

CARS & Details



CARS & DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

EXTREMO ROCK CRAWLER
VON RIPMAX



GEWINNEN



Ist HPIs Baja fit
für die Straße?

ROAD-STAR

www.cars-and-details.de



Ausgabe 06/2018
Juli/August 2018
18. Jahrgang

Deutschland: € 5,90
A: € 6,80
CH: sfr 8,50 L: € 6,90

AMERIKANISCHER TRAUM
So scale ist Axials neuer Jeep



HIMMELFAHRT
Die Highlights des Vätertags-
rennens 2018 in Schwedt



GESCHMACKSSACHE
Neue Brushlessmotoren von
Arrowmax und Motiv



ONLINE

DAS DIGITALE MAGAZIN.



**Auch
für PC und
Notebook**

FÜR JEDES BETRIEBSSYSTEM

FÜR JEDEN INTERNET-BROWSER

FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS

JETZT ERLEBEN: www.cars-and-details.de/online

NUTZEN SIE UNSER DIGITAL-ARCHIV:



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

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



**JETZT BEI
Google Play**

**Laden im
App Store**



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



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

NEIL ARMSTRONG ...



... war der erste Mensch auf dem Mond. Die ganze Welt konnte dank der Fernsehübertragungen (fast) live dabei sein, als er am 21. Juli 1969 den ersten menschlichen Fußabdruck im Mondstaub hinterließ und einen der wohl berühmtesten Sätze aller Zeiten sagte: „Das ist ein kleiner Schritt für den Menschen, ein riesiger Sprung für die Menschheit.“ Neil Armstrong hat damit Geschichte geschrieben. Er war ein Pionier, weil er sich durch die Mondlandung auf völlig unbekanntes Terrain wagte.

Zugegeben, was nun folgt, ist ein sehr weiter Brückenschlag. Denn es geht weder um die Menschheit, noch hat es mit einem Schritt zu tun. Viel mehr mit drehenden Rädern, die sich – genau wie Armstrong vor fast einem halben Jahrhundert – erstmals auf völlig neues Terrain begeben; nämlich die Straße. Sicherlich habt Ihr längst erraten, worauf ich anspiele. Natürlich den neuen Baja 5R von HPI. Von Mustang-Karosserie und Straßen-Bereifung getarnt, ist hier immer noch ein Baja-Chassis der Hauptakteur. Und das wurde bekanntermaßen als 2WD-Buggy für Offroad-Rennen konzipiert. Mit langen Federwegen und geländetauglicher Bauweise. Ob das zu einem Onroader passt?

Um es kurz zu machen: Ja, es passt! Und zwar so gut, dass man schon nach kurzer Fahrzeit vergisst, dass unter der Außenhaut eigentlich Buggy-Technik steckt, die bei Straßenrennen ungefähr so oft anzutreffen ist, wie ein Mensch auf dem Mond. Genau wie Armstrong damals, eröffnet auch der 5R ein völlig neues Kapitel. Zwar nicht gleich für die gesamte Menschheit, aber immerhin für die HPI. Denn mit dem Baja 5R gibt es ganz offiziell das erste Onroad-Großmodell des Herstellers.

Selbstverständlich findet Ihr alle wichtigen Infos zu diesem Pionier der Straße im ausführlichen Testbericht in dieser Ausgabe von CARS & Details. Und beim Lesen derselben wünsche ich Euch nun viel Spaß.

Euer

Jan Schnare
Chefredakteur CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



Unser Autor **Bernd Bohlen** kennt sich gut in der Race-Szene aus. Er wagt eine erste Prognose, wer das Rennen bei der Onroad-WM dieses Jahr machen könnte.

ab Seite 44



Beim Crawlen mit dem neuen Axial SCX II Jeep Wrangler hat **Michael Klaus** nicht nur seine Eindrücke für den Testbericht gesammelt, sondern auch die Videokamera drauf gehalten.

ab Seite 68

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

|||| MARHT

10 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

|||| CARS

- > 14 HPI BAJA 5R VON RIPMAX
- 24 FIRST LOOK: HOBBO DC-1 VON ROBITRONIC
- 34 RERELEASE BIGWIG VON TAMIYA
- 54 M10SC SHORT COURSE-TRUCK VON CARISMA RC
- > 68 SCX10 II 2017 JEEP WRANGLER UNLIMITED CRC EDITION VON AXIAL

|||| TECHNIH

- > 26 DASH R-TUNE 13,5 TURN VON ARROWMAX UND MCR 13.5T PRO TUNEDSPEC VON MOTIV
- 28 ANTRIEBSSYSTEME DER LETZTEN 40 JAHRE
- 52 SIGMA EQ TOUCH II VON RIPMAX

|||| SPORT

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- 44 WER WIRD ONROAD-WELTMEISTER 2018?
- 46 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN
- 50 TERMINE
- > 58 VATERTAGSRENNEN 2018 IN SCHWEDT
- > 62 FWD-KLASSE: TRENDTHEMA FRONTANTRIEB

|||| STANDARDS

- 40 FACHHÄNDLER
- 42 CARS & DETAILS-SHOP
- > 60 GEWINNSPIEL
- 74 VORSCHAU



44 PROGNOSE: WER WIRD ONROAD-WELTMEISTER 2018?



Teams und Fahrer in den Klassen Tourenwagen 1:10 Elektro, Formel und Pancar 1:12 haben derzeit nur ein Ziel: Sich bestens auf die Weltmeisterschaften in den beiden Klassen Tourenwagen und 1:12 in Welkom (Südafrika) vom 11. bis 19. August 2018 vorzubereiten. Sie nutzen derzeit jedes kleine und große internationale Rennen, um ihr Material, aber auch ihre eigene Form zu testen. Doch wer könnte das Rennen machen? Eine Prognose.



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



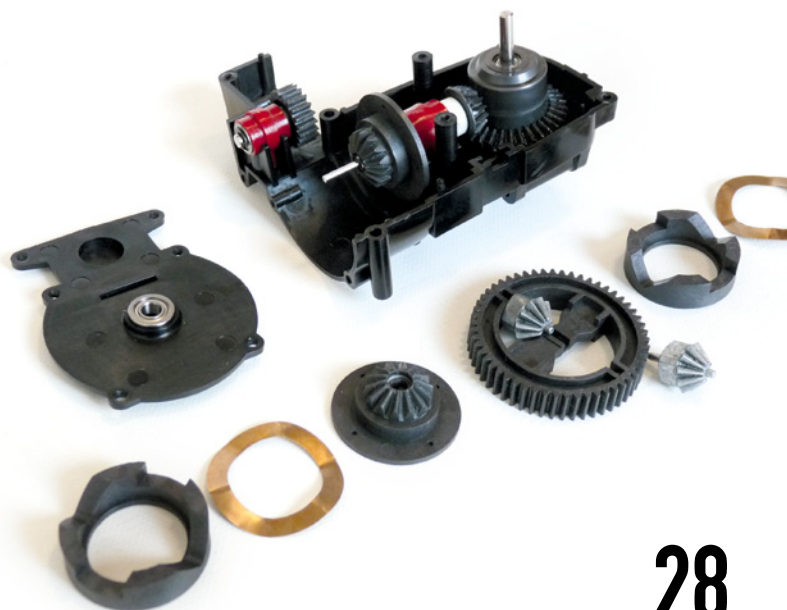


68

TEST: SCX10 II JEEP WRANGLER VON AXIAL

Eine feste Größe im Scale-Bereich ist die Firma Axial Racing mit ihren detailreichen und schönen Fahrzeugen. Die neueste Kreation von Axial ist der Jeep Wrangler Unlimited CRC Edition, der auf dem aktuellen SCX10 II-Chassis aufgebaut ist. Dieses löste im Jahr 2016 den SCX10 ab und angeblich wurden 98 Prozent aller Teile überarbeitet. Wie viel Spaß dieses Chassis mit seiner typisch amerikanischen Karosserie macht, zeigt der Test.

Kaum ein Bereich im RC-Car-Sport wurde so oft geändert und verbessert, wie die Antriebssysteme von 2WD- und 4WD-Elektromodellen. In den letzten 35 bis 40 Jahren wurde hier vom Ketten- über den Riemen zum Kardanantrieb fast alles ausprobiert, was die Technik der Zeit ermöglichte. Zeit für einen Rückblick über die verschiedenen Systeme.



28

TECHNIK: ANTRIEBSSYSTEME DER LETZTEN 40 JAHRE

TECHNIK: TRENDTHEMA FRONTANTRIEB

62



Das Kürzel FWD steht für Front Wheel Drive, auf Deutsch Vorderradantrieb. Es war einst – noch vor der Jahrtausendwende – die dominierende Klasse im Tamiya Cup. Zu tausenden wurde der FWD damals gebaut. Fronti nennen ihn seine Anhänger bis heute liebevoll. Eine ganze Generation von RC-Car-Fahrern ist damit groß geworden. Kurz nach der Jahrtausendwende hatte sich der Fronti aber überlebt. Auch in den Einsteigerklassen hielten Fahrzeuge mit Vierradantrieb Einzug. Doch das könnte sich nun wieder ändern.



JETZT BEI
Google Play



Laden im
App Store

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



SPASSMACHER VON HORIZON HOBBY LOSI TENACITY-DB 4X4 IM COOLEN VIDEO

Die Kombination aus Losi TEN Plattform und Spektrum AVC-System ist der Losi TENACITY-DB 4X4 Desert Buggy RTR. Laut Horizon Hobby soll es sich dabei um eine echter Power-Maschine handeln. Dabei glänzt der Offroader noch mit dem echten Scale Look mit Fahrerfigur, Scalereifen und Überrollbügel. Inspiriert von bewährter und erfolgreicher Racetechnologie von Team Losi Racing ist der Tenacity der ultimative Basher. Entwickelt wurde er für den harten Offroad-Einsatz und er erreicht dabei aus der Box einen sagenhaften Topspeed von 80 Kilometer pro

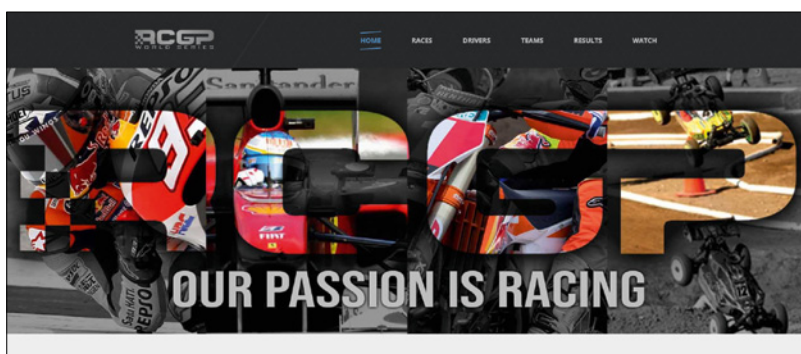
Stunde. Dafür zuständig ist eine Brushlesscombo bestehend aus einem Dynamite Fuze Vierpol-Motor mit 3.800 kv, der mit einem 130-Ampere-Regler zusammenarbeitet. Dieses Setup ist für bis zu 3s-LiPos geeignet.

Wie das Modell in Action aussieht, davon kann man sich in einem eindrucksvollen Video selbst ein Bild machen. Darin wird der 1:10er-Buggy durch den Badlands Offroad-Park in Indiana geschleucht: <https://youtu.be/AI3pv8RWF6k>



OBERKLASSE

NEUE GLOBALE PROFI-RENNSERIE



Seit Beginn des Jahres gibt es eine neue 1:8er-Offroad-Rennserie. Sie heißt RCGP und wird global ausgetragen. Doch laut Organisatoren soll es nicht nur eine gewöhnliche, internationale Rennserie sein, sondern etwas ganz Besonderes. So handelt es sich um eine Profi-Serie, die es sich zum Ziel gesetzt hat, den RC-Car-Sport zu promoten, zu verbessern und RC-Rennen weltweit zu Wachstum zu verhelfen. Auf der Website www.rc-gp.com heißt es zudem „Unser Ziel ist es, allen Beteiligten die größtmögliche Freude zu bereiten, für die Fans eine umfangreiche Berichterstattung zu gewährleisten und den Fahrern das Beste für ihr Geld zu bieten.“

Nicht nur durch solche Zitate und die professionelle Aufmachung der Website wird schnell deutlich, dass es sich hierbei nicht um ein kleines Freundschaftsrennen im Dorfclub um die Ecke handelt. Auch die Veranstaltungsorte in den USA, Spanien, den Philippinen, Portugal oder auch Australien zeigen den hohen Anspruch der Veranstaltung. Hinzu kommt ein hochkarätiges Fahrerfeld von internationalen Top-Stars der Szene. Darunter Namen wie Robert Batlle, David Ronnefalk, Ty Tessmann, Ryan Maifield, Jared Tebo oder auch der Deutsche Jörn Neumann.

Insgesamt besteht die Serie aus sechs Einzelrennen, von denen vier bereits stattgefunden haben. Das nächste findet vom 31. Juli bis zum 04. August im Rahmen der Europa-meisterschaft im portugiesischen Freixedas statt. Weitere Infos zur Serie, das vollständige Fahrerfeld sowie alle Termine und Videos von den bisherigen Events gibt es auf der Veranstaltungswebsite unter www.rc-gp.com



Der Trailer verspricht viel Action bei den Wettbewerben





DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

OR6-QUALILAUFLAUF BEIM RC-TEAM SAUERLAND



Der Verein wurde erst im Jahr 2016 gegründet und schon im Folgejahr lieferte das RC-Team Sauerland erfolgreich sein OR6-Debüt ab. Dieses Jahr ging dann beim zweiten OR6-Qualilauflauf alles noch routinierter von der Hand, doch eine gewisse Anspannung blieb den Gastgebern anzumerken. Die Strecke und alles drum herum war zwar perfekt vorbereitet, jedoch machten die Wettervorhersagen kurz vor dem zweitägigen Rennerevent etwas Kummer. Das war aber quasi das Einzige, was das zehnköpfige RC-Team nicht von langer Hand vorbereiten konnte.

Die Großmodellisten starteten teils schon zum Vatertag in ihr verlängertes Rennwochenende und wem das zeitlich nicht gelang, der kam dann aber wenigstens schon am Freitag, um noch ein paar Trainingsrunden auf dem Rasenteppichkurs zu absolvieren. Knapp 60 Fahrer hatten sich angemeldet und da

Kälte und Nässe von oben schon vom letzten Jahr bekannt waren, gab es wegen der paar angekündigten Gewitterschauern auch keine Absagen. Besonders schön an dem Event war, dass der OR6-FunCup, der im Rahmen aller OR6-Qualif- und -DM-Läufe am Samstag quasi als „Rennen im Rennen“ ausgetragen wurde, auch wieder genug Teilnehmer fand.

Beim Rennen ging es vollkommen routinierter in drei Klassen plus FunCup durch den straffen Zeitplan. Natürlich gab es zu den Finalen hin auch eine Unterbrechung durch Regen, aber nach nicht mal einer Stunde ging es weiter mit den Vorläufen für die 2WD-Finale. Bis auf kleine Verschiebungen blieben die Top 10 fürs Finale zusammen. Bei den Fahrern der 4WD-Modelle ein ähnliches Bild, aber doch stärker durchwachsen aufgrund der Technik.

Short Course

In der Klasse SC4 kamen von neun Fahrern sieben über die 30 Minuten ins Ziel. Es waren spannende Rennen, da gerade bei den Dickschiffen das Fahrverhalten der einzelnen Modelle doch recht unterschiedlich ist. Trotz kleiner Boxenpause gelang Andreas Trott nach vielen viel zu langen Finalminuten doch noch der erstaunliche zweite Platz und das nur noch knapp 8 Sekunden hinter Sieger Jan Scheurer. Die Position Eins nicht halten konnte Necdet Yaman und stand am Ende aber doch auch noch zufrieden auf dem dritten Podestplatz.

Die 4WD-Klasse war mit 21 Startern gut gefüllt, jedoch war die Technik leider oftmals für die Finalaufstellung verantwortlich. An der Spitze fehlte dann auch schnell der passende Gegner, der Sven Rodewald noch hätte aufhalten können. Über zwei Runden Vorsprung hatte er auf Melanie Trottmann auf Position zwei. Den dritten Podestplatz



Die Gewinner der Klasse Short Course (von links): Andreas Trott (Platz 2), Jan Scheurer (Platz 1) und Necdet Yaman (Platz 3)



In der 4WD-Klasse siegte Sven Rodewald (Mitte) vor Melanie Trottmann und Uwe Neumann

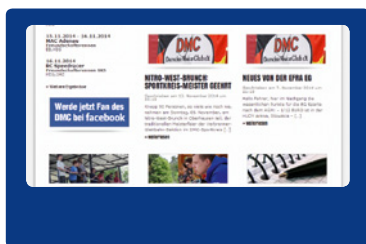


Luke van den Berg (Mitte) gewann die Klasse 2WD. Auf Platz zwei schaffte es Tobias Doller von Timo Opper

konnte sich nach spannenden Runden Uwe Neumann sichern. Leider erreichten nur 7 von 10 Finalisten am Ende das Ziel.

Bei den 2WD-Modellen war es sehr spannend, da den Fahrern hier wechselnde Streckenbedingungen durch Regen zu schaffen machten. Obwohl es zunächst nach einem glatten Durchmarsch von Tobias Doller aussah, konnte sich Luke van den Berg mit knapp 3 Sekunden Vorsprung an die Spitze setzen. Relativ unauffällig aber sicher fuhr Timo Opper am Ende auf Platz drei.

Andreas Lamers
OR6-Obmann DMC



KLICKTIPP

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

ALEXANDER HAGBERG ZUM FÜNFTEN MAL EUROPAMEISTER



Alexander Hagberg hat es geschafft. Bei der Euro 2018 in den 1:12er-Klassen in der Racing Arena Limburg, holte sich der Schwede in Expert den fünften EM-Titel hintereinander. Den Sieg sicherte er sich mit seinem XRAY X12 mit zwei Start-Ziel-Siegen in den Finalläufen zwei und drei. Sein Teamkollege Oly Jeffries, der den ersten Finallauf nach Hagbergs Ausscheiden gewann, wurde Vizemeister. Der Brite fuhr bis dahin ein starkes Rennen, baute dann aber in den letzten beiden Finalläufen ab. Sein Landsmann Ollie Payne (Roche) begleitete die beiden XRAY-Piloten als Dritter auf das Podium.

Für den Roche-Fahrer aus Großbritannien, Ollie Payne, war der Podiumsplatz in Expert das Tüpfelchen auf dem I. Hatte er sich doch eine dreiviertel Stunde zuvor mit einem Sieg seinen ersten EM-Titel in 1:12 Stock gesichert. Sein härtester Konkurrent war der Pole Michal Orłowski (Schumacher). Schon im Kampf um

die Pole blieb er an Payne dran und holte Startplatz zwei. In den Finalläufen präsentierte sich Orłowski dem späteren Europameister als die nach den Vorläufen erwartete harte Nuss, die es zu knacken galt.

Uneinholbar

Doch alle Versuche, den in dieser Klasse weitaus erfahreneren Briten zu überholen, scheiterten schon im Ansatz. Bei einem Angriff im zweiten Finallauf fuhr Michal Orłowski auf den Führenden auf. Der Crash kostete Payne letztlich den Sieg in diesem Finale, auch wenn Orłowski ihn wieder vorließ. Markus Moberns nutzte seine Chance und übernahm die Führung, die er bis zum Schluss gegen den Belgier Olivier Bultynck (Roche) verteidigte. Markus Moberns wurde schließlich Vizemeister. Michal Orłowski belegte Platz drei.

Die Boliden im Maßstab 1:12 haben ein Gewicht von knapp 750 Gramm. In der Klasse Standard werden seit



Die für die EM neu verlegte Teppichstrecke in der Racing Arena Limburg

ÄLTESTE RENNKLASSE

Die Klasse 1:12 ist die älteste europaweite Elektrorennklasse. Bereits 1981 wurde die erste Europameisterschaft ausgetragen. Gewonnen hat sie der Brite N. Francis. Rekordsieger ist David Spashett aus Großbritannien. Zwischen 1993 und 2003 gewann er acht EM-Titel. Drei Mal erfolgreich war der Niederländer Oscar Jansen, der spätere Motoren- und Akkuguru von Team Orion. Drei Mal erfolgreich war bisher auch Titelverteidiger Alexander Hagberg.

EUROPAMEISTER PANCAR 1:12 VON 1981 BIS 2018

	Modified	Electric Spec
2018	Alexander Hagberg (S)	Ollie Payne (GB)
2017	Alexander Hagberg (S)	Hupo Hönlgl (A)
2016	Alexander Hagberg (S)	Hupo Hönlgl (A)
2015	Alexander Hagberg (S)	Hupo Hönlgl (A)
2014	Alexander Hagberg (S)	Markus Moberns (D)
2013	Simu Ahoniemi (Fin)	Markus Moberns (D)
2011	Simu Ahoniemi (Fin)	Hupo Hönlgl (A)
2010	Juhu Levanen (Fin)	Ch. Kerswell (GB)
2009	Hupo Hönlgl (A)	Marc Fischer (D)
2008	Marc Rheinard (D)	
2007	Andy Moore (GB)	
2006	Marc Rheinard (D)	
2005	Sakke Ahoniemi (Fin)	
2004	Sakke Ahoniemi (Fin)	
2003	David Spashett (GB)	
2001	David Spashett (GB)	
2000	David Spashett (GB)	
1999	David Spashett (GB)	
1998	David Spashett (GB)	
1997	Erik Jink (NL)	
1996	David Spashett (GB)	
1995	David Spashett (GB)	
1994	Oscar Jansen (NL)	
1993	David Spashett (GB)	
1992	Oscar Jansen (NL)	
1991	Oscar Jansen (NL)	
1990	Jürgen Lautenbach (D)	
1989	Christian Keil (D)	
1988	P. Davies (GB)	
1987	Christian Keil (D)	
1986	M. Leppälähti (SF)	
1985	A. Dobson (GB)	
1984	P. Olssen (GB)	
1983	M. Booth (GB)	
1982	J. Davis (GB)	
1981	N. Francis (GB)	

Drei deutsche Fahrer waren in der schnellen Klasse Europameister. Christian Keil, der die einst erfolgreiche Keil-DTM ins Leben rief, holte sich 1987 und 1989 den Titel. Ebenfalls zwei Mal erfolgreich war Marc Rheinard (2006, 2008), der im Übrigen einziger deutscher Weltmeister (2014) in dieser Klasse ist. LRP-Gründer Jürgen Lautenbach wurde 1990 mit selbstentwickelten Motoren und Reglern Europameister.

Die Klasse 1:12 Stock Spec wurde 2009 zum ersten Mal ausgetragen. Marc Fischer holte sich den Titel mit einem Corally. Markus Moberns gewann 2013 und 2014. Rekordsieger ist Hupo Hönlgl mit drei Titeln.



Die A-Finalisten der Klasse Expert auf dem Fahrerstand

dieser Saison 13,5-Turns-Brushlessmotoren gefahren. In der Expert-Klasse sind es Motoren mit 6,5 Turns. Die Motoren wirken über ein Differenzial direkt auf die starre Hinterachse. Die Energie kommt aus einzelligen LiPo-Akkus mit einer Nennspannung von 3,7 Volt. Die Regler werden im Blinkmodus betrieben. Moosgummireifen sorgen für einen guten Griff und erlauben hohe Kurvengeschwindigkeiten. Alu-Chassis gehören mittlerweile zur Standardausstattung.

Rekord

Die Euro 2018 war eine große Europameisterschaft. 143 Starter – das ist Rekord. So viele Starter hat es noch nie bei einer EM in den 1:12er-Klassen gegeben. Auch nicht in den anderen Onroadklassen. In nur wenigen Jahren hat sich das einstige Sorgenkind der RC-Car-Rennszene zu einem regelrechten Magneten entwickelt. Es waren vor allem einige wenige Fahrer, die zum Boom beigetragen haben, indem sie neue Rennformate – wie das Masters of Foam – kreierten. Es waren Veranstalter, die an das verborgene Potenzial dieser Klasse geglaubt haben, die nicht nur ihre Hallen zur Verfügung stellten, sondern auch für die 1:12er-



Die Top 3 der Klasse Stock (von links): Michal Orlowski (Platz 3), Ollie Payne (Platz 1) und Markus Mober (Platz 2)



Ausgelassen: Alexander Hagberg feiert seinen Sieg

Szene warben. Für die Racing Arena Limburg in Sittard war es im Übrigen die zweite Euro 1:12 in Folge. <<<<<



Siegerehrung der A-Finalisten Expert. Auf dem Podium (von links): Ollie Payne (Platz 3), Alexander Hagberg (Platz 1) und Olly Jeffries (Platz 2)

KRÄFTIGE KERLE

SRT

SRT-SERVOES
IM VERTRIEB
VON ROBITRONIC



Seit Kurzem bietet Robitronic die Servos der Marke SRT an. Sie sind durchgehend für den HV Einsatz geeignet und eignen sich dank ihrer robusten Getriebe ideal für den Wettbewerbseinsatz. Verbaut sind je nach Servotyp Zahnradpaarungen aus Titan, Stahl oder Aluminium. Edle Voll-Aluminiumgehäuse bieten beste Wärmeabfuhr und entsprechend hohe Steifigkeit. Erhältlich sind die Servos mit Brushless- oder mit bewährtem Coreless-Antrieb. Die Servopalette deckt im Car-Bereich von 1:10 bis 1:5, vom Elektro bis zum Verbrenner sowie Off- und Onroad alles ab. Internet: www.robitronic.com <<<<<

NEUER SERPENT-BOSS

JOAQUIN DE SOTO AUF EUROPAREISE

Joaquin de Soto, der neue Serpent-CEO, verschaffte sich zuletzt auch Eindrücke von seinem Team bei internationalen Rennen. So war er im Mai während des Trainings des vierten Laufs der Euro Touring Series im Motodrom in Andernach. Die Woche davor nahm er sich die Zeit, sein Team bei einem Lauf der Euro Nitro Series in Rucphen (Niederlande) unter die Lupe zu nehmen. Die Besuche waren zwei von vielen des CEO an den Wirkungsstätten seiner weltweit verzweigten Firma mit Entwicklungsbüros in Deutschland, Holland, den USA und Hongkong. In den Wochen zuvor war der Amerikaner, der in Miami lebt, in Asien, Südafrika und Europa unterwegs. Joaquin de Soto macht offenbar Ernst damit, das Unternehmen umzustrukturieren und fit für die Zukunft zu machen. Bei seinem Amtsantritt im März hatte er angekündigt: „Zusammen werden wir hart für Siege auf und neben der Strecke kämpfen“. <<<<<



Joaquin de Soto im Motodrom Andernach

Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK



LiPo-Schutztasche von B.W. Vertrieb

B.W. VERTRIEB

B.W. Vertrieb hat neue **LiPo-Schutztaschen** im Sortiment. Sie messen 23 × 30 Zentimeter und sind aus nicht brennbarem Material gefertigt. Die Öffnung wird über einen Klettverschluss geschlossen. Käufer eines Pow-All-Starhilfe-Akkus bekommen eine LiPo-Schutztasche gratis dazu. Der reguläre Verkaufspreis beträgt **14,90 Euro**.

FREAKWARE

Neu im Sortiment von freakware ist die **Crawler-Karosserie D90 PC klar**. Diese ist einem Land Rover Defender nachempfunden und ist geeignet für Modelle der Team C-Geländewagenseerie im Maßstab 1:10. Die aus Polycarbonat (Lexan) gefertigte Haube wird unlackiert geliefert, sodass jeder seine eigenen Design-Ideen beim Lackieren umsetzen kann. Die Materialstärke beträgt 1 Millimeter und die Karo ist geeignet für Offroader mit einem Radstand von 280 Millimeter. Die Außenmaße betragen 410 × 190 × 160 Millimeter. Der Preis: **39,95 Euro**.



Crawler-Karosserie D90 PC klar von freakware

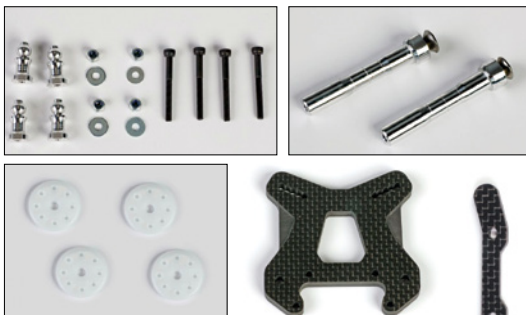


Die **CR4T Ultimate** ist eine hochwertige 4-Kanal-Computer-Fernsteuerung von Absima, die bei freakware erhältlich ist. Über das große „Brilliant Touch Screen“-Display steuert man bequem die Einstellungen wie bei einem Smartphone oder Tablet mit Icons. Selbstverständlich arbeitet die Fernsteuerung im 2,4-Gigahertz-Band und verfügt über ein schnelles Übertragungssystem mit 8 Millisekunden. Neben allen bekannten Einstelloptionen und Setup-Möglichkeiten verfügt der Sender nun neu auch über Smart Vehicle Control, also die Bedienung eines Fahrstabilisator-Systems mit einem optional erhältlichen Empfänger. Neben dem Sender gehört auch ein neuer, spritzwassergeschützter Mini-Empfänger zum Set. Der Preis: **149,95 Euro**.

Absima CR4T Ultimate im Sortiment von freakware

GRAUPNER

Neu im Sortiment von Graupner sind **Tuning-Teile** für die Dämpfer, Dämpferbrücken und Lenkungspfosten der HoBao VS-Serie. Die Kolbenplatten sind aus dem öl- und lösungsmittelfesten Kunststoff Delrin gefertigt. Das Material zeichnet sich durch seine Maßhaltigkeit und gute Gleiteigenschaften aus. Je nach Anzahl der Löcher verändert sich die Härte der Dämpfer. Die neuen Dämpferaufnahmen, Lenkungspfosten und Gewindestangen sind nun nicht mehr aus Stahl gefertigt, sondern aus hochfestem Aluminium. Dies sorgt für eine Einsparung beim Gewicht. Die Dämpferbrücken und Querlenkerstift-Halter sind nun aus Carbon gefertigt, was ebenfalls eine Gewichtsersparnis bringt und eine höhere Festigkeit gegenüber dem Kunststoff bietet. Verbaut man alle Teile im HoBao Hyper VS, so spart man in Summe rund 50 Gramm an Gewicht.



Tuningteile für die HoBao VS-Serie aus dem Sortiment von Graupner

HRC DISTRIBUTION

HRC Distribution präsentiert eine neue Version der beliebten UBEC-Serie mit einem **6,6 bis 32 Volt-BEC**. Es stellt eine Spannung von 5 oder 6 Volt (einstellbar über einen Jumper) bei einem Strom von maximal 7,5 Ampere zur Verfügung und ist mit einem Schalter ausgestattet. Damit lassen sich auf einfache Weise Servos und die RC-Anlage unabhängig vom Regler-BEC direkt über den Antriebsakku mit Spannung versorgen.



6,6- bis 32-Volt-UBEC von HRC Distribution

HRC Distribution hat einen neuen **3s-LiPo** mit besonders kompakten Abmessungen ins Programm aufgenommen. Es handelt sich um einen High-Performance-Akku mit 6.000 Milliamperestunden Kapazität, der mit Balancer-Anschluss und Ultra-T-Plug oder XT-90-Stecker ausgestattet ist. Da er mit seinen Abmessungen von 133 × 43 × 27 Millimeter dem üblichen 2s-Größenstandard entspricht, passt er in die meisten Modelle mit einem normalen 2s-LiPo-Schacht. Der Akku ist nicht mit einem Hardcase ausgestattet und daher für Modelle mit gekapselten Akku-Schächten gedacht. Das Gewicht beträgt 335 Gramm.



3s-LiPo mit 6.000 Milliamperestunden Kapazität von HRC Distribution



HORIZON HOBBY

Die neueste Generation der ECX-Modelle **Ruckus Monster-Truck** und **Torment Short Course-Truck** von Horizon Hobby richtet sich speziell an Einsteiger. Dank des Gaslimiterschalters an der Fernsteuerung lässt er sich für ungeübte Fahrer etwas zäher einstellen. Zu den Features zählen ein 13-Turns-Bürstenmotor, permanenter Allradantrieb, eine Spektrum STX2-Fernsteuerung, ein Dynamite-Elektronikpaket (eingebaut), ein Akku-Schnellwechselsystem, Öldruckstoßdämpfer, eine vollständige Kugellagerung, spritzwassergeschützte Elektronik, High-Grip SCT-Reifen und Felgen sowie ein neues Bodydesign. Neu in dieser Modellreihe ist, dass das Fahrzeug ohne Akkus und Ladegerät ausgeliefert wird. So kann jeder eventuell schon vorhandene Akkus nutzen oder sich seine Wunschkombo bestehend aus Akku und Ladegerät dazu kaufen. Vorgesehen ist das Modell für einen sechszelligen Nickelakku. Der 508 Millimeter lange Ruckus und der 546 Millimeter lange Torment kosten jeweils **209,99 Euro**.



ECX Ruckus
Monster-Truck
von Horizon Hobby



ECX Torment Short Course-Truck
von Horizon Hobby



Losi 22S SCT RTR von Horizon Hobby

Basierend auf der erfolgreichen 1:10er-Wettbewerbs-Plattform 22 von Team Losi Racing bietet der brandneue **Losi 22S SCT RTR** laut Hersteller alles für anspruchsvolle High-Performance Basher. Zu den Features zählen unter anderem ein Dynamite Tazer Sport-Regler, ein 540er-Brushlessmotor, Active Vehicle Control (AVC), ein Akkufach auf der Chassis-Unterseite, Metallgetriebe, Differenzial, Spektrum-RC-Komponenten und 12-Millimeter-Stoßdämpfer. Zum Betrieb werden noch ein 2s- bis 3s-LiPo sowie ein passendes Ladegerät benötigt. Der RTR-Offroader ist 549 Millimeter lang, 296 Millimeter breit und kostet **289,99 Euro** (Maxxis-Design) beziehungsweise **299,99 Euro** (K&N-Design).

PRO-LINE

Eine der größten Auto-Ikonen ist zweifelsfrei der **Chevrolet Camaro Z28** aus dem Jahr 1969. Dieses legendäre Muscle-Car hat Protoform sich zum Vorbild für eine neue 1:10er-Tourenwagen-

Karosserie genommen. Die aus Polycarbonat (Lexan) gefertigte Karosserie für 190-Millimeter-Tourenwagen oder 200-Millimeter-Pan-Cars wird unlackiert geliefert. Zum Lieferumfang gehören außerdem ein Aufkleberbogen sowie Teile zur Befestigung des Heckspoilers. Zum Schutz der Karosserie ist ein Schutzfilm auf der Außenseite, der nach dem Lackieren entfernt wird. Die Camaro-Haube ist 438 Millimeter lang, 203 Millimeter breit, 112 Millimeter hoch und hat einen Radstand von 258 Millimeter.

1969er Chevrolet Camaro Z28-Karosserie von Protoform



BFGoodrich Mud-Terrain T/A KM3-Reifen von Pro-Line

Pro-Line präsentiert die neuen **BFGoodrich Mud-Terrain T/A KM3-Reifen** im 1,9-Zoll-Format. Die Reifen werden aus dem von Pro-Line bekannten G8-Compound hergestellt und sollen mit ihrem groben Profil für maximale Traktion in jedem Gelände sorgen. Da Pro-Line besonders frühen Zugriff auf die Designs der großen Original-Reifen hatte, wurden die Pneu in Maßstab 1:1 nahezu zeitgleich zu den RC-Nachbauten veröffentlicht. Die Reifen messen 120 x 45 Millimeter. Durch spezielle Flex-Zonen im Gummi wird der Grip in schwierigen Situationen erhöht. Die Reifen kommen in Zweier-Sets inklusive Schaum-Einlagen.

HERSTELLER Kontaktdaten

B.W. VERTRIEB
Am Kandel 7, 74912 Kirchartd
Telefon: 072 66/94 90
Internet: www.bwvertrieb.de

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

GRAUPNER
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

HORIZON HOBBY
Hanskampring 9, 22885 Barsbüttel
Telefon: 040/822 16 78 00
E-Mail: info@horizonhobby.de
Internet: www.horizonhobby.de

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

PRO-LINE RACING
P.O. Box 456
Beaumont, CA 92223, USA
Internet: www.prolineracing.com

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

RC-FOX
Engeldorfer Straße 25, 50321 Brühl
Telefon: 022 32/150 18 34
E-Mail: info@rcfox.eu, Internet: www.rcfox.de

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

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

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

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

Markt

RC-FOX

Der **Carisma LYNX** – neu im Sortiment von RC-Fox – besitzt alle Features, die man sich bei einem Scale-Crawler wünscht. Er ist designed auf Basis eines C-Profil-Stahl-Chassis und verfügt über eine Detail verliebte Truck-Karosserie im Panzer-Look. Er besitzt einen permanenten 4WD-Antrieb mit gesperrten Differenzialen, eine Aufhängung mit Dreiecksquerlenkern und Öldruckstoßdämpfern sowie eine LED-Downlight-Brücke (LED optional). Die Karosserie hat viele zusätzliche Details wie eine Dachreling, einen Ersatzreifenträger, Rückspiegel und GPS/Dashcam. Unter der Karosserie wartet der Truck mit einem Bürstenmotor sowie wasserdichter Elektronik auf, die für LiPos oder NiMH-Akkus geeignet ist. Die griffigen 1,9-Zoll-Crawler-Reifen sind auf echten Beadlock-Felgen montiert, was es erlaubt durch den Einsatz von Felgengewichten die Fahrzeuggewichtsbalance optimal abzustimmen. Der Preis des RTR-Modells beträgt **269,- Euro**.



Carisma LYNX Scale-Crawler
von RC-Fox



Survival-Crawler
von Ripmax



Fast 2000-Crawler
von Ripmax

RIPMAX

Die Ripmax **1:10er-4WD-Rock-Crawler-Serie** ist ein Mix aus 1:10er-Offroad-Buggy und Crawler. Die extremen Federwege sorgen dafür, dass die Racer viele Unwegsamkeiten locker wegstecken. Die Modelle verfügen über Allradantrieb mit einem Elektromotor und werden komplett fahrfertig montiert geliefert. LED-Licht vorne und hinten erlauben sogar Fahrten bei Dunkelheit und die High-Grip-Offroad-Reifen bieten guten Grip. Die 403 Millimeter langen Modelle sind 245 Millimeter breit, haben einen Radstand von 293 Millimeter und wiegen 1.800 Gramm. Die Geschwindigkeit soll laut Hersteller rund 40 Kilometer pro Stunde betragen. Zum Lieferumfang gehört neben dem fertig aufgebauten Modell auch noch ein umfangreiches Zubehörpaket, bestehend aus 2,4-Gigahertz-RC-Sender, 2s-LiPo-Akku (2.200 Milliamperestunden Kapazität) sowie ein Ladegerät. Der Preis: **179,- Euro**. Erhältlich sind zwei verschiedene Design-Varianten: Einmal Fast 2000 und einmal Survival.

Neu im Sortiment von Ripmax ist ein HV-Servo **Futaba BLS373SV** für den Einsatz in 1:5er-Großmodellen. Es hat eine Stellkraft von 37 Kilogramm bei einer Stellzeit von 0,11 Sekunden. Möglich macht das ein Brushlessmotor, der seine Kraft auf ein Metallgetriebe mit Edelstahl-Endzahnrad überträgt. Selbstverständlich ist das Servo kugelgelagert und verfügt über ein robustes Aluminium-Gehäuse. Als Besonderheit überstutzt das BLS373SV den SR-Modus des T7PX-Senders und ist programmierbar und kompatibel zu S.Bus- und S.Bus2-Systemen. So ist es mit Hilfe des separat erhältlichen USB-Adapters möglich, verschiedene Parameter zu verändern. Die Abmessungen betragen 40,5 × 21,0 × 38,4 Millimeter, das Gewicht liegt bei 84 Gramm. Der Preis: **259,- Euro**.



HV-Servo Futaba BLS373SV
von Ripmax

Neu im Sortiment von Ripmax sind die **Komplettträder** für die HPI-Challenge-Rennserie. Es handelt sich dabei um Tourenwagen-Komplettträder für Modelle im Maßstab 1:10. Die Felgen sind im 24-Millimeter-Dish-Design gehalten und haben ein Offset von 0 Millimeter. Da sie aus einem harten Kunststoff bestehen, verfügen sie über ein verbessertes Handling bei hohen Geschwindigkeiten. Ein aufgedrucktes HPI-Logo sorgt für den coolen Look. Eine weiche Vollschaumeinlage unterstützt den Reifen und sorgt für rundum gute Traktion und gleichmäßigen Verschleiß. Die ganz neue Gummimischung hat eine gute Haltbarkeit und hervorragenden Grip. Die verbesserte Reifenflanke gibt konstanten Halt in Kurven und macht das Auto einfacher zu fahren. Der Satz, bestehend aus vier verklebten Komplettträgern kostet **30,90 Euro** und ist ab sofort in der HPI-Challenge zugelassen.



HPI-Tourenwagen-
Komplettträder von Ripmax



RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

Bei RC-Car-Shop – Hobbythek sind GPM Tuningteile für den Losi Super Baja Rey jetzt lieferbar. Alle Teile sind aus hochfestem 6061 T6-Aluminium hergestellt und somit erheblich stabiler als die serienmäßigen Kunststoffteile. Es stehen folgende Tuning-Parts zur Verfügung:

- SB008** obere Längslenkerhalterung, Chassisseite. Preis: **24,90 Euro**
- SB009** untere Längslenkerhalterung, Chassisseite. Preis: **24,90 Euro**
- SB011** Diffgehäuse, temperaturbeständiger als das Original. Preis: **29,90 Euro**
- SB013B** obere Längslenkerhalterung, Achsseite. Preis: **29,90 Euro**
- SB014L** untere Längslenker, mehr Befestigungslöcher für die Stoßdämpfer erlauben eine differenziertere Fahrwerksabstimmung. Die Kugelgelenke sind austauschbar. Preis: **44,90 Euro**
- SB018** Motorhalterung mit Kühlrippen, die Halterung ist stabiler als die serienmäßige Guß-Ausführung und verbessert die Kühlung des Motors. Preis: **34,90 Euro**
- SB021** Achsschenkel vorne, präziserer Lagersitz und dadurch höhere Lebensdauer der Lager. Preis: **64,90 Euro**
- SB022** hintere Radlagerträger, 0° Vorspur (wie Serie) sorgen für präziseren Sitz der Kugellager und dadurch für höhere Lebensdauer der Lager. Preis: **26,90 Euro**
- SB024** Servohalterung, verwindungsfest und dadurch verbesserte Lenkpräzision. Preis: **44,90 Euro**



RC-Car-Shop Hobbythek - Nauenweg 55 - 47805 Krefeld
Tel.: 02151 820200 - Fax: 02151 8202020 - hobbythek@t-online.de **rc-car-online.de**

GPM Tuningteile für den Losi Super Baja Rey im Sortiment von RC-Car-Shop – Hobbythek

ROBITRONIC

Neu bei Robitronic erhältlich sind **Hobbywing Xerun AXE Crawler-Combos**. Der XeRun AXE FOC Brushless-Regler regelt automatisch Drehmoment und Drehzahl je nach Lastanforderung. Fährt man also beispielsweise mit konstanter Geschwindigkeit in der Ebene und kommt dann zu einem steilen Anstieg, nach dem es genauso steil wieder hinab geht, sorgt der Regler automatisch für gleichbleibende Geschwindigkeiten. Hardwaremäßig ist der Motor speziell auf den Regler abgestimmt und verwendet das von Hobbywing patentierte „Staggered Pole“-Rotor-Design. Dieses bewirkt, dass der Vierpol-Motor kaum ein Rastmoment aufweist. Superweiches Ansprech- und Anlaufverhalten bei niedrigen Drehzahlen sind das Ergebnis. Motor und Regler sind über einen wasserdichten, speziellen Sensorstecker verbunden. Es gibt verschiedene Varianten mit 1.200, 1.800 und 2.300 kv. Die Regler haben jeweils eine Strombelastbarkeit von 60 Ampere und können mit 2s- bis 3s-LiPos betrieben werden. Jede Combo schlägt mit **259,- Euro zu Buche**.



Hobbywing Xerun AXE Crawler-Combos von Robitronic



SRT Coreless-Servo von Robitronic

Das **SRT Coreless** von Robitronic ist ein HV-Servo mit einer Stellkraft von 32 Kilogramm bei einer Stellzeit von 0,15 Sekunden im 7,4-Volt-Betrieb. Das Gehäuse besteht oben und unten aus Kunststoff sowie in der Mitte zur besseren Wärmeabfuhr aus Aluminium. Das Getriebe ist aus Stahl und Titan gefertigt. Die Maße des 75 Gramm wiegenden Servos betragen 40,7 × 20,5 × 38,5 Millimeter. Der Preis: **65,- Euro**.

SMI MOTORSPORT/T+M MODELS

Für ein gutes Handling und gleichmäßige Rundenzeiten ist der Tweak einer der wichtigsten Setup-Faktoren an Onroad-Cars. Für ein schnelles Vermessen und sauberes Einstellen des Tweaks an 1:10er- und 1:8er-Onroad-Modellen hat HUDY ein neues **Tweak-Board** im Sortiment. Es ist geeignet sowohl für Nitro- als auch Elektromodelle aller gängigen Bauweisen und ermöglicht eine hochpräzise Ermittlung des Tweak-Werts. Durch die saubere Fertigung mit Kugellagern, ist es extrem sensibel. Außerdem lässt es sich an verschiedene Radstände anpassen und ist durch den Einsatz von Aluminium schön leicht. Das Board wird in einem schützenden Aluminium-Koffer geliefert.

HUDY-Tweak-Board von SMI Motorsport/T+M Models



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

ROAD-STAR

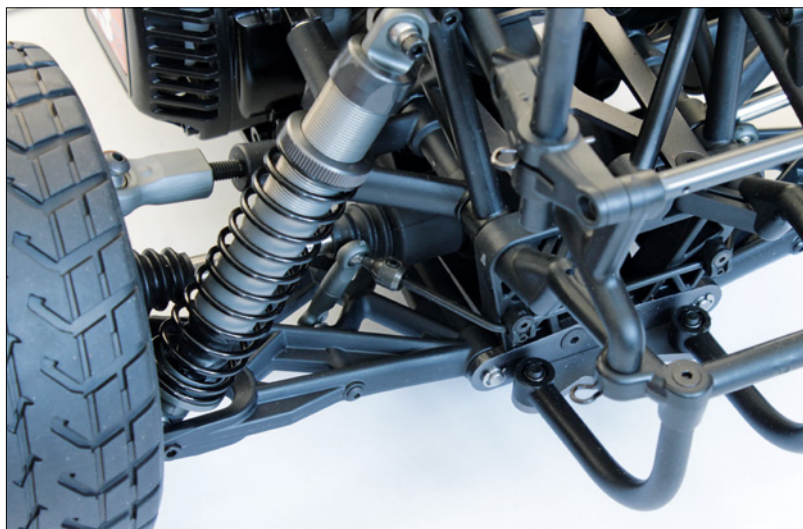
So hat HPI den Baja
Straßen-tauglich gemacht

Text und Fotos:
Jan Schnare

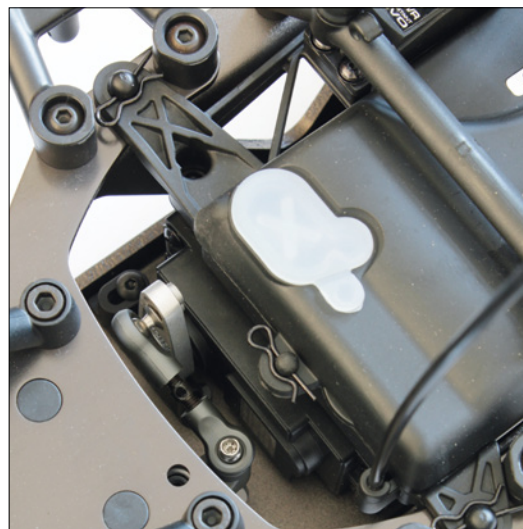


Die Baja 1000 ist eine der härtesten und bekanntesten Rallyes der Welt. Entsprechend würde man bei einem RC-Car namens Baja in erster Linie von einem Offroader ausgehen. Und so war es auch – bis jetzt. Denn die erfolgreiche Großmodell-Familie Baja von HPI Racing geht nach Jahren im Gelände jetzt auf die Straße. Mit dem Baja 5R.





Die langen (Aus-)Federwege und die recht weiche Abstimmung sorgen in Kurven für Wankbewegungen. Daran können auch die Stabilisatoren nicht viel ändern



Unter der RC-Box sitzt das Jumbo-Lenkservo mit Metallgetriebe

Einen HPI Baja für die Straße, das hat es bisher noch nicht gegeben. Da ist es natürlich interessant zu sehen, wie es HPI hinbekommen hat, ein Offroad-Modell Onroad-tauglich zu machen. Und so viel sei schon einmal verraten: die Transformation ist hauptsächlich optischer Natur. Unter der massiven Ford Mustang-Karosserie in knalligem Orange wartet der erste HPI-Großmodell-Onroadler nämlich mit einem (fast) ganz normalen Baja-Chassis auf. Doch der Reihe nach.

Straßenbuggy

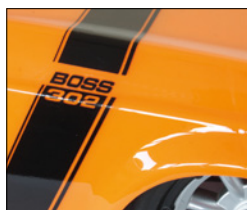
Wenn man den Baja 5R – R wie Road, also Straße – aus dem Großmodell-typisch riesigen Karton nimmt, könnte man zunächst denken, es handle sich um eine komplette Neukonstruktion. Die auffällige Pony-Car-Karosserie ist dabei natürlich der Hingucker. Das Vorbild ist der Ford Mustang Big Boss 302. Diese High-Performance-Variante des Mustangs wurde in den Jahren 1969 und 1970 produziert. Die Zahl 302 steht dabei für den Hubraum in Kubikinch, was umgerechnet 5 Litern entspricht. Daraus schöpft das Original eine Leistung von 290 PS. Zusätzlich zum stärkeren Motor hat Ford dem Camaro-Konkurrenten noch einige andere Upgrades verpasst. Beispielsweise ein verbessertes Fahrwerk.

Die bullige High-Performance-Optik des Vorbilds hat HPI im Modell sehr gut umgesetzt. Da die Karosserie an Spurweite und Radstand des Baja-Chassis angepasst werden musste, ist das 1:5er-Modell sogar noch eine Spur breiter, flacher und brutaler. Auch die tiefer als beim Original heruntergezogenen

Seiten und die im Verhältnis etwas zu großen Räder verstärken diesen Eindruck. Alles in allem dürften diese Änderungen aber vermutlich nur Kennern oder im direkten Vergleich auffallen. Insgesamt wirkt die Optik daher absolut stimmig und die tief in den Radhäusern versunkenen Reifen auf den vorbildgerechten Achtspeichen-Felgen wirken fast wie eine Aufforderung, endlich Gas zu geben.

Familiengene

Doch bevor der Mustang das erste Mal mit seinen Gummis über den Asphalt radieren darf, steht die Begutachtung der Technik an. Der Blick auf das Chassis lässt sofort die Verwandtschaft zur Baja-Familie erkennen. Abgesehen von den Rädern, den Karosserieaufnahmen und dem Frontrammer handelt es sich nämlich um ein Standard-Buggy-Chassis. Die



Der Boss 302 war eine High Performance-Variante des Ford Mustang



CAR CHECK

HPI Baja 5R Ripmax

Klasse: Verbrenner-Onroad 1:5
Empfohlener Verkaufspreis: 1.619,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, Einscheiben-Bremsanlage, ein Vierspiderdifferenzial, komplett kugelgelagert, 23-Kubikzentimeter-Benzinmotor mit Zweibackenkupplung

Benötigte Teile: Super-Benzin

Erfahrungslevel:

FORTGESCHRITTENE



Der 700-Milliliter-Tank sitzt mittig im Chassis. In einer Mulde sitzt der Luftfilter

Basis bildet wie gewohnt ein U-förmiges Alu-Profil, das vorne und hinten die beiden Achsen, den Motor und alles Weitere aufnimmt.

Auch die Achsen an sich sind keine Neuerung. Doppelquerlenker-Konstruktionen mit Rechts-links-Gewindestangen und Öldruckstoßdämpfern finden sich auch bei den Offroad-Varianten der Großmodell-Serie. Doch es gibt einen Haken. Denn Naturgemäß hat ein Offroader deutlich mehr Bodenfreiheit. Damit die Onroad-Variante nun nicht wie auf Stöckelschuhen über den Asphalt rollt, hat sich HPI eines einfachen Tricks bedient, um den Abstand zwischen Chassis und Straße zu verkleinern. Es kommen einfach kürzere Federn zum Einsatz, wodurch das Modell tiefer liegt. Zugegeben, es hätte sicherlich elegantere Lösungen gegeben, um das Offroad-Chassis straßentauglich zu machen, doch es geht auch so.

Lange Beine

Ein Manko hat diese Vorgehensweise aber dennoch. Denn hebt man den Baja 5R hoch, sind die Radaufhängungen gerne bereit, ihre vom Offroader angebotenen Maximal-Ausfederwege zu demonstrieren.



Spur und Sturz lassen sich wie beim Offroad-Baja verstellen

Dadurch hängen vor allem die hinteren Räder extrem weit aus den Radhäusern heraus. Während das jedoch in erster Linie nur ein optischer Mangel ist, ergibt sich daraus noch ein weiteres Problem. Denn die Federn sind dann komplett entlastet und haben einige Zentimeter Spiel auf dem Dämpfer. Dadurch rutschen die Federn im schlechtesten Fall hoch und die Federteller können abfallen. Darauf sollte man also achten, um während oder nach der Fahrt keine unliebsamen Überraschungen durch falsch sitzende Federn zu erleben.

Abgesehen von dieser Fahrwerksmodifikation teilt sich das Onroad-Großmodell den Gen-Pool quasi mit seinen Buggy- und Short Course-Brüdern. Auf dem langgezogenen Chassis sitzt im hinteren Bereich vor der Achse der Motor. Ein 23-Kubikzentimeter-Fulie-Motor mit Anreißstarter ist quer zur Fahrtrichtung verbaut. Die Kraft wird über die Zweibacken-Fliehkraftkupplung in das Vorgelege übertragen, das sich seitlich unter einer einfach zu demontierenden Kunststoffabdeckung befindet. So lässt es sich schnell und einfach warten. Von hier aus geht es über zwei Zahnräder weiter auf das



Die TF-45 liegt dem Set bei. Sie bietet alle wichtigen Einstelloptionen



„Optisch hat mich der Baja 5R von HPI
auf den ersten Blick überzeugt.“



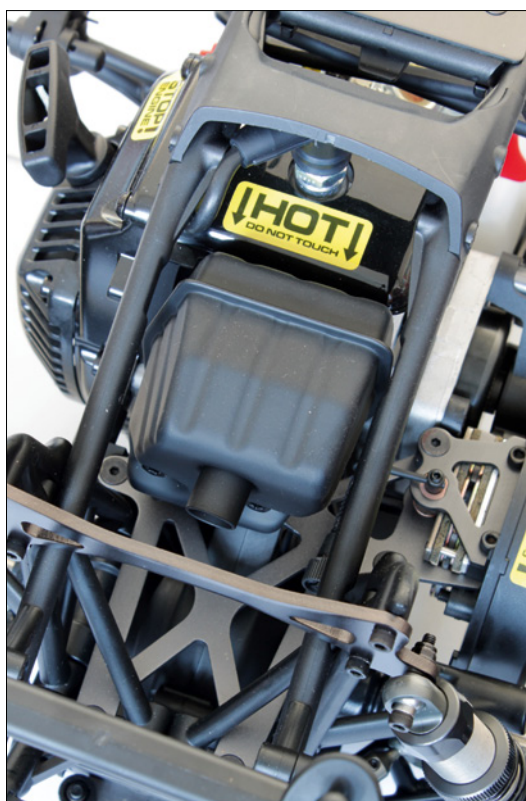


Die Gelenke der dicken Heavy-Duty-Antriebswellen sind mit Gummimanschetten vor Schmutz geschützt

Heavy Duty-Hinterachsdifferenzial, das serienmäßig mit 1.000er-Silikonöl befüllt ist. Für die richtige Verzögerung sorgt eine Scheibenbremse, die auf der Welle des großen Hauptzahnrad aus Kunststoff montiert ist.

Alles beim Alten

Seinen Sprit bekommt der genügsame Zweitakter aus dem 700-Milliliter-Kunststofftank, der relativ mittig im Chassis sitzt. Er verfügt über eine Mulde, in die sich formschön der zweistufige Schaumstoffluftfilter einfügt. Ein kleiner Nachteil gegenüber den Buggys ist die Tatsache, dass man zum Betanken und zum Starten des Modells die Karosserie abnehmen muss. Doch das ist bei Onroadern nicht ungewöhnlich und somit zu verschmerzen.



Der Auspuff verteilt seine schmierigen Zweitakt-Abgase irgendwo hinten im Modell unter der Karosserie. Wer clever ist, verlängert den Stummel entsprechend



Das Gas-Brems-Servo ist nicht das stärkste, reicht aber für den Einsatz im Baja vollkommen aus

Zwischen Tank und Vorderachse befindet sich die gesamte Elektronik des Modells. In einer vom Überrollkäfig überspannten RC-Box sitzen ein fünfzelliger Nickel-Akku sowie ein kleiner 2,4-Gigahertz-Empfänger. Rechts davon ist das Gas-Brems-Servo in Standardgröße untergebracht. Es handelt sich um ein HPI SF-20W, das mit einer Stellkraft von 6,6 Kilogramm nicht sonderlich stark ist, für Betätigung von Motordrossel und Bremse aber vollkommen ausreicht. Zudem ist es wasserdicht, was auch Ausfahrten bei widrigen Wetterbedingungen zulässt.

Eine Nummer größer und für die Lenkung zuständig, ist das Metallgetriebeservo HPI SFL-11MG, das mit seinen knapp 25 Kilogramm Stellkraft locker mit den Belastungen im Betrieb zurechtkommt. Es ist liegend unter der RC-Box montiert und bewegt die Vorderräder über eine Zwei-Pfostenlenkung mit integriertem Servo-Saver. Die Spur kann selbstverständlich über Gewindestangen eingestellt werden. Auch die Sturz-Werte können sowohl vorne als auch hinten an die Streckenverhältnisse und den persönlichen Fahrstil angepasst werden. Gerade bei einem heckgetriebenen Onroadern ist es natürlich wichtig, dass das Fahrwerkssetup passt.

Alles dabei

Der Baja 5R wird als Komplettsset ausgeliefert. Das Chassis ist vollständig montiert, die Karosserie ist lackiert und die Reifen sind verklebt. Neben dem



Die RC-Box beinhaltet neben dem fünfzelligem Empfänger-Akku auch den 2,4-Gigahertz-Empfänger

MEIN FAZIT



Optisch hat mich der Baja 5R von HPI auf den ersten Blick überzeugt. Nach dem Abnehmen der Karosserie war ich jedoch zunächst etwas skeptisch, ob das nur leicht modifizierte Baja-Fahrwerk auch überzeugende Onroad-Qualitäten besitzt. Doch inzwischen weiß ich, dass die Bedenken unbegründet waren. HPI hat wirklich ein tolles Onroad-Modell auf die Räder gestellt, dass optisch der Knaller ist und technisch robust.

Jan Schnare
Chefredakteur CARS & Details

Ausgereifte Technik

Tolle Optik

Kompletter Lieferumfang

Solide Bauweise

Viel Fahrspaß

Onroad-Federbeine wären
wünschenswert



Modell gehören auch noch eine TF-45-Fernsteuerung, ein Empfängerakku samt Ladegerät, Werkzeug und Zubehör zum Lieferumfang. Somit kann man sich nach dem Laden des Empfängerakkus und dem Einlegen der Senderbatterien – vier Mignonzellen – auch schon auf den Weg zum Fahrgebiet machen und unterwegs noch einen Kanister Zeitaktgemisch mitnehmen.

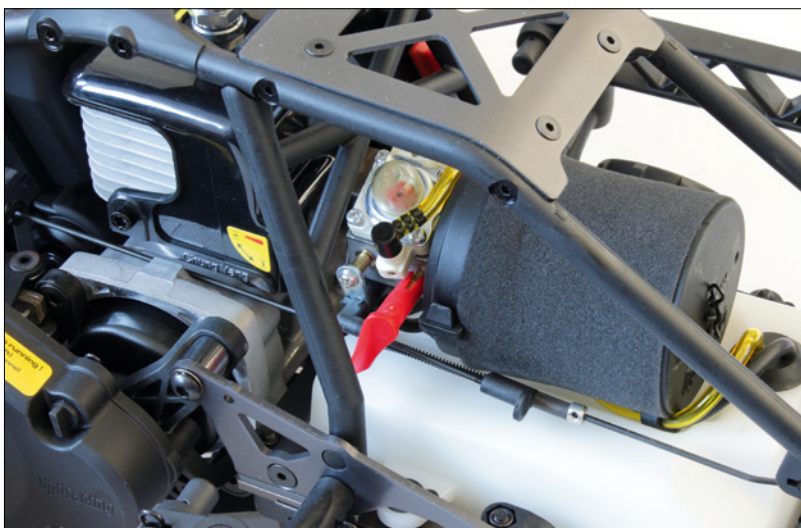
Der Sprit im Mischungsverhältnis von 1:25 wird in den Tank gefüllt. Nach einem kurzen Check der RC-Anlage sowie einem Grundsetup von Servowegen und Trimmungen, kann man den Sprit über die kleine Fingerpumpe am Vergaser ansaugen. Danach die Choke-Klappe schließen und mit ein paar Zügen am Seilzugstarter gibt der Fulie-Zweitakter die ersten Lebenszeichen von sich. Wenn das der Fall ist, öffnet man den Choke wieder und nach weiteren Startversuchen springt der Motor an, um mit gewohnt stabilem Laufverhalten vor sich hin zu tuckern. Nach einer kurzen Warmlaufphase und einigen Proberunden ohne Karosserie zur Feineinstellung des Geradeauslaufs, darf die schicke Mustang-Haube auf dem Buggy-Chassis Platz nehmen.

Eingewöhnung

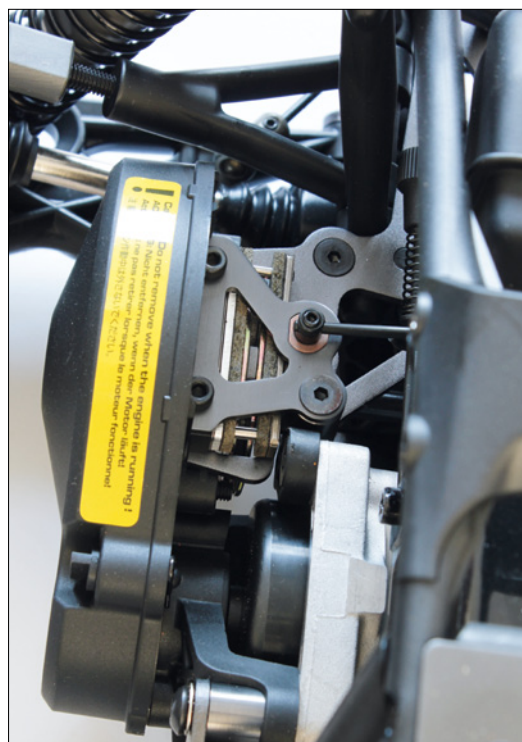
Bei so einer einmaligen Karosserie neigt man natürlich gerade zu Beginn dazu, eher zurückhaltend zu fahren. Man will sich ja schließlich nicht gleich bei der ersten Fahrt das „Blechkleid“ demolieren. So geht es in dem stillgelegten Industriegebiet noch

etwas verhalten zur Sache. Obwohl nur ein vergleichsweise kleiner 23er-Benziner verbaut ist, hat der Baja 5R einen ordentlichen Antritt. Der Heckantrieb mit dem vor der Hinterachse platzierten Motor erfordert jedoch auch Geschick. Bei zu viel Gas neigt der Onroadler naturgemäß zum Übersteuern, sodass man je nach Untergrund vorsichtig sein sollte. Andernfalls enden schnell gefahrene Kurven auch gerne mal in einer Pirouette. Die Reifen sind mit ihrem Profil zwar relativ vorbildgetreu und verschleiben nicht so schnell, jedoch könnten sie etwas mehr Grip haben.

Der Vorteil von Großmodell-Offroadern ist ihr ruhiges Fahrverhalten. Wenn das Heck mal ausbricht oder während eines Sprungs lässt sich das Modell mit etwas Erfahrung jederzeit gut kontrollieren. Im Vergleich dazu wirkt ein 1:10er-Modell regelrecht unruhig und erfordert deutlich schnellere Redaktionen. Dieses ruhigere Fahrverhalten zeigt sich auch beim Baja 5R. Wenn das Heck mal etwas mehr quer kommt, als man will, reicht ein gezieltes Gegenlenken



Der Vergaser mit Choke und Fingerpumpe ist bewährte HPI-Standard-Ware und sorgt für einen entsprechend sauberen und zuverlässigen Lauf des Motors



Die Bremsscheibe sitzt direkt hinter dem großen Hauptzahnrad

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



ab **399,99 €**



Verschiedene Karosserien zur Wahl!

Benz F700



BMW 320si



Der Dirt Attack XXL ist ein 1:5er Bigscaler Buggy mit einer coolen Optik und enormer Fahrleistung.

Durch unkomplizierte und robuste Technik, in Kombination mit tollem Speed, bietet dieses außergewöhnliche RC-Car, mit 6S fähigem Brushless-Antriebssystem und mit ca. 2200 Watt, absoluten Fahrspaß in jedem Gelände. Der Dirt Attack XXL ist komplett fahrbereit montiert und die Karosserie ist im tollen Design lackiert.

rc-car-online.de

RC-Car-Shop Hobbythek - Nauenweg 55 - 47805 Krefeld
Tel.: 02151 820200 - hobbythek@t-online.de



VINTAGE CLASSIC

Seit vielen Jahren der ideale Einstieg in die Königsklasse der RC-Cars! Das Großmodell, mit robustem 23 cm³ (auch mit 26 cm³ oder 29 cm³ möglich!) Motor, wird betrieben mit normalem 2-Takt-Tankstellensprit!

Mit einem 800 cm³ Tank fast eine Stunde Fahrspaß! Für den FG Marder gibt es eine Unmenge an Tuningteilen, von denen man eigentlich kaum eins wirklich benötigt, die aber unendlich viel Spaß machen!

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

ab **555,55 €**



BAJAREY

2018 NEUHEIT

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

799,90 EUR

Inklusive:



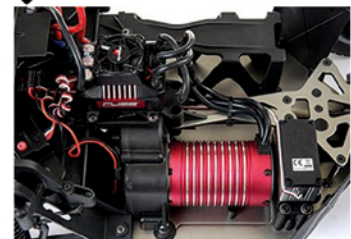
Spektrum DX2E

- AVC System
- SRS6000 Empfänger
- Bluetooth möglich



Spektrum S904

- Digital Servo
- Sehr robust
- Wasserdicht



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



Speziell für den Baja 5R entwickelt wurden die Straßenreifen auf den vorbildgetreuen Achtspeichenfelgen



Die seitlichen Karosseriehalter sind nur eine Modifikation an dem eigentlich für den Offroad-Betrieb gedachten Baja-Chassis

und der Bolide fängt sich wieder. Somit machen langgezogene Drifts nicht nur Spaß und gelingen schon mit ein wenig Übung, sondern sie sehen auch spektakulär aus. Wer will, kann auch einen Drift-Kreisel verbauen, womit der Mustang zu einem handzahmen Quertreiber wird. Speziell bei leicht feuchter Fahrbahn macht es besonders viel Spaß, ein paar Donuts zu drehen.

Zeitenjäger

Sind der Untergrund trocken, die Reifen warm und man will eher auf die Jagd nach Rundenzeiten gehen, ist der Baja 5R ebenfalls ein guter Begleiter. Mit etwas Übung lassen sich flotte Rundenzeiten auf dem Rundkurs drehen. Das Lenkservo ist dabei schnell genug und die Bremse packt ordentlich zu. Dass unter der Onroad-Karosserie ein kastriertes Buggy-Fahrwerk arbeitet, macht sich dabei kaum negativ bemerkbar. Das Fahrverhalten ist schön satt und präzise. In schnellen Kurven oder beim Einbremsen sind die Wankbewegungen jedoch vergleichsweise groß. Da können auch die Stabilisatoren nicht viel

dran ändern. Die Federn sind ein bisschen zu weich geraten und die Stoßdämpfer haben insgesamt einen sehr langen Arbeitsweg – Offroad-typisch eben. Es stellt sich natürlich die Frage, weshalb HPI den Ausfederweg nicht einfach mechanisch begrenzt hat und kürzere Stoßdämpfer mit dickerem Öl und härteren Federn verbaut hat. Das hätte das Fahrverhalten des Baja sicherlich noch verbessert.

Nach einigen Tankfüllungen mit heißen Drifts und präzisen Runden auf der Rennstrecke hat der Baja 5R von HPI gezeigt, was er kann. Trotz anfänglicher Skepsis bezüglich des Offroad-Fahrwerks überzeugt das Konzept, wenngleich es in Sachen Federn und Dämpfer noch Verbesserungspotenzial gibt. Dabei darf man jedoch nicht vergessen, dass es sich beim Baja 5R um ein Modell für Großmodell-Einsteiger handelt und nicht um einen Wettbewerbs-Tourenwagen. Und das umgebaute Baja-Chassis hat natürlich auch viele Vorteile. So gibt es viele Tuningteile, die Technik ist ausgereift und bewährt und im Falle eines Crashes bekommt man fast an jeder Ecke Ersatzteile. <<<<<



„Einen HPI Baja für die Straße,
das hat es bisher noch nicht gegeben.“

APPS FÜR MODELLBAUER

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



Berlinski RC



CARS & Details



copter.eu



DMFV-News



DRONES



Graupner



Modell AVIATOR



Modellbau Lindinger



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



Ripmax



SchiffsModell



TRUCKS & Details

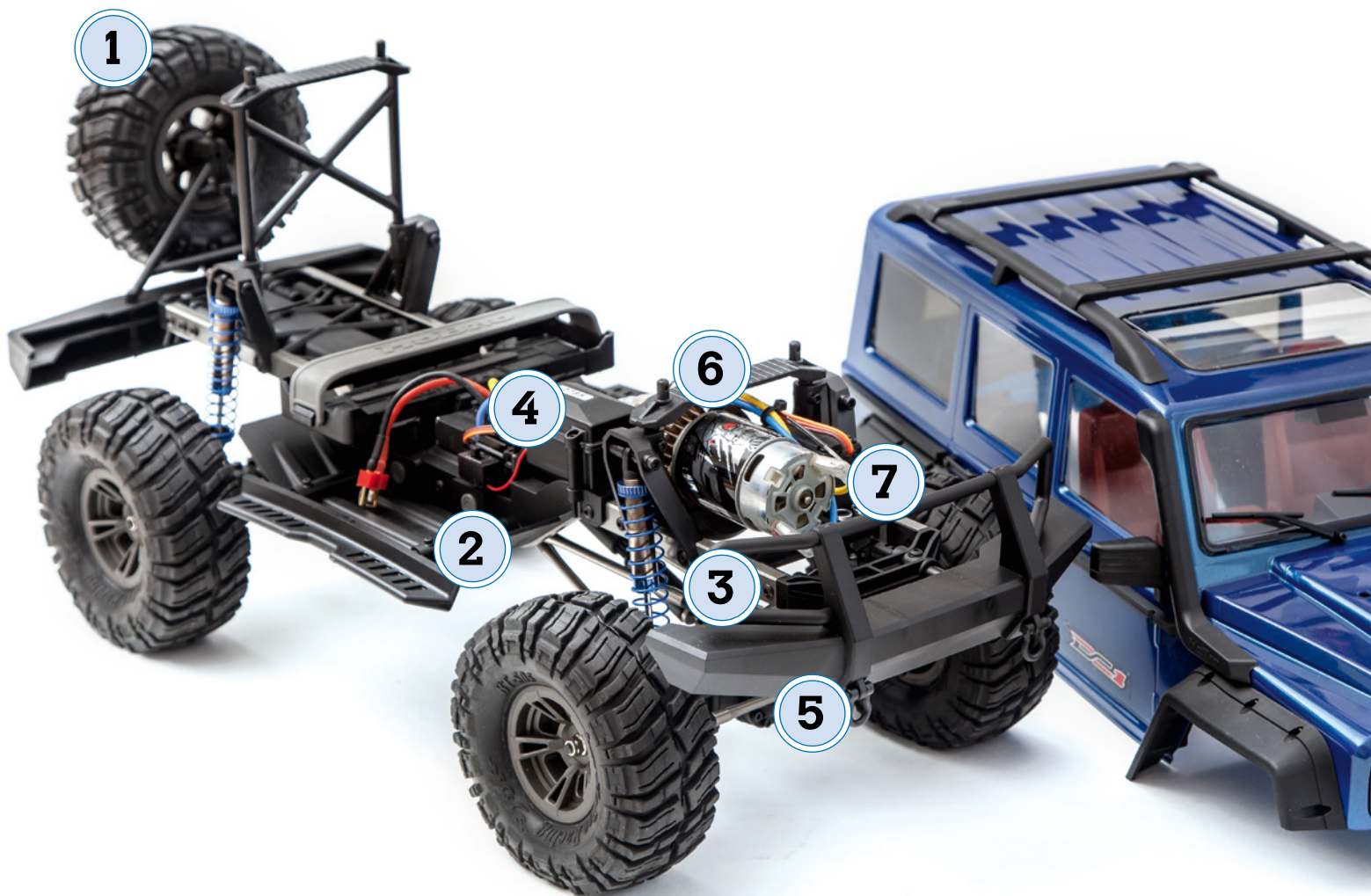


XciteRC NEWS



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





FIRSTLOOK

Text und Fotos: Michael Klaus

Die Marke HoBao aus Taiwan ist seit vielen Jahren im Offroad-Bereich mit verschiedenen Fahrzeugen in den Maßstäben 1:10 und 1:8 zu finden. 2017 unterstrich Max Hesse mit seinem vierten Platz bei der Deutschen Meisterschaft in der Klasse OR8 das Potenzial der Marke.

Zur großen Überraschung präsentierte HoBao zu Jahresbeginn nun ein Scale-Fahrzeug, das in drei Varianten erhältlich ist. Den HoBao DC-1, so die offizielle Bezeichnung des Offroaders, gibt es als reines Baukastenfahrzeug mit unlackierter Karosserie, ohne Elektronik und zwei RTR-Versionen mit blau oder grau lackierter Karosserie. Zur Vervollständigung fehlen lediglich noch die Akkus und ein passendes Ladegerät. Bei dem DC-1 in der RTR-Variante handelt es sich um einen Ready to Run-Scale-Crawler mit lackierter Karosserie, deren Ähnlichkeit zu einer Mercedes G-Klasse wohl nicht ganz zufällig ist.

Optisch fallen dem Betrachter die formschönen ABS-Kunststoffteile mit den kleinen Details an der Karosserie auf. Im Inneren ist genug Platz, das Interieur individuell anzupassen. Front- und Heckstoßstange passen gut zu der Karosserie, wie auch die Radkästen und Trittbretter an der Seite. Dachreling, Spiegel, Scheibenwischer und Schäkel runden den ersten positiven Eindruck des Fahrzeuges ab. Ob der Truck auch im Gelände überzeugt, wird ein ausführlicher Testbericht in einer der kommenden Ausgaben von CARS & Details zeigen. <<<<



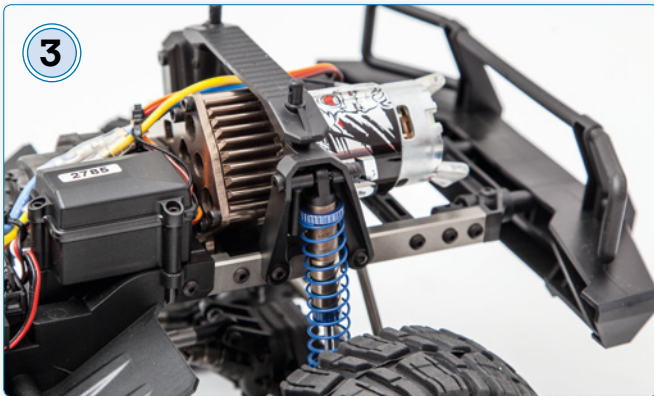
1

Details wie Radverbreiterungen, Rückleuchten oder ein Ersatzrad gehören natürlich zu einem Scaler dazu



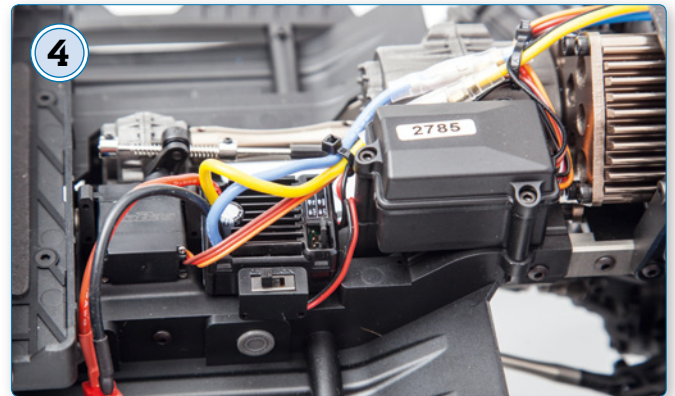
2

Kleine Messingwalzen ermöglichen der Skid-Plate ein besonders leichtes Herüberwutschen über Felsen und andere Hindernisse



3

Die Basis des Modells bildet ein Leiterraum-Chassis



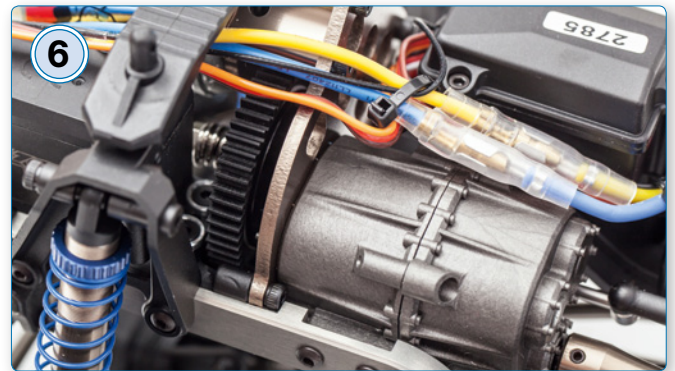
4

Mittig im Chassis sind die Elektronik-Komponenten untergebracht



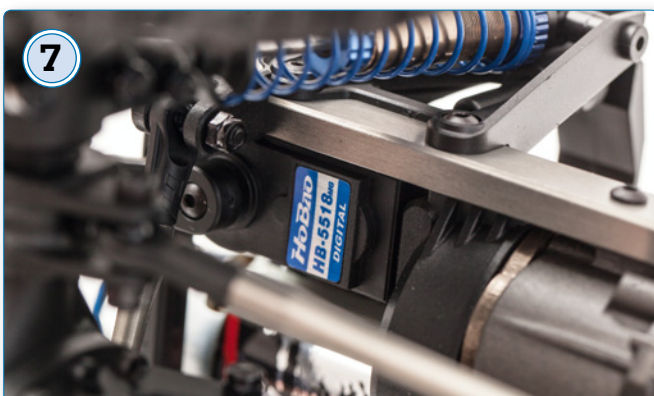
5

Die Starrachsen mit verschraubten Differential-Gehäusen sehen sehr vorbildgetreu aus



6

Das Verteilergetriebe verfügt über zwei Gänge, die über ein kleines Servo geschaltet werden



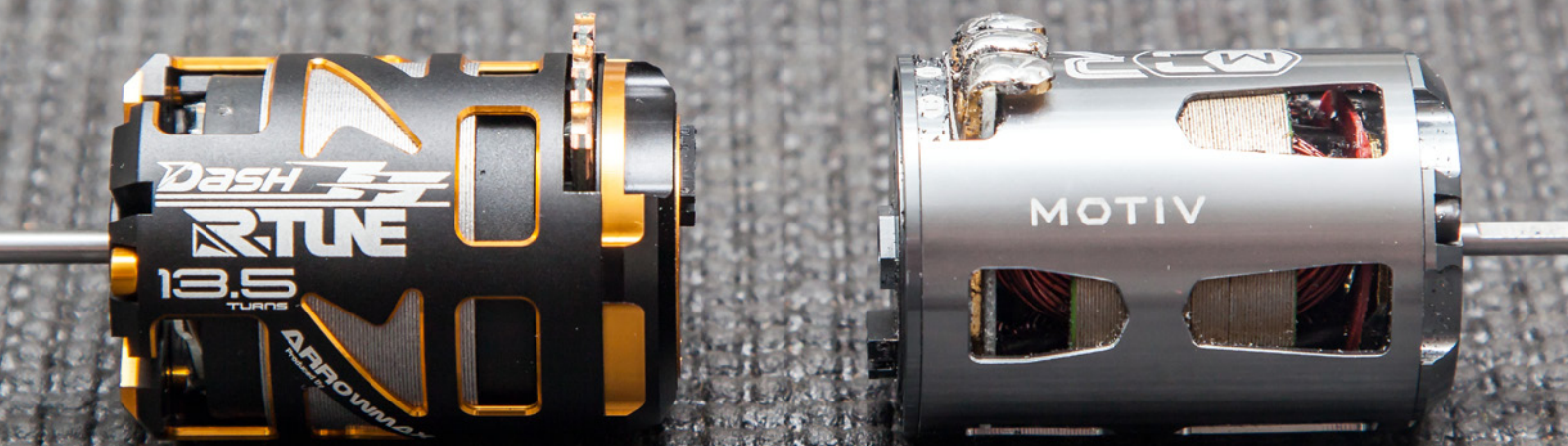
7

Ein über Kopf hängendes Metallgetriebe-Servo steuert die Vorderräder



Trimnungen, Dual-Rate und Endpunktjustierungen bietet die Fernsteuerung. Und mehr braucht es für den Anfang auch eigentlich nicht

Neue Brushlessmotoren von Arrowmax und Motiv



Text und Fotos:
Michael Klaus

GESCHMACKSSACHE

Zwei neue 13,5-Turns-Brushlessmotoren sind 2017 auf den Markt gekommen. Die Hersteller Arrowmax und Motiv bieten die Innenläufer auch für den Rennbetrieb an. Die Vorgaben seitens der Reglements für die nationalen und internationalen Rennserien sind jedoch festgelegt. Für die Hersteller bleibt daher nur etwas Spielraum bei der Entwicklung und Umsetzung ihrer kleinen Kraftpakete im Elektrobereich. Welchem der beiden Anbieter das besser gelungen ist, zeigt dieser Test.

Die beiden Motoren von Arrowmax und Motiv unterscheiden sich nicht nur optisch voneinander. Auch in einigen technischen Details sind die Probanden verschieden. Grundsätzlich folgen Sie jedoch demselben Funktionsprinzip: Für RC-Cars kommen in der Regel Innenläufermotoren zum Einsatz. Das bedeutet, dass sich innen ein Rotor mit Permanentmagnet dreht und im Gehäuse darum die stromdurchflossenen Wicklungspakete befinden. Diese werden nacheinander angesteuert und das erzeugte Magnetfeld sorgt dafür, dass sich der Rotor in Drehung setzt. Über das montierte Motorritzel auf der Rotorwelle bewegt sich dann das RC-Car. Die Wicklungszahl gibt die Turns-Zahl an. Je größer die Turns-Zahl, desto weniger Drehzahl aber gleichzeitig mehr Drehmoment hat der Motor. Im Umkehrschluss bedeutet eine kleine Turns-Zahl mehr Drehzahl und weniger Drehmoment.

Die Kontrahenten

Die Firma Arrowmax ist bekannt durch ihre hochwertigen und praktischen Werkzeuge und Zubehör für den Modellbau. Unter dem Label „Dash“ bietet Arrowmax eine neue Serie von Elektronik-Komponenten für RC-Cars an. Darunter die R-Tune-Motorenserie mit einstellbarem Timing und tollem Design. Mit seiner schwarz-goldenen Optik sticht der Motor gegen den zweiten Motor von Motiv ganz klar heraus.

Motiv ist eine ganz junge Firma, die im Jahr 2014 in den USA gegründet wurde. Das Ziel ist, den besten Service und Produkte für den Kunden auf den Markt zu bringen. Der Motiv-Motor MCR 13.5T Pro TunedSpec sieht im Gegensatz zum Dash-Motor ganz schlicht aus, aber es zählen ja bekanntlich die inneren Werte.

Merkmale

Bei der der Entwicklung ihrer Motoren verfolgten beide Firmen unterschiedliche Ansätze, wobei der prinzipielle Aufbau ähnlich ist. Gehäuse, Rotor, Endplatte, Sensoren, und so weiter sind bei beiden Motoren vergleichbar. Jedoch nutzen die Entwickler eigene Ideen bei der Umsetzung. Lässt man die Optik außer Acht, geht



Die beiden Motoren zerlegt (links der Dash R-Tune)



Im Gegensatz zum Arrowmax-Motor verfügt der Motiv MCR 13.5T Pro Tuned Spec über Lötungen

es an die Details, wie die auffälligen Unterschiede bei dem Gehäuse. Die Lüftungsöffnungen sind beim Dash-Motor V-förmig und rechteckig gefertigt. Insgesamt ist das Gehäuse etwas länger im Gegensatz zu dem Motiv. Die Aussparungen im Gehäuse des Motiv-Motors sind trapezförmig. Ein weiterer Unterschied sind die Lötflächen am Motiv-Motor, die eine bessere Befestigung der Motorkabel bieten.

Die Deckplatten mit dem Sensoranschluss sind aufgrund der unterschiedlichen Konstruktion anders umgesetzt worden. An diesen kann bei beiden Motoren das Timing verändert werden, indem die drei Schrauben leicht gelöst werden. Optional hat Arrowmax bei dem Dash-Motor noch goldene Aluminiumschrauben und ein Sensorkabel beigelegt. Im Gegensatz dazu wurde der Motiv-Motor vor der Auslieferung kontrolliert, getestet und eingestellt. Auf einem Datenblatt wurden die gemessenen Werte eingetragen und von einem Mitarbeiter die Prüfung bestätigt.



Der Motiv MCR 13.5T Pro Tuned Spec wird in einer Kunststoffdose mit dem Datenblatt ausgeliefert



Der Lieferumfang des Dash R-Tune-Motors mit Aufklebersatz und Sensorkabel



Dash R-Tune 13,5 Turn mit den goldenen Schrauben ist ein echter Hingucker

Für einen Vergleich wurden die beiden 13,5-Turns-Motoren unter denselben Testbedingungen auf dem SkyRC-Motortester getestet. Dabei stellte sich heraus, dass der Motiv-Motor im Leerlauf knapp 2 800 Umdrehungen pro Minute höher dreht als sein Konkurrent. Auf den ersten Blick ein klares Ergebnis, aber auf der Strecke muss dies kein Nachteil sein. Übrigens gibt es beide Motoren in anderen Turn-Zahlen für die verschiedenen Einsätze in den unterschiedlichen Klassen und Bereichen. Preislich liegen die Motoren ein Stück auseinander. Mit 105,- Euro ist der Motor von Motiv nur etwas teurer als der Motor von Arrowmax, der für knapp 90,- Euro im Handel zu erwerben ist.

DMC-legal

Für den Einsatz in den Standard-Klassen gibt es vom DMC, dem Dachverband für den ferngesteuerten Automodell-Rennsport eine Homologationsliste mit den legalen Motoren für die aktuelle Saison, die zuvor beim Verband von den Herstellern eingereicht werden können. In dieser Liste wurde von den beiden 13,5-Turns-Motoren der von Motiv homologiert. Bei internationalen Rennen wird im Gegensatz zu nationalen Rennen die EFRA-Liste herangezogen, in der beiden Motoren erlaubt sind.



MEIN FAZIT



Die Brushlessmotoren von Arrowmax und Motiv sind beide solide, ausgereifte 13,5-Turns-Motoren. Sie überzeugen durch cooles Design, gute Verarbeitung und nicht zuletzt durch ihre EFRA-Homologation beziehungsweise beim Motiv sogar die DMC-Homologation. Dadurch sind sie nicht nur für Hobbyfahrer geeignet, sondern auch für RC-Car-Fans mit Rennambitionen.

Michael Klaus

Gute Verarbeitung
Auffälliges Design
DMC- und EFRA-Legal (Motiv)
Komplett zerlegbar

Keine deutschen Anleitungen

TECHNISCHE DATEN

	Dash R-Tune 13,5 Turn	Motiv 13,5 Turn
KV (Drehzahl pro Volt):	3203	3583
Drehzahl (U/min):	23385	26159
Spannung in Volt:	7,3	7,3
Stromaufnahme in Ampere:	2,5	3,7
Gewicht in g (Komplett):	161	155
Gewicht in g (Rotor):	26	28
Gewicht Gehäuse mit Kugellagern in g	116	112
Gehäuselänge in mm	46,3	49,5
Gehäusedurchmesser in mm	36	36
Wandstärke des Gehäuses in mm	0,9	0,9
Rotordurchmesser in mm	12,5	12,5
Rotorlänge in mm	62,7	63,3
Rotor	Sintered	Neodymium Magnet, Sintered

Antriebssysteme bei Elektromodellen der letzten 40 Jahre



INNOVATIONEN IM KLEINEN

Kaum ein Bereich im RC-Car-Sport wurde so oft geändert und verbessert, wie bei den Antriebssystemen von 2WD- und 4WD-Elektromodellen. In den letzten 35-40 Jahren wurde hier vom Ketten- über den Riemen zum Kardanantrieb fast alles ausprobiert, was die Technik der Zeit ermöglichte. Zeit für einen Rückblick auf die verschiedenen Systeme.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Die Anfänge der Elektro-RC-Cars waren bescheiden, denn sowohl Motorleistung als auch Fahrzeit waren bei den ersten Buggy-Modellen alles andere als üppig. Daher lag das Augenmerk der Hersteller auf einer möglichst einfachen aber reibungsarmen Kraftübertragung. Erst mit dem Aufkommen der Brushlessmotoren führte die massiv gestiegene Leistung zu einem Wandel bei der Teiledimensionierung – ab sofort wurde vieles bulliger.

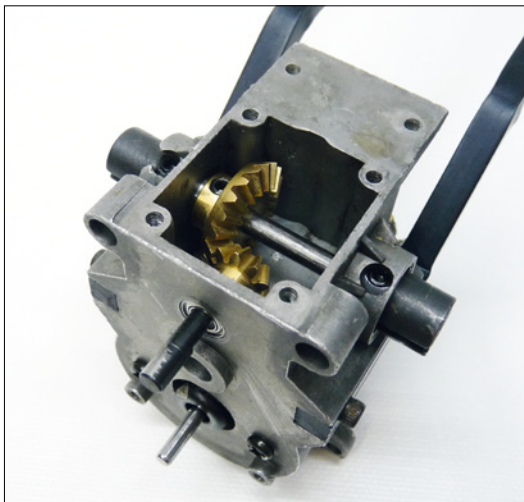
Primitive Anfänge

Zu Beginn waren Begriffe wie Differenzial, Querlenker, Einzelradaufhängung oder ein Slipper völlig unbekannt. Wer Glück hatte, nutzte bereits einen der aufkommenden Kettenantriebe, um mittels angetriebener Vorderachse den 2WD-Modellen davon zu fahren. Doch schon nach relativ kurzer Zeit waren die damit einhergehenden Platzprobleme so hinderlich geworden, dass man bei vielen Modellen auf einen Riemenantrieb umstieg. Hier konnten erstmals die Motoren etwas anders platziert werden und dies wurde auch reichlich zum Experimentieren genutzt.

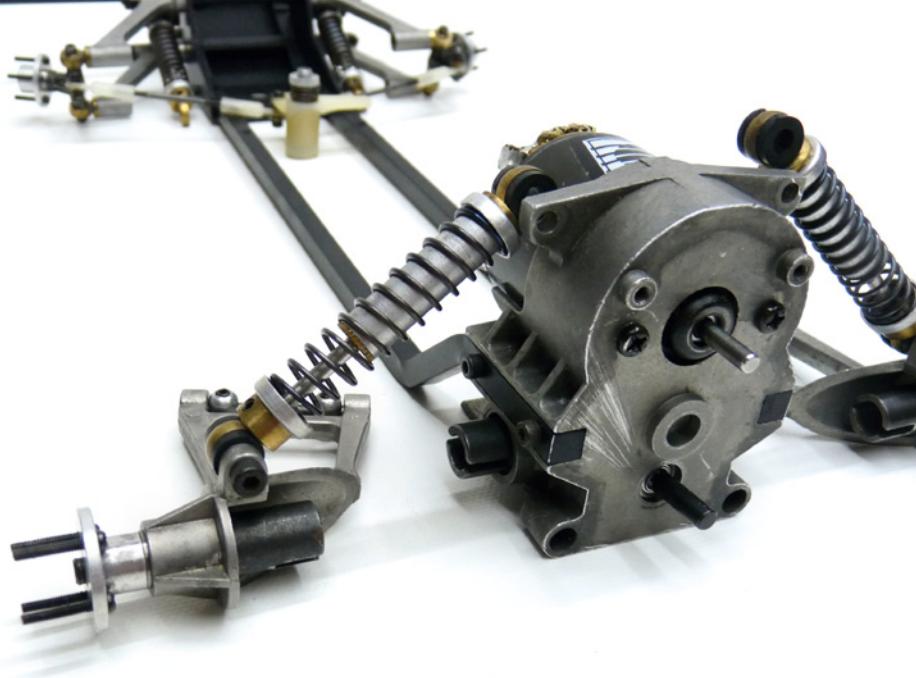
Beim Mugen XI 4 oder seiner baugleichen Version von Academy ermöglichte die Nutzung zweier Riemen eine weit zur Mitte hin angeordnete Motorposition. Dies war zwar so ähnlich zuvor auch schon beim Kyosho Rocky/Turbo Rocky erprobt, doch der dort genutzte Kettenantrieb hatte seine Nachteile gegenüber dem wartungsärmeren Riemenantrieb. Letzterer verlangte damals nach einer gut vor Schmutz geschützten Bauweise, die wiederum aufwändige Spritzgussteile erforderte. Erst der Einsatz von nach unten hin abgedichteten Karosseriewannen und Riementunneln ließ die preiswertere Nutzung von Plattenmaterial zu.

Kettensterben

Die ersten Kyosho Optima MID oder später die Lazer-Buggys stellen noch heute schnelle und stabile Modelle dar. Deshalb schwenkten damals nahezu alle Hersteller auf den Riemenantrieb um. Etliche verabschiedeten sich später entweder ganz vom (RC-Car-) Markt (Hirobo zum Beispiel) oder stiegen wiederum auf den scheinbar noch belastbareren und



Alt, simpel, aber immer noch funktionstüchtig – so lassen sich aus Gussmaterialien gefertigte Getriebe der ersten Offroad-Buggys grob bezeichnen. Hier ein Exemplar aus einem AYK Super Trail 566B, damals kam man ohne Differential, Slipper oder wechselbare Untersetzungen aus



wartungsärmeren Kardantrieb um. Der Austausch eines Riemens ist allerdings auch heute noch kein Problem, da es diese Teile auch für über 30 Jahre alte Modelle noch gibt – bei einem Kardantrieb sieht dies völlig anders aus.

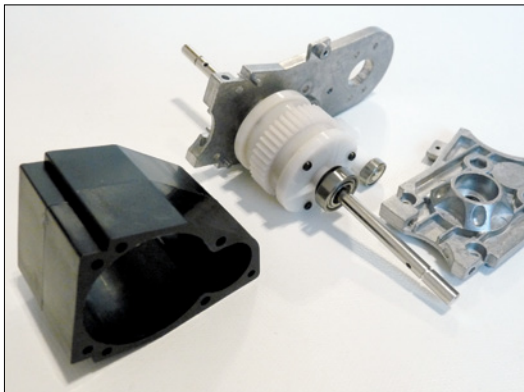
Einer der wenigen Hersteller, die den Wechsel von Kette direkt zu Kardan vollzogen hatten, war die Firma Nichimo mit ihrem 4WD-Buggy Luminous. Dieser Buggy war in einer Art „Space Frame“ gebaut und zudem mit einem selbstsperrenden mittleren Differential auch ungewöhnlich ausgestattet. Optisch

und technisch mag das Modell heute wie damals eine Augenweide unter Sammlern sein, doch fahrtechnisch hatte das Modell starke Defizite. Von all dem eher unberührt, setzte Tamiya von Anfang an auf den Kardantrieb und nutzt bis heute nur bei einigen Wettbewerbsmodellen einen Riemenantrieb. Ein gutes Beispiel der nun aufkommenden – sehr offenen – Konstruktion eines Riemenmodells stellt daher der TRF 501X dar. Das nahezu verwindungsfreie Modell setzte wie einige andere Modelle (Yokomo MR4BX zum Beispiel) zu der Zeit kompromisslos auf den Einsatz von Alu- und CFK-Teilen.

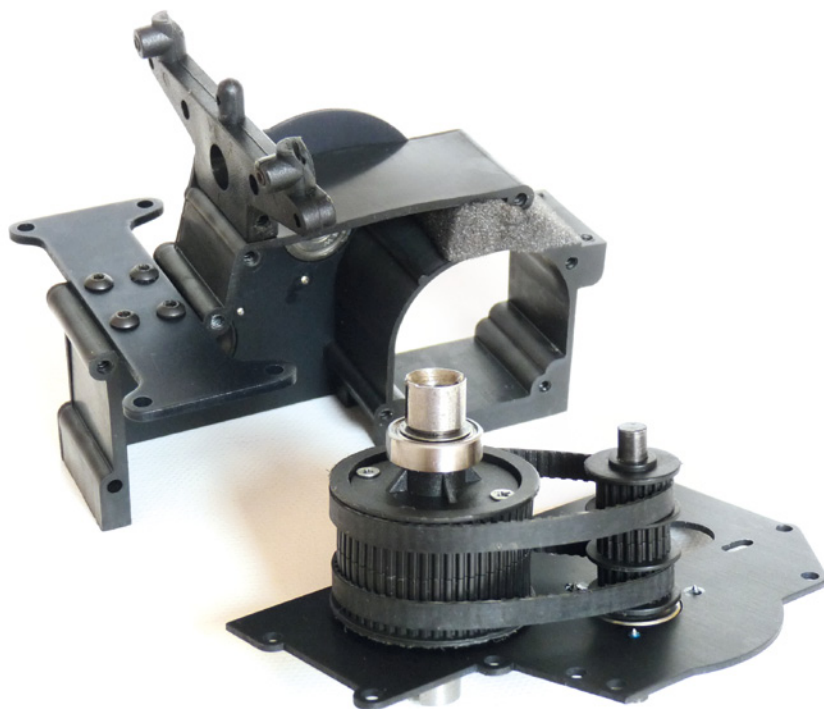


Mehrere Riemen

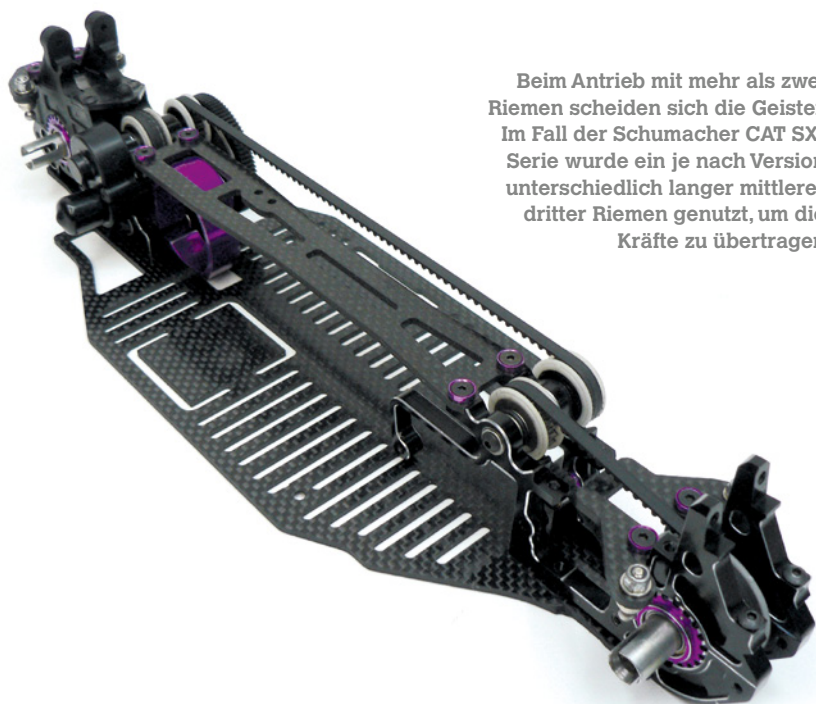
Doch eher unbemerkt hatte sich zu dieser Zeit ein aus zwei Riemen bestehender Antrieb als Standard etabliert – egal ob beim Buggy oder Tourenwagen.



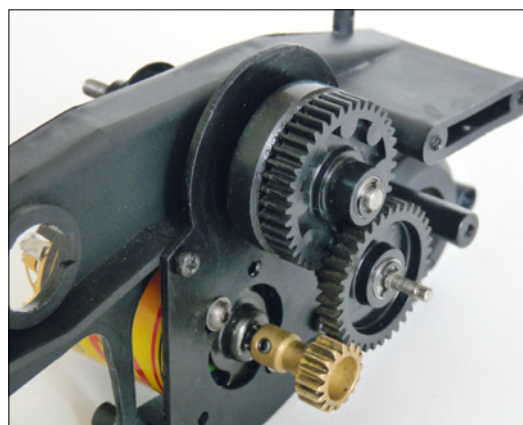
Obwohl es sich nur um einen 2WD-Hecktriebler handelte, wurde beim Bandai Mad Wolf sehr viel Aufwand betrieben. Neben einem Vorgelege mit wechselbaren Untersetzungen wurde eine sehr ungewöhnliche Lösung in Form eines in den hinteren Querlenker integrierten Kettenantriebs realisiert



Ein Riemen wurde von Anfang an in diversen Auslegungsformen genutzt. Zu Beginn waren zöllige Riemen im feinen MXL-Standard weit verbreitet. Diese boten eine hohe Laufruhe, konnten aber nur geringe Kräfte übertragen, da die Verzahnung sehr fein war



Beim Antrieb mit mehr als zwei Riemen scheiden sich die Geister. Im Fall der Schumacher CAT SX-Serie wurde ein je nach Version unterschiedlich langer mittlerer dritter Riemen genutzt, um die Kräfte zu übertragen



Manche Modelle – hier ein Mugen XI 4 – nutzten sogar ein in das Hauptzahnrad integrierte Differenzial – das Modell nutzte daher als eines der ersten drei Diffs, was heute bei 1:8er-Offroad Modellen selbstverständlich ist

Da Letztere aus Ersteren hervorgegangen sind, ist es nicht weiter verwunderlich, dass sehr viele aktuelle Tourenwagen noch immer einen klassischen Zweiriemenantrieb mit einem links hinten platzierten Motor nutzen. Bis auf die eine oder andere Ausnahme hat sich diese grundlegende Bauweise bis heute nicht geändert.

Der Buggybereich hingegen ist hier innovativer. Immerhin versuchte sich Losi nunmehr ein zweites Mal an einem Dreiriemenmodell. Das zunächst aufwändig klingende Konzept weist einige Vorteile, wie einen sehr gut kapselbaren Antriebsstrang, auf. Die „Neuaufgabe“ des XX4 in Form des TLR 22-4 brilliert vor allem durch die perfekte Verarbeitungsqualität und den sehr belastbaren Antrieb. Doch auch Systeme mit nur einem Riemen wurden erprobt – durchaus erfolgreich. Eine Kuriosität aus der Vergangenheit findet sich daher zweifelsohne im Hirobo Zerda oder seinem Bruder dem Invader.

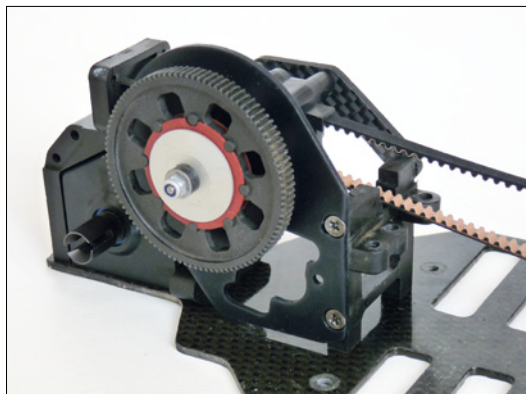
Deren Antrieb erfolgte über einen feinverzahnten zöligen Riemen, was einen sehr flachen und kompakten Aufbau des Antriebs ermöglichte, wobei die maximal zu übertragende Leistung schon damals kritisch war,

da der Riemen gerne mal überspringt. Derlei Probleme gab es mit dem Losi XXX4 nicht, denn der Riemen entspricht dem heutigen Quasi-Standard S3M/HTD3. In der passenden Breite ausgeführt, kann solch ein Riemen auch in Short Course Modellen oder gar Monstertrucks genutzt werden.

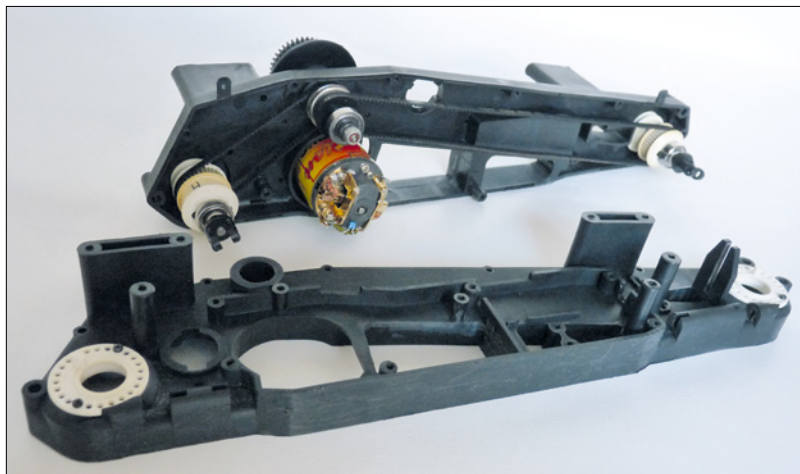
Wellenantrieb

Eine bis heute in nahezu allen Monstertrucks oder generell schweren Modellen gerne genutzte Antriebsart stellt die Kraftübertragung mittels Kardanwellen dar. Die Anfänge in diesem Bereich wurden von Modellen wie dem schon erwähnten Luminous oder den etwas später hinzu gekommenen Tamiya TA-02-Chassis geprägt. Die Umlenkung der Antriebsleistung mittels zweier Kegelradkombinationen ermöglicht die platzsparende Verbindung der Vorder- und Hinterachse mit einer Kardanwelle. Dies bedingt allerdings eine deutlich komplexere Auslegung des Getriebes und verlangt mitunter nicht nur nach mehr Zahnrädern sondern auch nach mehr Kugellagern und komplexeren Getriebegehäusen.

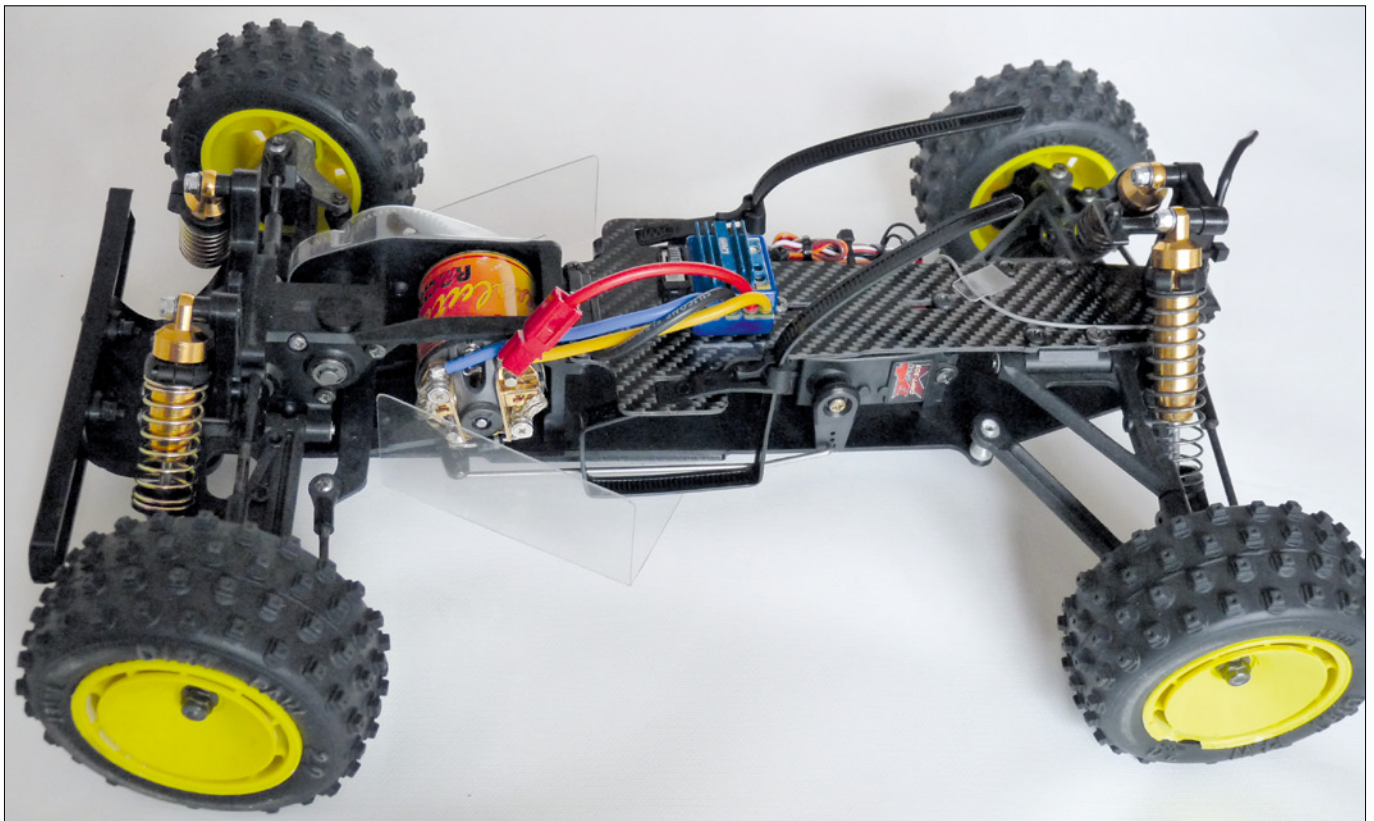
Ob die Kardanwellen dabei ein- oder mehrteilig ausgeführt waren, spielte zu Anfang kaum eine Rolle, denn es kamen nur einteilige Wellen in Form von gebogenen Stahldrähten zum Einsatz. Bedingt durch die stärker werdenden Motorleistungen lassen sich



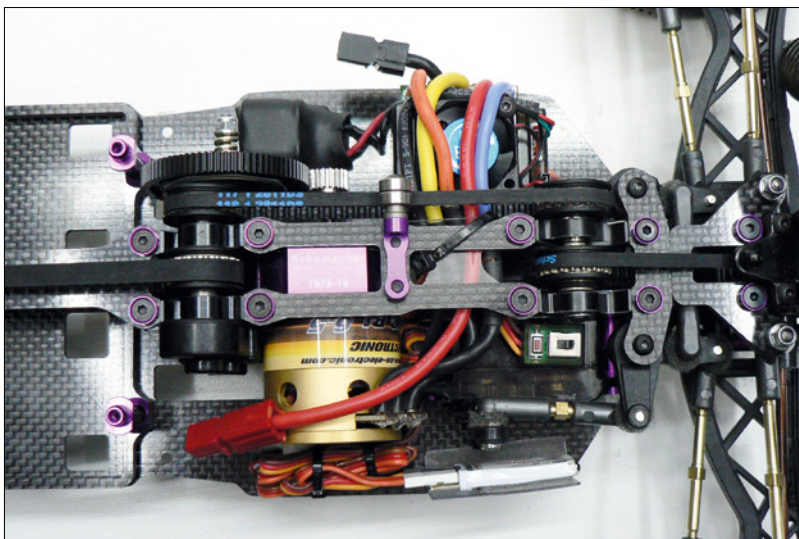
Ein Klassiker ist der über etliche Jahre – genau genommen in Abwandlungen auch heute noch – genutzte Zwei-Riemenantrieb mit einem kurzen Heckriemen und einem langen oberhalb des Motors geführten Riemen nach vorne. Beim hier gezeigten Modell handelt es sich um einen Lazer ZX von Kyosho



Neben einem Zwei-Riemenantrieb wurden erstmals beim Mugen XI 4 auch von außen exzentrisch verstellbare Differenzialhalterungen genutzt, um die Riemenanspannung justieren zu können

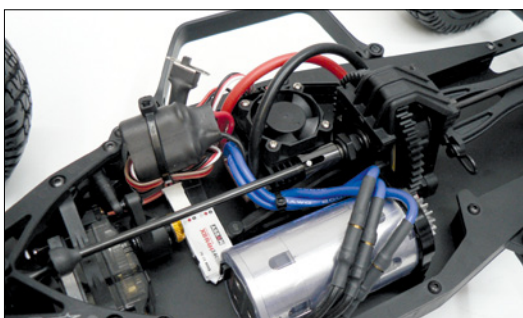


Neben dem Nichimo Spirit FF gab es nur den hier zu sehenden Kyosho Maxxum FF als reinen frontgetriebenen Elektrobuggy. Die Antriebsart ist heute bei fast allen PKW Standard, hat sich aber im Modellbau nie durchsetzen können

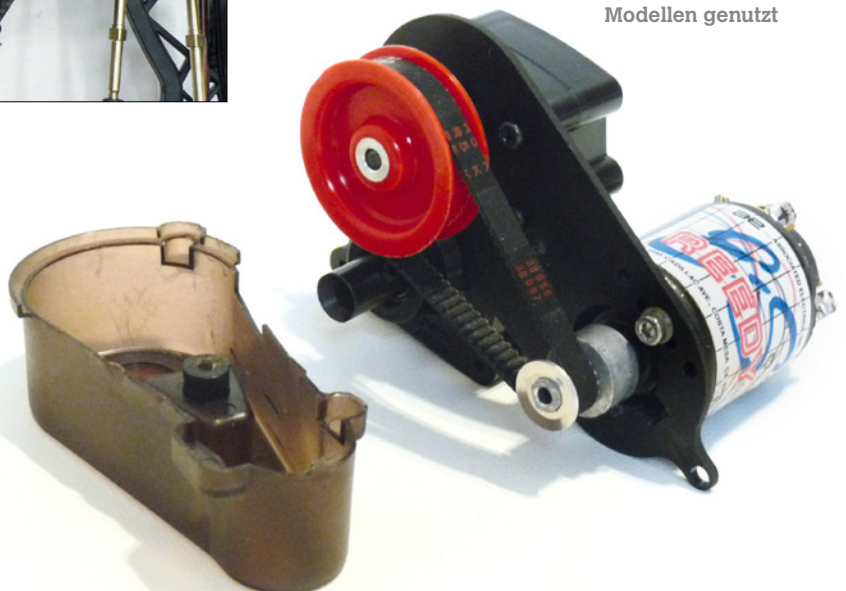


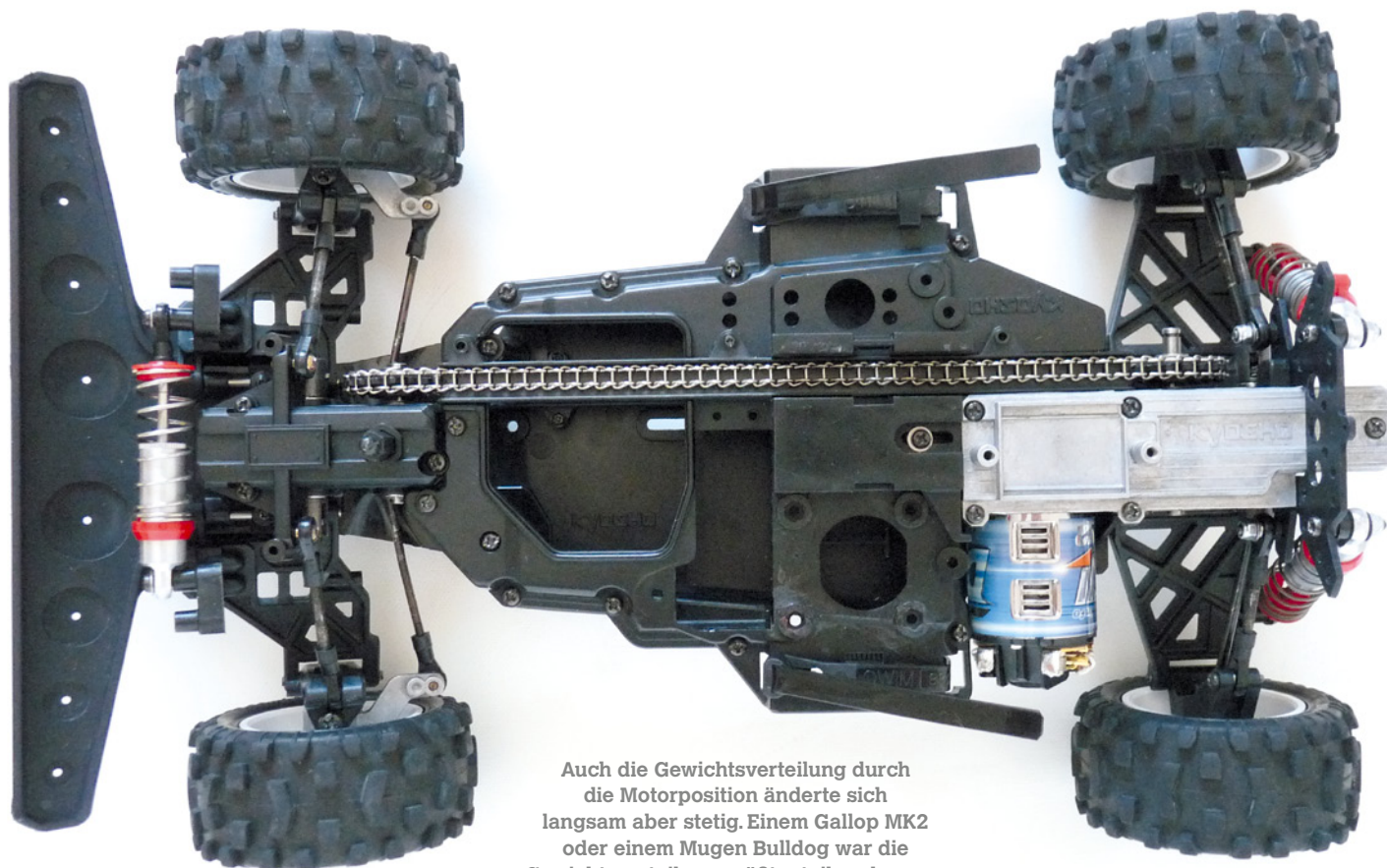
Bei einem offenen Dreiriemensystem ist die Verkabelung ohne weitere Halter extrem knifflig. Vor allem, wenn man im Wettbewerb schnell an das eine oder andere Teil möchte, sind derlei Konstruktionen nicht wirklich optimal

Selbst reine Riemenantriebe – inklusive der Strecke vom Motor zum Hauptzahnrad – wurden anfangs von Hirobo in 2WD- und 4WD-Modellen genutzt



Moderne RC-Cars – vor allem 4WD-Modelle – sind oftmals sehr dicht gepackt und verlangen nach einer akribischen Verlegung der Kabel sowie mitunter nach speziellen Servos oder sehr kleinen Reglern oder Empfängern





Auch die Gewichtsverteilung durch die Motorposition änderte sich langsam aber stetig. Einem Gallop MK2 oder einem Mugen Bulldog war die Gewichtsverteilung größtenteils schnuppe – weshalb die kuriosen Modelle heute bei Sammlern Kultstatus genießen

solche alten Modelle heutzutage nur noch mit den schwächsten Motoren betreiben. Die Torsionskräfte (verdrehen der Welle über die Länge) sind nicht zu unterschätzen und führten bei neueren Modellen auch zum Einsatz von Stahlwellen. Diese sind als Knochenwellen oder als Wellen mit klassischem Kardan- oder modernem CVD-Gelenk sowie zudem noch ein- oder mehrteilig ausgeführt.

Die einteilige Konstruktion setzte sich beim Academy SBV2 oder dem Team Associated TC3 durch, wobei der Slipper inklusive Hauptzahnrad bei beiden dennoch gut für Wartungsarbeiten demontiert werden

konnte. Der belastbare Antriebsstrang des TC3 wurde daher auch für den einen oder anderen Umbausatz des Tourenwagens zum Buggy genutzt – welcher zusammen mit dem Jconcepts BJ4 als Vorläufer des Team Associated B44 zu sehen ist. Andere Modelle wie der HRS Shadow XB oder der Tenth Technology Predator nutzten sogar eine hohle Kohlefaserwelle zur Kraftübertragung. Bei den genannten Modellen wurde diese aber mit dem Hauptzahnradhalter sowie den Kegelrädern zum Getriebe verklebt und musste vor dem Verschließen der Getriebegehäuse montiert und justiert werden. Ein Wechsel des Hauptzahnrad oder eines Differenzials ist daher bei derlei Modellen mit viel Arbeitsaufwand verbunden.

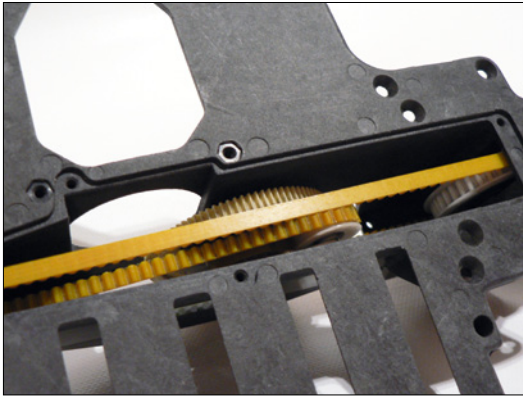
Fortschritte

Tamiyas TA-02 Chassis für die ersten Tourenwagen und die Top Force/Manta Ray-Plattform ermöglichten zwar sowohl einen schnellen Motortausch als auch einen raschen Wechsel der Diffs, leider aber auf Kosten eines eher komplexen Antriebsstrangs mit vielen Teilen und noch mehr Kugellagern. Dies erging anderen Herstellern wie dem Academy Mirage 4x4 oder dem Thunder Tiger 4WDS allerdings ebenso, denn derlei umfangreiche Getriebekonstruktionen reduzieren den Wirkungsgrad eines Kardanantriebs.

Heutige Modelle setzen in der Regel auf eine direkte Umlenkung der Antriebskraft von der Kardanwelle zum jeweiligen Differenzial und sind für eine bessere Erreichbarkeit der Teile zudem mehrteilig ausgeführt – gute Beispiele wären hier Yokomos BMAX 2- und 3-Buggys, der Kyosho Lazer ZX6 oder der Tekno RC EB410 sowie Serpents SDX4. Ein direkter Vergleich der beiden hauptsächlich genutzten Systeme – Kardan und Riemen – ist nicht einfach und setzt nahezu baugleiche Fahrzeuge mit möglichst gleichen Unter- setzungen voraus.



Eine weitere Besonderheit findet man im hinteren Teil des 4WD-Modells Luminous von Nichimo. Direkt vor dem eigentlichen Differenzial kommt ein drittes Diff samt selbstsperrender Kupplung zum Einsatz

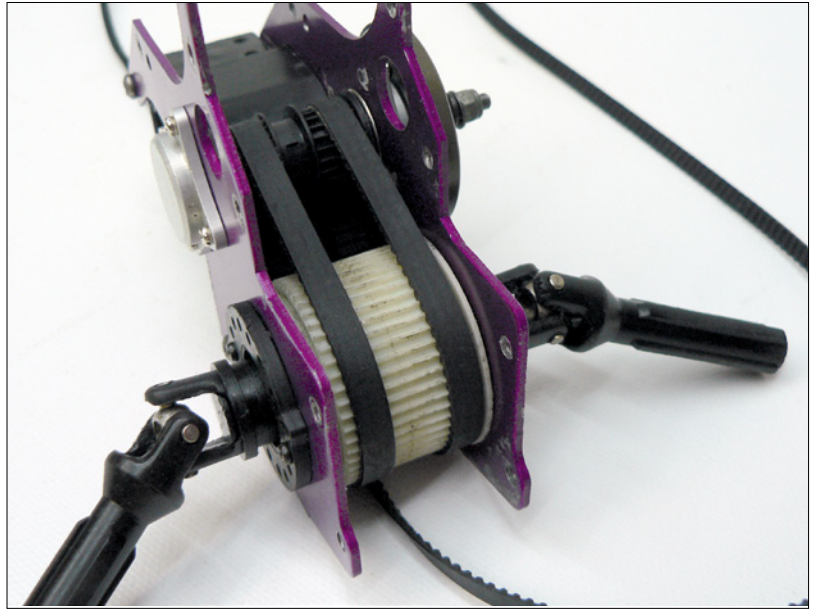


Antriebssysteme mit einem einzigen Riemen sind recht selten auf dem Markt, wurden und werden aber immer wieder eingesetzt. Prinzipbedingt muss dabei der Riemen in einer Art S-Form um das Antriebsrad umgelenkt werden

Da Tamiya eine Zeit lang mit dem TRF 503X (Kardan) ein von der Aufhängung her nahezu baugleiches Modell im Vergleich zum Riemengetriebenen TRF 501X im Programm hatte, konnte man mit einigem Aufwand den Wirkungsgrad der beiden Systeme ermitteln. Die Unterschiede lagen nach vielen Tests und Messungen im Bereich von unter 1,5 Prozent, was mit den damaligen Messfehlern von bis zu 1,5 Prozent de facto Gleichstand bedeutet. Ein gut justierter Kardantrieb kann es daher in allen Belangen mit einem modernen Riemenantrieb aufnehmen, mit leichten Vorteilen beim Schutz vor Schmutz aber leichten Nachteilen bei den Fertigungskosten, der Justierung sowie der Ersatzteilhaltung – Riemen sind auch nach langer Zeit noch zu bekommen und in der Regel schneller eingestellt.

Steigende Leistungen

Derzeit tummeln sich im Elektro-Buggybereich beide Systeme erfolgreich auf den Rennen und in den privaten Hinterhöfen. Bei den Verbrennermodellen



Beim Schumacher Bosscat kamen in sich verschiebbare Kardanwellen zum Einsatz – nicht selten gingen Teile dieser Wellen bei der Demontage zur Wartung der Diffs kaputt

gibt es keine so große Vielfalt, im Bereich Glattbahn sind es fast ausschließlich Riemenmodelle und im Bereich Offroad (Buggy und Monstertruck) nur Kardansysteme. Derzeit steigt in vielen Bereichen die Motorleistung weiterhin an – nicht zuletzt durch den vermehrten Einsatz der schwereren Buggys auf Teppichstrecken mit sehr viel Griff. Je nach Einsatzgebiet bietet das jeweilige System Vor- und Nachteile doch beide müssen mit immer schwereren und stärkeren Modellen klarkommen – es bleibt also spannend, mal sehen was die nächsten Jahre so alles an kuriosen auf den Markt kommt. <<<<



In manchen Fällen war die Entscheidung, mit welcher Antriebsart man das Modell ausstattet, ohnehin vorgegeben – hierbei handelt es sich um eine Optima-Kopie von Blue Bird



OLDIE-HÄUPTLING

Tamiya Bigwig Rerelease

Der Hype um wieder neu aufgelegte Modelle der unterschiedlichsten Hersteller ist noch immer ungebrochen. Viele Interessenten solcher Modelle wollen offenbar nicht nur Kindheitserinnerungen wieder auffrischen, sondern erfreuen sich vor allem an der damals teils kuriosen Technik. So wie beim Tamiya Bigwig.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

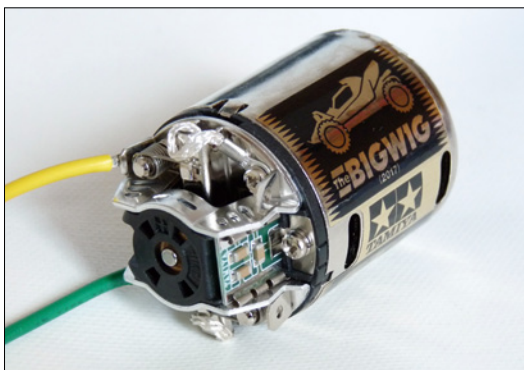
Die Konstruktion des Bigwig von Tamiya setzte schon beim Erscheinen auf eine Chassiswanne als zentrales Element. Diese dient einerseits der Versteifung, aber auch der Unter- und Anbringung aller erforderlichen Teile. Hierzu gehören vor allem die nach vorne und hinten die Wanne überragenden Getriebeboxen mit den integrierten Querlenkerhaltern. Wer sich damals einen Schaden am Querlenker zugezogen hatte, wird sich wohl auch noch an die damit verbundene Schraubarbeit erinnern – denn oftmals waren die Halter an der Getriebebox auch beschädigt.

Unkonventionell

Der Austausch war dann recht zeitaufwändig und bei der Gelegenheit konnte man sogleich die serienmäßigen Plastikgleitlager gegen Kugellager austauschen. Dies wird einem heute abgenommen, denn ein kompletter Satz Kugellager liegt dem Baukasten bei. Warum hier allerdings normale Lager

anstelle der besser abgedichteten Lager mit einem Gummidichtring zum Einsatz kommen, ist nicht ganz nachvollziehbar – bei ohnehin gleichen Kosten. Dafür sind viele Teile des Bigwig rasch zugänglich und stabil, dies trifft auch beim Rerelease Modell auf die Getriebezahnäder zu, denn neben einer groben 32 dp Verzahnung in Modul 0,8 kommt schon seit jeher bei Tamiya eine spezielle Kunststoffmischung für Zahnäder zum Einsatz. Die Konstruktion der Kegelraddifferenziale zeigt einmal mehr die Unterschiede zu modernen Modellen auf.

Wer beim Bigwig nach einer Möglichkeit sucht, die Diffs mit Öl abstimmen zu können, wird enttäuscht – es geht schlicht nicht. Die kleinen Diffkegeläder werden nicht wie heute üblich in einem abgedichteten Diffgehäuse untergebracht, sondern in passende Aussparungen des Diffzahnäders eingelegt und greifen in die größeren Kegeläder der Abtriebe.



Tamiya legt dem Bigwig einen speziellen 25-Turns-Bürstenmotor bei. Das Aggregat hat Kraft und unterfordert den Bigwig eher. Zudem stellt sich die Frage, warum das Motorgehäuse geklemmt und mit Gleitlagern ausgestattet ist – somit ist eine Wartung kaum möglich

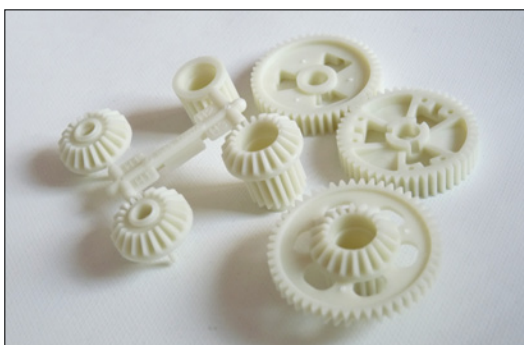
Zum Erscheinungszeitpunkt des Ur-Bigwig gab es CFK, Titan oder andere High-End-Materialien nicht im Modellbau. Tamiya nutzte aber damals wie heute einen der besten Kunststoffe für diesen Bereich



Der Vergleich zu einem reinen Wettbewerbsmodell verbietet sich aufgrund der Ausstattung des Bigwig ohnehin, dennoch wertet Tamiya den urigen Buggy mit einem speziellen 25-Turns-Bürstenmotor auf.

Der Rest des Bausatzes besteht komplett aus sehr vielen Kunststoffteilen, größtenteils aus dem Tamiya-typischen, schwarzen Polycarbonat. Daher ist der

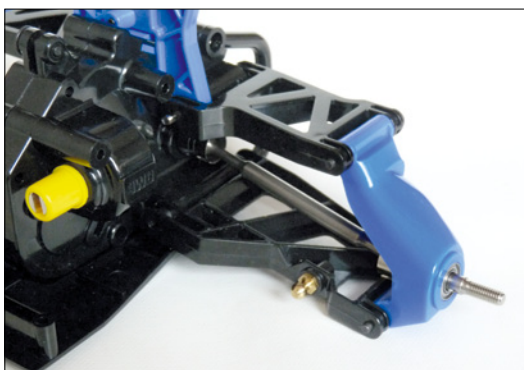
Bigwig ein sehr stabiles Modell, das auch moderne Brushless-Antriebe klaglos verkraftet – sofern man es nicht übertreibt. Hierzu sollte dann aber das Spiel im Getriebe penibel mit Passscheiben auf Null justiert werden – vor allem im Bereich der Kardanwelle samt Kegelrädern. Mittels einer Welle aus eher dünnem Stahldraht erfolgt die Kraftübertragung vom hinteren auf das vordere Getriebe. Auch wenn der Draht recht fragil aussieht, ist er dennoch in der Lage, auch aktuelle 8,5-Turns-Brushlessmotoren gut zu handhaben.



Faserverstärkter Nylonkunststoff kommt bei den grob verzahnten und recht breiten Zahnrädern zum Einsatz. Dies macht den Antriebsstrang des Bigwig auch bei heutigen Motorleistungen nutzbar

Kuriositäten inklusive

Neben den aus zwei Halbschalen aufgebauten Getriebeboxen findet sich vor allem im Bereich der Lenkung eine Kuriosität, denn eine verschiebbare Querplatte in Form einer Zahnstange ersetzt die typische Lenkstruktur mit Umlenkhebeln. Das Lenkservo wird leider nur mittels Doppelklebeband im Chassis befestigt, was sich mit etwas Arbeit aber auch mit Schrauben erledigen lässt. Diese Maßnahme sorgt für einen sauberen Eingriff des speziellen Servohorns in die Zahnstange. Die Lenkgenauigkeit und Kraftübertragung sind recht gut, dennoch hat die Lenkung schlicht zu viel Spiel. Da aber der maximale Einlenkwinkel der Vorderräder ohnehin nicht sehr groß ist, stellt dies kein gravierendes Problem dar.



Bei der Aufhängung merkt man am ehesten den Sprung in die Vergangenheit, denn es gibt nichts einzustellen. Daher kann man aber auch nichts verstellen und erhält eine erstaunlich stabile Konstruktion, die auch deutlich stärkere Motoren übersteht

Ebenso einfach gestaltet sich die Aufhängung an sich, denn hier gibt es schlicht keine Einstelloptionen. Die Querlenker sind sowohl oben als auch unten als

CAR CHECK

Bigwig Tamiya

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
 Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, Kegelraddifferenziale vorne und hinten, vier Öldruckstoßdämpfer, optionaler Kugellagersatz, Zahnstangenlenkung, Pivot-Ball-Aufhängung vorne

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

Erfahrungslevel:

HOBBYFAHRER

148 mm
261 mm

235 mm
198 mm
200 mm
390 mm

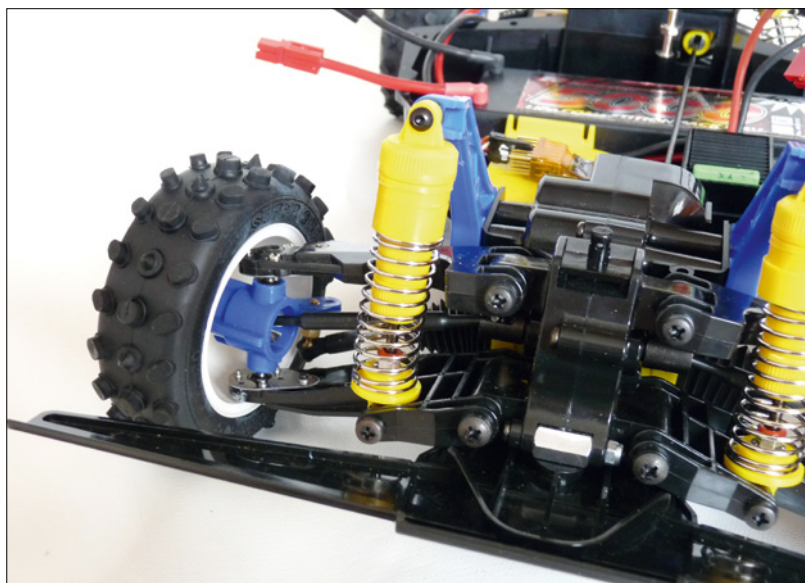


Das hintere Getriebe sorgt nicht nur für die Untersetzung und beherbergt das hintere Differenzial, sondern leitet die Kräfte auch über eine spielarme Kegelradpaarung nach vorne um

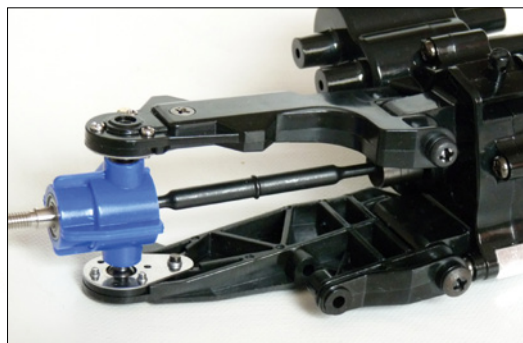
solche ausgeführt, was den Bigwig sehr stabil macht, aber keine Setup-Veränderungen zulässt. Spätestens hier erkennt man die damalige Ausrichtung des 4WD-Buggys auf den Spaß-Sektor, obwohl der Bigwig dennoch auf den damaligen Rennstrecken erfolgreich genutzt wurde.

Kraft-Tuning

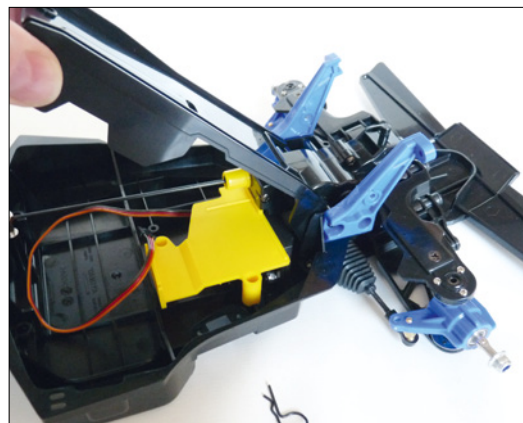
Die Tuning-Teile schlechthin waren damals ein stärkerer Motor sowie ein dazu passender elektronischer Regler. Warum Tamiya etlichen einfacheren Modellen aus der Modellpalette einen Regler vom Typ TEU 10x beilegt, diesen aber gerade beim Bigwig weglässt, erschließt sich einem nicht ganz. Heutzutage stellen belastbare Bürstenregler schon fast eine aussterbende Art dar und es ist gar nicht so leicht, etwas Passendes mit Leistungsreserven nach oben zu finden. Bedingt durch die vielen Zahnräder im Antriebsstrang muss sich der Motor trotz der Kugellager schon etwas durchkämpfen, um seine Leistung auch zu den Rädern zu bringen. Der Regler sollte daher mindestens 50 Ampere dauerhaft aushalten können, um auch im Sommer unter der geschlossenen Karosserie keine Überhitzungsprobleme zu bekommen.



Stabil ohne Ende ist die fertig montierte Vorderachse. Dies fällt nicht nur im Vergleich zu den zeitgenössischen Modellen auf, sondern gilt auch im Vergleich mit dem einen oder anderen heutigen Modell



Die Kugelköpfe der Lenkhebel werden mittels vier Schrauben in einem recht bullig anmutenden Querlenker gehalten



Das separat abnehmbare und mit einem Clip gesicherte Topdeck sorgt für eine deutliche Versteifung des gesamten Chassis, neigt beim Einsetzen aber zum Verhaken. Geduld ist gefragt, sonst brechen leicht Teile der etwas fragilen Konstruktion ab

Da der Autor viele ältere Modelle restauriert, hatte er auch noch einen zeitgenössischen Regler von Futaba (MC210 CB) herumliegen, neuere Varianten mit obigen Daten wären eher bei Hobbywing/Team Orion oder Absima zu finden. Trotz der recht großen Chassiswanne ist die Montage des eher klobigen Futaba-Reglers nicht ganz einfach, da eine darüber verlegte Versteifungsbrücke den Platz weiter einengt. Dies wird aber wieder wettgemacht durch die Tatsache, dass moderne eckige LiPo-Akkus ohne Probleme oder gar Nacharbeiten in die Wanne passen – sofern sie 24,5 Millimeter Dicke nicht überschreiten.



Bei den Stoßdämpfern ist schon das bis heute genutzte Design zu erkennen. Da die Unterschiede nur Kleinigkeiten umfassen, ist die Wirkung der Dämpfer genauso gut wie bei heutigen Modellen

Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

HPI



Trophy Truggy FLUX



Carson



1:8 Beat Warrior Buggy



Horizon Hobby



Losi TENACITY



RC-Car-Shop-Hobbythek



KENT Schlauchkupplungen



Buri-Racer



E1 drift show 2017



Modellsport Schweighofer



MODSTER Cito
Electro Buggy

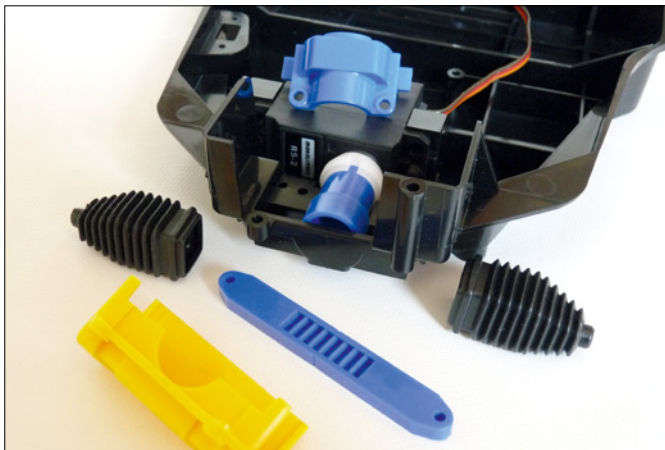


Modellbau Lindinger

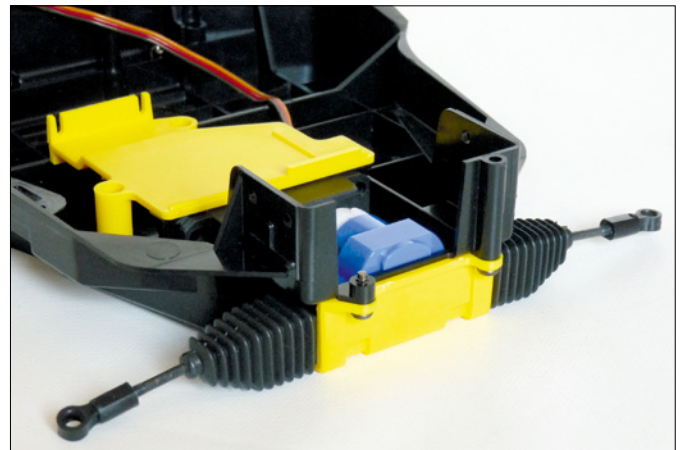


Traxxas TRX 4
Land Rover Defender

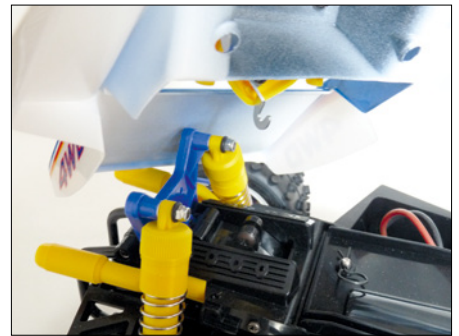
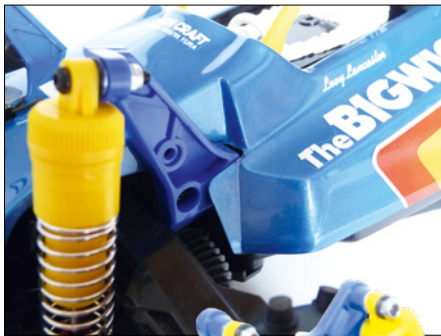




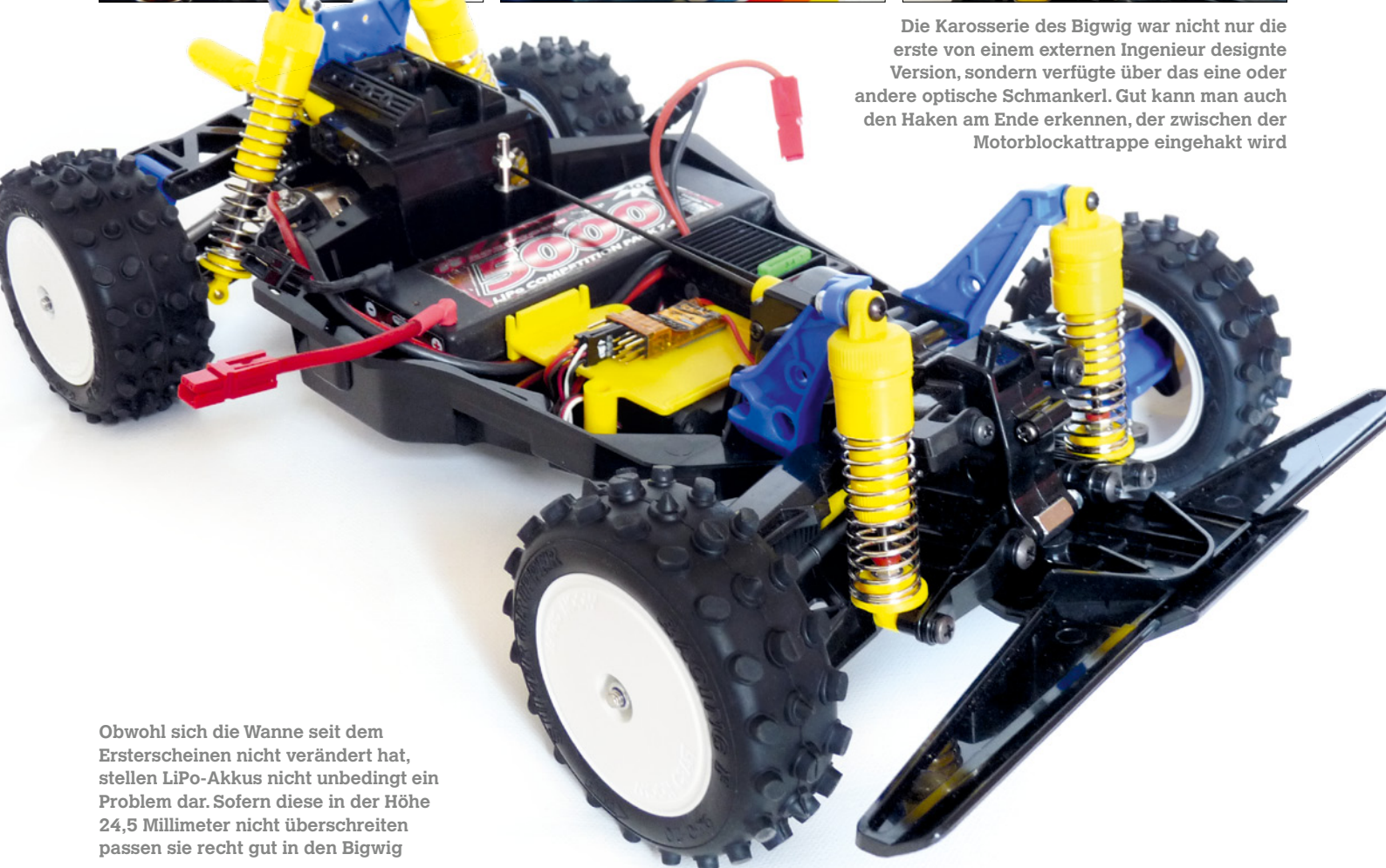
Eine Besonderheit findet sich bei der Lenkung, denn hier kommt, ähnlich wie bei den echten Autos der Zeit, eine Zahnstangenlenkung zum Einsatz. Diese verfügt über erstaunlich wenig Spiel und bedingt ein eher kräftiges Servo



Komplett geschützt präsentiert sich die fertig montierte Lenkung. Die gelbe Abdeckung des Servos sollte mit Doppelklebeband zusätzlich am Servo festgeklebt werden, um diesem mehr Halt zu geben



Die Karosserie des Bigwig war nicht nur die erste von einem externen Ingenieur designte Version, sondern verfügte über das eine oder andere optische Schmankerl. Gut kann man auch den Haken am Ende erkennen, der zwischen der Motorblockattrappe eingehakt wird



Obwohl sich die Wanne seit dem Ersterscheinen nicht verändert hat, stellen LiPo-Akkus nicht unbedingt ein Problem dar. Sofern diese in der Höhe 24,5 Millimeter nicht überschreiten passen sie recht gut in den Bigwig

„Der Bigwig erinnert noch an die ersten echten Dünenbuggys der 1960er- und 1970er-Jahre.“



Ist der Aufbau an dieser Stelle schon fast fertig, sollte man sich an den Zusammenbau der Dämpfer machen, denn nun ist das etwaige Gesamtgewicht bekannt und damit fällt die Wahl des Dämpferöls etwas leichter. Von der Konstruktion der Dämpfer wurde fast alles in heutige Modelle übernommen, einzig die festgeschraubte untere Federplatte ist bei der Montage hinderlicher als die heutzutage später aufgefädelt Andruckplatte. Daher arbeiten die eigentlich recht alten Dämpfer des Bigwig auch heute noch einwandfrei und ohne Ölverlust. Moderne Dämpferfedern lassen sich aus dem einen oder anderen Tamiya-Modell übernehmen, um eine Abstimmung zu ermöglichen.

Fahrvergnügen

Die Abstimmung der Buggys geschah damals größtenteils über eine Untersetzungs- und Motorenänderung sowie anderes Öl, beziehungsweise andere Dämpferfedern. Die Reifen spielten mangels Optionen noch eine untergeordnete Rolle, daher mögen die sehr festen Reifen des Bigwig dem einen oder anderen zunächst etwas komisch vorkommen. Mit selbst hergestellten Einlagen funktionieren diese dennoch erstaunlich gut an dem eher schweren Modell und

verschleßen praktisch kaum. Der kurze Radstand in Kombination mit einem geringen Lenkwinkel bei hohem Gewicht sorgt für ein satt liegendes Buggy-Modell, wenn auch die Manövrierbarkeit etwas leidet. Die Stabilität des Antriebsstrangs und der Aufhängung ermöglichen trotz kräftiger Brushlessmotoren viel Fahrspaß, da kaum mit Ausfällen wegen Verschleiß zu rechnen ist.

Aufgrund der Motorposition hinter der Wanne kommt an dieser Stelle kaum Schmutz hin und die mit einer speziellen Halterung zu montierende Karosserie rundet das tolle Erscheinungsbild ab. Der Bigwig erinnert noch an die ersten echten Dünenbuggys der 1960er- und 1970er-Jahre, ist aber bei Weitem stabiler als so manch anderes RC-Modell aus seiner Zeit. Die Grundkonstruktion des Antriebsstrangs wurde neben etlichen Tamiya-Modellen auch von Firmen wie Kyosho, Thunder Tiger und Academy in den Modellen Shadow/Aero Streak, Tiger 4WDS/Royal Ripper und Mirage 4x4 genutzt. Diese Modelle hatten bis auf den Kyosho Shadow aber eher mit einer zu filigranen Aufhängung zu kämpfen und waren dem Bigwig in der Regel unterlegen. <<<<<


MEIN FAZIT



Der Tamiya Bigwig ist ein solides Modell mit dem Charme der 1980er-Jahre. Es macht einfach nur Spaß, wieder mal mit einem etwas schrägen oder unkonventionellen Modell zu fahren. Da dem Bau-satz sogar Kugellager und ein spezieller 25-Turns-Bürstenmotor heiliegen, ist auch der fehlende elektronische Regler zu verkraften.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Gute Materialqualität 
Stimmiges Erscheinungsbild
Kultige Technik
Viel Fahrspaß

Etwas ungenaue Lenkung
Begrenzter Platz für Akku
und Regler 

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: modelbau-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: modelbau-leben@arcor.de Internet: www.modellbau-leben.de

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

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

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

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



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

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

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

20000

Großmodelle.de. Im Dorf 7 d, 21394 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

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



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

Der Modellbautreff Müdener Weg 17 a, 29328 Fabberg, E-Mail: modelbautreff-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 Ilsede Ilseder Hütte 10, 31241 Ilsede Tel. 05172 / 41099-06, Fax. 05172 / 41099-07 E-Mail: info@mbz-ilsede.de Internet: www.mbz-ilsede.de

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

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

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

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

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

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

Hobby-Center Maschmühlenweg 40, 37081 Göttingen

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

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

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

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

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 Berlinski. Märkische Straße 51-53 44141 Dortmund, Telefon: 02 31/52 25 40 Fax: 02 31/52 25 49, E-Mail: mberl1@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

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

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

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

50000

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



Der RC-Car-Shop. Elsa-Brändström-Str. 1A, 50374 Erftstadt, Telefon: 022 35/686 78 47, Fax: 022 35/68 77 87, E-Mail: info@rcmodellbau24.com 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

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

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

60000

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

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

M.R.'s Modellbau Ecka. 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 Aschaffenburg Lauestraße 32-34, 63741 Aschaffenburg Telefon 06021/80781, Email: info@hobby-theke.de Internet: www.modellbaufan.de



Mogatech - Modellbau. Industriestraße 12 63920 Großheubach, Telefon: 093 71/669 94 64 Fax: 093 71/669 94 63, E-Mail: info@mogatech.de 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. Bauscheimer 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.N. Lismann GmbH
Bahnhofstraße 15. 66538 Neunkirchen
Telefon: 068 21/212 25. Fax: 068 21/212 57

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

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

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

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

70000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

80000

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

90000

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 Röthenbach
Telefon: 09 11/570 07 07. Fax: 09 11/570 07 08

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

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
Rödental. 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
Friedrich-König-Straße 12. 97297 Waldbüttelbrunn.
Telefon: 09 31/78 01 06 40. Fax: 09 31/78 01 06 41.
E-Mail: info@monster-hopups.de
Internet: www.monster-hopups.de

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

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

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

Modellsport Wimmer. Königstetterstraße 165
3430 Tulln. Telefon: 0043/ 699/ 81 78 78 51
E-Mail: office@modellsport-wimmer.at
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 43/662/24 31 36
Fax: 00 43/662/24 31 37
E-Mail: office@modellbau-schenk.at
Internet: www.hpi-shop.at. www.modellbau-schenk.at

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

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

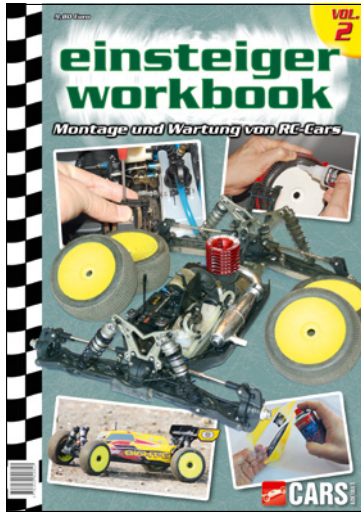
Hobma Modelbouw. Pascalweg 6a
6662 NX Elst (Gld). Telefon: 00 31/481 35 32 88
Fax: 00 31/481 35 35 19
Internet: www.hobmamodelbouw.nl

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.



SHOP

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



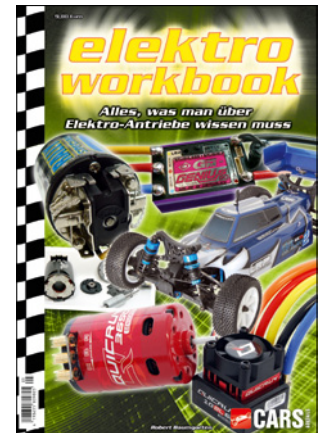
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12099

€ 9,80



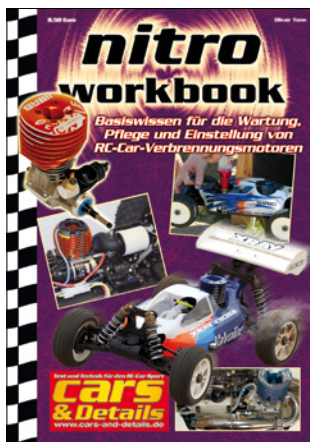
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12045

€ 9,80



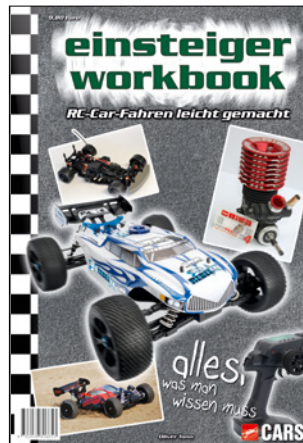
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586

€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



6 Ausgaben für 35,- Euro

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

So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037
€ 9,80

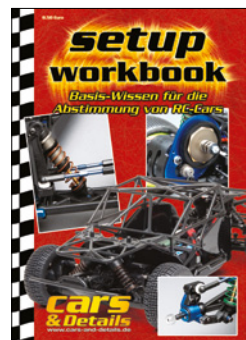


Auch digital als eBook erhältlich

Modellmotoren praxisnah
Werner Frings

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

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80

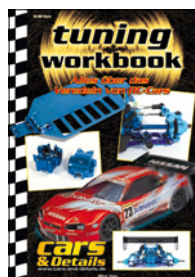


Auch digital als eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



Auch digital als eBook erhältlich

Tuning Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Herzstück

Anschaulich und praxisnah verdeutlicht RC-Car-Experte Bertram Kessler alle 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 € 5,90. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtungen.
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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



WER MACHT DAS RENNEN?

Die Favoriten der Onroad-WM 2018

Teams und Fahrer in den Klassen Tourenwagen 1:10 Elektro, Formel und Pancar 1:12 haben derzeit nur ein Ziel: Sich bestens auf die Weltmeisterschaften in den beiden Klassen Tourenwagen und 1:12 in Welkom (Südafrika) vom 11. bis 19. August 2018 vorzubereiten. Sie nutzen derzeit jedes kleine und große internationale Rennen, um ihr Material, aber auch ihre eigene Form zu testen.

Text und Fotos:
Bernd Bohlen

Drei Teams und vier Fahrer zählen derzeit zum engsten Favoritenkreis für die 10. WM Tourenwagen Elektro. Es sind Fahrer der Teams Infinty, Yokomo und XRAY. Marc Rheinard, der dreifache Weltmeister Tourenwagen Elektro, brachte sich Ende Mai ganz nachdrücklich als einer der Favoriten auf den WM-Sieg ins Gespräch. Souverän gewann er das legendäre und renommierte Reedy Touring Car Race of Champions auf dem Tamiya Raceway in Kalifornien. Der mit knapp 18 Jahren einst jüngste Weltmeister ließ dabei den amtierenden Weltmeister Ronald Völker (Yokomo) und seinen eigenen Teamkollegen Akio Sobue hinter sich. Während Ronald Völker zu den Top-Favoriten zählt, gehört der Japaner eher zum erweiterten Favoritenkreis.

Starker Matsukura

Nicht beim Reedy Race am Start war der Weltmeister des Jahres 2014, der Japaner Naoto Matsukura. Der Teamgefährte von Marc Rheinard fuhr zuletzt ein fulminantes Rennen beim vierten



Ronald Völker reist als amtierender Weltmeister nach Südafrika

Lauf der Euro Touring Series in Andernach. Nur ganz knapp scheiterte er an Bruno Coelho (XRAY), der sich letztendlich in einem spannenden Finish über drei Finalläufe durchsetzte. Auch wenn Naoto



Bruno Coelho (Mitte) war schnellster Fahrer beim WM-Warmup. Sein Teamkollege Alexander Hagberg (links) wurde Zweiter, Naoto Matsukura Dritter



Marc Rheinard ist mit drei Titeln der Rekordweltmeister

Matsukura nicht die Oberhand behielt, unterstrich er in diesem ETS-Lauf, dass mit ihm bei der WM zu rechnen ist und er neben Marc Rheinard ein WM-Kandidat aus dem Team Infinity ist. Beim WM-Warmup im April in Südafrika wurde er Dritter und war damit bester Infinity-Fahrer.

Team Infinity ist das wohl bestbesetzte Team bei der WM. Neben Marc Rheinard, Naoto Matsukura und Akio Sobue sind mit dem in Thailand lebenden Niederländer Jilles Groskamp und dem Briten Andy Moore die Weltmeister von 2012 und 2006 im Team Infinity in Südafrika dabei. Der Infinity F14 hat sich zu einem der Topfahrzeuge entwickelt. Teamchef Kenji Teira wird sowohl seine Ingenieure als auch seine Teamfahrer mit allem ausstatten, was sie zum Sieg brauchen.

Warmup-Sieger

Bruno Coelho (XRAY) hat das WM-Warmup in der RC-Car-Halle in Welkom gewonnen: Er ist einer der ganz großen WM-Favoriten. Wer Weltmeister werden will, muss ihn schlagen. Der zweifache ETS-Champion Tourenwagen überraschte bei seiner ersten WM 2014 in Kissimmee (Florida) mit einem zweiten Platz hinter Naoto Matsukura und vor Ronald Völker. Zwei Jahre später in Peking wurde er wieder Zweiter. Nur knapp scheiterte er an Ronald Völker, der sich

nach mehrfachen Anläufen in Fernost endlich den langersehnten Titel holte. Mit Alexander Hagberg stellt Team XRAY einen Fahrer, der zum erweiterten Favoritenkreis gehört. Mit seinem Sieg beim dritten ETS-Lauf in Madrid untermauerte der Schwede seinen Platz in der Weltelite. Neben dem vierfachen Weltmeister Naoto Matsukura ist Alexander Hagberg, der sich Anfang April zum fünften Mal hintereinander den Europameistertitel in der Klasse 1:12 holte, der heißeste Favorit für den WM-Titel in der 1:12er-Klasse. Die XRAY-T4-Plattform ist eines der erfolgreichsten RC-Tourenwagen-Chassis der letzten Jahre.

Auch wenn Ronald Völker in diesem Jahr die ganz großen Siege (noch) fehlen, ist ihm in Südafrika ein Sieg zuzutrauen. Der Yokomo-Pilot wird alles dransetzen, seinen Titel erfolgreich zu verteidigen. Ob es Team Yokomo allerdings gelingt, nach zwei WM-Titeln hintereinander erneut das WM-Fahrzeug zu stellen, ist nicht sicher. Nach einem jahrelangen Kopf-an-Kopf-Rennen um das beste Fahrzeug ist Yokomo mit dem BD8-2018 nun doch etwas zurückgefallen.

Team Tamiya, mit insgesamt fünf WM-Titeln das erfolgreichste WM-Team bis dato, spielt bei der WM in Südafrika keine Rolle mehr. Der Hersteller hat sein erfolgreiches TRF-Werksteam Ende 2016 aufgelöst.

<<<<

Foto: Team XRAY



Bruno Coelho hat das WM-Warmup in Südafrika gewonnen

WELTMEISTER TOURENWAGEN ELEKTRO				
	Austragungsort	Name	Land	Fahrzeug
2000	Tokio (J)	Atsushi Hara	Japan	Hot Bodies
2002	Krügersdorf (SA)	Surikarn Chaidajsuriya	Thailand	Tamiya
2004	Kissimmee (USA)	Marc Rheinard	Deutschland	Tamiya
2006	Turin (I)	Andy Moore	Großbritannien	Hot Bodies
2008	Bangkok (Tha)	Marc Rheinard	Deutschland	Tamiya
2010	Burgdorf (D)	Marc Rheinard	Deutschland	Tamiya
2012	Heemstede (NL)	Jilles Groskamp	Niederlande	Tamiya
2014	Kissimmee (USA)	Naoto Matsukura	Japan	Yokomo
2016	Peking (China)	Ronald Völker	Deutschland	Yokomo

BIG 35 RACE BEIM BIG-HAMBURG

Text und Fotos:
Michael Klaus



HANSE-RENNEN

Zu Pfingsten 2018 war die permanente Rennstrecke des BIG Hamburg fest in der Hand der 1:8er-Offroad-Piloten. Knapp 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten sich für das Event auf der anspruchsvollen Lehmstrecke angemeldet. Neben einer Live-Übertragung des Rennens sorgten die Mitglieder und vielen Helfer für sehr gute Rahmenbedingungen vor Ort.

Den Auftakt machten die gezeiteten Trainings in Gruppen am Samstag, den 19. Mai 2018. Bis Mittag war das Fahrerlager gut gefüllt. Für den Pfingstsonntag gab es eine neue Gruppeneinteilung für die fünf Läufe. Dafür war die Platzierung in der Rangliste nach den letzten beiden Trainings entscheidend. Der Vorjahressieger der Klasse OR8, Burak Kilic sicherte sich in beiden Klassen den ersten Startplatz vor seinem Bruder Berkan sowie Henrik Steiner in der Klasse ORE8 und verwies Maik Wiesweg und Jan Sievert in OR8 auf die Plätze.

Los ging es mit den zwei Halbfinals in umgekehrter Reihenfolge nach der Platzierung nach den Vorläufen. Die ersten sechs Piloten jedes Halbfinals schaff-

ten den Sprung ins Finale, wobei die Schnellsten von hinten und die Letzten der beiden Finals von vorne ins Finale gingen. Was für eine Dramatik, die sich in den 10-minütigen Läufen entwickelte. Obwohl Burak Kilic gar nicht starten wollte und dann von hinten ins Finale ging, konnte er sich den Sieg vor Ilias Reise und Florian Müller sichern.

Am Sonntag war der Finaltag mit den aufsteigenden Finals. Lauf für Lauf stiegen die ersten vier Fahrer ins nächsthöhere Finale auf, bis zu den Halbfinals. Die ersten sechs Piloten konnten sich in den beiden Klassen für das Finale qualifizieren. Was folgte, war ein grandioses Last Chance-Finale in der Klasse OR8. Für alle Fahrer, die das Finale verpassten, ergab sich die Chance auf den letzten Finalplatz. Nur der Schnellste kam weiter und auch hier gab es keine Helferposten auf der Strecke. In einem packenden Lauf war es Florian Müller, der auf seiner Heimstrecke doch noch den Sprung ins Finale schaffte.

Zu guter Letzt folgten die beiden Finalläufe ORE8. In diesen konnte sich Berkan Kilic gegen seinen Bruder Burak und Florian Müller erfolgreich durchsetzen. Mit Spannung wurde das 40-minütige Finale OR8 erwartet. Zu Beginn übernahm Burak Kilic von Startplatz 1 die Führung, die er kurzzeitig nach dem ersten Tankstopp an Maik Wiesweg abgeben musste. Im Laufe der weiteren Minuten konnte Burak Kilic wiederum die Führung übernehmen und diese ausbauen. Hinter ihm bekam Maik Wiesweg Druck von Jan Sievert, der ein tolles Rennen fuhr. In den letzten beiden Minuten verlor er den Anschluss, nachdem sich das rechte Hinterrad von der Felge löste. Sein Vorsprung auf Marcel Krüger war jedoch so groß, dass er den dritten Platz hinter Burak Kilic und Maik Wiesweg retten konnte. <<<<<



Die Teilnehmer des Pfingst-Rennens in Hamburg

ERGEBNISSE

OR8

1. Burak Kilic – Agama
2. Maik Wiesweg – Mugen
3. Jan Sievert – Mugen

ORE8

1. Berkan Kilic – Agama
2. Burak Kilic – Agama
3. Florian Müller – Mugen



REMOTE CONTROL

REGLER-PROGRAMMIERUNG
PER SMARTPHONE

Mit der HMX-Technologie hat Team Orion eine wegweisende, neue Generation von Reglern entwickelt, die sich einfach per Smartphone programmieren lässt. Bremskraft, Punch, maximale Drehzahl und alle anderen Parameter lassen sich mit der kostenlosen App in Sekundenschnelle per Smartphone präzise einstellen. So benötigt man weder komplizierte Programmierkarten, noch muss man auf Blinkzeichen des Reglers mit Tastendrücken reagieren. Es wird lediglich das sogenannte BLE Wireless Dongle mit dem Regler verbunden. Es bildet die Schnittstelle zwischen Regler und Smartphone. Alle wichtigen Infos zu HMX-Reglern und ein Video, in dem die Funktionsweise gezeigt wird, gibt es unter www.hmxtechnology.com <<<<



HIGHLIGHTS DER INTERMODELLBAU 2018

SAISONABSCHLUSS



Für viele RC-Car-Fans ist die Intermodellbau so etwas wie der Abschluss der Indoor-Saison. Hier kann man noch einmal ins Messegesehen eintauchen und eines der letzten Indoor-Rennen erleben. Und für viele ist Dortmund die Leitmesse schlechthin. Auf in die Westfalenhallen hieß es für 77.000 Besucher, die sich die Exponate von zahlreichen kommerziellen und ideellen Ausstellern ansehen wollten. Dieses Jahr fand die Intermodellbau an vier statt fünf Tagen statt, was den Aufwand für alle Beteiligten angenehm eindämpfte. So gesehen waren auch mehr Besucher pro Tag in den Hallen unterwegs.

Ein RC-Car-Highlight war das im Rahmen der Intermodellbau wieder vom MC Dortmund organisierte Messerennen. Vier Tage lang konnten die Besucher hier bester Rennaction beiwohnen. Am zweiten Messetag fand dann ein Lauf der XRS Offroad Germany statt. Nach dem Onroad-Lauf am ersten Tag, bereitete der MC Dortmund schon am Abend die Strecke für das Offroad-Rennen vor. Insgesamt gingen rund 70 Fahrer an den Start. Neben diesem Renn-Spektakel konnten sich die Besucher natürlich auch an den Ständen der zahlreichen Fachhändler und Hersteller über die neuesten Produkte informieren. Außerdem gab es eine toll gemachte Scaler-Strecke, auf der geländegängige Originalnachbauten in Aktion zu bewundern waren.

Wer sich einmal selbst ein Bild von dem Event machen will, hat dazu auch 2019 wieder Gelegenheit. Vom 04. bis 07. April heißt es für die Modellbau-Gemeinde dann wieder: Auf nach Dortmund in die Westfalenhallen. Internet: www.intermodellbau.de <<<<



1. Auf der Teppichstrecke hatte der MC Dortmund zu spannenden Indoor-Rennen eingeladen

2. Deutlich langsamer, dafür aber auch vorbildgetreuer, ging es auf dem Trail-Parcours zu

COMEBACK IN ANDERNACH

EURO TOURING SERIES

Text und Fotos: Bernd Bohlen



Vier Mal war das Motodrom in Andernach zwischen 2008 und 2011 Gastgeber des Finales der Euro Touring Series. Dann war lange Pause – sieben Jahre. Im Mai war die größte europäische Rennserie wieder da. Spannend wie immer. Und wieder verlangte die technisch schwierige Strecke den Fahrern alles ab.

Bruno Coelho auf Titelkurs

Dritter Finallauf Modified: Viktor Wilck (Serpent) überquerte als Erster die Ziellinie. Marc Rheinard (Infinity) wurde Zweiter. Mit dem Sieg in der Klasse Modified hatten aber beide Fahrer nichts zu tun. Die Sieger der ersten beiden Läufe waren zuvor in der 13. Runde aneinander geraten. Naoto Matsukura (Infinity) und Bruno Coelho (XRAY), die sich bis dahin Runde um Runde über die Piste gejagt hatten, kollidierten. Schwer auszumachen, ob es einer dieser unvermeidlichen Rennunfälle war. Bruno Coelho lag vorn, nahm eine Kurve etwas quer und Naoto Matsukura fuhr auf. Beide fielen zurück. Viktor Wilck, Marc Rheinard, Ronald Völker und Frederik Südhoff gingen vorbei. Bruno Coelho gab in der nächsten

Runde auf. Er wusste da schon, dass er gewonnen hatte. Naoto Matsukura brauchte einen Sieg im dritten Finale, um zu gewinnen. Er versuchte wieder Anschluss zu bekommen und touchierte dann den Awesomatix A800X von Frederik Südhoff. Nicht gerade ein faires Manöver. Doch der Awesomatix-Fahrer ließ sich nicht beirren. Er behielt seine Position. Naoto Matsukura wurde schließlich Fünfter hinter Frederik Südhoff.

Schon in den beiden Finalläufen davor kämpften Bruno Coelho und Naoto Matsukura bei hohem Tempo und äußerster Präzision um den Sieg. Naoto Matsukura, der Weltmeister des Jahres 2014, gewann den ersten Finallauf nach einem spektakulären Überholmanöver in der 15. Runde. Bruno Coelho konterte im zweiten Finale mit einem knappen Start-Ziel-Sieg. Es war der schnellste Finallauf des Tages. Marc Rheinard begleitete im Gesamtklassement Coelho und Matsukura als Dritter auf das Podium. Dahinter folgten Viktor Wilck, Frederik Südhoff und Ronald Völker (Yokomo).



Doppelsieger Jan Ratheisky

Der Japaner Naoto Matsukura, Weltmeister 2014, fuhr sein bestes Rennen seit Langem

Die Top 3 der Klasse Modified (von links):
Naoto Matsukura (Platz 2), Bruno Coelho (Platz 1)
und Marc Rheinard (Platz 3)

Mit den Punkten für den Tagessieg und die Poleposition hat sich Bruno Coelho im Kampf um den Champions-Titel nun deutlich von seinen Konkurrenten abgesetzt. Es war Bruno Coelho's zwölfter Sieg in einem ETS-Lauf. Mehr Siege haben nur Marc Rheinard und Ronald Völker auf dem Konto – nämlich jeweils 15.

Doppelsieg für Ratheisky

Jan Ratheisky hat es wieder geschafft. Zum zweiten Mal holte er sich in dieser Saison einen Doppelsieg in den Klassen Pro Stock und Formel. Zum siebten Mal insgesamt seit 2013, als ihm dieses Kunststück zum ersten Mal bei einem ETS-Lauf in Hrotovice (Tschechien) gelang. In beiden Klassen ging er im Motodrom von der Pole ins Rennen.

In Formel hatte er es dann eilig. Er gewann gleich die ersten beiden Finalläufe. Der Brite Luke Lee (XRAY) sicherte sich mit dem Sieg im dritten Finalauf den zweiten Platz. Dritter wurde der Norweger Helge Johannessen (Roche). Die Plätze dahinter belegten David Ehrbar (Serpent) und Olivier Bultynck (Shepherd). Jan Bohlen (XRAY), der aus beruflichen Gründen zum ersten Mal wieder bei einem ETS-Lauf startete, wurde Sechster. Mit diesem Sieg ging Jan Ratheisky in der Champions-Wertung wieder in Führung. Zweiter ist Olivier Bultynck, der wie Jan Ratheisky zwei Siege in dieser Saison vor-



Die Top 3 der Klasse Pro Stock (von links):
Mustafa Alp (Platz 2), Jan Ratheisky (Platz 1) und
Max Mächler (Platz 3)



Die Top 3 der Klasse Masters 40+ (von links):
Christian Drießle (Platz 2), Thomas Oehler
(Platz 1) und Beni Stutz (Platz 3)



zuweisen hat. Titelverteidiger David Ehrbar liegt mit deutlichem Punkterückstand auf Platz drei. Der Sieg in Tourenwagen Pro Stock bringt Jan Ratheisky dem Champions-Titel in dieser Klasse deutlich näher. Es war sein dritter Saisonsieg im vierten Rennen. Zweiter wurde Max Mächler, der den dritten Saisonlauf in Madrid gewann.

Den ersten Finallauf im Motodrom verlor Jan Ratheisky nur knapp. Kurz vor der Ziellinie ging Olivier Bultynck (Awesomatix) vorbei. Ratheisky touchierte ihn anschließend. Mustafa Alp (XRAY) gewann. Max Mächler wurde Zweiter, Alex Kunkler (Yokomo) Dritter. Doch danach folgten zwei Start-Ziel-Siege Jan Ratheiskys, die ihm den Gesamtsieg einbrachten. Sein Teamkollege Mustafa Alp belegte Platz zwei vor Max Mächler.

Oldieklasse

Thomas Oehler gewann das Masters 40+. Er war mit dem ARC R11 den schnellsten Finallauf gefahren und setzte sich so gegen Christian Drießle (Awesomatix) und Beni Stutz (Infinity) durch, die ebenfalls je einen Finallauf gewonnen hatten. Die drei führen in dieser Reihenfolge auch die Championswertung an. Uwe Rheinard und Scotty Ernst hatten die Klasse zu Beginn dieser Saison eingeführt. In ihr dürfen nur Fahrer starten, die 40 Jahre und älter sind. Das Material ist gleich dem der Fahrer in der Klasse Pro Stock.

Das Finale der Euro Touring Series 2017/2018 findet vom 13. bis 15. Juli wieder in der Hudy Arena in Trencin statt. Die Rennstrecke in der Slowakei gilt als eine der schönsten weltweit und war bereits vier Mal Gastgeber des ETS-Finallaufs. <<<<



Die Top 3 der Klasse Formel (von links):
Luke Lee (Platz 2), Jan Ratheisky (Platz 1) und
Helge Johannessen (Platz 3)

ERGEBNISSE

MODIFIED

1. Bruno Coelho
2. Naoto Matsukura
3. Marc Rheinard
4. Viktor Wilck
5. Frederic Südhoff
6. Ronald Völker
7. Alexander Hagberg
8. Yannic Prümper
9. Akio Sobue
10. Lucas Urbain

PRO STOCK

1. Jan Ratheisky
2. Mustafa Alp
3. Max Mächler
4. Alex Kunkler
5. Dominic Vogl
6. Alexandre Duchet
7. Olivier Bultynck
8. Frederik Mikkelsen
9. Helge Johannessen
10. Tim Benson

FORMEL

1. Jan Ratheisky
2. Luke Lee
3. Helge Johannessen
4. David Ehrbar
5. Olivier Bultynck
6. Jan Bohlen
7. Matej Dobnikar
8. Andreas Stieber
9. Jitse Miedema
10. Nicolas Delisé

PRO STOCK 40+

1. Thomas Oehler
2. Christian Drießle
3. Beni Stutz
4. Frank Fuchs
5. Mirco Thalheimer
6. Özer Yürüm
7. Werner Schmitzer
8. Torsten Baggendorf
9. Gregor König
10. Christian Stöckl

Jetzt neu!



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

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



Auch digital
als eBook erhältlich

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

IM INTERNET UNTER:

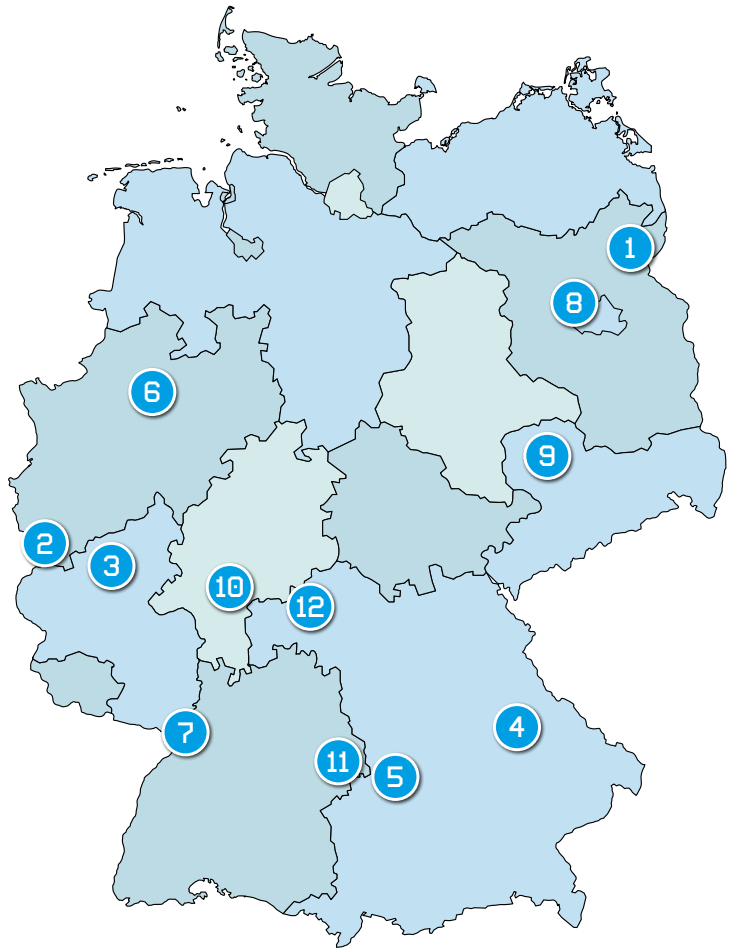
www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110

Anzeige

TERMINNE

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



25. JUNI BIS 01. JULI 2018

28. bis 30. Juni 2018

In der **Wiener Neustadt** (Österreich) findet die **Europameisterschaft der Klasse Elektro-Glattbahn 1:10** statt. Zugelassen sind Fahrzeuge, die dem Reglement folgender Klassen entsprechen: EG, EG10, EG1, EGTWMO und EGTWSP. Internet: www.dmc-online.com

09. BIS 15. JULI 2018

12. bis 14. Juli 2018

Der Verein **MC Schwedt** (1) veranstaltet Mitte Juli einen **Kinder- und Jugendtag** im Rahmen der Agenda Diplom Schwedt. Es soll Workshops geben und die Nachwuchs-RC-Fans erhalten Tipps und Tricks zum Umgang mit RC-Cars und Technik. Internet: www.dmc-online.com

15. Juli 2018

Der Verein **MAC Eifel-Elos** veranstaltet auf der eigenen Rennstrecke im **Hellenthal** (2) den **9. ORE Sportkreis-Lauf West** als Warmup zur Deutschen Meisterschaft. Gefahren wird in den Klassen ORE2WD, ORE2WDST, ORE4WD, ORE4WDST und ORETR2. Internet: www.dmc-online.com

16. BIS 22. JULI 2018

21. bis 22. Juli 2018

Beim **MAC Andernach** (3) findet in der Arena 33 der **10. ORE-Sportkreislauf West** als DM-Warm-Up statt. Gefahren wird in den Offroad-Klassen ORE2WD, ORE2WDST, ORE4WD, ORE4WDST und ORETR2. Internet: www.dmc-online.com

30. JULI BIS 05. AUGUST 2018

04. bis 05. August 2018

Auf der Rennstrecke des **MRSC Amberg (4)** findet der **4. Sportkreislaf der Klasse VG5** statt, der zugleich für die H.A.R.M.-Challenge zählt. Es gehen Fahrer mit Modellen folgender Klassen an den Start: VG5, VG5F1, VG5TW, VG5TWM0 und VG5TWST. Internet: www.dmc-online.com

13. BIS 19. AUGUST 2018

18. August 2018

Das **Airmeet** von Horizon Hobby auf dem Flugplatz **Donauwörth-Genderkingen (5)** feiert den zehnten Geburtstag. Das Rahmenprogramm verspricht nicht nur Highlights in der Luft, sondern auch am Rande der Start- und Landebahn. Dank einer Nachtflugshow kommen RC-Fans durchgehend auf ihre Kosten. Internet: www.horizonhobby.de

20. BIS 26. AUGUST 2018

23. bis 26. August 2018

Beim **AMC Hamm (6)** findet die **Deutsche Meisterschaft der Verbrenner-Glatbahnmodelle** zusammen mit dem **Deutschland-Cup** statt. Das Event richtet sich an Fahrer von Modellen der Klassen VG, VG10, VG10SCA und VG10SCASP. Internet: www.dmc-online.com

03. BIS 09. SEPTEMBER 2018

08. bis 09. September 2018

Der Verein **MAC Eifel-Elos (2)** veranstaltet die diesjährige **Deutsche Meisterschaft der Klasse Elektro-Offroad 2WD**. Internet: www.dmc-online.com

10. BIS 16. SEPTEMBER 2018

13. bis 16. September 2018

Die **Deutsche Meisterschaft der Verbrenner-Glatbahnmodelle im Maßstab 1:8** wird vom **MC Ettlingen (7)** ausgetragen. Es wird mit Modellen der folgenden Sparten gefahren: VG8, VG8KL1 und VG8KL2. Internet: www.dmc-online.com

14. bis 16. September 2018

Der **RC Offroad-Club Staaken (8)** veranstaltet die **Deutsche Meisterschaft der Offroad-Großmodelle im Maßstab 1:6**. Es wird in den Klassen OR6, OR62WD, OR64WD und OR6SC4 gefahren. Internet: www.dmc-online.com

01. BIS 08. OKTOBER 2018

05. bis 07. Oktober 2018

Die **modell-hobby-spiel** in den **Leipziger Messehallen (9)** ist nach Veranstalterangaben Deutschlands besucherstärkste Publikumsmesse für die Bereiche Modellbau, Modelleisenbahn, kreatives Gestalten, Handarbeiten und Spiel. Ob bei Brettspiel, bei Kreativworkshops oder in der Miniaturwelt rund um Auto, Flugzeug, Schiff und Bahn – erlebnisreiche Stunden auf 90.000 Quadratmetern sind garantiert. Internet: www.modell-hobby-spiel.de

22. BIS 28. OKTOBER 2018

28. Oktober 2018

Die **MF6 Kaichen (10)** veranstaltet ihre traditionelle **Modellbau-börse**. Um Standreservierung wird gebeten. Kontakt: Franz Kern, Telefon: 01 74/469 94 43, Internet: www.mfgkaichen.de

05. BIS 11. NOVEMBER 2018

10. November 2018

Der **RC-Fliegerverein Crailsheim (11)** veranstaltet einen **Modellbau-flohmarkt**. Für Verpflegung ist gesorgt. Verkaufstische werden auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Anmeldungen werden per E-Mail entgegengenommen. Telefon: 01 77/909 72 93, E-Mail: rcfcrailsheim@gmail.com, Internet: www.rcf-cr.de, Facebook: www.facebook.com/RCFCrailsheim/

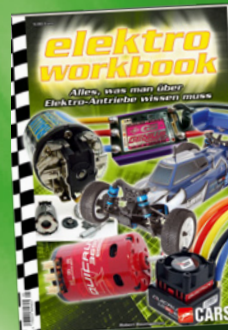
03. BIS 09. DEZEMBER 2018

09. Dezember 2018

Die **MSG Hammelburg (12)** veranstaltet eine **Modellbau- und Eisenbahn-börse**. Tische können über die Homepage gebucht werden. Internet: www.msg-hammelburg.de

Anzeigen

Jetzt bestellen!



Handliches A5-Format, 68 Seiten, mit zahlreichen Fotos und Abbildungen.
Nur 9,80 Euro
(zuzüglich 2,50 Euro Versand)

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

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

Auch digital als eBook erhältlich



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

fw www.fw.eu

IHR RC-MODELLBAUSHOP



Traxxas: TRX-4 TACTICAL Crawler 1:10



2.4GHz 4-Kanal Sender



Silikon Dämpfer Öl



Akkus und Ladegeräte



freakware

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

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

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

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

www.freakware.com



VOLLE LADUNG

Text und Fotos:
Tobias Meints

Das kann der neue Budget-Lader von Ripmax

Wer elektrisch fährt, der braucht einen guten Lader. Das war schon immer so und ist in Zeiten, in denen sich die Akku-Technik stetig weiterentwickelt und die Antriebe sowie die Energiespender immer leistungsfähiger werden, besonders wichtig. Egal ob Hobbyeinsteiger oder alter Hase. Beim Ladegerät sollte man keine Kompromisse eingehen. Dabei muss ein guter Kompaktlader gar nicht teuer sein, wie Ripmax mit dem Sigma EQ Touch II belegt. Er kostet nur 69,- Euro.

Wer auf der Suche nach einem Ladegerät ist, das einiges auf dem Kasten hat, mit allen im RC-Car-Sport gängigen Akkus zurechtkommt und darüber hinaus auch noch den Geldbeutel schont, sollte sich den Sigma EQ Touch II aus dem Vertrieb von Ripmax einmal genauer ansehen. Bei dem Charger handelt es sich um ein Gerät mit einstellbarem Netzteil und einer maximalen Leistung von 80 Watt. Betrieben werden kann er sowohl an der Haushaltssteckdose als auch an einer Gleichstromquelle. Der Lader kommt inklusive Netzkabel, 12-Volt-Anschlusskabel mit abnehmbaren Kroko-Klemmen, einem Deans-Ladekabel und einer mehrsprachigen Anleitung. Das ist schon mal nicht schlecht. Ganz ordentlich sind auch die Leistungsdaten. So befüllt der Sigma Akkus mit einem maximalen Ladestrom von 10 Ampere. Der maximale Entladestrom liegt bei 2 Ampere. Das Gerät kann bis zu 16 NiXX-Zellen und LiXX-Akkus mit sechs Zellen befüllen. Hinzu kommen 2- bis 20-Volt-Bleiakkus. Der Charger ist angenehm kompakt und mit knapp 600 Gramm nicht sonderlich schwer.

Angeschaut

Der Sigma-Lader zeichnet sich durch eine gute Verarbeitung aus. Das Gehäuse besteht aus schwarzem Kunststoff, auf dessen Oberseite sich das Touch-Display befindet, das dem Gerät seinen Namen gibt. Über dieses Panel erfolgt die Bedienung. Hier lassen sich mittels Fingerzeig schnell und einfach Einstellungen ändern, Parameter anpassen und natürlich Lade- oder Entladevorgänge starten. Der Lader ist mit zwei leistungsgesteuerten Lüftern ausgestattet. Entsprechende Kühllöffnungen befinden sich an der Front und der Rückseite des Geräts. Auf der linken Seite sind der Anschluss für das Netzkabel, ein USB-Port, der 12-Volt-Anschluss in Form einer XT60-Buchse und ein Multiport zu finden. Letzterer setzt sich aus einem USB-Update-Anschluss, dem Port für den optionalen Temperatursensor und dem Steckplatz für den integrierten Servo-Tester zusammen. Auf der anderen Gehäuseseite befinden sich die Ladeanschlüsse und ein Balancer-Port zum Anschluss von zwei- bis sechszelligen LiXX-Akkus.

Die gesamte Bedienung erfolgt über das Touch-Pad. Einen klassischen Ein-aus-Schalter gibt es nicht. Schließt man den Lader ans Stromnetz an, schaltet er sich direkt ein und nach wenigen Sekunden, die das Gerät zum Initialisieren benötigt, stehen dem Nutzer alle Features zur Verfügung. Dazu zählen neben den Funktionen Balancer-Laden (BCHG), Laden, (CHG), Entladen (DCHG), Zyklus (CYCLE)

TECHNISCHE DATEN

- Leistung: 80 Watt • Akku-Typen: LiPo, Lilon, LiFe, NiMH, NiCd, PB • Zellenzahl: LiXX: 1s-6s, NiXX: 1-16, Pb 1-10 • Eingangsspannung: 11-18 V DC, 100-240 V AC • Ladestrom: 0,1-10,0 A • Entladestrom: 0,1-2,0 A (maximal 10 W) • Balancerstrom: maximal 350 mA • Balancergenauigkeit: 10 mV • Abmessungen: 140 × 180 × 56 mm • Gewicht: 590 g • Preis: 69,- Euro • Bezug: Fachhandel

auch ein LiPo-Checker (BATT) sowie ein umfassendes Einstellungsmenü und der Funktionsmodus, in dem beispielsweise Servos gecheckt werden können. Gespeicherte Programme – die man selber anlegen und editieren kann –, werden in einem Auswahlbalken über den Menü-Icons angezeigt. Durch Klicken auf die Pfeiltasten kann man einfach durch diese hindurchscrollen. Das spart Zeit und man kann schnell mit der Behandlung der Akkus beginnen.

Die Menüsprache des Sigma ist Englisch. Dies lässt sich auch nicht ändern. Einer der wenigen Punkte, bei denen sich der Charger Schwächen erlaubt. Die Menüführung ist aber dennoch sehr einfach und die Bedienung des Geräts erfolgt intuitiv. Trotzdem lohnt sich ein Blick in die Anleitung. Das Manual ist nicht sonderlich umfangreich, erklärt jedoch auf zehn Seiten und in deutscher Sprache die Funktionen und Menüs des Laders und gibt Beispiele zum Anlegen von Akkuprofilen. Es dauert nicht lange und man hat sich einmal durch alle Auswahloptionen geklickt. Im Setup-Menü lassen sich auf insgesamt fünf Seiten verschiedene Parameter verändern. Viele – wie zum Beispiel die Zellenspannung bei LiXX-Akkus – sind nur was für erfahrene RC-Car-Fahrer. Hobbyeinsteiger sollten diese sicherheitsrelevanten Parameter auf den Werkseinstellungen belassen.



Zwei integrierte Lüfter, die leistungsgesteuert sind, sorgen für die Kühlung im Betrieb



Auf der rechten Gehäusesseite befinden sich die Ladeports sowie der Balancer-Anschluss



Links befinden sich neben den Anschlüssen für Gleich- und Wechselstrom ein USB- sowie ein Multiport inklusive Servo-Tester



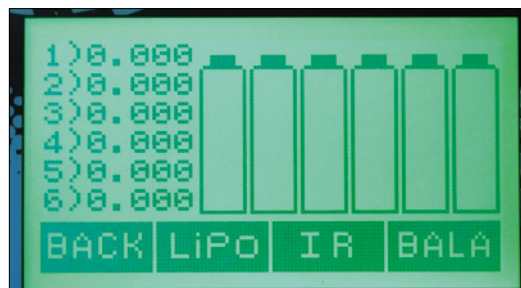
Bedient wird der Lader über ein Touch-Display. Die Menüstruktur ist intuitiv erfassbar

In Arbeit

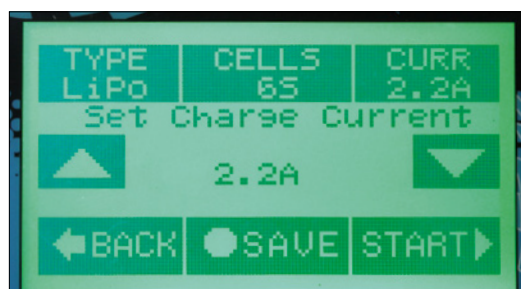
Um den Charger auf Herz und Nieren zu testen, wurden verschiedene Akkus unterschiedlicher Typen geladen, entladen und geprüft. Dabei hat sich der Sigma keinerlei Schwächen erlaubt. Durch die einfache Menüführung lassen sich Akku-Profile in wenigen Sekunden anlegen und entsprechende Aufgaben starten. Sicherheit wird bei dem Gerät ebenfalls groß geschrieben. Der Lader erkennt, wenn zum Beispiel beim Anschluss die Polarität nicht korrekt, das Balancer-Kabel nicht richtig eingesteckt oder die Außentemperatur zu hoch ist. In allen Fällen folgen Fehlermeldungen. Ist das Problem gelöst, geht es direkt weiter. So muss es sein.



Ein umfangreiches Setup-Menü ermöglicht die Einstellung vieler Parameter



Neben einer grafischen Darstellung zeigt der Charger auch die Spannung der Einzelzellen



Das Anlegen von Akku-Profilen gestaltet sich sehr einfach



Der Sigma EQ Touch II von Ripmax ist ein 80-Watt-Kompaktlader mit einem sehr attraktiven Preis-Leistungs-verhältnis. Vergleichbare Geräte kosten häufig viel mehr als die vom Hersteller aufgerufenen 69,- Euro. Da der Lader mit nahezu allen Akkus im Modellbau zu recht kommt und einen beachtlichen Ladestrom von 10 Ampere zur Verfügung stellt, ist man mit ihm auf jeden Fall gut gerüstet. Zusätzliche Features wie der integrierte LiPo-Checker und der Servo-Tester runden den durchweg positiven Eindruck ab, den das Ladegerät hinterlässt. Sowohl für Hobbyeinsteiger als auch erfahrene RC-Car-Fahrer ist das Sigma EQ Touch II eine gute Investition.

Tobias Meints
Redaktion CARS & Details

Einstellbares Netzteil
Ordentliche Leistungswerte
LiPo-Checker und Servo-Tester integriert
Einfach in der Bedienung

Menüführung nur auf Englisch

Carismas Einsteiger-Short Course-Truck



Text und Fotos:
Markus Hummel

CHARAKTERKOPF

Als Horizon Hobby im Jahr 2011 mit dem 5ive-T erstmals ein Großmodell vorstellte, bekamen Losi-Fans große Augen. Doch nicht nur markentreue RC-Car-Fahrer waren von dem Dickschiff überzeugt. Denn es dauerte nicht lange, bis sich der 5ive-T auch in Großmodell-Kreisen fest etabliert hatte. Noch bis heute ist er für viele die erste Wahl, wenn es um Fahrspaß und Haltbarkeit geht. Nun will Horizon Hobby mit einem neuen Großmodell auch eine eher wettbewerbs-orientierte Klientel ansprechen. Da stellt sich natürlich die Frage, wie viel 5ive-Genes noch im neuen Buggy mit dem Namenszusatz „B“ stecken. Wir finden es heraus.

Short Course-Trucks sind grundsätzlich noch eine vergleichsweise junge Sparte im RC-Car-Sport. Ihre Faszination rührt daher, dass die Modelle in erster Linie an reale Vorbilder, nämlich Trophy-Trucks angelehnt sind. Trophy Trucks unterhalten eigene Off-road-Rennserien wie Baja 1000 oder Baja Deutschland, die in unwegsamem Terrain, beispielsweise in Wüsten, ausgetragen werden. Daher gehören diese Rennen – ähnlich wie die Rallye Paris Dakar – zu den härtesten der Welt. Der M10SC ist nun Carismas Beitrag zu dieser immer noch wachsenden Sparte an RC-Cars. Im Rahmen dieses Tests soll ermittelt werden, ob der M10SC ähnlich gute Ergebnisse erzielen kann, wie die bereits getesteten Modelle.

Kurze Trennung

Um mit dem Test zu beginnen, ist die Verpackung eigentlich das Einzige, was einen daran hindert, sofort mit dem coolen Truck loszufahren. Das RTR-Modell ist komplett fahrfertig aufgebaut und benötigt nur einen geladenen Nickelakku mit 7,2 Volt Betriebsspannung oder einen 2s-LiPo und die Stromversorgung für die 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung. Selbst für letzteres ist gesorgt, da Carisma dem Set noch

vier passende Mignonzellen beilegt. Darüber hinaus gehören zum Lieferumfang ebenfalls noch passende XT60-Stecker, damit der Käufer gegebenenfalls seine Fahrakkus umlöten kann – vorbildlich.

Bevor wir mit dem Fahren beginnen, werden noch kurz alle Schrauben auf festen Sitz geprüft. Auch hier gibt sich Carisma keine Blöße. Alle Schrauben sind gut angezogen, die Öldruckstoßdämpfer sind sauber befüllt. Nur noch den Fahrakku laden und dann kann es losgehen. Doch zunächst noch ein paar Infos zum den Aufbau des Modells.

CAR CHECK

M10SC Short Course-Truck Carisma

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Fachhandelspreis: ab 279,- Euro
Bezug: Fachhandel

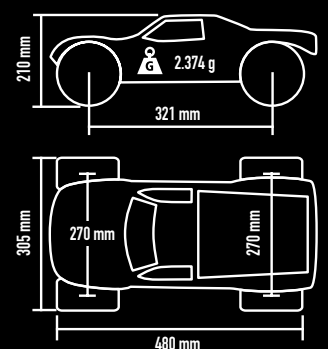
Technik: 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, einstellbare Slipper-Kupplung, Kegelraddifferenzial hinten

Benötigte Teile: Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:



EINSTEIGER





Das Ersatzrad ist nicht nur Zierde, sondern kann wirklich verwendet werden

Antrieb

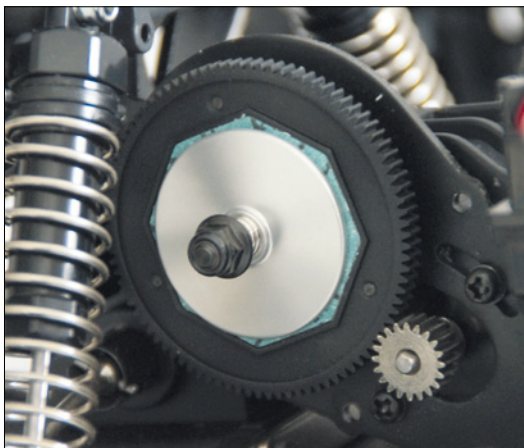
Zur Ausstattung des M10SC gehören ein Brushlessmotor der 540er-Größe mit einer spezifischen Drehzahl von 3.000 Umdrehungen pro Minute und Volt sowie ein dazu passender elektronischer Fahrregler in wasserdichter Ausführung mit Vorwärts- und Rückwärtsfunktion. Dieser lässt sich bei Bedarf mit dem One-Button-Setup sehr einfach programmieren. Auf der Oberfläche des Reglers ist zur besseren Wärmeabfuhr noch ein großer blauer Kühlkörper montiert.

Der Regler ist wirklich absolut wasserdicht, um schon mal einen Teil des Fahrberichts vorwegzunehmen. Damit ist der M10SC dank seines Heckantriebs auch ein ideales Fahrzeug für schöne Drifts durch Schnee und Matsch im Winter. Man braucht sich daher keine Gedanken über Wassereinbrüche in der Elektronik zu machen. Selbstverständlich ist der gesamte Antriebsstrang mit hochwertigen Kugelagern ausgestattet, um einen effizienten Antrieb zu ermöglichen.

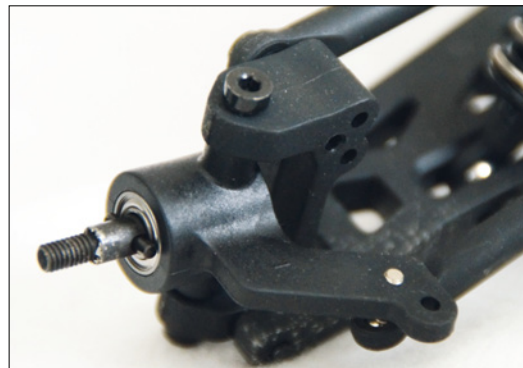
Aufbau

Auf der 3 Millimeter dicken Alu-Chassisplatte sind die Elektronikkomponenten platzsparend untergebracht. Dazu zählen neben den eben erwähnten Antriebskomponenten auch der Empfänger, der in einer wasserdichten RC-Box untergebracht ist. Last but not least wurde auch das liegend montierte Lenkservo mit Metallgetriebe in einer wasserdichten Ausführung verbaut – so soll es sein.

Der Antriebsstrang basiert auf einem 2WD-System, das über ein voll gekapseltes Mitteldifferenzial und extra massive Kardanknochen die Power des Brushlessmotors an das hintere Differenzialgetriebe weitergibt. Diese Kegelradgetriebe sind natürlich aus Metall gefertigt und vollständig kugelgelagert. Dadurch wird der Verschleiß auf ein Minimum reduziert und die Haltbarkeit maximiert. Die Kraft des Motors wird über Heavy Duty-Dogbones an die schönen scaligen Short Course-Reifen auf Chromfelgen weitergeleitet. Deren Gummimischung ist leider etwas hart geraten, was auf Asphalt keine Probleme bereiten sollte, ganz im Gegenteil:



Eine einstellbare Rutschkupplung verhindert Beschädigungen des Getriebes



Eine C-Hub-Aufhängung an der Vorderachse verspricht Wartungsarmut und Haltbarkeit



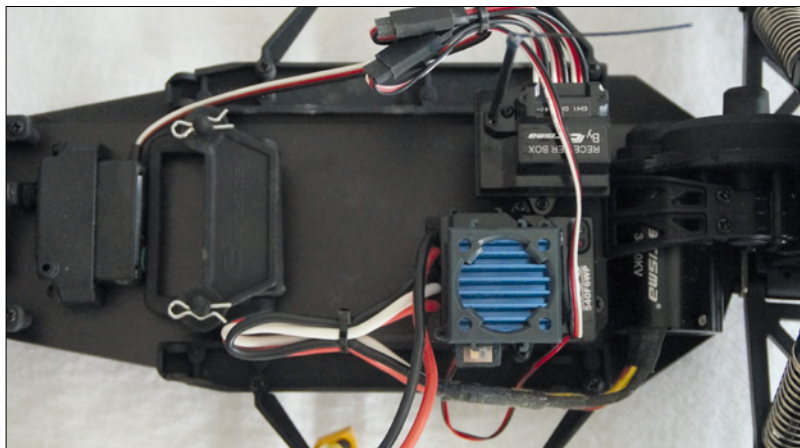
Die Felgenmitnehmer sind aus massivem Aluminium gefertigt

dadurch wird sich die Haltbarkeit verlängern. Im Gelände hingegen dürfte dadurch der Grip aus unbefestigten Untergründen etwas zu wünschen übrig lassen. Doch das muss der Fahrtest erst noch zeigen.

Weniger Flex

Um eine noch höhere Chassis-Steifigkeit zu erreichen, ist die hintere Diffbox über eine Plastikstrebe mit der steifen Chassisplatte aus Aluminium verbunden. Hinten, vorne und an den Seiten wird das Fahrzeug durch massive Bumper bei Unfällen geschützt. Der Kunststoff hierfür ist extrem weich und verformbar, was eine große Knautschzone und lange Haltbarkeit verspricht

Das Fahrwerk arbeitet dank der an den massiven Querlenkern angebrachten Öldruckstoßdämpfer äußerst zufriedenstellend. Einstellbare obere



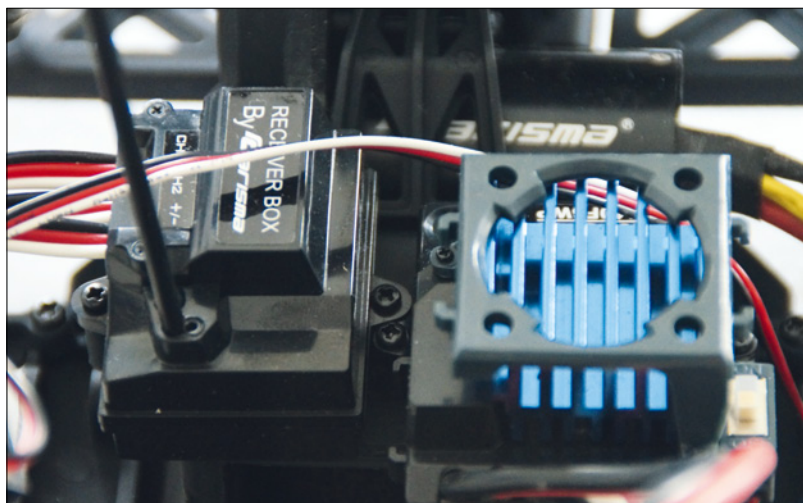
Das gesamte Chassis bietet reichlich Platz. Der Akkuschacht fasst problemlos einen 3s-LiPo



Die schön lackierte Karosserie verleiht dem Modell einen wuchtigen Auftritt

Querlenker und Spurstangen, über die Vorspur und Sturz individuell eingestellt werden können, sucht man vergeblich. Immerhin können die Stoßdämpfer oben und unten an drei verschiedenen Positionen befestigt werden. Das ist zum Bashen durchaus ausreichend, für den ambitionierten Racer aber zu wenig. An dieser Stelle wäre noch anzumerken, dass der verbaute Kunststoff von hoher Güte ist und die gesamte Aufhängung dadurch sehr robust und haltbar ist.

Die Karosserie des Modells kann, wie bei Carisma üblich, bezüglich Lackierung, Materialstärke und Decals wirklich als sehr gelungen bezeichnet werden. Für den Scale-Look fehlt eigentlich nur noch eine passende Fahrerfigur. Als Zubehör ist hier wie bei anderen Modellen des gleichen Herstellers optional ein LED-Beleuchtungsset verfügbar. Die Profilreifen und das vollwertige Ersatzrad auf der Heckladefläche runden den scaligen Look des Modells gebührend ab.



Der Empfänger liegt absolut wasserdicht geschützt in seiner Empfängerbox

Zubehör

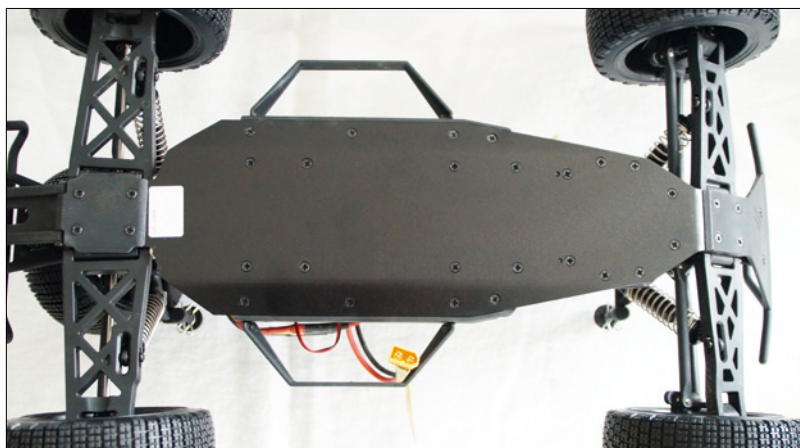
Die beiliegende Pistolenfernsteuerung bietet die klassenüblichen Features und sendet natürlich im 2,4-Gigahertz-Band. Eine Ladebuchse fehlt leider. Dem RTR-Paket liegen dazu passend noch vier Mignon-Batterien bei. Es erfüllt alles seinen Zweck, aber wer längerfristig Spaß mit dem Modell haben will, hat hier die Möglichkeit, früher oder später das eine oder andere Upgrade in Form von besserem Equipment durchzuführen. Gerade bei der Fernsteuerung offenbart ein Reichweitentest, dass nach 300 Metern der Empfang nachlässt. Wer auf Nummer Sicher gehen will, kann hier schnell nachbessern.

Fast and Furious

Der erste Test fand wieder einmal auf einem nahe gelegenen Parkplatz bei einsetzender Dämmerung



Die beiliegende Fernsteuerung erlaubt wirklich nur die rudimentären Grundeinstellungen



Die Chassisplatte ist sauber verarbeitet. Alle Schrauben sind versenkt

statt. Das Lenkservo ist werksseitig bereits korrekt eingestellt. Der Short Course-Truck beschleunigt selbst bei unvorsichtigem Ziehen des Gashahns absolut beherrschbar. Ein Tribut an die relativ lange Übersetzung. Der Motor könnte in Punkto Beschleunigung und Top-Speed zwar etwas mehr Kraft haben, aber trotz allem macht er dem Short Course-Truck ordentlich Beine und ermöglicht so auch eine relativ hohe Endgeschwindigkeit an 2s-LiPos. Wenn man den Gashebel an 3s-LiPos hingegen voll durchzieht, jagt er wie von der Tarantel gestochen davon. Ein 3s-Lipo vermittelt bei dem Modell ein deutlich agileres Fahrverhalten, da man in höheren Drehzahlen nicht das Gefühl hat, dass der eingesetzte Akku die Fähigkeiten des Modells beschränkt. An dieser Stelle sei jedoch darauf hingewiesen, dass der Hersteller offiziell maximal einen 2s-LiPo empfiehlt. Im Test haben Elektronik und Modell jedoch auch problemlos eine Zelle mehr vertragen.

Mit dem 3s-LiPo im Akkufach ging es dann vom Asphalt auf einen unebenen Feldweg. Hier konnte der Short Course-Truck das ganze Potential seines gut abgestimmten Fahrwerks entfalten. Die serienmäßigen Reifen ließen hier jedoch oftmals den nötigen Grip vermissen, was zwar zu schönen Drifts einlud, aber ein zielgerichtetes Pilotieren des Modells aufgrund des Heckantriebs erschwerte. Hier sollte man früher oder später auf weichere Reifen mit einem größeren Profil umrüsten, die mehr Grip bieten.



Die Zugänglichkeit zum Servosaver könnte etwas besser sein

Abgesehen von seinem Fahrverhalten stellte der M10SC auch noch seine Nehmerqualitäten unter Beweis. Missglückte Sprünge, Überschläge und direkte Kollisionen mit feststehenden Gegenständen waren keine Probleme, die zu etwaigen Defekten führten. Hier setzt der M10SC die guten Erfahrungen mit dem GT10DT nahtlos fort. Das Sprungverhalten kann dank des Heckantriebs als extrem gutmütig bezeichnet werden. Die Fluglage des Modells kann gezielt mit Gas und Bremse über die Fernsteuerung austariert werden. Um ein Durchschlagen des Chassis zu vermeiden, sollte die Federvorspannung maximal erhöht werden.

MEIN FAZIT



Alles in allem ist das M10SC Short Course-Truck-Paket ein solide ausgestattetes Komplettset, das bei Einsteigern keine Wünsche offen lassen sollte. Der Truck wurde im Rahmen des Tests nicht geschont. Er offenbarte jedoch keinerlei Schwächen, was die Stabilität betrifft. Daher bietet das Modell RC-Anfängern genauso viel Freude wie fortgeschrittenen Fahrern, die sich nach einem günstigen und qualitativ hochwertigen Spaßmobil umsehen.

Markus Hummel



Tolle Optik

Saubere Verarbeitung

Robuste Bauweise

Komplettes Paket

Reifen haben zu wenig Grip
Zu weiche Dämpfung



««««



„Der Short Course-Truck beschleunigt selbst bei unvorsichtigem Ziehen des Gashahns absolut beherrschbar.“

Text und Fotos:
Michael Klaus



HIMMELFAHRT

Vatertagsrennen 2018 beim Modellclub Schwedt

Ein fester Termin im Kalender von RC-Car-Fans ist das Vatertagsrennen beim Modellclub Schwedt auf dessen 257 Meter langer Strecke. Vom 10. bis 13. Mai 2018 lud der Verein auf der tollen Modellsportanlage zu diesem Event ein. Der Untergrund der Strecke besteht aus lehmigem Sand und knapp 70 Prozent aus Rasengitter- beziehungsweise Pflastersteinen. Die Strecke mit den zahlreichen Sprungelementen und Kurvenpassagen ist nicht einfach zu fahren.

Eine Hochkurve mit einer Spitzkehre, zwei Doppelsprünge, eine Fünffach-Sprungkombination und die Bademeisterkurve mit einer Aussichtsplattform runden die gelungene Streckenführung ab. Die schnellsten Piloten benötigten je nach Wetter um die 30 Sekunden. Neben dem Fahren wurden Erfahrungen ausgetauscht, Setups getestet und der Spaß rund um die Strecke kam nicht zu kurz. Bis spät in die Nacht saßen die Teilnehmer gemütlich zusammen. Für Speis und Trank war natürlich gesorgt.

In diesem Jahr gab es am Freitag mehrere Highlights. Den Beginn machte das Kids-Race. Dies beendete der Hamburger Luis Schmeling zur Freude seiner Eltern und der Hamburger Teilnehmer als Sieger vor Kawin Chunthanom und Allegra Bliefert. Dann folgte ein Agama-Workshop unter Leitung von Abdullah Kilic, der den Workshop-Teilnehmern zahlreiche Tipps aufzeigte. Kurz darauf folgte ein weiteres interessantes Thema. Ronny Schiffner und Martin Henschel gaben ihr Wissen über Nitro-Motoren weiter. Dabei wurden viele Fragen rund um die kleinen Kraftpakete beantwortet. Sehr interessant und informativ.

Dämmer-Rennen

Der krönende Abschluss des Tages war das beliebte Nachtrennen. Für die Ausleuchtung der Strecke sorgte eine Flutlichtanlage, die die Nacht buchstäblich zum Tage machte. Insgesamt 19 Teilnehmer gingen mit ihren Fahrzeugen an den Start, egal ob mit Nitro- oder Elektromotor. Auf dem Fahrerstand wurde es schon sehr eng, jedoch rückten alle gut zusammen. Nach der Hälfte der Fahrzeit mussten

alle Fahrzeuge die Box ansteuern. Nun bekamen die Elektro-Teilnehmer genau 30 Sekunden Zeit, um ihre Akkus zu wechseln, bis der Rennleiter Achim Bliefert die Fahrzeuge in umgekehrter Fahrtrichtung in die letzten Minuten bis zum Überfahren der Ziellinie auf die Reise schickte. Den Sieg in diesem Jahr errang Berkan Kilic vor Yanic Grieger.

Das eigentliche Rennen startete am Samstag mit den Vorläufen und weiterem Training am späteren Nachmittag. Der Sonntag blieb den Finalläufen vorbehalten. Für die Durchführung des Rennens sorgten die Organisatoren um Rennleiter Achim Bliefert und Sven Buschmann. Für die Zeitnahme konnte Andreas Liebermann gewonnen werden. Aufgrund der Streckencharakteristik waren sich die Fahrer bei der Reifenwahl relativ einig. Der Großteil vertraute auf Star Pin- und AKA Moto-Reifen. Im Fahrerfeld waren Fabrikate von Agama, Losi, Kyosho, Asso, Mugen und Hot Bodies vertreten, die von kleinen Kraftpaketen unter anderem von Reds Racing, Bullitt, O.S., FX und Ninja angetrieben wurden.



Burak Kilic mit seinem Agama A215SV gewann das Vaternatsrennen in der Klasse OR8



Nach dem Tanken wird hier ein Truggy wieder ins Rennen geschickt



Der Losi 8ight 4.0 von Dominik Schuttwolf wartet im Fahrerlager auf den nächsten Lauf



In der ersten Kurve blieb es fair nach dem Start zum OR8-Finale



Das Nachtrennen startet gleich. Auf dem Fahrerstand wurde es mit den 19 Fahrern recht eng

Spannende Finale

Nach spannenden Vorläufen am Samstag wurde es am Sonntag ab 9 Uhr richtig interessant. In den aufsteigenden Finals fiel die Entscheidung um die begehrten Finalplätze. Gerade in den beiden Verbrenner-Klassen wurde in der Box mitgefiebert und wenn ein Motor doch mal ausging, hieß es, die Beine in die Hand zu nehmen und zu laufen. Das Fahrzeug wurde in die Box geholt, nachgetankt und der Motor angeworfen. Weiter ging es aus der Boxengasse heraus auf die Strecke. Für einige Fahrer lohnte sich dies und es reichte für den Aufstieg oder um im Finale ein paar Plätze gutzumachen. Bei einer Fahrzeit von 15 bis 30 Minuten in den Halbfinalen beziehungsweise im Finale blieb es bis zum Ende spannend. Das ist Racing pur.

Siegreich war Burak Kilic mit einer Runde Vorsprung auf seinen Bruder Berkan, der sich nach einem turbulenten Finalstart vor Johannes Klett den zweiten Platz sicherte. Für Johannes Klett endete das Event mit einem Sieg in der Klasse OR8, die er sicher vor Stev Krause und Frank Grieger gewann. Für die Elektro-Fahrer lag die Fahrzeit bei jeweils 10 Minuten. Das Finale wurde zweimal gefahren und nach Punkten

gewertet. Yanic Grieger war an diesem Wochenende eine Klasse für sich. Er gewann vor Heino Müller, der als Einziger mit 2s-LiPos an den Start ging. Alle anderen Fahrer setzten auf eine 4s-Combo.

Wiederholung 2019

Nach vier tollen und ereignisreichen Tagen ging das Vaternatsrennen beim Modellclub Schwedt mit der abschließenden Siegerehrung zu Ende. Übergänglich nahmen die Pokalgewinner ihre Siegetrophäen in Empfang. Es waren schöne Tage auf der Strecke des Modellclub Schwedt, da waren sich alle einig. Verpflegung lecker, Organisation perfekt und viele Runden auf der Strecke absolviert. Was möchte ein RC-Car Fahrer mehr. Im nächsten Jahr wird es wieder ein Vaternatsrennen geben. <<<<<



Die Pokalgewinner der Klasse OR8

ERGEBNISSE

OR8

1. Burak Kilic
2. Berkan Kilic
3. Johannes Klett
4. Katja Brammertz
5. Nicolai Oswald
6. Ronny Schiffner
7. Florian Müller
8. Stev Krause
9. Igor Goderski
10. Frederik Cederberg

ORE8

1. Yanic Grieger
2. Heino Müller
3. Björn Utermöhlen
4. Steven Nortdorf
5. Marc Langner
6. Gregor Landmann
7. Thomas Gerber
8. Daniel Bliefert
9. Stefan Schluppeck
10. Dominik Schuttwolf

ORT

1. Johannes Klett
2. Stev Krause
3. Frank Grieger
4. Martin Lorbeer
5. Andreas Emeling
6. Robert Sonta
7. Thomas Schul
8. Christopher von Vorkampff-Lau



EXTREMO 1:10 4WD ROCK CRAWLER VON RIPMAX GEWINNEN

Meistere fast jedes Gelände mit dem Extremo 1:10 4WD Rock Crawler von Ripmax. Das Modell ist ein Mix aus 1:10er-RC-Offroad-Buggy und Crawler. Damit ist er perfekt geeignet für unwegsames Gelände. Seine extremen Federwege sorgen dafür, dass er viele Unwegsamkeiten locker wegsteckt. So kann man sich langsam an Steigungen herantasten und seine Fahrertigkeiten Stück für Stück verbessern. Doch der Extremo ist nicht nur für Offroadpisten geeignet, sondern macht auch auf Asphalt jede Menge Spaß. Der Ripmax-Offroader hat ordentlich Power und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 Kilometer pro Stunde. Die Fernsteuerung mit Trimmungen und Dual-Rate ist bereits vorinstalliert, sodass man sofort loslegen kann. Das Fahrzeug hat außerdem einen Servosaver, um das Lenkservo zu schützen und das Chassis sowie die Aufhängungskomponenten sind aus hochfestem, schlagzähem Kunststoff gefertigt. Dies führt zu einem geringeren Gewicht und besserer Federung. Der Extremo wird fahrfertig montiert als RTR-Set geliefert. Das einzige was noch benötigt wird, sind vier AA-Batterien für den Sender. Dann kann es nach dem Laden des mitgelieferten LiPos auch schon losgehen.

Wir verlosen einen Extremo 1:10 4WD Rock Crawler von Ripmax. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 24. Juli 2018 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Welche Höchstgeschwindigkeit erreicht der Extremo 1:10 4WD Rock Crawler von Ripmax?

- A bis zu 18 km/h
- B bis zu 25 km/h
- C bis zu 40 km/h

CD0618

Frage beantworten und Coupon bis zum 24. Juli 2018 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 06/2018
Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

Schneller geht es online unter
www.cars-and-details.de/gewinnspiel
oder per Fax an 040/42 91 77-155

Einsendeschluss ist der 24. Juli 2018 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen

Auflösung Heft 05/2018

Der Gewinner des Silver V8 DRIFT-Racers von Sturmkind, den wir in Ausgabe 05/2018 verlost haben, ist **Manuel Schmitt** aus Berlin.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



Im Handel erhältlich

Das Brot-Sonderheft zur Grill-Saison

Brot **Brot** Ausgabe 2018
www.brot-magazin.de

ZUM GRILLEN

SONDERHEFT
mehr als
50 Rezepte
zum
Selbermachen

TIPPS VOM BROT-SOMMELIER
Welches Brot zu welchem Fleisch?

AUFS BROT UND DAZU
Einfache Beilagen und
Aufstriche, die schmecken

BACKEN AUF DEM GRILL
So gelingen Brot,
Brötchen und Co.

GLUTENFREI!
Rezepte für Ciabatta,
Burger-Buns und mehr

**Die Beilage
ist der Star**
Burger-Buns, Baguette, Ciabatta & Co
einfach selber machen

€7,50

040/42 91 77-110

service@brot-magazin.de



VORNE DABEI

Die (Wieder-)Geburt einer Rennklasse

Text und Fotos: Bernd Bohlen

Das Kürzel FWD steht für Front Wheel Drive, auf Deutsch Vorderradantrieb. Es war einst – noch vor der Jahrtausendwende – die dominierende Klasse im Tamiya Cup. Zu tausenden wurde der FWD damals gebaut. Fronti nennen ihn seine Anhänger bis heute liebevoll. Eine ganze Generation von RC-Car-Fahrern ist damit groß geworden. Kurz nach der Jahrtausendwende hatte sich der Fronti aber überlebt. Auch in den Einsteigerklassen hielten Fahrzeuge mit Vierradantrieb Einzug. Doch das könnte sich nun wieder ändern.

Als Geburtsstunde der neuen Frontiklasse gilt der 8. Mai 2016. Der MAC Meckenheim eröffnete seine neue Strecke. Marc Rheinard, der vierfache RC-Car-Weltmeister aus dem nahen Andernach, ist dabei und steuert einen Tamiya FF03 Pro über den Parcours. Ganz einfach nur so zum Spaß. Mit dem FWD und dem M-Chassis von Tamiya feierte Marc Rheinard einst seine ersten große Erfolge.

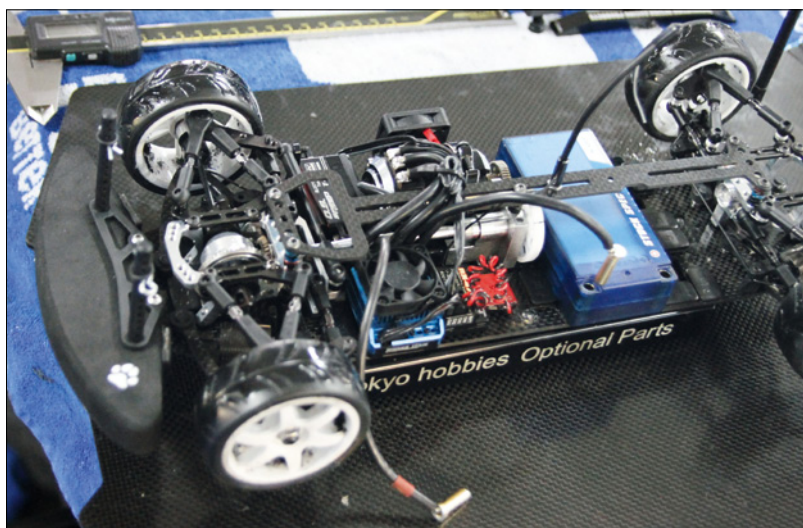
Wie die Großen

Die Zuschauer hatten genauso viel Spaß wie der Weltmeister. Und so dauerte es nicht lange, ehe das erste Reglement für die neue Rennserie stand. Die zündende Idee: Auf den frontgetriebenen Fahrzeugen dürfen nur Karosserien von Vorbildern montiert werden, die auch im Original über einen Frontantrieb verfügen oder verfügten. Karosserien von Fahrzeugen mit Heckantrieb sind verboten. Reglementiert sind auch die Reifen (Ride Pre Cut Slick 24 Millimeter mit mitgelieferter Einlage). Der vorgeschriebene Motor, der Fleta 13,5 Turns kommt von Muchmore. Das Timing ist fix. Die Regler sind freigestellt, müssen aber im Null-Boost-Modus (Blinki-Modus) betrieben werden. In den Anfängen war nur ein Motor mit 17,5 Turns zugelassen. Der Ur-Fronti war mit einer sogenannten „Blechbüchse“ motorisiert – ein einfacher Bürstenmotor, der von einem mechanischen Regler angesteuert wurde. Da gab's nur eins: Gas oder Bremse.

Als die Fronti-Challenge – so hieß die Rennklasse zunächst – 2016 startete, gab es nur die Fahrzeuge von Tamiya. Der FF03 Pro oder der FF04 Pro waren die am häufigsten eingesetzten Varianten. Doch das änderte sich bald. VBC Racing brachte Ende 2016/Anfang 2017 eine eigene FWD-Version auf den Markt, den VBC FF17. Der löste in rasender Geschwindigkeit die Tamiya-Frontis ab und war alsbald der einzige lieferbare FWD-Baukasten. Rund drei, vier Monate später brachte VBC einen Riemenantrieb für das Fahrzeug heraus. Der VBC sei so einfacher und ruhiger zu fahren, lobten die Fahrer die Vorzüge des neuen Antriebs.

Neue Rennserien

FWD 13,5 T – so heißt die Klasse heute in der Tonisport Onroad Series (TOS) und in anderen Rennserien, die sie in ihr Programm aufgenommen haben. Mit den Frontis im Tamiya Cup sind die Fahrzeuge heute nicht mehr vergleichbar. Das Plastik ist hochwertiger und teurer Materialien gewichen. Chassis aus Kohlefasern und Alu haben das einstige Wannenchassis aus Kunststoff abgelöst. Dämpferbrücken aus Carbon gehören dazu, sowie leichtgängige Aludämpfer. Riemen und Kardane ersetzen den Direktantrieb. Motorhalterungen und Bulkheads aus eloxiertem Aluminium gehören zur Grundausstattung. Schon der Tamiya FF03 Pro hatte außer dem Antriebskonzept nichts mehr mit dem einstigen Fronti zu tun.

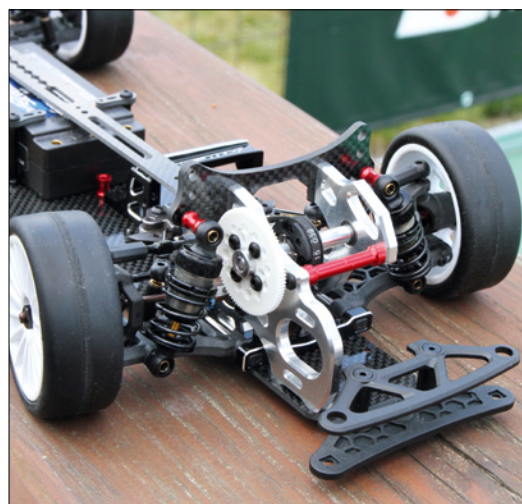


Ein Frontumbau des Awesomatix A700 mit Kardanantrieb

Im Laufe des Jahres 2017 begannen immer mehr Frontifahrer eigene Fahrzeuge zu konstruieren. Den einen passte die Qualität der angebotenen Baukästen nicht. Andere hatten ganz einfach andere Hersteller im Fokus. Meist begannen sie ihre Umbauten damit, die vermeintlich schlechteren Bauteile des VBC durch bessere aus anderen Modellreihen zu ersetzen. Einer dieser experimentierfreudigen Fahrer, Oliver Kaufmann, baute auf einer von einem Kumpel konstruierten Chassisplatte aus Teilen des VBC FF17 und des XRAY T4 einen eigenen Fronti. In dem fertigen Produkt steckt einiges an Arbeit. Der vordere Bulkhead, der Antrieb, der Stabilhalter vorne, die Akku-Anschläge sowie der Motorhalter und der Frontrammer sind vom VBC. Die Querstreben an der Hinterachse – sie minimieren den Tweak – hat ein Freund hergestellt. Der Rest ist vom XRAY T4 2015/16/17. Und weil Oliver Kaufmann noch ein ARS-System unbenutzt rumliegen hatte, baute er dies auf der Hinterachse ein.

Eigene Ideen

Ein weiteres Beispiel für die Kreativität der Frontifans ist der Heuer Racing FFS17 von Thomas Heuer. Das Fahrzeug besteht aus Teilen von Schumacher, VBC und selbstentworfenen CFK-Teilen. Aufgebaut hat Thomas Heuer seinen Boliden auf einer



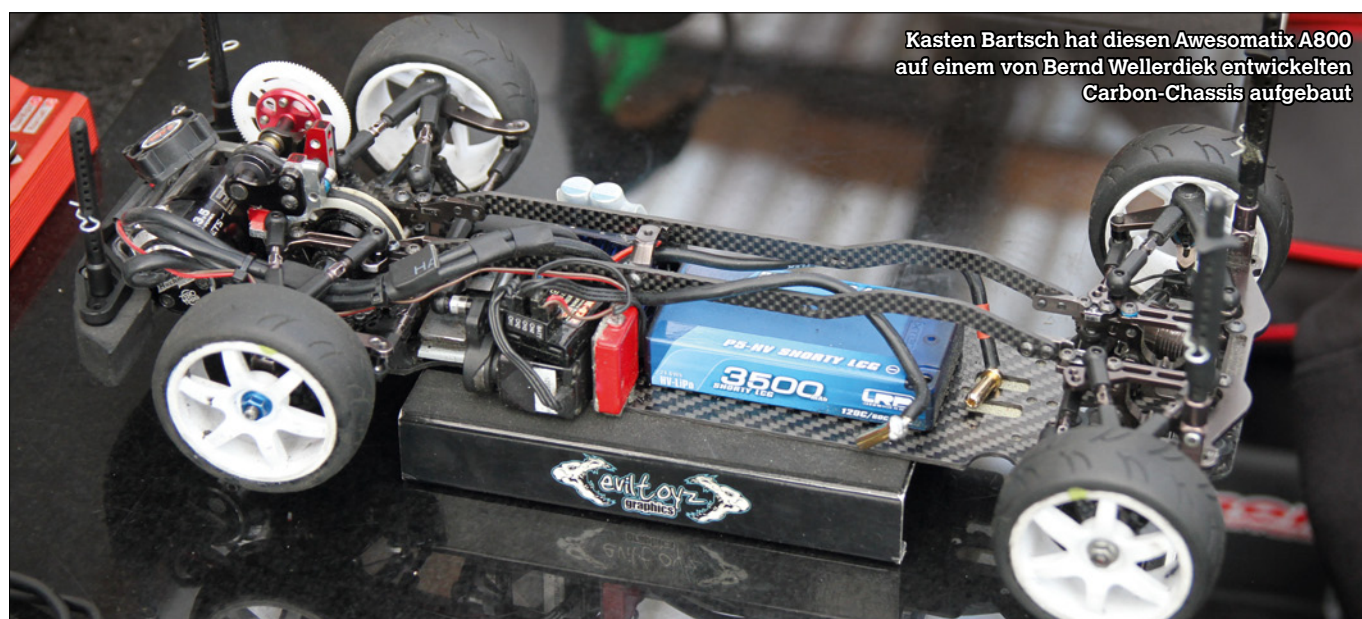
Der Destiny weist die typische Konstruktion der Frontpartie eines FWD auf

selbstentwickelten Chassisplatte aus Carbon. Zwei verschiedene Stärken stehen ihm zur Verfügung: Eine 2,2 Millimeter und eine 2,5 Millimeter starke Platte.

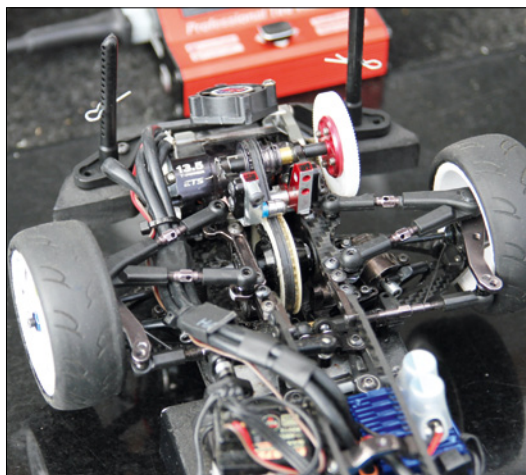
Das Topdeck ist ebenfalls selbst digital entworfen und wie die anderen CFK-Teile (Dämpferbrücken, schwimmender Akkukalter, Bumper-Karohalter) von Race Stuff gefräst. Das Topdeck mit einer Drei-Punkt-Flexeinstellung gibt es in zwei Stärken (2,0 und 2,5 Millimeter). Der vordere Bulkhead ist von VBC. Ebenso der Antriebsstrang und Teile vom Motorhalter. Der vordere, kugelgelagerte Stabilhalter stammt aus dem VBC D08, dem 4WD-Tourenwagen des Herstellers. Den vorderen Dämpferbrückenhalter hat er um 3,5 Millimeter abgefräst, damit die Dämpferbrücke weiter vorne liegt und sich die oberen Querlenker ungehindert bewegen können. Der hintere Bulkhead mit einem kugelgelagerten Stabilhalter ist von Destiny. Die Geometrie hat er vom VBC FF17 übernommen. Von VBC sind die Schwingenhalter. Alle anderen Teile, wie die Lenkung und die Kunststoffteile, sind vom Schumacher Mi6 Evo.

Kreative Mischungen

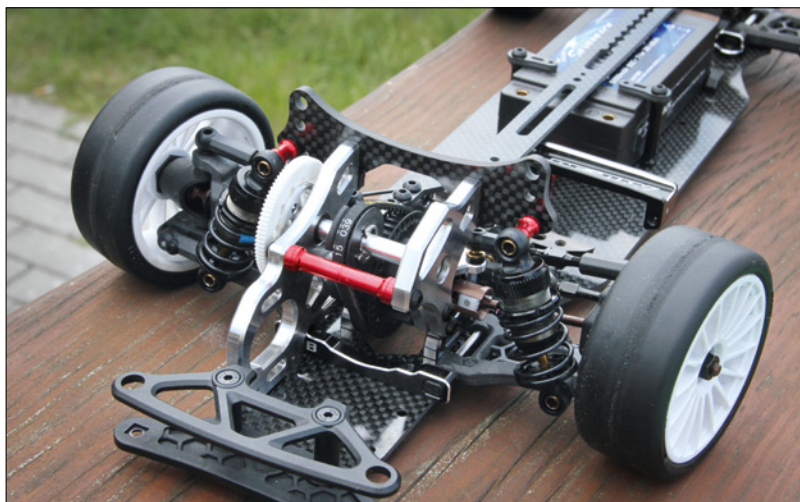
Thorsten Zorn fährt seit Jahren einen Tourenwagen von Team Associated. Kein Wunder also, dass er seinen VBC mit Teilen aus selbem Hause aufmotzte.



Kasten Bartsch hat diesen Awesomatix A800 auf einem von Bernd Wellerdick entwickelten Carbon-Chassis aufgebaut



Der Motor liegt im umgebauten A800 vor der Vorderachse



Der kurze Riemenantrieb ist auch im neuen Destiny RC10 FF verbaut

Das Servo hat er von rechts nach links umgebaut. Es liegt jetzt 20 Millimeter weiter innen. Ausgewechselt hat er die Dämpferbrücken vorne und hinten sowie das Topdeck. Die Akkuhalterung lagerte er schwimmend, was mehr linearen Flex ergibt. Vom Asso TC 7.1 übernahm er die komplette Achsgeometrie. Das Fahrzeug lief super. Er gewann diese Klasse unter anderem beim Lauf zur XRAY Racing Series.

Rüdiger Hepp, Nitro-Spezialist vom RMC Düren, hat einen XRAY T4'2014 kurzerhand auf Frontantrieb umgebaut. Dabei hat er einfach den hinteren Riemen, das Riemenrad und die Kardans ausgebaut. Im vorderen Bereich des Chassis hat er rund 100 Gramm Zusatzgewichte eingebaut. Das gibt Griff auf der Vorderachse, bringt aber auch mehr Gewicht. Sein Kegeldifferenzial ist mit 500.000er-Öl befüllt.

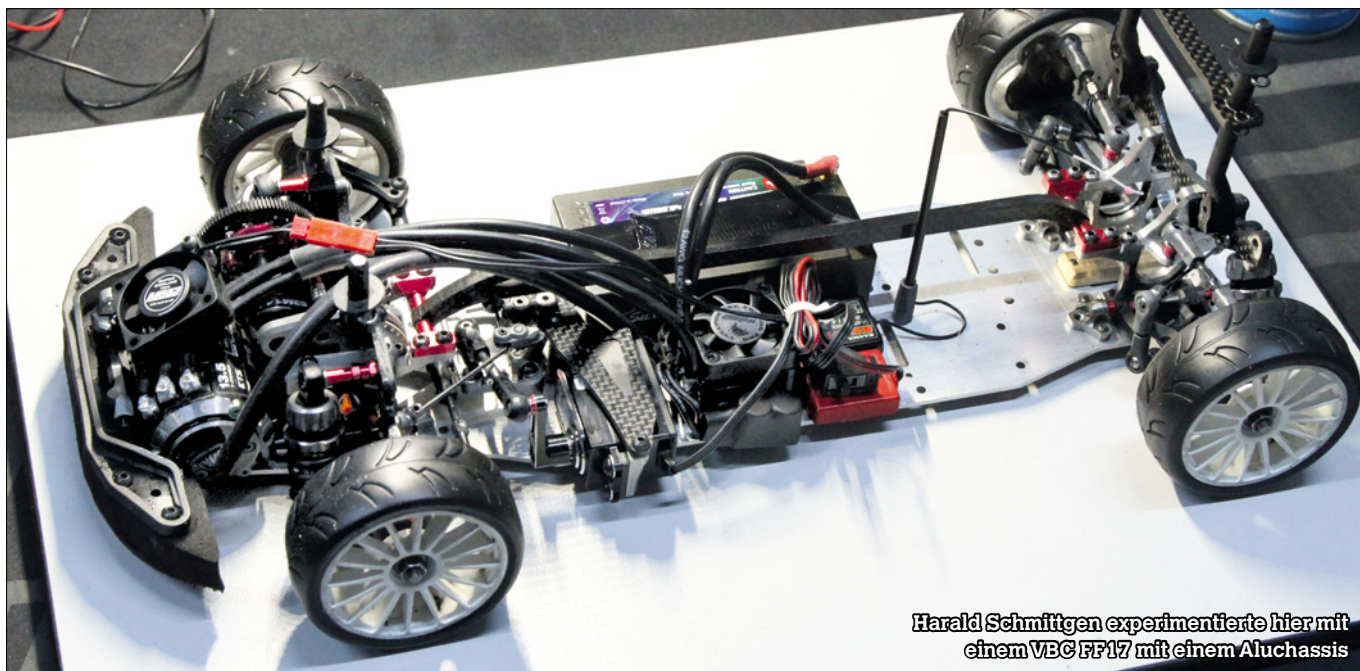
Manche Umbauten sind weniger spektakulär. Harald Schmittgen hat in seinen VBC FWD (FF17) eine Aluchassisplatte eingebaut. Die Platte mit einer Stärke von zwei Millimeter wurde von Dirk Keller angefertigt. Die Platte ist härter als die aus normalem Aluminium. Harald Schmittgen sagt, dass das Fahrzeug konstanter zu fahren ist.



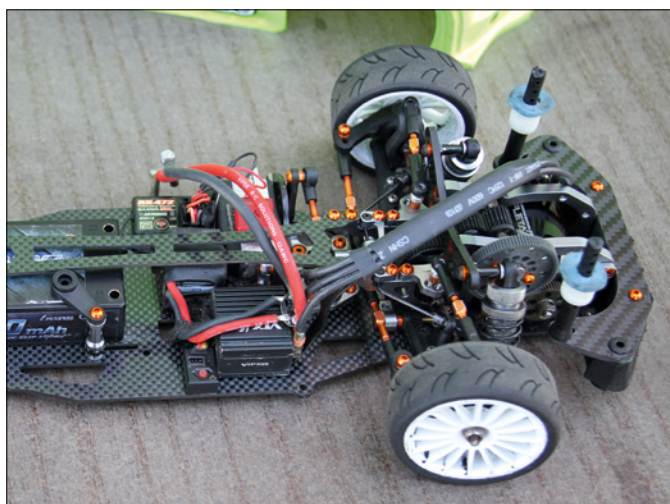
Die präzise, schienenartige Lenkung stammt aus dem Destiny-Tourenwagen

Experimente

Interesse an der Klasse zeigen auch Fahrer von Team Awesomatix. Beim einem XRS-Rennen in der Arena 33 ging Bernd Haas mit einem von Max Mächler zu einem Fronti umgebauten A700FX mit Kardanantrieb an den Start. Der hintere Kardan wurde entfernt, ebenso das Differenzial und die Antriebswellen. Der Shorty-Akku liegt hinter dem Motor und dem Regler quer im Fahrzeug. Das Fahrzeug ist noch ein Prototyp.



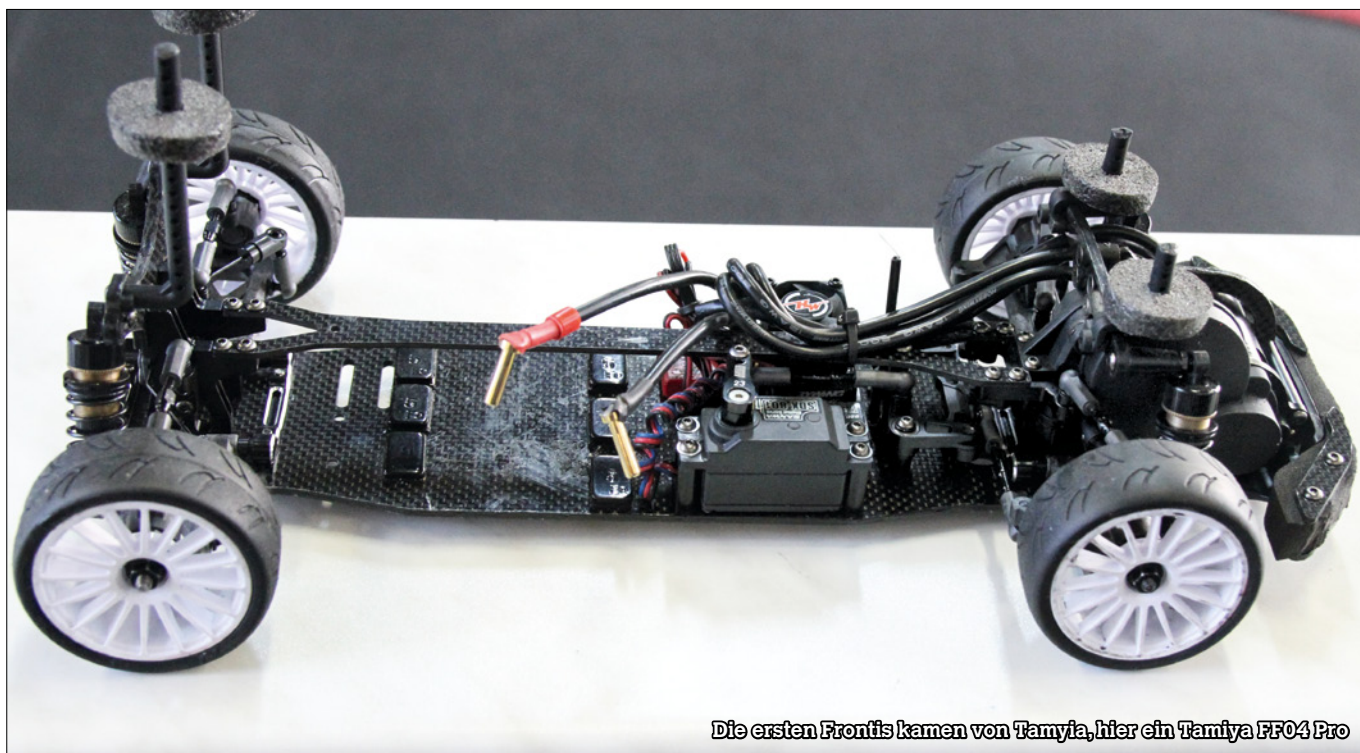
Harald Schmittgen experimentierte hier mit einem VBC FF17 mit einem Aluchassis



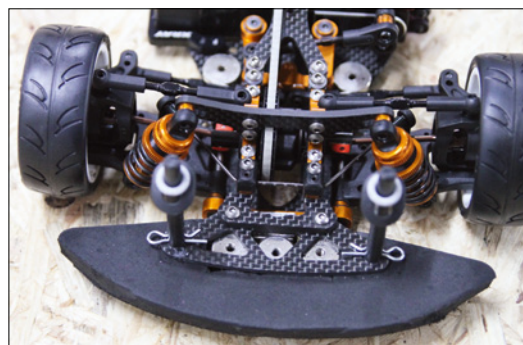
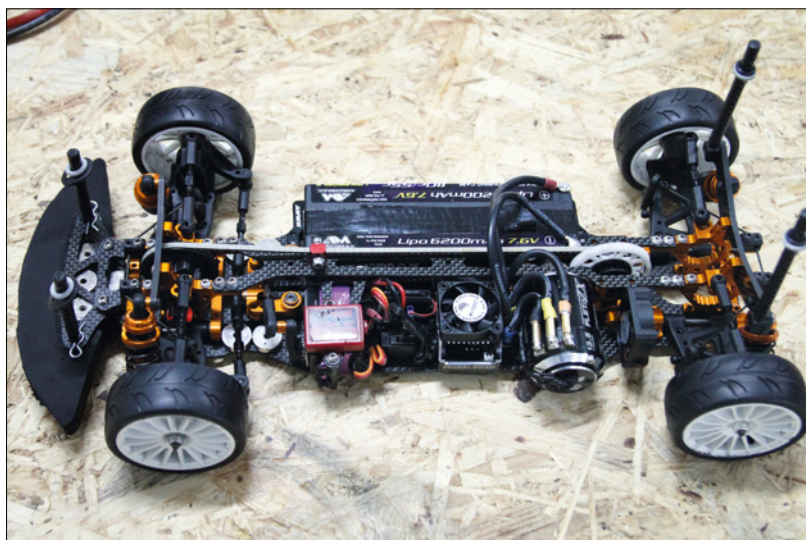
Der Umbau des Yokomo BD7-2015 mit dem 300,- Euro teuren Spice-Kit ist eine ganz besondere Fronti-Version. In Deutschland gibt es sie nur drei oder vier Mal



In der Fronti-Klasse sind nur Karossen von Fahrzeugen zugelassen, die im Original über einen Frontantrieb verfügen



Die ersten Frontis kamen von Tamiya, hier ein Tamiya FF04 Pro



Rund 100 Gramm Gewichte hat Rüdiger Hepp in der Frontpartie seines XRAY-Frontis platziert

Rüdiger Hepp hat einen XRAY T4 zum Fronti umgebaut. Dabei hat er viel Gewicht im Bumper untergebracht, um den Schwerpunkt nach vorne zu verlagern



Mit viel Aufwand und Experimentierfreude entwickelte Thomas Heuer dieses Fronti-Modell mit Teilen von VBC und Schumacher

Edeltuning

Und dann gibt es noch die Frontfahrer, die das ganz Besondere lieben. Tobias Baumgarten und Dirk Gottlieb importierten für den Yokomo BD7-2015 ein Umbaukit der Firma Spice aus Japan. Rund 300,- Euro kostete das. Plus der Kosten für den BD7-2015 war das ein teurer Spaß. Wer das Geld investierte, verfügte anschließend jedoch über ein äußerst wettbewerbs-taugliches Chassis. Dirk Gottlieb gewann damit beim TOS in Düren, Tobias Baumgarten wurde im Motodrom Andernach Zweiter. Das Kit wird nicht mehr hergestellt. In Deutschland gibt es im Übrigen nur drei oder vier Exemplare des umgebauten Yokomo.

Immer wieder heißt es, dass auch andere Hersteller an einem Tourenwagen mit Frontantrieb bauen. So soll Juraj Hudy an einem eigenen XRAY-Fronti arbeiten. Max Mächler spricht von einem eigenen Awesomatix. Auf Facebook stellte er einen Prototyp vor, den Awesomatix V2. Die Fans warten jedoch bis heute vergebens. Doch beim ETS im Mai 2018 in Andernach machte eine japanische Firma von sich reden. Yugo Nagashima, Terutaka Hanami und Max Ma stellten den RC-10 FF vor. Das

Fahrzeug im Prototyp-Stadium verfügt über alle Features, die die Klasse in den letzten Monaten so populär machten. Carbon-Chassis, Bulks, Dämpfer und Lenkung aus Aluminium. Außerdem spendierte Destiny dem neuen FWD einen Riemenantrieb. Die spezielle Lenkung (über eine Schiene) stammt aus dem Destiny Tourenwagen.

Neuer VBC

Beim ersten Außenrennen der Tonisport Onroad Series fuhr Nicole Börs im April 2018 zum ersten Mal ihren neuen VBC FF18 in einem Wettbewerb. Sie wurde Dritte. Bis dahin war sie den FF17 mit Direktantrieb gefahren. Wie schon das Upgrade des VBC FF17, verfügt der FF18 über einen Riemenantrieb. Alle Bauteile aus Aluminium – wie der Motorträger und die Bulkheads – sind neu. Ebenso das Differenzial und die progressiven Bigbore-Dämpfer. Der Schwerpunkt liegt tiefer und die interne Übersetzung ist niedriger. Die Akkuspositionen sind variabel.

Wie sich zeigt, ist noch viel Bewegung in dieser Klasse. Es bleibt abzuwarten, wie sich die traditionsreichen Fronttriebler weiterentwickeln werden. <<<<

Anzeigen

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

HOBBY HT THEKE

Beratung + Service = mehr Hobbyspaß

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

www.hobby-theke.de

MEHR SPASS. MEHR ACTION. MEHR INFOTAINMENT.

DRONES

WWW.DRONES-MAGAZIN.DE

Text und Fotos:
Michael Klaus

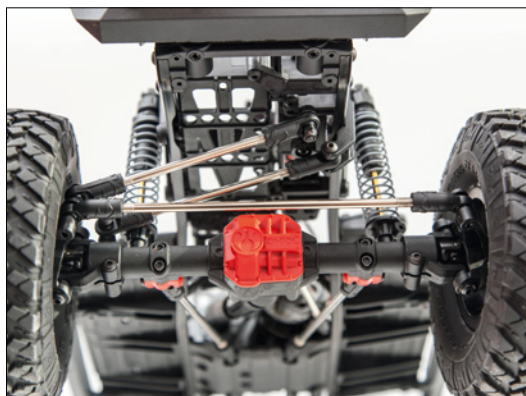


AMERIKANISCHER TRAUM

So scale ist Axials neuer Jeep

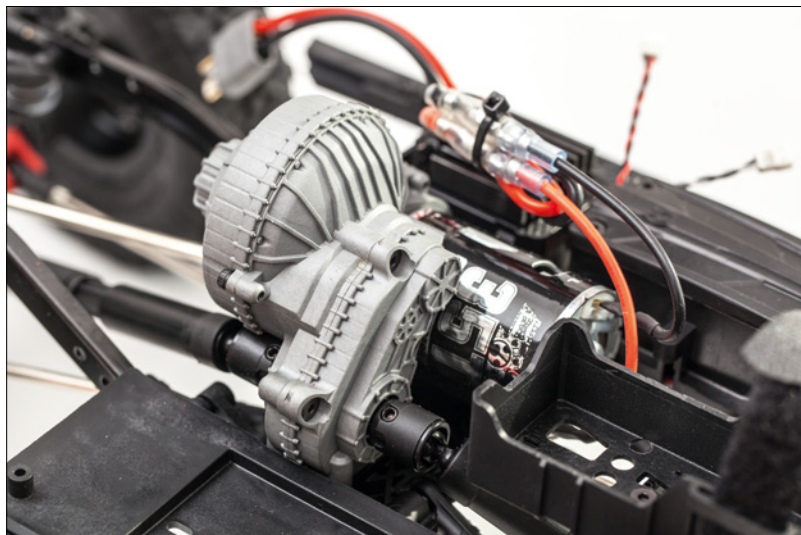


Eine feste Größe im Scale-Bereich ist die Firma Axial Racing mit ihren detailreichen und schönen Fahrzeugen. Die neueste Kreation von Axial ist der Jeep Wrangler Unlimited CRC Edition, der auf dem aktuellen SCX10 II-Chassis aufgebaut ist. Dieses löste im Jahr 2016 den SCX10 ab und angeblich wurden 98 Prozent aller Teile überarbeitet. Wie viel Spaß dieses Chassis mit seiner typisch amerikanischen Karosserie macht, zeigt der Test.



Blick auf die Vorderachsaufhängung mit der Anlenkung und dem Panhard-Stab

Das Verteilergetriebe ähnelt dem aus einem 2WD-Buggy, sieht jedoch vorbildgetreuer aus



Die auffälligste Änderung des SCX10 II-Chassis gegenüber dem Vorgänger sind die beiden geänderten AR44 Hi-Pinion-Achsen aus Metall mit den schrägverzahnten Kegelrädern. Das kleine Kegelrad mit dem Abtrieb zum Mittelantrieb ist in dem schmalen Achsgehäuse nach oben versetzt. Durch die Bauform des neuen Achsgetriebes ergeben sich mehr Bodfreiheit an den Achsen und eine bessere Geländegängigkeit. Verschlungen werden die Achsgehäuse mit einer formschönen roten Abdeckung. Diese Farbgebung wurde für die Befestigung der Links und Dämpfer an den Achsgehäusen übernommen.

sind die Front- und Heckstoßstange montiert, die gut zu der Karosserie passen. Über der Vorderachse wurde das Lenkservo stehend eingebaut und daneben findet längs das Akkufach seinen Platz. Da hinein passen normale 2s- und 3s-LiPo-Akkus, aber auch ein NiMH-Akku kann mit der Schnellwechselbefestigung aus Klettband fixiert werden.



Der TACTIC TTX300 Dreikanal SLT-Pistolen-sender gehört zum Lieferumfang

Ton in Ton

Farblich passt dies gut zu der rot lackierten 2017 Jeep Wrangler-Karosserie. Diese ist aus Polycarbonat gefertigt und verfügt über zahlreiche Anbauteile, wie die Spiegel, die Radkästen und Lampen, die bereits vormontiert sind. Als Bonus ist die Karosserie mit einem Lichtsatz ausgestattet, welcher aus sechs LED-Leuchten besteht. Ihre Stromversorgung bekommen die LED vom Fahrregler, an dem die passenden Anschlusskabel vorhanden sind. Komplettiert wird die Karosserie mit den beiliegenden Türgriffen und Scheibenwischern. Dazu werden mit einem Bohrer passende Löchern gebohrt und schon können die Türgriffe und Scheibenwischer mit O-Ringen und Clipsen an der Karosserie befestigt werden. Abgerundet wird der tolle Gesamteindruck von den Trittbrettern an beiden Seiten. Schaut schick aus.

Antrieb

In der Mitte des SCX10 II wird der Rahmen breiter. Eine Skip-Plate verbindet nicht nur den Rahmen an dieser Stelle. Daran befestigt sind auch noch sieben Links und das Getriebe mit dem Motor. Diese Lösung ermöglicht einen einfachen Ausbau des Getriebes mit nur vier Schrauben. Damit kein Staub und Dreck in das Getriebe gelangen kann, ist dieses komplett verschlossen. Vom Aufbau her ähnelt das Getriebe einem 2WD-Fahrzeug mit abnehmbarem Getriebeabdeckung und geschlossenem, zweistufigem Getriebe im Inneren mit einstellbarer Rutschkupplung. Nimmt man die Getriebeabdeckung ab, können die Rutschkupplung (Slipper) eingestellt und das Motorritzel gewechselt werden. Als Modul wählte Axial 32 DP an dieser Stelle. Für diese Einstellungen muss das Getriebe nicht extra von der Skip-Plate gelöst werden. Übrigens sind die Zahnräder im Getriebe aus Metall und wie alle drehenden Teile kugellagert. Nur das Hauptzahnrad der Rutschkupplung besteht aus Kunststoff.

Unter der Haube verbirgt sich das schon angesprochene SCX10 II Chassis. Zwei gebogene C-Träger aus Stahl, die mit Kunststoffteilen miteinander verbunden sind, bilden das Rahmenchassis. An beiden Enden

Wie bereits erwähnt, sind sieben Links für die Befestigung der beiden Achsgehäuse an der Skip-Plate montierte. Diese bestehen aus Kugelpfannen mit Linkstangen mit einem Durchmesser von 3,5 Millimeter aus Stahl. Hinten sind vier und vorne drei

CAR CHECK

SCX10 II 2017 Jeep Wrangler Axial

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

Technik: Allradantrieb, Starrachsen vorne und hinten, einstellbarer Slipper, komplett kugellagert, Vierlink-Aufhängungen vorne und hinten, vier Öldruckstoßdämpfer, C-Hub-Aufhängungen vorne

Benötigte Teile: Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:

HOBBYFAHRER



An der Vorderachse findet sich eine klassische C-Hub-Aufhängung



Der Lenkhebel wird mit dem Kardan auf den C-Hub positioniert und mit King-Pin-Schrauben fixiert



In der Karosserie sind serienmäßig LED verbaut. Hier ein Blick auf die Verkabelung der Frontscheinwerfer

Links daran beweglich befestigt, damit die Achsen im Gelände die Bodenwellen und Hindernisse ausgleichen können. Beim Einsatz von einem Servo, das am Rahmenchassis befestigt ist, wird ein sogenannter Panhard-Stab verwendet. Dieser ist außen am Achsgehäuse und dem Rahmenchassis befestigt, um die Achse seitlich zu führen. Die Links an diesen Fahrzeugen ermöglichen große Federwege und Verschränkungen, was in unwegsamem Gelände durchaus von Vorteil ist.

Kraftverteilung

Von dem gesperrten Mitteldifferenzial im Getriebe wird die Antriebsleistung über Teleskopkardanwellen aus Kunststoff zu den beiden gesperrten Achsgetrieben weitergeleitet. Von da aus geht es über Antriebswellen aus Stahl weiter zu den vier Rädern.

An der Vorderachse sorgen AR44 Universal-Wellen für Lenkausschläge bis 45 Grad. Axial vertraut auf die C-Hub-Aufhängung vorne, die durch Versetzen des C-Hubs auf der Verzahnung des Achsgehäuses eine Änderung des Nachlaufs möglich macht.

Für die Dämpfer sind vier Ölstoßdämpfer aus Kunststoff eingebaut. Axial verzichtet in diesem Baukasten auf Aluminiumdämpfer. Diese wurden bisher nur im SCX10 II 2000 Jeep Cherokee verwendet. Das Dämpfergehäuse und die Kolbenstange wurden vom SCX10 übernommen. Der Rest der Teile an den Dämpfern ist neu. Für die Scale-Optik sind an den Dämpferkappen die „coilover shock reservoirs“ montiert. Bedingt durch die Gewichtsverteilung wurden vorne härtere Federn als hinten eingebaut. Einstellbar ist das Fahrwerk mittels der bekannten

Die Jeep Wrangler Unlimited-Karosserie auf dem SCX10 II macht nicht nur optisch was her, sondern man bekommt auch ein Fahrzeug, das sich abseits befestigter Wege oder Crawler-Strecken so richtig heimisch fühlt



Ein Blick ins Innere
des Axial SCX10 II



Die Trail Grappler (S30)-Reifen mit dem großstolligem Profil sorgen für Grip im Gelände

Vorspannschrauben an den Dämpfergehäusen. Weiterhin können das Dämpferöl und die Federn geändert werden. Oben sind die Dämpfer an den Dämpfereufhängungen und unten an den roten Linkhalterungen angeschraubt.

Ohne anständige Reifen geht es beim Jeep Wrangler natürlich nicht. Die Trail Grappler (S30) Reifen wirken weich und griffig. Mit Einlage sind die Reifen ausgestattet und fest auf den schwarzen und optisch zum Fahrzeug passenden Machete Crawl 1,9-Zoll-Felgen

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



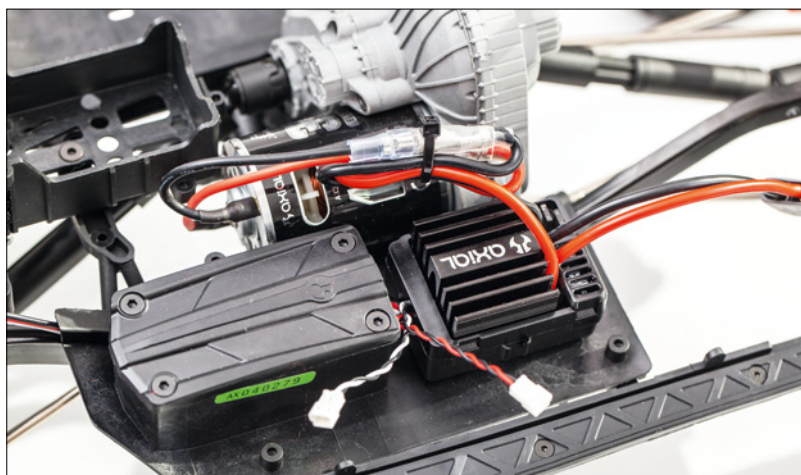
verklebt. Der Look wird durch die Verwendung von schicken Radkappen auf den Radmuttern noch unterstrichen. Übrigens bestehen die 12-Millimeter-Sechskant-Radmitnehmer aus Aluminium. Darauf passen eine Vielzahl von Felgen- und Reifenkombinationen.

Bewährte RTR-Technik

Für die Steuerung bekommt der Käufer den Tactic TTX300 Dreikanal SLT-Pistolensender mitgeliefert. Dieser bekommt seinen Strom von vier Mignonbatterien oder -Akkus, die nicht im Baukasten beiliegen.



Für die Lagerung des gesperrten Differenzials kommen offene Kugellager zum Einsatz. Kein Problem, da das Gehäuse verschlossen ist



Auf der linken Chassisseite ist die Elektronik montiert. Vor dem Fahrregler sitzt der Empfänger in einer wasserdichten Box



Die zahlreichen Scale-Details machen den Wrangler zu einem optischen Leckerbissen

Genauso fehlen ein Fahrakku und ein Ladegerät zum Füllen der Akkus. Im Fahrzeug ist die Elektronik übersichtlich aufgebaut. Links von dem bürstenlosen 35-Turns-Motor, der am Getriebe angeschraubt ist, sitzt die wasserdichte Empfängerbox. Eine Silikon-dichtung zwischen Deckel und Gehäuse sorgt für die Abdichtung des Tactic TR325 2,4-Gigahertz-Empfängers. Dahinter ist der wasserdichte Axial AE-5L-Fahrregler fest auf der Seitenplatte mit doppelseitigem Klebeband fixiert. Mittels sogenannter Jumper werden der Akkutyp (NiMH oder LiPo) und die Bremskraft eingestellt. Speziell beim Crawler im Gelände ist 100 Prozent Bremskraft eine gute Wahl. Damit der Jeep Wrangler genau seine Spur hält, wurde das Tactic TSX45 mit Metallgetriebe als Lenkservo montiert. Dieses ist kugelgelagert und hat eine Stellkraft von 10,9 Kilogramm bei 6 Volt.

Bevor die Technik jedoch in der Praxis zeigen konnte, was sie kann, wurde die Elektronik überprüft. Dazu wurde ein Akku ins Modell gesteckt und mit dem Fahrregler verbunden. Übrigens verwendet Axial ein eigenes Stecksystem. Damit jedoch auch Akkus mit deutlich verbreiteteren Deans T-Plug-Steckern passen, wurde der Anschluss kurzerhand umgelötet. Einen Schalter sucht man vergebens am Regler. Nach dem Anstecken des Akkus ist das Modell sofort bereit fürs Gelände, denn dafür ist der Jeep Wrangler mit seinem SCX10 II Fahrwerk schließlich gemacht. Auf den ersten Metern empfiehlt es sich ein paar Fahrübungen durchzuführen. So kann man nicht nur den Geradeauslauf checken, sondern sich auch an den Regler „gewöhnen“. Denn bei einem solchen Scalecrawler ist es wichtig, dass man in einem heiklen Moment das richtige Gefühl für den Antrieb hat, damit das Modell nicht umkippt oder gar davon schießt. Doch der Motor lässt sich sehr gefühlvoll steuern und folgt präzise und feinfühlig den Befehlen am Gas-/Bremshebel.

Pfadfinder

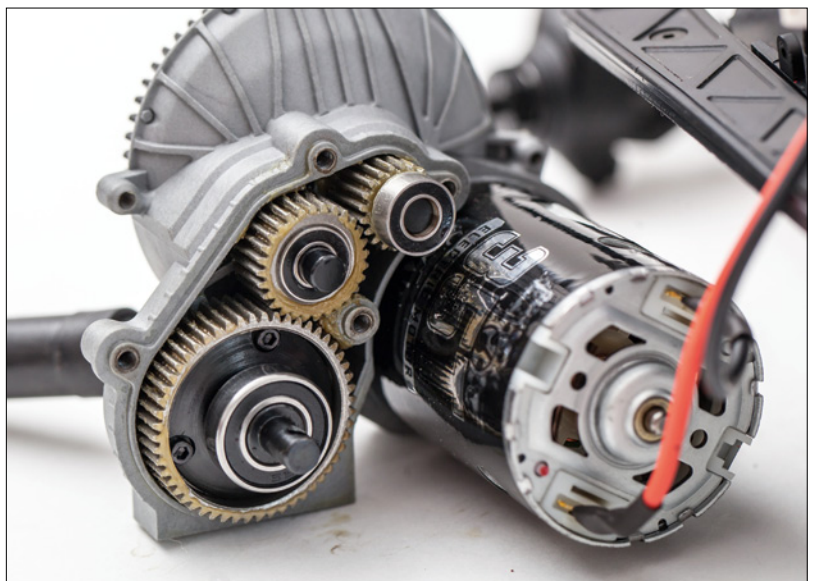
Im Gelände machte sich die Bremseinstellung bemerkbar. Mit 100 Prozent Bremseneinstellung hielt der Jeep seine Position, bremste aber auch abrupt ab, wenn man zu hastig den Gas-/Bremshebel aus schnellem Tempo losließ. Für echte Crawler-Liebhaber jedoch, die im Gelände auf eine starke Bremse setzen, kein Problem. „Über Stock und über Stein, jeder will der Erste sein“



Es werde Licht. Der Jeep Wrangler ist seriemäßig mit einem Lichtset ausgestattet

– so wie eine Redewendung sagt, verhält es sich mit den Fahreigenschaften des Fahrzeugs. Die griffigen Trail Grappler Reifen bieten guten Halt und sind für die unterschiedlichsten Untergründe ausgelegt.

Unnachahmlich überwand der mit knapp 2.300 Gramm vergleichsweise leichte Jeep das unwegsame Gelände und nahm Steigungen selbst über 45 Grad ohne Probleme, solange die Reifen genug Halt fanden. Durch den Einsatz einer Lexan-Karosserie liegt der Schwerpunkt nicht so hoch, wodurch der SCX10 II die eine und andere Schräglage ohne zu Kippen meisterte. Den Schwerpunkt mit Optionsteilen zu senken, wäre eine Überlegung wert. Die kurze Front in Verbindung mit der Bodenfreiheit von 75 Millimeter ermöglicht es, mit dem Fahrzeug dank großem Böschungswinkel auch größere Hindernisse zu überwinden. Selbst steinigtes Gelände meistert der SCX10 II ohne zu murren. Der 35-Turns-Motor sorgt für die nötige Power, damit das Fahrzeug gut vorankommt, was von den gesperrten Differenzialen unterstützt wird. Eine Steigerung der Fahrleistungen kann man durch Verwendung eines 3s-Akkus erreichen. Er ist stärker und macht das Modell schneller. <<<<<



Ein Blick in das Getriebe mit den Metallzahnradern und Kugellagern

MEIN FAZIT



Die Jeep Wrangler Unlimited-Karosserie auf dem SCX10 II macht nicht nur optisch was her. Der Fahrer bekommt ein Fahrzeug, das sich abseits befestigter Wege oder Crawler-Strecken so richtig heimisch fühlt. Ausgewogen und gut abgestimmt sind nicht nur die Fahrwerkskomponenten, sondern auch die verwendete RTR-Technik. Der Sender liegt gut in der Hand, bietet die nötigen Einstellmöglichkeiten und der Regler reagiert feinfühlig auf die Steuerbefehle. Wartungsfreundlich und übersichtlich aufgebaut ist das Fahrzeug. Mit wenigen Handgriffen lässt sich das Fahrzeug zerlegen. So macht bauen Spaß und für Axial-Besitzer gibt es reichlich Zubehör ihr Fahrzeug nach ihren Wünschen zu gestalten. Da steht dem Fahrspaß mit dem Jeep Wrangler nichts mehr im Wege.

Michael Klaus



Gutes Preis-/Leistungsverhältnis

Detailgetreue Jeep Wrangler Unlimited Karosserie

Solide Technik

Robuste Schrägverzahnung und Getriebeteile aus Metall

Wartungsfreundlicher Aufbau

Keine deutsche Bauanleitung

Keine Aluminiumdämpfer



Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

Redaktion
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg
Telefon: 040/42 91 77-300
Telefax: 040/42 91 77-155
redaktion@cars-and-details.de
www.cars-and-details.de

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

Chefredaktion
Jan Schnare
(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

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlen
Ivo Gersdorff
Markus Hummel
Michael Klaus

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

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg
Telefon: 040/42 91 77-0
Telefax: 040/42 91 77-155
post@wm-medien.de
www.wm-medien.de

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

Abonnement
Jahresabonnement für
Deutschland: € 35,-
Ausland: € 40,-
Das digitale Magazin im Abo: € 29,-



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 07/2018 erscheint am 07. September 2018.

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
24.08.2018

Dann berichten wir unter
anderem über ...



... den Oldschool-Monstertruck
Konghead 6x6 von Tamiya, ...



... testen, wie leistungsfähig der
Brushless-Regler Reedy Blackbox 510R ist ...



... und gehen mit dem Klassiker Javelin
von Kyosho ins Gelände.

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



MIT FREUNDLICHER
UNTERSTÜTZUNG VON

MODELL
AVIATOR

DRONES

CARS

TRUCKS

RAD

TELEYS

PUPPEN

SchiffsModell

**modell
hobby
Spiel**

Nimm Maß in der
**Modell-
welt**

5.-7.10.2018

Leipziger Messe

modell-hobby-spiel.de



/modellhobbyspiel



/modellhobbyspiel



Performance Driven

DIE **TEN** PLATTFORM EVOLUTION EINER LEGENDE



Performance Platform

TENACITY

1/10 Scale



MT

Monster Truck



SCT

Short Course Truck



T

Truggy



JETZT HÄNDLER FINDEN
www.HorizonHobby.eu

©2018 Horizon Hobby, LLC. Losi, Dynamite, Tenacity, and AVC are trademarks or registered trademarks of Horizon Hobby, LLC. The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc. Maxxis is a trademark or registered trademark of its respective owner and is used under license. All other trademarks, service marks, and logos are property of their respective owners. 57930

BEST
BRANDS
IN RC

HORIZON
H O B B Y