

SPOTLIGHT: HPI/MAVERICK-GROSSMODELLE



CARS & DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



ANDROID APP ON
Google play



Erhältlich im
App Store

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

**INKLUSIVE
20 SEITEN
LRP-NEWS**



TEST & GEWINNSPIEL

SPITZENKANDIDAT

Absimas Wettbewerbs-Onroader in 1:10



Ausgabe 6/2014
Juni 2014
13. Jahrgang

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



e WIE ERFOLG:
Kyosho MP9e in der TKI-Version



Double-Triple
Reportage: ETS auf Gran Canaria



**Darf's ein bisschen
mehr sein?**
Spektrum DX4R Pro im Test

iReceiver

WiFi

Wireless LAN Radio Control System



Steuere Dein R/C Modell mit Smartphone, Tablet oder PDA.

Empfänger verbindet sich mit Smartphone, Tablet oder PDA über Wi-Fi.

Montiere den 6-Kanal iReceiver statt des Standard R/C Empfängers.

Verwende die optionale Kamera um die Action live auf Deinem Smartphone zu sehen.

- Eigene Modellspeicher je nach Modelltyp
- Komplet für jeden Kanal einzeln einstellbare Ausschläge (EPA)
- Einstellbare Sensibilität (100/70/50/30%)
- EXPO-Funktion
- Kanal-Mixer
- Bestätigung von Steuerbefehlen per Vibration
- Stoppuhr & Timer Funktion
- 40 Modellspeicher
- Digitale Trimmung und Sub-Trimmung
- Failsafe



iReceiver
Wireless LAN Radio Control System
WR-010 Art.: 82260



iReceiver Camera Unit
Wireless LAN Radio Control System
WC-010 Art.: 82261

- Passende Kamera für iReceiver
- Plug&Play für schnellen Start
- Halterung mit einstellbarem Winkel
- Gute Aufnahmen auch bei wenig Licht
- Automatischer Weißabgleich
- Automatische Helligkeitsanpassung
- Kontrolle der Aufnahme über Smartphone
- Foto-Funktion

2-Kanal



3-6-Kanal



Technische Daten Empfänger: Größe: 36,4x27x16,2mm • Gewicht: ca. 10g • Kanäle: 6 • Spannung: 4,8-6,0V • Externe Ports: Schnittstelle für iReceiver Kamera • Frequenz: 2,4GHz wireless LAN IEEE802.11g/b/n • Reichweite: 80-100m / Live Video ca. 35-40m • Kompatibel mit: iOS7 (iPhone 4S/5/5C/5S, iPad [Retina Display]/iPad Mini) / Android 4.0 (4.2.2 empfohlen) (1.2GH quad core Minimum); Bildschirmgröße: 4,5-7 Zoll

RC-Car



Flugzeug



Technische Daten Kamera: Größe: 42x26,5x30mm • Gewicht: ca. 12g • Auflösung: 640x480 Pixel • Aufnahmewinkel: 140° • Frame Rate: 25-30fps • Fokus: fixed • Mikrofon: ja

iReceiver bereits enthalten!

BLIZZARD SR



WiFi

Durch iReceiver mit onboard Kamera sitzt Du in Deinem Modell!

Hole Dir die Action auf das Display, während Du das Modell mit Smartphone oder Tablet steuerst.



Wireless LAN Radio Control System

readysel

EP BLIZZARD SR
Art.: 30987B



Wireless LAN Radio Control System

readysel

EZ Series AXXE
Typ 3 / Rot Art.: 30837T3WL-B



RC-TEST

Jederzeit & überall: Testberichte einzeln kaufen



Modellsport-Wissen auf den Punkt

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

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



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

www.rc-test.de



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





DER MARKT ...

... der Wettbewerbsmodelle ist hart umkämpft. Die Hersteller lassen sich immer wieder neue Dinge einfallen, um vermeintlich ausgereifte High-End-Modelle noch besser zu machen. Da wird hier ein 5 Gramm Gewicht platziert, um die Balance zu verbessern, dort eine Schraube weggelassen, um mehr Flexibilität ins Chassis zu kriegen und noch ein Spoiler für einen gleichmäßigeren Anpressdruck optimiert. Und das alles nur, um vielleicht die eine oder andere Zehntelsekunde schneller zu fahren als die Konkurrenz. Zumindest solange, bis eine gute Idee auch von den Mitbewerbern umgesetzt wird.

Diese innovationsschaffenden Tatsachen haben markante Nebeneffekte: Die minimalen aber oftmals doch erfolbringenden Modifikationen an Wettbewerbs-RC-Cars führen dazu, dass sich viele Modelle extrem ähneln. Kaum hat ein Hersteller etwas an seinem Topmodell verbessert, zieht die Konkurrenz nach. Darüber hinaus können besonders Hobbyracer kaum einen Unterschied zwischen unterschiedlich weit entwickelten Modellen verschiedener Hersteller feststellen. Lediglich die Preise gehen dabei fast immer auseinander wie eine Schere. Kaum ist eine neue Modellvariante auf dem Markt, fallen die Preise für den Vorgänger.

Obwohl man es auch als Nachteil sehen könnte, dass noch recht junge Modelle schnell überholt sind, ergibt sich daraus auch ein entscheidender Vorteil für Freizeitfahrer. Denn wer nur mal ab und zu eine Runde auf der Rennstrecke dreht und in den Genuss eines hochwertigen Wettbewerbsmodells kommen will, muss wirklich kein aktuelles Top-Fahrzeug erwerben. Auch die Vorgängerversionen bietet ausgereifte Hightech-Ausstattung für deutlich weniger Geld.

Der vergleichsweise kurze Lebenszyklus von Competition-Cars bietet also Vorteile für beide Seiten: Den Wettbewerbsfahrern steht fast jede Saison ein überarbeitetes Modell zur Verfügung. Hobby- und Freizeitracer können hingegen bei dem umfangreichen Angebot an bereits seit Längerem erhältlichen Modellen das eine oder andere Schnäppchen ergattern. Probiert es doch mal aus.

Euer

Jan Schnare
 Redaktion CARS & Details



Ihr steht auf elektronische Musik? Dann sollte der Tekno RC SCT 410 das Modell Eurer Wahl sein. Wir zeigen Euch, was das Modell kann

66

Selbst ist der Mann. Karosserien für Großmodelle baut Claude Ceuninck einfach in der heimischen Werkstatt. Wie das geht, erzählt er uns

38



78

Schon lange auf dem Markt und immer wieder toll: die Bajas von HPI. Wir lassen den 5B und den 5SC in den aktuellsten Versionen gegeneinander antreten



18 Endlich gibt es eine TKI-Variante des Inferno MP9e von Kyosho. Wir haben das Modell auf Herz und Nieren getestet

MARKT

14 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

CARS

- > 18 INFERNO MP9E TKI VON KYOSHO
- > 28 TEAM C TC10 VON ABSIMA
- 46 TLR 8IGHT-E 3.0 VON HORIZON HOBBY
- 66 TEKNO RC SCT 410 VON DARK PRODUCTS
- > 72 MAVERICK BLACKOUT ST VON LRP ELECTRONIC
- > 78 VERGLEICH: HPI BAJA 5B UND 5SC VON LRP ELECTRONIC

TECHNIK

- > 24 SPEKTRUM DX4R PRO VON HORIZON HOBBY
- 34 TEAM ORION ADVANTAGE ONE 405 UND 406 VON KYOSHO
- 38 KAROSSERIEN FÜR GROSSMODELLE IM EIGENBAU
- 42 DYNAMITE PROPHET SPORT PLUS VON HORIZON HOBBY

SPORT

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- > 52 EURO TOURING SERIES 2014 AUF GRAN CANARIA
- 56 TERMINE
- 60 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN

STANDARDS

- 36 GEWINNSPIEL
- 44 CARS & DETAILS-SHOP
- 58 FACHHÄNDLER
- 86 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET



Sommer, Sonne, Urlaubsfeeling – und natürlich RC-Car-Fahren. Wir zeigen Euch die Highlights von der Euro Touring Series 2014 auf Gran Canaria

52





Der Rückkehrer

KRISTOF SIELAFF BEI XCITERC/KM-RACING

Der mehrfache Finalist bei Deutschen Meisterschaften Kristof Sielaff verstärkt ab sofort das XciteRC/KM-Racing-Rennteam. Er wird den KM-Racing H-K1 in der Saison 2014 bei der Deutschen Meisterschaft sowie weiteren ausgesuchten Rennen einsetzen. Damit kommt dem Teamfahrer die Rolle eines wichtigen Partners beim Aufbau des XciteRC-Rennteam zu. Sielaff erklärt dazu: „Ich möchte mich zunächst bei Kenny Ng und Gunther Mürdter bedanken, dass sie mir nach drei Jahren noch einmal die Chance geben, für das Weltmeister-Team von KM-Racing zu fahren. Ich weiß, wie gut und vor allem schnell Kenny und sein

Team arbeiten können und das schätze ich sehr. Ich durfte 2010 bereits den H-K1 Prototypen bewegen und war damals schon von dem Auto begeistert. Ich freue mich sehr auf die Zusammenarbeit mit KM-Racing und XciteRC.“

««««



Kristof Sielaff verstärkt ab sofort das XciteRC/KM-Racing Werks-Rennteam



Erhältlich im App Store

ANDROID APP ON Google play

Windows Phone

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



David Spashett (Mitte) siegte bei der HPI Vintage Challenge vor Chris O'Donoghue (links) und Jason Butterfield

Schicke Karos und Felgen stehen bei der HPI Vintage Challenge im Fokus. So ist jedes Rennen ein echter Hingucker

UMGEZOGEN

NEUER VERTRIEB FÜR 3RACING

Die Firma Stöltzing hat vor Kurzem den Exklusiv-Vertrieb der Produkte von 3Racing in Deutschland übernommen. Auf der Internetseite www.3racing.de kann man sich in Zukunft die beliebten Produkte näher ansehen



Die Produkte von 3Racing sind ab sofort bei Stöltzing erhältlich

und über einen angeschlossenen Fachhändler bestellen. Stöltzing betreibt bislang sehr erfolgreich einen Markenshop für Tamiya-Produkte unter www.tamico.de

««««

GOOD OLD TIMES

DAVID SPASHETT SIEGT BEI HPI VINTAGE CHALLENGE

Er hat es wieder getan: und zwar gewonnen. Der fünffache IFMAR-Weltmeister David Spashett gewann in diesem Frühjahr die HPI Vintage Challenge. Bei diesem Event ist die Motorisierung der 1:10er-Tourenwagen vorgeschrieben, bei den Karosserien und den Felgen gilt es Authentizität an den Tag zu legen und Vintage-Muscle-Cars en miniature auf die Strecke zu bringen. Bei der diesjährigen Auflage der Challenge ging es sehr eng zu. Die Leistungsdichte war hoch und so wurde den Zuschauern echte Renn-Action geboten. Am Ende hatte David Spashett die Nase vorne und siegte vor Chris O'Donoghue und Jason Butterfield. Internet: www.hpiracing.com

««««



DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM



Beim DMC haben in diesem Jahr mehr als 45 Teilnehmer und 85 Rennleiter erfolgreich an Schulungen teilgenommen

Die Saisonvorbereitungen im DMC laufen auf vollen Touren. Bei unseren Rennveranstaltungen geht es um Sekunden oder Bruchteile von Sekunden, die über Sieg oder Niederlage entscheiden. Für diese Entscheidungen benötigen wir entsprechendes technisches Equipment und ausgebildetes Personal. Aufgrund dieser Situation führt der DMC jährlich im ersten Quartal seine im Sportkreis organisierten Rennleiter- und Zeitnehmerschulungen durch. In diesem Jahr haben mehr als 45 Teilnehmer und 85 Rennleiter erfolgreich an den Schulungen teilgenommen. Herzlichen Glückwunsch.

Die DMC-Referenten haben zusammen mit dem Schriftführer das Reglement auch in diesem Jahr zeitgerecht erstellt und somit dafür gesorgt, dass wir es zum Start der Outdoor-Saison in Händen halten werden. An dieser Stelle möchte ich auch einmal auf das Thema Lautstärkebelastung im RC-Car hinweisen. Die EFRA möchte in diesem Herbst die Art der Lautstärkeregelung in RC-Cars umstellen. Zurzeit geben die Hersteller ihre Resonanzrohre zur Prüfung an die EFRA und diese gibt ihre Zustimmung oder lehnt ab. Wir dürfen dann mit diesen Rohren ohne weitere Kontrolle der Laut-

stärke fahren. Zukünftig soll der Lautstärkepegel an der Strecke gemessen werden. Wenn die Obergrenze unterschritten wird, ist alles in Ordnung. Ist dies nicht der Fall, muss der Fahrer etwas unternehmen. Wie genau dieses Verfahren funktioniert, ist noch nicht bekannt.

Der VG5/OR6-Referent Andreas Lamers und unser Schriftführer Heiner Martin werden mit entsprechendem technischen Material durch die FAR ausgestattet. Sie führen während der Saison Messungen durch, um Vergleichswerte liefern zu können. Wir möchten das neue Regelwerk mitgestalten und nicht nur anwenden.

Noch ein Punkt in eigener Sache. Wir alle betreiben eines der schönsten und interessantesten Hobbys, das ich mir vorstellen kann. Leider verlieren in den letzten zwei bis drei Jahren einige Mitglieder dieses aus den Augen. Das Verhalten unter den Fahrern ist nicht immer mit Freundlichkeit und Sportsgeist zu bezeichnen, es spielt auch keine Rolle, ob es sich um ein Freundschaftsrennen, einen Markencup, einen Sportkreis-Lauf oder gar um eine Deutsche Meisterschaft

handelt. Das DMC-Schiedsgericht hat viel zu tun. Ich würde mir wünschen, dass wir uns wieder darauf besinnen, dass wir nur unserem Hobby nachgehen und unsere Freizeit ohne Stress bewältigen möchten.

Dirk Horn
DMC-Vizepräsident



KLICKTIPP

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

MONSTERS

4WD Benziner



MONSTER BLACKOUT MT

#MV12404 - BLACKOUT MT 1/5 scale 4WD petrol monster truck RTR

Der originale Maverick Blackout MT ist mit großen Rädern und einer beeindruckenden Pickup Truck Karosserie in einem neuen gelb, schwarz und silbernen Design ausgestattet. Beide Vorderräder werden von je einem 20Kg Servo gesteuert, um jeder Zeit maximale Lenkkraft zu garantieren - lassen Sie sich beeindrucken vom schnellsten und größten Monstertruck, den Sie jemals gesehen haben!

Der Modelllinie der Maverick Großmodelle wird noch größer mit zwei zusätzlichen Großmodell Buggys und Truggys!

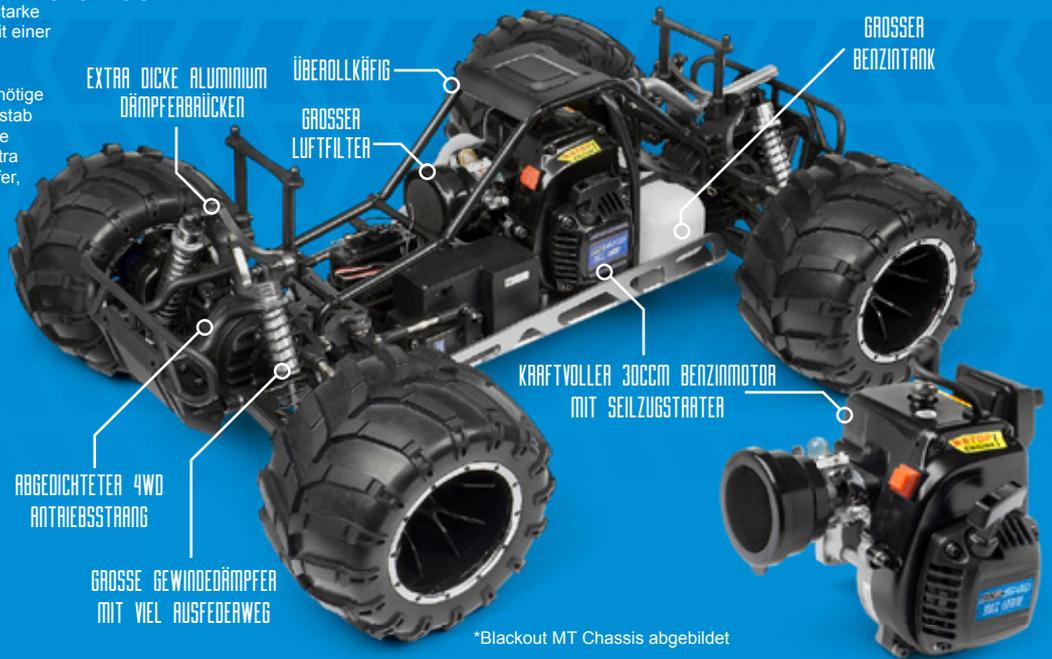
Unglaubliche 4WD Power, ein 30ccm Benzinmotor und eine auffällige neue Optik machen die Maverick 1:5 Familie größer und besser als je zuvor! Diese unglaublichen Fahrzeuge sind komplett fahrfertig: alles was Sie machen müssen, ist Ihr vorgemischtes Benzin zu tanken und Batterien einzulegen. Alle drei Modelle sind mit einem störungsfreien 2,4GHz System ausgestattet - Sie können problemlos mit mehreren Freunden zusammen fahren! Der kraftvolle 30ccm Motor lässt sich einfach durch einen Seilzugstarter starten und sorgt für immense Höchstgeschwindigkeiten und eine atemberaubende Beschleunigung, die jegliche Art von Schotter, Staub und Dreck aufwirbeln wird! Die hochwertige und drehmomentstarke Kupplung am Motor verspricht eine lange Lebensdauer mit einer fantastischen Stabilität.

Große Räder und stabile Beadlock Felgen sorgen für die nötige Traktion auf losem Boden. Und wenn Sie Modelle im Maßstab 1:10 gewohnt sind, werden Sie absolut überrascht über die Aufhängungsteile der Maverick Blackout Modelle sein. Extra dicke Querlenker und Dämpferbrücken, extra lange Dämpfer, extra starke Schutzramme und andere Chassisteile, die garantieren, dass Sie absolut nichts an Action auf der Strecke verpassen!

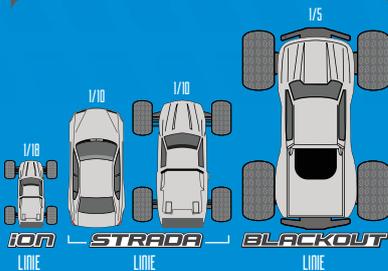
STADIUM BLACKOUT ST

#MV12403 - BLACKOUT ST 1:5 4WD Benzin RTR Stadium Truck

Für Großmodell-Performance mit einer schnittigen Optik ist der Blackout ST die erste Wahl! Die stylische Stadium Truck Karosserie ist aerodynamisch und mit einem funktionalen Heckspoiler für ein hervorragendes Fahrverhalten bei allen Geschwindigkeiten ausgestattet! Die Mini-Pin Reifen versprechen maximale Traktion auf fester Erde und Gras. Weiterhin ist der Truck mit einem 30Kg Lenkservo versehen, das all die benötigte Kraft zur Lenkung der Vorderräder bietet.



Größenvergleich



MAVERICK

DIE MAVERICK 2013 1:5 MODELLINIE

RTR
MASSSTAB 1/5

- ✓ 2,4GHz ANLAGE
- ✓ LADEGERÄT
- ✓ VORMONTIERT
- ✓ LACKIERTE KAROSSERIE



BUGGY BLACKOUT XB

#MV12402 - BLACKOUT XB 1:5 4WD Benzin RTR Buggy

Wenn Sie auf der Suche nach packender Buggy-Action sind, dann ist der Blackout XB exakt das Richtige für Sie! Der Blackout XB hat eine Optik und Performance wie Buggys, die nur halb so groß sind, PLUS die Geschwindigkeit und Kraft seiner größeren ST und MT Brüder! Die aerodynamische Karosserie und der abtriebsstarke Heckspoiler lassen den Blackout XB durch die Lüfte schießen, während die klotzigen Beadlock Buggy Räder Gras, Staub und Schlamm mit Leichtigkeit aufwirbeln!

24GHz

2013 FAMILIE



...MAVERICK HAT SIE ALLE

MAVERICK

SCOUT RC #MV12501

CREATING FUN SINCE 1986 NO FUN SINCE

GO BIG!

Baja

2.4 GHz RADIO SYSTEM

RTR Ready To Run!

GASOLINE

2WD FWD WHEEL DRIVE MAXIMUM TRACTION ON ANY SURFACE

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

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



H4741 - Sand Buster Paddle Reifen auf Felgen



PADDLE POWER!

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

H4740 - Sand Buster Rib Reifen (M) auf Felgen



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

WWW.LRP.CC

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

OWN THE DESERT!

Baja RTR FAMILIE



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



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



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



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



KIT FAMILIE



Baja 5B SS H112457 - Baja 5B SS Modell



Baja 5SC SS H105735 - Baja 5SC Modell



LRP TOURING CAR MASTERS 2014

MEGA-EVENT

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe



Neuer Austragungsort, neue Strecke, neuer Verein und neue Sieger: vom 14. bis 16. März gab es ein Rennwochenende der Superlative. Eine gigantische Strecke mit einer 45 Meter langen Geraden und extrem anspruchsvollem Infield war in der Rüsselsheimer Großsporthalle das Mekka für die nationalen und internationalen Top-Stars der Elektro-Tourenwagen-Szene. Grund war das legendäre LRP Touring Car Masters, das in diesem Jahr bereits zum 17. Mal ausgetragen wurde.



Viele detailverliebte Karosserien boten auch was fürs Auge

Insgesamt gingen mehr als 200 Fahrer in den Klassen Masters, EFRA-Stock, 17,5-Turns, Classic und Rookie an den Start. Die Gruppe der Masters-Piloten war auch in diesem Jahr wieder gespickt mit hochkarätiger RC-Prominenz. Der finnische Meister und LRP-Teamfahrer Viljami Kutvonen, LRP-Teamfahrer und fünffacher Europameister Ronald Völker und natürlich weitere Top-Fahrer wie Alexander Hagberg, Freddy Südhoff, Marc Fischer, Yannic Prümper, Dominik Fleischmann oder auch Martin Hudy wollten hier im Kampf um den Sieg ein Wörtchen mitreden.

Den Start machten beim TCM wie immer die Rookies. Es folgten alle weiteren Challenge-Klassen, dann EFRA-Stock und letztlich die Schnellsten des Wochenendes in der Masters-Klasse. Ausreichend Training um sich an die extrem anspruchsvolle Bahn zu gewöhnen sowie den ersten von fünf Qualifikationsläufen gab es am Freitag. Die Strecke hatte zu Beginn noch wenig Grip, dank Haftmittel und pausenlosem Dauerbetrieb gab sich das aber recht schnell. Das Infield hatte es zudem wirklich in sich. Nur wer perfekt fuhr, konnte eine gute Zeit erreichen.

EFRA-Stock

EFRA-Stock ist die mit Abstand beliebteste Klasse beim LRP TCM. Mit insgesamt sieben Gruppen bildete die 10,5-Turns-Klasse das größte Fahrerfeld. LRP-Team Neuzugang Marek Cerny, Oliver Franke, Steffen Leinburger, Daniel Wohlgemuth, Toni Streit, Patrick Gassauer und viele andere waren heiß auf den Titel in diesem Wettbewerb. Keine leichte Aufgabe, denn ETS-Sieger Marek Cerny war auch beim TCM in guter

Form. Trotz starker Konkurrenz von Vorjahressieger Oliver Franke war gegen ihn zumindest im erste A-Finale kein Kraut gewachsen. Marek schob sich vor Bernhard Bopp und Jan Ratheisky auf Platz eins. In Durchgang 2 wendete sich das Blatt zugunsten von Franke und Leinburger. Beide fuhren auf eins und zwei. Jan Ratheisky wurde Dritter, während Marek Cerny nur auf Platz fünf fuhr. Alles hing also vom dritten A-Finale ab. Pech für Franke im dritten Finale. Nach neun Runden war für ihn bereits Schluss. Cerny fuhr souverän ins Ziel und stand somit als Gesamtsieger fest. Ihm folgten Bernard Bopp und Jan Ratheisky. Unterm Strich hieß es am Ende also: Doppelsieg für LRP Marek Cerny und Oliver Franke teilten sich das Podest mit dem Drittplatzierten Jan Ratheisky.



So sehen Sieger aus: Viljami Kutvonen sicherte sich in der Königsklasse des Events den Sieg



In der Klasse EFRA-Stock setzte sich Marek Cerny auf XRAY gegen die starke Konkurrenz durch

Masters

In der Königsklasse des TCM wurden dank der langen Geraden mit satten 45 Meter, Geschwindigkeiten von rund 100 Kilometer pro Stunde erreicht. Entsprechend schnell waren auch die Passagen im Infield. Der fünffache Europameister Ronald Völker hatte die letzten vier Touring Car Masters für sich entscheiden können und damit die Titelverteidigung natürlich ganz oben auf dem Zettel. Bereits nach dem Training war jedoch

klar, das Ronalds fünfter Titel kein Selbstläufer werden würde. Kutvonen sagte selbstbewusst: „Ich will das TCM gewinnen!“ Zudem waren Marc Fischer, Dominic Fleischmann, Freddy Südhoff, Alexander Hagberg und Martin Hudy keine leichten Gegner.

Was in den D- bis B-Finalen schon spannend war, toppten die Jungs im A-Finale. Im ersten Lauf musste Ronalds LRP-gepowerter Yokomo bis ans Limit gepusht werden, um Kutvonen Paroli zu bieten. Er hatte die stärkeren Nerven und manövrierte seinen Wagen vor Ronald Völker und Yannic Prümper über die Zielinie. Im zweiten Lauf hatte Kutvonen einen perfekten Start, Völker jedoch extremes Pech. Durch einen Unfall fiel er auf Rang neun zurück. Siegeschancen gab es in diesem Lauf für ihn keine mehr. Viljami hatte nun Freddy Südhoff hinter sich, der auf ihn Druck ausübte. Jedoch vergebens, der Finne behielt die Nerven und fuhr einen sauberen zweiten Sieg ein. Somit konnte ihm niemand mehr den Gesamtsieg nehmen. Völker machte noch zwei Plätze gut und beendete diesen Lauf auf Platz sieben.

Als fairer Sportsmann ließ Kutvonen den dritten Heat aus. So hatten Völker, Hagberg und Co. die Chance, die zwei verbleibenden Plätze auf dem Podium unter sich aufzuteilen. Ronald verlangte seinem Auto alles ab, ließ Hagberg hinter sich und gewann vor ihm und Dominik Fleischmann diesen Lauf. Das LRP TCM hatte somit mit Viljami Kutvonen einen neuen Sieger. Ronald Völker machte mit seinem zweiten Gesamtrang den Doppelsieg für LRP perfekt. Als Dritter konnte sich Yannic Prümper feiern lassen, der an diesem Wochenende ebenfalls sehr stark war. <<<<



In fünf Klassen kämpften die besten Tourenwagen-Fahrer um die begehrten TCM-Pokale



Damit alles mit rechten Mitteln zugeht, wurde eine technische Abnahme durchgeführt

TECH-CHART						
Position	Fahrer	Auto	Motor	Regler	Akku	Fernsteuerung
Rookie-Klasse						
1	Nico Müller	LRP S10 Blast TC	S10 Blast Standard	LRP QC3	LRP LiPo Hyper-Pack Hardcase 4300	Sanwa MT-4
2	Martin Hefkaluk	LRP S10 Blast TC	S10 Blast Standard	LRP QC3	LRP LiPo Hyper-Pack Hardcase 4300	Sanwa M11X
3	Laura Pollert	LRP S10 Blast TC	S10 Blast Standard	LRP QC3	LRP LiPo Hyper-Pack Hardcase 4300	Sanwa MX-3X
Classic-Klasse						
1	Frank Holz	HPI Sprint 2	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP SPX Zero	LRP LiPo Hyper Pack 4300	Sanwa MT-4
2	Dirk Malak	HPI Sprint 2	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo Hyper Pack 4300	Sanwa MT-4
3	Klaas Pollert	LRP S10 Blast TC	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo Hyper Pack 4300	Sanwa MT-4
17,5 Turns-Klasse						
1	Daniel Anthes	Serpent	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP Flow WorksTeam	Boomerang	Sanwa MT-4
2	Tim Kunz	XRAY	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP SXX Stock Spec V2	LRP LiPo CCL 7500 Big Mama	Sanwa M11X
3	Michael Spiering	ARC	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP Flow WorksTeam	GM	Sanwa M11X
EFRA-Stock-Klasse						
1	Marek Czerny	XRAY	LRP VECTOR X20 StockSpec 10.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 6000	Sanwa M11X
2	Oliver Franke	Awesomatix	LRP VECTOR X20 StockSpec 10.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 6000	Sanwa M12
3	Jan Ratheisky	XRAY	LRP VECTOR X20 StockSpec 10.5T	LRP Flow WorksTeam	Gens Ace	Sanwa M12
Masters-Klasse						
1	Viljami Kutvonen	Awesomatix	LRP VECTOR X20 4.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 6000	Sanwa M12
2	Ronald Völker	Yokomo	LRP VECTOR X20 4.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 6000	Sanwa M12
3	Yannic Prümper	Yokomo	Muchmore	Muchmore	Muchmore	Sanwa M11X



Die Strecke in der Rüsselsheimer Großsporthalle war 45 Meter lang und verfügte über ein anspruchsvolles Infield

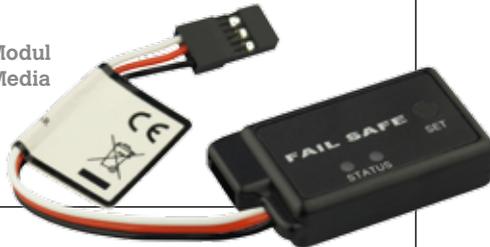
Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK

CN DEVELOPMENT & MEDIA

Das neue **Yuki Model Failsafe-Modul** warnt bei niedriger Akkuspannung sowie bei Signalverlust und Störungen. Gegebenenfalls wird das Bremservo im Modell automatisch betätigt. Eingeschleift wird das Modul zwischen Bremservo und Empfänger. Für den sicheren Einsatz ist eine Betriebsspannung von 4,8 bis 6 Volt erforderlich. Bei 4,8 Volt beträgt der Stromverbrauch 7 Milliampere. Mit Abmessungen von 37 × 20 × 9 Millimeter und einem Gewicht von 7 Gramm ist die Elektronik sehr kompakt. Der Preis: **6,50 Euro**.

Yuki Model Failsafe-Modul
von CN Development & Media



HEXXXER

Das Computer-Ladegerät **UP200AC Duo** von Hexxxer ist mit zwei 200-Watt-Ladeausgängen ausgestattet und für den Betrieb an einer 100-/240-Volt- und/oder einer 11- bis 18-Volt-Spannungsquelle geeignet. Der Ladestrom beträgt 0,1 bis 12 Ampere, der Entladestrom 0,1 bis 5 Ampere bei einer maximalen Ladeleistung von 200 W beziehungsweise Entladeleistung bis 25 Watt. Geladen werden 1 bis 15 NiCd-, NiMH-Zellen und eine bis sechs LiPo-, LiIon-, LiFe-Zellen. Je Ausgang stehen zehn Akkuspeicher zur Verfügung. Preis: **249,- Euro**.



UP200AC Duo
von Hexxxer



Thundershot, Lonespear
und Race-Ranger von
Graupner/SJ (von oben)



GRAUPNER/SJ

Die GM-Modelle **Race-Ranger** (Buggy), **Thundershot** (Truggy) und **Lonespear** (Monstertruck) sind RTR-Fahrzeuge im Maßstab 1:10, die komplett vormontiert geliefert werden, sodass dem Fahrspaß nichts im Weg steht. Ein 540er-Brushlessmotor sorgt in Verbindung mit dem mitgelieferten LiPo-Akku für Vortrieb. Serienmäßig sind die Modelle mit der 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung XG-7i von GM-Racing ausgestattet. Trotz der günstigen Preise gehören weitere Komponenten wie Öldruckstoßdämpfer, Kugellager, Differenzialgetriebe sowie ein verlust- und wartungsarmer Allrad-Antriebsstrang zum Lieferumfang. Die Preise: **199,95 Euro** für den Race-Ranger und jeweils **219,95 Euro** für den Thundershot sowie den Lonespear.

HORIZON HOBBY

Beim **Dynamite Prophet Duo 50W x2** von Horizon Hobby handelt es sich um einen Kompaktlader mit einer Ladeleistung von zwei Mal 50 Watt für bis zu 6s-LiPos beziehungsweise vier bis acht NiXX-Zellen. Der maximale Ladestrom beträgt 6 Ampere. Darüber hinaus verfügt der Charger über Sicherheitsfeatures wie Überhitzungs-, Verpolungs- und Kurzschlusschutz. Der Preis: **99,99 Euro**.

Dynamite Prophet Duo 50W x2
von Horizon Hobby





Anzeige



**Inferno GT2 VE
Race Spec Ferrari 458
von Kyosho**

Auf Basis des beliebten Inferno von Kyosho gibt es mit dem **Inferno GT2 VE Race Spec**, ein renntaugliches Elektro-Onroad-Modell im Maßstab 1:8 mit Brushlessantrieb. Das Modell wird fahrfertig mit 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem und spritzwassergeschützten Komponenten angeboten und hat bei einer Länge von 515 Millimeter ein Gewicht von 3.800 Gramm. Die neueste Variante ist erhältlich mit einer Ferrari 458-Karosserie und kostet als ReadySet **649,- Euro**.



Der Kyosho **DRX Subaru Impreza One 11** ist ein Rallye-Modell im Maßstab 1:9, das fahrfertig mit Nitromotor ausgeliefert wird. Das 560 Millimeter lange Modell ist mit einem GRX-18-Mini-Big-Block-Motor ausgestattet und verfügt über Features wie Big-Bore-Öldruck-



**DRX Subaru Impreza One 11
von Kyosho**

stoßdämpfer, Allradantrieb sowie Pivot-Ball-Aufhängungen vorne und hinten. Der Preis für das 2.600 Gramm schwere Modell liegt bei **399,- Euro**.



LEICHTESCHRAUBEN.DE

Die **Aluminium-Schrauben** von leichteschrauben.de sind aus hochfestem 7075er-Aluminium hergestellt, dadurch sind diese hart und gleichzeitig sehr leicht. Das verwendete Material vereint Eigenschaften wie: Elastizität, Steifheit und Festigkeit in sich. Die verfügbaren Muster – Senkkopf-, Linsenkopf und Zylinderkopfschrauben – sind für den Einsatz in allen Modelltypen geeignet.

Aluminium-Schrauben
von leichteschrauben.de



CN DEVELOPMENT & MEDIA

Haselbauer & Piechowski GbR
Dorfstraße 39, 24576 Bimöhlen
Telefon: 041 92/891 90 83, Fax: 041 92/891 90 85
E-Mail: info@yuki-model.de
Internet: www.yuki-model.de

GRAUPNER/SJ GMBH

Henriettenstraße 96, 73230 Kirchheim/Teck
Telefon: 070 21/72 20, Fax: 070 21/72 22 00
E-Mail: info@graupner.de
Internet: www.graupner.de

HEXXXER

Dorfwiesenstrasse 44, 73278 Schlierbach
Telefon: 070 21/956 23 10
E-Mail: rolandpeich@googlemail.com
Internet: www.hexxer.de

HORIZON HOBBY DEUTSCHLAND

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

HYOSHO

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

LEICHTESCHRAUBEN.DE

Rothbrückweg 1, 91227 Leinburg
Telefon: 01 76/92 68 29 19
E-Mail: leichteschrauben@gmail.com
Internet: www.leichteschrauben.de

LRP ELECTRONIC

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

MODELLBAU LINDINGER

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

RC-CITY.DE

Bambergstraße 110-112, 59192 Bergkamen
Telefon: 023 07/66 36 20, Fax: 023 07/66 36 22
E-Mail: info@rc-city.de, Internet: www.rc-city.de

SMI MOTORSPORT & T+M MODELS

Gärtnerstraße 2, 57076 Siegen
Telefon: 02 71/771 19 20, Fax: 02 71/771 19 22
E-Mail: info@smi-motorsport.de
Internet: www.smi-motorsport.de

T+M MODELS

(VERTRIEB IN DER SCHWEIZ)
Klosterzelgstraße 1, 5210 Windisch, Schweiz
Telefon: 00 41/564 42 51 44
E-Mail: tm.models@bluwin.ch
Internet: www.tmodels.ch

THUNDER TIGER

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

Markt



HPI WR8 Flux Ken Block
von LRP electronic

LRP ELECTRONIC

Die beliebte Einsteiger-Offroader-Serie S10 Blast von LRP electronic hat Zuwachs bekommen. Nun gibt es den **S10 Blast SC** auch in der Version 2 mit zahlreichen Optimierungen, um das Modell zu verbessern. Der Short Course-Truck im Maßstab 1:10 wird fahrfertig mit einsteigerfreundlichem Bürstenantrieb und spritzwassergeschützten Elektronikkomponenten ausgeliefert und verfügt über einen Allradantrieb sowie vier Öldruckstoßdämpfer. Das Modell hat eine Länge von 518 Millimeter und ist 297 Millimeter breit. Der Preis: **219,99 Euro**.

S10 Blast SC 2 von LRP electronic



Der **HPI WR8 Flux** ist nun mit einer neuen Ken Block-Karosserie erhältlich. Das 1:8er-Onroad-Modell wird fahrfertig ausgeliefert und von einem 4.000-kv-Brushlessmotor sowie einem Flux Vapor Pro-Speedregler angetrieben. Für die Stromversorgung eignen sich 2s- oder 3s-LiPo-Akkus. Neben einem Allradantrieb ist das Modell mit vier Öldruckstoßdämpfern und Stabilisatoren an beiden Achsen ausgestattet. Der Preis für das RTR-Komplettsset ohne Akku liegt bei **559,90 Euro**.

Die neuen **HDS-2-Saddle-Pack-LiPos** von LRP electronic haben eine Kapazität von jeweils 5.800 Milliamperestunden und wiegen zusammen 227 Gramm. Die Belastbarkeit der mit 4-Millimeter-Golddbuchsen ausgestatteten Stromspender liegt bei kurzzeitig 110C Enladestrom beziehungsweise 3C Ladestrom. Zum Lieferumfang gehört auch ein Verbindungskabel mit integriertem 2-Millimeter-Balancer-Anschluss. Der Preis: **94,99 Euro**.



HDS-2-Saddle-Pack-LiPos
von LRP electronic

MODELLBAU LINDINGER

Der **S350T** ist ein 1:8er-Truggy und das neueste Fahrzeug aus dem Hause Sworz. Auf der Basis des S350 EVO Buggy wurde der Truggy entwickelt. Zu den Features des Modells zählen eine gehärtete Aluminium-Chassisplatte, Pro Shock-Stoßdämpfer mit 4-Millimeter-Kolbenstangen und sechs CVD-Wellen. Da es sich beim S350T um ein reines Wettbewerbsmodell handelt, wird er als Bausatz ausgeliefert. Für den Betrieb ist ein Nitromotor ab 3,5 Kubikzentimeter Hubraum geeignet. Der Preis für das Kit liegt bei **549,- Euro**.



Sworz S350T
von Modellbau Lindinger



Anzeige

RC-CITY.DE

Bei Savöx gibt es neue HV-Servos der Midi-Klasse, die direkt an einem 2s-LiPo betrieben werden können. Das **SV-1250MG** ist mit 8 Kilogramm Stellkraft und 0,095 Sekunden Stellzeit auf 60 Grad ein kräftiges aber dennoch schnelles Servo, das ideal für die immer höher werdenden Anforderung in RC-Modellen geeignet ist. Das **SV-1257MG** hat eine Power von 4 Kilogramm bei einer Stellgeschwindigkeit von 0,055 Sekunden auf 60 Grad und eignet sich überall dort, wo es auf hohe Geschwindigkeiten ankommt.



Savöx-HV-Servos von rc-city.de



SMI MOTORSPORT & T+M MODELS

Das Einstellen der oberen Querlenker geht mit den **HUDY-Querlenkerwerkzeugen** schnell von der Hand. Damit auch die Arbeit an den neueren Modellen so einfach ist, stellt HUDY zwei neue Abmessungen vor. Diese werden aus HUDY-Federstahl gefertigt und sind in zwei Varianten mit 5,5 oder 6 Millimeter Durchmesser erhältlich.

Schutzschutz für den XRAY XB8 von SMI Motorsport

Die CVD-Wellen des XRAY XB8 lassen sich mit dem neuen **Schutzschutz** von XRAY extrem lange ohne Wartung betreiben. Beide Elemente werden aus einem sehr flexiblen Material hergestellt, um maximalen Schutz der Hinterachse zu gewährleisten. Im Set enthalten sind zwei Elemente zur Ausrüstung einer Hinterachse. Diese werden mit jeweils zwei Schrauben einfach an den vorhandenen Bohrungen der Querlenker befestigt.



Zur besseren Abstimmung des XRAY XB4 eignen sich die neuen, **linearen Dämpferfedern** für die Vorder- und Hinterachse des 4WD- und 2WD-Buggys. Im Lieferumfang enthalten sind jeweils zwei aufeinander abgestimmte Federn mit einer Lasermarkierung zur leichteren Identifikation.

Lineare Dämpferfedern für den XRAY XB4 von SMI Motorsport

Kugeldifferenzial für den XRAY XB4 von SMI Motorsport



Das neue, von außen einstellbare **Kugeldifferenzial** für den XRAY XB4 wird aus hochwertigem HUDY-Federstahl gefertigt und sorgt für Abhilfe bei Traktionsproblemen. Der Grip auf loseem Untergrund erhöht sich und die rotierende Masse wird verringert. Für eine lange Haltbarkeit verfügt das Kugeldifferenzial sowohl über ein Wolfram-Drucklager als auch über 2,4 Millimeter dicke Kugeln aus Keramik. Die Montage wird durch ein komplett ab Werk eingestelltes Differenzial beschleunigt.

ORCAN liefert nun die neue und praktische **Aufbewahrungsdose** für Kleinteile, wie Schrauben, Splinte und Kugellager aus. Die aus leichtem Aluminium gefertigte Dose verfügt über einen in den Deckel eingelassenen Magneten zur sicheren Fixierung von Kleinteilen in der Werkzeugkiste und an der Rennstrecke. Ebenfalls



erhältlich ist diese Dose mit **Reinigungsknete**. Diese fest bis pastöse Knete entfernt sehr schnell selbst starke Verschmutzungen und ist im Gegensatz zu flüssigen Reinigern wiederverwendbar.

ORCAN-Magnetdose mit Reinigungsknete von SMI Motorsport

THUNDER TIGER

Passend für den RC-Car-Simulator VRC RC-Car-Racing bietet Team Associated nun eine Combo an. Diese besteht aus der **XP2G-Fernsteuerung inklusive des USB-Adapters** zum Fahren am PC. Zum Lieferumfang gehört neben Sender und USB-Kabel auch noch ein VRC-Pro-Freischaltcode für den exklusiven Team Associated SC10 4x4 Factory Team Short Course-Truck zum Einsatz am VRC-Simulator. Der Preis für das Set beträgt **59,- Euro**.

VRC-Simulator-Combo von Team Associated



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

Text und Fotos: Patrick Garbi



e WIE ERFOLG

MP9e jetzt auch als TKI-Version ein Renner

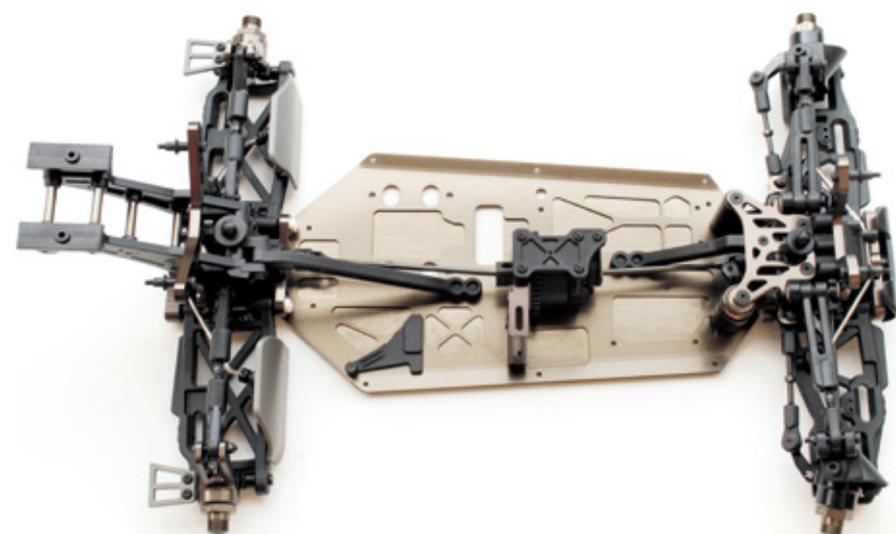
Der MP9, Kyoshos Plattform der Klasse 1:8 Offroad, sorgt angesichts seiner anhaltenden Performance bei seinen Anhängern für Begeisterung und seinen Gegnern für Verzweiflung. Doch der Erfolg kommt nicht von ungefähr. Er ist das Ergebnis kontinuierlicher Verbesserungen, basierend auf den Testergebnissen zahlreicher Teamfahrer weltweit. Nun profitiert auch der MP9e, die Elektro-Version des amtierenden Europameisters, von den aktuellen Erkenntnissen des Team-Kyosho-International, kurz TKI.



Selbst wenn radikale Änderungen oder revolutionäre Neuheiten kurzfristig mehr Aufmerksamkeit erzeugen, so lehrt doch die Erfahrung, dass die stetige Weiterentwicklung einer bewährten Basis oft effizienter ist. Diese, im mantragenden Motosport angewandte Methode ist zweifellos auch auf den kleineren Maßstab übertragbar. Bestes Beispiel – der MP9e von Kyosho.

Während zahlreiche Fabrikate zwecks besserer Gewichtsverteilung eine symmetrische Positionierung der beiden, 2s-LiPo-Fahrakkus favorisieren, bleibt Kyosho der scheinbar betagten Anordnung auf der linken Fahrzeugseite treu. Sie ergibt sich ursprünglich aus dem Umbau von reinen Nitro-Chassis auf Elektroantrieb und daran

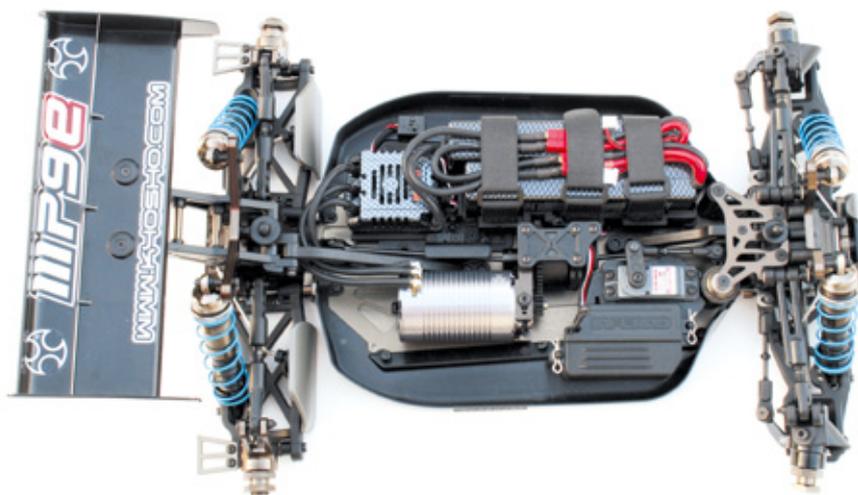
haben die Japaner bis heute festgehalten. Angesichts der ausgezeichneten Performance des Zwitter-Chassis gibt es auch keine Gründe, diese Technik in Frage zu stellen, im Gegenteil. Zum einen ergibt sich eine große Übereinstimmung zum Verbrenner in Bezug auf die Einzelteile, was von vielen Piloten geschätzt wird und zum anderen bieten sich mehr Möglichkeiten im Hinblick auf die verwendbaren Akkutypen. So kann ein einziger 2s-LiPo ebenso gut zum Einsatz kommen, wie zwei 2s-Akkus oder gar ein einziger 4s-Pack.



Sowohl der Antrieb als auch die komplette Aufhängung des MP9e basieren auf der erfolgreichen Nitro-Version. Selbst die Chassisplatte wurde 1:1 übernommen

Verbrenner-Gene

Kein Wunder also, dass der MP9e bis auf ein paar wenige elektrospezifische Teile, mit dem Verbrennermodell identisch ist. Das beginnt bereits bei der 3,2 Millimeter dicken Bodenplatte, die angesichts der Ausschnitte und Löcher für den 21er-Nitromotor, ihre Herkunft nicht verbergen kann. An dem aus 7075 Aluminium gefrästen und champagnerfarben eloxierten Chassis, das punktuell zur Gewichtsreduzierung ausgefräst wurde, gibt es nichts zu meckern. Die ohnehin relativ breite Platte wirkt durch die seitlich angeschraubten Schmutzabweiser aus zähem Kunststoff noch ausladender. Die Sideguards umschließen das Chassis quasi vollständig zwischen Vorder- und Hinterachse. Sie gewährleisten zusammen mit der anliegenden Karosserie einen zuverlässigen Schutz gegen Matsch



und Staub. Die Radioplatte reduziert sich auf eine geräumige Empfängerbox mit integriertem Halter für das Lenkservo, das stehend, unmittelbar hinter der Vorderachse Platz findet.

Hinter dem Elektronik-Duo reiht sich der Brushlessmotor an einem CNC-gefrästen Halter ein. Letzter ersetzt den hinteren der beiden serienmäßigen Kunststoffböcke des Mitteldiffs und ermöglicht Dank des stufenlos verstellbaren Schlittens eine zuverlässige und präzise Justierung des Zahnflankenspiels zwischen dem 46er-Hauptzahnrad aus Stahl und dem 12er-Ritzel (Modul 1) aus gleichem Material. Aufgrund der relativ zentralen Positionierung, stellt auch der Einbau von längeren Brushlessmotoren absolut kein Problem dar. Ein Tatsache, die bei anderen Bauweisen oft ein Ärgernis darstellt.

Die klassische und recht breite Aufteilung der Komponenten ergibt sich durch die Bodenplatte der Nitro-Version. Angesichts der Performance und Resultate des MP9e gibt es auch keine Argumente, die dagegen sprechen

„Ein Grund für die außergewöhnliche Performance der MP9-Baureihe ist zweifellos das Fahrwerk.“

Erfahren

Ein Grund für die außergewöhnliche Performance der MP9-Baureihe ist zweifellos das Fahrwerk. Aufbau, Geometrie und die Wahl der richtigen Materialien sind das Ergebnis pausenloser Tests unter der Leitung von Chefdesigner Yuchi Kanai, der aus seiner jahrzehnte-langen Erfahrung schöpfen kann. Dabei hat sich an der grundlegenden Struktur, das heißt der Paarung aus unterem Querlenker in Kombination mit einer Rechts-links-Gewindestrebe oben nichts geändert, wohl aber an der Ausstattung. So sind beispielsweise die Getriebegehäuse der Vorder- und Hinterachse beidseitig mit hochwertigen, CNC-gefrästen Wellenhaltern für die Schwingen bestückt. Während diese die champagnerfar-



Zwei Stabilisatoren dürfen natürlich nicht fehlen. Ihre Kennzeichnung erfolgt ganz einfach durch einen Schrumpfschlauch mit Aufdruck

bene Eloxierung der restlichen Aluparts übernehmen, ist in erster Linie das integrierte Buchsensystem zu nennen, das vielfältige Einstellmöglichkeiten in Bezug auf Spurbreite, Vorspur, Nachlauf und Rollcenter ermöglicht. Die exzentrischen Buchsen selbst sind im Übrigen gekennzeichnet und nun aus weißem Kunststoff gefertigt. Ein weiteres Highlight der TKI-Edition sind die serienmäßigen Alu-Radträger hinten und Lenkhebel vorne, die allesamt mit einer blauen Plastikschale zur Aufnahme des entsprechenden Kugellagers ausgestattet sind. Auf diese Weise werden unerwünschte Vibrationen sowie der Verschleiß der Lager reduziert.

Zahlreiche Montagepositionen der oberen Strebe an den hinteren Radträgern, aber auch den Lenkhebelträgern vorne, bieten zusätzliche Ansätze zur Bestimmung des Rollcenters. Weitere Exzenter-Systeme an den hinteren Schwingen sowie den Lenkhebelträgern vorne erweitern das ohnehin außergewöhnliche Setup-Spektrum, das durch zwei klassische Drahtstabilisatoren der Stärke 2,3 Millimeter vorne und 2,5 Millimeter hinten vervollständigt wird.

Formsache

Die Montage des Chassis entpuppt sich dank der übersichtlichen Bauanleitung und der Sortierung nach Baugruppen als reine Formsache. Bis auf das Dämpferöl und etwas Schraubensicherungslack wird auch kein weiteres Zubehör benötigt, sodass der MP9e TKI mit anständigem Werkzeug zügig fertiggestellt werden kann. Eine gewisse Aufmerksamkeit erfordern allerdings die vielen Einstellmöglichkeiten, bei denen man schnell mal eine Exzenterbuchse falsch eingebaut hat. Aufgrund der Empfehlung von Carsten Keller wurde das Testmodell entsprechend der Bauanleitung eingestellt. Die Differenziale wurden mit 5.000/5.000/3.000er-Öl befüllt, während für die Dämpfer 450er-Öl vorne und 400er-Öl hinten gewählt wurde. Der Sturz wurde auf 2 Grad vorne beziehungsweise 3 Grad hinten justiert, das Ganze bei einer Bodenfreiheit von zirka 28 Millimeter. Wer allerdings das komplette Spektrum an Einstellmöglichkeiten nutzen und kennenlernen möchte, kommt an der beigelegten MP9e Setting-Guide-Broschüre nicht vorbei.

Was die elektrischen Komponenten anbelangt, erhielt das Testmodell die identische Bestückung des DM-Chassis. Somit wird der bärenstarke Team Orion Vortex VST2-Motor mit einer spezifischen Drehzahl von 2.500 Umdrehungen pro Minute und Volt von dem nicht weniger potenten Vortex R8 Pro Brushless-Regler ange-

Bestätigung

Nachdem auch noch eine angemessene Airbrush-Lackierung auf die Cab-Forward-Style Karosserie gezaubert wurde, stand dem Rollout nichts mehr im Wege. Sind die Akkus geladen und die Fahrregler-Einstellung durchgeführt, wird dem Modell auf der Piste freier Lauf gelassen. Die brachiale Leistung des Motors schob den MP9e TKI mächtig an, sodass trotz moderatem Ritzel mit 12 Zähnen die Top-Speed äußerst beeindruckend war. Im Gegenzug war ein sensibler Gasfinger angesagt, um ein Über- oder Untersteuern des Buggys im Infield zu vermeiden. Aufgrund der guten Regelbarkeit des Team-Orion-Reglers, auch ohne Sensor kabel, ließen sich die theoretischen Vorsätze nach wenigen Runden in die Praxis umsetzen. Das Chassis selbst gefiel derweil durch eine erstaunliche Performance im Serientrimm.

Bestückt mit einem Satz Tourex X600-Reifen ließ sich der MP9e TKI auf dem teils feuchten Untergrund erfreulich einfach und vor allem präzise um den Kurs bewegen. Das problemlose Verhalten bei Richtungswechseln und Bremsmanövern bestätigte, dass die Eingangs angesprochene Gewichtsverteilung durchaus kein Nachteil sein muss. Das gleiche gilt auch uneingeschränkt für das Flugverhalten des Chassis. Ob kleine Sprünge oder hoher Doppelhöcker, das Chassis lässt sich prima ausbalancieren, gerade so, als würde es die ideale Flugbahn vorhersehen. Die blauen Federn erwiesen sich in Kombination mit 450er-Öl hinten und 500er-Öl vorne als gute Basis. Alles in allem schienen weitere Änderungen am Setup kaum Sinn zu machen, sodass sich weitere Setup-Maßnahmen auf kleinere Modifikationen der Dämpferpositionen beschränkten.

Nur wenige Tage später musste der MP9e zu einer weiteren Beurteilung auf die Piste. Dieses Mal sollte sich der Offroader auf einer permanenten Hallenstrecke im belgischen Charleroi beweisen, wobei der ultragriffige Kunstrasenbelag in Kombination mit den teils heftigen Sprüngen aus Holzobjekten völlig andere Bedingungen schaffte. Im ersten Anlauf wurde der Kyosho mit dem gleichen Setup



Der einsatzbereite MP9e TKI vor dem Rollout

steuert. Als Stromquelle wurden zwei Carbon LiPo-Akkus mit einer Kapazität von jeweils 6.500 Milliamperestunden gewählt, während sich das brandneue VDS2-HV2607 Servo, ebenfalls von Team-Orion, für flinke und präzise Lenkbefehle empfahl.

Volle Kraft voraus! Ein MP9 spielt auch mit Elektroantrieb in der obersten Liga



wie zuvor auf den grünen Belag gestellt, mit dem Unterschied, dass ein Satz Schumacher Minipin-Reifen montiert wurde. Wie erwartet, reagierte das Chassis auf Lenkbewegungen mit heftigen Richtungswechseln, die ein gleichmäßiges und rundes Fahren unmöglich machten. Daher wurde im ersten Schritt die Expo-Funktion der Lenkung auf minus 30 Prozent justiert, während der Endpunktwert vom Gas auf 75 Prozent gedrosselt wurde. Die Power war einfach zu heftig.

Trotz der verhältnismäßig kleinen Änderungen ließ sich der MP9e schon sehr zügig und einfach steuern. Zwar knickte bei sehr engen Kurven das

Chassis vorne ein, allerdings tendierte es kaum zum Kippen, was hingegen bei anderen Fahrzeugen sehr oft zu sehen war. So richtig zur Sache ging es allerdings erst, nachdem der Ausfederweg begrenzt und das Dämpfer-Öl überall um 100 CPS erhöht wurde. Obwohl die Konkurrenten zweifelsfrei von mehr Erfahrung und Training auf der Piste profitierten, hatten sie alle Mühe, dem Testmodells zu folgen. Neben dem einfachen Handling und der damit verbundenen Geschwindigkeit in den Kurven, begeisterte erneut das Sprungverhalten. Die tadellose Schadens- beziehungsweise Verschleißkontrolle des Chassis bildete den würdigen Abschluss eines gelungenen Trainingstags. <<<<

MEIN FAZIT



Angesichts der erstklassigen Performance, des einfachen Handlings und vor allem der vielfältigen Einstellmöglichkeiten, drängt sich der MP9e TKI förmlich in die Hitliste der Wettbewerbs-Chassis für die kommende Saison. Für eine Trübung der bis dato makellosen Bilanz des elektrogepopten Buggys sorgt lediglich der Blick in die Preisliste. Die gute Ausstattung und das hohe Qualitätslevel des Bau-satzes reduzieren allerdings den Bedarf an Zubehör- und Ersatzteilen, sodass sich der Anschaffungspreis relativiert.

Patrick Garbi

Gute Performance
Hohe Zuverlässigkeit
Viele Setup-Möglichkeiten

Radmuttern
ohne Riffelung



Anzeige

GENESIS **CEN**

1:8 XXL - Monster Brushless

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

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

GST-E XXXL Brushless Monster

krick

Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Postfach 1138 · 75434 Knittlingen

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



www.bidwork.de / 01_14

Spektrums aktueller Highend-Sender

MEHR INFOS

in der Digital-Ausgabe

in der Digital-Ausgabe



Darf's etwas mehr sein?

Die Suche nach einem neuen Sender kann mitunter zeitraubend sein. Da die Unterschiede zunehmend geringer werden, kommt es auf Nuancen an, wobei der neue Spektrum-Sender DX4R Pro genügend Funktionen der Oberklasse aufweist. Doch wie schlägt sich das neue Flaggschiff im Praxistest?

Selbstverständlich verfügt der neue Top-Sender von Spektrum über die essenziellen Dinge wie Servo-Reverse, eine Wegverstellung und eine digitale Trimmung. Doch welcher Sender erlaubt sogar eine Anpassung der Schrittweite von Trimm-Klicks oder verfügt über einen Modellspeicher mit 50 Plätzen in Kombination mit einem SD-Kartenleser für Firmwareupdates? Die Modelldaten bei einem Senderwechsel zur Sicherheit per SD-Karte auszulagern, ist wie beim kleinen Bruder DX4S leider nach wie vor nicht möglich. Dennoch bietet die DX4R Pro vor allem bei der Handhabung einiges.

Gut bestückt

Der Pistolensender ermöglicht den Umbau von Rechts- auf Linkshänderbetrieb und punktet zusätzlich mit einigen universell programmierbaren Tastern und zwei Wippen im Daumenbereich. Über diese Geber können im Menü Umschaltungen der Lenkung für Crawler oder Spezialmodelle vorgegeben werden. Ferner sind natürlich diverse hoch- oder herunterzählende Timer mit einer Laufzeit von bis zu 99 Minuten möglich.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten



Neben dem extrem kleinen DSMR-Empfänger SR2000 liegt dem Set noch ein weiterer, normal großer SR410 bei

TECHNISCHE DATEN

Höhe: 244 mm | Breite: 166 mm | Tiefe: 118 mm | Gewicht: 520 g |
Modellspeicher: 50 | Stromversorgung: 4-7,4 V | Preis: 299,99 Euro

Die über ein simples Dreh- und Drückrad zu bedienende Menüstruktur ermöglicht auch das Verändern der Expo-Werte, eine individuelle Einstellung des Gas- und Lenkweges oder eine Veränderung der Dual Rate-Einstellungen. Interessant ist zudem die Möglichkeit, die Pulsrate von 5,5 Millisekunden (nur für Digitalservos geeignet) über 11 und 16,5 Millisekunden bis hinunter zu 22 Millisekunden zu verändern. Je nach genutztem Empfänger und Servo ermöglichen die kürzeren Pulsraten ein noch schnelleres Ansprechen der Elektronik.

Die Kür

Ebenso einfach können verschiedene Mischer für den Betrieb von Modellen mit vorderer und hinterer Lenkung oder mit unterschiedlichen Bremskreisläufen – wie bei Großmodellen oftmals üblich – einge-



Einige Reste der englischen Original-Menüführung sind noch vorhanden, dennoch ist die ansonsten komplett deutschsprachige Menüführung jederzeit nachvollziehbar und ermöglicht eine rasche Veränderung von Werten

stellt werden. Zur besseren Kontrolle, welcher Kanal gerade wie stark mit einem anderen gemischt wird, gibt es ein spezielles Menü, in dem man beim Betätigen der jeweiligen Kanäle die Reaktion anhand einer Balkendarstellung aller vier Kanäle begutachten kann. Darüber hinaus verfügt der Sender natürlich über eine ABS-Funktion, um sauber verzögern zu können und ermöglicht die Justierung einer elektronisch erzeugten Traktionskontrolle, bei der der Gasweg beschränkt wird. Wer den Sender in Kombination mit einem Nitro-Modell betreiben möchte, freut sich über eine einstellbare Idle-Up-Funktion, mit der das Gasservo beim Startvorgang eine höhere Standgaseinstellung einnimmt.

Selbstverständlich lassen sich die meisten dieser Funktionen einem der insgesamt sechs Taster und Wippen zuordnen, wobei sich je nach Einstellung manche Varianten gegenseitig ausschließen. Da drei der Wippen um das Lenkrad herum angeordnet sind, kann man viele Optionen auch während der Fahrt schnell und einfach abrufen. Um Fehler und Irritationen zu vermeiden, sind die schon belegten Taster oder Wippen auch nicht mehr im Menü auswählbar. Abgerundet wird die Einstellvielfalt von der



Die integrierte Telemetriefunktion mag nicht bei jedem Rennen erlaubt sein, beim Training hilft sie aber, eventuelle Schwachstellen in der Abstimmung zu finden. Hierzu werden allerdings optionale Sensoren im Modell sowie der telemetriefähige Empfänger SR3300T benötigt



Die Bedienelemente sind Nutzern des Vorgängers wohl bekannt. Diese sind unverändert gut zu erreichen und ermöglichen vielfältige Einstelloptionen. Über den dritten und vierten Kanal können einige Zusatzfunktionen mit diesen Tastern angesteuert werden. Der überwiegende Teil der Menüsteuerung geschieht allerdings durch das Dreh- und Drückrad unter dem Display



In diesem Fall wurde die Umschaltung der Lenkungsart bei Crawlermodellen auf den Schalter A gelegt

Möglichkeit, die Displaybeleuchtung zu dimmen oder ganz abzuschalten sowie den Kontrast zu optimieren. In der Praxis zeigte sich schnell, dass man, einmal an die Menüführung gewöhnt, sehr schnell zu den gewünschten Ergebnissen gelangt.

Zuverlässig

Die Reichweitentests zeigten schon durch einige Wände hindurch gute Ergebnisse am Rande dessen, was mit 100 Milliwatt und Frequenzhopping ohne

Der Anblick mag für Rechtshänder ungewohnt sein, für Linkshänder ist die DX4R Pro aber auf jeden Fall eine nähere Betrachtung wert, da es derzeit nicht viele professionelle Sender dieser Bauart auf dem Markt gibt



Der Umbau der DX4R Pro zum Linkshändersender ist mitunter etwas fummelig, da die recht kurzen Kabel sehr sauber im Griff verstaut werden müssen, um Beschädigungen vorzubeugen. Alle für den Umbau benötigten Teile und die zölligen Inbusschlüssel liegen dem Set selbstverständlich bei

jegliche Störungen von außen derzeit möglich ist. In der Realität schlägt sich der SR410-Empfänger etwas besser als der SR2000, denn ersterer schafft etwa 17-18 Prozent mehr Reichweite. Da beide aber bei Tests unter normalen Bedingungen jederzeit über 330 Meter schafften, stellt dies keinen Nachteil dar. Lediglich der Unterschied in der Kanalzahl könnte ein Vorteil für den SR410 sein, denn dieser nutzt gerade die im Crawlerbereich benötigten vier Kanäle der DX4R Pro komplett aus. <<<<



Bei so vielen Features darf eine Verstellbarkeit des Bremshebels natürlich nicht fehlen. Hiermit kann der Platz des Fingers beim Wechsel von Vorwärtsfahrt auf die Bremse beziehungsweise Rückwärtsfahrt sehr feinfühlig verstellt werden



MEIN FAZIT



Die Spektrum DX4R Pro ist eine sehr gute Fernsteuerung mit leicht verständlichen Menüs und guter Haptik. Die beiliegenden Griffschalen sind für größere Hände etwas zu klein und der Durchmesser des Lenkrads könnte gerne 2 bis 3 Millimeter geringer sein. Dennoch ergeben Faktoren wie das niedrige Gewicht in Kombination mit der langen Akkulaufzeit, den vielen Funktionen und der sicheren Übertragung sowie eine vernünftige Modellspeichergröße einen Top-Sender.

Robert Baumgarten
 Fachredaktion CARS & Details

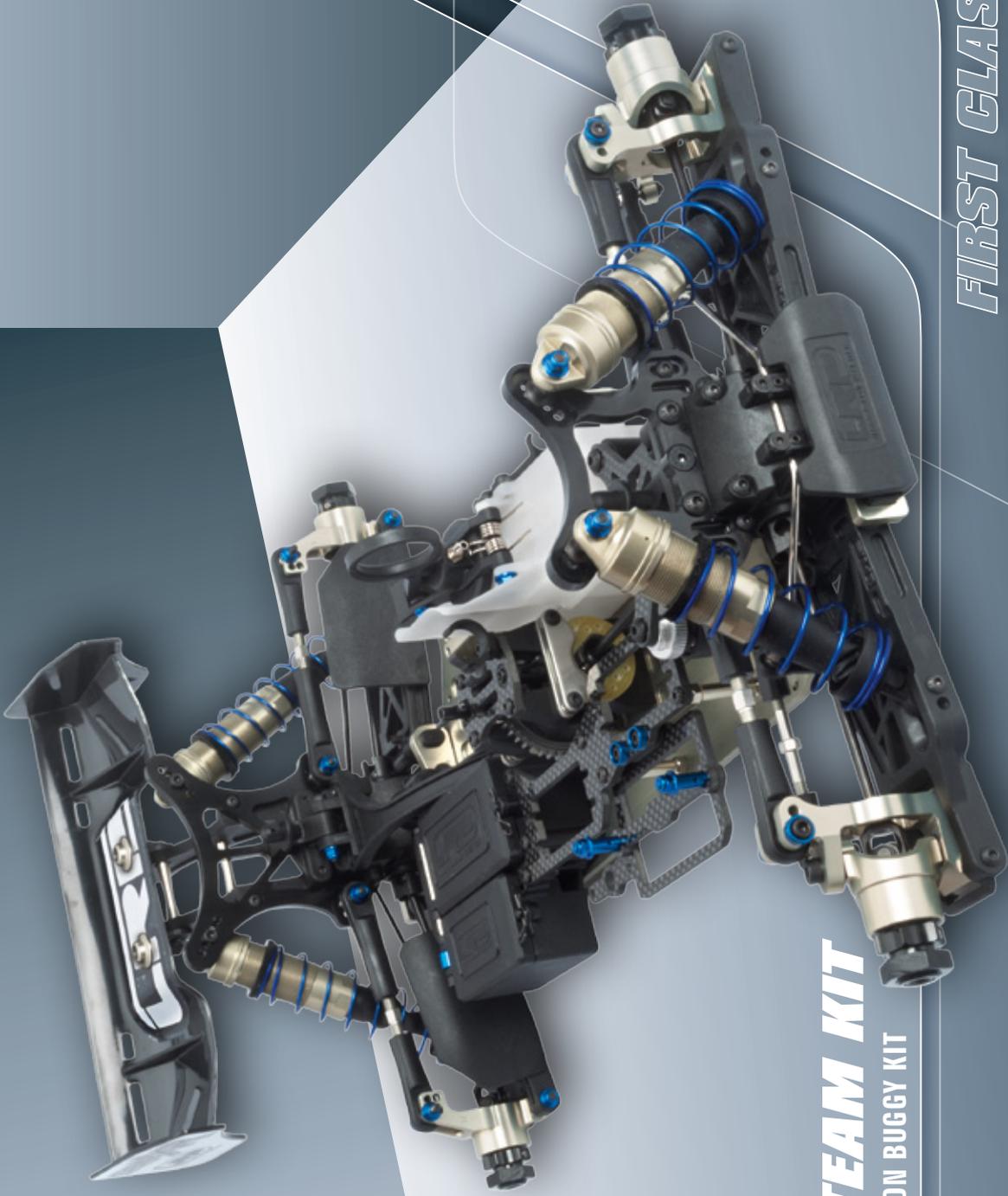
-
- +
- Eingängige Menüführung
- Geringes Gewicht
- Gute Verarbeitungsqualität
- Großer Modellspeicher
-

Keine Kopiermöglichkeit der Modellspeicher auf SD-Karte

Kein LiPo-Akku möglich, da feste NiMH Halterung



/// BLUE IS BETTER



TEAM KIT

1/8 NITRO COMPETITION BUGGY KIT

FIRST CLASS OFFROAD
COMPETITION BUGGY

S8NXR

LRP
BLUE IS BETTER
WWW.LRP.CC

SPITZENKANDIDAT

Absimas Wettbewerbs-Onroader in 1:10

Text und Fotos:
Tobias Meints



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe
in der Digital-Ausgabe

Wie in der Formel 1, der DTM oder anderen namhaften Rennklassen kommt es auch im RC-Car-Sport neben dem fahrerischen Können der Piloten vor allem auf die Technik an. Bei Tourenwagen im Maßstab 1:10 ist ein ausgewogener Mix aus Kohlefaser, eloxiertem Alu sowie faserverstärkten Kunststoffteilen ein Indiz für die Leistungsfähigkeit eines Chassis. Dieses Qualitätsmerkmal trifft auf den Team C TC10 von Absima zu, der nur noch auf der Rennstrecke beweisen muss, ob er ganz vorne mitfahren kann.

Mit dem Team C TC10 hat Absima seit Kurzem einen neuen Wettbewerbstourenwagen im Maßstab 1:10 im Sortiment. Er entspricht dem EFRA-, ROAR- und FEMCA-Reglement für Stock- sowie Modified-Rennen und konnte bereits bei einer Reihe von nationalen sowie internationalen Events seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Wie es sich für so ein Highend-

Modell gehört, wird der Team C TC10 als Bausatz ausgeliefert. Die einzelnen Teile sind ordentlich nach Baugruppen sortiert in Kunststoffbeuteln verpackt. Die kleinschrittige, reich illustrierte Anleitung zeigt sich bereits auf den ersten Blick leicht verständlich. Selbstredend liegen dem Set keine Elektro-Komponenten bei. Auch eine Karosserie oder Felgen sucht man vergebens. Das Testmodell wird mit einer Brushless-Combo von LRP, einem Sanwa-Lenkservo, VTEC-Reifen sowie einer Protoform-Karosserie ausgerüstet. Dazu jedoch später mehr.

**GEWINN
MICH!**
Alle Infos
auf Seite 36.



Das Chassis des TC10 ist mit 82 Millimeter vergleichsweise schmal. Dies führt dazu, dass die Komponenten schwergpunktünstig platziert werden

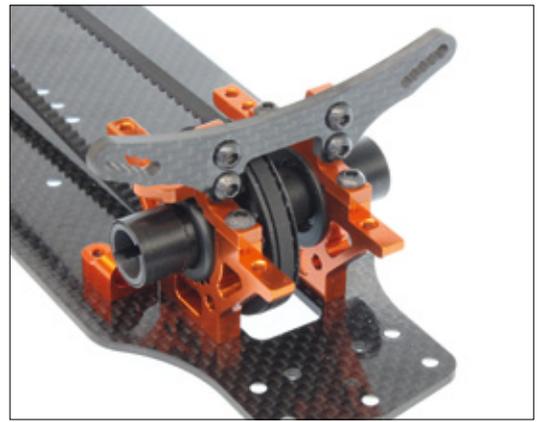
Zusammenbau

Die Qualität der einzelnen Bauteile ist sehr gut und die ausgezeichnete Passgenauigkeit in Kombination mit der hervorragenden Anleitung ermöglicht einen reibungslosen Aufbau des Modells. Die verschiedenen Baugruppen lassen sich schnell und einfach montieren, sodass der TC10 nach zwei Abenden ambitionierter Schraubarbeit fertiggestellt ist. Besondere Freude kommt auf, wenn man die einzelnen Bauteile genauer unter die Lupe nimmt. So sind die Alu-Parts wie Träger, Schwingenstifthalter und Lenkplatte sauber verarbeitet und orange eloxiert. Und auch die Komponenten aus Kunststoff sowie Kohlefaser stehen qualitativ in nichts nach.

The base

Die Basis des TC10 bildet eine leichte Chassis-Platte aus Kohlefaser mit einer Stärke von 2,25 Millimeter. Sie ist CNC-gefräst und mit einer Breite von 82 Millimeter vergleichsweise schmal. Auf diese Weise ist das Platzangebot zwar begrenzt, jedoch können der Fahrakku sowie die Antriebskomponenten schwerpunktünstig in der Mitte des Chassis untergebracht werden, was sich positiv auf die Fahreigenschaften auswirken dürfte. Das 2 Millimeter starke Topdeck aus Kohlefaser verbindet die beiden Achsen des Onroaders miteinander. Es ist fast über die komplette Länge ausgespart und umschließt im hinteren Bereich Riemenräder sowie das Polyamid-Hauptzahnrad mit seinen 114 Zähnen.

Während auf der linken Chassis-Seite eine aus eloxiertem Alu gefertigte Halterung die Platzierung des Servos vorgibt, ist auf der rechten Seite Platz für den Akku. Neben einem Klettband sorgen zwei Kohlefaserbügel für eine sichere Befestigung des Energiespenders. Hinter der Vorderachse ist die Lenkmechanik untergebracht. Diese basiert auf zwei in die Platte eingelassenen Pfosten und funktioniert dank der 3 Millimeter starken Lenkplatte aus Aluminium mit ihrer mittigen Montageposition für die Verbindungsstrebe zum Servohorn sehr exakt und darüber hinaus äußerst spielfrei.



Der Antrieb des Team C-Offroaders wird über zwei kevlarverstärkte Riemen realisiert. Vorne verfügt der TC10 über eine Starrachse



An der Hinterachse des Tourers werkelt ein Vierspider-Diff. Davor ist die Einheit aus Riemen- sowie Hauptzahnrad und Pulley verbaut

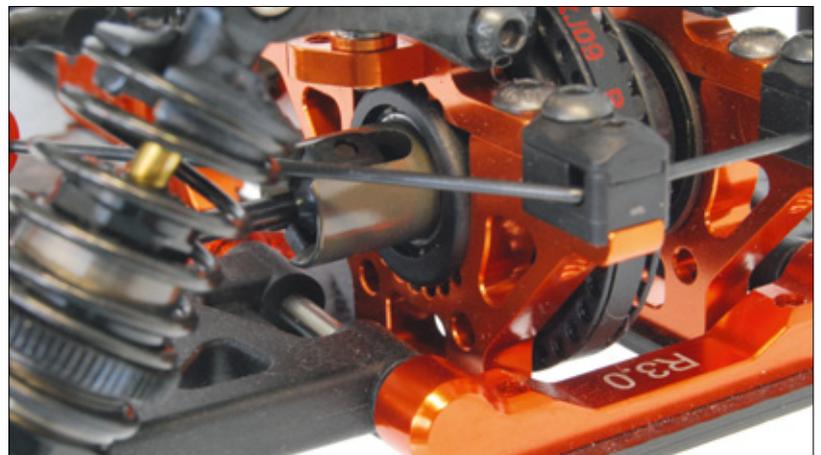
Des Weiteren kann man über die Einstellringe an Starrachse und Diff bereits zu diesem Zeitpunkt Einfluss auf das Setup des TC10 nehmen. Je nachdem, wie man diese in den Lagerschalen positioniert, die in die Alu-Achsböcke integriert sind, kann man die Riemen Spannung modifizieren. Insgesamt sieben Einstellpunkte stehen zur Verfügung. Auf diese Weise lässt sich der Tourer an unterschiedliche Streckenverhältnisse sowie die persönlichen Vorlieben anpassen. Beim Testmodell wird zunächst die in der Anleitung angegebene neutrale Einstellung gewählt.

Von den Outdrives des Diffs sowie der Starrachse stellen solide, spielfreie CVD-Antriebswellen den Kraftschluss zu den Radachsen und damit den 4WD-Antrieb des TC10 sicher. Sie bestehen aus 7075 T6-Alu und sind 43 beziehungsweise 44 Millimeter lang. Zur Aufnahme der Räder verfügt der Team C-Onroaders über 12-Millimeter-Mitnehmer.

Kraftleitung

Die Konstruktion des TC10 beginnt laut Manual mit dem Bau des Antriebsstrangs: Zunächst wird das Vierspider-Differenzial der Hinterachse zusammengesetzt und mit 5.000er-Öl befüllt, danach geht es an die Fertigung der vorderen Starrachse sowie der Einheit aus Riemen-, Hauptzahnrad und Pulley. Die drei komplett kugelgelagerten Baugruppen werden mit den kevlarverstärkten Antriebsriemen bestückt und lassen sich in den passgenau gefertigten Alu-Halterungen auf dem Chassis fixieren.

Der zentrale Antriebsstrang des Modells basiert auf zwei Riemen, deren Spannung über Einstellpunkte in den Lagerschalen der Achsböcke modifiziert werden kann



Achse

Querlenkerschwingen unten, Rechts-links-Gewindestangen oben – die Achsen des TC10 basieren auf einer soliden Doppel-Querlenkerkonstruktion in Kombination mit



45 Millimeter langen Big Bore-Öldruckstoßdämpfern aus Aluminium, deren Federvorspannung über eine Rändelschraube stufenlos justiert werden kann.

Darüber hinaus gehören Stabilisatoren zum Lieferumfang des Modells. Diese tragen nachhaltig zur Fahrstabilität des Onroaders bei. An der Vorderachse kommt ein 1,4-Millimeter-Exemplar zum Einsatz, hinten ein 1,2 Millimeter starkes Pendant. Weiterhin bietet der TC10 eine ganze Reihe von Aufhängungs- und Befestigungspunkten, die eine sehr feine Abstimmung des Chassis erlauben. Dies gilt sowohl für die 3 Millimeter starken Dämpferbrücken, die Lenkhebel und Hubs sowie die Aufnahmen für die oberen Querlenker.

Auffälligstes Merkmal der Hinterachse ist die großdimensionierte Dämpferbrücke



ENTFESSEL DAS POTENZIAL DEINES MODELLS.



INSTALLIERE AVC JETZT IN DEINEM FAHRZEUG

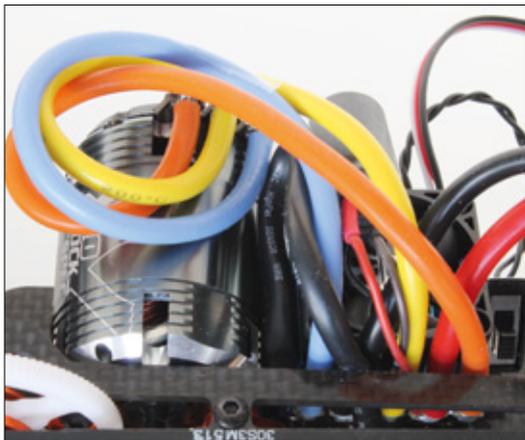
Mit dem Spektrum SRS4210 Empfänger, kann die AVC Technologie auch in deinem Fahrzeugen aktiviert werden. Installiere den Empfänger und binde diesen einfach mit einer AVC kompatiblen Spektrum Fernsteuerung. Sofort optimiert die AVC Technologie dein Steuerverhalten und die Beschleunigung deines Fahrzeuges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

**Nicht geeignet für Micros und Schiffsanwendungen.*

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



SERIOUS FUN



Für Vortrieb sorgt im Testmodell eine Brushless-Combo bestehend aus LRP Flow Works Team-Regler und Stock Spec X20-Motor

Ausrüstung

Um den Team C TC10 in Betrieb zu nehmen, wird eine Brushless-Combo von LRP electronic bestehend aus Flow Works Team-Regler und X20 Stock Spec-Motor verbaut. Ebenfalls von der RC-Schmiede aus Schorndorf stammen die VTEC-Asphaltreifen auf Dish-Felge sowie das Sanwa Airtronics-Servo vom Typ ERS-962 auf der Lenkung. Der Motor wird mit einem 64-dp-Ritzel bestückt und eingebaut. Der Regler findet direkt neben dem Aggregat Platz. Zwischen Controller und Servo ist gerade noch ausreichend Platz für einen Empfänger. Damit ist jeder Zentimeter auf der linken Chassis-Seite ausgenutzt.

CAR CHECK

Team C TC10 Absima

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Unverbindliche Preisempfehlung: 399,95 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: 4WD-Antrieb über zwei Riemen, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Stabilisatoren, CVD-Wellen, Vierspider-Diff (hinten), Starrachse (vorne)

Benötigte Teile: Motor, Fahrregler, RC-Anlage, Lenkservo, Akku, Karosserie, Komplettträder

Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSFAHRER

100 mm

255-260 mm

190 mm

140 mm

140 mm

370 mm

Als Lenkservo kommt ein Sanwa Airtronics ERS-962 zum Einsatz. Es handelt sich um ein digitales Hochvolt servo mit einer Stellkraft von 25,3 Kilogramm und einer Stellzeit von 0,11 Sekunden auf 60 Grad bei 7,4 Volt



Auf die andere Seite wandert ein 2s-LiPo mit einer Kapazität von 5.300 Milli-amperestunden in die Halterung. Dadurch, dass alle Komponenten nahe der Chassis-Mitte platziert sind, verschiebt sich der Schwerpunkt des Modells dementsprechend, was auf gute, ausgewogene Fahreigenschaften hoffen lässt. Bei der Karosserie fiel die Wahl auf einen Deckel aus dem Hause Protoform – die LTC-R Regular. Diese zeichnet sich dadurch aus, dass sie verstärkt Grip auf der Vorderachse liefert.

MEIN FAZIT

Mit dem Team C TC10 hat Absima einen wettbewerbsfähigen Elektro-Tourenwagen im Maßstab 1:10 im Sortiment. Die Qualität der einzelnen Bauteile sowie die Passgenauigkeit sind sehr gut. Viele durchdachte Detaillösungen und Einstelloptionen ermöglichen es, den Onroader an die persönlichen Vorlieben sowie die Streckenverhältnisse anzupassen. Einige Erfahrung am Pistolensender vorausgesetzt, ist man mit dem TC10 konkurrenzfähig.

Tobias Meints
Redaktion CARS & Details

Hohe Bausatzqualität

Ausgezeichnete Fahrleistungen

Gute Passgenauigkeit

Viele Einstelloptionen

Wartungsfreundlich

+

Differenzial-Dichtung nicht optimal

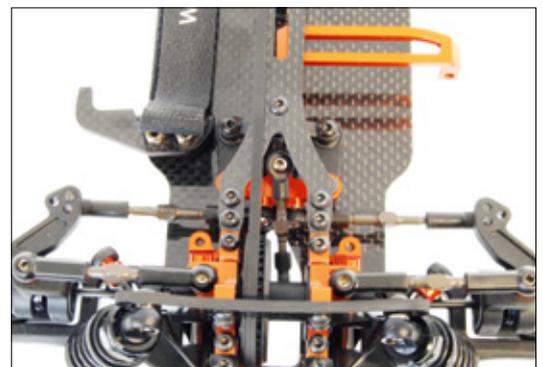
-



Die Vorspannung der Dämpferfedern kann über Rändelschrauben stufenlos eingestellt werden

Test range

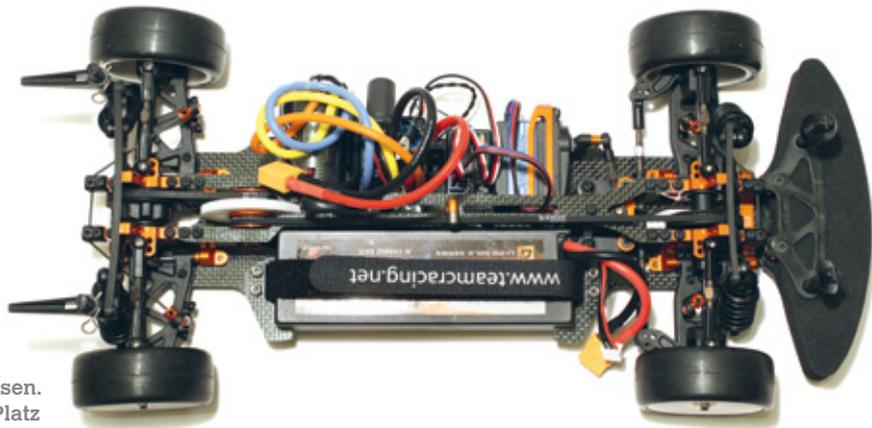
Passend zur gewählten Bereifung soll der TC10 auf einem glatten Asphalt-Kurs zeigen, zu was er im Stande ist. Der Test findet mit den in der Anleitung empfohlenen Einstellungen statt. Ein verhaltener Zug am Gashebel und der Onroader sprintet los. Ein paar Trimmklicks, dann ist der Geradeauslauf perfekt justiert und das Modell durchfährt in wenigen Sekunden die langgezogene Start-Ziel-Gerade. Abbremsen und in die langgezogene Kurve vor dem Infield einbiegen. Ermutigt durch das neutrale Fahrverhalten wird der kurvige Teil der Strecke mit recht hoher Geschwindigkeit angegangen. Etwas zu hoch wie sich herausstellt, der TC10 übersteuert und driftet um die engen Kehren. Doch auch dabei bleibt der Onroader gut beherrschbar. Ein wenig Gegenlenken und ein feinfühligere Umgang mit dem Gashebel reichen aus, das Modell wieder auf Kurs zu bringen.



Zentrales Element der Lenkmechanik ist die eloxierte Lenkplatte mit mittlerer Montageposition

Mit jeder weiteren Runde nimmt die Routine am Sender zu und es macht Spaß, mit dem TC10 die eigenen Zeiten zu unterbieten. Sind die VTEC-Pneus erst einmal auf Temperatur, steigt die Bodenhaftung deutlich an und auch heikle Passagen lassen sich mit höherer Geschwindigkeit passieren. Bemerkenswert ist, dass diese Fahreigenschaften ohne Modifikationen am Baukasten-Setup möglich sind. Grund dafür sind auch das schmale Chassis und die günstige Schwerpunktlage des Modells. Bei weiteren Testläufen auf Strecken mit unterschiedlicher Beschaffenheit wurde dann mit verschiedenen Setups experimentiert – speziell mit der Riemenanspannung über die Einstellringe und Lagerschalen in den Alu-Achsböcken. Die Wirkung dieses kleinen Eingriffs ist jedes Mal deutlich spürbar. Auf diese Weise kann man sich an die ideale Abstimmung für Strecken mit unterschiedlichem Grip-Niveau herantasten.

Einige geleerte Akkus später, kommt der TC10 auf den Prüfstand. Beschädigungen sind keine festzustellen und auch übermäßiger Verschleiß ist nicht zu verzeichnen. Lediglich das Differenzial hat Dichtigkeitsprobleme. Es wird kurzerhand ausgebaut, was schnell vonstattengeht und die Wartungs- und Reparaturfreundlichkeit des TC10 beweist. Das Problem rührte beim Testmodell von einer defekten Dichtung her. Diese wurde kurzerhand ersetzt und seither schlägt sich das Modell auch nach weiteren ausgedehnten Testläufen sehr gut. <<<<



Der Platz auf dem Chassis ist eng bemessen. Dennoch finden alle Komponenten Platz

„Die Fahreigenschaften des TC10 sind hervorragend. Dank der guten Schwerpunktlage präsentiert sich das Modell sehr gutmütig.“



Anzeige

1:8 Electric Brushless powered 4WD Monster Truck

Green Power System
G3
MT-4 4WD

No. 6401

BASHER APPROVED™



www.bigsquid.de



Ready-to-Run
2.4GHz



+ 2.4GHz 4CH Mini Receiver

2.4GHz 4WD 1:8 BRUSHLESS BRUSHLESS OFF ROAD RTR



THUNDER TIGER
www.thundertiger-europe.com

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

Team Orion-Lader
für Einsteiger

Weiße
Entscheidung

Der Markt der preiswerteren Ladegeräte ist geradezu überfüllt. Unter anderem mit Produkten zweifelhafter Qualität und geringem Funktionsumfang. Die Geräte der Advantage One-Serie von Team Orion sollen genau in diesem heiß umkämpften Bereich einige Vorteile und viel Sicherheit bei einem geringen Preis bieten. Wir testen es.



Das knapp 80 Zentimeter lange Kabel kann beim Transport platzsparend auf der Rückseite aufgewickelt werden. Das Gehäuse verfügt zudem über einige Kühllöffnungen für eine gute Wärmeabfuhr

Das stylische und eher technisch nüchterne und schlichte Auftreten der beiden Team Orion-Lader Advantage One 405 und 406 täuscht nicht über den Funktionsumfang hinweg. Das besser ausgestattete Ladegerät ist zwar in jedem Fall das Advantage One 406 mit seinem 2 x 16 Zeichen Dot-Matrix-Display samt Hintergrundbeleuchtung und seinen vielfältigen Einstelloptionen. Doch auch das 405er kann durch seine extrem einfache Bedienung punkten und deckt mit ein- bis achtzelligen NiXX oder zwei- bis vierzelligen LiPo-Akkus den bei RC-Car-Fahrern benötigten Bereich gut ab.

Im Detail

Die Ladeströme sind beim 405er zwar nur zwischen einem und vier Ampere in recht groben Schritten von einem Ampere wählbar, dafür findet sich an der Seite ein Balanceranschluss, um die wertvollen LiPo-Akkus schnell und sicher laden zu können. Die Platzierung des Hauptanschlusses bedingt allerdings ein recht langes Balancerkabel, um die auf der rechten Seite gelegenen Anschlüsse zu erreichen.



Die Platzierung der Balanceranschlüsse erfordert ein ausreichend langes Kabel, ansonsten ist der Anschluss eines 2s- bis 4s-LiPo-Akkus ein Kinderspiel

TECHNISCHE DATEN

Team Orion Advantage One 405

Eingangsspannung: 12-15 V oder 100-240 V | Zellenzahl: 1-8 NiXX, 2-4 LiPo | Ladestrom: 1-4 Ampere, in 1 Ampere Schritten | Leistung: 32 W | Balancerstrom: maximal 250 mA pro Zelle | Abmessungen: 124 x 136 x 54 mm | Gewicht: 367 g | Preis: 44,90 Euro

TECHNISCHE DATEN

Team Orion Advantage One 406

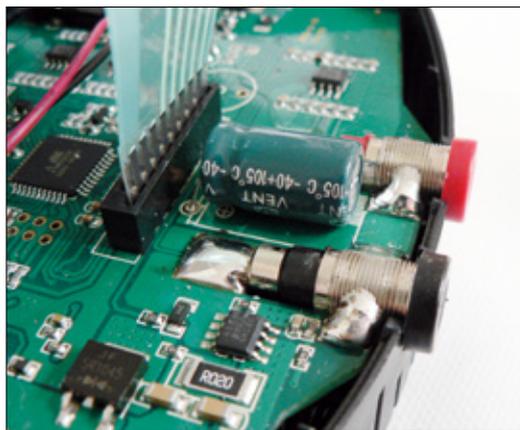
Eingangsspannung: 12–15 V oder 100–240 V; Zellenzahl: 1–8 NiXX,
1–4 LiXX; Ladestrom: 0,1–6 Ampere (in 0,1 Ampere Schritten);
Leistung: 47 W; Balancerstrom: maximal 250 mA pro Zelle;
Abmessungen: 124 × 136 × 54 mm; Gewicht: 396 g; Preis: 59,90 Euro

Das Advantage One 406 bietet neben einer freien Einstellbarkeit des Ladestroms auch etwas mehr Gesamtleistung, denn es erreicht maximal 6 Ampere Ladestrom und nutzt daher das bei beiden Geräten eingebaute 230-Volt-Netzteil (50 Watt Leistung) besser aus. Darüber hinaus gibt das Display jederzeit Auskunft über das gewählte Ladeprogramm und dessen Einstellungen.

Davon abgesehen, ähneln sich beide Geräte allerdings sehr und verwenden nicht nur ähnliche Platinen und Gehäuse, sondern auch die gleiche Software. Beide Geräte laden Lithium-Akkus über das sogenannte CC/CV-Verfahren, wo nach einer Phase mit konstantem Strom (CC) bei Erreichen der Maximalspannung auf die CV-Phase mit konstanter Spannung umgeschaltet wird. Dies stellt jederzeit eine optimale Ladung der teuren LiPo-Akkus sicher und wird selbstverständlich vom integrierten Prozessor überwacht.

Safety First

Um einen bei LiPo-Akkus gefährlichen Drift der Einzelzellenspannungen und zugleich Über- oder Unterspannung zu überwachen, wurde der Balanceranschluss in die Advantage One 405- und 406-Geräte integriert. Diverse interne Schutzmechanismen und eine Spannungsüberprüfung auf die korrekte Zellenzahl vor dem Start des Ladevorgangs runden die Sicherheitsfeatures beider Geräte ab.

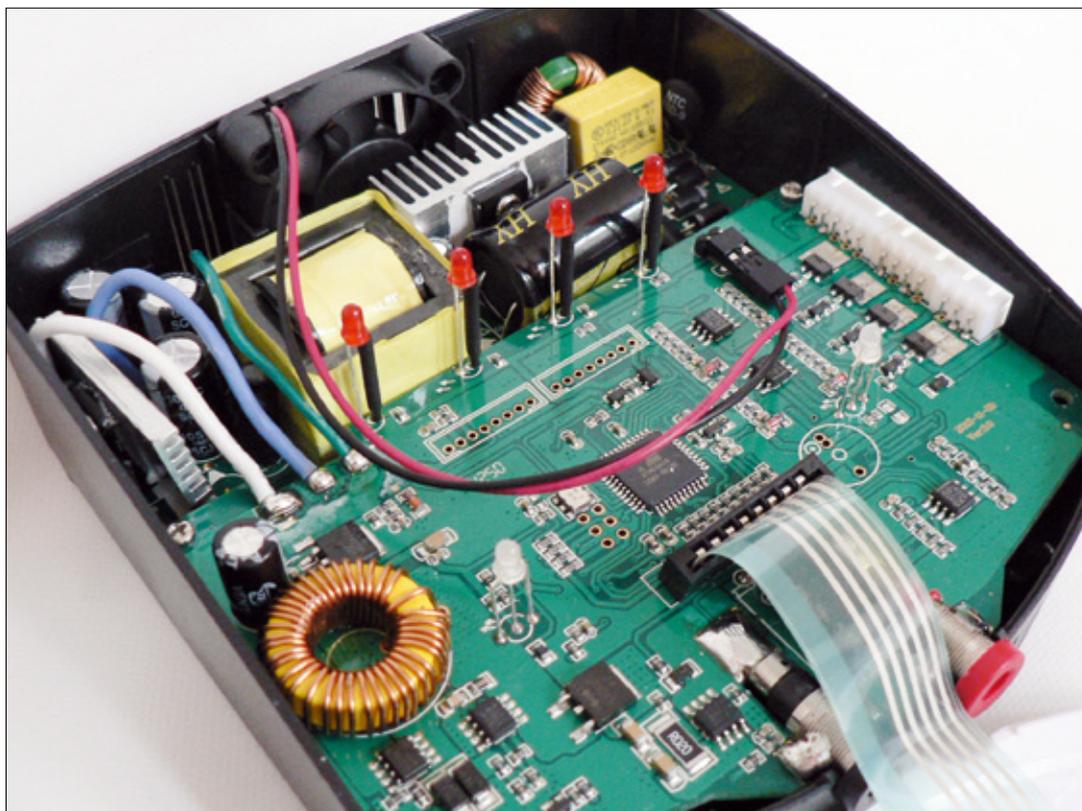


Die Front mit dem Akkuanschluss und dem Terminal für das Flachkabel des Bedienpanels sind bei beiden Geräten baugleich. Der massive Kondensator stellt in jedem Fall eine saubere Versorgungsspannung sicher und sollte bei häufigem Transport des Geräts mit einem Klecks Heißkleber zusätzlich gesichert werden



Im Akkuspeicher hinterlegte Daten ermöglichen ein sehr schnelles Laden des passenden Akkus. Das Display zeigt alle relevanten Werte gut ablesbar an

Das Display des 406 kann zusätzliche Daten in Form von Einzelzellenspannungen anzeigen und ermöglicht so neben der Überprüfung der eingeladenen Kapazität eine Kontrolle des Akkuzustands. Das 406er eignet sich daher mehr für den fortgeschrittenen Modellbauer, wohingegen das 405er die Grundbedürfnisse auf sehr einfache Weise erfüllt, ohne die Sicherheit zu vernachlässigen. Bedingt durch die höheren Ladeströme sind beide Geräte eine Alternative für die etlichen RTR-Sets beiliegenden, sehr langsam aufladenden Geräte. <<<<<



Neben einem 230-Volt-Netzteil finden sich auch ein 40-Millimeter-Lüfter sowie die Ladeplatine samt Lastwiderständen für den Balanceranschluss in dem geräumigen Gehäuse

MEIN FAZIT



Team Orion bietet mit den Advantage One-Ladern gute Einsteiger-Charger zu fairen Preisen an. Sicherlich gibt es in diesem Bereich auch günstigere Alternativen, doch überzeugen der 405 und der 406 durch ihre gute Verarbeitung und die leichte Bedienbarkeit.

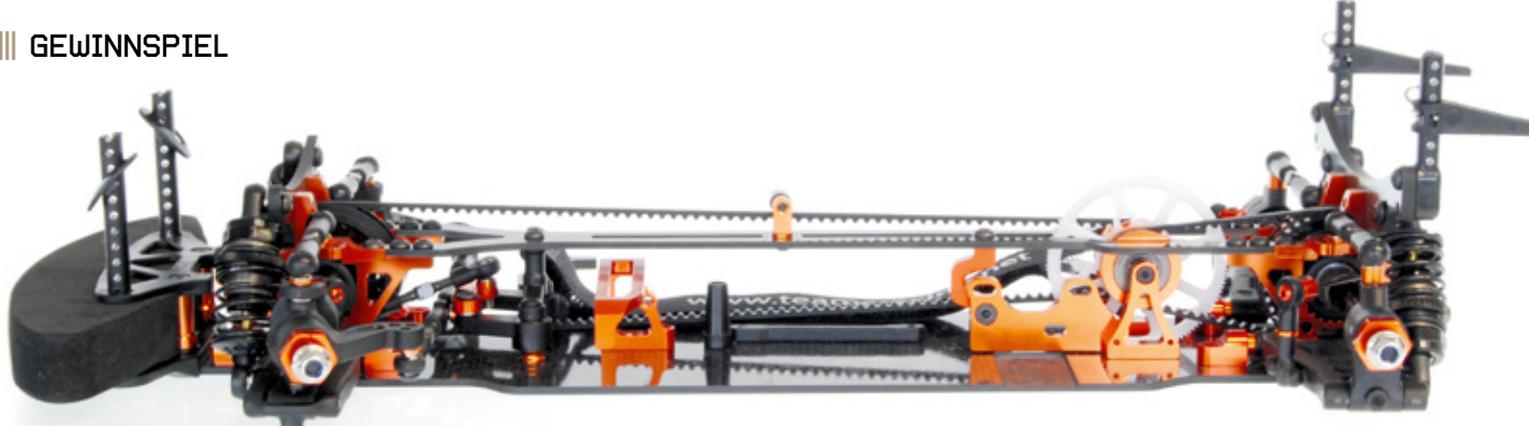
Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Sehr einfache Bedienung 
Übersichtliches Menü
(One 406)

Gut ablesbares und beleuchtetes Display (One 406)

Geringer Funktionsumfang
(One 405)

Keine Entladefunktion
(One 406) 



TEAM C TC10 VON ABSIMA GEWINNEN

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Wie stark ist die Chassisplatte des Team C TC10 von Absima?

- A 2 Millimeter
 B 2,25 Millimeter
 C 2,5 Millimeter

CD0614

Frage beantworten und Coupon bis zum 25. Mai 2014 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
 Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 06/2014
 Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 25. Mai 2014 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen

Mit dem Team C TC10 hat Absima einen 4WD-Wettbewerbstourenwagen im Maßstab 1:10 im Sortiment, der durch die hohe Bausatzqualität überzeugen kann. Der Onroader wird klassentypisch als Bausatz ohne Zubehör und Elektro-Komponenten ausgeliefert und lässt sich dank der gut gemachten Anleitung an zwei Abenden gemütlich fertigstellen. Der Onroader basiert auf einer 2,25 Millimeter starken Chassisplatte aus Kohlefaser sowie einem ebenfalls aus CFK gefertigten Topdeck, das die beiden Achsen miteinander verbindet. Der Antrieb erfolgt über zwei Kevlar-verstärkte Riemen, die in Kombination mit einer Starrachse vorne und der hinteren Getriebeeinheit den Allradantrieb des Modells realisieren. Stabis, eine Zweipostenlenkung sowie eine Schnellverschluss-Akkualterung sind nur einige der Features, die den TC10 auszeichnen.

Wir verlosen einen Team C TC10 von Absima. Das Modell wird als Baukasten geliefert. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 25. Mai 2014 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

Auflösung Heft 04/2014

Die Gewinner der Brushlessmotoren von Tenshock, die wir in Ausgabe 04/2014 verlost haben, sind **Josef Heider** aus Dillingen, **Karl-Heinz Büttner** aus Nidda, **Mathias Rasch** aus Traunwalchen und **Matthias Jennerjahn** aus Reppenstedt.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



SANWA

THE 2.4GHZ SPECIALISTS

NELLER

MT-4S... DER SCHNELLERE BRUDER DER MT-4!

MT-4S

SANWA MT-4S 2.4 GHZ 4-KANAL
Sender/Empfänger-Set
#101A31572A



Die konsequente Weiterentwicklung der Sanwa MT-4. Sie verfügt über alle Features der MT-4 und über zusätzliche Eigenschaften der Sanwa M12. Blitzschnelles Ansprechverhalten, hohe Übertragungssicherheit und rasanter Telemetrie-Datenfluss machen die Sanwa MT-4S zum Referenzprodukt am Markt. Die Darstellung der Telemetrie-Daten erfolgt auf einem großen Vollpunkt LC-Display, das nun dank integrierter Hintergrundbeleuchtung eine noch bessere Lesbarkeit der Einstellungen und Informationen garantiert.

Neuerungen der MT-4S

- Verbesserte Übertragungsgeschwindigkeit: schneller als die MT-4!
- Super kleiner und leichter Racing-Empfänger RX-472
- SSL Funktion wie M12: Sanwa Super Vortex Zero Brushless-Regler kann direkt über den Sender programmiert werden
- LCD Hintergrundbeleuchtung: Bessere Bedienbarkeit durch optimierte Display Beleuchtung

FEATURES

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

MAXIMALE KOMPATIBILITÄT

Alle Sanwa 2.4GHz FHSS-2, FHSS-3 und FHSS-4 Auto-Empfänger können verwendet werden: RX-471, RX-462, RX-461, RX-371W sowie der LRP C3-RX um nur ein paar dieser Auswahl zu nennen.

PERFEKTER SENDERAKKU

LRP VTEC LiPo 3000 TX-Pack Sanwa M12/MT-4/Exzes-X/
SD-10G - TX-only -7.4V (Details siehe www.LRP.cc)
#430355

IM SET INKLUSIVE



RX-472 Empfänger
#107A4116A

* Anzeige und Funktion der Telemetriedaten abhängig vom eingesetzten Empfänger, Regler und Sensoren.

LRP
HOLD YOUR COURSE

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

WWW.LRP.CC

LRP electronic GmbH | Hanfwiesenstraße 15 | 73614 Schorndorf | Deutschland | www.LRP.cc | info@LRP.cc

Text: Jan Schnare
Fotos: Claude Ceuninck



Karosserien im Eigenbau

DER SELBERMACHER

Modellbauer bauen Modelle. Das will zumindest der Begriff implizieren. Doch die Realität sieht heutzutage zumindest im RC-Car-Segment anders aus. Denn selbst Baukästen beschränken sich nur noch auf das Zusammenschrauben von fertigen Teilen. Individualität? Häufig Fehlanzeige. Dem findigen Belgier Claude Ceuninck reicht das nicht. Er hat angefangen, seine ganz eigene RC-Cars zu entwerfen. Mit Karosserien und neuerdings auch Felgen aus eigener Produktion wird jedes seiner Großmodelle zu einem echten Hingucker.



Der Mann, der seine Karosserien einfach selber fertigt: Claude Ceuninck aus Belgien

Was war das nur für eine Zeit, damals in den wilden Siebzigern. Als die Autos noch mit einem Motor, vier Rädern und einer eckigen Karosserie auskamen. Keine elektronischen Helferlein, keine 500-PS-Turbo-diesel-Motoren. Hauptsache man konnte seine Herz-dame stilecht zum Autokino kutschieren. Mit einem Hauch von Öl- und Sprit-Geruch in den speckigen Ledersitzen. Da war der Abend gerettet.

Klassische Eleganz

Heutzutage sind die einfachen Alltagswagen von damals gesuchte Oldtimer, die teils zu horrenden Preisen gehandelt werden. Für viele sind und bleiben solche Fahrzeuge daher nur Träume. Abhilfe würde da – wen überrascht es – ein Modell schaffen. Ganz im Stil von Opel Kadett, Ford Escort oder des exotischen Lancia Stratos. Doch so richtig groß ist die



Mit ein paar grob in Form gebrachten MDF-Platten beginnt die Fertigung der Urform

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe



Die rohbaufertige Urform ist fertig für die weitere Bearbeitung



Die tiefgezogene Karosserie besteht nicht aus Lexan, sondern aus 1,5-Millimeter-PET-Material

Auswahl in diesem Bereich nicht. Das gilt besonders für Fahrzeuge im Maßstab 1:5. Das dachte sich auch der Belgier Claude Ceuninck und fing an, seine eigenen Karosserien für Großmodelle herzustellen.

„Die Idee hatte ich vor drei Jahren. Ich wollte eine klassische Karosserie für mein 1:5er-Glattbahn-Chassis herstellen,“ erinnert sich Claude. So etwas fehlt einfach bis heute im Zubehör-Sortiment. „Mein erstes und immer noch mein liebstes Auto ist der Opel Kadett GT/e. Dafür habe ich mir ein paar Rundumansichten aus dem Internet besorgt und entsprechend skaliert. Als Radstände nutze ich 535, 515 und 465 Millimeter. Die Breite liegt grundsätzlich bei 400 Millimeter“, fährt Claude fort. Danach geht es richtig los. Die Urform fertigt er aus MDF-Material. „Das ist ein Werkstoff, der relativ weich ist und sich gut bearbeiten lässt.“ Aus einer einfachen



Nach der Lackierung kann es ans Design gehen



Selbsthergestellte Aufkleber sorgen für die richtige Detailtreue

Holzklischee entsteht dann Schritt für Schritt der Korpus. Viele Stunden wird geschliffen, geschnitzt und immer wieder verglichen, ob die Form passt.

Letzter Schliff

„Wenn die Urform fertig ist und mir gut gefällt, trage ich zwei dünne Schichten Epoxy auf. Keine Glasfasermatte, nur Epoxy“, erklärt Claude weiter seine Vorgehensweise. Dann wird es Zeit für den Feinschliff. Nach nochmaligem Abschleifen – diesmal mit Nassschleifpapier – werden viele kleine Details modelliert. Es folgen zwei Schichten Grundierung und wieder schleifen, schleifen, schleifen. Danach ist die Form fertig für das Tiefziehverfahren.

„Zu Beginn fragte ich bei einem lokalen Kunststoff-Spezialisten nach, ob man mir dort eine Karosserie tiefziehen könne. Die Antwort habe ich noch fast wortwörtlich im Ohr: ‚Klar, können wir machen. Ab 500 Stück aufwärts.‘ Also konnte ich in dieser Angelegenheit wieder bei Null anfangen.“ Doch Claude gab nicht auf und fing an, sich selbst eine Tiefzieh-Apparatur zu bauen. Nach zwei missglückten

||| LINH-TIPP |||

Wer sich selbst ein Bild davon machen möchte, wie Claude seine Karosserien herstellt, findet in seinem YouTube-Channel einige interessante Videos: <http://tiny.cc/pki2cx>

Eine Möglichkeit, mit Claude in Kontakt zu treten, besteht über seine Facebook-Seite: <http://tiny.cc/3wj2cx> oder via E-Mail: claudelap@pandora.be

Die fertige Urform wird mit zwei Schichten Epoxy eingepinselt – ohne GFK-Matte





Claudes Lieblingsstück:
 der Opel Kadett GT/e



Zweimal Ford Escort, zweimal Rallyeklassiker in 1:5



Ein echter Klassiker der Rallye-Geschichte
 ist der Lancia Stratos HF

Versuchen war der dritte Anlauf dann von Erfolg gekrönt. Die Anlage war in der Lage, das 1,5 Millimeter starke PET-Material auf die richtige Temperatur zu bringen. Lexan kann Claude aus technischen Gründen noch nicht verwenden; das Vakuum ist nicht stark genug.



Claudes neuestes
 Projekt: selbst
 hergestellte Felgen

Nette Sammlung

Das PET lässt sich genauso lackieren wie Lexan und weist auch ähnliche Materialeigenschaften auf. So gestaltet sich die Fertigstellung nach dem Tiefziehvorgang einfach und ohne Probleme. Das Finish erfolgt nach dem Lackieren mit selbstdesignten und vom örtlichen Copy-Shop hergestellten Aufklebern. Auf diese Art und Weise entstanden inzwischen sechs verschiedene Karosserie-Typen: ein Opel Kadett GT/e (535 Millimeter), ein Opel Ascona 400 (535 Millimeter), ein Ford Escort MK I (535 Millimeter), ein Ford Escort MK II (535 Millimeter), ein Lotus Talbot

Sunbeam (515 Millimeter) und ein Lancia Stratos (465 Millimeter). Das nächste Projekt steht auch schon fest: ein Opel Manta 400. Man merkt: Claude steht auf Rallye-Boliden aus den 1970er-Jahren.

Passend zu seinen Karosserien tüftelt Claude derzeit noch an eigenen Felgen. „Im Moment läuft das Projekt ganz gut. Ich habe schon die ersten Crash-Tests der Felgen erfolgreich durchgeführt.“ Aber für Claude ist und bleibt es ein Hobby. Erwerben kann man seine Karosserien nicht. Aber was nicht ist, kann ja noch werden. <<<<<

Ebenfalls gut gelungen:
 der Opel Ascona 400



RAGE VE

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

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

Unleash the Beast...!

Smartphone QR Code Link
direkt zum Produkt!



€ 279,-
unverbindliche Preisempfehlung

Best.-Nr. 30992T1
readyset



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

follow us



Uns gibt es jetzt auch als
Smartphone App!



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

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



Text und Fotos:
Tobias Meints

Horizons neuer Low-Budget-Lader Red-Box

Ready-to-run ist das Zauberwort, das für viele zum Synonym für einen schnellen und vor allem bequemen Einstieg ins RC-Car-Hobby geworden ist. Die Modelle sind fertig aufgebaut und nicht selten liegen bereits Fahrakku und Steckerlader bei. Letzterer sorgt jedoch über Kurz oder Lang für Frust. Wieso dauert das Laden des Akkus so lange? Abhilfe schaffen hier kleine, leistungsstarke und gleichzeitig günstige Charger wie der Dynamite Prophet Sport Plus NiMH/LiPo von Horizon Hobby.

MEIN FAZIT



Für Hobbyeinsteiger, die auf der Suche nach einem preisgünstigen Charger sind oder dem Steckerlader adieu sagen wollen, ist der Dynamite Prophet Sport Plus NiMH/LiPo von Horizon Hobby die richtige Wahl. Mit steigendem Erfahrungslevel bietet sich jedoch ein Umstieg auf einen Lader an, der über eine Entlade- und Storage-Funktion verfügt.

Tobias Meints
Redaktion CARS & Details

Einfache Handhabung
Vollständiger Lieferumfang
Gute Ladeleistung

Keine Entlade- oder
Storage-Funktion

Akkus laden. Das kann der Dynamite Prophet Sport Plus NiMH/LiPo von Horizon Hobby. Nicht mehr und nicht weniger. Der Charger richtet sich somit an Hobbyeinsteiger, die nach einem guten und gleichzeitig günstigen Lader suchen. Für unter 40,- Euro bekommt man ein Gerät, das neben NiMH- auch LiPo-Akkus befüllt – und das mit einem Ladestrom von bis zu 5 Ampere. Die Bedienung erfolgt über zwei Taster und insgesamt 18 LED geben Aufschluss über die gewählten Parameter. Da der Prophet Sport über ein integriertes Netzteil sowie einen Gleichstrom-Anschluss verfügt, kann das Gerät sowohl an einer Steckdose

Zum Lieferumfang des Laders gehören neben den Anschlusskabeln ein Balancer-Board sowie ein EC3-Ladekabel



Die Bedienung erfolgt über zwei Taster. Die 18 LED geben Aufschluss über die gewählten Konfigurationen



Der Charger kann sowohl mit Wechselstrom als auch an einer Gleichstromquelle betrieben werden

als auch an einer Autobatterie betrieben werden. Die entsprechenden Kabel liegen dem 50-Watt-Lader bei, ebenso wie eine ausführliche Anleitung, ein Balancer-Board und ein EC3-Ladekabel.

Praxistest

Möchte man einen vier- bis zwölfzelliger NiMH-Akku oder einen 1s- bis 6s-LiPo laden, so wählt man einfach den gewünschten Akku-Typ aus und stellt den Ladestrom ein. Ein weiterer Tastendruck startet den Vorgang. Mit aktiver Kühlung aber ohne störende Geräuschkulisse füllt der Prophet die Energiespender. Mit einer maximalen Ladeleistung von 50 Watt stellt er jeden Steckerlader in den Schatten und sorgt so dafür, dass der Fahrspaß schnell fortgesetzt werden kann. Verschiedene Features wie ein Schnelllade-Sicherheits-Timer und Verpolungs-, Überlast-, Kurzschluss- sowie Hitzeschutz-Mechanismen runden das Paket ab. Leider ist keine Entlade-Funktion implementiert, was Hobbyeinsteiger jedoch wenig stören dürfte. Schließlich werden die Akkus auf der Strecke geleert. <<<<

TECHNISCHE DATEN

Akkutypen: NiXX, LiXX | Ladestrom: 0,1–5 A | Zellenzahl: 4–12 NiXX, 1–6 LiXX | Leistung: 50 W | Stromversorgung: 230 V | Abmessungen: 150 × 97 × 77 mm | Bezug: Fachhandel | Preis: 39,99 Euro

PREISALARM IM
(SEITE 6) LRP ONLINE SHOP

SANWA M12:
(SEITE 7) JETZT NOCH BESSER

(SEITE 8) KARÖSSERIETEST 2014

RÜCKBLICK: LRP TOURING CAR
(SEITE 11) MASTERS

FLOW REGLER:
IFMAR WELTMEISTER FIRMWARE
(SEITE 13) JETZT ERHÄLTlich

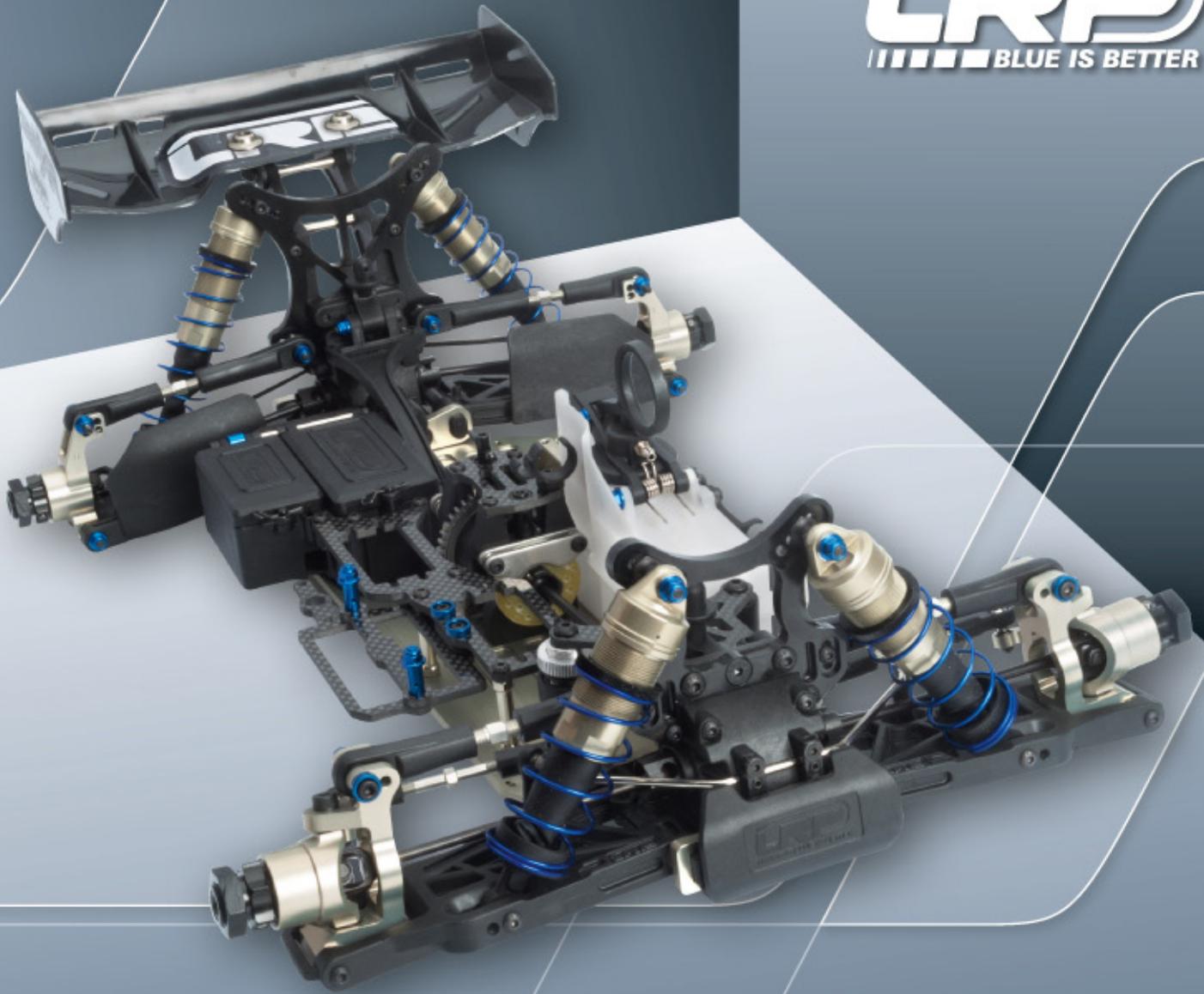
REGLEMENTS UND TERMINE:
LRP-OFFROAD-CHALLENGE UND
(SEITE 14 - 18) LRP-HPI-CHALLENGE

MEHR NEUE PRODUKTE
AUF SEITE 4 UND DER RÜCKSEITE

SEITE 9:

**FIRST LOOK:
DIE LRP S10 BLAST TC 2
MODELLE KOMMEN!**

LRP
BLUE IS BETTER



**WAS ENTSCHIEDET ÜBER DEN SIEG?
FAHRER ODER TECHNIK?**

S8NXR
FIRST CLASS OFFROAD COMPETITION BUGGY



WWW.LRP.CC

CHALLENGE NEWS

LRP-STOCK-CHALLENGE – IN ZUKUNFT MIT 10.5T ODER 13.5T MOTOR?

Der Challenge-Vorstand überlegt derzeit wie die Zukunft der schnellsten Challenge Klasse, Stock, aussehen soll. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass eine Änderung erst NACH der DM 2014 gemacht werden würde, also erst für die kommende Saison 2014/2015. Es ist aber bis jetzt auch noch keine Entscheidung gefallen, da es für beide Wege gute Argumente gibt. Da die Challenge eine Rennserie „von Racer für Racer“ ist und bleiben soll sind wir auf Eure Meinung gespannt. Bereits seit 18.März fragen wir im offiziellen Challenge-Forum auf:

www.LRP-HPI-Challenge.com

nach Eurer Meinung. Bitte beteiligt Euch möglichst zahlreich, und helft uns dabei zu entscheiden was für die Challenge am besten ist. Sobald eine Entscheidung gefallen ist werden wir Euch ebenfalls im Forum darüber informieren.

NENNMORAL IN DEN LRP-CHALLENGES

Bereits vor einiger Zeit hatten wir darauf hingewiesen, dass der Challenge-Vorstand alle Vereine und Ausrichter unterstützt, die die geltende Regel umsetzen: Wer seine Nennung für ein Challenge-Rennen abgibt, muss grundsätzlich Nenngeld bezahlen. Wer seine Nennung zurückzieht, kann - je nach Zeitpunkt der Absage - darauf hoffen, dass der Ausrichter das Nenngeld erlässt oder zurückerstattet. Aber der Ausrichter ist dazu nicht verpflichtet. In vielen Regionen sind Ausrichter dazu übergegangen das Nenngeld VOR dem Rennen per Überweisung einzufordern. Wir unterstützen diesen Ansatz. Er gibt den Ausrichtern Planungssicherheit und entzerrt zudem die Aktivitäten kurz vor Beginn der Vorläufe. Wenn ein Fahrer sich weigert, trotz abgegebener Nennung, das vom Ausrichter eingeforderte Nenngeld zu bezahlen, so kann der Ausrichter dem Fahrer die Nennung für den nächsten Lauf untersagen. Aber zum Glück waren bisher 99,9% der Fahrer einsichtig. Um es ganz klar zu sagen: Wir ALLE müssen die Ausrichter unterstützen, denn ohne sie gäbe es unsere tollen Rennserien nicht!

* Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen. Stand April 2014.

TECHNISCHE KOMMISSARE (fett = neu)

ONROAD

Christian Königer (TK Chef),
Mitte: Thorsten Zorn, Alexander Olah
West: Jochen Müller, Markus Albrecht
Ost: Steffen Stein, Thomas Nitschke
Süd: Michael Rotter, Uwe Baumann
Nord: Frank Weddige, Matthias Poggensee
Österreich: Christoph Grach, Thomas Leier

LRP-OFFROAD-CHALLENGE DM AM 26./27.7. IN KÖNGEN!

Das Team von RC-Cars Köngen e.V. richtet die LRP-Offroad-Challenge (kurz LOC) DM 2014 auf der phantastischen Rennstrecke in Köngen aus! Auf www.RC-Cars-Koengen.de kann man sich schon einen Eindruck verschaffen.

LRP-HPI-CHALLENGE DM BEI DER DJK ANDERNACH!

Termin und Ausrichter für die LRP-HPI Challenge DM 2014 fest:

Termin: 29.-31.08.2014

Ort: Stadionstraße 90, 56626 Andernach

Vereinshomepage: www.djk-andernach.de

Das Rennen der Regionen Mitte und West am 14./15.06. in Andernach wird damit zum „offiziellen Warmup“.

LESERUMFRAGE ZUR LRP NEWS!

Die Resonanz in der letzten News hat uns positiv überrascht. Viele Antworten mit interessanten und konstruktiven Hinweisen haben uns erreicht. Wir möchten uns dafür bei allen Teilnehmern recht herzlich bedanken.

Die vollständige Auswertung erfolgt in den kommenden Wochen. Die Ergebnisse werden baldmöglichst in die Erstellung und/oder ein Update der LRP News einfließen. Die Gewinner der Sachpreise sind bereits informiert. Sie lauten: Sascha Eschner aus Oberteringen, Andreas Worm aus Salzgitter und Jan Thomsen aus Nortorf.



TEAM NEWS

MARCEL GUSKE (D) MIT S8 NXR IM ANGRIFFSMODUS!



Marcel Guske

Top-Talent Marcel hat sich für LRP entschieden. In OR8 kommt im EM-Jahr zum Einsatz: S8 NXR, ZZ.21CC, Energy Power Fuel, Akkus und Zubehör. In OR8e setzt er im S8 NXRe Prototyp auf „blaue“ Regler, Motoren und Akkus. Sanwa komplettiert das Rennpaket. Christian Hahlen, Partner und Trainingskollege von Marcel, geht 2014 mit beinahe identischem Equipment auf Titeljagd.

BLAU BLEIBT TRUMPF FÜR KUTVONEN (FIN), PINEDA (ESP) & BULTYNCK (BEL)!



Viljami Kutvonen

Der neue TCM-Champion bleibt nach dem erfolgreichem 2013 LRP treu. Viljami Kutvonen - weltweit in TouringCar erfolgreich - vertraut für die neue Rennsaison weiterhin auf die ausgereiften High-End Elektronik-Komponenten.

Auch Carlos Pineda und Oliver Bultynck vertrauen weiterhin auf Blue is Better. Beide sind nationale Champions, im Offroad bzw. Onroad-Bereich, und gehören zu den Besten ihres Landes. Für die weitere Jagd auf Titel kommen für sie nur Flow, X20 und Blue Akku Power in Frage.

OFFROAD-WELTMEISTER STEVEN HARTSON (USA) VERLÄNGERT BEI LRP!



Steven Hartson

Der amtierende 4WD Elektro Buggy Weltmeister Steven Hartson geht auch 2014 mit LRP-Power auf die Rennstrecke. Neben dem Flow WT Regler und dem Vector X20 Motor kommen auch die LiPo Akkus, Ladegeräte, Lötstation und Zubehör zum Einsatz. Ein Gesamtpaket, das seinen Associates wieder mächtig Dampf machen wird. Toll daß Du bei uns bleibst und viel Erfolg Steven!

NEUHEITEN BEI LRP

1. HPI NITRO 3 EVO+ 1969 FORD MUSTANG RTR-X

Drift-Weltmeister Vaughn Gittin Jr. und die „Need for Speed“-Crew haben sich zusammengetan, um diese vollfunktionale Straßen-, Rennstrecken- und Driftmaschine zu kreieren! Hierbei handelt es sich um die offiziell autorisierte RC Nitro Replika, betrieben mit HPI Nitro Power! Während Vaughn als einziger sein 1:1-Fahrzeug über die Rennstrecke feuert, kann jetzt die ganze

Welt in den Genuss der HPI Nitro 1:10 Version kommen:

Dem Nitro RS4 3 Evo+ mit der 1969 Mustang RTR-X Karosserie.



H112619

2. HB D413 4WD 1/10 BUGGY KIT

Der HB D413 ist der lang erwartete Nachfolger des D4 Buggys. In den Händen von Top-Fahrer Ty Tessmann erobert er die Offroad Racing Welt im Sturm und glänzte als Sieger bei den ROAR Nationals 2013.

Der D413 steht für Anpassungsfähigkeit, Haltbarkeit und Siegfähigkeit! Mit ihm können die Fahrer

das beste Akkulayout für ihren Fahrstil und für die Streckenbedingungen wählen und durch seine extreme Stabilität müssen Sie sich während dem Fahren keine Sorgen um die Belastung des D413 machen.



HB112723

3. HPI MICRO RS4 SUBARU WRX STI RTR

Echtes Rallycross-Feeling im Mini-Format! Mit den beiden neuen Micro RS4 Modellen von Lasek und Isachsen bekommen Sie die authentische Replika von zwei World Rallycross (WRX) Siegern.

Die zwei 4WD 1/18 Modelle kommen mit kraftvollem Motor für schnelle Geschwindigkeiten, speziellen Gummireifen für extreme Haftung und Impreza WRX Karosserie in der Original Puma Racing Lackierung. Ein Spaßpaket für innen und außen...

100% RTR inkl. Akku, Lader und Senderbatterien.

H112466



H112465



4. HPI WR8 3.0 KEN BLOCK FORD FIESTA GRC RTR

2014 kommt Ken Block auch mit Nitro-Power! Die HPI 3.0ccm Nitro-Power verleiht dem 4WD RallyCar einen unglaublichen Speed. Das Chassis basiert auf dem Bullet 3.0 MT und gibt auch dem Ken Block WR8 die nötige Stabilität. So können spektakuläre On- und Offroad-Fahrten dem Modell nichts anhaben.

Für Fans aber ebenso wichtig ist das Design. Und hier ist kein Detail vom Original vergessen worden: Replica Speedline Felgen und Global

Rallycross (GRC) Reifen sowie offiziell lizenzierte Ken Block GRC Ford Fiesta H.F.H.V. 2014 Karosserie... ein wahrer Augen- und Ohrenschaus.

H112868



5. SANWA SGS-01C GYRO-SYSTEM FÜR AUTOS

High-Tech Tool für Perfektionisten! Ob Sie jetzt als Drifter oder Onroad-Fan mit Ihrem Modell unterwegs sind... Sanwa hat für Sie etwas Neues im Angebot. Denn mit dem Gyro-System stellen Sie es genau auf Ihre Wünsche und Vorstellungen ein. Damit ist der Fahrspaß im Hobby-Einsatz noch intensiver, Drifts- und Kurvenfahrten gelingen zentimetergenau.



107A54193A

1. HPI NITRO 3 EVO FORD

Best. Nr.	Artikel	UPE*
H112619	HPI Nitro 3 Evo+ 1969 Ford Mustang RTR-X	379,90 €

2. HB D413 4WD BUGGY

Best. Nr.	Artikel	UPE*
HB112723	HB D413 4WD 1/10 Buggy Kit	--

3. HPI MICRO RS4 SUBARU

Best. Nr.	Artikel	UPE*
H112465	HPI Micro RS4 Subaru WRX STI Bucky Lasek RTR	189,90 €
H112466	HPI Micro RS4 Subaru WRX STI Sverre Isachsen RTR	189,90 €

4. HPI WR8 3.0 KEN BLOCK FORD

Best. Nr.	Artikel	UPE*
H112868	HPI WR8 3.0 Ken Block Ford Fiesta GRC RTR	519,90 €

5. SANWA SGS-01C GYRO-SYSTEM

Best. Nr.	Artikel	UPE*
107A54193A	Sanwa SGS-01C Gyro-System für Autos	89,90 €

* Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen. Stand April 2014.

NEWS IN KÜRZE

HIER EIN KURZER ÜBERBLICK ÜBER FANTASTISCHE RENNERGEBNISSE UND AUFREGENDE NEUE PRODUKTE. NÄHERES ZU DEN FOLGENDEN UND VIELEN WEITEREN THEMEN UNTER: WWW.LRP.CC

COMING SOON - KOMMENDE PRODUKT-HIGHLIGHTS ONLINE!

Was kann ich von Blue is Better in Zukunft erwarten? Ab sofort ist diese Frage beantwortet. Denn die künftigen LRP-Produkte bekommen einen festen Platz auf der Website. Damit haben Sie bereits vor Marktstart alle Informationen zum Produkt. Holen auch Sie sich den LRP-Blick in die Zukunft!



CFK-TUNING FÜR S10 BLAST UND S10 TWISTER!

Die neuen CFK-Tuningteile sind extrem strapazierfähig, deutlich steifer und erheblich leichter als die serienmäßig verbauten Kunststoffteile. Von der Dämpferbrücke bis zum Topdeck sind hochpräzise gefertigte Optionparts verfügbar, um Ihr Modell damit in Sachen Stabilität und Gewichtsoptimierung aufzuwerten. In unserer Rubrik Tech-Tipp erfahren Sie mehr!



SANWA AQUILA-6: DAS ALLROUND-TALENT ZUM AUFSTEIGEN!

Das Design fällt sofort ins Auge - modern und praktisch. Doch auch technisch hat sich die neue Flug-Funkfernsteuerung weiterentwickelt. Wesentliche Neuerung im Vergleich zum Vorgänger sind neben dem neuen Design ein verbessertes Steuergefühl der Knüppel, die herausnehmbare Batteriebox sowie der im Lieferumfang enthaltene 7-Kanal Empfänger.



RONALD VÖLKER BEIM TITC 2014 SIEGREICH!

Nach dem Erfolg im AOS 2013 hat Ronald wieder in Asien einen großen Titel geholt. Nach hartem Kampf war der TITC Modified Titel mit LRP-Power gesichert. In der Qualifikation musste er sich noch seinem Yokomo-Teamkollegen Naoto Matsukura geschlagen geben. Doch im Finale machte er kurzen Prozess - Gesamtsieg bereits nach A-Finale 2.



FREUNDE VON LRP ERLEBEN MEHR!

- F1-Fahrer Fernando Alonso holt sich für den Spaß neben der Rennstrecke einen HPI Trophy Flux Buggy.
- Gewinnspiel Need for Speed Rivals ... 2 Games (PS4 + XBOX ONE) finden einen neuen Besitzer.
- MyHPI ist online! Das persönliche und interaktive Kundenportal öffnet seine Pforten.
- Live-Impressionen von Events. LRP berichtet von der Spielwarenmesse, dem TCM und vielen weiteren Veranstaltungen.
- Kostenlose Eintrittskarten ... 5 Teilnehmer gewinnen je 2 Gutscheine für die Modellbaumesse Wels.
- Savage Octane kurz vor Marktstart – neue Bilder und ein Action-Video machen Lust auf mehr.
- Rennerfolge weltweit und regional! Über große und kleine Siege mit LRP-Equipment hautnah und aktuell informiert.

WWW.FACEBOOK.COM/LRP.CC



LRP ONLINESHOP

PREIS
ALARM!

85.99€*



210704 - LRP F-665 Spitfire Speedbird ARF
210705 - LRP F-600 F4U Corsair Speedbird ARF
210706 - LRP F-600 Sea Fury Speedbird ARF
134,99 €** (Ersparnis 36%)



47.60€*

50950 - LRP Vector X12L SC 550 BL Modified 4.5T
127,99 €** (Ersparnis 63%)



25.20€*

HB68726 - HB Kugeldifferential Set (TCX)
74,99 €** (Ersparnis 66%)



144.20€*

31205 - LRP ZZ.12X Team Spec.2 Wettbewerbsmotor
284,99 €** (Ersparnis 49%)



57.40€*

HB68483 - HB Chassis (ohne Öffnungen/2.25mm/TCXX)
149,90 €** (Ersparnis 62%)



99.40€*

101A30108A - Sanwa SD-6G 2.4GHz Mode2 Funkfernsteuerung
199,99 €** (Ersparnis 50%)

DIESE ANGEBOTE UND MEHR UNTER:

WWW.LRP-SHOP.COM!

IHR FACHHÄNDLER BIETET IHNEN DEN
GLEICHEN PREIS

Sie wollen lieber direkt vor Ort bei Ihrem Fachhändler einkaufen? Kein Problem! Alle Produkte aus dem Onlineshop können Sie zum gleichen Preis auch bei allen teilnehmenden Händlern bekommen.

VERSANDKOSTEN LIGHT!

Sparen Sie beim Produkt und beim Porto! Für Sendungen innerhalb Deutschlands gilt:

Kreditkarte: 3.95 Euro
Nachnahme: 6.95 Euro

* Sonderpreis im www.LRP-Shop.com Stand April 2014
** Bisherige unverbindliche Preisempfehlung

Im LRP-OnlineShop werden vorrangig Restposten aus dem kompletten Programm zu Schnäppchen-Preisen angeboten. Die Produkte (außer Promotionals) sind somit Ausrüstungsartikel! Sollte die Ware im OnlineShop ausverkauft sein, wird es diese also nie mehr geben! Bei Interesse heißt es somit schnell sein. Teilweise sind nur noch wenige Einzelstücke verfügbar.



DAS OPTIMUM HERAUSHOLEN TIPPS FÜR SANWA M12 & EXZES-Z

OPTIMIEREN SIE IHRE SANWA FUNKFERNSTEUERUNG

Jetzt können Sie Ihre Top-Funke von Sanwa noch besser machen. Neue Setup-Infos holen das Letzte aus Ihrer M12 bzw. Exzes-Z heraus. Entdecken Sie die bekannten Funktionen neu, denen auch viele Top-Fahrer vertrauen. Nutzen Sie die Tipps und das Zubehör für Ihre Funktechnologie von Sanwa.

Sanwa ist einer der weltweit führenden Hersteller. Seine R/C Funkfernsteuerungen und Servos sind in jedem Bereich des Modellbausports vertreten und zeichnen sich vielfach durch ihre hohe Qualität aus. Extrem hohe Übertragungsrate für schnelleres Ansprechverhalten, höchste Zuverlässigkeit in jeder Situation und umfangreiche Einstellmöglichkeiten zur individuellen Anpassung.

Die Liste der Top-Fahrer auf der ganzen Welt, die Sanwa einsetzen, ist beinahe endlos. So vertrauen seit mehreren Jahren z.B. der dreifache Weltmeister Naoto Matsukura, der Doppel-Weltmeister Marc Rheinard und der mehrfache Europameister Ronald Völker auf das Sanwa-Equipment.

Die Erfolge mit Sanwa-Funktechnologie (M12 & Exzes-Z) sind schier zahllos. Zu den letzten großen Titeln gehören z.B. TCM 2014, DHI-Cup 2014, EM TC 2013, ETS Modified 2012/2013, ORBE Neobuggy 2013, TC WM 2012, 1/8 Onroad EM 2012 und 1/8 Onroad WM 2011.



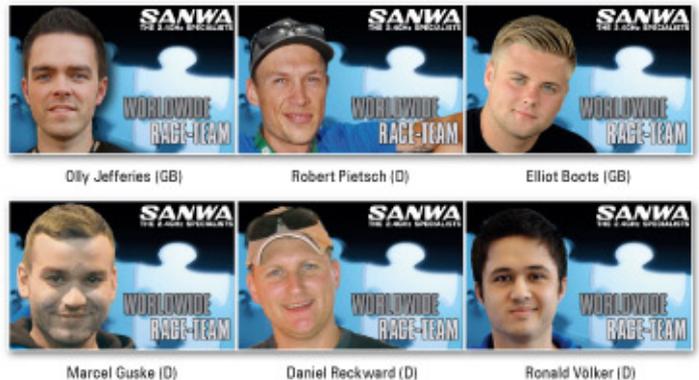
SANWA UPDATE M12 & EXZES-Z

Damit auch Sie von allen Vorteilen Ihrer Sanwa-Funke profitieren können, haben wir die wichtigsten Punkte bzgl. Setup und Einstellungen zusammengestellt. Damit steht Ihnen die volle Performance Ihrer M12 bzw. Exzes-Z zur Verfügung.



www.lrp.cc/m12update

SANWA WORLDWIDE RACETEAM



Oily Jefferies (GB)

Robert Pietsch (D)

Elliot Boots (GB)

Marcel Guske (D)

Daniel Reckward (D)

Ronald Völker (D)

KAROSSERIETEST

FAHRVERHALTEN KAROSSERIEN

So groß wie die Auswahl an unterschiedlichen Karosserien ist, so groß können auch die Unterschiede der Fahreigenschaften sein. Um einen besseren Überblick über die jeweilige Aerodynamik geben zu können, wurden die folgenden Karossen einzeln getestet und bewertet. Hierfür wurde immer das selbe Chassis verwendet und keine Setup-Änderungen vorgenommen. Ausschlaggebend war ausschließlich die Beeinflussung des Fahrverhaltens durch eine jeweils andere Karosserie.

TESTBEDINGUNGEN

Die Tests fanden auf unterschiedlichen Indoor-Rennstrecken mit Teppich statt, um möglichst viele Ergebnisse zu erzielen.

BEWERTUNG

Nach dem Schulnotensystem (1 = sehr gut, 5 = mangelhaft) wurde eine Gesamtnote vergeben. Diese ergab sich aus den Faktoren Vorderachs- und Hinterachsgriff (VAG und HAG), Schwerpunkt, Überhänge, Aerodynamik und Fahreigenschaften nach einer Skala von 1 bis 10.

Diese und alle bisherigen Karosserietests finden Sie auf der LRP-HPI-Challenge Website unter:



www.lrp.cc/karosserietests

ALLE KAROSSERIEN SIND LEGAL FÜR:
**LRP-HPI-
CHALLENGE.COM**

SUBARU IMPREZA TYP C

Gutes Einlenkverhalten ohne Aggressiv zu werden, rollt sehr gut in den Kurven, insgesamt etwas weniger Abtrieb

1

VAG: 9

HAG: 9

Bestell-Nr. HB61733



PORSCHE 911 GT3 CUP

Leicht untersteuernd mit Wankbewegungen, durch die hohe Bauform und den großen Spoiler etwas Kippanfällig

VAG: 6

HAG: 5

3-

Bestell-Nr. 122176



S10 BLAST TC 2 Karosserie-Design siehe S.9 #120105

S10 BLAST TC + TC 2

Sehr neutral mit gutem Einlenkverhalten, mit 188mm Breite etwas mit der Fahrzeugbreite aufpassen

VAG: 8

HAG: 8

2

Bestell-Nr. 122136 / 122247



MERCEDES-BENZ DTM AMG

Leicht übersteuernd mit deutlichen Wankbewegungen und bei griffigen Strecken deutlich Kippanfällig

VAG: 6

HAG: 7

4

Bestell-Nr. 122172



PONTIAC FIREBIRD 1978

Aggressives Einlenkverhalten, aber in der Kurve deutlich untersteuernd, durch die Länge nicht unbedingt für enge Strecken geeignet

VAG: 6

HAG: 5

4+

Bestell-Nr. H107201



FIRST LOOK: S10 BLAST TC 2

BRUSHLESS VERSION #120106



DAS COMEBACK DES S10 BLAST TOURENWAGEN-CHASSIS IN DER GENERALÜBERHOLTEN VERSION 2!

Besser, schneller, robuster - das sind die Attribute der Neuauflage des Topsellers. Ob in der Version mit stärkerem Bürsten Motor, in der Highspeed-Variante mit Brushless Power oder ganz ohne Elektronik als Clubracer - das komplette Chassis wurde von der kleinsten Schraube, über den Antrieb, bis hin zu Fahreigenschaften und Haltbarkeit überarbeitet und verbessert. Eine spritzwasserdichte Empfängerbox sowie ein wasserdichtes Lenkservo machen den S10 Blast TC 2 noch einsatztauglicher!

- Spritzwassergeschützte Empfängerbox
- Drehmoment starker S10 Blast High Torque Motor
- 4 Big Bore Öl Druckstoßdämpfer
- CVD Kardanwellen vorne



DAS COMEBACK DES TC IN DER GENERALÜBERHOLTEN VERSION 2



SPLASHPROOF

#120105

DIE BRUSHED-VERSION IST LEGAL FÜR DIE LRP-HPI-CHALLENGE.COM

LRP-HPI-CHALLENGE.COM

Im Brushless RTR-Set enthalten:



LRP Vector K7 4300kv
Brushless Motor



Spritzwassergeschützter
LRP Spin Pro Brushless
Regler



**AUCH ALS CLUBRACER
ERHÄLTlich!**
#120202

TOURING CAR MASTERS 2014

KUTVONEN SIEGT IN RÜSSELSHEIM!

Neuer Austragungsort, neue Strecke, neuer Verein und neue Sieger - vom 14. bis 16. März gab es ein Rennwochenende der Superlative. Eine gigantische Strecke mit einer 45 Meter langen Geraden und extrem anspruchsvollem Infield war in der Russelsheimer Großsporthalle das Mekka für die nationalen und internationalen Top-Stars der Elektro-Tourenwagen Szene.

Auch in diesem Jahr war das LRP TCM wieder gespickt mit hochkarätiger RC-Prominenz. Der finnische Meister Viljami Kutvonen, der fünffache Europameister Ronald Völker und natürlich weitere Top-Fahrer wie Alexander Hagberg, Freddy Südhoff, Marc Fischer, Yannic Prümper, Dominik Fleischmann oder auch Martin Hudy wollten hier im Kampf um den Sieg ein Wörtchen mitreden.

In Stock wollte Oliver Franke seinen Vorjahrestitel verteidigen. Er bekam Konkurrenz durch ETS-Sieger Marek Cerny, Jan Rathesky, Andreas Myrberg, Steffen Leinburger, Jan-Phillip Staab, Bernhard Bopp, Daniel Wohlgemuth und vielen anderen.

Die Rennorganisation lag beim VFR Rüsselsheim, der ganze Arbeit geleistet hatte. Eine perfekte Strecke mit der derzeit längsten Teppich Indoor-Geraden von 45 Metern, eine große Halle für die Strecke und das Fahrerlager, ein hoher Fahrerstand für beste Sicht und 5 große Monitore für das Live-Timing.

Die besten
Szenen
im Video!

Scanne den
QR-Code:



LRP FLOW WORKTEAM - DAS AKTUELLE SETUP DER SIEGER

Viljami Kutvonen (Masters) und Marek Cerny (EFRA Stock) setzten so wie auch Ronald Völker und Oliver Franke die neue v4.7 Firmware für den LRP Flow Regler ein.

Alle Features der Firmware und den Download für Jedermann gibt es auf Seite 13!

Regler Setting Viljami Kutvonen
(Champion Masters): 3-2-0-1-2-0-1

Regler Setting Marek Cerny
(Champion EFRA Stock): 0-2-0-1-0-0-2

„DIE BESTE INDOOR-STRECKE, Viljami Kutvonen
AUF DER ICH JEMALS GEFAHREN BIN!“



ROOKIE

In der Einsteiger-Klasse gab es bereits von Beginn an eine Überraschung. Laura Pollert - eine der wenigen Frauen im RC-Car Rennsport - mischte gleich mal die männerdominierte Szene auf. Sie fuhr konstant gute Zeiten und holte sich den TQ. In den Finalen hatte sie dann jedoch großes Pech. Einige Male in Unfälle verwickelt, landete Laura letztlich auf Platz 3. Den Sieg fuhr Nico Müller ein, zweiter wurde Martin Hefkaluk.

ROOKIE CHALLENGE

Platz	Quali	Fahrer	Auto	Motor	Regler	Akku	Fernsteuerung
1	2	Nico Müller	LRP S10 Blast TC	S10 Blast Standard	LRP QC3	LRP LiPo Hyper-Pack Hardcase 4300	Sanwa MT-4
2	3	Martin Hefkaluk	LRP S10 Blast TC	S10 Blast Standard	LRP QC3	LRP LiPo Hyper-Pack Hardcase 4300	Sanwa M11X
3	1	Laura Pollert	LRP S10 Blast TC	S10 Blast Standard	LRP QC3	LRP LiPo Hyper-Pack Hardcase 4300	Sanwa MX-3X



V f R



LRP TCM
TOURING CAR MASTERS

CLASSIC

Die Klasse mit authentischem Fahrbild und großem Rennsport ... mit TQ Patrick Greinke. Der machte die Sache im 2. A-Finale extrem spannend. Er hatte in der Hektik den Akku nicht richtig angeschlossen und musste somit hinterher starten. Pech auch für Erwin Kruse: sein HPI Sprint 2 mit Fiat 131 Rally Karo geriet in einen Crash und fiel aus. Frank Holz, Dirk Malak, Klaas Pollert oder auch Thomas Namyslo kämpften um jeden Zentimeter. Am Ende standen Frank Holz, Dirk Malak und Klaas Pollert auf dem Podium. Mit Frank Holz fuhr ein Dodge Challenger auf den 1. Platz. Der Zweite Dirk Malak verwendete den 1968er Camaro und Klaas Pollert einen Hemi Cuda.

CLASSIC CHALLENGE

Platz	Quali	Fahrer	Auto	Motor	Regler	Akku	Fernsteuerung
1	2	Frank Holz	HPI Sprint 2	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP SPX Zero	LRP LiPo Hyper Pack 4300	Sanwa MT-4
2	3	Dirk Malak	HPI Sprint 2	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo Hyper Pack 4300	Sanwa MT-4
3	5	Klaas Pollert	LRP S10 Blast TC	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo Hyper Pack 4300	Sanwa MT-4

17.5T

Das zweitgrößte Feld des Events mit Daniel Anthes vom VFR Rüsselheimer, der schnell als Favorit galt. Er fuhr im 1. Lauf einen sicheren Start-Ziel-Sieg mit einem Polster von 4 Sekunden heraus. Auch im 2. A-Finale ließ er sich nicht aus der Ruhe bringen und holte sich vorzeitig den Titel. Tim Kunz patzte und fiel auf Platz 10 zurück. Im 3. Finale trat Daniel nochmals an und siegte wieder. Tim Kunz sicherte sich den 2. Platz vor Michael Spiering auf Rang 3.

17.5T CHALLENGE

Platz	Quali	Fahrer	Auto	Motor	Regler	Akku	Fernsteuerung
1	1	Daniel Anthes	Serpent	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP Flow WorksTeam	Boomerang	Sanwa MT-4
2	2	Tim Kunz	Xray	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP SXK Stock Spec V2	LRP LiPo CCL 7500 Big Mama	Sanwa M11X
3	4	Michael Spiering	APC	LRP VECTOR X20 StockSpec 17.5T	LRP Flow WorksTeam	GM	Sanwa M11X

EFRA-STOCK

Die mit Abstand beliebteste Klasse beim LRP TCM. Trotz starker Konkurrenz durch LRP-Teamfahrer und Vorjahressieger Oliver Franke war gegen Marek Cerny diesmal keine Chance. Er fuhr seinen LRP-gepowerten Xray vor allen Anderen ins Ziel. Marek Cerny wurde Erster, Oliver Franke Zweiter und Jan Ratheisky landete auf dem dritten Platz. Das Gesamtpaket aus LRP Vector X20 StockSpec 10.5T und LRP Flow WorksTeam Regler hatte sich ausgezahlt. Insgesamt waren 8 LRP Flow WorksTeam Regler im A-Finale dieser Klasse.

Jan Ratheisky testete im 5. Qualifying die neue v4.7 Firmware für den LRP Flow Regler. Damit konnte er seinen eigenen Rundenrekord von den Läufen davor deutlich toppen.

Der LRP CCL 6000 LiPo Akku wurde in der Klasse am häufigsten eingesetzt. Er ist etwa 35 Gramm leichter als der 7500er Big Mama und kommt so der Chassisbalance zu Gute.

EFRA STOCK

Platz	Quali	Fahrer	Auto	Motor	Regler	Akku	Servo	Fernsteuerung
1	1	Marek Cerny	Xray	LRP VECTOR X20 StockSpec 10.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 6000	Savox	Sanwa M11X
2	2	Oliver Franke	Awesomatix	LRP VECTOR X20 StockSpec 10.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 6000	Awesomatix	Sanwa M12
3	3	Jan Ratheisky	Xray	LRP VECTOR X20 StockSpec 10.5T	LRP Flow WorksTeam	Gens Ace	Sanwa SDX-801	Sanwa M12
4	6	Steffen Leinburger	Awesomatix	LRP VECTOR X20 StockSpec 10.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 6000	Sanwa SDX-801	Sanwa M11X
5	8	Bernhard Bopp	Yokomo	LRP VECTOR X20 StockSpec 10.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 7500 Big Mama	Sanwa SDX-801	Sanwa M12

MASTERS

In der Königsklasse wurden dank der ultralangen 45m Geraden unglaubliche 100 km/h erreicht. Und die Anwärter auf den Titel waren zahlreich und selbstbewußt - Viljami Kutvonen im Vorfeld: „Ich will das TCM gewinnen!“

Gleich im ersten Lauf musste Ronalds LRP gepowertes Yokomo deshalb bis ans Limit gepusht werden um TQ Viljami Paroli zu bieten. Dieser hatte jedoch die

stärkeren Nerven und siegte vor Ronald und Yannic. Im 2. Lauf hatte der Finne wieder einen perfekten Start. Ronald fiel durch einen Unfall auf Rang 9 zurück.

Damit war der Weg für Viljami zum Gesamtsieg frei. Ronald verlangte im 3. Lauf seinem Auto alles ab, um noch Silber zu sichern. Er ließ Alex Hagberg hinter sich und gewann diesen Lauf. Gesamtdritter wurde Yannic Prümper.

MASTERS KLASSE

Platz	Quali	Fahrer	Auto	Motor	Regler	Akku	Servo	Fernsteuerung
1	1	Viljami Kutvonen	Awesomatix	LRP VECTOR X20 4.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 6000	Awesomatix	Sanwa M12
2	2	Ronald Volker	Yokomo	LRP VECTOR X20 4.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 6000	Sanwa SDX-801	Sanwa M12
3	4	Yannic Prümper	Yokomo	Muchmore	Muchmore	Muchmore	Sanwa SDX-801	Sanwa M11X
4	6	Freddy Südhoff	Awesomatix	LRP VECTOR X20 4.5T	LRP Flow WorksTeam	LRP LiPo CCL 6000	Sanwa SDX-801	Sanwa M12
5	5	Alexander Hagberg	Xray	Orca	Orca	Orca	Ko Propo	Ko Propo



BLOCK WR8 FLUX



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

BRUSHLESS!
3S FÄHIG

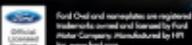
97+
km/h



43



H112715
Ken Block 2013 GRC WR8 Flux
mit Ford Fiesta H.F.H.V.
Karosserie - 1:8 4WD Modell mit
2,4GHz Funkfernsteuer System



GRC SPEC
REPLIKA FELGEN

HOCH EFFIZIENTER 4WD
ANTRIEB

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



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

WWW.LRP.CC

LRP electronic GmbH | Hanfweiserstraße 15 | 73614 Schömberg |
Deutschland | www.LRP.cc | info@LRP.cc



hpi-racing

FLOW SOFTWAREUPDATE

Fahrtenregler Flow Competition und Works Team

Mit dem Gewinn der IFMAR Weltmeisterschaft Offroad 4WD sowie der EFRA Europameisterschaft Offroad 4WD und Tourenwagen Modified 2013 bewies der LRP Flow Brushless Regler, dass er im internationalen Wettbewerb das Maß der Dinge ist. Die auf den Rennen eingesetzten Regler verfügten über eine speziell optimierte Software, die zusammen mit den Teamfahrern Steven Hartson, Martin Bayer und natürlich Ronald Völker entwickelt wurde. Beim LRP TCM 2014 in Rüsselheim verwendeten auch die LRP Teamfahrer Viljami Kutvonen (Sieger Masters Klasse) und Marek Cerny (Sieger EFRA Open Stock) diese neue Version und konnten souverän die jeweiligen Rennklassen gewinnen.

Diese spezielle Software ist in Kürze auch für Jedermann zu haben. Für Tourenwagen steht die Version 4.7 und für Offroad die Version 3.8 als Software Update im Downloadbereich zur Verfügung.



Viljami Kutvonen
Sieger TCM 2014
1/10 Tourenwagen Modified
Steven Hartson
IFMAR Weltmeister 2013
4WD Offroad
Martin Bayer
EFRA Europameister 2013
4WD Offroad
Ronald Völker
EFRA Europameister 2013
1/10 Tourenwagen Modified

**WORLD CHAMPION
TECHNOLOGY**

SEMI X-BRAKE

Diese Bremse ermöglicht erstmals eine erhöhte Bremskraft bei geringen Geschwindigkeiten. Sie eignet sich perfekt für nasse und rutschige Untergründe. Auch bei niedrigen Drehzahlen kann hier auf die volle Bremskraft zurückgegriffen werden, ohne das nötige Gefühl zu verlieren.

HAUPTFEATURE BREMSPROFILE:

X-BRAKE

Die X-Brake bietet die ultimative Bremskraft für den Highspeed-Bereich. Sie ist bei niedrigen Geschwindigkeiten recht neutral und entfaltet erst bei hohen Drehzahlen ihre volle Leistung.

BD3 (ONROAD) / BR2 (OFFROAD)

Diese Bremseinstellung bietet die volle Bremspower über die komplette Drehzahlbandbreite. Ob Highspeed oder langsame Fahrt - die Bremskraft kann immer zu 100% abgerufen werden. Speziell für Tourenwagen steht mit BD3 eine optimale Einstellung zur Verfügung, für Offroad sollte BR2 verwendet werden. Beide Profile sind für ihren jeweiligen Einsatz perfekt abgestimmt.

TURBO-DELAY (NUR VERSION 4.7)

Mit dem Turbo-Delay kann der Boost des Reglers auf die jeweiligen Anforderungen angepasst werden. Ein softeres Einsetzen der Boost-Power ist hiermit einstellbar. Auf der Geraden kann so die zusätzliche Power genutzt werden, während im Infield eine softere Gasannahme gewährleistet ist.

EINSTELLBARE ABSCHALTUNG

Es sind 2 einstellbare Abschaltungs-Modi verfügbar. Es kann zwischen Motor- und Reglerabschaltung oder nur Reglerabschaltung gewählt werden.

FLOW



LRP OFFROAD-CHALLENGE REGLEMENT 2014

LRP ROOKIE-CHALLENGE

CHASSIS

LRP S10 BX (2) und TX (2), S10 Twister Buggy und Truggy, Maverick Strada (Evo) XB und (Evo) XT, HPI Brama, HPI-E-Fusiform

MINDEST-GEWICHT

Kein Mindestgewicht. Bauteile müssen im Baukastenzustand gefahren werden und dürfen nicht substantiell bearbeitet sein. Nicht benötigte Teile können weggelassen werden.

MOTOR

In allen Autos ist nur der LRP S10 Blast High Torque Motor (#122165), der LRP S10 High Speed Motor (#124062) und der LRP S10 Standard Motor (#120995) im Originalzustand erlaubt.
Motorgrenzwerte für #122165, #124062: 21.500 U/min, 115W
Motorgrenzwerte für #120995: 19.000 U/min, 105W

KAROSSERIE

Es sind nur die zum jeweiligen Auto gehörenden Karosserieteile erlaubt. Alle Karosserieteile müssen an den dafür vorgesehenen Schnittkanten ausgeschnitten sein. Regenwanne sind erlaubt.

FLÜGEL / SPOILER

Nur die bei der Karosserie/dem Auto mit enthaltenen Flügel und Spoiler sind erlaubt. Alle müssen an den dafür vorgesehenen Punkten der Karosserie/dem Auto montiert sein. Das Unterlegen von Spacern/Abstandshaltern unter den Flügel/Spoiler ist nicht gestattet. Bei Bedarf darf der Flügel/Spoiler abmontiert werden. Kleiner schneiden ist erlaubt.

REIFEN / FELGEN

Es sind nur die RTR Reifen auf dem jeweiligen Auto erlaubt, bei denen sie mitgeliefert werden. Der LRP S10 Reifen darf nur auf dem S10, der Maverick Strada XB Reifen nur auf dem Maverick Strada XB bzw. gefahren werden.

Untersetzung:

AUTO	HZ	RITZEL
LRP S10 BX	68	22
LRP S10 TX	68	18
LRP S10 BX 2	77	25
LRP S10 TX 2	77	20
LRP S10 Twister Buggy	70	23
LRP S10 Twister Truggy	70	17
Maverick Strada XB	64	20
Maverick Strada XT	64	17
HPI Brama	65	24
HPI Fusiform	87	21
Maverick Strada Evo XB	48	15
Maverick Strada Evo XT	48	13

Kleinere Ritzel und größere Hauptzahnräder sind erlaubt.

Regler: Baukastenregler der jeweiligen Autos, alle LRP Brushed Regler sind die Hora Twister Regler (#HB66995 bis #HB66996), Brushless + Brushed Regler sind explizit verboten. Der Regler muss im unbearbeiteten Originalgehäuse verbaut werden. Ein Lackieren oder Belichten des Gehäuses ist nicht erlaubt. Ein Regenschutz ist erlaubt. Der Tausch der Akku, Motor und Empfängerkabel ist erlaubt.

Beim LRP S10 BX/TX sind folgende Tuningteile erlaubt:

- Aluminium Radnabnehmer (#122503 bis #124600)
- Aluminium Lenkhebel #122525
- Distanzhülse #122164
- Staubschuttkappe #122159
- geschliffenes Togglock #120913
- Dämpfermembran #122540
- Lenkhebel HD + Radnabnehmer #122549

Beim LRP S10 Twister ist folgendes Tuningteil erlaubt:

- Aluminium hinterer Schwingensattelhalter #124504
- Servos: MS-22 Servo (#MV22009), LRP-Servo R-7030 #133730, SF-1 Servo, Samra SRM-102 (#107451025A), Samra Standard Digital-Servo 94035 (#107453901A), LRP Servo R-7020, LRP 3KG wasserdichtes Servo #133740

S10: Die Stabs sowie E-Clips an den Eingangswellen in die Getriebe dürfen weggelassen werden

Sender und Empfänger sind freigestellt. Telemetrie, bei deren Informationen vom Fahrzeug zum Sender geschickt werden, ist verboten.

AKKU

Es dürfen die Baukastensakkus und alle 7,2V 6-Zellen LRP-Stockpacks mit einer maximalen Kapazität von 3000mAh (z.B. #71115) verwendet werden.

Außerdem dürfen alle LRP 2S LiPo-Stockpack-Hardcase Akkus mit einer maximalen Kapazität von 4000mAh (z.B. #402080) verwendet werden.
LiPo-Abstreifen und LiPo-Wärmer dürfen verwendet werden.

LAUFDAUER

Vorläufe und Finale: 5 Minuten

Folgende Fahrer dürfen nicht in der LRP-HPI Rookie-Challenge starten:

1. Fahrer, die bereits einmal ein LRP-HPI Challenge Rennen in einer abgelaufenen Saison gewonnen haben (ausgenommen LRP-HPI Rookie-Challenge)
2. Die ersten drei einer DM, wenn es mehr als 10 Starter sind - sonst nur der Sieger
3. Fahrer, auf die in einer abgelaufenen Saison die folgende drei Punkte zutreffen:
 - Mindestens 8 Starts in der LRP-HPI Rookie-Challenge in einer Saison
 - Mindestens 4 Siege in der LRP-HPI Rookie-Challenge in einer Saison
 - Bei diesen Siegen gab es mindestens einen weiteren Fahrer in der LRP-HPI Rookie-Challenge
4. Fahrer, die in der laufenden Saison 3 Starts in einer anderen Klasse der LRP-Offroad-Challenge, außer Rookie, gemacht haben.

AUFSTIEGS-REGEL

LRP SHORTCOURSE-CHALLENGE

CHASSIS

Alle Fahrzeuge nach aktuellen DMC 2WD-Shortcourse Reglement
Abmessungen: Fahrzeugbreite max. 300 mm, Fahrzeuglänge: max. 500mm.

MINDEST-GEWICHT

2350g (Fahrbereit mit Transponder)

MOTOR

#50654 Vector X20 Brushless StockSpec 17.5T
Das fixierte Timing Set (#50614) muss verwendet werden.
Kugellager sind freigestellt

KAROSSERIE

Es sind nur Karosserieteile erlaubt, die dem Erscheinungsbild „ShortCourse Truck“ entsprechen. Die Reifen müssen von oben gesehen vollständig überdeckt sein. Die Karosseriekonturen sollen entsprechend der Vorgaben des Herstellers ausgeschnitten werden. Aus evtl. Abweichungen dürfen sich keine aerodynamischen Vorteile ergeben. Es dürfen keine weiteren Löcher in die Karosserie geschnitten werden. Ausnahme: formschlüssige Löcher für die Karosseriebefestigung und 2 Löcher mit einem Durchmesser von je 40mm im hinteren Teil der Karosserie. Alternativ darf rechts und links je ein Seitenfenster ausgeschnitten werden. Es sind nur vorbildgetreue aerodynamische Hilfsmittel zugelassen.

FLÜGEL / SPOILER

Nur die bei der Karosserie mit enthaltenen Flügel und Spoiler. Diese müssen an den dafür vorgesehenen Schnittkanten ausgeschnitten und an den dafür vorgesehenen Punkten der Karosserie montiert sein. Das Unterlegen von Spacern unter den Flügel ist verboten. Bei Bedarf darf der Flügel/Spoiler abmontiert werden. Kleiner schneiden ist nicht erlaubt.

REIFEN / FELGEN

Reifen: Es ist nur der LRP VTEC Shortcourse I (#122029) Reifen erlaubt.
Felgen: Felgendefinition innen nach DMC: Durchmesser der Felge an Horn: Außen 2,2" (ca. 56mm), Innen 3" (ca. 76mm).

Einlagen: Es ist nur die beim LRP VTEC Shortcourse Reifen (#122029) beiliegende Einlage erlaubt. Zur Anpassung an verschiedene Felgen ist das Beschneiden des inneren Durchmessers erlaubt. Die Einlage muss den Reifen weiterhin vollständig ausfüllen. Das Cutten der Ränder und jegliche Veränderung ihrer Dämpfung/Federwirkung sind verboten.

Empfehlung: LRP VTEC SC Komplettset (#122027)

Untersetzung:

AUTO	HZ	RITZEL
Ansmann X25C/Team C TS 2	86/70	25/23
Associated SC10 RTR	78	23
HPI Blitz RTR	88	26
Kyosho Ultima SC RTR	78	23
Losi XXX SCT	88	24
LRP S10 Twister SC	78	23
Traxxas Slash RTR	83	26

UNTER-SETZUNG / TUNING / SERVOS

Bei allen Fahrzeugen darf die maximale Übersetzung nicht länger als 1,8:8 sein. Der Fahrer muss dies anhand der Bauanleitung bzw. Zahnzahl muss markiert sein. Größere Ritzel oder kleinere Hauptzahnäder sind nicht erlaubt.

Tuning: offen

Vorbildähnliche, für das Fahrzeug vorgesehene Rammer müssen montiert sein und dürfen nicht beschnitten werden. Mini-Rammer sind nicht erlaubt.

Lenkhilfen und Traktionskontrollen sind nicht erlaubt

REGLER

Alle LRP/Nosram „Boost 0“ Regler blinken im „Boost 0“ Modus. Der Regler muss im unbearbeiteten Originalgehäuse verbaut werden. Ein Lackieren oder Belichten des Gehäuses ist nicht erlaubt. Es darf nur der original Powerkondensator oder das #82531 SX Powerkondensator WorksTeam 6.0-7.4V Set verwendet werden. Ein Regenschutz ist erlaubt. Der Tausch der Akku, Motor und Empfängerkabel ist erlaubt.

AKKU

2S 7.4V LiPo Hardcase Akkus (Stick & Saddle) laut aktuellen EFRA Homologationslisten gültig mit Erscheinen.

Außerdem alle 2S 7.4V LRP/HPI/LB LiPo Hardcase Akkus.

LAUFDAUER

Vorläufe: 5-8 Minuten, Finale: 8-15 Minuten



LRP 2WD-CHALLENGE

CHASSIS

Alle Fahrzeuge nach aktuellem DMC ONE2WD Reglement mit den Ausnahmen des Challenge Reglements.

MINDEST-GEWICHT

1474 Gramm (Fahrer mit Transponder).

MOTOR

#50844 Vector X20 Brushless StockSpec 13.5T
Das fixierte Timing Set (#50614) muss verwendet werden.
Kugellager sind freigestellt.

KAROSSERIE

Nach DMC: Formel und Sport-Karosserien sind nicht erlaubt. Eine Fahrerfigur ist bei offenen Fahrzeugen Vorschift.

FLÜGEL / SPOILER

Flügeldefinition nach DMC: Maße: Breite max 220mm, Tiefe max. 80mm
Es sind zwei Flügel erlaubt. (ein Front- und ein Heckflügel)

REIFEN / FELGEN

Indoor: An der Vorderachse ist nur der LRP VTEC Groove 2WD Vorderreifen (#65555J) und an der Hinterachse nur der LRP VTEC Kamikaze 10 Hinterreifen (#65555LJ) erlaubt. Das Mischen der Marken ist verboten!

Outdoor: An der Vorderachse ist nur der LRP VTEC Groove (#65555J) ODER der JConcepts Groovy (#J0804-02) 2WD Vorderreifen erlaubt. An der Hinterachse ist nur der LRP VTEC Kamikaze 10 (#65555LJ) ODER der JConcepts Goose Bump (#J3010-02) 2WD Hinterreifen erlaubt. Das Mischen der Marken ist verboten!
Folger: Die Felgen sind freigestellt

Einlagen: Es ist nur die beim jeweiligen Reifen beiliegende Einlage erlaubt. Die Einlage muss den Reifen zu jedem Zeitpunkt vollständig ausfüllen.

Vorderachse: Das Beschneiden der Einlage ist nur in ihrer Breite (minimal Felgenbreite) erlaubt. Das Abrunden der Kanten ist verboten. Jegliche Veränderungen ihrer Dämpfung/Federwirkung sind verboten. Die Einlage darf komplett weggelesen werden.

Hinterachse: Das Beschneiden der Einlage ist verboten. Das Abrunden der Kanten ist verboten.

UNTERSETZUNG / TUNING

Untersetzung frei.
Tuning: offen. 2-Gang-Getriebe sind verboten.
Lenkhilfen und Traktionskontrollen sind nicht erlaubt.

REGLER

Alle LRP-Nosram „Boost 0“ Regler blinkend im „Boost 0“ Modus. Der Regler muss im un bearbeiteten Originalgehäuse verbaut werden. Ein Lackieren oder Bekleben des Gehäuses ist nicht erlaubt. Es darf nur der original Powerkondensator oder das #82531 SX Powerkondensator WorksTeam 6.0-7.4V Set verwendet werden. Ein Regerschutz ist erlaubt. Der Tausch der Akku, Motor und Empfängerkabel ist erlaubt.

AKKU

2S 7.4V LiPo Hardcase Akkus (Stück 6 Saddle) laut aktuellen EFRA Homologationslisten (gültig mit Erscheinen)

Außerdem alle 2S 7.4V LRP/HRV/BB LiPo Hardcase Akkus.

LAUFDAUER

Vorläufe: 5-8 Minuten, Finale: 8-10 Minuten

LRP 4WD-CHALLENGE

CHASSIS

Alle Fahrzeuge nach aktuellem DMC ONE4WD Reglement mit den Ausnahmen des Challenge Reglements.

MINDEST-GEWICHT

1588 Gramm (Fahrer mit Transponder)

MOTOR

#50844 Vector X20 Brushless StockSpec 10.5T
Das fixierte Timing Set (#50614) muss verwendet werden.
Kugellager sind freigestellt

KAROSSERIE

nach DMC: Formel und Sport-Karosserien sind nicht erlaubt. Eine Fahrerfigur ist bei offenen Fahrzeugen Vorschift.

FLÜGEL / SPOILER

Flügeldefinition nach DMC: Maße: Breite max 220mm, Tiefe max. 80mm
Es sind zwei Flügel erlaubt. (ein Front- und ein Heckflügel)

REIFEN / FELGEN

Indoor: An der Vorderachse ist nur der LRP VTEC Kamikaze 10 (#65555LJ) 4WD Vorderreifen und an der Hinterachse nur der LRP VTEC Kamikaze 10 Hinterreifen (#65555LJ) erlaubt. Das Mischen der Marken ist verboten!

Outdoor: An der Vorderachse ist nur der LRP VTEC Kamikaze 10 (#65555LJ) ODER der JConcepts Double Dee's (#J0803-02) 4WD Vorderreifen erlaubt. An der Hinterachse ist nur der LRP VTEC Kamikaze 10 (#65555LJ) ODER der JConcepts Double Dee's (#J0802-02) 4WD Hinterreifen erlaubt. Das Mischen der Marken ist verboten!
Folger: Die Felgen sind freigestellt

Einlagen: Es ist nur die beim jeweiligen Reifen beiliegende Einlage erlaubt. Die Einlage muss den Reifen zu jedem Zeitpunkt vollständig ausfüllen.

Vorderachse: Das Beschneiden der Einlage ist nur in ihrer Breite (minimal Felgenbreite) erlaubt. Das Abrunden der Kanten ist verboten. Jegliche Veränderungen ihrer Dämpfung/Federwirkung sind verboten.

Hinterachse: Das Beschneiden der Einlage ist verboten. Das Abrunden der Kanten ist verboten.

UNTERSETZUNG / TUNING

Untersetzung frei
Tuning: offen. 2-Gang-Getriebe sind verboten.
Lenkhilfen und Traktionskontrollen sind nicht erlaubt.

REGLER

Alle LRP-Nosram „Boost 0“ Regler blinkend im „Boost 0“ Modus. Der Regler muss im un bearbeiteten Originalgehäuse verbaut werden. Ein Lackieren oder Bekleben des Gehäuses ist nicht erlaubt. Es darf nur der original Powerkondensator oder das #82531 SX Powerkondensator WorksTeam 6.0-7.4V Set verwendet werden. Ein Regerschutz ist erlaubt. Der Tausch der Akku, Motor und Empfängerkabel ist erlaubt.

AKKU

2S 7.4V LiPo Hardcase Akkus (Stück 6 Saddle) laut aktuellen EFRA Homologationslisten (gültig mit Erscheinen)

Außerdem alle 2S 7.4V LRP/HRV/BB LiPo Hardcase Akkus.

LAUFDAUER

Vorläufe: 5-8 Minuten, Finale: 8-10 Minuten



ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR DIE LRP-OFFROAD-CHALLENGE:

- Gefahren wird nach dem DMC-Reglement, es sei denn, im LRP-Offroad-Challenge Reglement steht etwas Abweichendes. Im Zweifelsfall gilt immer das LRP-Offroad-Challenge-Reglement.
- Alles, was in der LRP-Offroad-Challenge Reglements nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten!
- Wenn ein Veranstalter einen Fahrer nicht bei seinem Challenge Lauf starten lassen will, so bedarf dies der vorhergehenden Freigabe durch den Challenge Vorstand. Der Challenge Vorstand kann Fahrer, ohne Angabe von Gründen, von der Teilnahme an LRP-Offroad-Challenge Rennen ausschließen.
- Die Startnummern dürfen nicht auf die Frontscheibe geklebt werden. Grund: Optische Nähe zu 1:1 Rennwagen.
- Die Reifen müssen un bearbeitet gefahren werden. Das Cutten der Reifen ist verboten.
- Hafnmittel aller Art sind verboten. Zum Reinigen darf nur Wasser verwendet werden.
- Elektronische Dicht-Hilfen oder Kreisel sind nicht erlaubt.
- Dauert ein Vorlaufdurchgang aufgrund geringer Teilnehmerzahl weniger als 60 Minuten, können die Vorlaufzeiten dem Reglement nach erhöht werden. In den Klassen, bei denen die Finallaufdauer eine Bandbreite vorgegeben ist, entscheidet der Rennleiter welche Laufdauer gefahren wird. Er kann die Fahrer fragen, ob er die TKs fragen, aber die finale Entscheidung liegt beim Rennleiter.
- Bei Regen entscheidet der Rennleiter, ob das Rennen fortgesetzt wird oder nicht. Die Meinung der Fahrer (Umfrage) sollte er mit in seine Entscheidung einbeziehen. Die endgültige Entscheidung liegt aber beim Rennleiter alleine.
- Streichschablonen: Bei mehr als 5 gefahrenen (Gesamtzahl aller stattgefundenen Regionalläufe pro Region) Läufen in der Saison 2, bei mehr als 10 Läufen 3, bei mehr als 15 Läufen 4 usw. Bei Punktgleichheit entscheidet das beste Einzelergebnis. Ist dieses Einzelergebnis gleich, so zählt wer an mehr Rennen teilgenommen hat.
- Alle Autos in der Rookie-Challenge müssen so zusammengebaut werden, wie dies in der Bauanleitung vorgesehen ist. Die Anlenkungsrücke der Dämpfung, der oberen Querlenker und der Rodstand, soweit in der Bauanleitung vorgesehen, dürfen geändert werden.
- Kugellager an allen Achsen sind freigestellt.
- Rookie-Challenge: Die folgenden Teile können auch von anderen Herstellern bei der LRP Elektro Offroad Challenge verwendet werden. ALLE Teile müssen kommerziell im Handel erhältlich sein. z.B. Allgemeine Sachen wie:

- Ritzel (die Zahnzahl der Ritzel muss trotzdem klar durch einen Stempel oder Ähnliches markiert sein)
- Schrauben, Muttern, Radmutter und Unterlegscheiben (alle nur aus Stahl)
- Motor Kühllüfter
- Servomotor
- Diffiale und -federn zur Härteeinstellung der Kegelriffs
- Antennennetze und Antennenbefestigungen.
- Karosseriesteps und Transponderhalter
- Dämpferspacer (am die Fahrhöhe einzustellen) und Dämpfrolle
- Die Motoren dürfen nur im Originalzustand gefahren werden. Ausnahmen, siehe Reglement der einzelnen Klassen.
- Der Wechsel des Chassis/Fahrzeugs ist zwischen den Läufen erlaubt
- Das externe Erwärmen der Akkus ist zu jedem Zeitpunkt in allen Klassen verboten.
- In der Rookie-Challenge gilt: Power-Kondensatoren dürfen nicht zur Unterstützung der Antriebsmotorenspannung eingesetzt werden. Also z.B. nicht zwischen Akku/Regler und Regler/Motor gefügt sein. Der Einsatz von Kondensatoren am Empfänger, zur Glättung der Versorgungsspannung, ist erlaubt.
- Punkte für die Regionaltabellen werden nach der LRP-Punktabeile vergeben.
- Fahrer, die ihren Helferposten nicht besetzt haben, bekommen ihr bestes Vorlaufergebnis bzw. Finale gestrichen.
- Damit die TK's bestmöglich ihren Aufgaben nachgehen können, sind sie von der Pflicht befreit nach ihrem Lauf den Helferposten besetzen zu müssen

AUSWERTUNG VORLÄUFE:

Die Vorläufe werden nach der EFRA Punkteregel ausgewertet. Der Sieger eines Vorlaufdurchgangs erhält 0 Punkte. Der Zweitplatzierte erhält 2 Punkte, der Dritte 3 Punkte, der Vierte 4 Punkte, usw. Bei 3 gefahrenen Läufen wird 1 Lauf gewertet. Bei 4 oder mehr gefahrenen Läufen werden 2 Läufe gewertet. Im Falle von Punktgleichheit entscheidet zuerst die Punktezahl im punktbesten Lauf, danach Runden und Zeit des punktbesten Laufs. Bei weiter bestehender Gleichheit entscheiden dann Runden und Zeit des 2. gewerteten Laufs.

AUSWERTUNG DER FINALE:

Die Finale werden nach der EFRA Punkteregel ausgewertet. Der Sieger eines Finales erhält 1 Punkte. Der Zweitplatzierte erhält 2 Punkte, usw. Bei 3 gefahrenen

Läufen werden 2 Läufe gewertet. Bei 2 gefahrenen Läufen wird 1 Lauf gewertet. Im Falle von Punktgleichheit entscheidet zuerst die Punktezahl im punktbesten Lauf, danach Runden und Zeit des punktbesten Laufs. Bei weiter bestehender Gleichheit entscheiden dann Runden und Zeit des 2. gewerteten Laufs. Die A-Finale müssen 3 mal gefahren werden. Alle weiteren Finales werden mind. 2 mal gefahren.

DM QUALIFIKATION:

Man muss mind. einen regionalen Wertungslauf (egal in welcher Klasse) gefahren sein, um an der DM startberechtigt zu sein. Außerdem gilt: Alle Fahrer, die bei einem DM Finale in den DMC Klassen (RE4WD, ONE2WD, ONE4WD oder ONE2WD) innerhalb der letzten 3 Jahre das A-Finale erreicht haben, sind von der DM Teilnahme in der Rookie-Challenge ausgeschlossen. Erreicht ein Fahrer in einem Zeitraum von 2 Monaten vor der LRP-Offroad-Challenge DM eines dieser Finales, so gilt für ihn die Regelung erst ab dem nächsten Jahr.
Wenn für die DM mehr Anmeldungen vorliegen als Startplätze vorhanden sind, findet eine Vergabe der Startplätze nach einer Quotenregelung statt. Weiterens in der FAQ auf der Challenge-Homepage.

LiPo LABEVORSCHRIFTEN:

Die maximale Ladepannung/Vorlaufspannung darf 8,40V nicht überschreiten. Eine Überprüfung kann jederzeit durchgeführt werden. Es gilt die gemessene Spannung auf dem Voltmeter des Challenge TK.
Alle Fahrer, die beim Messen eine höhere Akkupannung als 8,40V haben, dürfen ihren Akku nochmals entladen und am Lauf teilnehmen. Liegt die Akkupannung allerdings über 8,40V, darf der Fahrer das Lauf nicht bestreiten.
Das Entladen muss am Ladegerät oder im Auto durch Gasgeben geschehen. Es ist explizit nicht erlaubt, den Akku auf der Strecke leer zu fahren.
Sollte ein Fahrer eine zu hohe Akkupannung haben darf sich durch die ganzen Entladaktionen der Start des Laufs nicht verschieben. Die Benützung ist nicht dazu verpflichtet auf Fahrer zu warten, die eine zu hohe Akkupannung haben.
Es darf nur mit einem für LiPo geeigneten, handelsüblichen, Balancer geladen werden. Ein Balancer muss zu jeder Zeit des Ladeprogams am Akku funktionsfähig angeschlossen sein. Ein LiPo-Sack ist nicht vorgeschrieben.
Das Hardcase darf weder gesplittet, noch durchgeschnitten sein. Insbesondere darf kein Zugang zu den Zellen möglich sein.
Der Verstärker gegen die o.g. LiPo Laderegeln wird mit harten Strafen belegt. Nichtzulassung zum Start des Laufes, Ausschluss aus der Veranstaltung u.a..

LRP-HPI-CHALLENGE REGLEMENT 2014

LRP-HPI-ROOKIE-CHALLENGE

CHASSIS

LRP S10 TC, HPI E10 Touring, HPI E10 Drift, Maverick Strads TC (Evo)

MINDESTGEWICHT

Kein Mindestgewicht. Die Autos müssen so gebaut werden, wie dies in der Bauanleitung vorgesehen ist. Die Ankerpunkte der Dämpfer, der oberen Querlenker und der Radstand dürfen, soweit in der Bauanleitung vorgesehen, geändert werden. Bauteile müssen im Baukastenzustand gefahren werden und dürfen nicht substanzell bearbeitet sein.

MOTOR

In allen Autos ist nur der LRP S10 Blast Standardmotor (#12895) im Originalzustand erlaubt. Max. Drehzahl und Power des Motors: 105W, 19.000 U/min

Motoren, die über dem Limit liegen, können vom Technischen Kommissar markiert werden, so dass sie bei weiteren Läufen zur LRP-HPI Rookie-Challenge nicht mehr eingesetzt werden dürfen.

KAROSSERIE

Alle LRP S10 TC und Maverick Strads TC/DC (Evo) Baukasten-Karosserien sowie alle HPI Tourenwagen-Karosserien.

Ausgenommen davon sind die in der LRP-HPI Classic-Challenge zugelassenen Karosserien sowie die HPI Suzuki Escudo Pike Peak Karosserie.

Alle Karosserien müssen an den dafür vorgesehenen Schnittkanten ausgeschnitten sein (außer den Radkästen), Regenwannen sind erlaubt.

FLÜGEL / SPOILER

Nur die bei der Karosserie mit enthaltenen Flügel und Spoiler. Alle müssen an den dafür vorgesehenen Punkten der Karosserie montiert sein. Das Unterlegen von zusätzlichen Sperrern unter Spoiler ist nicht erlaubt. Bei Bedarf darf der Flügel/Spoiler abmontiert werden. Kleiner schneiden ist erlaubt. Zusätzlich angebrachte Winglets (außenrecht) Seitenrille) sind nur dann erlaubt, wenn sie in ein Rechteck von 4cm x 2,5cm passen und deckungsgleich mit der vorderen und oberen Schnittkante des Spoilers montiert sind.

REIFEN / FELGEN

LRP VTEC CPX Komplettset (#65031 - auf Teppich), VTEC G32 TC-Komplettset, Asphalt (#65040) sowie alle Baukastenreifen und -rider.

Baukastenreifen LRP S10 TC: 122024, HPI E10: H35 H4, Maverick MV22252

Es sind jeweils nur die anbaubereiten Originalreifen erlaubt. Sind für den Reifen keine Einlagen vorgesehen, sind keine Einlagen erlaubt.

HAFTMITTEL

LRP Top Grip Asphalt (#65029), LRP Top Grip Carpet (#65010), Top Grip Carpet 2 (#65011), Top Grip Carpet 3 (#65012). Nur in den jeweiligen Originalflaschen.

Es sind nur die jew. Baukasten-Hauptzylinder erlaubt.

LRP S10 TC maximal: 24/58 = 206

HPI E10 maximal: 23/65 = 216

Maverick Strads TC maximal: 24/58 = 206

Maverick Strads TC Evo maximal: 20/40 = 2,02

Kleinere Ritzel sind erlaubt.

S10 TC: Aluminium Radträger (#122524), Lenkhebel HD + Radmitnehmer (#122549), Dämpfersatz - S10 TC (#122186), Empfängerbox Wasserdicht (#122236). Die Stabs sowie E-Clips an den Eingangswellen in die Getriebe dürfen weggelassen werden. Zum besseren Einstecken der Akkutaster darf ein Loch in die Akkutaste gebohrt werden.

Maverick Strads TC (Evo): MV22096 darf auch zur Befestigung der oberen Querlenker benutzt werden.

S10 TC / Maverick Strads TC (Evo): Aluminium Radmitnehmer (#122503 #124900)

HPI E10: Kugellager und allen Achsen erlaubt, LRP Empfänger: Kugellagersatz HPI E-10 (14 S10) (#18829), Aluminium Motorhalter E10 (#18818).

Senos: MS-22 Seno (#M22038), SF-1 Seno (#H09558), SF-10V Seno (#H104105), Seno SFM-102 (#10451025A), Seno Standard Digital Seno 94935 (#10453891A), LRP Seno R-700 (#132720), LRP Seno R-700B (#133730), LRP Seno R-700W/P (#133740)

Regler: Baukastenregler der jeweiligen Autos, alle LRP Brushed Regler und die Hara Twister Regler (#H060995 & #H060996). Brushless + Brushed Regler sind explizit verboten. Der Regler muss im anbaubereiten Originalgehäuse verbaut werden. Ein Locken oder Bekleben des Gehäuses ist nicht erlaubt. Ein Reglerschutz ist erlaubt. Der Tausch der Akku-, Motor- und Empfängerkabel sowie Stecker ist erlaubt.

Sender und Empfänger sind freigelegt. Telemetrie bei allen Informationen vom Fahrzeug zum Sender geschickt werden ist verboten.

Die Differenzial des Maverick Strads TC (Evo) müssen so eingebaut sein, dass der Motor für die Vorwärtsfahrt gegen den Überspannung drückt.

Es dürfen die Baukastenakkus und alle 7,2V Ni-Zellen LRP-Stackpacks mit einer maximalen Kapazität von 3000mAh (z.B. #71115) verwendet werden.

Außerdem dürfen alle LRP 2S Lipo-Stackpack-Hardcase-Akkus mit einer maximalen Kapazität von 4000mAh (z.B. #430208) verwendet werden.

Lipo-Abschaltungen und Lipo-Wärmer dürfen verwendet werden.

AKKU

LAUFDAUER

Vorläufe/Finale: 5 Minuten

Diese Fahrer dürfen nicht in der LRP-HPI Rookie-Challenge starten:

- 1) Fahrer, die bereits einmal ein LRP-HPI Challenge Rennen in einer abgelaufenen Saison gewonnen haben (ausgenommen LRP-HPI Rookie-Challenge).
- 2) Die ersten drei einer DM, wenn es mehr als 10 Starter sind - sonst nur der Sieger.
- 3) Fahrer, auf die in einer abgelaufenen Saison die folgende drei Punkte zutreffen:
 - Mind. 8 Starts in der LRP-HPI Rookie-Challenge in einer Saison.
 - Mind. 4 Siege in der LRP-HPI Rookie-Challenge in einer Saison.
 - Bei diesen Siegen gab es mindestens einen weiteren Fahrer in der LRP-HPI Rookie-Challenge.
- 4) Fahrer, die in der laufenden Saison 3 Starts in einer anderen Klasse der LRP-HPI Challenge, außer Rookie, gemacht haben.

VORLÄUFE

- Es müssen bei jedem Rennen mindestens 3 Vorlaufdurchgänge gefahren werden.
- Die Vorläufe werden nach der EFRA Punktsystem ausgewertet. Der Sieger eines Vorlaufdurchgangs erhält 0 Punkte. Der Zweitplatzierte erhält 2 Punkte, der Dritte 3 Punkte, der Vierte 4 Punkte, usw. Bei 3 gefahrenen Läufen wird 1 Lauf gewertet. Bei 4 oder mehr gefahrenen Läufen werden 2 Läufe gewertet. Im Falle von Punktegleichheit entscheidet zuerst die Punktezahl im punktbesten Lauf, danach Runden und Zeit des punktbesten Laufs. Bei weiter bestehender Gleichheit entscheiden dann Runden und Zeit des 2. gewerteten Laufs.

FINALLÄUFE

- Die A-Finale müssen 3 mal ausgefahren werden. Alle weiteren Finale werden mind. 2 mal gefahren. Die Finale werden nach der EFRA Punktsystem ausgewertet. Der Sieger eines Finales erhält 1 Punkt, der Zweitplatzierte erhält 2 Punkte, usw.

Bei 3 gefahrenen Läufen werden 2 Läufe gewertet. Bei 2 gefahrenen Läufen wird 1 Lauf gewertet. Im Falle von Punktegleichheit entscheidet zuerst die Punktezahl im punktbesten Lauf, danach Runden und Zeit des punktbesten Laufs. Bei weiter bestehender Gleichheit entscheiden dann Runden und Zeit des 2. gewerteten Laufs.

- Austragungsmodus für die Elektro-Klassen ist der HoA (Heart of America) Modus.
- Ab zehn Vorlaufgruppen darf die Mindestzeit einer Klasse in den Finalen auf fünf Minuten gekürzt werden.

DM QUALIFIKATION:

Man muss mind. drei regionale Wertungsläufe (egal in welcher Klasse) gefahren sein, um an der DM startberechtigt zu sein. Für alle Klassen außer der Stock-Challenge gilt außerdem: Alle Fahrer, die bei einem DM Finale in der Klasse (H) EGT/WD innerhalb der letzten 3 Jahre des A-Finale erreicht haben, sind von der DM Teilnahme ausgeschlossen. Erreicht ein Fahrer in einem Zeitraum von 2

LRP-HPI-CLASSIC-CHALLENGE

CHASSIS

LRP S10 TC, HPI Sprint 2, Maverick Strads TC (Evo)

MINDESTGEWICHT

Mindestgewicht: S10 und Strads TC (Evo) 155kg, Sprint 2 170kg (inkl. Transponder) Zusatzgewichte müssen so montiert sein, dass sie die Chassisplatte nicht verstellen

Die Autos müssen so gebaut werden, wie dies in der Bauanleitung vorgesehen ist. Die Ankerpunkte der Dämpfer, der oberen Querlenker, der Spurstangen und der Radstand dürfen, soweit in der Bauanleitung vorgesehen, geändert werden.

Bauteile müssen im Baukastenzustand gefahren werden und dürfen nicht substanzell bearbeitet werden. Ausnahme: Bearbeiten des Akkuschachts zum Anpassen auf Lipo-Akkus.

MOTOR

#50854 LRP Vector X20 BL StockSpec 175T

Das fixierte Timing Set (#50614) muss verwendet werden.

Kugellager sind freigelegt.

Die max. erlaubte Drehzahl am Testaufbau des TKs liegt bei 20.500 U/min (bei Umgebungstemperatur).

KAROSSERIE

HPI 1966 Ford Mustang GT, HPI 1965 Ford GT-350, HPI Hemi Cuda AAR, HPI 1966 Camaro, HPI 1967 Chevrolet Corvete, Chevrolet Camaro Z28R 1968, Ford Mustang GT Coupe 1966, Dodge Challenger 1970, Ford Mustang Boss 302 (Original Heckspoiler erlaubt) 1970, Pontiac Firebird 1978, BMW M3 E30 1986 (original Heckspoiler in niedrigster Position erlaubt).

RetroRacing: Exact MK1 + MK2, Manta A, B Coupe, 2002.

The Rally Legends: Lancia Stratos (Frontlenker müssen nicht montiert werden), Fiat 131, Lancia Delta SP, Lancia Delta Integrale

Die Heckbleche der Karosserien müssen montiert sein. Alle Karosserien müssen an den dafür vorgesehenen Schnittkanten ausgeschnitten sein (außer den Radkästen), Regenwannen sind erlaubt.

FLÜGEL / SPOILER

Nur die bei der Karosserie mit enthaltenen Flügel und Spoiler. Diese müssen an den dafür vorgesehenen Schnittkanten ausgeschnitten und an den dafür vorgesehenen Punkten der Karosserie montiert sein. Das Unterlegen von Sperrern unter den Flügel ist verboten. Bei Bedarf darf der Flügel/Spoiler abmontiert werden. Kleiner schneiden ist nicht erlaubt.

Es sind nur kleine „Ductal“ Spoiler erlaubt, so wie im Lieferumfang der Karosserie enthalten sind. Große Spoiler dürfen nicht montiert werden.

REIFEN / FELGEN

An der Vorderachse sind NUR die Racing Reifen D-Mischung 26mm Retro Look (#H4793) auf 26mm breiten HPI Vintage 5-Speichen, HPI Vintage 8-Speichen oder HPI Vintage Stock Car Felgen erlaubt. An der Hinterachse sind NUR die Racing Reifen D-Mischung 31mm Retro Look (#H4797) auf 31mm breiten HPI Vintage 5-Speichen, HPI Vintage 8-Speichen oder HPI Vintage Stock Car Felgen erlaubt.

Bei der Verwendung von RetroRacing Karosserien dürfen an der Vorder- und Hinterachse NUR die Racing Reifen D-Mischung 26mm Retro Look (#H4793) mit den oben aufgeführten 26mm breiten Felgen verwendet werden.

Die Reifen müssen mit den jeweils enthaltenen Einlagen (je bearbeitet) gefahren werden.

HAFTMITTEL

LRP Top Grip Asphalt (#65020), LRP Top Grip Carpet (#65010), Top Grip Carpet 2 (#65011), Top Grip Carpet 3 (#65012). Nur in den jeweiligen Originalflaschen.

LRP S10 TC maximal: 28/58

HPI Sprint 2 maximal: 31/88

Maverick Strads TC maximal: 28/58

Maverick Strads TC Evo maximal: 23/49

Größere Ritzel und kleinere Zahnräder sind nicht erlaubt.

S10TC: Aluminium Radträger (#122524), Federersatz w/oB (#122518), Federersatz blau (#122519), Lenkhebel HD + Radmitnehmer (#122549), Dämpfersatz - S10TC (#122186), Hauptbremse 722-486 (#122205), Empfängerbox Wasserdicht (#122236). Die Stabs sowie E-Clips an den Eingangswellen in die Getriebe dürfen weggelassen werden. Zum besseren Einstecken der Akkutaster darf ein Loch in die Akkutaste gebohrt werden.

Maverick Strads TC (Evo): MV22096 darf auch zur Befestigung der oberen Querlenker benutzt werden.

Sprint 2: Kugellager 4,3x18mm (#H4302). Der des Differential-Risernrad abdecken- de Teil der Differentialhalterung (H850D1) darf an der Hinterachse entfernt werden.

Bei allen Autos erlaubt:

Aluminium Radmitnehmer (#122503 #124900), Karosseriehalter (#H5082), Scheiben zur Spurvorbreitung.

Ansonsten müssen alle Autos laut Bauanleitung aufgebaut werden. Lenkhebel und Traktionskontrollen sind nicht erlaubt.

UNTERSCHÜTTUNG / TUNING

REGLER

Alle LRP „Boost 0“ Regler blinken im „Boost 0“ Modus. Der Regler muss im unbearbeiteten Originalgehäuse verbaut werden. Ein Lackieren oder Bekleben des Gehäuses ist nicht erlaubt. Es darf nur der original Powerkondensator oder das #82531 SXX Powerkondensator Works Team 6.0-7.4V Set verwendet werden. Ein Reglerschutz ist erlaubt. Der Tausch der Akku-, Motor und Empfängerkabel ist erlaubt.

AKKU

Es dürfen der LRP Lipo Hyper Pack 4300 - 7.4V - 30C (#430208) sowie der LRP Lipo Hyper Pack 4600 - 7.4V - 30C (#43088) verwendet werden.

LAUFDAUER

Vorläufe: 5-8 Minuten / Finale: 8-15 Minuten

LRP-HPI-CHALLENGE.COM

Monaten vor der Challenge DM eines dieser Finales, so gilt für ihn die Regelung erst ab dem nächsten Jahr.

DM QUALIFIKATION:

Man muss mindestens 3 regionale Wertungsläufe in der betreffenden Klasse gefahren sein, um an der DM startberechtigt zu sein. Außerdem gilt: Alle Fahrer, die bei einer ÖFMV/DM (außer der Standardklasse) während der letzten beiden Jahren an der ersten 10 der Endkategorie platziert waren, sind von der Teilnahme an der DM ausgeschlossen. ÖFMV/DM-Klassen mit weniger als 30 Teilnehmern werden nicht berücksichtigt.

TITELGEWINNER:

Wer einen DM/DM Titel in der GT/Classic Klasse gewonnen hat, darf bei der DM/DM nicht in der Classic Klasse starten. Wer einen DM/DM Titel in der 175T Klasse gewonnen hat, darf bei der DM/DM nur noch in der Stock Klasse starten. Diese Regelung gilt für die DM/DM. Die Entscheidung durch den Titelgewinn gilt nur in den 3 Kalenderjahren nach dem Titel.

LRP-HPI-17.5T-CHALLENGE

CHASSIS

Alle Fahrzeuge nach aktuellem DMC (H/E/G/W/M) (Elektro Tourenwagen schmal modified 1/10) Reglement mit den Ausnahmen des Challenge Reglements. Max. Breite: 200mm.

MINDEST-GEWICHT

1350 Gramm mit CPX-Reifen (fahrbereit, mit Transponder)
1380 Gramm mit G32/1020-Reifen (fahrbereit, mit Transponder)

MOTOR

#50854 LRP Vector X20 BL StockSpec 17.5T
Das fixierte Timing Set (#50614) muss verwendet werden.
Kugellager sind freigestellt.
Die max. erlaubte Drehmomentenlast bei 20500 U/min (bei Umgebungstemperatur).

KAROSSERIE

Alle 190-205mm breiten HPI/Hot Bodies Karosserien und die LRP S10 TC Karosserie. Diese müssen an den dafür vorgesehenen Schnittkanten ausgeschnitten sein (außer den Radkästen). Regenwanne sind erlaubt.
Die HPI Suzuki Escudo Pikes Peak Karosserie ist nicht erlaubt.

FLÜGEL / SPOILER

Nur die bei der Karosserie mit enthaltene Flügel und Spoiler. Alle müssen an den dafür vorgesehenen Punkten der Karosserie montiert sein. Das Unterlegen von zusätzlichen Spacern unter Spoiler ist nicht erlaubt. Bei Bedarf darf der Flügel/Spoiler abmontiert werden. Kleiner schneiden ist erlaubt. Zusätzlich angebrachte Winglets (senkrechte Seitenbleche) sind nur dann erlaubt, wenn sie in ein Backtrack aus 4cm x 2,5cm passen und deckungsgleich mit der vorderen und oberen Schnittkante des Spoilers montiert sind.

REIFEN / FELGEN

Bei Indoor Rennen auf Teppich ist das LRP VTEC CPX Komplettset (#65031) erlaubt, bei allen anderen Rennen das VTEC G32 TC-Komplettset, Asphalt (#65040).
Bei Regenrennen ist auch das VTEC Komplettset Regen Dunlop D20 Radial (#65055) erlaubt. Dieses fällt nicht unter die Begrenzung auf zwei Reifensätze bei einem Rennen.

HAFTMITTEL

LRP Top Grip Asphalt (#65020), LRP Top Grip Carpet (#65010), Top Grip Carpet 2 (#65011), Top Grip Carpet 3 (#65012). Nur in den jeweiligen Originalflaschen.

UNTER-SETZUNG / TUNING

Maximale Übersetzungen:
ABC R10: 32/72 o. 43/98
Associated TC-5/TC-6: 32/72 o. 44/99
Awasomax A.700 (Motor Kings): 30/65 o. 40/67
Hot Bodies Cyclone Int. Übersetzung 2,166: 35/73 o. 48/100
Hot Bodies TCX, TCXX: 32/74 o. 45/104
Kyosho TF-5 Station/TF-6: 35/74 o. 39/96
Sakura XI (Sport): 32/72 o. 40/90
Sakura Zero (S) Int. Übersetzung 1,9: 32/76 o. 43/102
Sakura Zero (S) Int. Übersetzung 2,0: 32/72 o. 44/99
Schumacher M1-4: 34/85 o. 42/105
Schumacher M1-5: 29/74 o. 38/96
Serpent S411: 32/72 o. 40/90
Tamiya TR Evo 5: 38/72 o. 52/96
Tamiya TRF 416: 34/75 o. 42/92
Tamiya TRF 417: 32/74 o. 45/104
Tamiya TRF 418: 32/78 o. 41/100
Team C TC10: 32/76 o. 42/100
TOP Photon: 32/72 o. 40/90
WBC STX: 32/76 o. 42/100
X-ray T3, T4 Int. Übersetzung 1,9: 32/76 o. 42/100
Yokomo B0/B05: 32/72 o. 45/99
Yokomo B07: 32/72 o. 44/99

Größere Ritzel und kleinere Zahnräder sind nicht erlaubt.
Bei allen Fahrzeugen darf die maximale Übersetzung nicht länger als 1,4:5 sein. Ist das Fahrzeug nicht aufgedreht, muss der Fahrer dies anhand der Basiseinstellung beweisen. Die Zahnzahl muss markiert sein. Tuning offen. 2-Gang-Getriebe sind verboten. Lenkhilfen und Traktionskontrollen sind nicht erlaubt.

REGLER

Alle LRP „Boost 0“ Regler blinkend im „Boost 0“ Modus. Der Regler muss im unbearbeiteten Originalgehäuse verbaut werden. Ein Lackieren oder Bekleben des Gehäuses ist nicht erlaubt. Es darf nur der original Powerkondensator oder der #82531 SXX Powerkondensator Workteam 6.0-7.4V Set verwendet werden. Ein Reglerschutz ist erlaubt. Der Tausch der Akku, Motor und Empfängerkabel ist erlaubt.

AKKU

2S 7.4V LiPo Hardcase Akkus (Stück & Saddle) laut aktuellen EFRA Homologationslisten (gültig mit Erscheinung). Außerdem alle 2S 7.4V LRP/HPI/HS LiPo Hardcase Akkus.

LAUFDAUER

Verluste: 5-8 Minuten / Finale: 9-15 Minuten

LRP-HPI-STOCK-CHALLENGE

CHASSIS

Alle Fahrzeuge nach aktuellem DMC (H/E/G/W/M) (Elektro Tourenwagen schmal modified 1/10) Reglement mit den Ausnahmen des Challenge Reglements. Max. Breite: 200mm.

MINDEST-GEWICHT

1350 Gramm mit CPX-Reifen (fahrbereit, mit Transponder)
1380 Gramm mit G32/1020-Reifen (fahrbereit, mit Transponder)

MOTOR

#50834 LRP Vector X20 BL StockSpec 10.5T
Das fixierte Timing Set (#50614) muss verwendet werden.
Kugellager sind freigestellt.

KAROSSERIE

Alle 190-205mm breiten HPI/Hot Bodies Karosserien und die LRP S10 TC Karosserie. Diese müssen an den dafür vorgesehenen Schnittkanten ausgeschnitten sein (außer den Radkästen). Regenwanne sind erlaubt.
Die HPI Suzuki Escudo Pikes Peak Karosserie ist nicht erlaubt.

FLÜGEL / SPOILER

Nur die bei der Karosserie mit enthaltene Flügel und Spoiler. Alle müssen an den dafür vorgesehenen Punkten der Karosserie montiert sein. Das Unterlegen von zusätzlichen Spacern unter Spoiler ist nicht erlaubt. Bei Bedarf darf der Flügel/Spoiler abmontiert werden. Kleiner schneiden ist erlaubt. Zusätzlich angebrachte Winglets (senkrechte Seitenbleche) sind nur dann erlaubt, wenn sie in ein Backtrack aus 4cm x 2,5cm passen und deckungsgleich mit der vorderen und oberen Schnittkante des Spoilers montiert sind.

REIFEN / FELGEN

Bei Indoor Rennen auf Teppich ist das LRP VTEC CPX Komplettset (#65031) erlaubt, bei allen anderen Rennen das VTEC G32 TC-Komplettset, Asphalt (#65040).
Bei Regenrennen ist auch das VTEC Komplettset Regen Dunlop D20 Radial (#65055) erlaubt. Dieses fällt nicht unter die Begrenzung auf zwei Reifensätze bei einem Rennen.

HAFTMITTEL

LRP Top Grip Asphalt (#65020), LRP Top Grip Carpet (#65010), Top Grip Carpet 2 (#65011), Top Grip Carpet 3 (#65012). Nur in den jeweiligen Originalflaschen.

UNTER-SETZUNG / TUNING

Die Untersetzung ist freigestellt.
Tuning offen. 2-Gang-Getriebe sind verboten.
Lenkhilfen und Traktionskontrollen sind nicht erlaubt.

REGLER

Alle LRP „Boost 0“ Regler blinkend im „Boost 0“ Modus. Der Regler muss im unbearbeiteten Originalgehäuse verbaut werden. Ein Lackieren oder Bekleben des Gehäuses ist nicht erlaubt. Es darf nur der original Powerkondensator oder der #82531 SXX Powerkondensator Workteam 6.0-7.4V Set verwendet werden. Ein Reglerschutz ist erlaubt. Der Tausch der Akku, Motor und Empfängerkabel ist erlaubt.

AKKU

2S 7.4V LiPo Hardcase Akkus (Stück & Saddle) laut aktuellen EFRA Homologationslisten (gültig mit Erscheinung).
Außerdem alle 2S 7.4V LRP/HPI/HS LiPo Hardcase Akkus.

LAUFDAUER

Verluste: 5-7 Minuten / Finale: 7 Minuten



ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR DIE LRP-HPI-CHALLENGE:

- Fahrzeug wird nach dem DMC-Reglement, es sei denn, im LRP-HPI-Challenge Reglement steht etwas Abweichendes. Im Zweifelsfall gilt immer das LRP-HPI-Challenge Reglement.
- Alles, was in den LRP-HPI-Challenge Reglements nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten!
- Wenn ein Challenge Veranstalter einen Fahrer nicht bei seinem Challenge Lauf starten lassen will, so Bedarf dies der vorhergehenden Freigabe durch den Challenge Vorstand. Der Challengevorstand kann Fahrer, ohne Angabe von Gründen, von der Teilnahme an LRP-HPI-Challenge Rennen ausschließen.
- Im Rennen eingesetzte Technik kann bei Verdacht von den Technischen Kommissionen kontrolliert und/oder eingepasst (und von LRP kostenlos ersetzt) werden.
- Die Startnummer dürfen nicht auf der Front- oder Seitenschobe geklebt werden. Die Front-, Heck- und Bremselektro sowie der Kühlergrill (in Classic auch Scheibenrahmen) müssen an den dafür vorgesehenen Positionen aufgeklebt oder lackiert werden. Grund: Optische Nähe zu 1:1 Rennwagen.
- Die Radbausätze in der Karosserie müssen ausgeschnitten sein. Die Felgen dürfen von der Seite betrachtet nicht von Teilen der Karosserie überdeckt sein.
- Dauert ein Vorlaufdurchgang aufgrund geringer Teilnehmerzahl weniger als 60 Minuten, können die Vorlaufzeiten dem Reglement nach erhöht werden. In den Klassen, bei denen als Findlaufdauer eine Bandbreite vorgegeben ist, entscheidet der Rennleiter welche Laufdauer gefahren wird. Er kann die Fahrer fragen, er kann die TKs fragen, aber die finale Entscheidung liegt beim Rennleiter.
- Bei Regen entscheidet der Rennleiter, ob das Rennen fortgesetzt wird oder nicht. Die Meinung der Fahrer (Umfrage) sollte er mit in seine Entscheidung einbeziehen. Die endgültige Entscheidung liegt aber beim Rennleiter alleine.
- Streckenbesatz: Bei mehr als 5 gefahrenen Gesamtzählern stattgefundenen Regionalrunden pro Region (Läufen in der Saison 2, bei mehr als 10 Läufen 3, bei mehr

- als 15 Läufen 4 usw. bei Punktgleichheit entscheidet das beste Einzelergebnis. Ist dieses Einzelergebnis gleich, so zählt wer an mehr Rennen teilgenommen hat.
- Kugellager an allen Achsen sind freigestellt.
- Classic und Rookie Challenge: Die folgenden Teile können auch von anderen Herstellern bei der LRP-HPI-Challenge verwendet werden. ALLE Teile müssen kommerziell im Handel erhältlich sein. Allgemeine Sachen wie:
 - Ritzel (Zahnzahl muss markiert sein)
 - Schrauben, Muttern, Radmutter und Unterlegscheiben (alle nur aus Stahl)
 - Motor-Kühlkörper / Servomotoren, Servoservo
 - D-Röhle und Federn zur Hülfeinstellung von Kugellagern
 - Antennenrohre / Antennenbohrungen
 - Empfängerakkablenungen / Karosseriegedröse / Transponderhalter
 - Dämpferspacer (um die Fahrhöhe einzustellen) und Dämpfer!
- In der Classic-Challenge dürfen auch Radmutter aus Aluminium verwendet werden.
- Die Motoren dürfen nur im Originalzustand gefahren werden. Ausnahme, siehe Reglement der einzelnen Klassen.
- Der Wechsel des Chassis/Fahrzeugs ist zwischen den Läufen erlaubt.
- Bei Rennen auf Asphalt sind in den Klassen Rookie, 17.5T und Stock max. 2 Satz Reifen pro Veranstalter pro Fahrer pro Klasse zugelassen.
- Zur Reinigung der Reifen sind außer dem im Reglement erlaubten Haftmittel NUB lackt flüchtige Mittel wie z.B. #65120 LRP Blue Factor X-Ita Cleaner 2 oder Bremsenreiniger erlaubt. Explizit verboten ist die Verwendung von anderen Schmirgelmitteln oder nicht flüchtigen Substanzen.
- Das externe Erwärmen der Akkus ist zu jedem Zeitpunkt in allen Klassen verboten.
- In der Rookie-Challenge gilt: Power-Kondensatoren dürfen nicht zur Unterstützung der Antriebsmotoren eingesetzt werden. Also z.B. nicht zwischen Akku/Regler und Empfänger/Motor gelötet sein. Der Einsatz von Kondensatoren am Empfänger, zur Dämpfung der Versorgungsspannung, ist erlaubt.

- Punkte für die Regionaltabellen werden nach der LRP-Punkteschleife vergeben.
- Fahrer, die ihren Helfersposten nicht besetzt haben, bekommen ihr bestes Vorlaufergebnis bzw. Finale gestrichen.
- Damit die TKs bestmöglich ihren Aufgaben nachgehen können, sind sie von der Pflicht befreit nach ihrem Lauf den Helfersposten besetzen zu müssen.
- Wenn für DM/DA/TCM mehr Anmeldeplätze vorhanden sind als Startplätze vorhanden sind, findet die Vergabe der Startplätze nach einer Quotenregelung statt. Weiteres in der FAQ auf der Challenge-Homepage.

L1PO LADENVORSCHRIFTEN:

- Die maximale Ladepannung/Vorlaufspannung darf 8,40V nicht überschreiten. Eine Überprüfung kann jederzeit durchgeführt werden. Es gilt die gemessene Spannung auf dem Voltmeter des Challenge TK.
- Alle Fahrer, die beim Messen eine höhere Akkuspannung als 8,40V haben, dürfen ihren Akku nochmals entladen und am Lauf teilnehmen. Liegt die Akkuspannung abdringend über 8,40V, darf der Fahrer das Lauf nicht bestreiten.
- Das Entladen muss am Ladegerät oder im Auto durch Gasgeben geschähen. Es ist explizit nicht erlaubt, den Akku auf der Strecke leerer zu fahren.
- Sollte ein Fahrer eine zu hohe Akkuspannung haben darf sich durch die ganzen Entladaktionen der Start des Laufs nicht verschäben. Die Benachteiligung ist nicht dazu verpflichtet auf Fahrer zu warten, die eine zu hohe Akkuspannung haben.
- Es darf nur mit einem für LiPo geeigneten, handtätiglichen, Balancer geladen werden. Ein Balancer muss zu jeder Zeit das Ladevergange am Akku funktionsfähig angeschlossen sein. Ein LiPo-Sack ist nicht vorgeschrieben.
- Das Hardcase darf weder gesplittert, noch durchgeschliffen sein. Insbesondere darf kein Zugang zu den Zellen möglich sein.
- Der Vorstoß gegen die o.g. LiPo Ladevorschrift wird mit harten Stellen belegt. Nichtabwägung zum Start des Laufes, Ausschluss aus der Veranstaltung u.ä.

LRP-HPI-CHALLENGE RENNTERMINNE

GRUPPE MITTE

04.05.2014 HEUCHELHEIM

TC Heuchelheim e.V.
Hüter Jürgen
An der Bleiche 1
67259 Heuchelheim
Tel: 0 62 33 / 6 25 39
jhuter@t-online.de

14.-15.06.2014 ANDERNACH

RC CAR Onroadstrecke DJK
Andernach
Jörg Buchner
Stadionstrasse 90
56626 Andernach
rccardjandernach@web.de

29.06.2014

HÜTSCHENHAUSEN

MAC Hütschenhausen
Steffen Kunz
Hofstraße 18
66884 Lamborn
info@mac-huetschenhausen.de

13.07.2014 RÜSSELSEIM

VfR-Rüsselsheim e.V.
Florian Schimm
Paul Heeser Str. 41
65428 Rüsselsheim
Tel: 0 176 / 62 83 61 19
fl@vfr-ruesselsheim.de

10.08.2014 BAD BREISIG

MCC Rhein-Ahr
Holger Schluss
An der Alten Glasfabrik
53498 Bad Breisig
teamleiter@mcc-rhein-ahr.de

GRUPPE NORD

10.-11.05.2014 HILDESHEIM

AMC Hildesheim

Marcel Tietz

Vor der Lademühle
31137 Hildesheim
tietzmarcel@htp-tel.de

25.05.2014 RHEDA-
WIEDENBRUECK

MCC-Rheda-Wiedenbrueck
Bernold Wellerdek
Mittelhegge 11
33378 Rheda-Wiedenbrueck
Tel: 0 170 / 75 76 040
b_wellerdek@
mcc-rheda-wiedenbrueck.de

07.-08.06.2014 BURGDORF

MAC Burgdorf e.V.
Horst Hampel
Scharlemannstr. 20
31303 Burgdorf
mac@weddiga.de

28.-29.06.2014

SCHWANEWEDDE

RC World OHZHB - Schwanevedde
Markus Köster
An der Kaserne 121
26790 Schwanevedde
Tel: 0 179 / 75 58 822
info@rcworld-ohz.de

19.-20.07.2014 GÖTTINGEN

ORC-B Göttingen
Hamid Agirman
Lützen Steinsweg
37079 Göttingen
hamid-agirman@web.de

02.-03.08.2014 HAHN MÜNDE

RC Car Team Münden
Uwe Fretschner
Weserpark 6
34346 Hahn Münden
Tel: 0 172 / 37 34 143
uwe.fretschner@gmx.de

GRUPPE WEST

03.-04.05.2014 HÖRSTEL-
RIESENBECK

RCMC Ibbenbüren e.V.
Markus Dreyer
Lager Wall 27
49477 Hörstel-Riesenbeck
Tel: 0 54 54 / 18 03 65
info@rcmc-ibbenbuere.de

25.05.14 RHEDA-
WIEDENBRUECK

MCC-Rheda-Wiedenbrueck
Bernold Wellerdek
Mittelhegge 11
33378 Rheda-Wiedenbrueck
Tel: 0 170 / 75 76 040
b_wellerdek@
mcc-rheda-wiedenbrueck.de

14.-15.06.14 ANDERNACH

RC CAR Onroadstrecke DJK
Andernach
Jörg Buchner
Stadionstrasse 90
56626 Andernach
rccardjandernach@web.de

22.06.2014 JM VELP, NL

EMVC
Gerd Westphal
Markweg 10
6883 JM Velp, NL (Niederlande)
Tel: 0031 (0) 26 / 33 37 662
gerd.westphal@planet.nl

05.-06.07.2014

MECKENHEIM

MAC-Meckenheim e.V.
Georg von Jatzke
Siebengibbsring 4
53340 Meckenheim
nennungen@mac-meckenheim.de

27.07.2014 GEILENKIRCHEN

Megadrom Geilenkirchen
Dennis Kalinowski
Friedrich-Krupp-Str. 20-22
52511 Geilenkirchen
Tel: 0 24 51 / 40 91 288
dennis@megadrom-geilenkirchen.de

10.08.2014 BAD BREISIG

MCC Rhein-Ahr
Holger Schluss
An der Alten Glasfabrik
53498 Bad Breisig
teamleiter@mcc-rhein-ahr.de

GRUPPE SÜD

03.-04.05.2014

NEUNKIRCHEN AM SAND

MAC Lauf e.V.
Holger Laurer
Bahnhofstrasse 85
81233 Neunkirchen am Sand
hlaaurer@t-online.de

18.05.2014 WÜSTENROT-
GREUTHOF

RCMSC Greuthof e.V.
Kurt Dietrich
Teichstr. 12
71543 Wüstenrot-Greuthof
Tel: 0 71 30 / 584
xtralarge02@gmx.de

06.07.2014 ALTHENGSTETT

MCCS-Ring Althengstett
Marcel Brumm
Gechinger Straße
75362 Althengstett
nennung@mccs.de

19.-20.07.2014 ERLANGEN

SpVgg Erlangen (MVG)
Chris Fenzel
Kurt-Schumacher-Str.

91052 Erlangen
Tel: 0 151 / 12 74 58 51
frenzel-chris@t-online.de

GRUPPE OST

10.-11.05.2014

HÖCKENDORF

MSC Raceway
Ralf Bode
Beerwalder Straße
1774 Hockendorf / OT Ruppendorf
Tel: 0 179 / 21 42 941
ralf_pinguin_bode@web.de

08.06.2014 BERLIN

1. Marzahn Racing Club e.V.
Ralph Schmidt
Allee der Kosmonauten 170
12685 Berlin
kontakt_mro@arcor.de

ÖSTERREICH

31.05.-01.06.2014

LAA AN DER THAYA

RC Lsa
Christoph Grach
Thayapark 30
A-2136 Laa an der Thaya
t.l@gmx.at

28.-29.06.2014

WIENER NEUSTADT

1. MRC W. Neustadt
Fritz Grimm

Straße der Gendamerie
A-2700 Wiener Neustadt
winkler@drei.at

26.-27.07.2014

MISTELBACH

Rübenlagerplatz Passdorf
Walter Dittrich
Bundesstrasse zw. Mistelbach an
der Zaya und Passdorf
A-2130 Mistelbach
Tel: 66 41 73 54 61
w.dittrich@gmx.at

DM 2014

29.-31.08.14 ANDERNACH

RC CAR Onroadstrecke DJK
Andernach
Jörg Buchner
Stadionstrasse 90
56626 Andernach
rccardjandernach@web.de

Interessierte Veranstalter wenden
sich an den LRP-HPI-Challenge
Termin Koordinator, Martin Kruse:
m.kruse@LRPcc,
oder die Technischen
Kommissare ihrer Region.



Termine Stand: 02. April 2014 / Tagesaktuelle Termine unter: www.lrp-hpi-challenge.com

LRP-OFFROAD-CHALLENGE RENNTERMINNE

GRUPPE MITTE

24.05.2014 GEVENICH

RC Racing Gevenich
Klaus Mann
Auf der Putsch 8
56825 Gevenich
http://ro-gevenich.npage.de

GRUPPE NORD

05.-06.07.2014 LEMGO

ECC Detmold
Lars Sturm
Uferstraße 26
32657 Lemgo
www.ecdetmold.de/neu

09.06.2014 BURGDORF

MAC Burgdorf e.V.
Horst Hampel
Scharlemannstraße 20
31303 Burgdorf
felz@gmx.de

GRUPPE SÜD

10.-11.05.2014 BAD BERNECK

RC Offroad Raceway Bad Berneck
Fritz Kaufmann
Neudorf 14
95460 Bad Berneck
Tel: 0 170 / 77 10 133
rc-racers-shop@t-online.de

18.05.2014 CRAILSHEIM

Mini Car Club Crailsheim e.V.
Sascha Knodel
Brühlweg
74584 Waldtann Crailsheim
Tel: 0 79 67 / 70 10 64
info@mcc-crailsheim.de

22.06.2014 HEILBRONN

MSC-Hansa Heilbronn e.V.
Martin Damrath
Theresienstrasse
74072 Heilbronn
auto@mcc-hansa.de

29.06.2014 CRAILSHEIM

Mini Car Club Crailsheim e.V.
Sascha Knodel
Brühlweg
74584 Waldtann Crailsheim
Tel: 0 79 67 / 70 10 64
info@mcc-crailsheim.de

GRUPPE OST

04.-05.05.2014

ZEULENRODA-TRIEBES

Ezdrome
Radhaus Bauer
Industriestrasse 24
7937 Zeulenroda-Triebes
Tel: 0 36 628 / 95 57 88
rtrace@radhaus-bauer.de

21.-22.06.2014 GREIZ

Race-way Greizer SV
Mike Golle
Sportanlage Werdauer Straße
7973 Greiz

Tel: 0 176 / 24 19 79 72

mikegolle@aol.com

06.07.2014 LEIPZIG

MRC Leipzig e.V.
Sven Müller
Wodanstr. 19
4347 Leipzig
info@druck-mueller.de

09.08.2014 LAUBA

MBC Oberlausitz e.V.
Thomas Mager
Siedlung
2708 Lauba
Tel: 0 160 / 92 56 14 40
bergweg4@freenet.de

GRUPPE WEST

10.-11.05.2014 HAMM

IG Racing Team Hamm
Sven Heinrich
Detmolder Strasse 14

58075 Hamm
sv.heinrich@web.de

06.-07.09.2014 HELLENTHAL

M.A.C. Eifel Elbs e.V.
Stephan Elgas
Oeffelstrasse
53940 Helleenthal
Tel: 0 65 51 / 98 56 46
stephan@mac-eifel-elbs.de

DM 2014

26.-27.07.2014 KÖNIGEN

RC-Cars Köngen e.V.
Maik Trinkauf
Steinackerstraße 73
73257 Köngen
ernjat@web.de

Interessierte Veranstalter wende
n sich an den LRP-Offroad-
Challenge Termin Koordinator
René Sagawe:
r.sagawe@LRPcc
Tel: +49 (0) 41 31 / 52 25 2
oder die Technischen Kommissa
re ihrer Region.



Termine Stand: 02. April 2014 / Tagesaktuelle Termine unter: www.lrp-offroad-challenge.com

CHALLENGE-INFOLINE FÜR BEIDE RENNSERIEN: 0 71 81 / 25 25 65 (WERTTAGS: 18:30 - 20:00 UHR)

IMPRESSUM

Die Angaben über Produkte entsprechen den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vorhandenen Kenntnissen. Änderungen sind vorbehalten. Alle Terminangaben ohne Gewähr! Bei Erwerb, Errichtung und Betrieb von Sende- und Empfangsanlagen sind die gesetzlichen und postalischen Bestimmungen zu beachten. Die Verwendung/Weitergabe oder Vervielfältigung von Texten und Textauszügen, Zeichnungen und Abbildungen in andere elektronische oder gedruckte Publikationen, auch auszugsweise, ist nur mit der

ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung der LRP electronic GmbH gestattet. Für Druckfehler wird keine Haftung übernommen. Sämtliche Daten, Texte und Bilder sind Eigentum der LRP electronic GmbH.

Alle Warenzeichen sind das Eigentum der jeweiligen Inhaber.
© LRP electronic GmbH / April 2014

SANWA

THE 2.4GHz SPECIALISTS

NELLER

MT-4S... DER SCHNELLERE BRUDER DER MT-4!

SANWA MT-4S 2.4 GHZ 4-KANAL
Sender/Empfänger-Set
#101A31572A

MT-4S

Die konsequente Weiterentwicklung der Sanwa MT-4. Sie verfügt über alle Features der MT-4 und über zusätzliche Eigenschaften der Sanwa M12. Blitzschnelles Ansprechverhalten, hohe Übertragungssicherheit und rasanter Telemetrie-Datenfluss machen die Sanwa MT-4S zum Referenzprodukt am Markt. Die Darstellung der Telemetrie-Daten erfolgt auf einem großen Vollpunkt LC-Display, das nun dank integrierter Hintergrundbeleuchtung eine noch bessere Lesbarkeit der Einstellungen und Informationen garantiert.

Neuerungen der MT-4S

- Verbesserte Übertragungsgeschwindigkeit: schneller als die MT-4!
- Super kleiner und leichter Racing-Empfänger RX-472
- SSL Funktion wie M12: Sanwa Super Vortex Zero Brushless-Regler kann direkt über den Sender programmiert werden
- LCD Hintergrundbeleuchtung: Bessere Bedienbarkeit durch optimierte Display Beleuchtung

FEATURES

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

MAXIMALE KOMPATIBILITÄT

Alle Sanwa 2.4GHz FHSS-2, FHSS-3 und FHSS-4 Auto-Empfänger können verwendet werden: RX-471, RX-462, RX-461, RX-371W sowie der LRP C3-RX um nur ein paar dieser Auswahl zu nennen.

PERFEKTER SENDERAKKU

LRP VTEC LiPo 3000 TX-Pack Sanwa M12/MT-4/Exzes-X/
SD-10G - TX-only -7.4V (Details siehe www.LRPcc)
#430355

IM SET INKLUSIVE



RX-472 Empfänger
#107M116A

* Anzeige und Funktion der Telemetriedaten abhängig vom eingesetzten Empfänger, Regler und Sensoren.

LRP
THE BEST IS BETTER

Achtung: Stellen das Produktbild nur auf unseren Katalog
und unsere Webseiten (www.lrp.cc) dar.

WWW.LRP.CC

LRP electronic GmbH | Herfelenstraße 15 | 70514 Schrodorf | Deutschland | www.lrp.cc | info@lrp.cc

NEUE PRODUKTE

HPI MICRO RS4 1969 FORD MUSTANG RTR-X

Brandneu steht das kleinste Mitglied in Vaughn Gittin Juniors Garage bereit! Der Micro RS4 ist die heiße Replika von Vaughns 1969 Ford Mustang RTR-X und bietet neben 4WD Antrieb, kraftvollem Motor, 2 Sets Reifen natürlich die offiziell lizenzierte Karosserie. Ein Mini-Spaß-Renner im Maßstab 1/18!

- Vaughn Gittin Jr. 1969 Ford Mustang RTR-X Karo
- 2 Sets Räder für Drift & Grip-Action
- 4WD Riemenantrieb
- Komplett RTR - alles inklusive

BEST. NR.: H112468
UPE: 179,99 €*

 Länge: 220mm
 Breite: 105mm
 Höhe: 80mm
 Radstand: 140mm

LRP VTEC LIPO COMPETITION CAR LINE HARDCASE

Europameister TC Modified, Europameister 1/10 4WD Buggy, ETS Gesamtsieger, Gewinner der E-Buggy Klasse beim Neo Race sowie zahlreiche nationale Onroad und Offroad-Meisterschaften in einer einzigen Saison - die Erfolgsbilanz der LRP LiPo Competition Car Line Akkus ist mehr als beeindruckend. Die neuen Typen für 2014 wurden in Sachen Kapazität und Leistungsabgabe noch weiter optimiert, so dass allen Racern erneut eine Akku-Line zur Verfügung steht, die ihresgleichen sucht.

- Mit brandneuen Hightech-Zellen ausgerüstet
- Stellen jederzeit die maximale Leistung bereit
- Bieten ein optimales Preis-/Leistungsverhältnis
- Regelkonform mit allen Verbänden & Rennserien

BEST. NR.: 430210
UPE: 94,99 €*
BEST. NR.: 430211
UPE: 84,99 €*


430211

430210

 Auch erhältlich als
 1S-Akku, Saddle-Pack
 und Shortie
 (#430212-214).

HPI SAVAGE XL OCTANE 2.4GHZ RTR

Der Savage erobert das Gelände ab sofort als echtes Monster - mit Benzinmotor! Größer als ein herkömmlicher 1/8 Monstertruck ist der Savage XL Octane mit dem brandneuen HPI GT15C Motor ausgerüstet - ein 15ccm Benzin-Motor mit 2.7PS. Die Leistung wird dabei mit normalem Zweitakt-Gemisch von der Tanke zum Leben erweckt.

INHALT:

- 1/8 Savage XL Monstertruck mit Benzinantrieb
- 2.7 PS GT15C 2-Takt Motor mit Pullstart
- Composite Drei-Scheiben-Bremssystem
- Neue XL-Karosserie


ACTIONVIDEO
BEST. NR.: H109073

 Länge: 570mm
 Breite: 435mm
 Höhe: 279mm
 Radstand: 390mm

* Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen. Stand April 2014.

DIE NÄCHSTE LRP NEWS ERSCHEINT AM 1. AUGUST 2014

Die kommende Ausgabe erhalten Sie bei einem von über 1000 Modellbau-Fachhändlern in Deutschland, Österreich und der Schweiz!

Einmal also auch ganz in Ihrer Nähe. Zum Beispiel hier...

IHR FACHHÄNDLER:

Best. Nr.: NEWS 14-2



4 250068 158502

APPS FÜR MODELLBAUER

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



AVIATOR-News



Berlinski RC



DMFV-News



Graupner



HORIZON HOBBY



HYPE News



KYOSHO News



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-Car-News



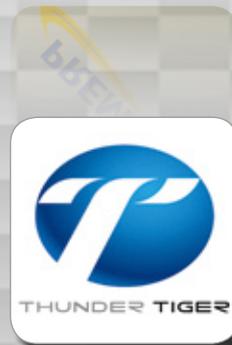
RC-Heli-News



RC-TEST



RC-TRUCKS



Thunder Tiger



YUKI MODEL



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





SHOP

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

NEU!



Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037

€ 9,80

Auch digital als
eBook erhältlich



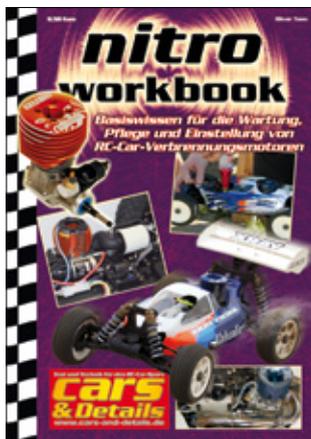
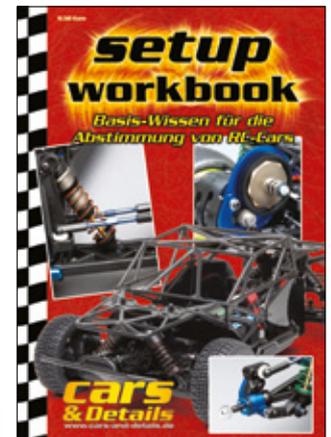
Auch digital als
eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 10599

€ 8,50



Auch digital
als eBook erhältlich

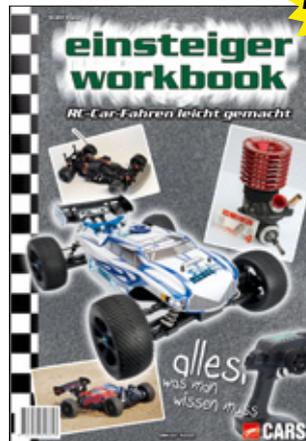
Nitro Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11586

€ 8,50

NEU!



Auch digital
als eBook erhältlich

Einsteiger Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



12 Ausgaben für 54,- Euro

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

So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



RC-Short-Course-Action Ausgabe 2011

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

Artikel-Nr. 12640
€ 12,00



Modellmotoren praxisnah Werner Frings

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

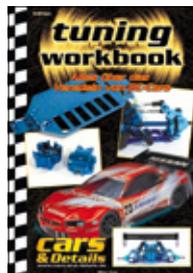
Artikel-Nr. 10664
€ 19,80



RC-Monster-Action Ausgabe 2012

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

Artikel-Nr. 12767
€ 12,00

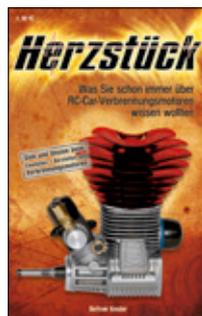


Auch digital als eBook erhältlich

Tuning Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



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

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

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

Problemlos bestellen >

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

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

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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



Text und Fotos: Jan Schnare

Horizons aktueller Brushless-Buggy

ELEKTRO DR3IER

Hinter der kryptisch anmutenden Bezeichnung TLR 8ight-E 3.0 verbirgt sich ein Horizon Hobby-Modell, das man haben will. Egal, ob Einsteiger oder Profi, dieser 1:8er-Buggy zaubert jedem RC-Car-Fan ein Lächeln ins Gesicht. Die saubere Verarbeitung, der edle Materialmix und die futuristische Karosserie-Form tragen sicherlich dazu bei. Doch viel entscheidender ist die hervorragende Fahr-Performance, die dieses Modell bietet. Aber der Reihe nach.



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

Das bewährte 8ight-Buggy-Chassis von TLR wird seit Jahren weiterentwickelt und überzeugt regelmäßig mit sinnvollen Details und Verbesserungen. Diese machen den 1:8er-Buggy bei zahlreichen Rennveranstaltungen überall auf der Welt zu einem heißen Kandidaten für das Podium. Die neueste Evolutionsstufe mit dem Namenszusatz 3.0 ist bereits seit einigen Monaten als Verbrenner-Variante auf dem Markt und wird nun auch als reinrassiger Elektrobuggy angeboten.

Erfolgs erlebnis

Da TLR die Wettbewerbsmarke von Horizon Hobby ist, wird der 8ight-E 3.0 konsequenterweise als vollständig zu montierender Baukasten ausgeliefert. Sämtliche Einzelteile sind nach Baugruppen sortiert verpackt. Neben den Bauteilen für das Modell selbst finden sich noch zwei Sätze Felgen und eine klare Karosserie im Lieferumfang. Zur Fertigstellung benötigt man daher noch einen Brushlessmotor, einen Regler, zwei

2s-LiPo-Akkus, ein Servo, die komplette RC-Anlage und zu guter Letzt einen Satz Reifen. Hat man alles zusammen, steht dem Zusammenbau nichts mehr im Weg.

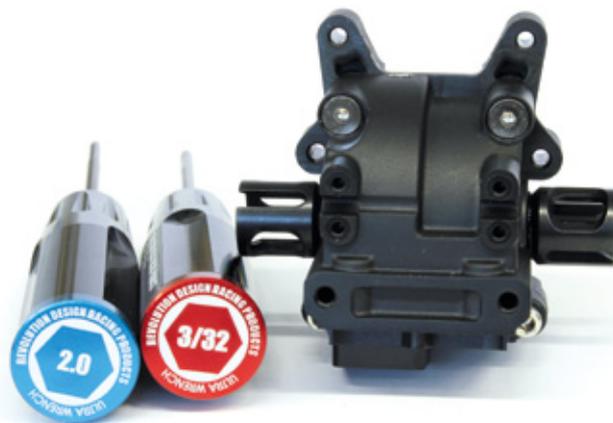
Die gut gemachte Anleitung sorgt für ein schnelles Vorankommen während des Baus. Kleine Abzüge gibt es jedoch bei der vermeintlich maßstabsgetreuen Darstellung von Schrauben. Hier kommt es leider an einigen Stellen vor, dass nicht ganz eindeutig erkennbar ist, welche Länge verwendet werden soll. Da hilft nur ausprobieren. Die Zielgruppe – Wettbewerbsfahrer – wird das jedoch nicht weiter stören, da es in den meisten Fällen kaum ein Vertun gibt.



Kohlefaser-Teile sucht man vergeblich. Kunststoff und Aluminium kommen zum Einsatz

zöllige Schrauben vermischt zum Einsatz kommen. Dank der exakten Fertigung der Schrauben merkt man jedoch schnell, welches Werkzeug man verwenden muss. Insofern ist dies eigentlich lediglich ein Schönheitsmakel, der von den TLR-Produkten auch bereits bekannt ist. Der auffälligste Unterschied zwischen dem TLR 8ight und anderen Buggys dieser Klasse, ist der komplette Verzicht auf Kohlefaser. Das komplette Modell besteht aus sauber gespritzten Kunststoffteilen und an besonders belasteten Stellen sorgen gefräste Aluminium-Parts für Stabilität.

Mal metrisch, mal zöllig – beim TLR sollte man beide Werkzeugtypen bereit legen



Eigene Basis

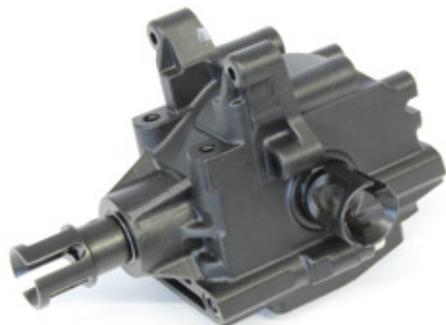
Der Aufbau von Wettbewerbsbuggys gestaltet sich in den allermeisten Fällen sehr ähnlich. So ist die Montage des Modells keine Herausforderung. Das bereits vom Nitro-Buggy-Bruder bekannte Chassis weist entsprechende Modifikationen auf, um den Elektroantrieb samt der benötigten Akkus aufnehmen zu können. Es handelt sich also nicht einfach um einen modifizierten Verbrennerbuggy, sondern tatsächlich um ein eigenständiges Modell.

Da der 8ight-Buggy schon seit einigen Jahren erfolgreich verkauft wird, wurden im Rahmen diverser Modellpflegezustufen stetig Verbesserungen eingeführt. Manche Teile blieben jedoch seit jeher unverändert. Das führt leider dazu, dass metrische und

Einfacher Aufbau

Im Großen und Ganzen geht der Aufbau ansonsten schnell und ohne Überraschungen vonstatten. Sämtliche Baugruppen entstehen innerhalb von kürzester Zeit und die Teile gleiten förmlich ineinander. Ein wenig Nachdruck benötigt dann nur die Hochzeit von Vorderachse und Chassisplatte. Denn leider umschließt der hintere Schwingenstifthalter die Chassisplatte derart stramm, dass es nicht mit einem einfachen Aufsetzen der Vorderachse getan ist. Man muss sie zunächst mit sanfter Gewalt auf die Platte pressen und danach die letzten Millimeter durch gleichmäßiges Anziehen der Halteschrauben überwinden. Am sinnvollsten erscheint es hierbei, die klemmenden Aluminium-Teile im Vorfeld etwas zu bearbeiten, was den Vorgang enorm vereinfacht – gerade auch im Hinblick auf Wartung und Reparatur.

Für die Kraftübertragung im Modell zeichnet ein klassentypisches Konstrukt mit drei Vierspider-Differenzialen und CVD-Wellen verantwortlich.



Die Differenzialkästen sind eine komplette Einheit. Die Ein- und Ausgänge verfügen über Gewichtserleichterungen

CAR CHECK

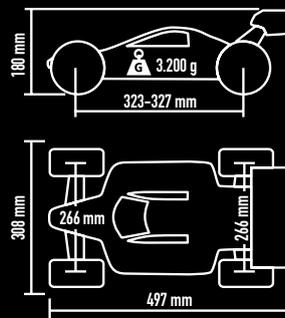
TLR 8ight-E 3.0 Horizon Hobby

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 579,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, CVD-Wellen, vier Öldruckstoßdämpfer, Stabilisatoren vorne und hinten, komplett kugelgelagert, Rechts-links-Gewindestangen, drei Vierspider-Differenziale, LRC-System hinten

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

Erfahrungslevel:



Lediglich vom Mitteldifferenzial zu den Achsen kommen einfache Knochenwellen zum Einsatz. Der rechtsseitigen Platzierung des Motors Rechnung tragend ist der hintere Differenzial-Antrieb deutlich nach außen versetzt. So verläuft die Eingangswelle vom Mitteldiff absolut gerade. Dadurch bietet sich auf der linken Chassis-Seite genügend Platz für die Akkus.



Kugellagerungen, CVD-Wellen und eine edle Verarbeitung zeichnen einen modernen Wettbewerbsbuggy aus

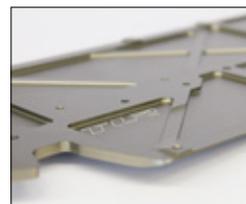
Was ist neu?

Gegenüber seinem Vorgänger ist der Dreier für eine bessere Performance optimiert worden. Das klingt erst mal nach einer hohlen Marketing-Phrase, trifft aber den Kern der Veränderungen. So wurden die Achsschenkel und -Träger überarbeitet, um ein gleichbleibendes Handling auf verschiedenen Untergründen zu gewährleisten. Gleichzeitig haben die TLR-Ingenieure ihrem neuen Buggy überarbeitete Dämpferbrücken spendiert, die eine einfachere Montage der Sturzstreben ermöglichen. Dadurch werden Setup-Arbeiten erleichtert. Ebenfalls für ein einfaches Setup sollen die einstellbaren Querlenkerhalter sorgen, die mit dem vom Nitro bekannten LRC-System ausgestattet sind. Damit lässt sich ein sehr niedriges Rollzentrum bei gleichzeitig guter Variabilität realisieren.

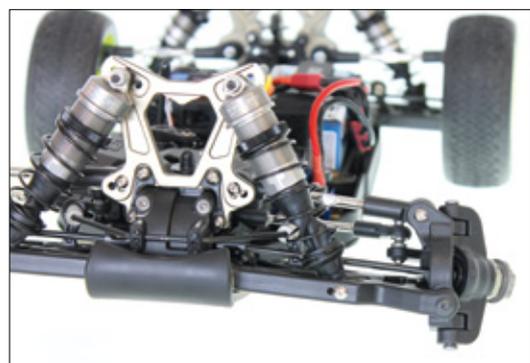
Ergänzend dazu wurde auch die Aerodynamik mit einer komplett neuen Karosserie überarbeitet. Damit sieht der 8ight 3.0 nicht nur extrem sportlich aus, er

profitiert auch noch von mehr Traktion und Stabilität. Auch in puncto Robustheit hat Horizon eine Schippe drauf gelegt. So kommt beim 3.0 ein 4-Millimeter starkes 7075 T6-Aluminium-Chassis zum Einsatz, das durch eine Hart-Eloxierung besonders widerstandsfähig sein soll. Gleichzeitig sorgen großzügig ausgefräste Bereiche für ein angemessenes Gewicht. Des Weiteren kommen bei dieser Buggy-Variante wieder 5-Millimeter-Spurstangen zum Einsatz, was auch bei größeren Belastungen für mehr Stabilität sorgt.

Im Gegensatz zu manch anderen Herstellern hat TLR in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, das für eine bessere Performance nicht unbedingt immer ein komplett neues Auto nötig ist. So setzte man immer auf gezielte Evolution an verbesserungswürdigen Teilen des Modells und behielt bewährte Baugruppen bei. So klingen die Neuerungen des 8ight 3.0 zunächst einmal nach relativ wenig. Inwiefern sich die Modifikationen jedoch auf das Fahrverhalten auswirken, soll nun ein Praxistest klären.



Eine hart-eloxierte 4-Millimeter-Chassisplatte sorgt für Stabilität. Ausfräsungen halten das Gewicht niedrig



Überarbeitete Dämpferbrücken und neue Stoßdämpfer mit verbesserten Federn sorgen für ein seidenweiches Eintauchverhalten



Im Gegensatz zur Nitro-Variante basiert der Elektro-8ight auf einer symmetrischen Chassisplatte. Es handelt sich dabei um eine spezielle Konstruktion, nur für die Brushlessversion

MEIN FAZIT



Vor dem Fahrtst dachte ich: Das Chassis ist vom Nitro-Bruder bekannt, da gibt es sicherlich nicht viel Neues. Doch weit gefehlt. Denn Horizon Hobby hat mit diesem Oberklasse-Buggy wieder einmal bewiesen, dass es doch gerade die kleinen Verbesserungen sind, die aus einem guten Modell ein sehr gutes machen.

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details

Eigenständiges Elektro-Chassis
Ausgeklügeltes Setup-System
Sehr gute Fahrperformance
Außergewöhnliches Karosserie-Design

Sehr langes Sensorkabel nötig

Kurven-Ass

Bestückt mit zwei 2s-LiPos ging es für den TLR erstmals in artgerechtes Habitat: auf eine sandig-feste Offroad-Piste. Da sich die Brushlesscombo mit dem 2.200-kv-Innenläufer bereits in einem anderen Buggy bewährt hatte, waren hier zunächst keine Setup-Einstellungen notwendig. Im Bezug auf das Setup des Buggys wurden sämtliche Einstellungen aus der Bauanleitung übernommen. Ohne große Eingewöh-

nungszeit ging es dann auch recht schnell mit Vollgas die erste längere Gerade entlang. Hier zeigte sich der Buggy extrem neutral und mit der enormen Leistung des Antriebs keineswegs überfordert. Zum Ausrollen wurde der Buggy in eine langgezogenen Rechtskurve gelenkt, aus der dann abrupt heraus beschleunigt wurde. Nach einem kurzen Untersteuern ging es mit reduzierter Leistung in die nächste Linkskurve. Bereits hier zeigte sich, dass der Buggy besonders im mittleren Leistungs- und Geschwindigkeitsbereich extrem gutmütig fährt. Bei zu viel Gas fängt er lediglich an, etwas über die Vorderräder zu schieben, bei zu wenig Gas bricht das Heck ab und zu mal aus.



Setup-Änderungen sind beim TLR 8ight-E 3.0 ein Kinderspiel

Entsprechend der eigenen Vorlieben kann man beim 8ight-E 3.0 sehr schön mit der Spur der Vorderachse herum experimentieren. Das Baukastensetup stellt zunächst einen guten Kompromiss aus Spurtreue und Lenkverhalten dar. Wer gerade auf engeren Kursen unterwegs ist, wird durch eine nur leichte Erhöhung der Nachspur schon deutliche Veränderungen spüren. Das Einlenkverhalten wird angenehm direkt. Ebenfalls einfach anpassbar ist die durchdachte Hinterachse. Durch verschiedene Kunststoff-Einsätze kommt man hier schnell zum gewünschten Ergebnis. Doch auch hier gilt: Das Standardsetup ist bereits sehr gut fahrbar.



Nicht nur optisch macht der neue Wettbewerbsbuggy von TLR eine gute Figur – auch das Fahrverhalten überzeugt

Leisetreter

Sehr positiv präsentierte sich auch das Fahrwerk des TLR-Buggys. Die Dämpfer arbeiten sehr weich und verlieren auch über einen längeren Zeitraum nicht nennenswert an Performance. Die nach unten enger gewickelten Federn verhindern wirkungsvoll ein Herausspringen der Kunststoff-Teller bei Überschlagen. Dank der verschiedenen Stabilisatoren in 2,3; 2,5; und 2,7 Millimeter für die Vorderachse beziehungsweise 2,3; 2,7; und 3,0 Millimeter für die Hinterachse bieten sich auch hier entsprechende Setup-Möglichkeiten, um das Modell an persönliche Vorlieben und auch die Streckenbeschaffenheit anzupassen.

Zurück zum Fahrverhalten. Inzwischen sind einige Akkus geleert und die Nachspur an der Vorderachse für ein agileres Fahrverhalten etwas vergrößert. Zudem wurden die dicksten Stabilisatoren verbaut, um die Wankbewegungen

in Kurven spürbar zu reduzieren. Inzwischen hat sich der TLR-Buggy als echte Fahrmaschine gezeigt. Besonders das LRC-System an der Hinterachse konnte von Beginn an mit einem sehr gutmütigen aber nicht träge wirkenden Fahrverhalten bei gleichzeitig sehr guter Haftung überzeugen. Hierzu trägt sicherlich auch das hervorragend abgestimmte Dämpfer-System mit den überarbeiteten 16-Millimeter-Big-Bore-Dämpfern und den konischen Federn bei. Abgerundet wird der gute Eindruck durch einen sehr leichtgängigen Antriebsstrang, der bei einem Rennen wichtige Milliamperestunden sparen kann.

««««

Anzeige



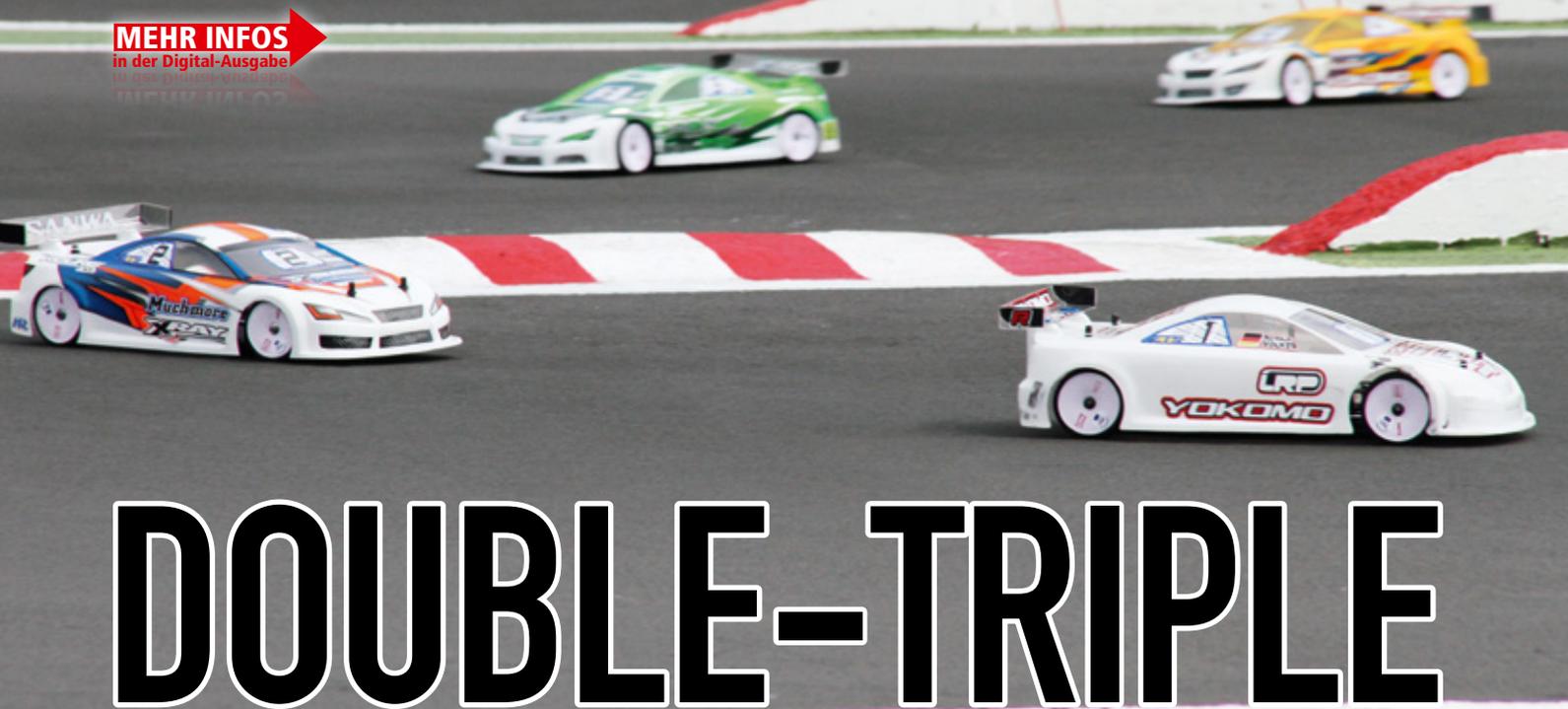
Das Maß
aller Dinge –
im schweren Gelände



Jeep and related logos, vehicle model names and trade dresses are trademarks of Chrysler Group LLC and are used under license by Axial Inc. © Chrysler Group LLC 2014.

Die Welt-Elite auf den Kanaren

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe



DOUBLE-TRIPLE

Zum zweiten Mal hintereinander hat Team XRAY alle drei Rennklassen bei einem Lauf zur Euro Touring Series (ETS) gewonnen. Beim dritten Saisonrennen in Telde auf Gran Canaria standen Adrian Bernsten und zwei Mal Jan Ratheisky nach spannenden Rennen ganz oben auf dem Siegerpodest.

Text und Fotos:
Bernd Bohlen

„Kein Griff“, das war wohl der am häufigsten zu hörende Spruch des Rennens. Der örtliche Club La Nave hatte kurz vor dem Rennen die Asphaltpiste behandelt. Das Ergebnis war eine Oberfläche wie Schmirgelpapier. Der Reifenabrieb war groß. Der Griff gering. Dazu kam ein oft böiger Wind. Doch die Sonne lachte. Die Bedingungen waren für alle gleich. Es war ein tolles Rennen mit packenden Szenen. Die Pole-Position war keine Garantie, das Rennen zu gewinnen. Im Gegenteil: Wer es in den fünf Vorläufen schaffte, auf den begehrten ersten Startplatz zu kommen, stand auf Gran Canaria am Ende eben nicht auf dem obersten Podestplatz. Weder Ronald Völker (Yokomo BD7-2014) in Tourenwagen Modified, noch Marek Cerny (XRAY T4-2014) in Tourenwagen Pro Stock und auch nicht Olivier Bultynck (VBC Racing) in der Klasse Formel 1. Nach harten Zweikämpfen, tollen Aufholjagden und taktischen Rafininessen der jeweiligen Sieger blieben für sie nur zweite Plätze.

Harter Zweikampf

Marek Cerny aus Tschechien sah lange wie der sichere Sieger der Klasse Pro Stock aus. Den ersten Finallauf hatte er noch deutlich gewonnen. Drei Runden vor Schluss im dritten Finallauf lag er noch vor seinem Teamgefährten Jan Ratheisky in Führung. Die Spannung war zum Greifen. Denn schon im zweiten Finallauf gelang es Ratheisky, der zu Beginn des Jahres von Serpent zu Yokomo gewechselt war, in einer tolldreisten Aufholjagd an den Tschechen heranzufahren und ihn spektakulär zu überholen. Im dritten Finallauf schaffte er das Kunststück erneut. In der zwölften Runde überholte Ratheisky seinen



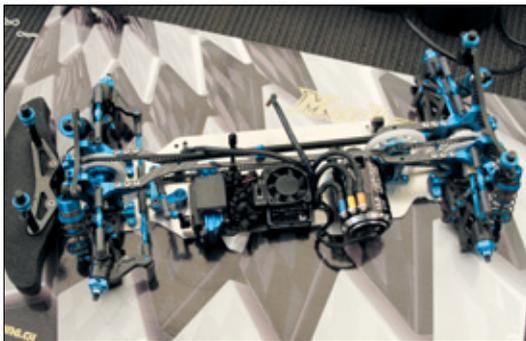
Die ETS-Trophäen in den Umrissen des jeweiligen Landes (hier der Insel Gran Canaria) sind heiß begehrt



Die Fahrer der Klasse Modified mussten ihre Reifen unter Aufsicht selbst zusammenkleben



Die 270 Meter lange Strecke überzeugt mit ihrem Layout. Der Veranstalter hatte allerdings eine neue Schicht auftragen lassen. Der Griff war bescheiden



Immer häufiger zu sehen: Tourenwagen mit einer Chassisplatte aus Aluminium. Hier ist es der Tamiya 418 des Schweizer Beni Stutz



Adrian Berntsen auf den Weg zum Sieg im ersten Finale

Teamgefährten und sicherte sich so den Sieg. Cerny wurde Zweiter. Der Lokalmatador Toni Mateo schaffte als Dritter den Spung auf einen Podestplatz.

Adrian Berntsen gewann zum ersten Mal einen Lauf der Euro Touring Series. Der Norweger kam mit seinem XRAY T4-2014 bestens zurecht und machte in den Finalläufen mächtig Druck auf den von der Pole startenden Ronald Völker. Beim ersten Lauf profitierte Adrian Berntsen von einem großen Fehler des Yokomo-Piloten. Beim Start drehte sich Ronald Völker mehrfach um die eigene Achse. Ehe er sein Rennen aufnehmen konnte, war er bis zum letzten Platz durchgereicht worden. Berntsen, von Platz zwei ins Rennen gegangen, gewann den Lauf vor Andy Moore (Hot Bodies) und Christopher Krapp (Kyosho).

Im zweiten Finallauf machte der Norweger gleich wieder Druck auf Ronald Völker. Mehrfach versuchte er an dem Yokomo-Piloten vorbeizukommen. Bei einem erneuten Versuch drehte er Völkers Yokomo um, wartete dann aber fair ab, bis der Deutsche wei-

terfahren konnte. Dieses Manöver nutzte Alexander Hagberg, um beide zu überholen und als erster die Ziellinie zu überqueren. Mit seinem ungestümen Vorgehen hatte Berntsen den Schweden Hagberg (XRAY T4-2014) für den letzten Finallauf in eine hervorragende Ausgangsposition gebracht. Mit einem Sieg im letzten Lauf hätte der Schwede auf Gran Canaria gewonnen. Schnell war Adrian Berntsen auch im dritten Finallauf wieder an Ronald Völker ran. Runde um Runde jagten die Beiden in kurzem Abstand um den Kurs. Alexander Hagberg wartete auf Position drei ab, was da vor ihm passierte. Berntsen überholte nicht, er setzte erst gar nicht zu einem Überholmanöver an. Er wusste: Solange Alexander Hagberg nicht an ihm vorbei kam, würde er das Rennen gewinnen. Ronald Völker gewann. Das reichte zum zweiten Platz in der Gesamtwertung. Alexander Hagberg belegte den dritten Platz vor Christopher Krapp und Naoto Matsukura (Yokomo).



Jan Ratheisky ging wieder in allen drei Klassen an den Start. In Formel und Pro Stock gewann er

ERGEBNISSE TW MODIFIED							
Platz	Name	Land	Chassis	Motor	Regler	Akku	Karosserie
1	Adrian Berntsen	Norwegen	XRAY T4-2014	Muchmore Fleta ZX 4,5T	Much More Fleta Pro	Muchmore	PF LTC-R
2	Ronald Völker	Deutschland	Yokomo BD7-2014	LRP X20 4,5T	LRP Flow	LRP	PF LTC-R
3	Alexander Hagberg	Schweden	XRAY T4-2014	Orca TX 4,5T	Orca VXX	Orca Infinite 6200	PF LTC-R
4	Christopher Krapp	Deutschland	Kyosho TF6 SP2	Team Prion VST2 4,5T	Team Orion R10 Pro	Team Orion	PF LTC-R
5	Naoto Matsukura	Japan	Yokomo BD7-2014	Yokomo 4,5T	Yokomo	Yokomo	PF LTC-R
6	Andy Moore	Großbritannien	Hot Bodies TCXX	Hobbywing	Hobbywing	Moorespeed	Protoform
7	Marc Fischer	Deutschland	Serpent S411 Eryx 2.0	Thunder Power 4,5T	Viper VTX10R	Thunder Power	PF LTC-R
8	Marc Rheinard	Deutschland	Tamiya TRF 418	Muchmore Fleta ZX 4,5T	Much More Fleta Pro	Thunder Power	PF LTC-R
9	Marcus Vasmar	Schweden	XRAY T4-2014	Muchmore	Muchmore	Muchmore	PF LTC-R
10	Viktor Wilck	Schweden	Tamiya TRF 418	Speedpassion	Speedpassion Reventon	Pro Spec	Protoform

Anzeige

Hacker
Brushless Motors

DRIVE QUALITY

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



www.hacker-carline.de

www.hacker-motor.com



Willkommene Abkühlung: Olivier Bultynck (links), Jan Ratheisky (Mitte) und Thomas Pumpler feiern ihre Podiumsplätze in der Klasse Formel mit einer Sektdusche



Adrian Berntsen (Mitte) gewinnt sein erstes ETS-Rennen. Ronald Völker (links) wird dieses Mal nur Zweiter. Drei Mal hintereinander wurde er ETS-Champion in Modified. Er gewann neun der insgesamt 36 ETS-Rennen. Alexander Hagberg steht auf dem dritten Podiumsplatz. Er hat bisher zwei ETS-Rennen gewonnen



Von Startplatz 2 ging der Sieger der Klasse Formel 1, Jan Ratheisky, mit seinem Boliden in die Finalläufe



Auf dem Siegerpodest in der Klasse Pro Stock (von links): Marek Cerny (Platz 2), Jan Ratheisky (Platz 1) und Toni Mateo (Platz 3)

Sieg zu Sieg

Der amtierende ETS-Champion Formel 1, Jan Ratheisky, reist auch in diesem Jahr wieder von Sieg zu Sieg. Die bisherigen drei Saisonrennen hat er gewonnen. Dazwischen wechselte noch ganz schnell das Team. Beim ersten Sieg fuhr er noch einen Serpent. Danach ging er mit einem Prototypen von XRAY an den Start. Olivier Bultynck, der von Startplatz 1 in die Finalläufe ging, wurde Zweiter vor dem Österreicher Thomas Pumpler (Tamiya).

Die Fahrer des Teams XRAY sind im Weltmeisterschaftsjahr für Tourenwagen Elektro auf Kurs. Zum zweiten Mal schafften sie jetzt in der Euro Touring Series den Dreifachtriumph. Adrian Berntsen und Alexander Hagberg waren auf der Asphaltstrecke auf Gran Canaria wieder äußerst schnell. Angesichts der Weltmeisterschaft ist dies besonders in Tourenwagen Modified wichtig. Adrian Berntsen ist von seinem neuen XRAY ganz begeistert. Auf seiner Facebook-Seite gerät er ins Schwärmen: „Der XRAY T4-2014 ist ein großer Schritt in die richtige Richtung und zeigte an diesem Wochenende, dass er der Beste auf dem Markt ist – sowohl auf Teppich als auch auf Asphalt.“

Die noch ausstehenden drei Läufe der Euro Touring Series sind für die Teams eine ideale Vorbereitung für die Weltmeisterschaften. Wo sonst können sie unter härtesten Bedingungen ihre Entwicklungen testen und fortentwickeln. Wo sonst können sie sehen, wo sie aktuell stehen. Die Läufe in Mattsee in Österreich (9. bis 11. Mai), in Luxemburg (6. bis 8. Juni) und das große Finale (vom 4. bis 6. Juli) in der Hudy Arena in Trencin (Slowakei) versprechen von daher interessanten und spannenden RC-Car-Sport. <<<<

ERGEBNISSE TW PRO STOCK

Platz	Name	Land	Chassis	Motor	Regler	Akku	Karosserie
1	Jan Ratheisky	Deutschland	XRAY T4-2014	Muchmore Fleta 13,5T	Muchmore Fleta Euro	Gens Ace	Blitz TSX
2	Marek Cerny	Tschechien	XRAY T4-2014	Muchmore Fleta 13,5T	Muchmore Fleta Euro	LRP 7200	Montech
3	Toni Mateo	Spanien	Yokomo BD7	Muchmore Fleta 13,5T	Muchmore Fleta Euro	Muchmore	PF LTC-R
4	Lars Hoppe	Deutschland	ARC R10 2013	Muchmore Fleta 13,5T	Muchmore Fleta Euro	IP 7200	Blitz GSF
5	Eugenio Antimo Valiente	Spanien	VBC Wildfire D006	Muchmore Fleta 13,5T	Muchmore Fleta Euro	Eagle Racing	PF LTC-R
6	Henrik Heitsch	Deutschland	ARC R10 2013	Muchmore Fleta 13,5T	Muchmore Fleta Euro	LRP 7200	Blitz GSF
7	Michael Kiesewetter	Deutschland	VBC Wildfire D006	Muchmore Fleta 13,5T	Muchmore Fleta Euro	Team Silverback	PF Mazdaspeed 6
8	David Nemcek	Polen	XRAY T4-2014	Muchmore Fleta 13,5T	Muchmore Fleta Euro		
9	Beni Stutz	Schweiz	Tamiya TRF 418	Muchmore Fleta 13,5T	Muchmore Fleta Euro	SK Concept	PF Mazdaspeed 6
10	Pawel Staszewski	Polen	Tamiya TRF 417/Raceberry	Muchmore Fleta 13,5T	Muchmore Fleta Euro	Muchmore	Blitz GSF

Am 23. und 24. Mai 2014

ADRENALIN-TAGE

BEI IHRER NR. 1 FÜR MODELLBAU



Wir geben Vollgas

Erleben Sie die ganze Faszination Modellbau hautnah! Hier erwartet Sie nicht nur Deutschlands größtes Modellbau-Sortiment, sondern auf über 1.000 m² Eventfläche auch ein Programm, das jeden auf Touren bringt:

Atemberaubende Flug-Vorführungen, spektakuläre RC-Car-Vorführungen, sensationelle Modelle zum selber Testen, Racen und Spaß haben, Fliegen mit Fluglehrer, Top Hersteller live vor Ort u.v.m.

Starten Sie mit uns durch:

23./24. Mai 2014

Filiale Mannheim

Morchfeldstr. 37-39,

68199 Mannheim

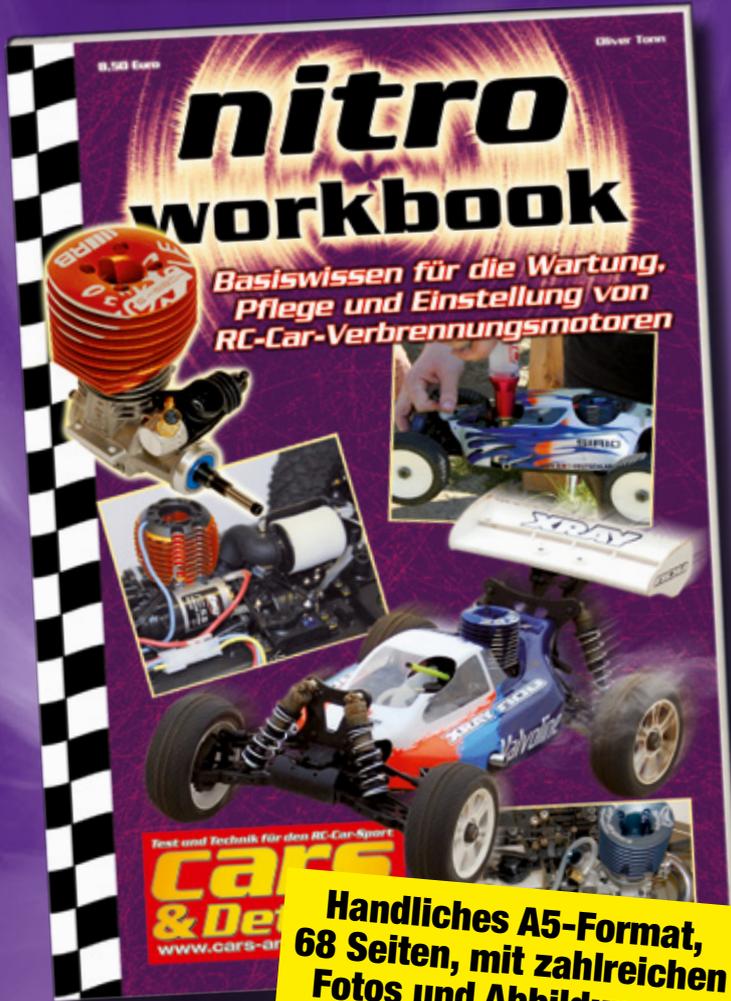


Weitere Infos unter

www.adrenalintage.de

ELECTRONIC
CONRAD

Jetzt bestellen!



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

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



Auch digital als eBook erhältlich

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

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

IM INTERNET UNTER:

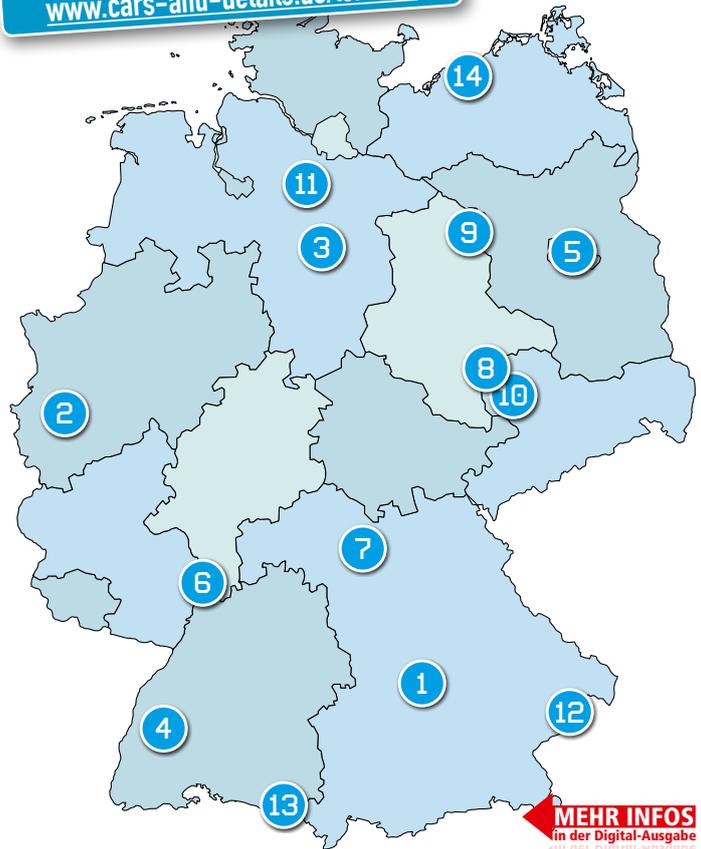
www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110

TERMINE

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

Anzeige



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

21. BIS 27. APRIL 2014

25. bis 27. April 2014

In der österreichischen Stadt **Wels** findet eine **Modellbaumesse** für alle Sparten statt. Geboten werden neben Einkaufs- und Informationsmöglichkeiten viele Aktionen wie Flugshow oder RC-Car-Rennen. Kontakt: www.modellbau-wels.at

26. bis 27. April 2014

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

26. bis 27. April 2014

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

28. APRIL BIS 04. MAI 2014

04. Mai 2014

Der **MAC Burgdorf (3)** organisiert dieses Jahr den **SM-Lauf der Klasse Elektro-Offroad**. Erlaubt sind Modelle der Klassen ORE2WD, ORE2WDST, ORE4WD, ORE4WDST, ORE8B, ORE8T, OREMON und OREMONM. Internet: www.mac-burgdorf.de

05. BIS 11. MAI 2014

10. bis 11. Mai 2014

Die **IG Truckmodellbau Freudenstadt (4)** veranstaltet das **Schwarzwald Modell-Truck-Festival**. Ein 500 Quadratmeter großer Parcours steht allen Trucks im Maßstab 1:14 bis 1:16 zur Verfügung. Ein separates Gelände für 1:32er-Modelle gibt es auch. Zusätzlich wird es eine Modellbau bourse geben. Anmeldungen: Thomas Gaiser, E-Mail: thomas.gaiser@gmx.net

10. bis 11. Mai 2014

Der **Losi Five-T-Cup** richtet sich – wie der Name schon sagt – an Fahrer des 1.5er-Short Course-Trucks von Horizon Hobby. Die Veranstaltung findet auf dem Vereinsgelände des **RC-Offroad-Clubs Staaken (5)** statt. Internet: www.rc-offroad-staaken.de

11. Mai 2014

Anlässlich des 45-jährigen Vereinsbestehens veranstaltet der Verein **Bad Schönborn** eine große **Modellbauausstellung**. Die Ausstellung findet in **76669 Bad Schönborn, Ortsteil Mingolsheim (6)** in der Ohrenberghalle statt. Gezeigt werden Modelle aller Sparten. Kontakt: Klaus Dammert, Telefon: 01 72/360 80 94, E-Mail: schriftfuehrer@rcmf-bad-schoenborn.de

12. BIS 18. MAI 2014

16. bis 18. Mai 2014

Der **Modellsportclub Sand am Main (7)** richtet die **Internationale Meisterschaft in der Klasse Verbrenner-Buggy 1:8** der EFRA aus. Weitere Infos gibt es auf der EFRA-Website unter www.efra.ws

18. Mai 2014

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

26. MAI BIS 01. JUNI 2014

29. Mai 2014

In **Bölsdorf (9)** findet der **24. Flugtag des MFC Albatros Stendal/Tangerhütte** statt. Neben der Fliegerei werden auch alle anderen Arten des Modellbaus zu sehen sein. Internet: www.mfc-albatros.de

23. BIS 29. JUNI 2014

27. bis 28. Juni 2014

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

28. JULI BIS 03. AUGUST 2014

02. August 2014

Die IG MTT lädt zu einem **Offroad-Event** ein. Die Veranstaltung richtet sich an Fahrer von Crawler- und Scaler-Modellen und es wird auch einen kleinen Wettbewerb geben. Veranstaltungsort ist die Kieskuhle in **Grauen (11)** und die Anmeldegebühr beträgt 5,- Euro. Internet: www.modell-truck-trial.de

04. BIS 10. AUGUST 2014

08. bis 09. August 2014

Der Modellsportclub **Sand am Main (7)** lädt zu **Europameisterschaft A der EFRA** auf die Vereins-Rennstrecke ein. Gefahren wird in der Klasse Buggy 1:8. Weitere Infos gibt es auf der EFRA-Website unter www.efra.ws

01. BIS 07. SEPTEMBER 2014

06. September 2014

Die IFM Pocking veranstaltet auf dem Vereinsgelände in **Pfaffenhof/Pocking (12)** einen **Modellflug-Flohmarkt**. Anmeldung und Standgebühr entfallen. Tische werden nicht gestellt. Kontakt: Max Merckenschlager, Telefon: 08 51/493 37 16 oder 01 71/672 72 34, E-Mail: merckenschlager@ifm-pocking.de, Internet: www.ifm-pocking.de

29. SEPTEMBER BIS 05. OKTOBER 2014

03. bis 05. Oktober 2014

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

27. OKTOBER BIS 02. NOVEMBER 2014

31. Oktober bis 02. November 2014

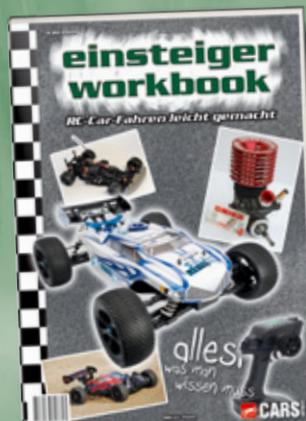
Faszination Modellbau Friedrichshafen (13), Internet: www.faszination-modellbau.de

03. BIS 09. NOVEMBER 2014

07. bis 09. November 2014

Auf der HanseMesse **Rostock (14)** findet die **SPIELidee – Messe für Spiel, Modellbau und kreatives Gestalten** statt. Kontakt: Thomas Walter, Telefon: 03 81/440 06 11, E-Mail: t.walter@messeundstadthalle.de, Internet: www.spielidee-rostock.de

Jetzt bestellen!



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

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

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



Auch digital
als eBook erhältlich



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

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

www.rcaction.de

00000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10000

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

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

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

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

20000

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

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

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

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

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

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

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

30000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hobby-Center Maschmühlenweg 40, 37081 Göttingen

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

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

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

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

40000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7, 71272 Renningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Litronics2000. Stefan Graf
Fürstenfeldbrucker Straße 14, 82140 Olching

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Albatros RC-Modellbau
Redweiherstraße 1, 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ÖSTERREICH

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

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

Modellsport Wimmer. Königstetterstraße 165
3430 Tulln. Telefon: 0043/ 6991 81 78 78 51
E-Mail: office@modellsport-wimmer.at
Internet: www.modellsport-wimmer.at

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

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

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

MIWO Modelltechnik
Kärntnerstraße 3, 8720 Knittelfeld

SCHWEIZ

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

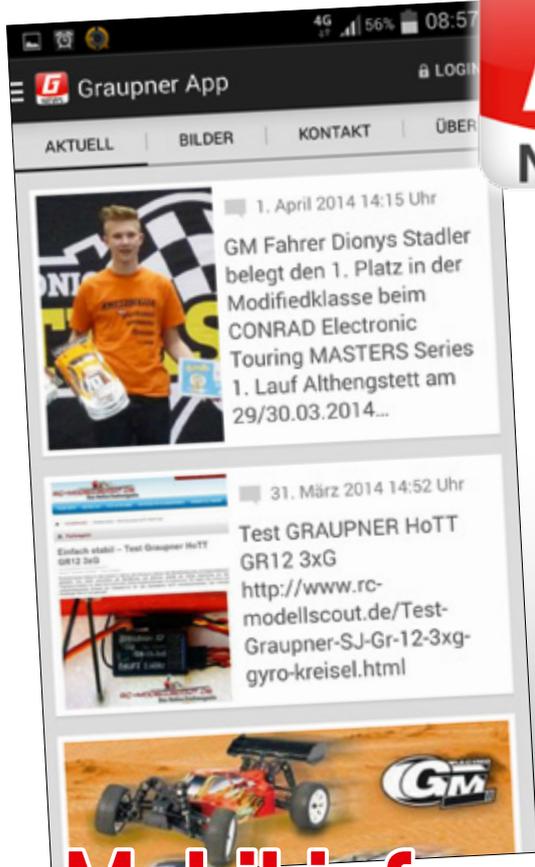
T + M. Models. Klosterzelgstrasse 1
5210 Windisch. Telefon: 00 41/56 44 25 14 4
Fax: 00 41/56 44 25 14 5

NIEDERLANDE

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

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

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



Informationen rund um die Produkte von Graupner, Events und vieles mehr bringt die Graupner App auf Smartphone, Tablet und den Desktop-PC

Mobil informiert DIE GRAUPNER APP

GM-Racing, O.S. und Hobao: Diese Marken, deren Produkte allesamt von Graupner vertrieben werden, kennt wohl jeder RC-Car-Fan. Ob Einsteiger- oder Wettbewerbsmodell, ob Antriebsset oder Fernsteuersystem: Graupner bietet ein Komplettsortiment an, das keine Wünsche offen lässt. Über alle Neuheiten informiert ab sofort die neue, kostenlose Graupner-App. Diese ist bei Google Play, in Apples App-Store sowie für Windows Phone 8 erhältlich. Mit ihr bekommen RC-Sportler alle Infos rund um die Graupner-Produkte direkt auf Smartphone, Tablet oder den Desktop-PC. <<<<<

TSCHECHISCHE MEISTERSCHAFT

XRAY SIEGT

Die tschechische Meisterschaft der 1:10er-Tourenwagen wurde im Frühjahr 2014 in dem kleinen mährischen Dorf Jedovnice ausgetragen. Das Event hatte großen Zulauf und die Fahrer gingen in den Klassen Open, Stock, GT, Hobby und Formula an den Start. Das Event entwickelte sich zu einer One-Man-Show. Marek Cerny konnte sich sowohl in der Open- als auch der Stock-Class durchsetzen und verwies die starke Konkurrenz auf die Plätze. Den kompletten Rennbericht gibt es unter www.teamxray.com <<<<<



Marek Cerny (Mitte) setzte sich in der Stock-Klasse gegen Zdenko Kunak (links) und seinen XRAY-Teamkollegen Devid Nemcek durch

STEUERERLEICHTERUNG



LRP-Fahrer Freddy Südhoff kann bereits auf einige Erfolge in seiner Karriere zurückblicken. So ist er unter anderem im Jahr 2009 Europameister B 1:10 Nitro sowie 2013 TCM-Vize-Meister geworden. Ab sofort verwendet Südhoff mit der M12 die aktuelle Highend-Fernsteuerung von Sanwa. So greift neben dem dreifachen Weltmeister Naoto Matsukura, dem Doppel-Weltmeister Marc Rheinard und dem mehrfachen Europameister Ronald Völker ein weiterer Spitzenfahrer auf Equipment von Sanwa zurück. <<<<<

Die M12 ist das aktuelle Flaggschiff von Sanwa

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

SANWA M12

Einen ausführlichen Testbericht zur Sanwa M12 gibt es in CARS & Details, Ausgabe 10/2013. Das Heft kann im Magazin-Shop unter www.alles-rund-ums-hobby.de bestellt werden. Außerdem gibt es den Testbericht auf RC-Test.de auch einzeln als PDF zum Download: www.rc-test.de/technik-zubehoer/fernsteuerungen/sanwa-m12-lrp-electronic



FREDDY SÜDHOFF BEI SANWA



**Jetzt
bestellen!**



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



**Telefonisch
bestellen unter
040 / 42 91 77-110**

**Auch digital
als eBook erhältlich**



Anzeige

In diesem Jahr findet mit dem Supercrawl wieder ein Crawler-Event der Extraklasse im Natursteinwerk Imberg in Dortmund statt. Vom 06. bis 08. Juni 2014 treffen sich Fans dieses RC-Car-Genres, um sich in der offenen Deutschen Meisterschaft im RC-Rockcrawling miteinander zu messen. Gestartet wird in den Klassen 1,9 Zoll, 2,2 Zoll, 2,2 Pro sowie Scale-Crawler. Darüber hinaus steht ein Scale-Parcours zur Verfügung. Weitere Informationen gibt es unter www.rockcrawler.de <<<<<



Beim Supercrawl wird die offene deutsche Meisterschaft im RC-Rockcrawling ausgefahren. Bei dem Event, das in diesem Jahr in Dortmund stattfindet, steht der Spaß im Vordergrund



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe
in der Digital-Ausgabe
in der Digital-Ausgabe



IM INTERVIEW MIT CARSTEN HELLER

ELEKTROPOWER

Text und Fotos:
Patrick Garbi

Die zweite Ausgabe der Deutschen Meisterschaft in der noch jungen Klasse ORE8B fand Ende des Jahres 2013 statt. Dieses Event konnte der 24 Jahre alte Carsten Keller aus Bergisch-Gladbach mit seinem MP9e TKI für sich entscheiden. Grund genug, dem Student der Betriebswirtschaftslehre, sowie frisch gebackenen Deutschen Meister ein paar Fragen über sich und seinen Boliden von Kyosho zu stellen.

CARS & Details: Hallo Carsten, erst einmal möchten wir Dir zum Sieg in der Deutschen Meisterschaft in der Klasse ORE8B ganz herzlich gratulieren, über den Du sicherlich sehr freust. Carsten Keller: Vielen Dank, selbstverständlich freue ich mich riesig über diesen Titel. Es gab zwar in den letzten Jahren viele Rennsiege und gute Resultate, jedoch ist ein Titel immer etwas Besonderes und in jeder Klasse hart umkämpft.

Wie lange bist Du bereits in der Klasse OR8 unterwegs? Seit 2002 betreibe ich diesen Sport aktiv und bin nun zwei Jahre Teamfahrer bei Kyosho, wo ich tatkräftig unterstützt würde.

Du warst in Sachen Geschwindigkeit das gesamte Wochenende über der Mann, den es zu schlagen galt. Gab es einen Moment, an dem Du nicht mehr an eine reelle Siegchance geglaubt hast? Naja, wenn ein Rennen so gut startet, ist es nicht immer ein gutes Zeichen, da man eigentlich nur noch verlieren kann. Der mentale Druck spielt hierbei eine große Rolle. Es gilt konzentriert und siegeshungrig zu bleiben, konstant am Auto zu arbeiten und es von Lauf zu Lauf weiterzuentwickeln. Sicherlich gibt es immer Momente des Zweifelns. Besonders bei einer kurzen Renndauer von 15 Minuten wird jeder Fehler bestraft. Die Hoffnung hatte ich jedoch zu keinem Zeitpunkt verloren.

Du fährst seit 2012 für Kyosho und hast bei der Deutschen Meisterschaft den aktuellen MP9e TKI mit Team Orion Komponenten eingesetzt. Kannst Du uns die wesentlichen Neuerungen beziehungsweise Verbesserungen des Fahrzeugs kurz zusammenfassen? Die grundsätzlichen Neuheiten sind die Anpassung des Chassis auf den aktuellen TKI-Standard von Kyosho. Dies bedeutet, dass sich der neue MP9e TKI auf dem neusten Entwicklungsstand befindet. Bei Kyosho wird insbesondere auf die Verwendung hochwertiger Materialien großer Wert gelegt. Um nur einige Erneuerungen zu nennen: Der gesamte Antriebsstrang wurde verbessert, um auch hohen Belastungen, die besonders bei den starken Elektromotoren entstehen, standzuhalten. Aluminium Radträger wurden verbaut, um ein noch präziseres Fahrverhalten zu bewirken. Des Weiteren wurden neue Stoßdämpfer mit Feingewinde benutzt um



Carsten Keller ist der amtierende Deutsche Meister der Klasse ORE8B

eine genauere Einstellung des Fahrzeugs zu ermöglichen. Dies sind nur einige neben vielen anderen Weiterentwicklungen.

Hast Du ein paar Tipps, was die Montage des Chassis betrifft? Die Montage der Fahrzeuge kann stark variieren und auf mehrere Arten, auch abhängig vom Fahrer, gute Resultate erzielen. Ein Geheimrezept gibt es daher nicht. Aus Erfahrung kann ich jedoch sagen, dass sich das Fahrverhalten stark verbessert, wenn die Aufhängungskomponenten und alle anderen beweglichen Teile wie beispielsweise der Antrieb des Fahrzeugs leichtgängig sind und den geringstmöglichen Reibungswiderstand aufweisen.

Welches Setup würdest Du anderen MP9e-Fahrern empfehlen? Das Grundsetup des Baukastens ist wirklich eine gute Basis an die man sich halten kann. So mache ich es jedenfalls, wenn ich eine Strecke zuvor noch nicht befahren habe. Dieses Setup funktioniert sehr gut und kann durch kleine, streckenabhängige Veränderungen enorm gut weiterentwickelt werden. Auf der Website von Kyosho Deutschland können zusätzlich verschiedene Setups von Top-Piloten heruntergeladen werden. Sicherlich wird auch mein Setup von der deutschen Meisterschaft in Kürze dort zu finden sein.

Power und Fahrzeit waren offensichtlich auch kein Thema. Welche Combo hast Du verwendet?

Ich habe das von Kyosho vertriebene Team Orion-Paket verwendet. Power war zu keinem Zeitpunkt das Problem. So galt es für mich, diese Kombination einfach fahrbar zu machen, um konstant eine gute Geschwindigkeit zu erzielen. Die ausschlaggebenden Punkte waren an dieser Stelle: den Punch auf 3 und das Timing auf 4 zu reduzieren.



AUSSTATTUNG VON CARSTEN HELLERS KYOSHO MP9E TKI

Team Orion Vortex MR8 1950 kv-Motor | Team Orion Vortex R8 Pro-Regler | Team Orion Carbon Pro 6.400er-Akkus



Einen ausführlichen Testbericht zum Kyosho MP9e TKI gibt es in dieser Ausgabe von CARS & Details ab Seite 18

TOUCH THE **DUO**

So einfach kann es sein, 2 Akkus gleichzeitig zu laden.

Best.-Nr. ORI30235

NEW!
€199,-

AC/DC
2x 100W POWER


MULTI LANGUAGE

LARGE COLOR
4" TOUCH SCREEN

Integrierter Ständer für beste Sicht auf das Display!



WORLD CHAMPION TECHNOLOGY!



Jared Tebo wurde dieses Jahr 2WD Weltmeister mit Team Orion!

DUAL INPUT POWER
12V/240V Für zu Hause und unterwegs!

INTEGRATED POWER SUPPLY
Integriertes 200W Netzteil!

SPLIT SCREEN
Beste Übersicht mit Split View und Farben!

ADVANCED BALANCING
Einfachstes Balancing auf 2 Kanälen

GRAPHICS ENGINE
Lade- und Entladekurven darstellen!

CHARGE ASSISTANT
Ladeassistent für einfachste Einstellungen

4-IN-1
UNIQUE 4-IN-1 BALANCING BOARD
2x 4-in-1 Balancing Boards inklusive!

UPDATABLE FIRMWARE VIA USB CONNECTION
Der Lader, der nie veraltet - dank Firmware Updates!

MULTI-LANGUAGE SOFTWARE
Mehrsprachige Software vorinstalliert!

MEHR TOUCH SCREEN LADEGERÄTE:

UND NOCH MEHR LADEGERÄTE:

€159,-



Best.-Nr. ORI30207

ADVANTAGE TOUCH ADV AC/DC

- 3.2" Touch Screen Color Display
- 1-6S LiPo/LiFe, 1-15C NiMH/NiCd, 2-20V PB
- Laden 100W AC/DC, Entladen 10W
- Ladestrom: 0.1-10A, Entladestrom: 0.1-5A
- Integriertes Netzteil
- Einfachste Bedienung

€99,90



NEW! Best.-Nr. ORI30241

ADVANTAGE ONE DUO AC/DC

- 2 Akkus gleichzeitig laden
- 2-Zeilen LCD Display
- 2x 2-4S LiPo/LiFe, 2x 1-8C NiMH/NiCd
- Ladestrom: 2x 0.2-6A
- 2x 50W DC, 2x 40W AC, 1x 60W
- Integriertes Netzteil

€139,-



Best.-Nr. ORI30185

ADVANTAGE TOUCH AC/DC

- 3.2" Touch Screen Color Display
- 1-6S LiPo/LiFe, 1-15C NiMH/NiCd, 2-20V PB
- Laden 50W AC/DC, Entladen 5W
- Ladestrom: 0.1-6A, Entladestrom: 0.1-2A
- Integriertes Netzteil
- Einfachste Bedienung

€59,90



Best.-Nr. ORI30221

ADVANTAGE ONE 406 AC/DC

- 2-Zeilen LCD Display
- 2-4S LiPo/LiFe, 1-8C NiMH/NiCd
- Ladestrom: 0.1-6A
- 50W AC/DC
- Integriertes Netzteil

€239,-



Best.-Nr. ORI30205

ADVANTAGE TOUCH PRO 12V

- 3.2" Touch Screen Color Display
- 1-6S LiPo/LiFe, 1-15C NiMH/NiCd, 2-20V PB
- Laden 150W DC, Entladen 100W
- Ladestrom: 0.1-12A, Entladestrom: 0.1-20A
- Einfachste Bedienung

€44,90



Best.-Nr. ORI30227

ADVANTAGE ONE 405 AC/DC

- 4 LEDs
- 2-4S LiPo/LiFe, 1-8C NiMH/NiCd
- Ladestrom: 1, 2, 3, 4A
- 50W AC/DC
- Integriertes Netzteil

BESUCHEN SIE UNS IM INTERNET!

www.teamorion.com

www.facebook.com/teamorion



ENGINEERED PERFORMANCE. RACE PROVEN.

SCHAUEN SIE TOLLE VIDEOS!

www.youtube.com/teamorion.com



Kurt Hubeny ist österreichischer Meister und fährt bei XRAY in der Klasse Tourenwagen 1:10

Ein starkes Team

XRAY STELLT SICH FÜR DIE SAISON AUF



Das Arbeitsgerät des mehrfachen deutschen Juniorenmeisters Tim Wahl bei XRAY ist der T4



Mit dem XRAY RX8 ist der mehrfache nationale Champion und Europameister Jernej Vuga unterwegs



Rico Kröber ist mehrfacher deutscher Meister und Europameisterschaftsfinalist in der Klasse Nitro-Tourenwagen



Der Europäische Juniormeister sowie mehrfache italienische Champion Biagio Spataro fährt weiterhin für XRAY

Der Name XRAY ist in RC-Car-Szene ein Synonym für Highend-Wettbewerbsmodelle. Viele nationale und internationale Spitzenfahrer setzen daher auf die Technik von Juraj Hudy und seinem Team. So verwundert es nicht, dass sich in diesem Jahr das Transferkarussell beim Werksteam der RC-Car-Schmiede besonders schnell dreht. XRAY hat in den vergangenen Monaten viele Neuverpflichtungen bekanntgegeben. Doch das soll noch nicht alles gewesen sein. So haben vor Kurzem Nicholas Lee und Mike Gosvig bei XRAY unterschrieben und eine ganze Reihe weiterer Fahrer ihren bestehenden Vertrag verlängert. Dazu zählen Kurt Hubeny, Rico Kröber, Biagio Spataro, Jernej Vuga und Tim Wahl. Internet: www.teamxray.com <<<<

ALLES AUF LAGER

WETTBEWERBSREIFEN BEI RMV-DEUTSCHLAND

Seitdem der Deutsche Minicar Club bekanntgegeben hat, dass es sich bei den Einheitsreifen für die Deutschen Meisterschaften 2014 der Klassen VG8 und VG10 um die Contact RC Tyres handelt, erfreuen sich die Pneus großer Beliebtheit. Viele Fahrer schätzen die Qualität und Eigenschaften dieser hochwertigen Moosgummi-Wettbewerbsreifen. Die Nachfrage ist so groß, dass RMV Deutschland Schwierigkeiten hatte, alle Kundenwünsche zu berücksichtigen. Insbesondere die beliebten 1:8 Contact Tyres als Set, bestehend aus Vorder- und Hinterrädern auf weißen Standard-Felgen, waren nicht ab Lager lieferbar. Das hat sich nun geändert. Ab sofort sind dieses J83STD-Set, das aus jeweils zwei Vorderrädern mit einer Härte von 32 Shore und zwei Hinterrädern mit einer Härte von 35 Shore besteht, sowie alle anderen Rädertypen für die Klasse VG10 in den gängigen Härtegraden lieferbar. Internet: www.rmv-deutschland.de <<<<



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

Matthias und Daniel Reckward (rechts) präsentieren das umfangreiche Reifensortiment von RMV-Deutschland



Foto: Klassikwelt Bodensee

Oldtimer in allen Facetten werden im Frühjahr 2014 auf der Klassikwelt Bodensee präsentiert

KLASSIKWELT BODENSEE 2014

Vintage-Look

Seltene Rennfahrzeuge, elegante Vorkriegsklassiker, das neue Event „Speed, Sound & Brands“, Versteigerung von US-Cars, ein Nostalgie-Campingplatz und eine Parade mit kubanischem Flair. Oldtimerfans dürfen sich freuen: Die Klassikwelt Bodensee, Verkaufs- und Eventmesse für Klassiker zu Lande, zu Wasser und in der Luft, bietet vom 23. bis 25. Mai 2014 ein klassisches Angebot: Historische Autos, Motorräder, Traktoren, Flugzeuge und Boote. In zehn Messehallen und auf insgesamt 80.000-Quadratmeter-Ausstellungsfläche ist die Oldtimer-Welt in ihrer vollen Pracht zu sehen. Internet: www.klassikwelt-bodensee.de <<<<

Beim diesjährigen
Dioramen-Wettbewerb
von Revell dreht sich alles
um den Mauerfall und den
Trabi als Kult-Objekt



DIORAMEN-
WETTBEWERB
ZUM MAUERFALL

Grenzen überwinden

Mit zwei außergewöhnlichen Aktionen beteiligt sich der Modellbauer Revell an den Feierlichkeiten zum 25. Jubiläum des Falls der Berliner Mauer. Neben dem historisch bedeutsamen Datum dreht sich alles um das Thema Trabi, dem Auto, das für die ostdeutsche Bevölkerung eine ähnliche Bedeutung hatte wie der Käfer im Westen. Im Mittelpunkt steht ein großer Trabi-Modell-Wettbewerb. Und weil Modelle erst in einem stimmigen Diorama so richtig zum Leben erweckt werden, sind die Teilnehmer aufgerufen, ihre Modelle in eine kleine Welt einzubetten. Vom Trabi, der die Berliner Mauer durchbricht, bis hin zu dem bemitleidenswerten Exemplar, dessen Besitzer es gegen ein vermeintlich attraktiveres West-Auto eingetauscht und auf dem Schrottplatz entsorgt hat, ist alles möglich. Alle teilnehmenden Modelle werden auf der modell-hobby-spiel präsentiert. Die große Fachausstellung in den Leipziger Messehallen vom 03. bis 05. Oktober 2014 bietet anlässlich des Jubiläums den passenden Rahmen für den Wettbewerb. Schließlich haben die Bewohner der Stadt Leipzig entscheidend zum Fall der Berliner Mauer beigetragen. Weitere Informationen gibt es unter www.revell.de

««««

Anzeigen

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

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

www.rc-test.de

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

Hobby-Theke
RC-Modellbau Aschaffenburg
Tel: 060 21/807 81
Lauestraße 32-34 // Aschaffenburg
www.hobby-theke.de

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



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

**Hol Dir die neue
Berlinski-App!**

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



Erhältlich im
App Store

ANDROID APP ON
Google play



**inkl.
Online-
Shop!**





Tekno-Party im Short Course-Ring

KAMPFANSAGE



Wer die Bilder des Tekno RC SCT 410 im Internet betrachtet, kommt nicht umhin, die sehr bullige Auslegung des gesamten Modells zu bemerken. Das ist zwar bei Short Course-Trucks im Allgemeinen nichts neues, doch ist dieses Modell trotzdem ein Ausreißer. Doch passen höheres Gewicht und lediglich 2s-Antrieb wirklich zusammen?

Da der Tekno RC SCT 410 als reiner Baukasten inklusive einiger Tuningteile geliefert wird, benötigt man natürlich neben der passenden Elektronik auch noch eine Karosserie und sogar Felgen samt Reifen. Angesichts des Preises könnten wenigstens Felgen zum Lieferumfang gehören, zumal nicht alle Short Course-Felgen bedingungslos passen. Da beim SCT 410 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer

mit einem Pin durch die Welle zur Befestigung genutzt werden, finden sich bei anderen Herstellern passende Adapter für die eigenen Felgen. Die hier genutzten Proline-Felgen wiederum passen ohne jegliche Änderungen, dies trifft größtenteils auch auf die eigentlich für den EB48-Buggy vorgesehene Karosserie von Tekno RC zu. Dieser Trick kann das Fehlen der inneren Schutzwanne wett machen und ermöglicht einen wartungsarmen Betrieb. Dieser wird durch die Art der Konstruktion und die Ausführung der jeweiligen Teile natürlich noch unterstützt.



Die Spieleinstellung des Stabis erfolgt über insgesamt vier Madenschrauben, wobei jederzeit die verwendete Drahtstärke abgelesen werden kann



Neben der sauberen Befestigung des Querpins mittels des großen Kugellagers fallen einem die mehrfachen Bohrungen in der Welle auf – ein Austausch der Welle wegen ausgeschlagener Bohrungen fällt somit erst deutlich später an

1:8er-Chassis

Der SCT 410 basiert auf dem Tekno RC 1:8er-Elektro-Buggy EB48 und nutzt dessen Antriebsstrang und die Aufhängung. Der Antriebsstrang besteht aus drei mit Öl befüllbaren Differenzialen, wobei dem Baukasten eine Grundausstattung mit Dämpfer- und Difföl sowie Schmierfett und Schraubensicherungslack beiliegt. Selbstverständlich kommen im Inneren der Differenziale vier kleine Kegelräder zusammen mit den sauber gefertigten Abtriebszahnradern zum Einsatz. Die Lagerung der vier kleinen Kegelräder erfolgt zwar wie üblich mit einem Kreuz aus Alustiften, allerdings mit der Besonderheit, dass das Ende des Stifts passend zum Diffgehäuse abgeflacht ist. Aufgrund der nun größeren Oberfläche wird ein Einarbeiten der Stifte in das Kunststoffgehäuse bei zu hoher Belastung vermieden.

Der konsequente Einsatz von O-Ringen zur Abdichtung und eine sehr passgenaue Fertigungsqualität ermöglichen wirklich dichte und stabile Kegelrad-differenziale. Die Kraft wird dabei konventionell

über eine Modul 1-Verzahnung des faserverstärkten Hauptzahnrad vom mittleren Diff über Knochenwellen nach vorne und hinten verteilt. Von dort geht die Kraft über Kardanwellen jeweils zu den Rädern. Die CVD-ähnlichen Wellen sind dabei so konstruiert, dass sich der Pin unverlierbar im Inneren der übergroßen Kugellager der Lenkhebel und der Achsträger befindet. Ein Blick auf die restliche Konstruktion zeigt derlei Detailverliebtheit noch an diversen weiteren Stellen. Hierzu gehören unter anderem die vorne und hinten einsetzbaren, lasermarkierten Stabilisatoren, die dem Bausatz beiliegen. Die Antriebswellen und alle restlichen Teile inklusive der Lenkung laufen in gummigedichteten Kugellagern und es sind spezielle Kabeltunnel für das Verlegen des Lenkservokabels vorhanden.



Da dem Baukasten sämtliche Öle und Fette für alle drei Differenziale beiliegen, steht einer zügigen Montage nichts im Wege

Doppelt hält besser

Die Aufhängung des Modells ist zwar klassisch als Doppelquerlenkersystem ausgeführt, auch hier wird jedoch durch die gewählte Materialstärke und die Verstellmöglichkeiten sowie den Einsatz von hochfesten Inbusschrauben gepunktet. Diese crashresistente Bauweise aus faserverstärkten Kunststoffteilen setzt sich bei den 4 beziehungsweise 5 Millimeter dicken Dämpferbrücken fort und hört auch nicht bei den Dämpfern selbst auf. Die großvolumigen Dämpfer bestehen jeweils aus 20 sauber verarbeiteten Bauteilen. Neben dem großen Ölvolume hat man beim Bau die Wahl zwischen Emulsions- oder Standard-Dämpfern. Der Unterschied liegt im Ansprechverhalten und der Bauweise der oberen Dichtung.



CAR CHECK

Tekno RC SCT 410 Dark Products

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 449,- Euro
Bezug: Direkt

Technik: Allradantriebe, drei Kegelraddifferenziale, CVD-Wellen, vier Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, komplett kugellagert

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

Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSPROFIS

186 mm

323-335 mm

292 mm

246 mm

539 mm

Beim Emulsions-System kommt oben nur ein O-Ring als Dichtung zum Einsatz und eine Schraube samt O-Ring wird in die obere Kappe eingesetzt. Hierbei kann der Rebound – auch Zugstufendämpfung genannt (die Kraft, mit der die Kolbenstange nach dem kompletten Einfedern wieder aus dem Dämpfer geschoben wird) – allerdings nicht verstellt werden. Die Standard-Version nutzt einen Volumenausgleich aus Gummi als obere Dichtung und lässt die Einstellung des Rebounds zu. Der vorgegebene Tunnel in der Kappe sollte daher zuvor mit einem 1,5-Millimeter-Bohrer geöffnet werden, um ihn je nach benötigtem Dämpfersetup zu verwenden. Derlei Feinheiten sowie sämtliche weitere Setup-Einstellungen werden in der englischsprachigen Anleitung mit gut verständlichen CAD-Zeichnungen und einigen Erläuterungen beschrieben.

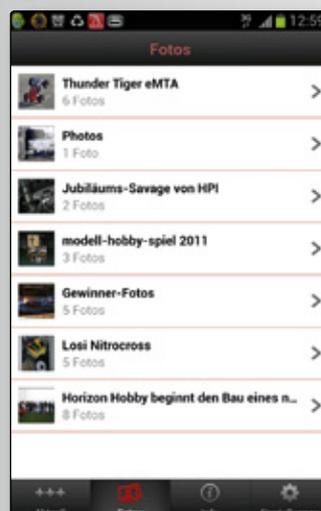
Zu den Dämpfern gibt es nicht viel zu sagen, denn sie spielen schlicht in der Oberliga und haben zudem ein im 1:10er-Bereich seltenes Feature aufzuweisen – einen Kolbenstangenschutz durch eine flexible Gummitülle

RC-CAR-NEWS

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



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



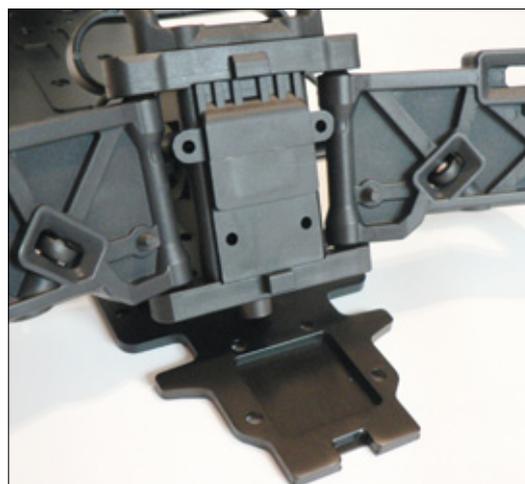
QR-Code scannen und die
kostenlose News-App von
CARS & Details installieren.



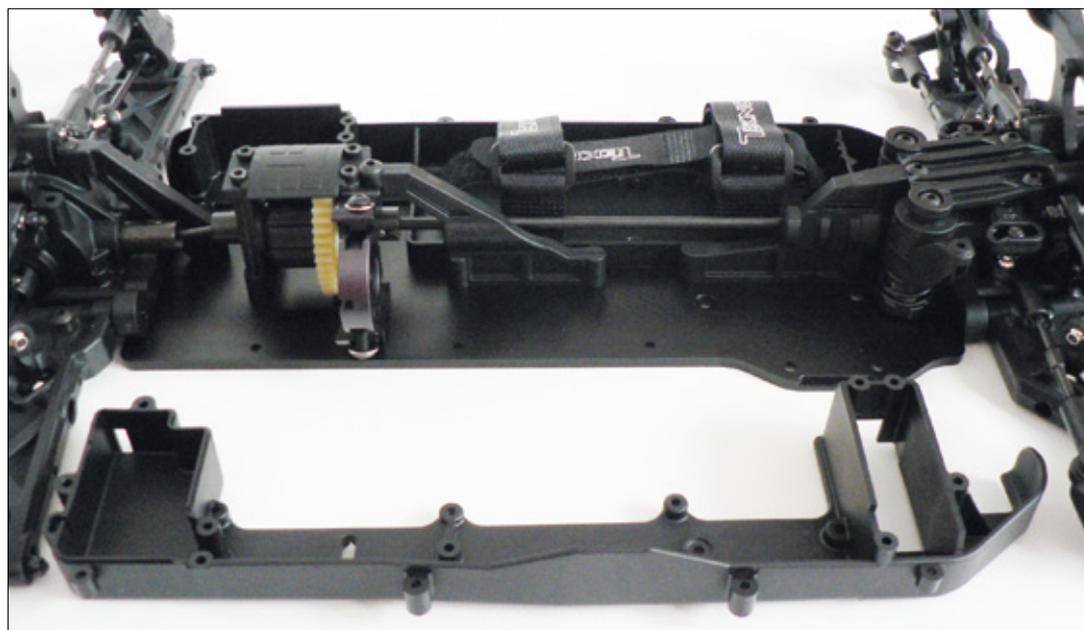
Gewichtsvorteil

Da es sich bei den Tekno RC-Fahrzeugen generell nicht um einfache Adaptionen bekannter Nitro-Modelle handelt, ist die hintere Antriebswelle extrem kurz und die vordere sehr lang. Dies führt zu einem sehr weit hinten sitzenden Mitteldifferenzial mit dem Vorteil der deutlich kompakteren Platzierung der Elektronik samt Akku. Letzterer sollte übrigens – wie bei 1:10er-Modellen üblich – ein 2s-LiPo sein. Mehr Leistung, bis hin zum 4s-System wäre zwar machbar, bringt aber bestenfalls mehr Gewicht. Betrachtet man die Waage, so ist der SCT 410 ohnehin kein Leichtgewicht, aber genau dies hat enorme Vorteile beim Handling. Das Modell liegt schlicht satter auf der Piste.

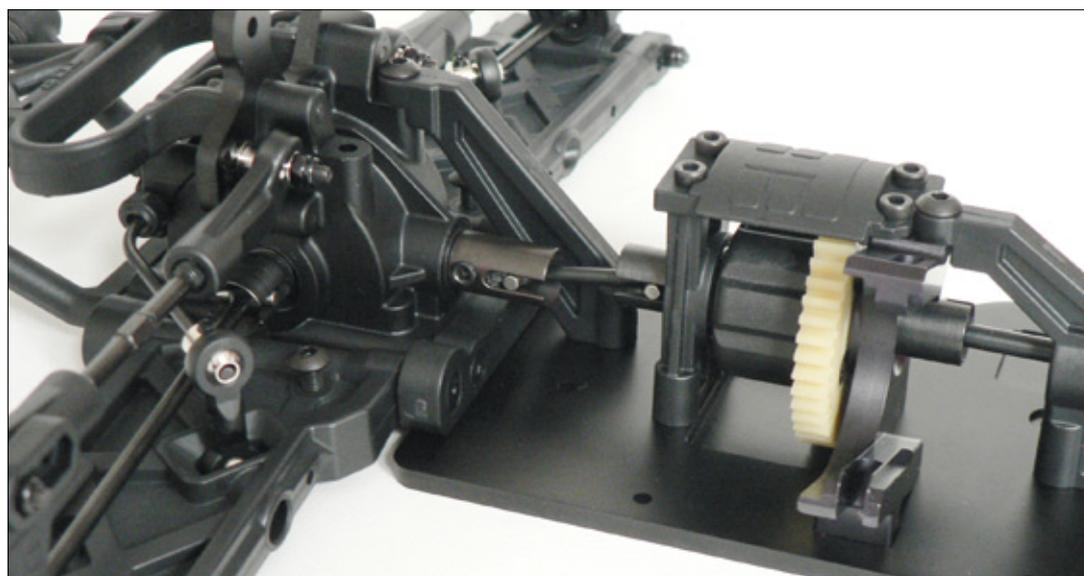
Ebenfalls aus dem 1:8er-Bereich stammen die abnehmbaren Seitenteile, wobei auf der rechten Seite sogar Tunnel zur Verlegung des Lenkservo-Kabels integriert wurden. Das Servokabel darf dafür allerdings nicht kürzer als 20 Zentimeter sein. Wer zudem den Schwerpunkt soweit absenken möchte wie möglich, lässt die Montageplatte für den Regler weg und befestigt diesen direkt auf der Chassis-Platte. Das Seitenteil kann man dann zwar nicht mehr ohne Weiteres entfernen, allerdings ist dies mit einer oberen Schutzwanne auch selten nötig.



Das Getriebegehäuse hat unten keine Aussparung für das in die Chassis-Platte ragende Tellerrad. Die in der 4 Millimeter dicken Chassisplatte zu erkennende Ausfräsung findet sich auch an vielen weiteren Stellen zur Senkung des Gewichts



Wie bei Nitro-Modellen üblich, kann man die komplette RC-Einheit demontieren. Einige Löcher der beiden Seitenteile waren etwas schlecht zu erreichen, da diese nicht absolut deckungsgleich mit den Chassisbohrungen sind



Das mittlere Differenzial gibt seine Kraft über eine sehr kurze aber leicht versetzte Stahlknochenwelle an die Hinterachse weiter. Nur der vordere Teil der mittleren Halteböcke besteht aus hochfestem Alu, dient aber auch gleichzeitig als Motorhalter und Kühlkörper

MEIN FAZIT



Gerade aufgrund des höheren Gewichts und der extrem buligen Bauweise ist der Tekno RC SCT 410 auf der Strecke eine echte Kampfansage. Dennoch bleibt beim Einsatz eines 550er-Motors und eines 35C-Akkus eine Fahrzeit von über 8 Minuten. Die enorme Stabilität lässt einen Betrieb auch ohne große Ersatzteilkiste zu.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

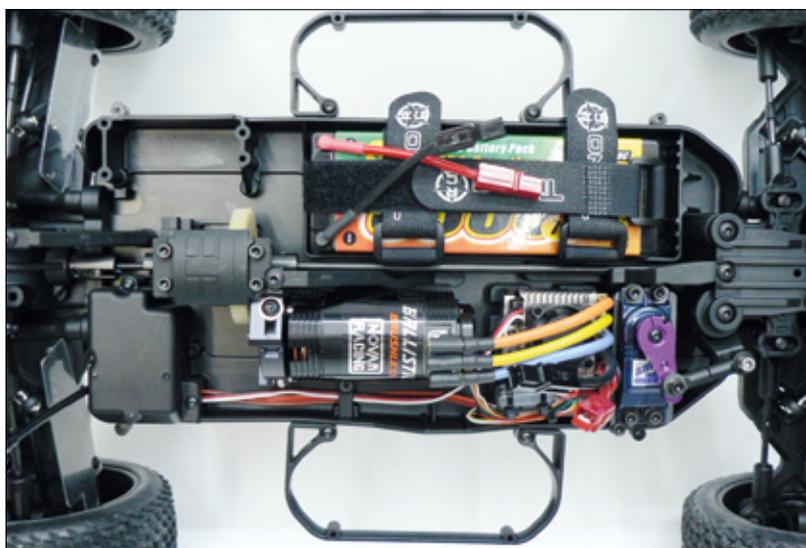
Gute Erreichbarkeit aller Teile

Hervorragende Stabilität
Viele Einstellmöglichkeiten
Sinnvolle Ausstattung mit Tuningteilen

Keine Felgen beiliegend



Fahrfertig ist der SCT 410 kein Leichtgewicht, denn das Gewicht liegt gut und gerne bei deutlich über 3.000 Gramm. Gute 2s-Akkus samt einer passend abgestimmten Motor-Regler-Ritzel-Kombination sind Pflicht, um dennoch sehr schnell unterwegs sein zu können



Vor der ersten Fahrt: Der SCT 410 präsentiert sich aufgeräumt und glänzt mit einer sehr guten Balance

Ready, Set, Go

Das ganze Modell schreit geradezu nach einer bärenstarken Ausstattung. So finden sich ein 550er-Short Course-Motor von Novak und ein Hochleistungsregler von Speedpassion ein, um dem SCT 410 Leben einzuhauchen. Die Unterersetzung mit einem 13-Zähne-Ritzel stellte sich sofort als optimal passend heraus, da sich sowohl Motor als auch Regler nicht über die kritische Grenze von 70 Grad Celsius erwärmen. Die Federvorspannung wurde hinten auf 12 Millimeter und

vorne auf 10 Millimeter gebracht und der Fahrakku wanderte komplett nach vorne. Je nach Akkugröße hat man etwas Platz in der geräumigen Akkubox. Daher wurde auch Testweise eine 3s-Unterersetzung und sogar ein 4s-Motorset genutzt.

Die 3s-Version brachte zwar mehr Geschwindigkeit, allerdings auch deutlich mehr Wärme in die Elektronik – trotz Anpassung der Unterersetzung oder sogar der Verwendung eines etwas schwächeren Motors. Das 4s-Set hingegen war nicht schneller oder kräftiger als die 3s-Version, allerdings machte sich das deutlich höhere Gewicht des Motors, des Reglers und vor allem der Akkus bemerkbar. Nach der Rückrüstung auf das 2s-System wurden die vorderen Dämpfer noch auf das 400-CPS-Öl der hinteren Dämpfer umgestellt, um dem Modell noch bessere Kurveneigenschaften zu verleihen. Das Fahrverhalten war nicht nur bedingt durch den 4WD-Antrieb, sondern vor allem durch die optimale Gewichtsverteilung jederzeit beherrschbar und selbst kleinere Änderungen an den Einstellungen zeigten schnell Wirkung. Die sehr durchdachte und gut zugängliche Konstruktion erleichtert zudem generell die Abstimmungsarbeit. Darüber hinaus könnte man den SCT 410 mit relativ wenig Aufwand mit einem Komplettsset oder einigen Einzelteilen zum EB48 1:8er-Buggy umbauen. Zudem sind speziell für den SCT 410 hergestellte 17-Millimeter-Sechskantmitnehmer zur Aufnahme von 1:8er-Felgen erhältlich.

««««

Anzeigen

**UEBER
1000 KAROSSERIEN
AUF LAGER!**

MINI-Z SHOP.de

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

HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare

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

Text und Fotos:
Thomas Strobel

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe



Mavericks Großmodell im Truggy-Look





GIGANTISCH

Nach dem Monstertruck Blackout MT bietet die HPI-Marke Maverick jetzt auch die etwas schnittigere Variante in Form eines Truggys im Maßstab 1:5 an. Doch nicht nur optisch ist das Modell neu, auch technisch wurde das Modell überarbeitet. Und trotz der gegenüber dem Monstertruck deutlich kleineren Räder wirkt der ST immer noch gigantisch groß.

Der Maverick Blackout ST wird fertig aufgebaut geliefert. Sogar die Räder sind schon montiert. Nur der Heckspoiler muss noch mit zwei Schrauben befestigt werden. Neben dem Auto befinden sich auch noch eine 2,4-Gigahertz-Pistolen-Fernsteuerung, ein 6-Volt-Empfänger-Akku mit 2.500 Milliamperestunden Kapazität inklusive Ladegerät, ein Kombiwerkzeug für Zündkerze und Radmuttern, mehrere Inbusschlüssel, ein Ersatzluftfilter und natürlich eine ausführliche Anleitung im Karton. Die Anleitung informiert über den richtigen Umgang mit solch einem Fahrzeug bis hin zu Reparatur- und Pflegeanleitungen, die vor allem Anfängern sehr hilfreich sind.

Inspektion

Nach dem Abnehmen der Karosserie kommt das Chassis zum Vorschein. Dies ist aufgeräumt und wirkt durch die blaugrau eloxierten Alu-Teile sehr edel. Der Aufbau ähnelt dem eines Buggys, was sich schon in anderen Maßstäben vielfach bewährt hat. Auf dem Chassis fällt einem natürlich zuerst der mittig platzierte 30-Kubikzentimeter-Motor auf, was sich sicherlich positiv bei der Gewichtsverteilung bemerkbar macht. Direkt dahinter ist der Tank montiert. Anders als beim Blackout Monster-Truck wurde beim ST auf ein zweites Lenkservo verzichtet. Da die Räder hier kleiner ausfallen, sollte ein Servo durchaus reichen. Gegenüber der Servos befindet sich die RC-Box, in der der Empfänger mit dem Hump-Pack Akku Platz genommen hat. Aufgebaut ist der ST auf einer 4 Millimeter starken, gestanzten Aluminium Chassisplatte, die seitlich abgekan- tet ist, was zusätzliche Stabilität bringt.

CAR CHECK

HPI/Maverick Blackout ST LRP electronic

Klasse: Verbrenner-Offroad 1:5
Empfohlener Verkaufspreis: 899,90 Euro
Bezug: Fachhandel

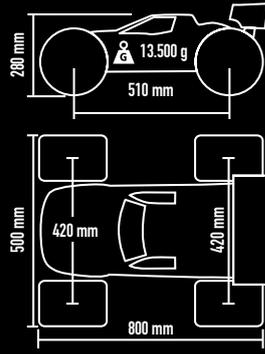
Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, CVD-Wellen, Vierspider-Differenziale, Beadlock-Felgen, Rechts-links-Gewindestangen

Benötigte Teile: Acht Mignonzellen, Sprit

Erfahrungslevel:



FORTGESCHRITTENE



Die Steuerbefehle werden von einem 30-Kilogramm-Jumbo-Servo auf der Lenkung und einem MS-242 Gas-Brems-Servo mit 9 Kilogramm Stellkraft umgesetzt

Steuerung

Gerade bei schwergewichtigen Großmodellen ist der Einsatz von zuverlässigen und störungsfreien Elektrokomponenten sehr wichtig, um immer die Kontrolle über das Modell zu behalten und niemanden zu gefährden. Beim Maverick Blackout ST kommt ein sicheres 2,4-Gigahertz-Übertragungssystem zum Einsatz. Der Empfänger verfügt über eine Failsafe-Funktion, die sowohl bei Unterspannung als auch bei Signalausfall das Gas-Brems-Servo auf Vollbremsung stellt. Die MTX-242-Fernsteuerung besitzt alle notwen-

Die MTX-242-Fernsteuerung besitzt alle notwendigen Einstellmöglichkeiten, die man zum Fahren eines RC-Cars braucht



digen Einstellmöglichkeiten, die man zum Fahren des Blackout braucht. Zwei LED informieren den Fahrer über den Zustand der eingelegten Batterien beziehungsweise Akkus. Die hierfür benötigten vier Zellen gehören nicht zum Lieferumfang. Die Steuerbefehle werden von den zwei verbauten Servos ausgeführt, da ist zum einen ein MS-241 Jumbo-Servo auf der Lenkung, das die Räder mit 30 Kilogramm Stellkraft in die gewünschte Richtung dreht und ein MS-242-Gas-Brems-Servo, das mit 9 Kilogramm Stellkraft gerade so ausreichend sein dürfte.

„Gerade auch für Verbrenner-Einsteiger ist der Maverick Blackout ST mit dem leicht zu bedienenden 30-Kubikzentimeter-Motor ein super Großmodell-Komplett-Paket.“



Das Herzstück des ST ist der quer eingebaute Benzinmotor



Der Vergaser mit seinen Einstellschrauben und der kleinen Pumpblase ist auch aus anderen Großmodellen bekannt

Zweitakt-Power

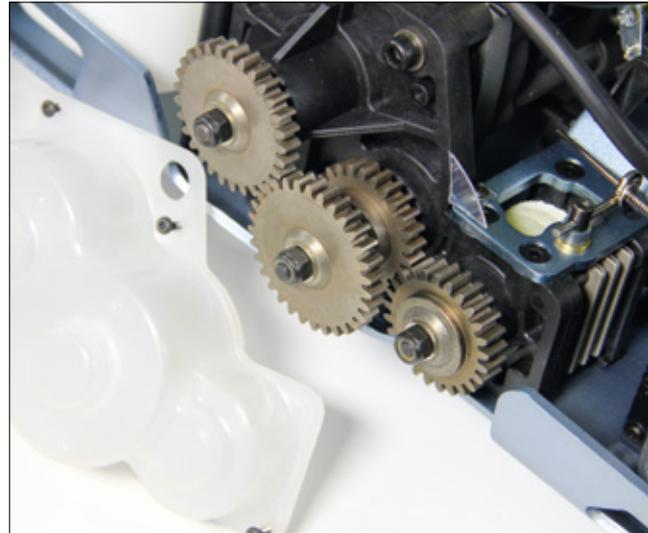
Das Herzstück des ST ist der quer eingebaute 30-Kubikzentimeter-Benzinmotor, der fast mittig im Chassis sitzt, was bei Fahrzeugen mit Allradantrieb für gute Traktion durch optimale Gewichtsverteilung sorgt. Ebenso sollte dies mehr Grip auf der Vorderachse und somit ein agileres und präziseres Handling mit sich bringen. Die Bauweise des Motors ist bekannt aus anderen Großmodellen. Gleiches gilt auch für den Vergaser mit seinen Einstellschrauben und der kleinen Pumpblase, mit der man den Sprit vor dem Starten in den Vergaser befördern kann. Das verlängerte Abgasrohr vom Auspuff leitet die Abgase direkt aus dem Heck des ST.

SPOTLIGHT: HPI Racing

Metall statt Plastik

Die Kraftübertragung am Hauptgetriebe erfolgt nicht wie beim MT durch Kunststoffzahnäder, sondern hier wurde nachgebessert. Die Kunststoffzahnäder wurden durch Stahlpendants ersetzt, was den Antriebsstrang deutlich haltbarer und wartungsärmer macht. Das Ganze ist auch noch mit einer Kunststoffabdeckung vor eindringendem Schmutz und Steinen geschützt, die sich für Wartungszwecke einfach abschrauben lässt. An das Hauptgetriebe ist eine Doppelscheibenbremse angeflanscht, die den kompletten Antriebsstrang verzögert. Hier kommen Stahl-Bremsbeläge und Epoxy-Bremsscheiben zum Einsatz. Durch ein Winkelgetriebe wird die Kraft vom Quer eingebauten Motor nach vorne und hinten verteilt. Die Zentralwellen enden jeweils in einem Kegelraddifferenzial. Letztere sind serienmäßig mit Stahlzahnädern versehen. Die Kraftübertragung zu den Rädern erfolgt beim Blackout ST über vier robuste und wartungsarme CVD-Wellen. Der gesamte Antriebsstrang ist natürlich kugellagert und ist trotz der vielen Zahnäder sehr leichtgängig.

Die Kraftübertragung am Hauptgetriebe erfolgt durch Stahlzahnäder, was den Antriebsstrang deutlich haltbarer und wartungsärmer als bei den Vorgängermodellen macht. Das Ganze wird von einer Kunststoffabdeckung vor eindringendem Schmutz und Steinen geschützt



Die optimale Anordnung der Komponenten schafft einen guten Schwerpunkt. Alle Innereien werden bei Überschlügen durch einen Käfig geschützt

Starkes Doppel

Die beiden massiv aufgebauten Achsen basieren auf der gleichen Grundkonstruktion. Die oberen, dreiteiligen Querlenker bestehen aus einem Kunststoffkugelhkopf, einer Rechts-links-Gewindestange mit Sechskant und ein V-Förmiges Kunststoffteil, das



Die beiden massiv aufgebauten Achsen basieren auf der gleichen Grundkonstruktion mit Doppelquerlenkern und Öldruckstoßdämpfern

direkt an der massiven Dämpferbrücke gelagert ist. Der Sturz ist jeweils durch Rechts-links-Gewindestangen einstellbar, an der Vorderachse kann man zusätzlich die Spur einstellen. Wie auch schon beim MT kommen zur Sicherung der verschiedenen Wellen meist E-Clipse zum Einsatz. Die Fahrzeughöhe kann über die Ausfederwegsbegrenzung eingestellt werden. Die Lenkung ist in C-Hub-Bauweise realisiert worden und ein einstellbarer Servosaver soll das Lenkservo bei hohen Belastungen vor Schäden schützen.

Die vier mächtigen Öldruckstoßdämpfer sorgen für den optimalen Grip in jedem Gelände. Diese sind komplett aus Aluminium gefertigt und ermöglichen die Feder Vorspannung mittels einer Rändelschraube stufenlos einzustellen. Die 5 Millimeter starken Kolbenstangen sollten auch einiges wegstecken können. Die originalen progressiven Federn sind ein guter Kompromiss, nicht zu weich und nicht zu hart. Lediglich an der Dämpferbrücke besteht die Möglichkeit durch ein weiteres Loch die Dämpferposition zu verändern.

Die kompletten Komponenten auf dem Chassis werden durch einen massiven Kunststoffkäfig geschützt der unter der Karosserie sitzt. So kann vor allem bei Überschlügen und Dachlandungen dem Motor nicht viel passieren. Vorne ist noch ein robuster Kunststoff-Rammer montiert, der dem Schutz der Vorderachse dient.



Beim Beschleunigen wirbelt der Maverick gleich vier Mal Staub auf

Drehzahl-Power

Nachdem die Einlaufphase beendet ist, kann man dem ST auch mal richtig die Sporen geben. Die Grundeinstellung des Motors war von Haus aus eigentlich ganz gut, ein paar leichte Feineinstellungen brachten aber noch etwas Leistungszuwachs. Der Stellring am Gasgestänge wurde zudem noch etwas nachgestellt, um eine spontanere Gasannahme zu erzielen. Das Bremsgestänge war von Werk aus perfekt eingestellt.

Das Lenkservo stellt die Räder mit Leichtigkeit zu jeder Zeit in die gewünschte Richtung. Das Gas-Brems-Servo verrichtet seinen Dienst ebenso gut. Bei einer Vollbremsung hat das Servo genug Kraft, um alle vier Räder blockieren zu lassen. Die Kupplung greift relativ früh, also schon kurz über Standgas, was nicht weiter störend ist. Aber gerade bei niedrigen Drehzahlen merkt man trotz der 30 Kubikzentimeter Hubraum, dass der Motor mit dem Gewicht des Maverick Blackout ST zu kämpfen hat. Dennoch ist das Modell im Großen und Ganzen leistungstechnisch gut bestückt. Denn sobald der Drehzahlkeller überwunden ist, marschiert der Maverick ST ordentlich nach vorne.

Vor lauter Staub und umherfliegenden Steinen kann man nur noch erahnen, wo sich der ST gerade befindet. Dank Allradantrieb lässt sich das Auto auch während der Beschleunigungsphase jederzeit leicht beherrschen. Selbst auf losem Unter-

grund ist es ein Kinderspiel, den Blackout ST auf Top-speed zu bringen. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei dem Modell ebenfalls beeindruckend, für Einsteiger vielleicht sogar zu viel des Guten. Man sollte sich in jedem Moment bewusst sein, welche Masse man hier mit welcher Geschwindigkeit bewegt. Ein Spielzeug ist so ein Großmodell ganz sicher nicht.

Geradeaus kann er also schon mal gut, aber auch in Kurven macht der Maverick eine gute Figur, das starke Lenkservo hat zu keiner Zeit Mühe, die Räder in die richtige Richtung zu lenken und es spielt keine Rolle, auf welchem Untergrund man sich gerade bewegt. Teilweise macht sich ein leichtes Untersteuern bemerkbar, was aber für die meisten Fahrer weniger problematisch ist als ein Übersteuern. Die Federung ist relativ hart und die Dämpfung schön straff, was ein sportliches Fahren ermöglicht. Dadurch wird die Seitenneigung in Kurven minimiert und ein Kippen ist somit fast ausgeschlossen.

MEIN FAZIT



Der Maverick Blackout ST überzeugt mit seinem kompletten Lieferumfang, der ausgereiften Technik und bringt jede Menge Fahrspaß ohne Unterbrechungen. Beim Fahren auf sehr staubigen Pisten, musste allerdings der Luftfilter des Öfteren gereinigt werden, hier könnte man einen optional erhältlichen Sportluftfilter in Erwägung ziehen. Gerade auch für Verbrenner-Einsteiger ist der Maverick Blackout ST mit dem leicht zu bedienenden 30-Kubikzentimeter-Motor ein super Großmodell-Komplett-Paket. **Thomas Strobel**

Gute Teilequalität
Stabiler Antrieb
Hoher Spaßfaktor



Wenig Leistung
bei niedrigen Drehzahlen



„Vor dem Test wie nach dem Test: Der Blackout ST macht stets eine gute Figur.“

Standfest

Bergsteigen mag der Blackout ST nicht so sehr, das liegt auch etwas an der Motorschwäche im unteren Drehzahlbereich. Aber dafür ist er auch nicht gebaut, am meisten Spaß macht er auf relativ ebenem, losem Untergrund oder auf einer Rennstrecke. Auch mit Sprunghügeln hat er kein Problem, solange man es nicht übertreibt. Nach einigen ausgiebigen Testfahrten überholte uns dann ein Rad und setzte dem

Spaß ein Ende. Grund: eine verlorene Radmutter, die auch nicht mehr auffindbar war, also lieber mal öfter auf festen Sitz kontrollieren. Doch davon abgesehen zeigte das Modell nach mehreren ausgedehnten Testfahrten keinerlei Defekte. Trotz vieler Steine, Dreck und Sand, durch den der Truck bewegt wurde, konnte auch am Hauptgetriebe kein nennenswerter Verschleiß festgestellt werden. Der komplette Antriebstrang war noch in Top-Zustand. <<<<

Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

LRP electronic



S10 Twister Buggy



Team Associated



RC10B5M Team Kit



CARS & Details



Drift-Grundlagen



Team Associated



RC10B5M Team Kit



Kyosho



Inferno NEO 2.0 Readyset



Trade4Me



HSP 4WD „Breaker DB“



Thunder Tiger



1/8 e-MTA Brushless



HPIs Dickschiffe im Vergleich

Text und Fotos:
Jan Schnare
und Tobias Meints

BIG BROTHERS

Der Begriff Baja steht für Motorsport, für laute Motoren, für wilde Fahrten durch die Wüste. Im RC-Car-Sport klingt vor allem der Name des Szene-Riesen HPI mit. Denn die Bajas sind die Großmodelle des Herstellers. Erhältlich in verschiedenen Varianten sprechen der Buggy 5B und der Short Course-Truck 5SC verschiedene Zielgruppen an, obwohl sich beide 1:5er-Boliden dasselbe Chassis teilen. Wir haben die beiden Dickschiffe verglichen, um die Unterschiede und Gemeinsamkeiten zu finden.



SPOTLIGHT: HPI Racing

Großmodelle lösen nicht nur bei RC-Car-Fahrern eine Faszination aus. Doch nicht nur die schiere Größe beeindruckt. Auch die gewaltige Kraft, der sonore Klang des Benzinmotors und das vorbildgetreue Fahrverhalten ziehen so ziemlich jeden Motorsport-Enthusiasten in ihren Bann. Als HPI-Fan hat man die Wahl zwischen dem Buggy 5B und dem Short Course-Truck 5SC. Während sich der Buggy als sportlicher Allrounder mit guten Nehmerqualitäten präsentiert, ist der Short Course-Truck eher etwas fürs Auge. Eine spätere Umrüstung wäre zwar generell möglich, erfordert aber zumindest vom Umbau 5B in einen 5SC doch einen nicht unerheblichen Aufwand. Man sollte sich daher bereits vor dem Kauf genau überlegen, ob man ein reines Fun-Vehikel für den Steinbruch sucht oder vielleicht doch eher vorbildgetreu über den Feldweg brettern will.

Der große Bruder

Der Baja 5SC ist deutlich größer und ausladender gestaltet als der Buggy. Das liegt zum größten Teil an der mächtigen Karosserie, dem wuchtigen Frontrammer und der großen Bodenfreiheit. Die Räder werden Short Course-typisch komplett von der Karosserie überspannt und können beim Federn tief in die Radkästen eintauchen. Von Stoßstange zu Stoßstange ist der 5SC rund 900 Millimeter lang die Breite beträgt 460 Millimeter. Eine stattliche Größe für ein ferngesteuertes Auto. Im Maßstab 1:5 zählt das Modell damit zu den größten Vertretern seiner Klasse. Doch das Design des Bolides hört nicht beim Deckel auf. Auch die Räder sind mit ihren Beadlock-Ringen innen und außen sehr realistisch gestaltet. Hinzu kommen die Reifen mit einem griffigen Profil für leichtes Gelände. Kleine Abzüge in der B-Note gibt es lediglich für das etwas düstere Design der Felgen. Komplett in schwarz

gehalten laden sie nicht so richtig zum Hingucken ein. Hier finden sich im Zubehör-Sortiment von HPI zahlreiche Alternativen, sodass genug Spielraum für eine Individualisierung bleibt. Komplettiert wird das Scale-Erscheinungsbild von dem obligatorischen Heckbügel, der mit zwei Schmutzklappen bestückt ist.

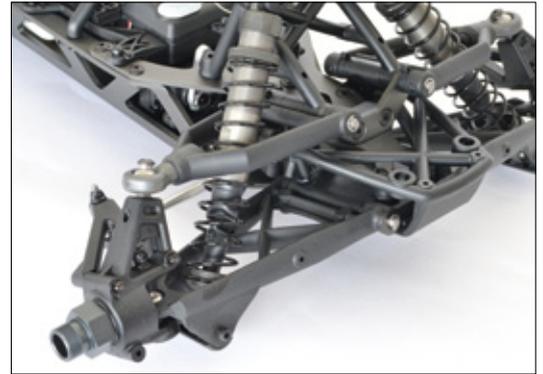
Deutlich flacher kommt der Baja 5B daher und wartet neben dem Überrollkäfig mit weiteren Scale-Details wie Scheinwerfer-Gehäusen auf. Die Karosserie schmiegt sich eng an das Chassis und dort, wo beim 5SC der Heckrammer montiert ist, wird der Buggy von einem ordentlich dimensionierten Spoiler gekrönt. Das Modell ist mit einer Länge von 817 Millimeter deutlich kürzer als das Brudermodell, dafür ist der Buggy aufgrund seiner groß dimensionierten Pneu 20 Millimeter breiter. Der kompakte Aufbau in Kombination mit dem schmalen Chassis sorgt für eine bissige Optik. Gut gefallen die schwarzen Fünfspeichen-Felgen, die innen und außen mit silbernen Beadlock-Ringen versehen sind. Doch nicht nur die Optik stimmt, auch die Qualität der Pneu. Klassentypisch sind vorne schmale, hinten breitere genoppte Reifen verbaut. Diese versprechen ordentlichen Vortrieb im Gelände.



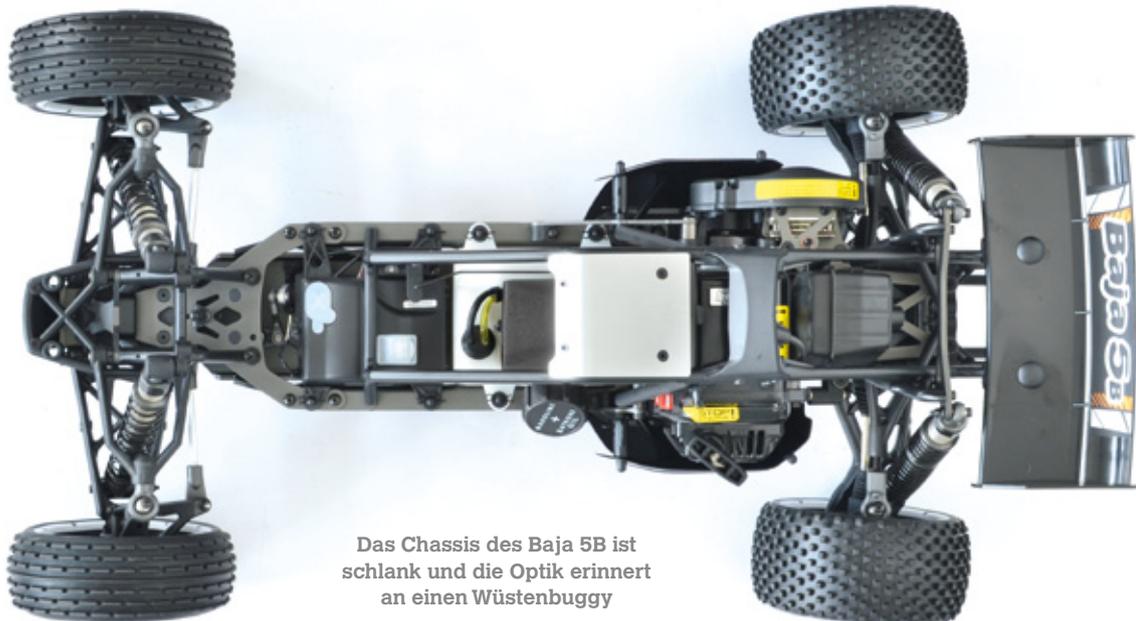
MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

Umfangreiche Ausstattung

Neben ihren optischen Vorzügen wissen die Baja-Geschwister auch mit technischen Raffinessen zu überzeugen. Das beginnt schon beim Lieferumfang. Der 5SC steht fertig aufgebaut in seinem riesigen Karton. Die Karosserie ist montiert, die Räder sind ebenfalls schon festgedreht. Unter dem Chassis verbergen sich zwei großzügige Kartons. Darin findet sich neben der ziemlich einfachen 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung und den üblichen Begleitpapieren auch noch jede Menge Zubehör für den schnellen Betrieb des Modells. Dazu zählt neben dem herkömmlichen Bordwerkzeug für einfache Wartungsarbeiten auch noch ein ansehnliches Portfolio an Flüssigkeiten: Zweitakt-Öl, Dämpfer-Öl, Luftfilter-Öl – hier fehlt wirklich nichts. Und das ist auch gut so. Denn schon bei der ersten Inaugenscheinnahme des Chassis fiel auf, dass das verwendete Dämpferöl recht unpassend war. Laut Anleitung ist die Hinterachse mit 5W-Öl befüllt, was ein unschönes Hoppeln zur Folge hat. Hier wurde der Dämpferinhalt durch das beiliegende 40W-Öl ersetzt, das auch in vorderen Dämpfern Verwendung findet. Damit ergibt sich ein harmonischeres Dämpferverhalten. Als weiteres Zubehör sind zur Inbetriebnahme lediglich noch ein Ladegerät, Senderbatterien und ein Kanister mit Benzin notwendig. Beim Baja 5B sieht es ähnlich aus, lediglich auf die Zugabe von Zweitakt-Öl wurde seitens des Herstellers verzichtet. Dann kann es theoretisch schon losgehen. Doch wir wollen zunächst noch einen Blick auf die Neuerungen an den Modellen werfen.



Solide Dreiecks-Querlenker oben und unten überstehen auch härtere Crashes ohne Blessuren. Die Öldruckstoßdämpfer sind dank der Gummiüberzieher äußerst wartungsarm. Negativ: Die Stoßdämpfer sollte man neu befüllen



Das Chassis des Baja 5B ist schlank und die Optik erinnert an einen Wüstenbuggy



Der Motor überträgt seine Kraft mit einem 17-Zähne-Ritzel auf ein 57-Zähne-Hauptzahnrad aus Kunststoff

CAR CHECK

HPI Baja 5B LRP electronic

Klasse: Verbrenner-Offroad 1:5
Durchschnittlicher Fachhandelspreis: ab 900,- Euro
Bezug: Fachhandel

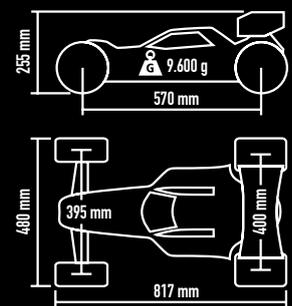
Technik:
2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert. Rechts-links-Gewindestangen. Einscheiben-Bremsanlage

Benötigte Teile:
Sechs Mignonzellen, Benzin, Zweitakt-Gemisch

Erfahrungslevel:



HOBBYFAHRER



Neues und Bekanntes

Beide Baja-Modelle sind im Grunde nicht neu. Den 5SC gibt es seit 2011, den Buggy schon deutlich länger. Und dennoch sind beide Probanden aktuell wie nie. Denn HPI spendiert seinen Modellen regelmäßige Updates, um bekannte Schwachstellen zu eliminieren und die Performance zu verbessern. Das spiegelt sich auch in den beiden aktuellen Varianten wieder.

Dieser Anblick dürfte jedem Baja-Fahrer bekannt vorkommen. Motor, Tank, Elektronik – die Aufteilung ist schon seit Jahren gleich



SPOTLIGHT: HPI Racing



Der Baja 5SC (links) verfügt über einen mit 26 Kubikzentimeter größeren Hubraum. Die Zweitakt-Aggregate beider Modelle erhielten zudem eine Überarbeitung und sind somit noch stärker als zuvor

Neues Gesicht

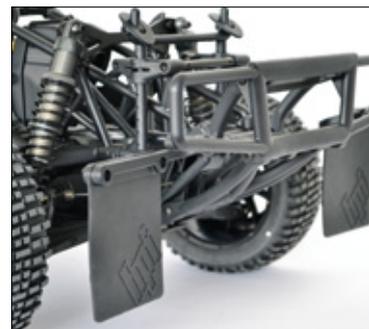
Der Baja 5SC sowie der 5B sind schon optisch überarbeitet. Augenfälligste Neuerung stellt dabei die Karosserie dar. Während es diese früher nur in Rot, Schwarz oder zum Selberlackieren gab, sind nun

zwei neue Varianten in Mattschwarz und Mattsilber erhältlich. Passend dazu wurden auch die Aufkleber entsprechend überarbeitet, um ein moderneres Design zu bekommen. Doch das war erst der Anfang. Die eigentlichen Überarbeitungen spielen sich unter der hübschen Karo ab.

Optische Unterschiede am Heck: Der Baja 5B (oben) ist mit einem Spoiler ausgestattet, am 5SC kommt ein klassentypischer Heckrammer mit Schmutzlappen zum Einsatz



Das Wichtigste natürlich zuerst: beide haben einen neuen Motor. Wobei – so neu ist der eigentlich nicht; aber er wurde verbessert und verspricht nun, noch mehr Leistung zu haben. Dementsprechend wurde auch der Antriebsstrang an einigen Stellen verstärkt, damit die Kraftübertragung nicht zu einem Glücksspiel wird. In diesem Zusammenhang wartet der 5SC mit 9 Millimeter Knochenwellen, verstärkten Diff-Ausgängen und Heavy-Duty-Radachsen auf. Klingt erst mal solide. Ob es auch hält, zeigt der Praxistest. Obwohl der Short Course-Truck durch diese Modifikationen stärker und robuster geworden ist, hat sich sein Lebendgewicht nicht verändert. Es liegt nach wie vor bei 12.600 Gramm, was für ein 2WD-Modell dieses Kalibers ein durchaus guter Wert ist. Im Vergleich dazu ist der 5B mit 9.600 Gramm ein wahres Leichtgewicht. Das Modell wurde im Rahmen der Produktpflege serienmäßig mit verschiedenen Teilen aus der Baja-Kit-Version SS und dem 5T-Truck ausgestattet. Dazu gehören neben dem High Flow-Schalldämpfer auch die High-Performance-Kupplung sowie die VVC/HD-Stoßdämpfer.



Der Baja 5SC (oben) verfügt aufgrund des stärkeren Motors und des höheren Gewichts über dickere Antriebswellen

Anzeige

Ladegeräte

Die Profis in Sachen laden. Mit Weltmeister Technologie.

LiPo Li-Ion LiFe A123 NiMH Nicd Blei



59,90 €



109,90 €



99,90 €



149,90 €

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

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

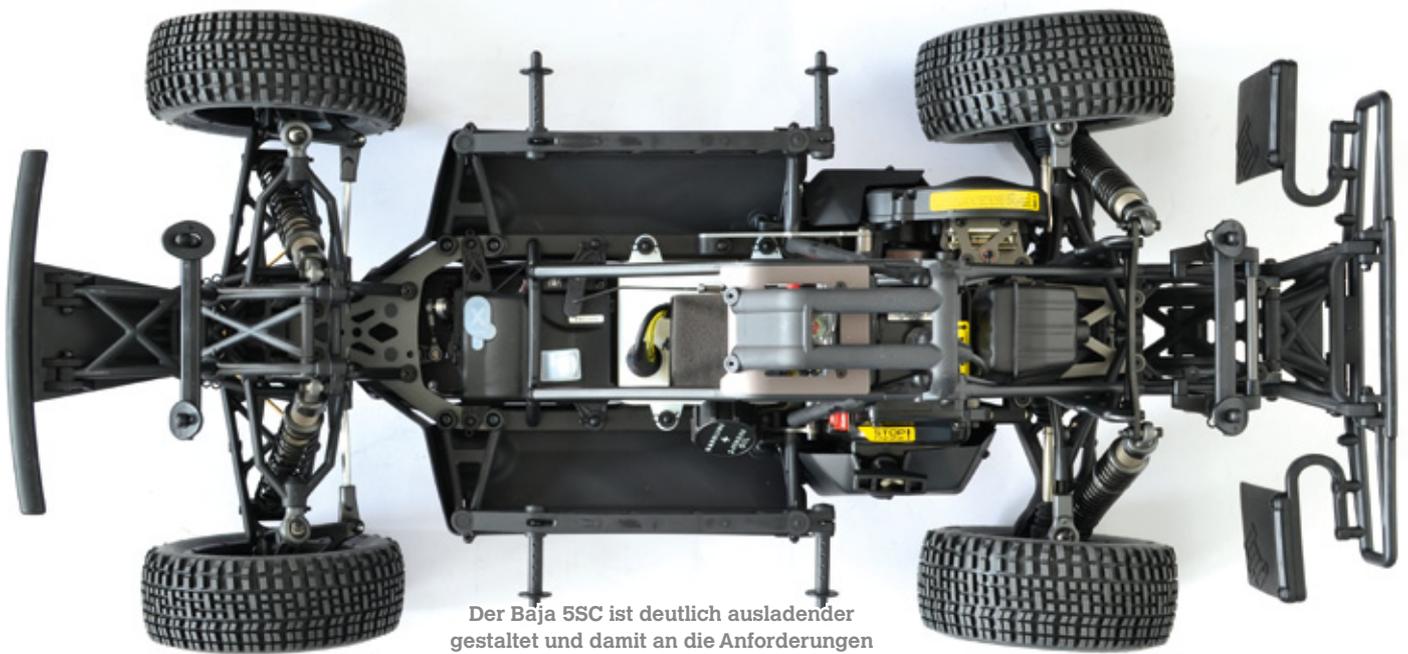
CS-Space X2 Lader
2 x Balancer inside
12V / 2 x 10A / 2 x 200W
1-15 NiMH / 1S-6S

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

Online bestellen unter: www.cs-electronic.com



CS-ELECTRONIC
FACTORY



Der Baja 5SC ist deutlich ausladender gestaltet und damit an die Anforderungen im Short Course-Bereich angepasst

CAR CHECK

HPI Baja 5SC LRP electronic

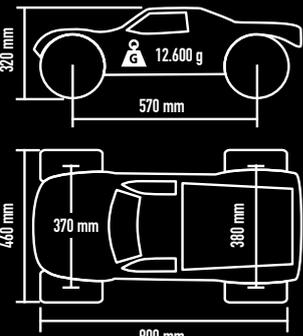
Klasse: Verbrenner-Offroad 1,5
Durchschnittlicher Fachhandelspreis: ab 1.000,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer,
komplett kugelgelagert, Rechts-links-Gewindestangen,
Einscheiben-Bremsanlage

Benötigte Teile:
Sechs Mignonzellen, Benzin

Erfahrungslevel:

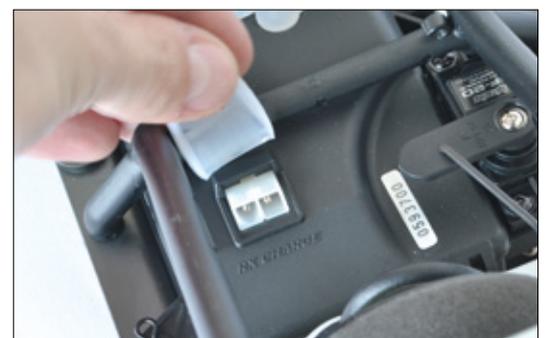

HOBBYFAHRER



Praxis-Nah

Was die Überarbeitungen bringen, soll nun der erste Praxis-Einsatz zeigen. Dazu werden die 700 Milliliter fassenden Tanks der beiden Probanden zunächst mit Sprit befüllt. Ein Mischungsverhältnis von 1:25 schreibt HPI vor. Die dem 5SC beiliegende Menge Zweitakt-Öl reicht daher für 2,5 Liter Gemisch. Genug für knapp vier Tankfüllungen. Eine davon durften die Boliden im Stand verbrennen, um sich auf die bevorstehenden Anforderungen vorbereiten zu können. Dazu braucht man nicht viele Worte verlieren. Die Benzinmotoren von HPI sind bewährte Dauerläufer, die man kaum kaputt kriegen kann. Sie springen auch im Neuzustand sofort an und sind werksseitig bereits sauber abgestimmt. Feinheiten muss man natürlich jeweils an die Bedingungen anpassen – das versteht sich von selbst.

„Ein Großmodell zu bewegen, macht einfach Spaß. Der kernige Sound, die enorme Kraft und das tolle Erscheinungsbild treiben dem Fahrer unweigerlich ein Lächeln ins Gesicht.“



Praktisch: Zum Laden muss man lediglich eine Gummiabdeckung hochklappen

Bei beiden Modellen schützt eine Kunststoffwanne die Motoren vor Schmutz (hier Baja 5B)

SPOTLIGHT: HPI Racing

Off the Road again

Ist die Einlaufphase abgeschlossen, erfolgt der Fahrttest. Endlich. Denn ein Großmodell zu bewegen, macht einfach Spaß. Der kernige Sound, die enorme Kraft und das tolle Erscheinungsbild treiben dem Fahrer unweigerlich ein Lächeln ins Gesicht. Wer Short Course-Luft schnuppern will, für den ist der 5SC natürlich die erste Wahl. Beim Gasgeben taucht die Hinterachse tief ein und vorne scheinen die Räder schon fast abheben zu wollen. In Kurven neigt sich das Chassis gewaltig und die Hinterräder verlieren zeitweise den Grip. Das sieht einfach genial aus. Das besonders reizvolle ist dabei, dass man den 5SC schon mit vergleichsweise wenig Drehzahl und auf engstem Raum durch die tollsten Driftmanöver dirigieren kann. Der drehmomentstarke Heckantrieb sorgt für ein leicht ausbrechendes Heck auf lockerem Untergrund, was einfach Spaß macht.

Deswegen ist der 5SC jedoch keineswegs nur zum Kurvenräubern gebaut. Auch auf der langen Geraden lässt sich das Modell präzise beherrschen. Lediglich auf groben Schotter fängt das Heck etwas an zu tänzeln, was bei grobmotorischen Fahrern



Der Baja 5SC ist serienmäßig mit Stabilisatoren vorne und hinten ausgestattet. Das ist aufgrund des hohen Schwerpunkts auch nötig



Der Baja 5SC verfügt an den Seiten über Kunststoff-Aufnahmen zur Befestigung der Karosserie

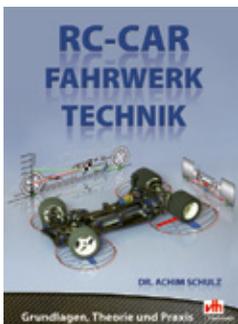
auch mal zu einer unkritischen Pirouette führen kann. Die Getriebeklemme bringt das Modell in solchen Situationen jederzeit wieder sicher zum Stehen.

Trotz des vergleichsweise hohen Aufbaus des Modells und der starken Wankbewegungen in Kurven besteht keine übermäßige Gefahr von seitlichen Überschlagen. Dazu muss man schon auf eine ungünstige Stelle am Untergrund treffen oder zu schnell in engen Kurven unterwegs sein. Die serienmäßigen Stabilisatoren sorgen für eine satte Straßenlage. Wenn es dann doch mal vorkommt, dass der Baja eine Rolle macht, passiert in der Regel nichts. Die Karosserie ist aus dickwandigem Lexan gefertigt und verfügt über insgesamt acht Fixierungspunkte. Damit unterstreicht HPI den robusten Charakter des Modells.

Anzeige

Modellbau-Bibliothek

Bestellen Sie jetzt!



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



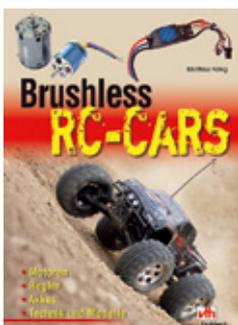
Umfang: 112 Seiten
Best.-Nr.: 310 2196
Preis: 17,80 €



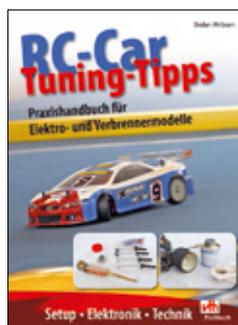
Umfang: 112 Seiten
Best.-Nr.: 310 2234
Preis: 17,80 €



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



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



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



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



Umfang: ca. 120 Seiten
Best.-Nr.: 310 2211
Preis: 19,80 €



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

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



Die Servos in beiden Modellen sind schnell und stellstark. So kommt Freude auf

Nachbesprechung

Erst das Vergnügen, dann die Arbeit, lautet das Motto beim RC-Car-Fahren. Denn nach einem ausgiebigen Test steht die Begutachtung der Mechanik und die Reinigung des gesamten Modells an. Im Fall des 5SC gab es hier keine Überraschungen. Trotz vieler schneller Vollgaspassagen und langgezogener Drifts überzeugte der Short Course-Truck mit Standfestigkeit. Positives gibt es auch in Sachen Putzfreundlichkeit zu berichten. Denn abgesehen von hochgeschleudertem Dreck in der Karosserie wurde das Chassis weitgehend von Verunreinigungen verschont. Zwar fanden die Testläufe nicht im tiefsten Schlamm statt, aber dennoch ist dies ein gutes Ergebnis.

In Sachen Fahrleistungen weiß auch der Baja 5B zu überzeugen. Nach der Einlaufphase des Motors werden zunächst einige Runden mit Halbgas auf einem Schotterplatz absolviert. Auf diese Weise kann man sich mit dem Boliden vertraut machen. Bereits nach kurzer Zeit stellt sich ein Gefühl der Sicherheit ein. Lenkbefehle werden souverän umgesetzt und auch die Verzögerungswerte des Buggys sind hervorragend. Bei moderaten Geschwindigkeiten liegt der 5B wie ein Brett auf der Piste und die grobstolligen Reifen verbeißen sich nahezu im Untergrund.

Zieht man den Gas-Hahn durch, entfaltet sich der sonore Sound des 23-Kubikzentimeter-Motors und die Hinterräder des 5B drehen durch, bis die Pneu genügend Grip haben und den Boliden nach Vorne katapultieren. Danach zieht das Modell schnurgerade davon. Die Höchstgeschwindigkeit ist beeindruckend. Droht dem Baja die Piste auszugehen, reicht ein verhaltener Bremsbefehl sowie ein Dreh am Lenkrad, schon geht der 5B in einen langgezogenen Drift – dem Heckantrieb sei Dank. Nach einer 180-Grad-Drehung reicht ein erneuter Zug am Gashebel und der Baja ist wieder auf Spur. Wie sich herausstellt, ist das Driften eine Paradedisziplin des Buggys. Mit etwas Gefühl im Gasfinger bringt man den 5B problemlos dazu,

UNSER FAZIT



Der Short Course-Bolide aus der Baja-Familie ist nicht nur optisch ein echtes Highlight, auch die sehr solide Bauweise überzeugt. Die gegenüber der Buggy-Version optimierten Teile des Antriebsstrangs sowie der stärkere Motor lassen beim Fahren jederzeit Freude aufkommen. Langgezogene Drifts sind dank des Heck-Antriebs kein Problem und sehen aufgrund der imposanten Größe des Modells einfach gigantisch aus.

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details



Der HPI Baja 5B von LRP electronic macht schlicht und ergreifend Spaß. Sowohl der Lieferumfang des RTR-Modells als auch seine Verarbeitung können überzeugen. Darüber hinaus verfügt der Bolide über hervorragende, überaus neutrale Fahreigenschaften, was auch Hobby-einsteigern entgegenkommt. Damit entpuppt er sich als Spaßmodell mit Nehmerqualitäten, an dem man lange Zeit Freude haben kann.

Tobias Meints
Redaktion CARS & Details

Mitreißendes Aussehen
Sinnvolle Optimierungen gegenüber Buggy
Stabilisatoren serienmäßig

Keine Kühllöffnungen in der Karosserie

Einsteigerfreundliches Fahrverhalten
Crash-resistent
Wartungsfreundlich

Minimalistische Optik



über eine längere Strecke quer zu gehen. Das macht Spaß und sieht darüber hinaus auch noch spektakulär aus, weil sich das Modell je nach Untergrund zu einer wahren Dreckschleuder entwickelt.

Gedanken um Überschläge und Seitwärtsrollen braucht man sich im Übrigen keine zu machen. Wenn es schon schwierig ist, den 5SC zu einem Überschlag zu bewegen, so ist es beim 5B aufgrund der geringeren Gesamthöhe nahezu unmöglich. Hektische Lenkmanöver quittiert der Bolide mit wild tanzendem Heck, mehr passiert da jedoch nicht. Der Buggy entpuppt sich schnell als Spaßmobil, mit dem man auf den verschiedensten Untergründen nach Herzenslust bashen kann.

Das Chassis des Baja 5SC neigt sich in Kurven zwar recht stark, Überschläge lassen sich jedoch gut vorhersehen





MEHR INFOS. MEHR SERVICE. MEHR ERLEBEN. DAS DIGITALE MAGAZIN.



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


Volltext-Suche:
Schnell und ein-
fach die Themen
finden, die einen am
meisten interessieren


Bewegte Bilder:
Eingebundene Videos für
crossmediales Entertainment


Bonus-Material: Neue
Perspektiven dank
zusätzlicher Bildergalerien


Schnäppchen-
Jäger: Online-
Shopping mit direkter
eCommerce-Anbindung


Textbox-Option:
Text anklicken, Lese-
Komfort erhöhen – auch
auf dem Smartphone


Digitaler Stadtplan:
Verknüpfung von Adressen,
Landkarten und Wegbeschreibungen

**FÜR PRINT-ABONNENTEN
KOSTENLOS**

Lest uns wie **IHR** wollt.



Einzelausgabe
CARS & Details Digital
4,49 Euro



12 Ausgaben
CARS & Details Digital

Digital-Abo

pro Jahr
39,- Euro



+



Print-Abo

pro Jahr
54,- Euro

12 x CARS & Details Print
12 x CARS & Details Digital inklusive

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



Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

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

Redaktion
Mario Bicher
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistentz
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Claude Ceuninck
Patrick Garbi
Bernd Bohlen
Thomas Strobel

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

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

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

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



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

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

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

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

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich.

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

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

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

Grosso-Vertrieb
VU Verlagsunion KG
Postfach 5707
65047 Wiesbaden

Für unverlangt eingesandte Beiträge
kann keine Verantwortung über-
nommen werden. Mit der Übergabe
von Manuskripten, Abbildungen,
Dateien an den Verlag versichert
der Verfasser, dass es sich um Erst-
veröffentlichungen handelt und
keine weiteren Nutzungsrechte daran
geltend gemacht werden können.

Heft 07/2014 erscheint am 06.06.2014.

Dann berichten wir unter
anderem über ...

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
23.05.2014

... die Subaru-Karosserie von Killerbody
mit verschiedenen Sonderfunktionen ...



... testen den Monstertruck Rival
von Team Associated ...



... und überprüfen
Verarbeitung sowie Leistung des
Team Orion .22 Truggy-Motors.



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

df Models erhält Zuwachs in seiner RC-Car Familie.

Unser Sortiment wird nun durch eine 1:8er Modellreihe ergänzt. Die Modelle wurden monatlang von Spitzenfahrern weiterentwickelt und verbessert. Unsere 1/8 Top-Line basiert auf einem Chassis Konzept, so werden Lagerkapazitäten für Ersatzteile minimiert. Neben Aluminiumteilen und CVD Antriebswellen (v.) warten die Modelle mit wasserdichter Elektronik auf. Ein 2,4 GHz Fernsteuerungssystem ist ebenso selbstverständlich wie ein Brushless Antriebsset. Der Antriebsakku (3S LiPo) ist optional erhältlich. Das edle Design rundet die Modelle ab.

Speedfighter PRO

RTR N° 3213

€ 279,95
unverbindliche Preisempfehlung



waterproof

Alu Tuningteile

2,4GHz Technik

brushless Antrieb

Bis zu 80 km/h
möglich!

StreetRacer PRO

RTR N° 3233

€ 299,95
unverbindliche Preisempfehlung



COMING SOON!



SpeedTruggy
PRO RTR

N° 3224



SPIEL DOCH MIT DEN GROSSEN JUNGS

Wenn du bereit für die Großen und Starken bist, dann hat LOSI was für dich. Jedes dieser ausgewachsenen Fahrzeuge wird von einem Benzinmotor befeuert und erreicht mit einem 4-Radantrieb neue Höchstgeschwindigkeiten. Die RC Giganten verschlingen dabei weitaus weniger Treibstoff als bisherige Nitro-Modelle und stillen ihren Durst auch mit Benzin von der nächsten Tankstelle. Mit diesen innovationsgeladenen Modellen von LOSI erlebst du puren Nervenkitzel. Ob du mit ihnen katapultähnliche Sprünge wagst, oder einfach durchs Gelände heizen möchtest, diese haltbaren Modelle nehmen jede Herausforderung an.

1/8 BENZIN
MONSTER
TRUCK
LOS04002



1/5 4WD
DESERT
BUGGY
LOS05001



SIVE-T BND 1/5 4WD
OFF-ROAD TRUCK
LOS0019WHTBD

AUCH ALS ROLLER
VARIANTE ERHÄLTICH



1/5 4WD RALLY
LOS05000

HORIZON
H O B B Y

HÄNDLER
horizonhobby.de/haendler

VIDEOS
youtube.com/horizonhobbyde

NEWS
facebook.com/horizonhobbyde

SERIOUS FUN.