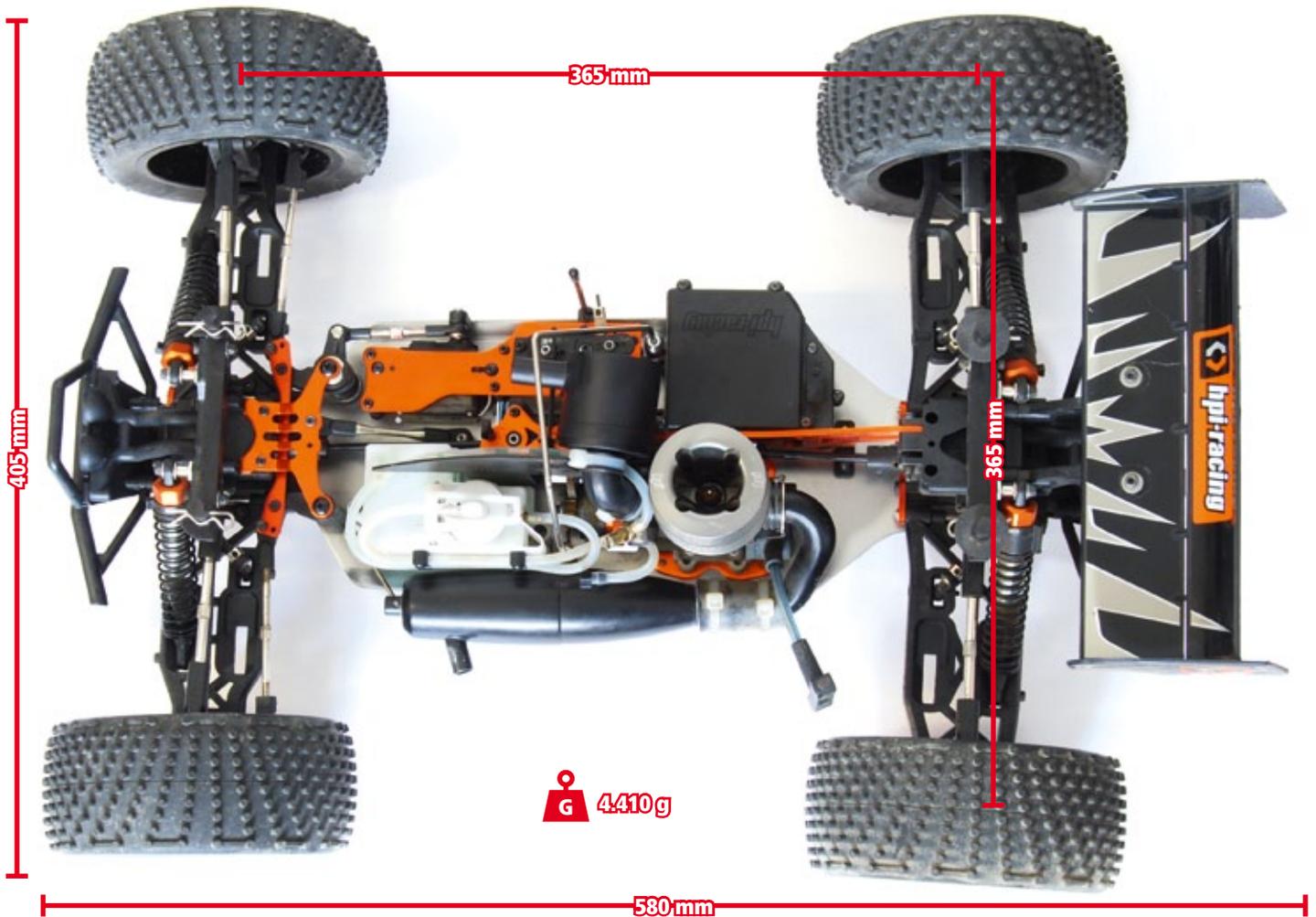
Wo beim Flux (rechts) der Akkuschacht zur Aufnahme der beiden LiPos platziert ist, befinden sich beim Nitrotruggy das Resorrohr und der 160 Milliliter fassende Tank

## FAZIT

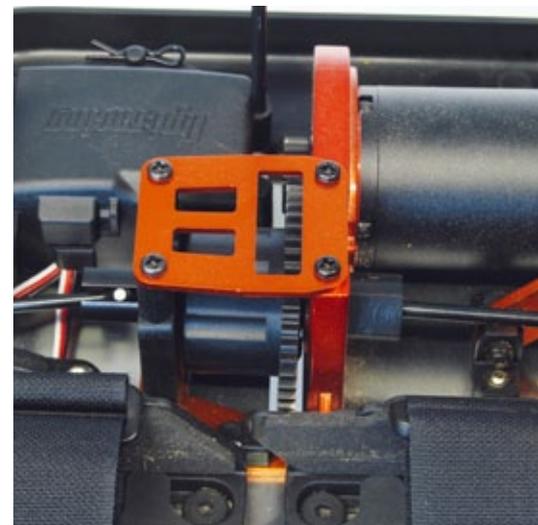
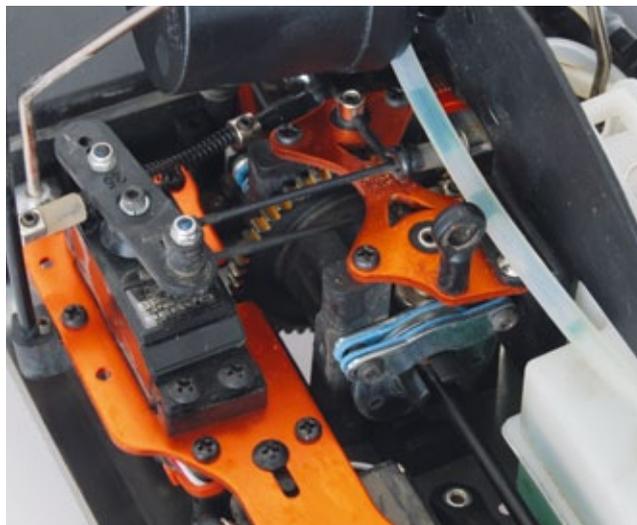
**Der Trophy Truggy Flux von HPI ist ein Elektrobolide im Maßstab 1:8, der out-of-the-box Spaß macht. Fahrakku einlegen, Modell starten und mit dem Werksetup sofort losbashen. Damit richtet sich der 529,90 Euro teure Truggy an erfahrene RC-Car-Fahrer, aber auch an Hobbyeinsteiger, die sich ein Modell wünschen, an dem sie lernen und lange Freude haben können.**

nung RF-20 auf, sondern auch den Empfängerakku beziehungsweise den beiliegenden Batterieschlitten für vier Mignonzellen.





Während beim Flux (rechts) keine Bremse zu finden ist – schließlich übernimmt bei einem Elektromodell der Regler diese Aufgabe – ist beim 4.6er-Truggy eine solide Zweischeibenbremse verbaut



## Runde Sache

Beide Truggys sind solide ausgeführt und mit hochwertigen Komponenten ausgestattet. Gleiches gilt auch für das Zubehör. Werkzeug, Ersatzteile und eine ausführliche, reichbebilderte und mehrsprachige Bedienungsanleitung. Diese beinhaltet beim 4.6er-Truggy zudem eine genaue Beschreibung, wie das Aggregat zu starten und einzustellen ist. Vorbildlich ist auch die Ausstattung mit 2,4-Gigahertz-Funktechnik. Noch vor einiger Zeit wären beide Boliden mit 27-Magerhertz-Fernsteuerungen ausgeliefert worden. Für reibungslosen Funkbetrieb sorgen die beiliegende TF20-E (Flux) sowie TF-40 (4.6er). Sie

liegen beide gut in der Hand und bieten alle relevanten Einstelloptionen. Die Funken rundet zwei gelungene Gesamtpakete perfekt ab.

## FAZIT

**Der Trophy Truggy 4.6 von HPI bietet die gleiche Power wie sein elektrifizierter Bruder, bedarf jedoch einer etwas erfahrenen Hand, um den Motor perfekt einzustellen. Damit richtet sich der Bolide eher an erfahrene RC-Car-Fahrer, die dem Geruch von Nitro mehr abgewinnen können als dem Charme des elektrischen Leisetreters. Den Verbrennertruggy gibt es für 429,90 Euro.**



*Juraj Hudy*

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

Für uns als Hersteller bedeutet das Ende des Jahres nicht unbedingt gleichzeitig auch Urlaub und Freizeit mit der Familie, denn gerade in dieser Zeit steht zum Beispiel die Spielwarenmesse in Nürnberg an. Natürlich dürfen wir auch die Weihnachtszeit nicht vergessen, denn die vielen Bestellungen von Kunden aus aller Welt müssen termingerecht produziert werden. In diesem Jahr beziehungsweise Ende 2011 war es sogar noch etwas schlimmer, denn zusätzlich hatten wir einige interne Veränderungen durchzuführen und der XB9 stand als nahezu komplette Neukonstruktion auf der Agenda.

### Interne Veränderungen

Nach nunmehr sechs Jahren voller Tests, Änderungen und Optimierungen konnten wir mit unserem neuen ERP-System eine deutlich bessere Softwarebasis für das gesamte Unternehmen schaffen. In den letzten zehn bis zwölf Jahren sind sehr viele Produkte hinzugekommen und es war an der Zeit, auch die Logistik- und Methodik-Software zu überarbeiten. Nach vielen Analysen stellte sich recht schnell heraus, dass nur ein komplett neues System die Anforderungen für jetzt und auch die Zukunft erfüllen würde. Unsere Wahl fiel daher auf ein System, das auch bei realen Autoherstellern genutzt wird – bei uns sind die Teile nur eine Nummer kleiner.

Doch durch diesen Schritt wurden viele unserer Prozesse ebenfalls auf den Prüfstand gestellt, um die In-

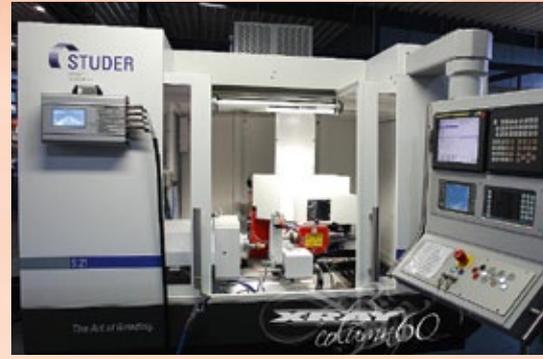
tegration in das neue System so optimal wie möglich zu gestalten. Hierzu wurden in den vergangenen fünf Jahren die Prozesse ermittelt und in Zusammenarbeit mit dem Hersteller der Software alles entsprechend angepasst. Seit etwa einem Jahr befindet sich das System in der Testphase, um letzte Kleinigkeiten aufzuspüren und abzustellen. Da dieses System nicht nur die Logistik, sondern sämtliche Prozesse über die Konstruktion, den Formen und Prototypenbau, der Verpackung bis hin zur grafischen Gestaltung von Katalogen oder Anleitungen berücksichtigt, kann man sich in etwa vorstellen, wie umfangreich die Arbeiten gewesen sind.

Doch damit nicht genug, denn zum Jahreswechsel wollten wir die jährliche Inventur nutzen, um auch die Anordnung der Maschinen in einigen Bereichen in der Fabrik zu verbessern und der neuen Methodik anzupassen. Daher musste also auch die eine oder andere schwere Maschine verlegt werden – mitunter nicht immer einfach. Zeitweise stand die komplette Produktion still, um die Änderungen einzubringen und daher konnten wir immerhin für fast einen ganzen Monat nicht oder nur sehr eingeschränkt produzieren. Da wir erst wieder Mitte Januar voll produktionsfähig waren, möchte ich mich an dieser Stelle für eventuelle Engpässe bei allen entschuldigen. Der Wechsel auf eine neue Produktionsmethodik war mit sehr viel Zeitaufwand verbunden, stellte aber für uns die einzige Alternative dar, um in Zukunft als europäischer Hersteller mit der asiatischen Konkurrenz mithalten zu können. Ich hoffe daher, dass wir in der nächsten Zeit wieder wie gewohnt allen Bestellungen nachkommen können und freue mich auf die zukünftigen Entwicklungen mit dem neuen System.

### Neue Maschinen

Natürlich kann bei einer solchen Änderung auch der Einsatz neuer Maschinen sinnvoll werden. Wir haben daher bei einem Schweizer Unternehmen eine vollständig automatisierte Schleif- und Poliermaschine bestellt und konnten diese nun in die Produktion einflechten. Die Genauigkeit der teuren CNC-Maschine beträgt über den gesamten Prozess

**Die ersten Renneinsätze des XB9 verliefen zur vollen Zufriedenheit und erste Podestplätze konnten errungen werden**



**Juraj Hudy's ganzer Stolz: eine extrem präzise Schleif- und Poliermaschine der Schweizer Firma Studer**



**Die Server in der Fabrik mussten nicht nur mit neuen Programmen versehen werden, sondern oftmals kamen auch komplett neue Module hinzu**

extrem gute 0,001 Millimeter. Derzeit haben wir noch einige weitere Maschinen im Blick, um nicht nur die Produktivität weiter zu steigern, sondern vor allem die Präzision und die schnelle Verfügbarkeit von Teilen auszubauen. Natürlich wurden die neuen Maschinen und Prozesse zur Konstruktion und Fertigung des neuen XB9 intensiv genutzt. Etliche Teile konnten aber dennoch erst verspätet gefertigt werden, da vorher noch die letzten Tests





von XRAY schreibt exklusiv in



**Die neueste Kreation aus dem Hause XRAY  
ist auch die aufwändigste gewesen**

an einigen Spritzgussteilen beendet werden mussten. Nachdem die ersten Teile die Formen verließen, wurden diese entsprechend vermessen und auch sehr feine Änderungen sofort auf die Form übertragen. Diese Jagd nach Details kostet natürlich Zeit, eröffnet uns aber gleichzeitig auch einen enormen Vorteil gegenüber der Konkurrenz. Da wir wirklich komplett selbst fertigen, können wir sehr leicht, schnell und mit geringem Kostenaufwand Einfluss auf die Produktion nehmen. Dadurch haben wir auch großen Einfluss auf die Passgenauigkeit und die Materialqualität des fertigen Modells.

In der letzten Kolumne hatte ich über die mühevollen Arbeit an den Kolbenplatten des XB9 berichtet, wer derartige Feinarbeit nun auf das ganze Modell überträgt, bekommt eine kleine Vorstellung davon, dass der XB9 wirklich etwas Besonderes für uns ist. Das spiegelt sich auch bei der Verpackung wider, denn nicht selten gehe ich durch die Halle und begutachte das eine oder andere Teil ein letztes Mal. Etwas Herzblut steckt doch in jeder eigenen Kreation – egal ob auf modernen Maschinen oder im Bastelkeller gefertigt.

Wie man sich vorstellen kann, gibt es bei derartigen Projekten eigentlich immer ein Teil, das kurz vor Fertigstellung des Baukastens noch Probleme bereitet. In diesem Fall war es die Karosserie und damit kein extrem kritisches Teil, da dieses nahezu als Letztes in die Baukästen gelegt wird. Je länger die Tests mit den Prototypen dauerten, desto stärker kristallisierten sich einige kleine Fehler heraus. Diese betrafen zum Beispiel die Stabilität im Bereich des Motors und daher mussten in letzter Minute die Formen noch einmal überarbeitet werden, um diese ärgerlichen kleinen Fehler abzustellen. So konnte ein sehr aufwändiges Projekt doch noch rechtzeitig fertig werden und nun beginnt das Warten auf die Meinungen der Kunden, was für mich mindestens ebenso interessant ist.

In diesem Sinne wünsche ich allen viel Erfolg bei ihren Rennen!  
Dipl. Ing. Juraj Hudy, XRAY Chef-Designer

▼ Anzeigen



Fuchs Europe  
Schmierstoffe GmbH  
ist Erstaussstatter der  
deutschen Automobil Industrie

## Bewährte Vollsyntheseöle mit chemisch wirkendem Korrosionsschutz

- **Aero Synth 3** biologisch gut abbaubares Allround-Syntheseöl der neuesten Generation mit zusätzlichem Barriere-Korrosionsschutz
- **Aero Synth Competition** Leichtlauföl ohne Drehzahleinschränkung für Wettbewerbseinsatz
- **Aero Save** Hochviskoses Syntheseöl für kritische Anwendungen

**Graupner**  
Modellbau

**Haben Sie Fragen zu  
Modellmotoren oder  
deren Schmierung?**

Technische Beratung:  
[www.aerosynth.de](http://www.aerosynth.de)  
'Technikhilfe'

oder  
Tel.: 0163/1976027  
Mo.-Fr.: 09-17 Uhr

*Kitsch*  
oder  
**Action**

Wer *Kitschfilme* mag,  
schaut am Besten TV.

Wer coole **RC Car Videos**  
sehen will, besucht  
[RCACTION.de](http://RCACTION.de).



**www.rcaction.de**  
und alles wird gut.

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



### Oldtimer Simulator

Erwirb mit Deinem Startkapital Dein erstes Auto und rüste es durch die gewonnenen Preisgelder auf. Kaufe neue Motoren, Bremsen, Reifen oder verbessere Deine Karosserie. Mit dieser Simulation ist fast alles möglich.

Artikel-Nr. 12620  
€ 14,99

### Offroad Rally Simulator 2010

Hier steuerst Du die stärksten und beeindruckendsten Geländewagen. Zeige, wie sich Dein Offroader in den schwersten Prüfungen verhält, wenn die Strecken nahezu unpassierbar sind.

Artikel-Nr. 12621  
€ 14,99



### RC-Cars richtig tunen, einstellen und warten (DVD)

An einem ferngesteuerten Automodell gibt es immer etwas zu verbessern und gelegentlich auch zu reparieren. Auf dieser DVD siehst Du alles, was einen erfolgreichen Einsatz des Modells im Maßstab 1:6 gewährleistet. Du siehst, wie Du Deinen RC-Buggy durch verschiedene Tuningmaßnahmen verbessern kannst und aus ihm einen richtig tollen „Flitzer“ machst.

Artikel-Nr. 12644  
€ 24,95



### RC-Cars richtig tunen, einstellen und warten

Dieses Buch vermittelt anschaulich, wie Du Dein RC-Car tunen und somit verbessern kannst. Daneben wird auch dem korrekten Einstellen und Abstimmen breiter Raum eingeräumt. Wertvolle Tipps und Hintergründe vermitteln das nötige Basiswissen, um auch RC-Neulingen die Grundlage bereitzustellen, dass sie von Beginn an Spaß an ihrem neuen Hobby haben.

Artikel-Nr. 12643  
€ 19,95



### 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 2012

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

Artikel-Nr. 12767  
€ 12,00



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.

Artikel-Nr. 10664  
€ 19,80

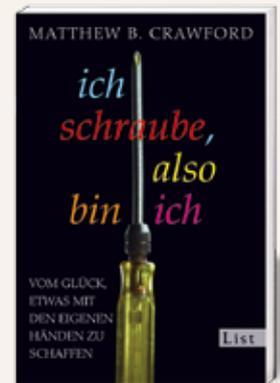


Ludwig Retzbach

### Akkus und Ladetechniken

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

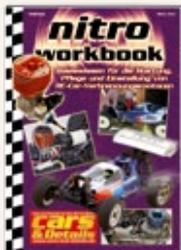
Artikel-Nr. 11373  
€ 29,95



Matthew B. Crawford  
**Ich schraube,  
also bin ich**

Die beschriebene Ethik des Instandsetzens will ermutigen, die handwerkliche Beschäftigung mit materiellen Dingen als sinnvoll und erfüllend anzusehen. Der Autor regt mit seinem Buch zum Nachdenken über sich selbst und das eigene Hobby an. Und er gibt dem scheinbar Nebensächlichen einen tiefen, äußerst bemerkenswerten Sinn.

Artikel-Nr. 11553  
€ 16,95



### Nitro Workbook

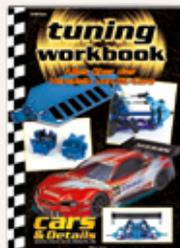
Das Nitro-Workbook ist das ideale Nachschlagewerk für Boxengasse und Hobbywerkstatt. Es hilft unter anderem bei der Wahl des passenden Motors, der richtigen Spritsorte und beim optimieren der Vergasereinstellung.

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. Von Maßnahmen zur Steigerung der Performance bis zu Tipps und Beispielen aus der Praxis.

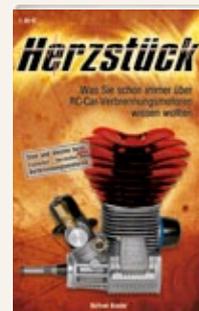
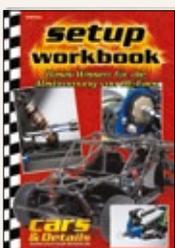
68 Seiten, A5-Format  
Artikel-Nr. 11465  
€ 8,50



### Setup Workbook

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

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 60.**

Bestell-Fax: 040/42 91 77-120

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

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

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

# modell hobby Spiel

5. – 7. Oktober 2012

Neuheiten aus der Modellbaubranche –  
spannend - informativ - vielseitig!

- Messecup – der Top-Event der europäischen 1.8-Off-Road-Szene
- Truck-Parcours und Race-Areals
- „Fachtreffpunkt Modellbau“ zu Trendthemen des Jahres 2012
- größte Indoorflugfläche Deutschlands mit spektakulären Shows
- Flugmodell-Sonderschauen

Online-Tickets unter  
[www.modell-hobby-spiel.de/ticket](http://www.modell-hobby-spiel.de/ticket)

[www.modell-hobby-spiel.de](http://www.modell-hobby-spiel.de)  
[www.hobby360.de](http://www.hobby360.de)

Mit freundlicher Unterstützung von

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

Bestell-Service: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120  
E-Mail: [service@alles-rund-ums-hobby.de](mailto:service@alles-rund-ums-hobby.de)

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

CD1206



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

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

### ← Problemlos bestellen

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

**CARS & Details Shop**  
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110  
Telefax: 040/42 91 77-120  
E-Mail: [service@alles-rund-ums-hobby.de](mailto:service@alles-rund-ums-hobby.de)

## CARS & Details LESERBRIEFKARTE

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

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](mailto:redaktion@cars-and-details.de), CARS & Details im Internet: [www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)

Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1206

## 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](http://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](mailto:redaktion@cars-and-details.de)

## 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. CD1206

## 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:

**CARS & Details** Leserservice  
65341 Eltville

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

# DRY FLUID EXTREME

WELT-  
NEUHEIT

HIGHSPEED GLEITSTOFF FÜR GELENKE,  
WELLEN, LAGER UND FÜHRUNGEN

Die Innovation aus der Luft- und Raumfahrttechnik.  
Schmiert, ohne Staub und Schmutz zu binden.



[www.dry-fluids.com](http://www.dry-fluids.com)

Kontakt für Händler: [www.exklusiv.de](http://www.exklusiv.de)

[www.modellbau-berlinski.de](http://www.modellbau-berlinski.de)  
... die Auswahl wird Sie begeistern

## Der heiße Draht zu CARS & Details:

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

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

E-Mail: [redaktion@cars-and-details.de](mailto:redaktion@cars-and-details.de)  
Internet: [www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)

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

Post:  
Leserservice  
**CARS & Details**  
65341 Eltville

E-Mail: [service@cars-and-details.de](mailto:service@cars-and-details.de)  
Internet: [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)



Die Adresse für RC-Car-Großmodelle:

# rc-car-online.de



Alle HPI, FG, Losi, Smartech  
und Carson-Großmodelle  
sofort lieferbar!



**RC-Car-Shop Hobbythek**  
Nauenweg 55  
47805 Krefeld  
Tel.: 02151 - 820200  
Fax: 02151-8202020



### 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](mailto:modellbau-kroh@t-online.de),  
Internet: [www.der-modellbauer-shop.de](http://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](mailto:info@rc-hot-model.de)  
Internet: [www.rc-hot-model.de](http://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,** Lößnitzer 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](mailto:raceland100@aol.com)

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

### 10000

**Tamico-Shop,** Richard-Wagner-Straße 25, 10585  
Berlin-Charlottenburg, Telefon: 030/34 39 74 74,  
E-Mail: [shop@tamico.de](mailto:shop@tamico.de), Internet: [www.tamico.de](http://www.tamico.de)

**Modellsport Hahn,** Reineckendorfer Straße 3,  
13347 Berlin, Telefon: 030/53 67 99 03,  
E-Mail: [info@modellsport-hahn.de](mailto:info@modellsport-hahn.de),  
Internet: [www.modellsport-hahn.de](http://www.modellsport-hahn.de)

**Berlin Modellbau,** Trettach 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](mailto:info@mob-rc.de)

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

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

### 20000

**Modellbauzentrum Staufenberg,** Seeplatz 1,  
21073 Hamburg, Telefon: 040/30 06 19 50,  
Fax: 040/300 61 95 19, E-Mail: [info@modellhobby.de](mailto:info@modellhobby.de)

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

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

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

### 30000

**RC-Tune,** Wülfelderstraße 10,  
30539 Hannover, Telefon: 05 11/374 62 07, E-Mail:  
[support@rc-tune.de](mailto:support@rc-tune.de), Internet: [www.rc-tune.de](http://www.rc-tune.de)

**Mini-Z Shop,** Ilseder Hütte 10, 31241 Ilsede,  
Telefon: 051 72/91 22 22 20,  
Internet: [www.mini-zshop.de](http://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](mailto: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](mailto:modellbau-technik@teleos-web.de),  
Internet: [www.modellbau-technik.de](http://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](mailto:info@modellbau-camp.de),  
Internet: [www.modellbau-camp.de](http://www.modellbau-camp.de)

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

**MST,** Im Stöcker 9, 34497 Korbach,  
Telefon: 056 31/82 13, Fax: 056 31/92 15 51,  
E-Mail: [info@mst-modellbau.de](mailto: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](mailto:info@rc-aktiv-center.de)  
Internet: [www.rc-aktiv-center.de](http://www.rc-aktiv-center.de)

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

**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](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:info@mbs-modellbaushop.de),  
Internet: [www.mbs-modellbaushop.de](http://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: [mberl1@aol.com](mailto:mberl1@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](http://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

**RC-Modellbau Averdick,** Inh. Ralf Averdick,  
Bruchstraße 23, 47647 Kerken, Telefon: 028 33/57 28 12,  
E-Mail: [Ralf@modellbau-averdick.de](mailto:Ralf@modellbau-averdick.de),  
Internet: [www.modellbau-averdick.de](http://www.modellbau-averdick.de)

**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](mailto:hobbythek@t-online.de)  
Internet: [www.rc-car-online.de](http://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](mailto:office@bluelevel.de),  
Internet: [www.bluelevel.de](http://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](mailto:webmaster@rcmodellbau-shop.de),  
Internet: [www.rcmodellbau-shop.de](http://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](mailto:info@rc-schaumann.de),  
Internet: [www.rc-schaumann.de](http://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](mailto:mz@mz-modellbau.de)

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

**Wings-Unlimited,** Siemensstraße 13,  
61267 Neu-Anspach, Telefon: 060 81/161 26,  
Internet: [www.wings-unlimited.de](http://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](mailto:info@nitroshop.de),  
Internet: [www.nitroshop.de](http://www.nitroshop.de)

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

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

**Hobby-Theke,** Lauerstraße 30-34,  
63741 Aschaffenburg, Telefon: 060 21/807 81,  
Fax: 060 21/444 73 92, E-Mail: [info@hobbytheke.de](mailto:info@hobbytheke.de),  
Internet: [www.namyslo.de](http://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](mailto:info@mogatech.de), Internet: [www.mogatech.de](http://www.mogatech.de)

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

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

**KYOSHO**  
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

# MOTO RACER

Mini-Z Radio Controlled Electric Powered Motorcycle MC-01 2.4GHz

## Lass die Sau raus...!

- ★ Mainboard mit innovativer 2.4GHz-Funktechnologie
- ★ Stufenlos einstellbares E-Gyro System
- ★ Komplett kugelgelagerter Antriebsstrang
- ★ Ladegerätanschluss an der Fernsteuerung
- ★ Stufenlos einstellbare Bodenfreiheit
- ★ Hochauflösendes Digital-Lenkservo mit Coreless-Motor
- ★ High-Grip-Rennreifen
- ★ Inklusive LiPo-Ladegerät mit USB-Anschluss
- ★ Einstellbarer Nachlaufwinkel an der Vorderachse
- ★ Mini-Z-Moto-Racer mit kreiselunterstütztem Hinterradantrieb
- ★ 3-Kanal 2,4GHz FHSS Fernsteuerung

**NEU!**

# € 199,-

unverbindliche Preisempfehlung  
Best.-Nr. 30051JL

**NEU!**  
Smartphone QR Code Link  
direkt zum Produkt!**Technische Daten**

Maßstab: 1/18; Länge: 118mm (Abhängig vom Nachlaufwinkel);  
Breite: 41mm; Höhe: 73mm; Radstand: 85mm (Abhängig vom  
Nachlaufwinkel); Gewicht: 85g; Antriebsmotor: Coreless; E-Gyro-  
Motor: Brushless 7.000KV; Raddurchmesser: V/32,7mm H/35,2mm;  
Radbreite: V/7,1mm H/11,3mm



Der Nachlauf am Vorderrad kann eingestellt und damit das Lenkverhalten an die Streckenbedingungen und Setup angepasst werden.



Auf dem Modellständer macht das Bike auch in der Vitrine eine gute Figur. Für optimale Performance kann die Bodenfreiheit stufenlos eingestellt werden.



Die E-Gyro-Einheit im Hinterrad ist das Kernstück des Motorrads und versorgt das Mini-Z Bike zu jeder Zeit mit ausreichend Fahrbalance.



Komplett mit USB Ladegerät, Antriebsakku und 3-Kanal 2,4GHz FHSS Fernsteuerung ist im Lieferumfang alles enthalten um sofort nach dem Auspacken einen heißen Reifen in den Asphalt brennen zu können.

**readysset®**

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

**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](mailto:paga-racing@web.de), Internet: [www.paga-racing.com](http://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](mailto:beckerpowerjoerg@t-online.de), Internet: [www.powerbecker-modellbau.com](http://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](mailto:info@hh-rctechnik.de)

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

**Cogius GmbH**, Christoph Bergmann, Wömetstraße 7, 71272 Renningen

**Cornelsen Modellbautechnik**, Hauptstraße 72, 71570 Oppenweiler, Telefon: 071 91/34 21 91, Internet: [cornelsen24.de](http://cornelsen24.de), E-Mail: [info@cornelsen24.de](mailto:info@cornelsen24.de)

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

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

**Rübe Modellbauinnovation**, Dürmauer Straße 42, 73087 Bad Boll, Telefon: 071 64/80 10 33, Internet: [www.ruebe-rcmodellbau.de](http://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 Cleebronn, Telefon: 071 35/93 99 42, Fax: 071 35/93 99 59, E-Mail: [info@flayms-design.de](mailto:info@flayms-design.de)

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

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

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

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

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

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

**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](http://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.modellbau-klein.de](http://www.modellbau-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](mailto:mike@muc-racing.de), Internet: [www.muc-racing.de](http://www.muc-racing.de)

**Sequoia Computer**, Karlsstraße 8 a, 82041 Oberhaching, Telefon: 0 89 / 66 65 92 80, Fax: 0 89 / 66 65 92 66, E-Mail: [info@seq-modell.de](mailto:info@seq-modell.de), Internet: [www.seq-modell.de](http://www.seq-modell.de)

**Litronics2000**, Stefan Graf, Fürstenfeldbrucker Straße 14, 82140 Olching

**Faszination Modellbauwelt**, Jenkhofen 1a, 83052 Bruchmühl, Telefon: 080 62/807 08 30, Fax: 080 62/ 807 09 90, Internet: [www.faszination-modellbauwelt.de](http://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](http://www.rc-modellbau.biz)

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

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

**Crawlerkeller-Shop Heinzinger**, Raiffeisengasse 1a, 85298 Scheyern, Telefon: 08441/860013, Telefax: 08441/860012, E-Mail: [info@crawlerkeller-shop.de](mailto:info@crawlerkeller-shop.de), Internet: [www.crawlerkeller-shop.de](http://www.crawlerkeller-shop.de)

**Modellbau und Spiel**, Erdinger Straße 84, 85356 Freising, Telefon: 081 61/459 86 45, E-Mail: [info@modellbau-und-spiel.de](mailto:info@modellbau-und-spiel.de), Homepage: [www.modellbau-und-spiel.de](http://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](mailto:info@modellbau-koch.de)

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

**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](mailto:info@der-modellbau-profi.de), Internet: [www.der-modellbau-profi.de](http://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 91/321 43, Internet: [www.modellbauzentrum.eu](http://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](mailto:info@dangelmaier-dekor.de)

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

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

## 90000

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

**Albatros RC-Modellbau**, Redweierstraße 1, 90455 Nürnberg

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

**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](mailto:dario7784@msn.com)

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

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

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

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

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

**D-Edition**, Sailweg 7, 95339 Neuenmarkt, Telefon: 092 27/94 07 77, Fax: 092 27/940 77 74, E-Mail: [info@d-edition.de](mailto: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: 095 63/50 94 83, E-Mail: [info@rc-mmr.de](mailto:info@rc-mmr.de), Internet: [www.rc-mmr.de](http://www.rc-mmr.de)

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

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

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

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

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

## Österreich

**Modellbau Röber**, Laxenburger Straße 12, 1100 Wien, Telefon: 00 43/602 15 45, Fax: 00 43/600 03 52, Internet: [www.modellbau-wien.at](http://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](http://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](mailto:office@speedsport.at)

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

**Modellbau Lindinger**, Industriestraße 10, 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](mailto:einkauf@lindinger.at), Internet: [www.lindinger.at](http://www.lindinger.at)

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

**Riedel 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](http://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](mailto:info@kel-modellbau.ch)

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

## Niederlande

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

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

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

# Cars & Details

# KENNENLERNEN FÜR 5 EURO



**3 für 1**

Drei Hefte zum  
Preis von  
einem

## Jetzt zum Reinschnuppern:

### Ihre Schnupper-Abo-Vorteile:

- Keine Ausgabe verpassen
- Versand direkt aus der Druckerei
- 10,00 Euro sparen
- Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher



Direkt bestellen unter  
[www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)  
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

Jetzt auch als **eMagazin**  
und **Printabo+** erhältlich.

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



## RC-CAR-ABC

### C WIE ...

#### C-HUB:

Bezeichnet eine Aufhängungsvariante an der Vorderachse von RC-Cars. Dabei ist der Lenkhebel, in dem sich die Radachse dreht, in einem C-förmigen Kunststoffteil um die Hochachse gelagert. Der C-Hub ermöglicht die Umsetzung der Lenkbewegungen und verbindet gleichzeitig oberen und unteren Querlenker. Dadurch hat dieses Bauteil auch die Aufgabe, Bewegungen des Fahrwerks beim Ein- und Ausfedern zu gewährleisten. Eine andere, weit verbreitete Möglichkeit ist die sogenannte Pivot-Ball-Aufhängung, wo sich die Lenkhebel bei Steuereingaben und beim Ein- beziehungsweise Ausfedern durch Kugelhöpfe bewegen können.

#### CVD-WELLE:

Abkürzung für Constant Velocity Drive Shaft – auf Deutsch: Gleichlaufgelenkwelle. Vielfach eingesetzte Antriebswelle, die während der Fahrt sowohl die Lenk- als auch die Fahrwerksbewegungen ausgleicht. Anders als bei herkömmlichen Knochenwellen, bei denen der Knochen lose in einen Mitnehmer greift, ist hier – ähnlich wie bei Kardanwellen – die Antriebswelle über ein Gelenk mit dem Mitnehmer verbunden. Waren die CVD-Wellen zunächst ein Qualitätsmerkmal, sind sie heute selbst in günstigeren Modellen verbaut. Sie haben sich aufgrund ihrer Leichtgängigkeit und Stabilität durchgesetzt.



## Ausdauer-Sport Dickmänner in der Alpenrepublik

Im wahrsten Sinne „Großes“ kommt 2012 wieder auf die Baja-Gemeinde zu. Vom 14. bis 16. September startet in Fehring, Österreich ein 24-Stunden-Offroad-Gefecht der Extraklasse. Die HPI Baja Endurance-Challenge findet auch in diesem Jahr ihre Fortsetzung. Die Challenge fand bereits 2008 in Barcelona (S), 2009 am Nürburgring, 2010 in Utrecht (NL) und 2011 in Hillerod (DK) statt.

Mit der Wahl des Fehring Circuit steht eine Strecke zur Verfügung, die alles bietet, was für ein großes Rennen nötig ist. Eine lange Gerade, eine Steilkurve, ein großer Table, mehrere Sprünge, eine aus Metall gefertigte Brücke sowie ein anspruchsvolles Infield fordern sowohl Material als auch Fahrer heraus. Mehr unter [www.wmw-fehring.at](http://www.wmw-fehring.at)

## Leser fragen, Experten antworten

**? MICHAEL TORPICKER AUS SCHÖNEBECK (ELBE) FRAGT:  
ICH HABE ANGST, DASS BEI MEINEM NITRO-MODELL IRGENDWANN EINMAL DIE  
FUNKVERBINDUNG ABREISST, WEIL SENDER- ODER EMPFÄNGER-AKKU ZU SCHWACH SIND – GIBT  
ES DA EINEN TRICK ZUR ABSICHERUNG?**

**Antwort aus der Redaktion:**  
Grundsätzlich sollte man natürlich vor jeder Fahrt sicherstellen, dass mindestens noch so viel Restkapazität in Sender- und Empfänger-Akku verblieben ist, um eine Tankfüllung leerfahren zu können. Dafür gibt es einfache Batterie-Tester, die man an das Akkukabel anschließt und daraufhin einen Prozentwert angezeigt bekommt. Dabei handelt es sich jedoch nur um eine ungefähre Angabe. Deutlich unter 20 Prozent sollte man hier nicht gehen.

Sollte es aus irgendeinem Grund doch einmal vorkommen, dass die Senderstromversorgung im wahrsten Sinne „auf der Strecke bleibt“, helfen sogenannte Failsafe-Einrichtungen. Viele RC-Anlagen haben diese bereits integriert. Sollte das eigene RC-System darüber nicht verfügen, gibt es die Möglichkeit des Nachrüstens. Dafür wird ein kleiner elektronischer Baustein zwischen Empfänger und Gas-Servo geschleift.

Die Failsafe-Einrichtung bringt das Gasservo in eine vorher festgelegte Position – am besten also Vollbremsung. Sollte nun – beispielsweise durch den Kontaktverlust aufgrund eines leeren Sender-Akkus – die Verbindung zum Modell abreißen, fährt das RC-Car nicht unentwegt weiter, sondern bremsst ab und das Servo behält diese Position ein, bis die Funkverbindung wieder steht. Die Voraussetzung ist natürlich, dass man sich die Zeit nimmt und die Fail-Safe-Einstellung gewissenhaft vornimmt.



Wer mit seinem Nitro-Modell unterwegs ist, sollte sich die Zeit nehmen und eine Failsafe-Einstellung programmieren

**@ DU HAST EINE FRAGE?**  
Sende sie uns an [redaktion@cars-and-details.de](mailto:redaktion@cars-and-details.de)

# Trend-Rennen Neuffen rockt

Die Short Course-Klasse findet immer mehr Anhänger. Wer sich mit Gleichgesinnten auf einer richtigen Rennstrecke messen will, der bekommt dazu nun die Möglichkeit bei den European Short Course Masters, veranstaltet von Thunder Tiger.

Vom 27. bis 29. Juli 2012 findet das Event auf der Rennstrecke des MC 2000 Neuffen statt. Gefahren wird sowohl in der 2WD-Hobby- beziehungsweise -Modified als auch der 4WD-Hobby- beziehungsweise -Modified-Klasse. Wer teilnehmen will, muss eine Gebühr von 25,- Euro zahlen und kann sich unter [www.mc2000neuffen.de](http://www.mc2000neuffen.de) nennen.

Weitere Informationen unter [www.thundertiger-europe.com](http://www.thundertiger-europe.com)

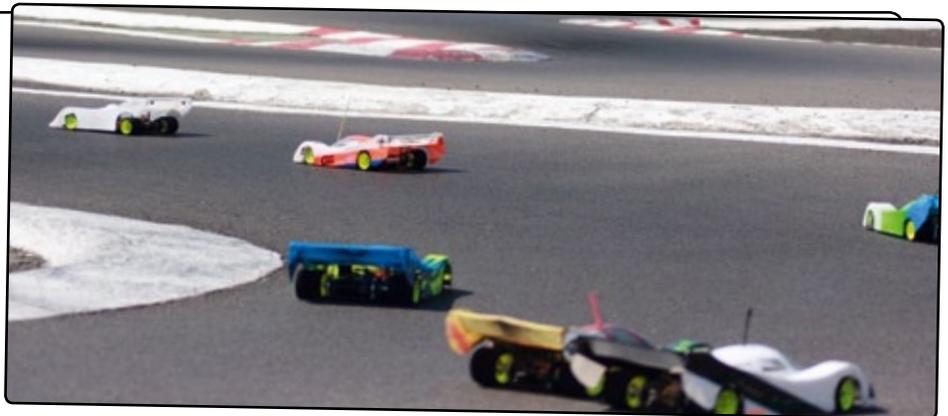


# Leichter Zugang Rennserie RC-LeMans startet in die Saison 2012

Die RC-LeMans-Serie ist ursprünglich von holländischen und deutschen Fahrern ins Leben gerufen worden, damit die Klasse Pro10 (EGPro10) einen höheren Bekanntheitsgrad erlangt. Die Serie soll neue Fahrer und Umsteiger aus anderen Serien ansprechen. In dieser Klasse unterstützen sich alle Fahrer gegenseitig und Anfänger bekommen Starthilfe. Die Rennabläufe werden trainiert und Hilfen für die Feinabstimmung der Fahrzeuge gegeben. Das Ziel ist die Teilnahme an den Rennen der RC-LeMans-Serie und weiterführend an der Deutschen Meisterschaft mit einem optimal abgestimmten Pro10-Rennwagen. Die RC-LeMans-Rennserie wird auf den großen Rennstrecken in Deutschland, Holland und Belgien ausgetragen. Derzeit sind es sechs Rennen in sechs Monaten.

#### Reglement:

- Das Chassis wird direkt über die Hinterachse angetrieben (Differenzial erlaubt)
- Maximale Länge: 560 Millimeter
- Maximale Breite: 250 Millimeter
- Radstand: 228 bis 280 Millimeter
- Mindestgewicht nach dem Rennen: 1.200 Gramm
- Fahrzeuge der WorldGT oder EuroGT Klasse können eingesetzt werden



#### Kategorien:

##### LMP 1 (modified):

Das Reglement ist weitgehend offen. Eingesetzt werden alle klassenüblichen Motoren der gängigen Hersteller. Der Akku entspricht dem DMC-Reglement. Es muss sich also um einen 7,4-Volt-LiPo mit maximal 158.000 Kubikmillimeter Volumen, mindestens 4.000 Milliamperestunden Kapazität sowie 15C Dauer- beziehungsweise 20C Kurzzeitbelastbarkeit (zehn Sekunden) handeln. Außerdem können auch Sechszellen-SubC-NiCd- oder Sechszellen-SubC-NiMH-Akkus eingesetzt werden.

##### LMP 2 (stock):

In dieser Einsteiger-Klasse ist die Windungszahl der Motoren begrenzt. Erlaubt sind Brushlessmotoren mit minimal 10,5 Turns (sterngewickelt) oder Bürstenmotoren mit wenigstens 19 Turns.

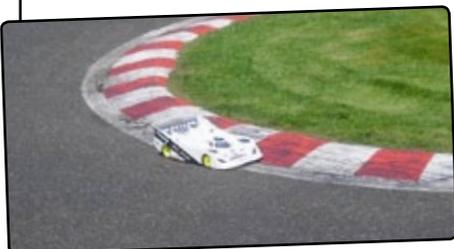
#### Für alle Klassen gilt:

- Karosserie: Group C, LeMans-Prototypen, GT oder Formel 1
- Ladegeräte: Aus Sicherheitsgründen dürfen nur geeignete Ladegeräte eingesetzt werden. Die Ladevorschriften des Akkuherstellers sind einzuhalten. Beim Laden von LiPo-Akkus muss ein Balancer eingesetzt werden.
- Reifen: Moosgummi, Schmierung nur mit zugelassenen, geruchsarmen Produkten.

Weitere Infos auf: [www.rc-lemans.de](http://www.rc-lemans.de)

#### TERMINE 2012

22.04.2012	Velp (NL)
20.05.2012	Heemstede (NL)
17.06.2012	Genk (B)
01.07.2012	Rucphen (NL)
05.08.2012	Oberhausen (D)
16.09.2012	Bad Breisig (D)
07.10.2012	Apeldoorn (NL)





# News-Ticker

## Top-Meldungen aus der RC-Car-Szene

- Die Firma **Hype** hat den Vertrieb von nVision-LiPo-Akkus für Deutschland, Österreich, Italien, die Niederlande, Belgien, Dänemark, Polen, die Tschechische Republik, die Slowakei und Ungarn übernommen
- Neu bei **CS Electronic** gibt es 2s-LiPo-Akkus mit einer Kapazität von 7.200 Milliamperestunden. Die 295 Gramm schweren 75C-Akkus sind mit Goldkontakt-Buchsen ausgestattet
- Für den aktuellen 1:8er-Brushless-Regler von **LRP electronic** - den iX8 - steht seit Kurzem ein neues Firmware-Update zur Verfügung. Zu finden ist es unter [www.lrp.cc/de/service/software-update](http://www.lrp.cc/de/service/software-update)

# Wer kennt dieses RC-Car? Die Auflösung:



Bei dem vorne im Heft, unter der Rubrik „Szene“ gesuchten RC-Car, handelt es sich um den 1:10er-Verbrenner-Onroaders CS4 von Carson Modelsport. Wir berichteten über das Modell in Ausgabe 6/2002. **CARS & Details**-Autor Martin Zink testete den Carson CS-4 damals:

„Carsons CS4-Chassis gehörte zu den ersten Almost-Ready-to-Run-Modellen seiner Zeit und gab damit auch ungeübten Modellbauern ein fast vorgefertigtes Fahrzeug an die Hand. 90 Prozent vorgefertigt, so warb der Hersteller und sprach mit dem Fahrzeug besonders Einsteiger an. Einzig die RC-Komponenten mussten im heimischen Keller verbaut und eingestellt werden, bevor der 2,5 Kubikzentimeter große Verbrennungsmotor erstmalig zum Leben erweckt werden konnte. Aber nicht nur der Grad der Vorfertigung sprach zu damaligen Zeit für das neue Modell – auch die erhältlichen Karosserievarianten stachen aus der Masse der Mitbewerber hervor. Orientiert an real existierenden Lackierungen der damals neu startenden V8-Star-Rennserie lieferte Carson extrem detailgetreue Karosserien aus, die samt der mitgelieferten Klebebogen den Originalen nachempfunden wurden und im Hobbykeller lackiert und beklebt werden mussten.“

Technisch entsprach das Modell den Standards seiner Zeit und war mit Stabilisatoren vorne ausgestattet, wobei die Chassisplatte in den Randbereichen nach oben gebogen war, um neben zusätzlichem Schutz auch bessere Stabilität zu ermöglichen. Alle

vier Räder wurden angetrieben und setzten die Kraft des kleinen Triebwerks in Vortrieb um, was für gute Beschleunigungswerte und exzellenten Spaß sorgte. Einzig das Einlenkverhalten musste als zu direkt bezeichnet werden, wodurch sich der Fahrer erst behutsam an Carsons Fahrzeug gewöhnen musste.

Damals entsprach das CS4-Chassis mit seinen unzähligen Karosserievarianten dem perfekten Einsteigerfahrzeug und konnte so bedenkenlos empfohlen werden. Selbst Tuningmaßnahmen waren möglich, gab es doch einige Auswahl an zusätzlich verbaubaren Teilen.“

**CARS & Details-Autor Martin Zink erinnert sich noch gut an das CS4-Chassis von Carson**



# RACE IT! BASH IT! LOVE IT!

## S10 BLAST SPEEDKITS

Das optimale Speed-Tuning für S10 Blast Modelle!

**45 km/h**

Die Budget-Highspeed-Kombo. Das mit Abstand günstigste Leistungskit für den S10 Blast.

**60 km/h**

Die Pro-Highspeed-Kombo. Mehr Speed, mehr Power und extreme Beschleunigung.

**80 km/h**

Die Racing-Highspeed-Kombo. Leistung bis zum Abwinken!  
NUR FÜR DEN S10 BLAST BX!

**BLAST S10**
**S10 BLAST LINE**

S10 Blast BX RTR    120300

S10 Blast TX RTR    120500

S10 Blast MT RTR    120800

S10 Blast SC RTR    120700

ALL SPAREPARTS AVAILABLE • AVAILABLE VERSIONS: RTR • NON-RTR • 2.4GHZ

### 1/10 HIGH-PERFORMANCE 4WD ELEKTRO OFFROAD

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

## WWW.LRP.CC

Verkauf nur über den Fachhandel

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





Wenn das kein Garant für jede Menge Fahrspaß ist: das Chassis eines der beliebtesten Monstertrucks trifft auf eine der derzeit beliebtesten Klassen. Thunder Tiger MTA4 meets Short Course. Das Ergebnis: der RTA4. Optisch und technisch lässt der neue Brummer keine Zweifel aufkommen: schicke Karo, vorbildgetreue Räder und fette Schmutzfänger an der Hinterachse. Dazu das extrem solide Monstertruck-Chassis mit doppelten Querlenkern, zwei Öldruckstoßdämpfern pro Rad-Aufhängung und 28er-Nitromotor mit Rückwärtsgang. CVD-Wellen und Kugellager soweit das Auge reicht. Doch wir wollen Euch hier nicht den Mund wässrig machen. Schaut Euch erst mal die Bilder an. Den ausführlichen Testbericht zum neuen RTA4 von Thunder Tiger lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.



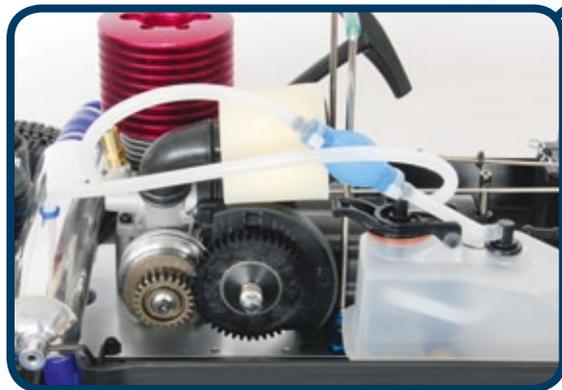
Der 28er-Nitromotor kann über den Seilzugstarter oder den beiliegenden Sechskantmitnehmer, der sich in jeden handelsüblichen Akkuschrauber einspannen lässt, gestartet werden



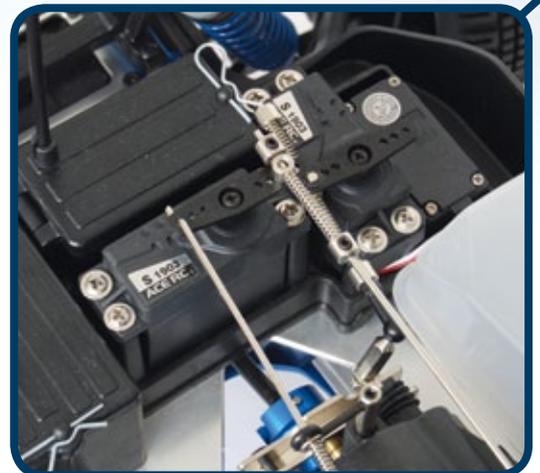
Obligatorisch bei einem anständigen Short Course-Modell: die Schmutzlappen an der Hinterachse



Text und Fotos:  
Jan Schnare

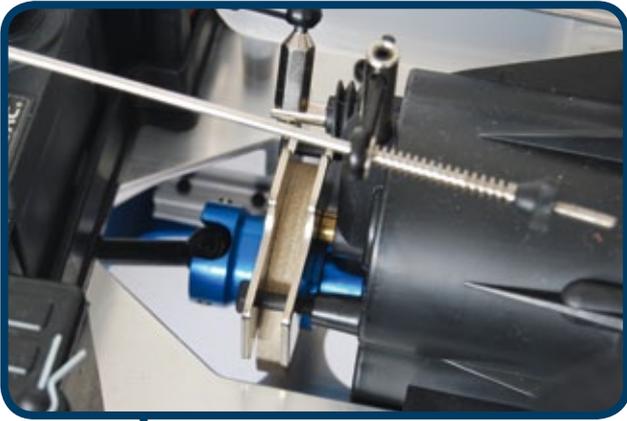


Der Motor überträgt seine Kraft über eine Kupplung auf das Kunststoff-Hauptzahnrad mit integriertem Slipper. Der Tank ist mit einer kleinen Pumpe und einem Filtersystem im Inneren ausgestattet



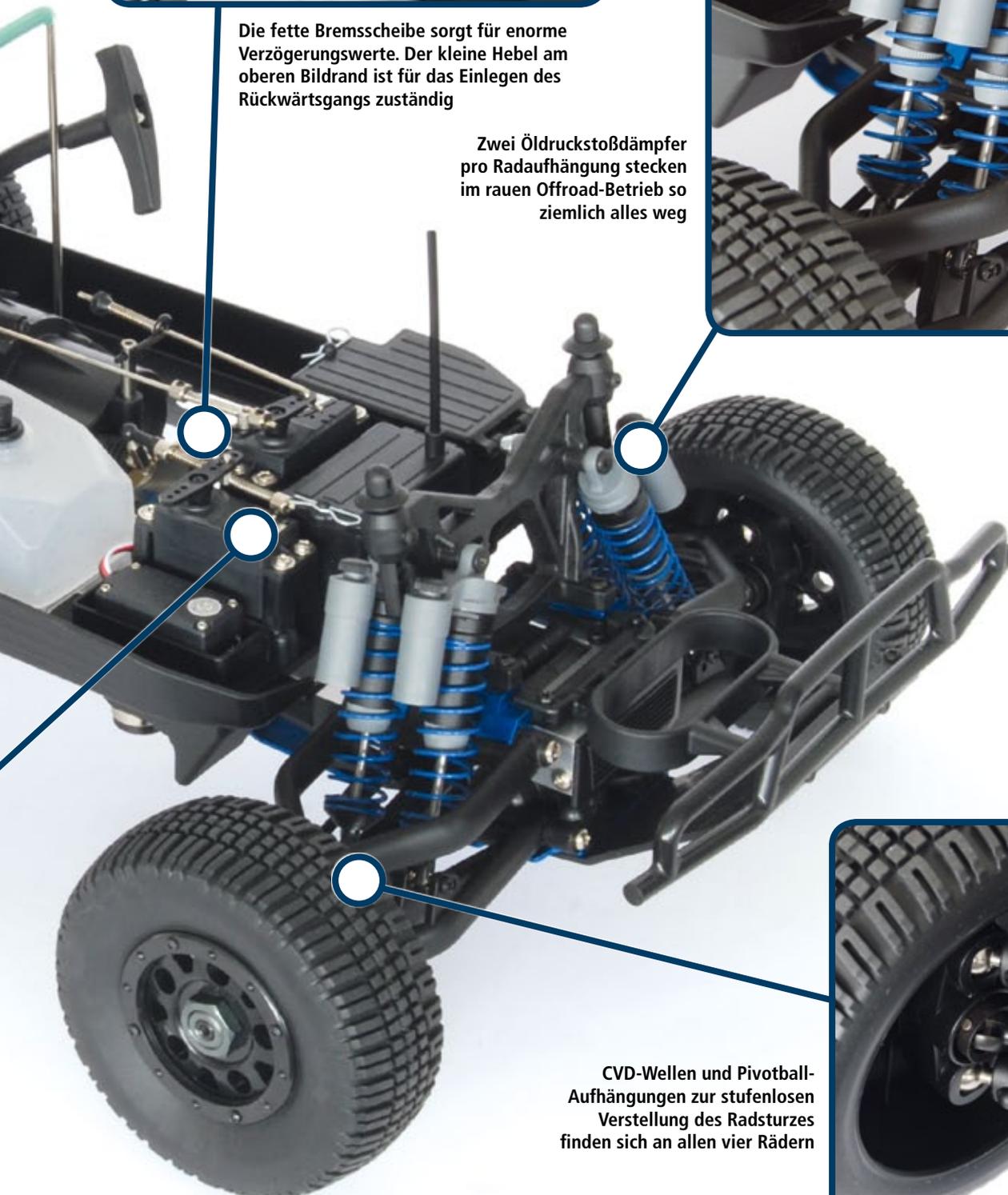
Zwei stellkräftige Standardservos für Gas/Bremse sowie das Einlegen des Rückwärtsgangs auf der Oberseite und ein bärenstarkes Lenkservo auf der Unterseite des Chassis übernehmen die Umsetzung aller Steuerbefehle

# FIRST LOOK



Die fette Bremsscheibe sorgt für enorme Verzögerungswerte. Der kleine Hebel am oberen Bildrand ist für das Einlegen des Rückwärtsgangs zuständig

Zwei Öldruckstoßdämpfer pro Radaufhängung stecken im rauen Offroad-Betrieb so ziemlich alles weg



CVD-Wellen und Pivotball-Aufhängungen zur stufenlosen Verstellung des Radsturzes finden sich an allen vier Rädern



# Schwingungen

Per Ultraschall

zu porentieferer Reinheit

**Modellmotoren neigen mehr oder weniger stark zum äußeren Verölen. Pistenstaub und Gummiabrieb verpampfen zu einem fettigen Brei, der dann zwischen den heißen Kühlrippen und auf dem Auspuff hartverkrustend festgebacken wird. Vor allem rizinusöhlhaltige Kraftstoffe setzen dicke Krusten an und manche Syntheseöle bilden eine zwar nur dünne, aber dafür extrem harte Koksschicht. Ein Ultraschall-Reiniger wie der Emmi 20 HC von Emag ist die Lösung, um all den Knaster schlussendlich wieder entfernen zu können.**

Text und Fotos:  
Werner Frings

Wer einen verkrusteten Modellmotor per Hand gereinigt hat, der weiß, wie hartnäckig Verbrennungsrückstände anhaften können. Einlegen in stinkendes Heizöl, Einsprühen mit Backofenreiniger, Kaltreiniger, Bremsenreiniger oder Nitroverdünnung und all solche Speztipps werden Verbrennungsrückständen trotz viel Mühe kaum Herr. Selbst dann kommt schlussendlich nur da der alte Glanz zurück, wo man auch herankommt. Eine ganz erhebliche Unterstützung solch extremer Reinigungsvorgänge bietet ein professionelles Reinigungsgerät, das nach dem Ultraschallverfahren arbeitet. Zaubern kann ein solches Gerät natürlich nicht, das sei vorweggenommen, aber es erleichtert die Arbeit ungemein. Was kann Emmi 20 HC somit nicht? Die Grenze des Lösbaren waren letztendlich hart eingebraunte Verbrennungsrückstände. Alte Motoren, nach über zwanzig unbenutzten Jahren in Rizinusöl erstarrt, werden auch von diesem Gerät nicht ohne Tricks – zu denen kommen wir später – bewältigt.

## Helferlein

Die vom Gerätehersteller angebotenen, diversen Reiniger für spezielle Anwendungsfälle, schafften

es nicht vollständig, einem derart verkohlten Motor automatisch zu seiner blitzblanken Oberfläche zu verhelfen. Dennoch wurden auch bei solchen Extremen die Rückstände soweit aufgeweicht, dass sie anschließend mechanisch mit einer Zahn- oder Messingbürste ohne viel Mühe zu entfernen waren. In allen Fällen war es aber jedenfalls so, dass sich hart festgeharzte Motoren problemlos wieder durchdrehen ließen.

Was schafft Emmi 20 HC ohne Probleme? Eigentlich all das, was nicht gerade hart eingebraunt ist. Dreck und Fett verschwinden auch aus den allerkleinsten und hintersten Winkeln, verschleimte Vergaserinnenreien oder verharzte Wälzlager, Fliehkraftkupplungen und schlüpfende Seilzugstarter sowie sensible Glühkerzen waren innerhalb weniger Minuten blank. Nicht nur das. Die bessere Hälfte hielt eine kleine Handvoll ergrauten Silberschmucks hin, und die Enkel freuten sich, dass sie die mit geheimnisvollem Brummen gereinigten Zahnspangen wieder einsetzen durften. Kurzum – das Einsatzspektrum eines solchen Geräts ist ungemein, es reicht von A wie Aluminiumgehäuse über B wie Brille bis Z wie Zündkerze.



Der Zylinderkopf vor ...



... nach komplettem ...



... und nach halbem Eintauchen in den Emmi 20 HC

## Besonders intensiv

Im Ultraschallgerät Emmi 20 HC wird eine hohe Frequenz von 38.000 Schwingungen pro Sekunde (Hz) erzeugt. Diese werden auf das flüssige Reinigungsmedium übertragen, wobei winzige Gasbläschen entstehen. Die im Korb eingetauchten Teile werden von den schwingenden, mit Reinigungszusätzen versehenen Flüssigkeitsmolekülen sowie den Gasblasen getroffen und die am Objekt zerplatzenden, mikrofeinen Bläschen führen ebendort zur Kavitation. Und dieser dort entstehende ultrakurze Unterdruckpuls ist das, was wir auch, teilweise hören und wodurch die hohe Reinigungswirkung entsteht. Übrigens ist diese hohe Frequenz – für sich betrachtet – für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbar, aber auch ein Hund zeigte außer Neugierde keinerlei Reaktion auf den Gerätebetrieb.

Als ganz besonders vorteilhaft wirkt sich beim Emmi 20 HC die eingebaute Heizung aus. Je wärmer die Reinigungsflüssigkeit, desto schneller schwingen die Moleküle und desto höher ist die Reinigungskraft. Der stufenlose Temperaturregler geht bis 85 Grad Celsius – deren Erreichen etwas Geduld erfordert. Eine Kontrolllampe signalisiert den Aufheizvorgang.

Die Intensität der Schwingungen ist einstellbar auf 50, 75 oder 100 Prozent. Je nach Reinigungsmedium sind die Ultraschalleistung sowie die einstellbare Zeitdauer in Abhängigkeit von der gewählten Temperatur bei einigen (insbesondere den später unter „Tricks“ genannten) Reinigungsflüssigkeiten sorgfältig zu überwachen, um nicht über das Ziel hinaus zu schießen. Denn ansonsten wird seidenmatt hell glänzendes Aluminium zu einem zwar porentief sauberen, allerdings optisch wenig ansprechendem Grau.

## Tricks

Die dem Ultraschallgerät beigelegten Reinigungskonzentrate (EM-80, -300, -404) waren für den

alltäglichen Bedarf prima prädestiniert. Für besonders hartnäckige Verbrennungsrückstände reichen zumindest diese drei Muster jedoch nicht immer aus. Somit kommt der oben bereits angesprochene Griff in die Trickkiste zum Zuge: Sehr gute Ergebnisse lassen sich nämlich mit frischer DOT 4-Bremsflüssigkeit erreichen. Sie besteht aus einem Polyethylenglykol, ist recht aggressiv und wasserlöslich; damit werden auch störrische Rückstände geknackt.

Noch mehr Putzkraft entwickelt ein bekanntes Modellmotorenöl, das aus einem Gemisch von Polyglykol und Ester besteht. Ester wird auch in Reinigungslösungen eingesetzt und bieten somit ein herausragendes

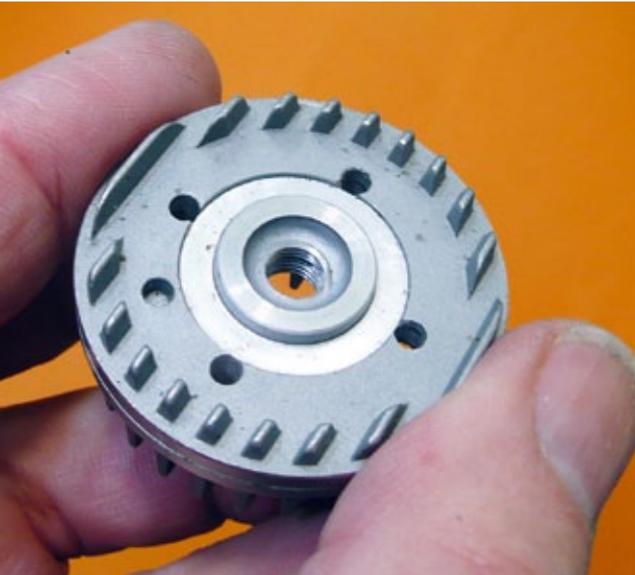
Drei Drehregler und ein Schalter – die Bedienung des Emmi 20 HC ist kinderleicht



## BEZUG

**EMAG AG**  
 Gerauer Straße 34  
 64546 Mörfelden-Walldorf  
 E-Mail: [service@emag-germany.de](mailto:service@emag-germany.de)  
 Internet: [www.emag-germany.de](http://www.emag-germany.de)  
 Telefon: 061 05/40 67 00  
 Fax: 061 05/40 67 50  
 Preis: 299,90 Euro





Ein solch perfektes Reinigungsergebnis lässt sich nur mit einem professionellen Ultraschallreiniger erzielen

Lösungsmittel für Verharzungen. Aufgrund der hiermit nicht geringen Geruchsbelästigung und des diffundierenden Ölnebels empfiehlt es sich allerdings, mit diesen Ölen nur außerhalb des Wohnbereichs und mit besonders großer Vorsicht zu arbeiten.

Vorsicht im technischen Sinne ist geboten, wenn starke Industriereiniger eingesetzt werden. Wir verwendeten auch Renolin Spezial 2000 (ehemals auch unter AeroWash vertrieben). Damit ist einerseits eine extreme Reinigungskraft gegeben, andererseits wird bereits nach kurzer Zeit die glänzende Oberfläche der Aluminiumlegierungen von Motorgehäusen angegriffen. Das geschieht innerhalb weniger Minuten und die Gehäuseoberflächen verwandeln sich allmählich zu unschönem Mattgrau. Hier muss also sehr genau beobachtet werden, zehn Minuten können bereits deutlich zuviel gewesen sein.

### Easy Going

Das EMAG 20 HC zeichnet sich durch seine einfache Handhabung aus. Jeder Knopf oder Schalter hat nur eine bestimmte, zugeordnete Funktion und somit ist der Ablauf selbsterklärend. Die Verarbeitung des Edelstahlgehäuses ist einwandfrei, es gibt keine scharfen Kanten um den Wannbereich und das einzuhängende Körbchen hat zwei klappbare, isolierte Henkelchen. Mittels zweier rechts und links versenkter Kunststoffgriffe lässt sich das Gerät auch im befüllten Zustand mit seinen 6 Kilogramm sicher tragen. Die Leistungsaufnahme beträgt maximal 150 Watt, zwei Resonatoren erzeugen die 38.000-Hz-Schwingungen.

### Anzeigen ▼

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

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

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

[www.modellbau-berlinski.de](http://www.modellbau-berlinski.de)  
... die Auswahl wird Sie begeistern

Das Wannenvolumen beinhaltet knapp 2 Liter, die Innenmaße des Körbchens messen 205 x 100 x 60 Millimeter. Für große Chassis reicht es somit leider nicht; das größere Emmi 40 HC mit einer Wannlänge von 300 Millimeter liegt bezüglich der Kosten jedoch bereits jenseits des Hobbybereichs.

Womit wir nun bei dem üblichen schmerzhaften Punkt angekommen sind. Solch ein professionelles Reinigungsgerät – der Hersteller ist ISO 9001-zertifiziert – mit „echtem“ Ultraschall kostet selbstverständlich erheblich mehr, als die vielversprechenden Plastiksummer, die es beim Discounter für weniger als 30,- Euro gibt. Ein solches Gerät – vor Jahren mit dem Gedanken „besser als nichts“ angeschafft – ist auch nicht im Entferntesten mit der Leistung eines Emmi 20 zu vergleichen. Es erzeugt brummend zwar hübsche, mit kobaltblauer LED angestrahlte Kringle auf der Oberfläche, die tatsächliche Reinigungswirkung kommt aber nicht einmal ansatzweise an die einer Spülbürste heran.

Das EMAG Emmi 20 HC ist ein universell brauchbares Ultraschallgerät nicht nur im gesamten Hobbybereich, denn seine gern gesehenen Einsatzmöglichkeiten gehen auch weit über die des alltäglichen Haushalts hinaus. Einmal kennengelernt, möchte man (und Frau) es nicht mehr missen. ■



Ebenfalls von der Firma Emag gibt es verschiedene Reinigungsmittel, die die Wirkung des Ultraschall unterstützen



Dieses Buch vermittelt anschaulich, wie Du Dein RC-Car tunen und somit verbessern kannst. Wertvolle Tipps und Hintergründe vermitteln das nötige Basiswissen.

Artikel-Nr. 12643

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) oder auf Seite 58.



**ROBITRONIC**  
POWER FOR WINNERS

# BE EXCESSIVE DRIVE HURRICANE

No. R039090



▶ 2,4 GHZ TL-3C RADIO SYSTEM



▶ MAMBA MONSTER BRUSHLESS MOTOR



▶ MAMBA MONSTER BRUSHLESS ESC



▶ SAVÖX SERVO WITH METAL GEAR

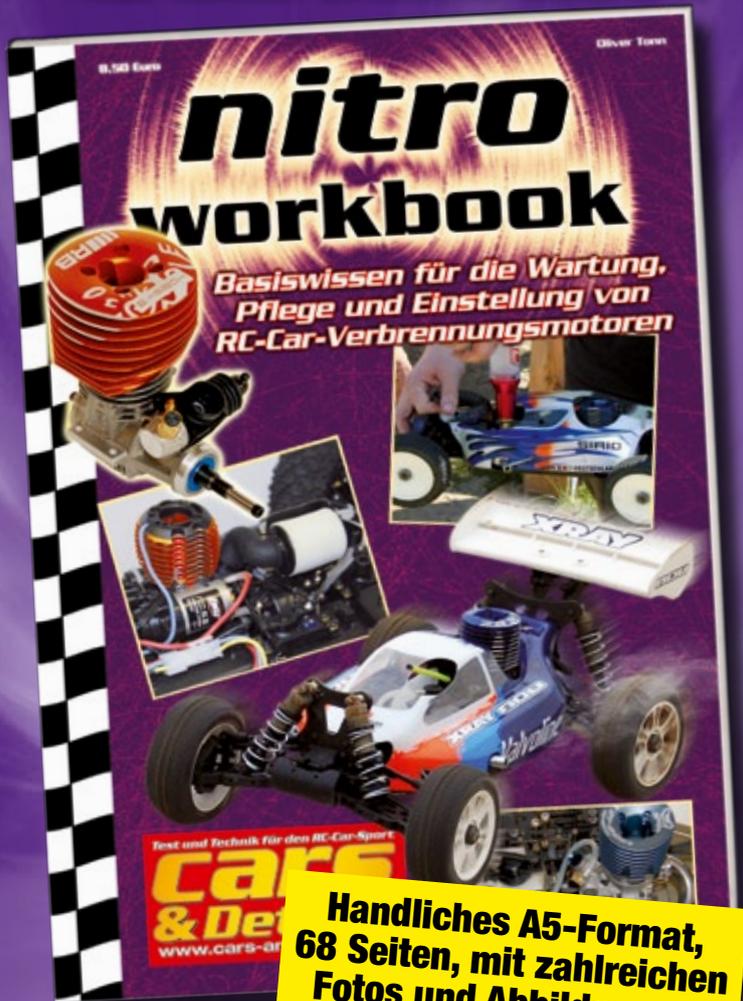


Hurricane in Action [www.robitornic.com](http://www.robitornic.com)

**Robitronic Electronic Ges.m.b.H**

Tel.: +43 1-982 09 20 Fax: +43 1-982 09 21

# Jetzt bestellen!



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

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

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

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

**IM INTERNET UNTER:**

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

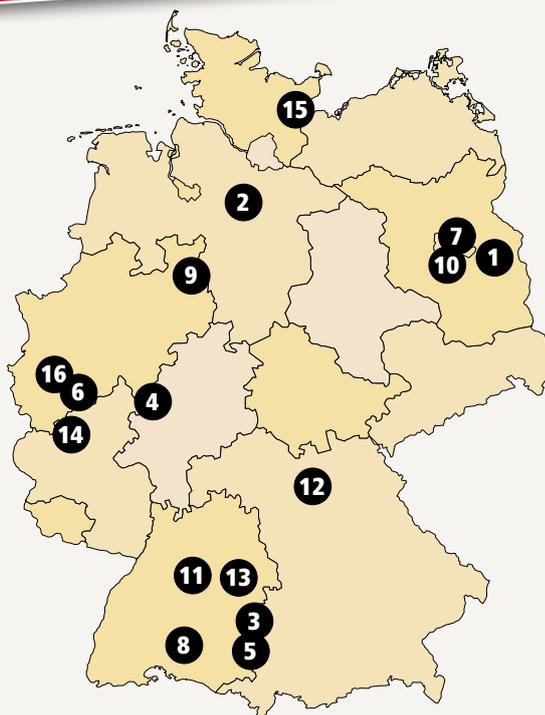
oder telefonisch unter  
**040 / 42 91 77-110**



## TERMINE

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

Anzeige ▼



### 07. bis 13. Mai 2012

#### 12. Mai 2012

In 15517 **Fürstenwalde (1)** findet ein Lauf der **Rennserie Nord** statt. Bei dem Fun-Cup sind 2WD- und 4WD-Fahrzeuge in den Maßstäben 1:5 und 1:6 zugelassen. Anmeldung und Kontakt unter: [www.rennserie-nord.de](http://www.rennserie-nord.de)

#### 12. bis 13. Mai 2012

Der **Modellbau Club Munster (2)** richtet den **2. Lauf zur offenen Norddeutschen Meisterschaft** in den Klassen VG5TW, Hobby, Mini, Truck und Formel 1 aus. Veranstaltungsort ist die Rennstrecke Hollmooring in 29633 Munster. Internet: [www.mcmunster.de](http://www.mcmunster.de)

### 14. bis 20. Mai 2012

#### 19. bis 20. Mai 2012

Auf der Strecke des **MRC Senden (3)**, Postleitzahl 89250, findet ein Lauf des **BaWü-Cups 2012** statt. Gestartet wird in den Klassen Off-Road Verbrenner Buggy und Off-Road Verbrenner Truggy. Internet: [www.mrc-senden.de](http://www.mrc-senden.de)

#### 20. Mai 2012

In 35094 **Lahntal (4)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Mitte** statt. Kontakt: Wolfgang Hederich, Telefon: 06 409/66 00 90, E-Mail: [nennung@amc-lahntal.de](mailto:nennung@amc-lahntal.de)

### 21. bis 27. Mai 2012

#### 26. bis 27. Mai 2012

In 88471 **Laupheim (5)** findet das **Monster-Mania 2012 Monstertruck-Treffen** für HPI Savage und andere 1:8er- sowie 1:10er-Monstertrucks statt. Gefahren wird auf der Off-Road-Strecke des MCC Laupheim in den Klassen Monster und Truggy. Die Teilnahmegebühr beträgt 25,- Euro. Internet: [www.mcclaupheim.de](http://www.mcclaupheim.de)

#### 27. Mai 2012

In 53842 **Troisdorf (6)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge West** statt. Kontakt: Guido Kraft, E-Mail: [guido.kraft@panik-team.de](mailto:guido.kraft@panik-team.de)

#### 27. Mai 2012

In **Berlin (7)** findet ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Ost** statt. Kontakt: Ronny Amft, Telefon: 01 78/546 18 80, E-Mail: [homerjay66@web.de](mailto:homerjay66@web.de)

**04. bis 10. Juni 2012**

**09. bis 10. Juni 2012**

Auf der Strecke des MCC **Sigmaringen (8)**, Postleitzahl 72488, findet ein Lauf des **BaWü-Cups 2012** statt. Gestartet wird in den Klassen Off-Road Verbrenner Buggy und Off-Road Verbrenner Truggy. Internet: [www.mcc-sigmaringen.de](http://www.mcc-sigmaringen.de)

**09. bis 10. Juni 2012**

Der MCC **Silixen** richtet wieder sein beliebtes **Acht-Stunden-Rennen** aus. Zugelassen sind Teams aus maximal vier Teilnehmern mit maximal einem Auto pro Teilnehmer. Innerhalb eines Teams sind jeweils nur Buggys oder Truggys zugelassen. Veranstaltungsort ist die vereinseigene Fahrbahn in 32699 **Extertal (9)**, Ortsteil Silixen. Internet: [www.mcc-silixen.de](http://www.mcc-silixen.de)

**09. bis 10. Juni 2012**

Der Modellbau Club **Munster (2)** richtet den **2. Lauf zur offenen Norddeutschen Meisterschaft** in den Klassen VG5TW, Hobby, Mini, Truck und Formel 1 aus. Veranstaltungsort ist die Rennstrecke Hollmooring in 29633 Munster. Internet: [www.mcmunster.de](http://www.mcmunster.de)

**11. bis 17. Juni 2012**

**16. Juni 2012**

In 14513 **Teltow (10)** findet ein Lauf der **Rennserie Nord** statt. Bei dem Fun-Cup sind 2WD- und 4WD-Fahrzeuge in den Maßstäben 1:5 und 1:6 zugelassen. Anmeldung und Kontakt unter: [www.rennserie-nord.de](http://www.rennserie-nord.de)

**18. bis 24. Juni 2012**

**23. bis 24. Juni 2012**

Auf der Strecke des Mini-Car-Club Leinfeld-Echterdingen in 70771 **Stetten (11)** findet ein Lauf des **BaWü-Cups 2012** statt. Gestartet wird in den Klassen Off-Road Verbrenner Buggy und Off-Road Verbrenner Truggy. Internet: [www.mcde.org](http://www.mcde.org)

**23. bis 24. Juni 2012**

Der 1. Modellbuggy-Club **Bamberg (12)** richtet den **3. SK-Lauf Süd** in den Klassen VG5-TW, VG5-Hobby und VG5-F1 aus. Austragungsort ist die Strecke in der Kronacher Str.47 in 96052 Bamberg. Kontakt: Thomas Mayer, Internet: [www.mbcbamberg.de](http://www.mbcbamberg.de)

**02. bis 08. Juli 2012**

**07. bis 08. Juli 2012**

Auf der Strecke des MCC **Schwäbisch Gmünd (13)**, Postleitzahl 73527, findet ein Lauf des **BaWü-Cups 2012** statt. Gestartet wird in den Klassen Off-Road Verbrenner Buggy und Off-Road Verbrenner Truggy. Internet: [www.mcc-gd.de](http://www.mcc-gd.de)

**16. bis 22. Juli 2012**

**21. bis 22. Juli 2012**

Der MCC Rhein Ahr veranstaltet einen **SM Lauf VG8 SK West** sowie ein **VG10 Freundschaftsrennen**. Veranstaltungsort ist das Motodrom Rhein Ahr, An der alten Glasfabrik in 53498 **Bad Breisig (14)**. Internet: [www.mcc-rhein-ahr.de](http://www.mcc-rhein-ahr.de)

**30. Juli bis 05. August 2012**

**04. August 2012**

In **Lübeck (15)** findet ein Lauf der **Rennserie Nord** statt. Bei dem Fun-Cup sind 2WD- und 4WD-Fahrzeuge in den Maßstäben 1:5 und 1:6 zugelassen. Anmeldung und Kontakt unter: [www.rennserie-nord.de](http://www.rennserie-nord.de)

**13. bis 19. August 2012**

**18. bis 19. August 2012**

Der MCK **Dormagen (16)** richtet den **1. Lauf zum NRW-Cup** für Großmodelle in den Klassen VG5-Tourenwagen, Formel, Truck und FG-Sportsline aus. Veranstaltungsort ist die Rennstrecke in der Böttger Straße in 41539 Dormagen. Internet: [www.mck-dormagen.de](http://www.mck-dormagen.de)

**FG 1:5/1:6/Monster-billig?**  
[www.motec-shop.de](http://www.motec-shop.de)

[www.modellbau-berlin.de](http://www.modellbau-berlin.de)  
... die Auswahl wird Sie begeistern

**Hobby-Theke**  
Jetzt mit neuem Onlineshop:  
[www.modellbaufan.de](http://www.modellbaufan.de)

**Airbrush-Kurse  
für Modellbauer  
mit Fachbuchautor  
Mathias Faber**



HARDER & STEENBECK  
**Airbrush Seminare**



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

Modellbau  
**SEQUOIA**

**Axial EXO 4WD Terra Buggy Kit**  
1:10 Scale Truck Kit

**AXIAL**



**339,99**

Der Axial EXO™ Terra Buggy ist bereit, seine High-Speed-Performance in jedem Terrain, egal ob in der Wüste oder in jedem anderem Gelände, zu beweisen. Viele technische Features machen den Axial Exo zu einem echten Race Truck mit toller Scale Optik. Baukasten ohne Elektronik. Weitere Infos zu diesem Modell erhalten Sie unter [www.seq-modell.de](http://www.seq-modell.de) oder per Telefon 089 666 592 80.

[www.seq-modell.de](http://www.seq-modell.de)

SEQUOIA Modellbau, Karlstraße 8a, 82041 Oberhaching

Schnelle Lieferung, umfangreiches Lager und faire Preise!

Automodelle | Tuningteile | RC-Anlagen | Zubehör | Ersatzteile



# Voll Veredelt

## SCB tuned by Team Losi Racing

Short Course-Trucks gibt es viele. Wer auffallen möchte, der fährt einen Short Course-Buggy, wie den Losi XXX-SCB. Hierbei handelt es sich um ein Elektro-Modell im Maßstab 1:10, das klassentypisch mit einem 2WD-Antrieb ausgerüstet ist. Das Besondere an dem Car ist sein auffallendes Äußeres. Eine hohe Karosserie mit Scale-Details wie Fahrer, Schutznetz und detailliert ausgeführter Käfigkonstruktion wird durch ein agiles, aber überaus neutrales Fahrverhalten ergänzt. Mit dem Tuning-Set von Team Losi Racing kann man den Boliden sinnvoll veredeln.

Text und Fotos:  
Tobias Meints

Beim Losi XXX-SCB ist es wie bei anderen RC-Cars auch: Man kann Gutes ohne großen Aufwand noch besser machen. Zu diesem Zweck gibt es von Team Losi Racing ein Tuning-Kit. Öffnet man den Karton, kommen einige, nach Baugruppen sortierte Plastikbeutel zum Vorschein. Ebenso wie eine Kurzanleitung, die Auskunft darüber gibt, wie man ein Kugeldiff zusammenbaut.

### Inhaltsschwer

Eloxiertes Aluminium, und der Schriftzug TLR – die Abkürzung für Team Losi Racing – zeichnen viele der Bauteile aus. Es bietet sich an, mit der Konstruktion des Kugeldifferenzials zu beginnen. Da dieser Bauschritt in der beiliegenden Anleitung dokumentiert ist, gelingt es auch weniger erfahrenen RC-Car-Sportlern. Die Schritt-für-Schritt-

Beschreibung zeigt auf, wie man die Kugeln einsetzt, wo welche Kugellager platziert werden und an welcher Stelle man die beiden beiliegenden Schmiermittel aufträgt, um später einen reibungslosen Betrieb des Diffs zu garantieren.

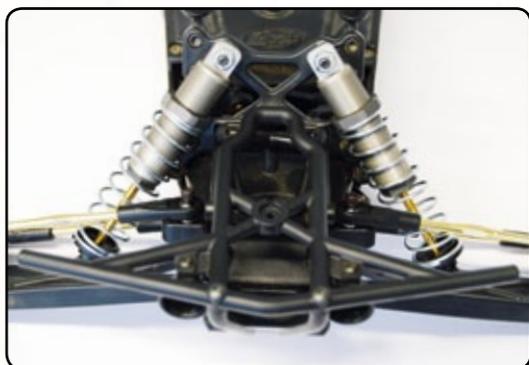
Nach der Fertigstellung werden der Heckkäfig des SCB demontiert und die Motor-Getriebe-Einheit freigelegt sowie auseinandergelöst. Das werkseitig verbaute Kegelraddifferenzial tauscht man gegen die Kugelvariante aus dem Tuning-Set aus. Ein Kugeldifferenzial hat den Vorteil, dass es leichter und kompakter ist. Zudem lässt sich seine Wirkung einfach über eine Spannschraube einstellen, die über eines des Outdrives zu erreichen ist. Ist das Diff verbaut, wird das Getriebe modifiziert und mit der neuen, schwarzen Motorplatte mit TLR-Schriftzug zusammengefügt.



Kunststoff ist bei den Stoßdämpfern passé. Anders als bei den Standardgehäusen, bei denen die Federvorspannung über C-Klipse eingestellt wurde, kommen nun Rändelmuttern zum Einsatz



Das serienmäßig verbaute Kegelraddifferential wird durch ein leichteres und schneller justierbares Kugeldifferential ersetzt



In Messingfarben eloxierte Gewindestangen ersetzen die Standardmäßigen an den oberen Querlenkern und dem Lenkgestänge. Die Öldruckstoßdämpfer verfügen nun über Alu-Gehäuse

## Auf Achse

Als Nächstes steht das Tuning der Achsen an. Um sämtliche Teil zu verbauen, muss man die Ursprungs konstruktion komplett zerlegen und neu aufbauen. Die Basis bilden vorne und hinten Schwingenstifthalter aus Aluminium, an denen die



Die Standard-Motorplatte wird durch ein Pendant mit dem TLR-Schriftzug ersetzt. Das Getriebe selber wird vollständig ausgetauscht



Die langen Gewinde der hinteren Dämpfer ermöglichen eine exakte Anpassung an die jeweiligen Streckenbedingungen. Gleiches gilt für die Gewindestange der oberen Querlenker

Querlenkerschwingen befestigt werden. Letztere muss man mit den neuen, ebenfalls aus Alu bestehenden Achsträgern verbinden, die die CVD-Wellen aufnehmen. Auf diese Weise entsteht ein solider Antriebsstrang – vom Getriebe bis zu den Radachsen. Im Anschluss noch die messingfarbenen Gewindestangen der oberen Querlenker sowie des Lenkgestänges einsetzen und das Unterfangen „SCB-Tuning“ ist fast abgeschlossen. Eine Sache steht noch aus. Der Austausch der Öldruckstoßdämpfer. Die bisherigen Kunststoffgehäuse werden durch Pendants aus Aluminium ersetzt. Die Vorspannung der Federn lässt sich nun dank der Rändelmutter stufenlos einstellen. Vorher war dies nur durch den Einsatz von C-Klipsen möglich.

## Auf der Piste

Damit das Tuning zum Tragen kommt, wird der Standard-Antrieb des SCB durch eine leistungsstarke Brushless-Combo ausgetauscht. Anstelle des Bürstenmotors werkelt nun ein Aggregat, das 2.312 Umdrehungen pro Minute und Volt realisiert. Damit ist das neue Getriebe gefordert und der Einsatz von LiPo-Akkus obligatorisch. Nachdem der Losi SCB bereits in der Standardversion ordentlich Laune macht, steigt der Spaßfaktor auf diese Weise enorm an. Besonders die Möglichkeit, das Setup des Racers exakt an die Strecke und die eigenen Vorlieben anzupassen, stellt ein großes Plus dar.

## FAZIT

Mit dem Team Losi Racing Tuning-Kit, das sich sowohl für den Short Course-Buggy XXX-SCB als auch den Short Course-Truck XXX-SCT eignet, kann man seinem Racer aus dem Hause Losi ein ordentliches technisches Upgrade verpassen. Das Kugeldiff inklusive des neuen Getriebes sorgt für ein geringeres Gewicht, während es die übrigen Tuningteile dem Piloten ermöglichen – allen voran die neuen Dämpfer –, den Buggy an die Strecke und die eigenen Vorlieben anzupassen. Eine kraftvolle Antriebs-Combo entfaltet dann das gesamte Potenzial dieses Upgrades.



Die Kunststoff-Achsträger an der Hinterachse haben ausgedient. Hier kommen nun Pendants aus Aluminium zum Einsatz



# X-BOX

## Tamiyas 2WD-Sprössling in der TRF-Version

**Vor einiger Zeit begeisterte Tamiya die Fans mit ersten Bildern des 201X-2WD-Buggys. Verwöhnt von neuen Motorkonzepten erschien der Buggy eher konservativ. Dennoch ist es Tamiya gelungen, mit diesem Modell eine gute Basis für Renneinsätze zu schaffen.**

Der TRF201X von Tamiya überzeugt auf ganzer Linie. Eine sehr gute Teile-Qualität trifft auf eine Konstruktion ohne viele Schnörkel. Daher entschied man sich für die sichere Lösung, ohne Kompromisse einzugehen. Die aktuellen 2WD-Buggys mit unterschiedlichen Motorpositionen haben in bestimmten Situationen unbestreitbare Vorteile, doch Tamiya wollte ein einfach zu fahrendes Modell designen.

### Sitz

Die Passgenauigkeit liegt erwartungsgemäß auf hohem Niveau. Daher schreitet der Bau auch dank der wie immer guten Anleitung schnell voran. Die Montage beginnt mit dem Zusammenbau des Getriebes aus einem Mix von Nylon- und Aluminiumzahnradern. Die Bauweise des Kugeldifferenzials kommt ohne wirkliche Neuerungen aus, was aber in keinem Fall einen Nachteil darstellt. Die Sperrwirkung ist sauber dosierbar und auch bei stärkerer Vorspannung bleibt das Differenzial leichtgängig.

**Das Getriebe ist klassisch aufgebaut und verfügt über sehr sauber und passgenau gefertigte Zahnräder. Das Kugeldifferenzial ist mit 34 Gramm recht leicht und wurde dennoch mit sehr soliden Stahlabtrieben versehen**

Man merkt generell, dass sich Tamiya am Wettbewerb orientiert, denn zum Beispiel sind die Slipperpads und das Hauptzahnrad, wie schon bei den Tamiya 4WD-Modellen, mit denen der Konkurrenz kompatibel. Natürlich gibt es bei einem klassischen 2WD-Buggy gewisse Ähnlichkeiten zu anderen Modellen, dennoch weiß der TRF201X durch kleine Detaillösungen zu überzeugen. Die hinteren Querlenker werden in austauschbaren Haltern gelagert und ermöglichen so zum Beispiel eine bequeme Einstellung des Anti-squats durch Austauschen von unterschiedlich dicken Unterlegern. Natürlich sind noch weitere Setup-Optionen einstellbar. Das Modell offeriert hierzu an vielen Stellen mehrere Anlenk- und Befestigungspunkte.

Das Getriebe lässt sich durch das Entfernen von nur sieben Schrauben komplett vom Auto trennen. Das unterstreicht den Wettbewerbsanspruch des 201X. Hierzu zählt auch die Montage der Hinterachse



Die Querlenkeraufnahmen sind austauschbar, um verschiedene Antisquat- oder Vorspureinstellungen zu ermöglichen. Die dafür erforderlichen Teile liegen dem Baukasten allerdings leider nicht bei







Bei der Rutschkupplung kommen bekannte Teile aus den 4WD-Buggys zum Einsatz. Typisch Tamiya TRF ist die Fertigungsqualität auf sehr hohem Niveau



Der 201X verfügt über das ein oder andere schicke Aluteil



Das Heck orientiert sich am modularen System anderer Hersteller

auf einer separaten Platte, die anschließend mit der Chassiswanne verschraubt wird. Bei Betrachtung der Aufhängung beider Achsen fällt einem spätestens jetzt nicht nur der Wegfall jeglicher E-Clipse am gesamten Modell auf, auch die extreme Stabilität und Dicke der Querlenker ist augenscheinlich. Tamiya nutzt hier Kohlefaser-verstärktes Polyamid, was an dieser Stelle durchaus seinen Sinn hat. Dafür wiederum nutzt Tamiya an anderen Stellen weichere Nylon-, ABS- oder Polycarbonatmischungen, um die jeweils in dem Bereich auftretenden Anforderungen optimal zu meistern.

### Kleinteilig

Die verwendeten Schrauben sind zwar als Inbus-Version ausgelegt, teilweise wünscht man sich aber einen höheren Festigkeitsgrad. Diese kleinen Details werden spätestens beim Zusammenbau der Dämpfer wieder wettgemacht, denn deren Wirkung ist seidenweich und über jeden Zweifel erhaben. Dank des geringen Spiels in der Aufhängung und der hohen Verwindungsfestigkeit des gesamten Modells federt es wirklich nur dort, wo es auch soll. Die Montage von immerhin 23 Teilen pro Dämpfer sollte allerdings sauber und präzise durchgeführt werden. Das Befüllen mit 300 CPS-Öl vorne und hinten im Zusammenspiel mit 1,3-Millimeter-Lochplatten vorne und 1,4-Millimeter-Lochplatten hinten ergibt beim Einsatz von leichten LiPos ein optimal federndes Modell. Die Mechanik ist damit grob montiert, es fehlt natürlich noch die eine oder andere Feineinstellung. Doch dank Rechts-links-Gewindestangen und gutem Zugang zu allen Punkten geht dies schnell von der Hand.

Gerade das Platzangebot für Regler ist bei einem klassischen 2WD-Buggy sehr großzügig. Dies gilt auch für den TRF201X, der an dieser Stelle zusätzlich mit einem weiteren Detail glänzen kann, denn das Kabel des Lenkservos kann mit einem Halter sauber verlegt werden. Die Felgen verfügen hinten über die typische Stiftaufnahme und vorne kommen jeweils zwei 10 x 5-Millimeter-Kugellager zum Einsatz. Passend für die beiliegenden



Auch Tamiya hat die Zeichen der Zeit erkannt und nutzt diverse verschiedene Kunststoffe beim TRF201X, um je nach Einsatzgebiet optimale Ergebnisse zu erzielen

**Zahlreiche Setup-Optionen**  
**Passgenaue Fertigung**

**Vorne zu leicht**

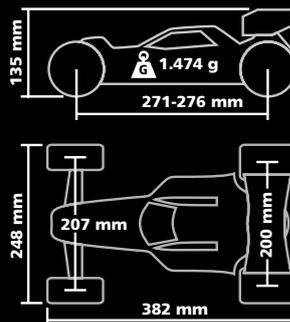
## CAR CHECK

**TRF201X**  
**Dickie-Tamiya**

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 289,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

■ Technik: 2WD-Antrieb, Kugeldifferenzial, komplett kugelgelagert, Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen, Slipperkupplung

■ Benötigte Teile: Motor, Fahrregler, Servo, RC-Anlage, Akku, Ladegerät, Reifen, Karosserie



Die Dämpferbestandteile sind exzellent verarbeitet und selbst die Kolbenstangen sind mit einer Oberflächenhärtung versehen

**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.robitronic.com](http://www.robitronic.com)



[www.ansmann-racing.de](http://www.ansmann-racing.de)



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



[www.kyosho.de](http://www.kyosho.de)



[www.der-schweighofer.at](http://www.der-schweighofer.at)



[www.horizonhobby.de](http://www.horizonhobby.de)



[www.rc-toy.de](http://www.rc-toy.de)



[www.mogatech.de](http://www.mogatech.de)



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



[www.rc-car-online.de](http://www.rc-car-online.de)



[www.thundertiger-europe.com](http://www.thundertiger-europe.com)



[www.smdv.de](http://www.smdv.de)

**Das Gewinnspiel findet Ihr auch im Internet unter [www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)**

Einsendeschluss ist der 29.05.2012. Die Lösung samt Eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an [webrace@cars-and-details.de](mailto:webrace@cars-and-details.de) oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahn-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 Motorhalteplatte ist mit 3 Millimeter extrem robust und die Abdichtung des Vorgeleges gut gelöst



Hier wurde die Lenkung noch nicht mit Zusatzgewichten beschwert und man kann deutlich die Tendenz zum Anheben der Vorderräder beim kräftigen Beschleunigen erkennen

Felgen wurden Reifen von Proline aus der Kiste gekramt und es konnte mit der Karosserie weitergehen. Trotz des nicht gerade niedrigen Preises legt Tamiya dem 201X leider keine Karosserie und auch keinen Spoiler bei. Diese Teile wurden daher im Vorfeld separat besorgt. Die Montage des Servos und der restlichen Elektrik geschieht wiederum recht schnell, denn das mitgelieferte Motorritzel passte optimal zu dem 4.400 Umdrehungen pro Minute und Volt leistenden Brushlessmotor.

Federvorspannung vorne auf 7 und hinten auf 8 Millimeter ist optimal für eine Blue-Groove-Piste geeignet. Weitere Änderungen an der Untersetzung zähmten das Drehmoment des Motors und erhöhten zugleich leicht die Endgeschwindigkeit, ohne die Hitze im Regler allzu stark ansteigen zu lassen.



Diverse Kugellager, hochwertiger faserverstärkter Kunststoff und ein einstellbarer Servosaver gehören selbstredend zu einer modernen Lenkung – auch die Qualität und Stabilität der Teile sind optimal

### Raus geht's

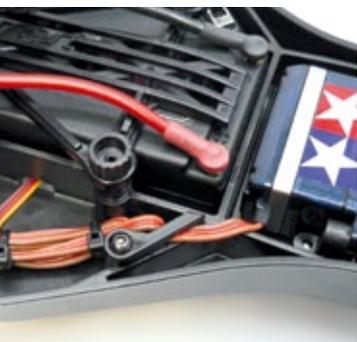
Der Fahrtst sollte zeigen, was der neue 2WD-Ableger von Tamiya so drauf hat. Doch schon bei den ersten Fahrten zum Einstellen des Geradeauslaufs war klar: das Modell benötigt mehr Gewicht auf der Vorderachse, um aggressiver in der Lenkung zu werden. Dank der leichten Bauweise kann man problemlos sogar 50 bis 60 Gramm extra montieren, ohne dass das Modell zu träge wirkt. Der Motor hat reichlich Power. Mit etwas zusätzlichem Gewicht auf der Vorderachse zog der Buggy schnell seine Bahnen und war auch bei Sprüngen gut zu kontrollieren.

Zusammenfassend kann man sagen, dass der TRF201X zwar etwas Nacharbeit in puncto Gewichtsverteilung benötigte, dies aber recht schnell bewerkstelligt war und ansonsten das Material durch hohe Belastbarkeit positiv auffiel. Eine entsprechende Kontrolle des Getriebes offenbarte nach etwa 20 Akkuladungen auch keinen nennenswerten Verschleiß. Brushlessmotoren mit einer Leistung oberhalb von 7,5 Turns brachten keinen echten Fortschritt mehr, da das Modell nun zunehmend unfahrbar wurde – eben schlicht zu viel Leistung. Dank des leichtgängigen Antriebsstrangs und des generell geringen Gewichts konnten aber selbst schwächere Motoren sehr gut im Tamiya 201X genutzt werden, ohne dass das Modell lahm wirkte. ■

Der erste Fahrtst wurde noch mit einem sehr leichten 4.300-Milliamperestunden-LiPo durchgeführt und obwohl dieser schon mehr als genügend Fahrzeit erbrachte, lebte das Modell mit den schwereren 5.000er-Akkus im Anschluss spürbar auf. Die bessere Gewichtsverteilung machte sich bemerkbar und die Lenkung wurde nochmals besser. Der Wechsel auf sehr weiche Vorderreifen und mittelharte Hinterreifen brachte erneut einen Fortschritt und es machte nun richtig Spaß, das Modell um den Kurs zu bewegen. Eine Erhöhung der

### FAZIT

Der TRF201X von Tamiya vereint eine sehr gute Passgenauigkeit und eine stabile sowie leichte Konstruktion. Zwar ist der Gesamtpreis auf relativ hohem Niveau, doch wer Zusatzgewichte verwendet wird mit Spitzenfahrleistungen belohnt und kann ganz vorne mitmischen.



Platz für die Elektrik hat man bei einem klassischen 2WD-Buggy ohnehin reichlich, aber kleine Detaillösungen wie der Kabelhalter sind schon sehr gut durchdacht



Die Vorderachskonstruktion ist auf das Wesentliche reduziert und gut für Wartungs- oder Einstellarbeiten zugänglich. Die Schaumstoffdichtringe sind Bestandteil des Baukastens



Erprobte Technik in kompaktem und modernem Gewand – der 201X ist keine Revolution, sondern schlicht eine solide Basis für anspruchsvolle Rennfahrer

# **JETZT BESTELLEN!**

**www.rc-monster-action.de**



- **VORSTELLUNG DER BELIEBTESTEN UND NEUESTEN MODELLE**
- **AUSFÜHRLICHER TEST DES MAVERICK BLACKOUT MT IM MASSSTAB 1:5**
- **ROBITRONICS BRUSHLESS-MONSTER HURRICANE IM TEST**

**IM INTERNET UNTER  
WWW.ALLES-RUND-UMS-HOBBY.DE**

**ODER TELEFONISCH  
UNTER 040 / 42 91 77-110**

**FÜR MEHR INFORMATIONEN  
CODE EINSCHANNEN**





# Access ALL Areas

## Der kommt überall durch

**Elektro ist ja schön und gut. Es geht aber nichts über einen gut eingestellten, solide ausgeführten Verbrenner-Buggy im Maßstab 1:8 mit einem ordentlichen Aggregat. Ein solches Gefährt ist der Inferno Neo Typ 2 von Kyosho. Der Racer wird als Readysset inklusive Werkzeug und 2,4-Gigahertz-Funke ausgeliefert.**

**Text und Fotos:**  
Tobias Meints

Der Inferno Neo Typ 2 von Kyosho steht auf der Startbox. Auf dem Motor steckt der Starter und die Box setzt die Schwungscheibe in Bewegung. Der Zweitakter beginnt zu laufen und tuckert im Leerlauf vor sich hin. Seine Einlaufprozedur hat er bereits hinter sich. Einen Tank hat er im Stand verbrannt, einen bei langsamer Fahrt. Über die Düsenadel für den oberen Drehzahlbereich wurde das Gemisch nach und nach magerer eingestellt. Nun läuft der 3,5-Kubikzentimeter-Motor rund. Nun noch kurz testen, ob

Lenkung und Gasbefehle angenommen werden und dem ersten echten Ausritt des Inferno steht nichts mehr im Weg.

### Infernalisch

Zieht man den Gashebel der Funke durch, brüllt der GX-21BK-Motor des Inferno auf und der Racer sprintet los. Die Kraft, die dabei erzeugt wird, ist enorm und katapultiert den 1:8er nach vorne. Mit zunehmender Beschleunigung wird das Heulen des Motors immer



lauter. Trotz der hohen Geschwindigkeit hält der Neo seine Spur – dem Abtrieb des Spoilers und der breiten Konstruktion des Chassis sei Dank. Langgezogene Geraden liegen dem Inferno, aber auch das Kurven im Infield. Die Lenkung arbeitet präzise und das Herausbeschleunigen aus langsamen Kurven bereitet dem kraftvollen Aggregat keine Probleme. So beweist der Neo, dass er eine Menge von den Renngenen der Wettbewerbsversion des Inferno übernommen hat.

Das Fahrverhalten ist sehr neutral. Selbst abrupte Lenkbewegungen bei hohen Geschwindigkeiten setzt der Racer souverän und direkt um. Droht doch mal eine Seitwärtsrolle, weil der Kurvenradius zu klein und die Geschwindigkeit zu hoch war, kann man dieser mit Gas- und Lenkbefehlen gut entgegenwirken. Unkritisch – mit diesem Wort kann man nicht nur das Fahr- sondern auch das Sprungverhalten des Buggys bezeichnen. Bereits kleine Rampen und Halbgas reichen aus, um ansehnliche Sprünge auf den Parcours zu zaubern. Nach dem Abheben liegt der Inferno wie ein Brett in der Luft und setzt danach sicher

wieder auf. Den gut dimensionierten und eingestellten Öldruckstoßdämpfern sein Dank. Nimmt der Bolide doch einmal die Nase nach unten oder droht Heckspoiler voran einzuschlagen, reichen minimale Gas- und Bremsbefehle aus, um die Fluglage wieder zu korrigieren. So macht das Spaß und animiert dazu, den Luftraum über der Strecke näher in Augenschein zu nehmen. Eine größere Rampe und Vollgas sind probate Mittel dazu. Abgesehen davon, dass die Weite beeindruckt, ist das Sprungverhalten auch bei weiten Sätzen unkritisch. Nach der Landung kann es direkt mit Vollgas weitergehen. Nach zwanzig Minuten ist der Tank leer. Die Abkühlphase des Motors wird genutzt, um zu prüfen, wie der Buggy den Spaß verkraftet hat. Antwort: bestens. Es sind keine Beschädigungen festzustellen, nur die üblichen Gebrauchsspuren, die das Normalmaß jedoch nicht überschreiten.

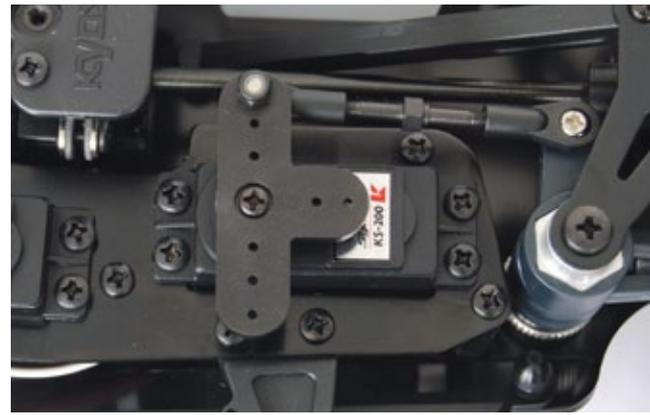
### Abgenommen

Unter der in Blau, Weiß und Pink ausgeführten Karosserie des Inferno Neo Typ 2 – Typ 1 unterscheidet sich im Übrigen durch die Farbgebung der Karo vom

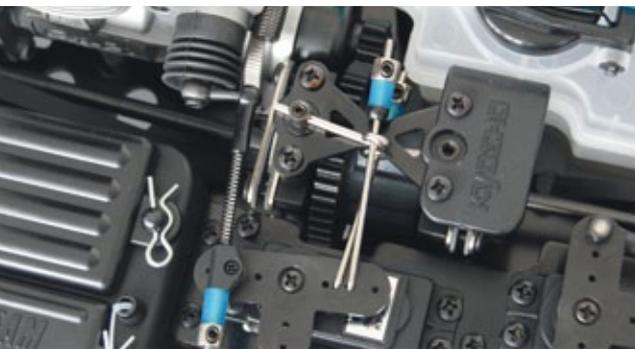




Die Achsen des Neo basieren auf Doppelquerlenkern mit Big-Bore-Stoßdämpfern. An der Vorderachse übernehmen CVD-Wellen die Weiterleitung der Motorkraft vom Diff an die Radachsen



Wie auf Gas und Bremse kommt auch bei der Lenkung ein solides und angemessen dimensioniertes Syncro KS 200-Servo zum Einsatz

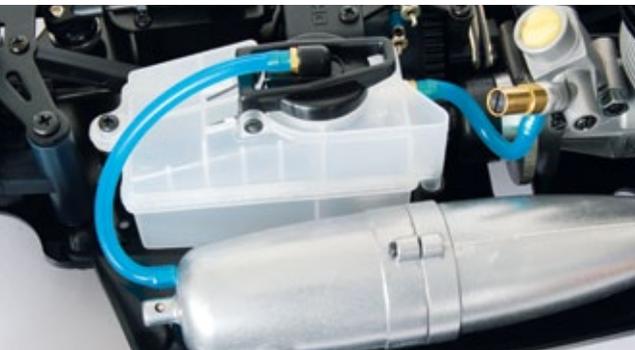


Das Gas-Brems-Servo ist mit einem kurzen, einstellbaren Gestänge versehen

Testmodell – kommt ein aufgeräumtes Verbrennerchassis zum Vorschein. Auf der linken Seite sitzt neben dem Reso-Rohr, das bereits werkseitig über einen Krümmer mit dem 3,5-Kubikzentimeter-Motor mit der Bezeichnung GX-21BK verbunden ist, auch der Tank. Auf der rechten Seite befinden sich die beiden Servos für Gas und Bremse sowie die Lenkung. Im hinteren Bereich sind die Empfänger- und Akkubox platziert. Der 2,4-Gigahertz-Empfänger ist bereits an die beiliegende Syncro KT-200-Fernsteuerung gebunden. Damit der Receiver auch Saft bekommt, liegt im Akkuschacht ein Schlitten zur Aufnahme von vier Mignonzellen. Entweder man bestückt diesen oder greift auf einen bereits vorhandenen vier- oder fünfzelligen NiMH-Empfängerakku zurück.



An der Hinterachse sind Knochenwellen verbaut. Sie treiben die genoppten Buggyreifen an



Der Tank ist direkt vor dem Motor des Inferno platziert. Daneben befindet sich das Reso-Rohr

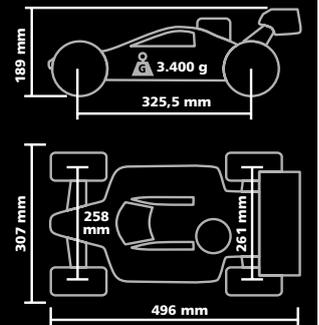
## CAR CHECK

### INFERNO NEO TYP 2 Kyosho

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 289,- Euro
- Bezug: Fachhandel

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

- Benötigte Teile: Acht Mignonzellen, Sprit



Kleine Rampen und Halbgas reichen bereits aus, um den Inferno in die Luft zu katapultieren



Während der Flugphase liegt der Inferno wie das sprichwörtliche Brett in der Luft. Nimmt er die Nase doch mal nach vorne, reichen kleine korrigierende Gas- und Bremsbefehle



▼ Anzeige

Die Bezeichnung „Typ 2“ im Namen den Inferno ist ein Hinweis auf die Karosserie des 1:8er-Buggys. Das Typ 1-Pendant ist im Gegensatz zum Testmodell mit einer in Silber, Grau und Gelb ausgeführten Karo versehen

Die Antriebskraft überträgt der Motor mittels seiner Kupplungsglocke auf den Zahnkranz des Mitteldifferenzials. Dieses ist in Zweispiderbauweise ausgeführt. Gleiches gilt für die beiden Gegenstücke in den Achsen. Diese sorgen ihrerseits dafür, dass Knochenwellen an der Hinterachse sowie CVD-Wellen vorne, die Radachsen und damit die Räder in Bewegung setzen. Für gute Traktion sorgen HighGrip-Offroad-Reifen. Diese sind ab Werk auf den weißen Kunststoffellgen verklebt und verfügen zudem über ein angemessenes Noppenprofil.

### Auf Achse

So solide wie der gesamte Inferno ist, sind auch seine Achsen ausgeführt. Sowohl die Vordere als auch die Hintere basieren auf Doppelquerlenkern. Die unteren sind in Schwingenform, die oberen als Gewindestangen ausgelegt, über die sich das Setup des Boliden anpassen lässt. Leider gehören Stabilisatoren nicht zum Lieferumfang. Dies wäre wünschenswert gewesen, da die simple Drahtkonstruktion das Fahrverhalten eines RC-Cars merklich verbessern kann. Zumindest finden sie sich im reichhaltigen Ersatzteil- und Tuningsortiment von Kyosho.

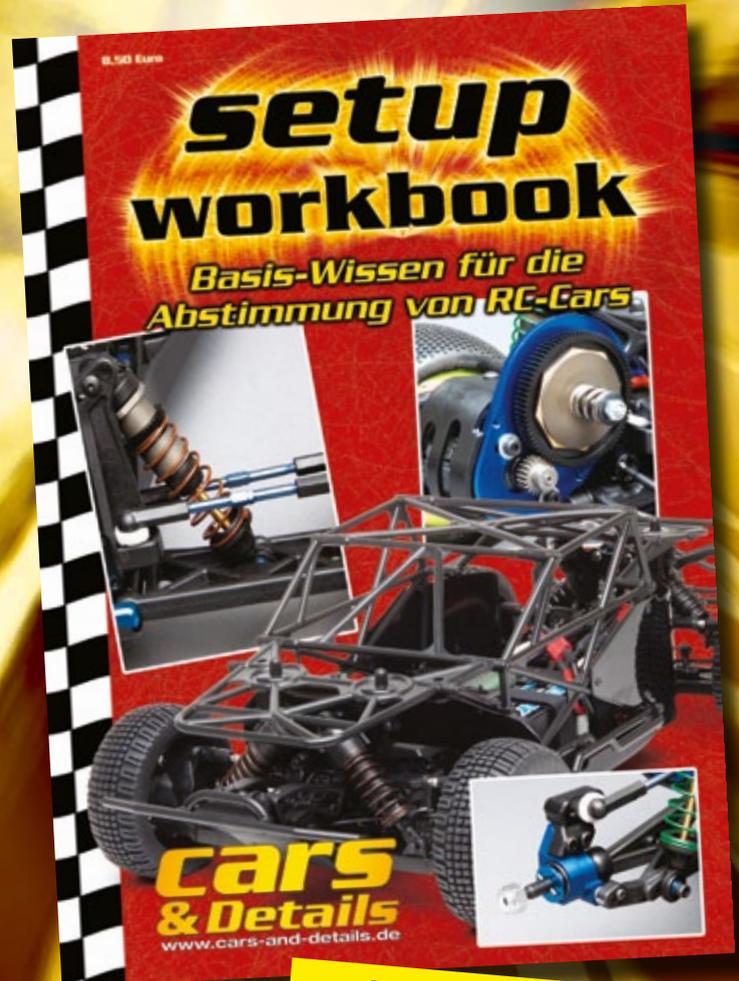
Die Dämpferbrücken bieten ebenso wie die Querlenkerstreben einigen Aufhängungspunkte für die Big-Bore-Dämpfer. Diese sind ab Werk bereits mit Öl befüllt und mit mittelharten Federn

Die solide Konstruktion des 1:8ers steckt auch härtere Landungen und Überschläge klaglos weg



# 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](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)  
oder telefonisch unter  
040 / 42 91 77-110



**FAZIT**

**Solide und vor allem bewährte Technik zum günstigen Preis. Das bietet der Inferno Neo Typ 2 von Kyosho. Die Inferno-Serie verfügt über eine lange erfolgreiche Geschichte und so verwundert es nicht, dass auch dieser Sprössling der Sippe etwas von den Renngenen seiner großen Brüder abbekommen hat. Der Inferno Neo Typ 2 richtet sich an Hobbyansteiger und fortgeschrittene Fahrer gleichermaßen.**



Das Chassis des Boliden präsentiert sich aufgeräumt. Die RC-Komponenten sind in staubgeschützten Boxen neben dem Motor platziert

bestückt. Deren Vorspannung lässt sich mittels Rändelschrauben stufenlos anpassen. Eine gute Lösung zu den sonst bei RTR-Modellen gängigen C-Klipsen.

Die Hinterachse wird von einem großdimensionierten Heckspoiler überragt, der für guten Abtrieb sorgt. Er wird mittels zweier Karosseriekammern auf den dafür vorgesehenen Streben platziert.

**Now or never**

Bevor es auf den Piste gehen kann, sind noch ein paar Kleinigkeiten zu beachten. Zunächst muss der Luftfilter mit dem ebenfalls zum Lieferumfang gehörenden Schlauchstück versehen und auf dem Vergaser platziert werden. Danach gilt es, Sprit in den Tank zu füllen und den 2,4-Gigahertz-Empfänger mit Strom zu versorgen. Noch vier Mignonzellen in die Funke legen und schon kann der GX-21BK-Motor zum Leben erweckt werden. Dies gelingt auf Anhieb und nach der obligatorischen Einlaufphase hat man mit dem Inferno Neo einen soliden Verbrennerbuggy an der Hand, mit dem man viel Spaß haben kann. ■



Der 3,5-Kubikzentimeter-Motor GX-21BK verfügt über gute Leistungswerte und sorgt im Inferno Neo für ordentliche Fahrleistungen

Solide Konstruktion  
 Leistungsstarker Motor  
 Kompletter Lieferumfang  
 Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis

Serienmäßig keine Stabilisatoren

**Die Höchstgeschwindigkeit des Inferno Neo kann sich sehen lassen aber auch in Sachen Beschleunigung macht der Buggy eine gute Figur. So hat er gute Chancen im Infield vorne mitzufahren**



# 3d heli action

# KENNENLERNEN FÜR 3,90 EURO



**3 für 1**  
Drei Hefte zum  
Preis von  
einem

## Jetzt zum Reinschnuppern:

### Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

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



Direkt bestellen unter  
[www.3d-heli-action.de](http://www.3d-heli-action.de)  
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

Jetzt auch als **eMagazin**  
und **Printabo+** erhältlich.

Mehr Informationen unter [www.3d-heli-action.de/emag](http://www.3d-heli-action.de/emag)





**1:10 KIT** LMI Racing ([www.lmi-racing.com](http://www.lmi-racing.com))  
**3Racing Sakura XI**

Text und Fotos:  
Dieter Renzel



# EIFER

**3Racings neuer Volltreffer**

**He is back. Obwohl – eigentlich war er nie wirklich weg: der Sakura von 3Racing. Die neueste Version, der 1:10er-Tourenwagen Sakura XI, entstand augenscheinlich unter dem Motto „Klotzen statt kleckern“, denn das aktuelle Wettbewerbsmodell ist alles andere als nur eine dezente Weiterentwicklung des Vorgängermodells.**



3Racing setzt mit dem neuen Sakura XI wie fast alle Mitbewerber auf den klassischen Allradantrieb über zwei Zahnriemen – auch am bewährten Chassiskonzept doktert man nicht herum. Und trotzdem: Jenseits der Radträger kommen am neuen Tourer viele geänderte Bauteile zum Einsatz.

## Flexibel

Ein optisches Schmäckerl ist sicherlich das neue Chassis mit einer Gesamtbreite von lediglich 85 Millimeter, das wohl mit zu den schmalsten seiner Klasse zählt. Zahlreiche tropfenförmige Aussparungen und ein zierliches Topdeck ergeben ein deutlich flexibleres Chassiskonzept als beim alten Sakura Zero. Technisch unverändert übernommen sind die zusätzliche Fixierung der Alubauteile mittels Stahlstiftchen sowie die leichte Ausfräsung unterhalb der Fahrakkus, wodurch das Akkubefestigungstape nicht zusätzlich aufträgt. Angenehm fürs Auge, und wohl auch in den vorhergehenden Praxis-tests bestätigt, ist die geänderte Positionierung der neuen, hinteren Dämpferbrücke, die nun wie bei der Konkurrenz unterhalb der Dämpfer montiert wird.



Die Diff-Excenter werden nun an den Bulkheads angeschraubt und können deshalb auch im verbauten Zustand verdreht werden



Komplett überarbeitet wurde die Hinterachse: eine geänderte Dämpferbrückenposition, neue Bulkheads, neue Schwingen und ein nun verbautes Kegeldiff sollen für den Anschluss an die Konkurrenz sorgen



**Neue Bulkheads und neue Schwingen finden sich auch an der Vorderachse**

**Der futuristisch geformte Schaumstofframmer schützt die Vorderachse, passt aber nicht ohne leichtes Nachschleifen unter die hierzulande üblichen Karosserien**



**Über das wartungsarme und leichtgängige Kegelraddifferenzial treibt der Motor die Hinterräder an**

Die auffälligsten Änderungen neben den neu designten Schwingenarmen sind die vielen neuen Aluteile. Zwar sind sie weiterhin im grellen Magenta gehalten, jedoch wurden im Antriebsbereich die Bulkheads abgeändert. Nicht hinsichtlich einer neuen Fahrwerksgeometrie, sondern zur Vereinfachung der Einstellung der Riemenspannung. Dies geschieht zwar auch weiterhin mit exzentrischen Diff-Aufnahmen doch selbige werden nun nicht mehr nur einfach über die Bulkhead-Abdeckungen fixiert, sondern hauptsächlich über eine von außen zugängliche Schraube gehalten. Dadurch ist ein sicherer Sitz gewährleistet und über eine kleine Kunststoffnase können die Exzenter auch ohne Abnehmen der Bulkhead-Deckel verdreht werden, um so die Riemenspannung zu korrigieren.



**Die weit hervorstehenden Radachsen sollten unbedingt um 2-3 Millimeter gekürzt werden**

Um den hinteren Riemen zu entlasten beziehungsweise besser zu führen, hilft ein zusätzliches Kugellager unterhalb des Riemens am linken Bulkhead. An dessen Abdeckungen, wo es am Vorgänger jeweils vier Bohrungen für die Montage der oberen Spurstangen gab, wurde nun ein Langloch zwischen eine Viererreihe kleinerer Bohrungen eingefräst. Über ein zusätzliches Aluplättchen, das mit jeweils zwei Stiftchen in diese kleineren Bohrungen einrastet, kann man nun die Position des Kugelkopfs (und damit auch der Länge der oberen Spurstange) in 0,5-Millimeter-Schritten in sieben Positionen einstellen. Verbaut man je nach Bedarf noch Unterlegscheiben dazu, ergibt sich eine fast stufenlose Einstellmöglichkeit des Rollcenters.

### Leichter Zugang

Neues gibt es auch beim Motorträger. Anstatt der schwerpunktoptimierten, flacheren Version mit der horizontalen Motorschraubenbefestigung gibt es nun den bereits als Tuningteil erhältlichen vertikalen Motorschrauben-Block, der einen einfacheren Zugang zu beiden Motorschrauben ermöglicht und damit auch das Einstellen des Ritzelspiels erleichtert. Gleich im Anschluss daran wurde auch die Aufnahme des Hauptzahnrad überarbeitet. Hier werden nun die beiden Halteplatten miteinander beziehungsweise mit dem Hauptzahnrad verschraubt, wodurch nun eine optimale Führung und auch ein besserer Rundlauf des Hauptzahnrad auf der Mittelwelle gewährleistet sind.

Eine radikale Veränderung gibt es im Bereich der Lenkung der Vorderräder. Keine Center-Point-Anlenkung kommt hier zum Einsatz, sondern eine Doppelarm-Anlenkung. 3Racing setzt hierbei auf eine mehrteilige Aluminiumkonstruktion, deren Leichtgängigkeit mit Kugellagern gewährleistet wird und Einstellmöglichkeiten hinsichtlich des Ackermannwinkels bietet.

Eine eher unauffällige aber durchaus sinnvolle Neuerung ist die zusätzliche Fixierung des LiPo-Akkus zwischen zwei Kunststoffhaltern und den beiden mittigen Anschlägen. Über Aluscheibchen können die Position des Akkus und damit auch die Gewichtsverteilung beeinflusst werden. Zurück zum Antrieb: Hier kommen geänderte untere Querlenker und schmale 4-Millimeter-Klemmradmitnehmer sowie ein



**Die hochwertigen Dämpfer funktionieren tadellos. Perfektionisten können optionale, gefräste 10-Millimeter-Kolbenplatten verwenden**



**Damit die Motorleistung sicher an den Räder ankommt, ist ein Doppelsatz CVD-Kardans in der haltbaren Stahlversion verbaut**

**Sehr schmales Chassis**  
**Gutes Preis/Leistungsverhältnis**  
**Pfiffige Rollcenter-einstellmöglichkeit**  
**Aktuelles Wettbewerbskonzept**

**Zu lange Radachsen**

# eheliaction

# KENNENLERNEN FÜR 6 EURO



**3 für 1**

Drei Hefte zum  
Preis von  
einem

## Jetzt zum Reinschnuppern:

### Ihre Schnupper-Abo-Vorteile:

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



Direkt bestellen unter  
[www.rc-heli-action.de](http://www.rc-heli-action.de)  
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110

Jetzt auch als **eMagazin**  
und **Printabo+** erhältlich.

Mehr Informationen unter [www.rc-heli-action.de/emag](http://www.rc-heli-action.de/emag)





Die schnittige Blitz-Karosserie, die über viel Lenkagilität verfügt, stammt von LMI-Racing

serienmäßiger 3-Grad-Vorspurblock an der Hinterachse zum Einsatz. An der Front arbeitet auch weiterhin eine leichte Starrachse, während hinten ein wartungsarmes Kegeldifferenzial mit leichten Kunststoffzahnradern zum Einsatz kommt. Den Abschluss bietet der futuristisch ausgeformte Schaumstofframmer, der perfekt zum neuen Chassisdesign passt, jedoch leider nicht immer zu den in Europa üblichen Karosserien.

frischen Temperaturen wurden die sonst üblichen Sorex 32-Reifen schon nach wenigen Aufwärmrunden gegen die weichere 28er-Mischung ausgetauscht. Damit fuhr es sich zu Beginn mit den weicheren Reifen deutlich angenehmer, wenngleich das Heck des Modells trotz reduzierter Lenkung und weichen Kurvenfahrstils mit der scharfen Motorisierung ab dem Kurvenscheitelpunkt zu kämpfen hatte. Tippte man aufs Gas, war das Modell kaum zu halten und stürzte los. Mit der etwas frontlastigen Karosserie zeigte der Sakura im Baukastenentrimm auch immer gute Lenkreaktionen und folgte willig jeder Bewegung am Lenkrad. Und das nicht nur bei Halbgas, sondern auch bei Vollgas auf der Geraden.

**HINWEIS**

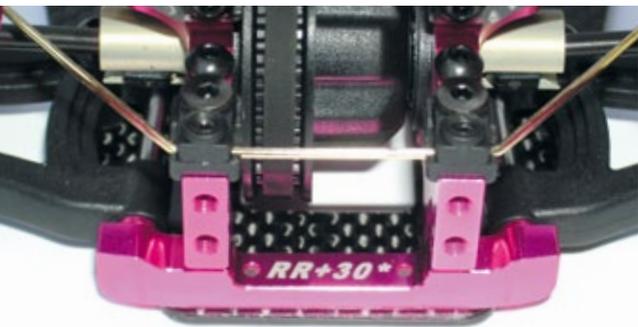
Der Sakura XI in der hier vorgestellten Version ist nicht mehr lieferbar. Es gibt jedoch nun den Nachfolger – den **Sakura XI in der D.H.-Version**. Er ist mit einer neuen Haupt-Chassis-Platte, einem neuen Top-Deck und überarbeiteten Schwingenstifthaltern ausgestattet.

**Topf ohne Deckel**

Wettbewerbsmodelltypisch muss man sich beim Sakura anderweitig nach einer passenden Karosserie und dem weiteren elektronischen Zubehör umschauchen. Dafür bietet 3Racing neben einer sehr gut aufgemachten Anleitung auch nach Baustufen sortierte Einzelteile sowie die Komplettversorgung mit den notwendigen Standard-Schmiermitteln. Als kleinen Bonus obendrauf gibt es noch einen Satz Felgen.

Dieses Verhalten ist zwar gut für die Agilität, hat jedoch auch Nachteile, wenn das Heck angesichts der ungünstigen Streckenverhältnisse gerne mal übersteuert. Eine Besserung ergab sich durch eine Veränderung der Sturz- und Spurwerte sowie eine Anpassung der Ausfederwege an Vorder- und Hinterachse. Außerdem wurden nun nur noch die Hinterreifen geschmiert. Damit ließ sich der Tourer schon etwas angenehmer bewegen.

Nach den obligatorischen Fahrwerkseinstellungen wurde für die erste Fahrt mit dem Sakura XI ein mittelgroßer Asphalttrack angesteuert. Aufgrund der eher



Stabile, verstiftete Aufhängungsstiftträger sorgen für eine exakte Führung des Fahrwerks. An der Hinterachse verbessert nun ein 3-Grad-Vorspurblock Geradeauslauf und Grifpniveau

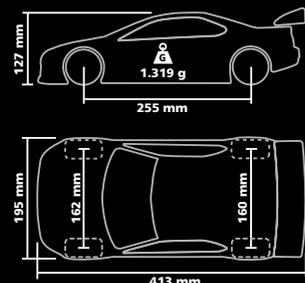
**CAR CHECK**

**3RACING SAKURA XI**  
**LMI Racing**

- Klasse: **Elektro-Onroad 1:10**
- Empfohlener Verkaufspreis: **359,- Euro**
- Bezug: **direkt**

- Technik: **4WD-Antrieb über zwei Zahnriemen, Kegeldifferenzial hinten, Starrachse vorne, Öldruckstoßdämpfer**

- Benötigte Teile: **Motor, Motorritzel, Fahrregler, Servo, RC-Anlage, Reifen, Karosserie, Ladegerät, Lexanfarbe**

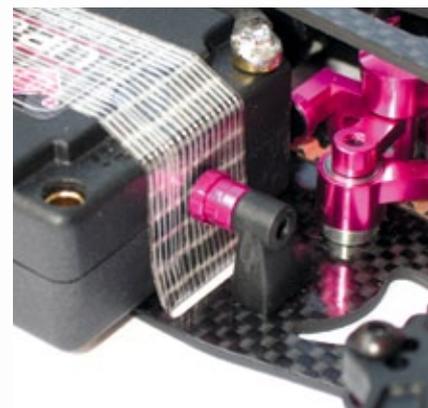


## FAZIT

Mit dem Sakura XI von 3Racing erhalten engagierte Fahrer ein günstiges Wettbewerbsmodell, das auch das Ersatzteilmbudget preislich nicht unnötig belastet. Die Leistungsfähigkeiten des neuen Tourers können dabei absolut überzeugen.



Zwar muss der Antriebsakku mit Glasfasertape auf dem Chassis montiert werden, die Position und damit das Fahrzeughandling werden durch die veränderbaren Kunststoffanschlüge beeinflusst



Der nächste Praxistest sollte auf einer Nadelfilzstrecke stattfinden. Hier verhielt sich der Sakura XI wie ausgewechselt. Griff war nun im Übermaß vorhanden und anfängliche Bedenken, dass der massive Chassisflex das Modell bei griffigen Strecken zum Kippen brachte, bewahrheiteten sich keineswegs. Im Gegenteil: Durch den Flex war das Auto sehr angenehm zu fahren, wenngleich die Rundenzeiten zu Anfang noch etwas zu wünschen übrig ließen.

Nach dem Zurückschrauben der Aufhängung auf die Baukastenabstimmung purzelten dann auch die Rundenzeiten und nach ein paar Trainingsfahrten konnte der Sakura locker mit den anwesenden Konkurrenzmodellen mithalten. Am Kurveneingang schob das Modell mit dem gewählten Setup etwas über die Vorderräder, was sich bei Bedarf mit etwas Bremseinsatz unterbinden ließ.

## Abgefahren

Bei den Fahrtests stellte sich noch ein kleiner Minuspunkt heraus: die sehr lang ausgefallenen Radachsen. Dadurch sollte es zwar kein Problem sein, auch 10 Millimeter starke Radmitnehmer für eine extrabreite Spurweite zu verwenden, jedoch stehen die Radachsen bei den schmalen 4 Millimeter Mitnehmern etwa 2 Millimeter aus der Felge heraus, wodurch man schnell an der Streckenbegrenzung hängen bleiben kann. Eben aus diesem Grund kam es während des Praxistests zu dem einzigen Schaden: einer gebrochenen hinteren Schwinge und einem defekten Kunststoff-Outdrive der Starrachse. Angesichts der starken Motorisierung zeigte der Sakura XI aber keine ungewöhnlichen Verschleißerscheinungen und die Ersatzteilpreise sind zudem moderat. ■



Die neue Doppelarm-Lenkung ersetzt die bisher verwendete Center-Point-Lenkung und soll für agileres Lenkverhalten sorgen



Auf der Elektronikseite sorgt der neu positionierte Motor für einen zentraleren Schwerpunkt, das Lenkservo sitzt längs in Fahrtrichtung und steuert über die neue Doppelarmlenkung die Vorderräder an

IMPRESSUM



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

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

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

**Chefredaktion**  
Tom Wellhausen  
(verantwortlich)

**Leitung Redaktion/Grafik**  
Christoph Bremer

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

**Redaktion**  
Mario Bicher  
Thomas Delecat  
Tobias Meints  
Jan Schnare  
Jan Schönberg  
Stefan Strobel

**Teamassistentz**  
Dana Baum,

**Autoren,  
Fotografen & Zeichner**  
Jörg Gröger,  
François Legrand,  
Dieter Renzel

**Grafik**  
Jannis Fuhrmann,  
Martina Gnaß, Tim Herzberg,  
Kevin Klatt, Bianca Kunze,  
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**  
Kirsten Maaß  
Telefon: 040/42 91 77-100  
vertrieb@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

**Abonnement**  
Jahresabonnement für  
**Deutschland:** € 54,-  
**Ausland:** € 63,-  
**Printabo+:** € 5,-  
Auch als eMagazin im Abo erhältlich  
und für CARS & Details-Abonnenten  
zusätzlich zum Printabo für 5,-€  
jährlich. Mehr Infos unter:  
www.cars-and-details.de/emag

**Druck**  
Grafisches Centrum Cuno  
GmbH & Co. KG  
Gewerbering West 27  
39240 Calbe  
Telefon: 03 92 91/428-0  
Telefax: 03 92 91/428-28

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem  
Papier. Printed in Germany.

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

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

**Bezug**  
CARS & Details erscheint  
monatlich

**Einzelpreis**  
Deutschland: € 5,00  
Österreich: € 5,80  
Schweiz: sFr 8,50  
Niederlande: € 5,90  
Luxemburg: € 5,90

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

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

**Grosso-Vertrieb**  
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 Bei-  
träge kann keine Verantwortung  
übernommen werden. Mit der  
Übergabe von Manuskripten,  
Abbildungen, Dateien an den  
Verlag versichert der Verfasser,  
dass es sich um Erstveröffent-  
lichungen handelt und keine wei-  
teren Nutzungsrechte daran  
geltend gemacht werden können.

# Heft 07/12 erscheint am 08. Juni 2012

Dann berichten wir unter anderem über ...

... **Thunder Tigers** neuen 1:8er-Buggy  
Team Associated RC8.2 ...



... testen das neue 1:8er-Brushlesset  
von LRP electronic ...



... und gehen mit dem XRAY X12  
von SMI Motorsport auf  
den Highspeed-Kurs.



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

# MegaE 1:8 BRUSHLESS

## RAIDER 8 XL

**D**er Raider XL ist das neue Modell in der MegaE 8 Serie. Mit fast 60 cm Länge und 40 cm Breite sind die Ausmaße **gewaltig.**



**Boden  
freiheit  
45 mm**

[WWW.HIMOTO-KRICK.DE](http://www.himoto-krick.de)

**A**uf Basis des bekannten MegaE 8 Buggychassis modifizierter Short Course Truck mit Front- und Heckrammer und originalgetreuer Bereifung.

# SLC 8



### Die Fakten der MegaE 8 Serie:

- 80 A Brushless Regler für bis zu 4S LiPo-Akkus
- RTR - komplett montiert
- 2,4 GHz Fernsteuerung mit FailSafe
- leichter und robuster 4WD Antrieb
- Metalldifferentiale

Fordern Sie die aktuellen RC-Car-Unterlagen an oder holen Sie sie bei Ihrem Fachhändler.

# krick

**Modellbau vom Besten**

Klaus Krick Modelltechnik  
Postfach 1138 · 75434 Knittlingen  
[www.himoto-krick.de](http://www.himoto-krick.de)

# HOT SPEED COOL PRICE

Eine echte Spektrum Fernsteuerung für unter 50 € (UVP) – die DX2E hat alles was du für den Fight auf der Straße oder auf deinem Race Track brauchst, einschließlich der vielfach erprobten Spektrum Performance und einem unverwundbaren Link zu deinem Boliden. Das Set enthält einen SR200 Empfänger und ist kompatibel zu DSM, DSM2 und Spektrum Marine Empfängern.

Greif dir deinen Vorsprung! Mit der Spektrum DX2E. Weitere Infos unter [www.horizonhobby.de](http://www.horizonhobby.de)

**go faster.**



**SPEKTRUM®**  
Innovative Spread Spectrum Technology

