

■ REEDY 121VR-ST .21 VON THUNDER TIGER ■ FIRST LOOK: KYOSHO DBX 2.0 ■ SPRINT 2 DRIFT VON HPI  
■ SCHUMACHER CAT SX VON CS-ELECTRONIC ■ INTERVIEW MIT AWESOMATIX-GRÜNDER OLEG BABICH

www.cars-and-details.de

# Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport

ALLE VIERE  
4WD-Mini-Z von Kyosho



Scout RC  
Rock-Crawler  
von LRP electronic  
zu gewinnen

# EINER FÜR ALLE



# RB-One von RMU Deutschland



Fantastic Four  
EB-4 Brushless von Thunder Tiger



Blue Rocket  
S10 Blast TC von LRP electronic



Ausgabe 7/2011

Juli 2011

10. Jahrgang

Deutschland: € 5,00

A: € 5,80 CH: sfr 9,80

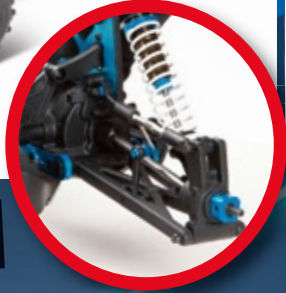
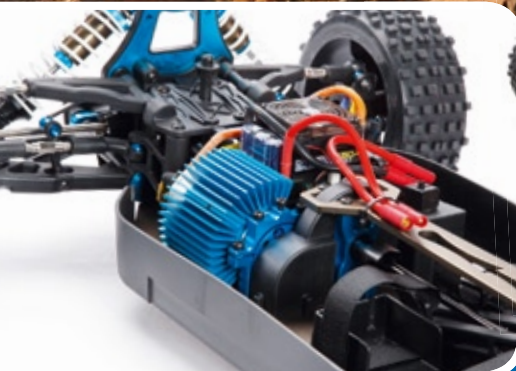
NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75

# Groß, stark, schnell!

Up to  
**70Km/h**  
2x 11.1V  
LiPo-Battery 6S



## DIRT ATTACK **XXL**



**GHZ**  
**2.4**  
**FHSS**

Profi RC-Anlage mit LC-Display, 15 Modellspeicher, Stromversorgung per 4 AA-Mignonzellen!



### 1:5 Powerbuggy **LIEFERBAR!**

Der CARSON Dirt Attack XXL 6S ist rund 75 cm lang, gut 70 km/h schnell und leistet dank 6S Brushless-System über 2.000 Watt. Die professionelle 2,4 GHz LCD Computer-Fernsteuerung hat zahlreiche Einstelloptionen und ein gut ablesbares Display.

- 200 Ncm Lenkservo • Brushless Regler 150 A mit Lüfter • ABS Funktion • Fail-Safe



[www.youtube.com/carsonmodelsport](http://www.youtube.com/carsonmodelsport)



[www.twitter.com/dickietamiya](http://www.twitter.com/dickietamiya)

Mehr Infos & Händlerverzeichnis:  
[www.carson-modelsport.de](http://www.carson-modelsport.de)  
Im Vertrieb von DICKIE-TAMIYA



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

## GRATIS VERSAND \*

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



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

**KATALOG 2011/12**  
mit über **576 Seiten !!**

**1/8 Buggy zum Spitzenpreis!**



### SPECTER SPORT V28

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

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

~~349.00~~ B-Nr. 90026

**229.00**

### SPECTER SPORT V28 SONDERSET

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

~~374.00~~ B-Nr. 90029

**245.90**

drive & fly  
**df models**



### SPEEDFIGHTER-X

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

- fertig montiertes Chassis
- inkl. lackierter Karosserie
- inkl. 9-Kg Lenkservo mit Metallgetriebe
- inkl. Brushlessmotor 220KV mit Lüfter
- inkl. Brushlessregler mit 80A mit Lüfter
- inkl. 2,4Ghz Sender und Empfänger bereits montiert (inkl. Software und USB Schnittstellenkabel)
- mehrsprachige Anleitung (auch Deutsch!)

B-Nr. 81634

**279.00**

### RACE-X PRO V2

drive & fly  
**df models**

Die Race-X Pro 2,4Ghz. Ein großes Display sorgt für idealen Überblick. Geliefert wird der Sender in einem praktischen, edlen Senderkoffer!

- Features:
- 3 Kanal Fernsteuerung
  - großes, hinterleuchtetes LC-Display
  - 10 Modellspeicher
  - Servowegeinstellung
  - Dual Rate, EPA, ABS
  - Servo Reverse Funktion für alle 3 Kanäle
  - Trimmung für alle 3 Kanäle
  - Fallsafe am Empfänger programmierbar
  - Expo

Mehr unter [www.lindinger.at](http://www.lindinger.at)

- Race-X Pro Sender 2,4Ghz
- 3-Kanal Empfänger 2,4Ghz
- USB-Kabel (PC-Link)
- hochwertiger Senderkoffer
- Beschreibung

B-Nr. 90058

**79.90**



### KRYPTONITE

- Bausatz Truggy
- fertig verklebtes Reifen-Set
- fertig designte Karosserie mit aufgedrucktem Dekor
- Beschreibung
- ohne Motor, Elektronik

**aktion**

AN-MANN  
Action



B-Nr. 88248

**109.00**

Motorart: GP/EP  
Antrieb: 4WD  
Maßstab: 1:8  
Chassis: -  
Verwendung: OFFROAD  
Länge: 500 mm  
Breite: 420 mm  
empf.Motor: ab 3,5ccm/  
Ausführung: KIT

~~199.00~~

### W3.1 PRO

AN-MANN  
Action

- W3.1 2,4Ghz Sender
- 3-Kanal 2,4Ghz inkl. Empfänger
- Beschreibung

B-Nr. 90819

~~79.00~~  
**69.00**



**online-shop**  
**www.lindinger.at**

E-Mail: [office@lindinger.at](mailto:office@lindinger.at)

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



### Alles inklusive

Wir Menschen sind von Natur aus faul. Oder besser gesagt: bequem. Schuld ist natürlich die Evolution. Denn warum sich unnützlich anstrengen, wenn einem alles in den Schoß fallen kann? Warum überflüssige Wege in Kauf nehmen, wenn ich all das, was ich brauche, auch an ein und demselben Ort bekomme? Schließlich, das wussten schon die Urzeitmenschen, muss man mit seinen Kräften haushalten. Denn andernfalls fehlen einem beim nächsten Wettrennen mit dem hungrigen Säbelzahn tiger vielleicht die entscheidenden Meter.

Heutzutage ist die Suche nach dem richtigen Standort immer noch von entscheidender Bedeutung. Weniger wenn es um das eigene Überleben geht. Doch im Geschäftsbetrieb kann dieser tatsächlich über Wohl und Wehe entscheiden. Darüber, ob ein Unternehmen auf dem Status Quo verharrt oder sich weiterentwickelt. Und Stillstand ist bekanntlich Rückschritt.

Zu einem gewaltigen Sprung nach vorne setzt man gerade beim Hamburger Modellbau-Fachhändler Staufenbiel an. Dem stetigen Wachstum sei Dank, platzen die aktuellen Geschäftsräume mittlerweile aus allen Nähten. Eine neue Firmenzentrale wurde fällig. Daher entsteht derzeit im Hamburger Stadtteil Barsbüttel ein neues Staufenbiel-Headquarter, das auf stolzen 1.600 Quadratmeter nicht nur ein Hochregallager und die obligatorischen Verwaltungsbüros umfasst. Wir Modellbauer kommen durch die große, moderne Ausstellungsfläche auf unsere Kosten.

Eine absolute Win-Win-Situation. Staufenbiel macht sich fit für eine erfolgreiche Zukunft und die norddeutschen Modellbauer aller RC-Sparten erhalten eine neue Pilgerstätte. In der man im Übrigen auch **CARS & Details** kaufen kann.

Euer,

Jan Schnare  
Redaktion **CARS & Details**



Dass Wüstenschiffe nicht immer groß sein müssen und Höcker haben, beweist der Team Losi Mini Desert Buggy von Horizon Hobby. Der Wüstenflitzer im Maßstab 1:18 gibt auch mit Bürstenmotor und Heckantrieb richtig Gas

**94**



**88**

Vierzigtausendmal und mehr hüpft der Kolben dieses Kraftpakets in der Minute auf und ab. Und dabei sieht der Reedy 121VR-ST .21 von Thunder Tiger mit seinen feinen Lasergravuren im Aluminium auch noch blendend aus.



**102**

**Alle neuen Produkte dieses**



Valium für nervöse Crawler. Ja, sowas gibt's: nämlich pures Gewicht. Die Antwort auf die Frage, warum beim Crawler im Gegenteil zum normalen Buggy das Gewicht gerade in die ungefederte Masse wandert, findet man in der Crawler-Ecke

Schumacher lies die Katze aus dem Sack. Alle, die auf das Besondere stehen und dabei richtig schnell sein wollen, sollten sich den Cat SX im Maßstab 1:10 ansehen. Der Buggy mit Allradantrieb glänzt nicht nur mit Technik, sondern auch auf der Piste



Drehmoment gegen Dauerfahrt, Surren gegen Zahnarztbohrergeräusch, Elektro- gegen Nitroantrieb. Der Virus 2.0 von Ansmann Racing mit unterschiedlichen Antrieben im direkten Vergleich



## Markt

18 Neue Modelle, Motoren und Elektronik



## Cars

- 24 RB-One von RMV Deutschland
- 30 Mini-Z AWD getunt von Kyosho
- 34 Schumacher CAT SX von CS-Electronic
- 40 First Look: DBX 2.0 von Kyosho
- 42 EB-4 G3 Brushless von Thunder Tiger
- 52 Maverick Scout RC von LRP electronic
- 56 HPI Sprint 2 Drift von LRP electronic
- 64 RC8-Umbau: Aus zwei mach vier
- 94 Team Losi Mini Desert Buggy von Horizon Hobby
- 102 Vergleich: Virus 2.0 Nitro und Virus 2.0 Brushless von Ansmann Racing
- 106 S10 Blast TC von LRP electronic



## Technik

- 74 Team Associated SC450 von Thunder Tiger
- 80 Einmassenschwinger, Beruhigungsmittel für Crawler
- 88 Reedy 121VR-ST .21 von Thunder Tiger



## Sport

- 62 Juraj Hudy-Kolumne
- 82 Spektrum: Alle Infos zu Events, Modellen und Herstellern



## Standards

- 6 Szene: Alle News aus dem RC-Car-Sport
- 48 Euer Kontakt zu CARS & Details
- 50 CARS & Details-Shop
- 70 Fachhändler
- 76 Gewinnspiel
- 78 Interview: Oleg Babich über den Awesometix
- 86 Termine
- 114 Vorschau



Titelthemen sind mit diesem Symbol gekennzeichnet

Monats ab Seite 18





# Multimedial Graupner auf Facebook und Youtube

Das Traditionsunternehmen Graupner verfügt ab sofort über einen eigen Auftritt bei Facebook und Youtube. Auf der Facebook-Seite des Unternehmens unter [www.facebook.de/gaupnernews](http://www.facebook.de/gaupnernews) werden laufend hochwertige Sachpreise unter den Usern verlost. Der Youtube-Kanal ist ab sofort unter [www.youtube.de/gaupnernews](http://www.youtube.de/gaupnernews) erreichbar. Die Macher freuen sich auf rege Beteiligung.



## Die Leudde ...

Also manchmal sind die Leudde ja schon ein bisschen verrückt. Hier zum Beispiel. Was soll das sein? Eine Halde für Elektroschrott? Der verzweifelte Versuch eines Laien, ein RC-Car zusammen zu bauen? Alles falsch. Das ist Wissenschaft. Zusammen mit einem Team der TU Braunschweig unterstützt LRP electronic nämlich einen studentischen Wettbewerb, den Carolo-Cup. Die Besonderheit dabei: Die Fahrzeuge bewegen sich autonom auf einem Parcours. Sie müssen eigenständig einparken, der Fahrspur folgen und Hindernissen ausweichen. Damit wäre auch klar, was die ganzen Kabel an Bord zu bedeuten haben.

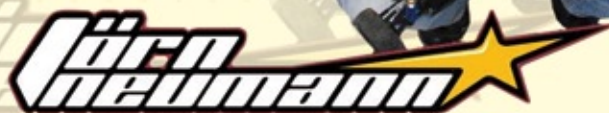
# Jörns Wörld

## Internationales Warm-up in Bischofsheim

Mit weit über 200 Startern ist das Warm-up in Bischofsheim eins der größten Rennen in Deutschland. Fahrer aus ganz Europa waren mit am Start, sogar ein Pilot aus den USA. Gefahren wurden die Klassen Truggy, Elektro- sowie Verbrenner-Buggy. Am Donnerstag ging es los mit jeweils drei 10-Minuten-Trainingsläufen.

Ich veränderte ein bisschen mein Setup, um es optimal an die Streckenverhältnisse anzupassen. Danach probierte ich verschiedene JConcepts-Reifen, um für das Qualifying und die späteren Finalläufe gut gerüstet zu sein. Ich entschied mich für die JConcepts Double Dees V2 in Blau fürs Qualifying. Es wurden insgesamt vier Vorläufe gefahren von denen die besten zwei gewertet wurden. Die ersten drei Vorläufe liefen ganz gut und ich war vorne mit dabei. Leider hatte ich im letzten Lauf ein Problem mit einem defekten Empfänger, sodass ich am Ende auf Position fünf nach den Vorläufen lag. Das bedeutete einen Startplatz im Halbfinale. Das Halbfinale ging über 20 Minuten und ich hatte leider erneut etwas Pech. Diesmal am Start. Ich fiel auf die letzte Position zurück. Damit hatte ich ein gutes Stück Arbeit vor mir, um unter die besten Sieben zu kommen, um mich für das Finale zu qualifizieren. Nach zirka der Hälfte des Rennens konnte ich mich Stück für Stück nach vorne arbeiten und fuhr auf Position drei vor. Nach dem letzten Tankstopp konnte ich sogar den Zweitplatzierten noch überholen und wurde am Ende im Halbfinale Zweiter.

Das Finale dauerte 45 Minuten. Vom Start weg war es ein Zweikampf zwischen Martin Bayer und mir. Ein paar Sekunden dahinter fuhren Hupo Hönigl, Darren Bloomfield und Joseph Quagraine um Position drei. Martin und ich konnten uns ein bisschen weiter absetzen und boten ganz nebenbei den Zuschauern eine spannende Show. Mehrmals wechselte innerhalb einer Runde die Führung. Am Ende wurde ich Zweiter, Martin Bayer Erster und Daniel Reckwardt Dritter. Ich freue mich schon jetzt wieder auf nächstes Jahr in Bischofsheim auf eine der schönsten Strecken, die wir in Deutschland haben.



# Vom Fachmann

## 20 Jahre Sequoia Modellbau



Als Kersten-Andreas Müller vor genau 20 Jahren – 1991 – eine Firma in Oberhaching/Deisenhofen gründete, dachte er noch nicht daran, dass irgendwann einmal Modellbau-Produkte über den Ladentisch wandern würden. Das änderte sich jedoch 2004, als der entsprechende Fachbereich geboren war. Sequoia Modellbau entstand als eine Spezial-Abteilung der Sequoia Computer GmbH.

Zunächst war das Geschäft als reiner Webshop ausgerichtet. Doch inzwischen gibt es ein Ladengeschäft mit ansehnlichem Showroom. Dort wird das gesamte Leistungsspektrum von hochwertigen RC-Cars und der zugehörigen Elektronik bis hin zu sämtlichen Ersatzteilen präsentiert. Und dabei steht bei Sequoia eines im Fokus: Lieferfähigkeit. Mehr als 100.000 Artikel sind jederzeit greifbar, von denen rund 30.000 Produkte im Webshop angeboten werden – kurze Lieferzeiten und faire Preise gepaart mit kompetenter Beratung. Eine Strategie, die aufgeht. Das wissen die **CARS & Details**-Leser aus Erfahrung, denn bei der Wahl zum besten Fachhändler belegte Sequoia den zweiten Platz.

Zusätzlich zum Webshop gibt es mittlerweile ein Ladengeschäft in Deisenhofen

### KONTAKT

**Sequoia Modellbau**  
Karlstraße 8a  
82041 Deisenhofen  
Telefon: 089/66 65 92 80  
Fax: 089/66 65 92 66  
E-Mail: [info@seq-modell.de](mailto:info@seq-modell.de)  
Internet: [www.seq-modell.de](http://www.seq-modell.de)

## „Wir wollen flexibel bleiben“ Im Gespräch mit Kersten-Andreas Müller

**CARS & Details:** Herr Müller, 20 Jahre Sequoia Modellbau. Erinnern Sie sich noch an das erste verkaufte Produkt?

**Kersten-Andreas Müller:** An das erste verkaufte Produkt erinnere ich mich gut, das war ein HPI Savage 25. Und viele Ersatz- und Tuningteile speziell für dieses Modell. Anfangs haben wir uns auf die Produkte von HPI, LRP und Thunder Tiger beschränkt. Aber schon nach kurzer Zeit haben wir dann viele weitere Hersteller ins Programm aufgenommen, um den Wünschen unserer Kunden gerecht zu werden.

**Hätten Sie am Anfang gedacht, dass der Laden irgendwann mal so läuft?**

Dass der Laden so gut läuft, hätte ich niemals gedacht. Im ersten Jahr haben wir unsere Umsatzerwartung bereits um das 2,5-fache übertroffen und auch danach ging es rasant vorwärts. Das zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

**20 Jahre sind eine runde Zahl. Was planen Sie für die nächsten 20 Jahre?**

Kurzfristig planen wir die Überarbeitung unseres Webshops und eine moderate Erweiterung des Lieferprogramms. Mittelfristig planen wir die Übernahme einer Distribution. Eine konkrete Planung für ganze 20 Jahre gibt es aber nicht – dazu ändert sich alles viel zu schnell und wir wollen ja flexibel bleiben.



# E FIRESTORM 10T

WASSERDICHTER 2WD  
ELEKTRO  
STADIUM TRUCKS



## DER E-FIRESTORM 10T MIT 2.4GHZ

Der E-Firestorm 10T ist bereits ein beliebter, robuster und schneller Truck, also wie könnten ihn die HPI Entwickler noch besser machen? Mit quarzloser 2.4GHz RC-Anlage, um noch einfacher mit Freunden fahren zu können und mit wasserdichter Elektronik für die härtesten Bedingungen! Aber das ist noch nicht alles: Der Regler wurde mit einer LiPo Abschalt-Funktion zum Schutz des starken 8,4V Akkupacks ergänzt und die AA Akkus für die Fernsteuerung sind ebenfalls mit dabei! Als i-Tüpfelchen haben wir coole Chromfelgen dazugepackt sowie ein stylisches neues Karosseriedesign!

Der HPI E-Firestorm 10T: Er wird besser und besser...

Besitzen Sie ein Smartphone?



Scannen Sie hier für mehr E-Firestorm 10T Infos!

## E-FIRESTORM 10T FEATURES:



### WASSERDICHTER FAHRTREGLER

Wasserdichter, elektronischer Vorwärts/Bremse/Rückwärts Regler mit LiPo Abschaltung.



### 100% READY-TO-RUN

Komplett RTR, alles mit dabei, KEIN Zubehör zum Loslegen notwendig.



H105845

E-FIRESTORM 10T 2.4 - 2WD  
Elektro Stadium Truck im Maßstab  
1:10 mit 2.4GHz RC-Anlage und  
neuer Karosserie. UPE 239,90€

## GEMEINSAME FEATURES DES E-FIRESTORM 10T UND 10T FLUX:



### 2.4GHZ RC-ANLAGE

Bereits eingebaute HPI 2.4GHz RC-Anlage.



### WASSERDICHTER EMPFÄNGERBOX

Die wasserdichte Empfängerbox hält die 2.4GHz Anlage trocken.



### WASSERDICHTES LENKSERVO

Installiertes, wasserdichtes Lenkservo.



### HEAVY-DUTY ZAHNRÄDER

Getriebebox komplett aus hochstabilem Metall.



### RACING FAHRWERK

Extrem robuste, komplett einstellbare Fahrwerksaufhängung.

**LRP**  
BLUE IS BETTER

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

**WWW.LRP.CC**

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



RTR  
Ready To Run

2.4 GHz  
RADIO SYSTEM

WATERPROOF

FACTORY  
ASSEMBLED

ELECTRIC

2WD

WASSERDICHT!

WATERPROOF

80+  
km/h  
(50+ mph)



# E-FIRESTORM 10T FLUX

3S LiPo  
KOMPATIBEL

## E-FIRESTORM 10T FLUX MIT 2.4GHz

Der Ready-To-Run E-Firestorm Flux, HPI's erster 2WD 1:10 Stadium Truck mit Brushless Technologie, ist jetzt so gut wie nie! Das bewährte Chassis wurde mit einer 2.4GHz RC-Anlage aufgerüstet, mit einer noch stärkeren Regler/Motor-Kombination mit 3S LiPo Kompatibilität, wasserdichter Elektronik, neuen Split 5 Chromfelgen und zwei coolen, neuen Karoseriendesigns. Der verbesserte E-Firestorm Flux sorgt für enormen Spaß nun auch bei nassen Bedingungen und erreicht Geschwindigkeiten von über 80km/h!



### E-FIRESTORM 10T FLUX FEATURES:



**VEKTOR 4800  
BRUSHLESS MOTOR**  
Extrem haltbar, wenig Wartung und  
genialer Speed.



**WASSERDICHTER  
FLUX VAPOR REGLER**  
Wasserdichter Flux Vapor Regler für  
butterweiche und effiziente  
Motorkontrolle.

**H105879**  
RTR E-FIRESTORM 10T FLUX 2.4 - 2WD  
Elektro Stadium Truck im Maßstab 1:10 mit  
2.4GHz RC-Anlage, Brushless Technologie und  
neuer Karosserie. **309,90 €**

Besitzen Sie ein Smartphone?



Scannen Sie hier für mehr  
E-Firestorm 10T Flux Infos!

WWW.HPIRACING.COM



Unsere Kataloge, Applikationen, Flyer, Handbücher, Abbildungen, Daten und Preislisten sind keine Angebote im rechtlichen Sinn. Wir können diese Informationen ändern und Schwächen ohne Vorwarnung. Sie dienen zu Informationszwecken. HPI Racing ist ein eingetragenes Unternehmen der Hobby Products International Ltd.

Sold at Hobby Shop. See our website for details and in stock items. ©2011 Hobby Products International. All rights reserved.



- 1** Massive hintere Dämpferbrücke aus 6061er Aluminium
- 2** Gigantische Power mit dem 4.6cm<sup>3</sup> Nitro Star K4.6HO
- 3** Einstellbare Gewindestangen (vorne & hinten)
- 4** 2,5mm Stabilisatoren (vorne & hinten)
- 5** Aluminium Resonanzrohr
- 6** 4WD Kardanantrieb
- 7** 125cm<sup>3</sup> Treibstofftank
- 8** 15mm lange Stoßdämpfer
- 9** Achsstifte ohne E-Clips rundum
- 10** Differenziale mit Silikonfüllung vorne und hinten
- 11** Kardanantriebswellen (vorne)
- 12** Komplett einstellbare Racing Aufhängung
- 13** Extra stabile vordere Dämpferbrücke aus 7075er Aluminium
- 14** Lenkservo mit Metallgetriebe
- 15** Chassis, Oberdeck und Lenkplatte aus steifem 6061er Aluminium
- 16** Spezielles, starkes Scheibenbremsmaterial
- 17** Abgedichtete Empfänger- und Akkubox

# PULSE 4.6

BUGGY



## DER PULSE 4.6 PREMIUM RTR BUGGY

Mit radikalem Racing Design, genialen Features und mächtigem 4.6er Motor ist der Pulse ein wirklich beeindruckender Buggy! Ob Sie ihn nun auf ein großes Feld oder Ihre Hausstrecke loslassen, Sie werden die Power und Fahreigenschaften dieser Rakete lieben!

Der Pulse ist das, was wir gerne Premium RTR Buggy nennen - das Design und die technischen Features aktueller Race Buggies sind mit dabei und werden von der Power des Nitro Star 4.6 Motors begleitet, mit dem Sie riesige Stunts und wahnwitzige Speeds bewältigen können! Mit seiner rennerproben Aufhängung und dem realistischen Race Design ist er auf jeder Rennstrecke zu Hause.

Bereits vormontiert und mit neuer 2.4GHz RC-Anlage ausgestattet ist der Pulse ein großartiger Einstieg in die Welt der ernsthaften 1:8 Off-Road Buggies: Spektakuläre Sprünge und grandiose Race-Action in einem einzigen, simplen RTR Paket!

Lassen Sie Ihr Herz höher schlagen - Mit dem Pulse von HPI!

**H101708**  
**PULSE 4.6 BUGGY RTR**  
**(2.4GHZ) UPE 419,90 € -**  
4WD Nitro Rallycross Buggy im  
Maßstab 1:8 mit Nitro Star K4.6HO  
und lackierter Karosserie



**RTR**  
Ready To Race!

**2.4 GHz**  
RADIO SYSTEM

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



# hpi-racing

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



# LRP *inside*

BLUE IS BETTER

In dieser Monatskolumne möchte ich einen Blick auf das Internationale Warm Up in Bischofsheim zurückwerfen – eines der ersten Saisonhighlights der 1:8er-Offroad-szene. Spezielle Aufmerksamkeit legten wir während der Veranstaltung auf unseren zukünftigen Wettbewerbs-Verbrennungsmotor der Highend-Klasse.

Während der letzten Jahre hat sich dieses Event zu einem der prestigeträchtigsten Rennen der 1:8er-Offroader entwickelt. Mehr als 200 Starter meldeten für die deutsche Saisoneroöffnung in den Klassen Verbrenner-Buggy, Elektro-Buggy und Verbrenner-Truggy. Unser LRP-Team repräsentierten Hupo Hönigl, Philipp Guschl, unser R&D-Manager Moritz Gaul sowie Andy Krämer als Teamsupport. Die LRP-Fahrer waren mit einer Vorserienausführung des neuen High-End-Verbrennungsmotors LRP ZZ.21C Ceramic ausgestattet, über den ich später noch berichten werde.

Das Truggy-Finale sorgte zu Beginn für Hochspannung. Nach einem kleinen Fehler büßte Hupo Hönigl seine Führung ein, eroberte sie aber nur wenige Runden später durch ein spektakuläres Manöver zurück. Nun war der Weg für Hupo und seinen LRP S8 TX Team frei. Wie auf Schienen unterwegs, errang er seinen zweiten Titel in der Truggykategorie in Folge.



In den Finals der Elektrobuggys hatte Moritz etwas Pech. Nach einem zweiten Platz im ersten Finallauf erhielt er im zweiten Durchgang eine 10-Sekunden-Strafe wegen Frühstarts. Doch Moritz ist nicht der Typ, der einfach aufgibt: Er pushte seinen Elektrobetriebenen LRP S8 BXR Evo hart und holte den Rückstand von 20 Sekunden zu den Führenden in einer atemberaubenden Jagd wieder auf, was ihn letztlich auf den dritten Platz in diesem Durchgang führte. In der letzten Runde des dritten Finals verlor er die dritte Position durch einen kleinen Fahrfehler und verfehlte so Platz 3 der Gesamtwertung um Haaresbreite.

Auch in den Buggy-Finals war unser Team leider nicht vom Glück verfolgt. Philipp Guschl war es nicht möglich, früher als Samstag nach Bischofsheim zu kommen. Dadurch musste er ohne eine einzige Trainingsrunde zum Rennen antreten und verpasste das Finale dennoch nur um einen Wimpernschlag. Nichtsdestotrotz standen Moritz und Hupo für LRP im Endlauf. Leider mussten beide das Rennen wegen technischer Probleme vorzeitig beenden.

Unter dem Strich haben wir ein tolles Wochenende erlebt, das seinen Höhepunkt in Hupos Sieg fand. Es ist immer ein beruhigendes Gefühl, gleich zu Saisonbeginn festzustellen, dass sich die Teamfahrer in guter Form befinden und dass sich das Equipment mit den Besten messen kann.

Längst ist LRP für seine qualitativ hochwertigen Wettbewerbsprodukte bekannt. Wir sind stolz auf unsere RC-Technologien der Spitzenklasse und auf die Titel, die unsere Fahrer damit erzielen. Wettkampf auf allerhöchstem Niveau – dort fühlen wir uns zu Hause.

Gelegentlich gibt es Produkte, die selbst auf höchstem Level nochmals hervorstechen. Eines davon ist unser neuer LRP ZZ.21C Ceramic. Wir investierten alle Erfahrungen unserer Teamfahrer und unserer Entwicklungsabteilung, um dieses Drehzahlmonster zu konstruieren: 40.000 Umdrehungen pro Minute und 2,92 PS machen aus Rennen mit diesem Motor eine Mischung aus purem Spaß und aufregenden Erfahrungen. Der neue LRP-Wettbewerbs-Verbrennungsmotor, hergestellt



aus Materialien allererster Güte, setzt in Sachen Power neue Maßstäbe. Features wie eine schnelle Gasannahme, maximales Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich und höchste Spritökonomie heben ihn deutlich von der Konkurrenz ab. Für minimale Rollwiderstände und maximale Stabilität wurde das Hauptlager aus Keramik gefertigt, während die Kurbelwelle über eine diamantartige Beschichtung zur Verschleißminimierung verfügt. Doch das ist nicht die einzige Besonderheit der Kurbelwelle: Eine Silikonlage optimiert den Fluss des Luft-Kraftstoff-Gemischs. Eingeprägte Tungsten-Gewichte sorgen für eine bisher nicht gekannte Präzisionsbalance.

Ihr könnt Euch sicher vorstellen, wie erfreut ich auf die Berichte vom Renndebüt des LRP ZZ.21C Ceramic in Bischofsheim reagierte. Zu wissen, dass ein Produkt großartig ist, ist die eine Sache. Aber den Beweis zu bekommen, dass es sich unter härtesten Bedingungen im Wettbewerb durchsetzen kann, ist nochmal etwas ganz anderes. Unsere Teamfahrer zeigten sich regelrecht enthusiastisch über Power, Speed und Zuverlässigkeit des neuen Motors. Bei der Abstimmung der Triebwerke erledigte Andy Krämer einen perfekten Job. Hupo siegte in der Truggy-Klasse und obwohl einige unserer Teamfahrer viel Pech im Rennen der Nitro-Buggys hatten, können wir uns mit viel Zuversicht auf die Rennen der kommenden Saison freuen. Ich bin sicher:

Unser neuer LRP ZZ.21C Ceramic wird ein großer Erfolg!



# Abgesahnt Gewinner der Tickets to ride

Das legendäre RC-Car-Rennen in Ilsenburg findet dieses Jahr vom 06. bis 07. August statt. Einen Startplatz für dieses Event zu bekommen ist erfahrungsgemäß keine leichte Aufgabe. Die Nennliste ist nach Onlinestellung meistens innerhalb kürzester Zeit ausgebucht. So war es auch dieses Jahr wieder. Doch wir hatten natürlich noch ein Ass für Euch im Ärmel. In Ausgabe 05/2011 haben wir unter allen Einsendungen in einem Gewinnspiel die letzten sechs Fahrerplätze verlost. Wie immer war der Andrang groß und wir haben die sechs glücklichen Gewinner gezogen. Über je ein Ticket to ride für das RC-Car-Offroadtreffen in Ilsenburg können sich freuen:

**Wolfgang Fuhrmann** aus Duderstadt  
**Hennig Malkobi** aus Frankfurt am Main  
**Jürgen Willeke** aus Altenau  
**Max Faber** aus Göttingen  
**Frank-Günther Hacker** aus Köln  
**Rainer Hufke** aus Leipzig

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß beim Rennen!



Rennaction pur ist angesagt beim Offroadevent in Ilsenburg

## RCACTION.de News



- Der **EOCD** veranstaltet am 21. und 22. Mai 2011 auf der permanenten Rennstrecke in Dielsdorf den zweiten Schweizermeisterschaftslauf. Auch dieses Jahr wurde die Strecke etwas umgebaut, um die Streckenführung noch interessanter zu machen.

- Auf Tamiyablog.com wurde eine erste Info vom kommenden ReRelease des **Fast Attack Vehicle** aus dem Jahre 1984 veröffentlicht. Das Fast Attack Vehicle stellt einen für Militäreinsätze ausgerüsteten Buggy dar, wie er vom amerikanischen Militär eingesetzt wurde.



- **Technical Racing Gear** hat ein neues Formel 1-Chassis TRG-111 angekündigt, das eine Weiterentwicklung des TRG-109 ist. Genauer gesagt, handelt es sich hierbei um ein Conversion Kit für das Tamiya F 103- oder F 104-Chassis. Das TRG-111 Chassis beinhaltet einige interessante Details aus Karbon und Aluminium.



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

## Vertriebs-Wirr-Warr Hobbywing weiter bei Hype

Seit einiger Zeit werden im Markt Behauptungen verbreitet, nach denen der Vertrieb von Hobbywing-Produkten in Europa ab März 2011 ausschließlich über die Firma CN Development & Media abgewickelt werde. Aufgrund dieser Erklärungen entsteht der Eindruck, dass Kyosho und die zugehörige Vertriebsmarke Hype den Vertrieb von Hobbywing-Produkten an dieses Unternehmen verloren habe. Kyosho stellt dazu klar, dass laut Auskunft des Präsidenten der Firma Hobbywing deren Produkte unverändert über die bisherigen Distributoren in Europa vertrieben werden. CN Development & Media wird sich in erster Linie um die Übersetzung des Internet-Auftritts von Hobbywing kümmern. Die Produktlinien Alpha Car, Alpha Pro, Alpha Plus und Seaking werden derzeit um neue Reglertypen erweitert und sind wie gewohnt unter [www.hype-rc.de](http://www.hype-rc.de) verfügbar.



# go faster.

Das Programm  
für jedermann!

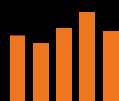


**HORIZON**  
H O B B Y

horizonhobby.de

**DX3E**  
SPM3160

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



# SPEKTRUM®

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

**Besuche [www.horizonhobby.de](http://www.horizonhobby.de) für weitere Informationen.**



**DX3C**  
SPM33300

**DX3S**  
SPM2121

**DX3R PRO**  
SPM3200



# Heißes Teil Hörmanns neuer Bolide



Der neue Hörmann HT3 1:6er-Offroadbuggy reiht sich nahtlos in die Riege hochwertiger Großmodelle ein

Die Großmodelle von Hörmann stehen für höchste Qualität und ausgeklügelte Technik. Ende April 2011 wurde der neueste Spross der Edelschmiede erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. In der Produktionsstätte in Vöhringen wurde zur Produktvorstellung des Offroad-Buggy 1:6 „HT3“ geladen. Am Tag der offenen Tür hatten die Besucher die Möglichkeit, sich den Fertigungsbetrieb anzuschauen und den HT3 auf der hauseigenen Offroadstrecke zu testen. In einer Modellausstellung konnten die Besucher alle Modellreihen der letzten zehn Jahre betrachten.

In die Entwicklung des HT3 ist nicht nur die langjährige Erfahrung aus dem Rennsport eingegangen, es wurde auch eine deutsche

Universalität mit ins Boot geholt. Mit hochmoderner Messtechnik wurde ein besonderes Augenmerk auf die Optimierung des Fahrwerks gelegt. Die Vorderachse und der doppelt gelagerte Servosaver bilden eine Einheit. Der Verstellbereich der Nachlaufverstellung wurde erhöht, die Querlenker können horizontal in der Neigung verstellt werden und die Sturzverstellung erfolgt über Einstellplatten. Der Motor als schwerste Einheit wurde mittig platziert und Getriebe sowie Hinterachse bilden eine Einheit. Motor, Getriebewelle und das Differenzial sind somit schnell wechselbar. Die Vorspur an der Hinterachse kann über die Querlenker in mehreren Stufen eingestellt werden. Die Zentralbremse an der Getriebeeinheit ist mechanisch oder hydraulisch ansteuerbar.



Beim Tag der offenen Tür konnten sich Interessierte den Fertigungsbetrieb bei Hörmann ansehen und den neuen HT3 Probe fahren

## Hörmann setzt auf Multiplex-Servos

Um den hohen Qualitätsansprüchen von Hörmann gerecht zu werden, ist auch ein hochwertiges Equipment von entscheidender Bedeutung. Die Firma Hörmann setzt daher auf Multiplex-Servos. Das Besondere dabei: Der RC-Car-Hersteller übernimmt damit einen Trend, der ursprünglich aus dem Modellflugsektor kommt und verwendet so genannte Hochvolt-Servos. Sie zeichnen sich durch ihre Fähigkeit aus, direkt mit 7,4 Volt – also 2s-LiPos – versorgt werden zu können. Dadurch ergibt sich nicht nur mehr Kraft bei gleichzeitig kürzeren Stellgeschwindigkeiten, sondern der Stromverbrauch wird gesenkt, was längere Fahrzeiten ermöglicht.

Im neuen Hörmann-Buggy kommen Servos vom Typ TITAN THV digi 5 zum Einsatz. Diese Servos sind in drei Varianten als High Speed, Torque und High Torque erhältlich und unterscheiden sich in ihren Stellzeiten von 0,04 bis 0,12 Sekunden und Stellkräften von 14,5 bis 30 Kilogramm aus – jeweils gemessen an einem 2s-LiPo. Die Preise liegen zwischen 109,90 und 149,90 Euro.







## Rennen und Veranstaltungen Rennluft schnuppern für Jung und Alt



Bei den Tagen der offenen Tür beim Wiesbadener Minicar-Club konnten die Besucher selber einmal in den Modellrennsport hineinschnuppern

Beim Lesen des Titels „Rennen und Veranstaltungen“ kann man zunächst vermuten, dass die Veranstaltungen doch die Rennen des DMC sind. Aber zu einer zukunftsorientierten Vereinsarbeit gehört es nicht nur, ein Rennen zu veranstalten, sondern sich auch um neue Mitglieder zu kümmern und das Hobby Modellrennsport einem breiten Publikum zu präsentieren. Ein Erfolgsrezept kann man in dem folgenden Bericht über die Tage der offenen Tür lesen, der von einem jugendlichen Fahrer verfasst wurde. Er zeigt, dass man Hobby und Schule verbinden kann.

Um nun aber eben nicht das Rennfahren, also den Wettbewerb, außen vor zu lassen, möchte der DMC zunächst zwei Fahrern für ihre großartigen Erfolge auf internationaler Ebene gratulieren. Robert Pietsch wurde als erster Deutscher Weltmeister in der Klasse Verbrenner-Glattbahn 1:8. Seit 1977 wird in dieser Klasse um die Weltmeisterschaftskrone gekämpft, die sich Robert Pietsch nun nach seinem Sieg in Amerika verdient hat. In Holland wurde Patrick Nähr außerdem Europameister bei der EM/B 1:10-Scale. Er konnte somit den Titel wieder nach Deutschland zurückholen, der 2010 nur nach Frankreich ausgeliehen wurde. Er tritt damit in die erfolgreichen Fußstapfen, die Dirk Wischnewski 2008 und Freddy Südhoff 2009 in dieser Klasse hinterlassen haben.

### Tage der offenen Tür

Am 07. und 08. Mai 2011 veranstaltete der Wiesbadener Minicar-Club bereits zum dritten Mal die Tage der offenen Tür auf seinem Gelände. Der RC-Speedway ist 260 Meter lang und wurde 2005 mit einer neuen Asphaltdecke versehen. Die Veranstaltung begann am Samstag um 10 Uhr. Der Besucherandrang war sehr groß, da eine Vorankündigung in regionalen Zeitungen stattfand.

Die Firma Dambeck Modellbau stellte vier Autos zur Verfügung. So konnten die Besucher, die einmal in das Hobby Modellrennsport hineinschnuppern wollten, auch mal ans Lenkrad greifen und selber ein Modell steuern. Besonders die kleinen Rennbegeisterten unterstützte der Verein tatkräftig. Außerdem wurden mehrere RC-Car-Oldtimer ausgestellt, um auch den Besuchern die Geschichte des Modellrennsports zu zeigen. Eine Vereinshistorie durfte natürlich nicht fehlen, hat der WMC doch die zweitälteste permanente RC-Car-Strecke in Deutschland.

Am Sonntag wurde um 12 Uhr ein Showrennen mit sechs Fahrzeugen im Maßstab 1:8 veranstaltet. Es wurden mehrere Boxenstopps demonstriert und nebenbei lief auch die Zeitnahme. So konnten die Gastfahrer, die ein eigenes Auto besaßen, mit einem geliehenen Transponder fahren. Am Ende der Veranstaltung konnte der WMC fünf neue Clubmitglieder begrüßen.



Bestes Wetter und eine gute Organisation im Vorfeld machten die Tage der offenen Tür beim Wiesbadener Minicar-Club zu einem echten Erfolg



Mehr Informationen rund um den DMC erhaltet Ihr viermal im Jahr im Mitglieder-Magazin DMC-News. Die aktuelle Ausgabe ist am 27. Mai 2011 erschienen.

# markt

## u-Neuheiten im Überblick



Stadium-Truck Leopard Pro 36  
von Conrad Electronic

### Conrad Electronic

Der im Maßstab 1:8 gefertigte Stadium-Truck **Leopard Pro 36** von Reely, vertrieben durch Conrad Electronic, verfügt über einen Force-36-Verbrennungsmotor mit leistungsstarken 5,9 Kubikzentimeter Hubraum. Neu ist, dass das Modell nun auch mit einem 2,4-Gigahertz-Sender angeboten wird. Durch den CNC-gefrästen Zylinderkopf ist das 4WD-Modell konsequent auf hohe Geschwindigkeiten getrimmt. Als Servos kommen zwei MC-9051-DBB von Hi-Torque zum Einsatz. Der Stadium-Truck Leopard Pro 36 hat ein Zweiganggetriebe und kommt mit seinen 3,76 Pferdestärken auf Höchstgeschwindigkeiten von 120 Stundenkilometern. Die Daten: Spurweite: 439 Millimeter, Reifenbreite: 72 Millimeter, Reifendurchmesser: 143 Millimeter, Radstand: 350 Millimeter bei einem Gewicht von 3.500 Gramm. Kostenpunkt der RTR-Version: **499,- Euro**.



Der **Reely 4WD-Alu-Fighter** im Maßstab 1:8 von Conrad Electronic verfügt über ein neuartiges Spezial-Alu-Chassis mit Überrollbügeln. Der Brushlessmotor beschleunigt den Buggy auf satte 70 Kilometer pro Stunde. Der Alu-Fighter hat vorne eine Spurweite von 265 Millimeter und hinten von 270 Millimeter. Die Reifenbreite beträgt 50 Millimeter, der Reifendurchmesser 121 Millimeter und der Radstand liegt bei 354 Millimeter. Das Modell wird mit zwei 7,4-Volt-LiPo-Racingpacks ausgeliefert und bringt etwa 3.400 Gramm auf die Waage. Der Preis der RTR-Version: **349,- Euro**.

Reely Alu-Fighter 1:8  
von Conrad Electronic

Der **Reely Subaru-4WD** im Maßstab 1:8 von Conrad Electronic ist ein Straßenmodell mit leistungsstarkem Antrieb. Der Brushlessmotor bringt den Asphaltflitzer auf sportliche 70 Stundenkilometer. Der Subaru hat eine Spurweite von 195, eine Reifenbreite von 30, einen Radstand von 347 und einen Reifendurchmesser von 82 Millimeter. Er wiegt 3.150 Gramm und die RTR-Version kostet: **319,- Euro**.



Der Reely Subaru-4WD 1:8  
von Conrad Electronic

Der **Reely Ultrasonic-4WD** im Maßstab 1:8 von Conrad Electronic besticht durch ein einfaches Handling selbst bei hohen Geschwindigkeiten. Der Brushlessmotor beschleunigt den Buggy auf 70 Kilometer pro Stunde. Der Ultrasonic wiegt 3.400 Gramm und hat seine Spurweite von 245 Millimeter, eine Reifenbreite von 43 Millimeter, einen Reifendurchmesser von 116 Millimeter sowie einen Radstand von 320 Millimeter. Kostenpunkt für die RTR-Version: **319,- Euro**.



Reely Ultrasonic-4WD  
von Conrad Electronic



Hyperion 730i  
vom Himmlischen Höllein

### Der Himmlische Höllein

Nach dem Hyperion 1420i und 720i Duo hat Hyperion schon wieder ein neues Flaggschiff vorgestellt. Das **730i** besticht wie seine Brüder durch die Vielseitigkeit und das gute Preis-Leistungs-Verhältnis. Dabei ist es der ideale Partner für die inzwischen schnellladefähigen LiPo-Akkus. Denn durch den hohen Ladestrom von 30 Ampere können bis zu 7s-LiPo-Packs mit hoher Kapazität entsprechend schnell wieder aufgeladen werden. Bei satten 550 Watt Ladeleistung könnte man einen 6s-LiPo mit einer Kapazität von 5.000 Milliamperestunden in 15 Minuten laden. Die Eingangsspannung sollte dann jedoch mindestens 24 Volt betragen. Die Versorgungsspannung liegt beim EOS 0730i NET3 in einem Bereich zwischen 10,5 und 29 Volt. Die weiteren Features sind: 300 Milliampere Balancerstrom, 5 Ampere (maximal 40 Watt) Entladestrom, USB-Anschluss und -Kabel, Buchse für einen optionalen Temperatur-Sensor, 20 Programmspeicher, Master/Slave-Betrieb mit einem weiteren Hyperion-Lader und weiteres Zubehör. Der Preis: **199,- Euro**.

### Dickie-Tamiya

Im RC-Car-Sport ist die Logistik zum Teil eine echte Herausforderung. Für den sicheren Transport von Fahrzeugen und Ausrüstung bietet Tamiya jetzt für **27,99 Euro** die praktische und stabile **A4-Multifunktions tasche** an. Sie ist zirka 330 Millimeter hoch, 250 Millimeter breit und 150 Millimeter tief. Die Tasche besitzt drei geräumige Schubladen aus stabilem Kunststoff. Dort finden Fahrzeuge, Fernsteuerungen, Akkus, Ladegeräte, Schienen, Tuningzubehör und vieles mehr gut sortiert Platz.



A4-Multifunktions tasche  
von Dickie-Tamiya

powered by



# Hersteller Kontaktdaten

## Wir bewegen was!

### Horizon Hobby Deutschland

Horizon Hobby bietet mit dem SPMS56090 und SPMS56100 zwei neue Hochvoltservos an. Das S6090 stellt in 0,09 Sekunden und stemmt 21 Kilogramm auf den Zentimeter. Das S6100 wuchtet sogar 26 Kilogramm, benötigt dafür jedoch 0,11 Sekunden bei 7,4 Volt Spannung auf 60 Grad. Ausgestattet sind diese Servos mit Metallgetriebe, Corelessmotor, langlebigen Kugellagern und extra stabiler Verkabelung. Sie wiegen je 62 Gramm und kosten jeweils 94,99 Euro.



SPMS56100  
von Horizon Hobby Deutschland

### Hückmann GmbH

Neu bei Hückmann gibt es zahlreiche Akkus von Eneloop und Sanyo für Empfänger und Sender. Die Akkus sind fertig verlötet und mit Kabeln versehen. Zur Verfügung stehen Anschlussstecker für Graupner- und Futaba-Sender sowie alle anderen, kompatiblen Systeme. Die **Empfängerakkus** sind in AA- oder AAA-Gebinden mit 4,8 oder 6 Volt erhältlich. Die Kapazitäten liegen zwischen 800 und 2.500 Milliamperestunden. Die **Senderakkus** sind auch in AA- oder AAA-Größen lieferbar und haben 2.000 bis 2.500 Milliamperestunden Kapazität sowie 9,6 Volt. Natürlich sind die Akkus mit Schutzkappen über den Polen sowie Schrumpfschlauch versehen.



Sender- und Empfängerakkus von Hückmann

### Modellbau Lindinger

Der **S-WORKz S350 BK1** Pro-Kit ist ein Offroad-Buggy im Maßstab 1:8. Er verfügt serienmäßig über eine große Anzahl von S-WORKz-Factory-Team-Option-Teilen, welche die Leistung und Zuverlässigkeit des 4WD-Racers spürbar erhöhen. Das S-WORKz-Design-Team legte bei der Konstruktion viel Wert auf eine ideale Kombination aus Design, Materialqualität und Rennperformance. Der Preis: **469,- Euro**.

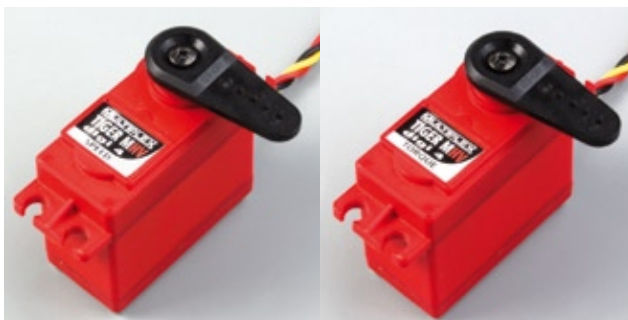


S-Workz S350 BK1  
von Modellbau Lindinger

### Multiplex

Mit preisgünstigen Digital-Servos erweitert Multiplex das Servo-Programm. Das Tiger MHV digi 4 gibt es einmal als Torque- und einmal als Speed-Variante. Während letztere durch hohe Stellzeiten eher für den RC-Cars-Bereich interessant ist, richtet sich das **Tiger MHV digi 4 torque** speziell an die Anforderungen von Flugmodellen. Mit einem Drehmoment von 109 Newtonzentimeter im 6- beziehungsweise 121 Newtonzentimeter im 7,4-Volt-Betrieb, entfalten sie reichlich Kraft. Zum Vergleich: das **Tiger MHV digi 4 speed** schafft es gerade einmal auf 83 beziehungsweise 94 Newtonzentimeter bei gleicher Spannung. Dafür liegt seine Stellzeit, bezogen auf einen Winkel von 40 Grad, mit 100 Millisekunden im 6- beziehungsweise 80 Millisekunden im 7,4-Volt-Betrieb deutlich über denen des Torque (130 und 100 Millisekunden). Beide Servos werden mit einem Metallgetriebe ausgeliefert, sind robust und stoßfest. Sie sind 40 x 20 x 38 Millimeter groß und wiegen 60 Gramm. Der Preis: jeweils 54,90 Euro.

Tiger MHV digi 4 speed  
und Tiger MHV digi 4 torque  
von Multiplex



### Conrad Electronic

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

### Der Himmlische Höllein

Glender Weg 6, 96486 Lautertal-Unterlauter  
Telefon: 095 61/55 59 99, Telefax: 095 61/86 16 71  
E-Mail: [mail@hoellein.com](mailto:mail@hoellein.com)  
Internet: [www.hoelleinshop.com](http://www.hoelleinshop.com)

### Dickie-Tamiya

Werkstraße 1, 90765 Fürth  
E-Mail: [tamiya@tamiya.de](mailto:tamiya@tamiya.de)  
Internet: [www.dicktamiya.de](http://www.dicktamiya.de)

### Horizon Hobby Deutschland

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

### Hückmann GmbH

Industriestraße 12, 97618 Niederlauer  
Telefon: 097 71/62 88 13, Fax: 097 71/62 88 22  
E-Mail: [plink@batterien-vertrieb.de](mailto:plink@batterien-vertrieb.de)  
Internet: [www.batterien-vertrieb.de](http://www.batterien-vertrieb.de)

### LRP electronic

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

### Modellbau Lindinger

Industriestraße 10, 4560 Inzersdorf im Kremstal  
Österreich  
Telefon: 00 43/75 82/813 13, Fax: 00 43/75 82/813 13 17  
E-Mail: [office@lindinger.at](mailto:office@lindinger.at), Internet: [www.lindinger.at](http://www.lindinger.at)

### Multiplex

Westliche Gewerbestraße 1, 75015 Bretten-Gölshausen  
Telefon: 072 52/58 09 30, Fax: 072 52/580 93 99  
E-Mail: [info@multiplexrc.de](mailto:info@multiplexrc.de)  
Internet: [www.multiplex-rc.de](http://www.multiplex-rc.de)

### Plasti Dip Deutschland

Dalbergstraße 18, 63739 Aschaffenburg  
Telefon: 060 21/58 39 90, Fax: 060 21/583 99 11  
Internet: [www.plastidip.de](http://www.plastidip.de)

### Power-Save-Racing

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

### RC-Car-Shop Hobbytek

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

### R&G Faserverbundwerkstoffe

Im Meißel 7, 71111 Waldenbuch  
Telefon: 071 57/53 04 60, Fax: 071 57/53 04 70  
E-Mail: [info@r-g.de](mailto:info@r-g.de), Internet: [www.r-g.de](http://www.r-g.de)

### Robitronic Electronic

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

### SMI Motorsport

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

### T+M Models (Vertrieb in der Schweiz)

Klosterzelgstraße 1, 5210 Windisch, Schweiz  
Telefon: 00 41/564 42 51 44  
E-Mail: [tm.models@bluewin.ch](mailto:tm.models@bluewin.ch)  
Internet: [www.tmmmodels.ch](http://www.tmmmodels.ch)

### Thunder Tiger

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



## LRP electronic

Neu im LRP-Sortiment ist die **Sanwa MT-4**, ein 2,4-Gigahertz-Vierkanalsender-Empfänger-Set. Bis zu 18 verschiedene Modelle können abgespeichert werden. Per Knopfdruck lässt sich unkompliziert zwischen den Profilen wechseln. Das System ist telemetriefähig und im Set sind bereits Drehzahl- sowie Temperatursensoren enthalten. Die MT-4 ist kompatibel mit allen Sanwa 2,4-Gigahertz-Empfängern, mit FHSS-2, -3 und -4 Auto-Empfängern sowie den RX-371, -442FS, -451, -451R und dem LRP C3-RX – die Telemetrie funktioniert allerdings nur mit dem im Set enthaltenen RX-461 Empfänger. Der Preis: **269,90 Euro**.

### Sanwa MT-4 von LRP electronic

Bei LRP gibt es nun eine **Mitsubishi Lancer**

### Evolution X-Karosserie von HPI

Racing. Sie ist unlackiert und kann individuell angepasst werden. Die Karosserie ist passend zu allen 200-Millimeter-1:10er-Touring-Cars, kann aber auch mit breiteren Felgen bei 190-Millimeter-Autos verwendet werden. Der Preis: **37,99 Euro**.



Mitsubishi Lancer Evolution X Karosserie von LRP electronic

Für alle gängigen Glühkerzenstecker bietet LRP jetzt ein **Universal-Ladekabel** an. Es ist 50 Zentimeter lang und hat hochwertige 4-Millimeter-Goldkontakte. Der Anschluss-Adapter ist in Form einer Glühkerze gefertigt, sodass ein Anschließen ganz einfach und schnell von der Hand geht.

Neu bei LRP electronic gibt es den **S8 Rebel BX**, einen Nitro-Offroad-Buggy für Einsteiger im Maßstab 1:8. Das komplett fahrfertig montierte Modell verfügt über einen wartungsarmen Antrieb über drei Vierspiderdifferenziale. Ein für den Rebel entwickelter Big Block LRP Z.25R Sport Pullstart Motor mit 2,73 PS und maximal 34.100



S8 Rebel BX von LRP electronic

Umdrehungen pro Minute sowie ein 9-Kilogramm-Lenkservo mit Metallgetriebe sind nur einige Features. Der Preis: **289,99 Euro**.

Der **X12L Short Course 550** ist ein Brushlessmotor mit 5,5 Turns, speziell für Short Course-Modelle. Der X12L Short Course 550 basiert auf dem Brushless Modified Motor X12 und ist exakt auf die Anforderungen von Short Course-Trucks abgestimmt. Mit der Bezeichnung L für Large steht nun eine neue verlängerte Version mit

### X12L Short Course 550 von LRP electronic

identischen Features des weltweit erfolgreichen Vector X12 zur Verfügung. Der Motor ist sensorgesteuert und verfügt über ein einstellbares Timing. Der Spannungsbereich liegt bei 4,8 bis 11,1 Volt und die Drehzahl bei 3.700 Umdrehungen pro Minute und Volt. Das Gewicht beträgt 240 Gramm, die Maße sind 35,8 x 66 Millimeter bei 5 Millimeter Wellendurchmesser. Der Preis: **119,99 Euro**.



## Plasti Dip

Die Firma Plasti Dip hat die Rezeptur für ihren **Flüssiggummi** verbessert, sodass statt vier Stunden nur noch eine Stunde Trocknungszeit anzusetzen ist. Mit Plasti Dip beschichtet man Bauteile und schützt sie so vor Feuchtigkeit, Nässe, Schmutz oder Staub, was die Lebensdauer deutlich erhöht. Der flüssige Gummi haftet auf fast allen Materialien und ist gegen die meisten Stoffe beständig. Auf der Internetseite [www.plastidip.tv](http://www.plastidip.tv) werden in Videos Anwendungsbeispiele gezeigt.



Neue Rezeptur bei Plasti Dip

## Power-Save-Racing

Um dem speziellen Luftfiltergehäuse des Durango DNX408 gerecht zu werden, hat Power-Save-Racing einen speziellen Filter mit optimal angepasster Form entwickelt. Der **Zweistufen-Filter** wird als 5er-Pack oder als 10er-Pack mit jeweils 45 oder 90 Milliliter Luftfilteröl angeboten. Der Preis: **11,95 Euro** oder **20,95 Euro**.



Luftfilter für den Durango DNX408 von Power-Save-Racing

## RC-Car-Shop Hobbythek



Neu im Sortiment von RC-Car-Shop Hobbythek sind **Reifen von GRP** für Großmodelle in den Maßstäben 1:5 und 1:6. Sie sind erhältlich in drei Shorehärten und die Reifen sind ab Werk verklebt. Preise pro Paar: Tourenwagen: **36,- Euro**. Offroad: **44,90 Euro** und Formel 1 **39,- Euro** für die Front sowie **45,- Euro** für das Heck.

Großmodellreifen von RC-Car-Shop Hobbythek

## R&G Faserverbundwerkstoffe

Neu bei R&G ist das **Aktivatorspray** zur Härtungsbeschleunigung von Sekundenklebern. Es eignet sich für das schnelle Verkleben von Metallen, Gummi, Kunststoffen (außer PE, PP und Weich-PVC), Keramik und Holz in Verbindung mit Sekundenklebern auf Cyanacrylat-Basis. Der Preis: ab **2,86 Euro**. Neu ist auch der Sekundenkleber vom Typ SF 5. Dieser ist sehr dünnflüssig, verfügt jedoch über eine hohe Abbindegeschwindigkeit. Es handelt sich um einen schnell härtenden Einkomponenten-Ethyl-Cyanacrylatkleber, der sehr gut zum Verkleben von Balsaholz und Werkstoffen mit geringer Porosität wie etwa Metall und Gummi geeignet ist. Der Preis: ab **1,43 Euro**.



Aktivatorspray von R&G Faserverbundwerkstoffe

easy  
**partfinder**

Sie haben das umständliche Ersatzteilsuchen satt? Bestellen Sie Ihr Ersatzteil direkt aus der Beschreibung!

- Beschreibung im Onlineshop (Partfinder) öffnen
- Ersatzteil anklicken
- Menge eingeben
- In den Warenkorb legen
- Bestellen

**hubschrauber**  
**automodelle**



ganz schön  
**einfach.**  
Die Ersatzteilsuche



versand nach  
**deutschland**  
direkt mit der  
deutschen post!

**XB Pro Golf GTI**  
„Sonderauflage“



**1:10 4WD RTR**  
**tt-01 type e chassis**  
**led scheinwerfer**

AN-87125

**129.<sup>90</sup>**



**www.der-schweighofer.com**

**wochenangebot.**  
Einen Klick wert!  
7 Tage ab jedem 15. des Monats

**supersonderangebot.**  
Einen Klick wert!  
24 Stunden jeden 1. des Monats

**NEU katalog 2011**



**über 600 Seiten**  
Infos, Angebote & Neuheiten  
jetzt lieferbar

**jetzt klicken**  
**wir schicken...**

und zwar  
**portofrei\***  
ab einem Bestellwert  
von 90.- in alle EU-Staaten



\*Ausgenommen Treibstoffe, Sperrgut und Speditionssendungen

**partnershops**

- |  |  |
|--|--|
| <b>Niederösterreich</b><br>RC Modellbau Grimm<br>Domplatz 17<br>A-2700 Wiener Neustadt<br>+43/2622/84970                           | <b>Kärnten</b><br>Modellbau Stach<br>Bahnhofstraße 2<br>A-9560 Feldkirchen<br>+43/4276/48901         |
| <b>Vorarlberg</b> - nur wenige km<br>in die Schweiz<br>Playland Modellbau<br>Bundesstraße 30<br>A-6923 Lauterach<br>+43/5574/83657 | <b>Wien</b><br>hobby-factory<br>Hobbyartikel GmbH<br>Pragerstraße 92<br>A-1210 Wien<br>+43/1/2784186 |

**kontakt**

**Modellsport Schweighofer GmbH**  
Wirtschaftspark 9  
8530 Deutschlandsberg  
Österreich  
Tel.: +43 3462-25 41-100  
Fax: +43 3462-25 41-310  
**Allgemeine Anfragen:**  
info@der-schweighofer.com  
**Bestellungen:**  
order@der-schweighofer.com

Meine Modellsportsuchmaschine    
**einfach alles finden**

## Robitronic Electronic

Der Axial Wraith von Robitronic ist ein Scale-Rock-Crawler im Maßstab 1:10 und mit 4WD-Antrieb. Aufgebaut mit hochfesten Composite-Materialien und einem absolut realistischen Rohrrahmenchassis steht das RTR-Modell nicht nur für eine absolut detailgetreue Optik, sondern – und das ist neu für die Crawler-Szene – eine vergleichsweise hohe Geschwindigkeit. Dabei vereint der Wraith die bestechende Optik, das schiere Basher-Potenzial eines Monstertrucks und die technische Finesse der Crawler-Konkurrenz. Der Preis: 369,- Euro.

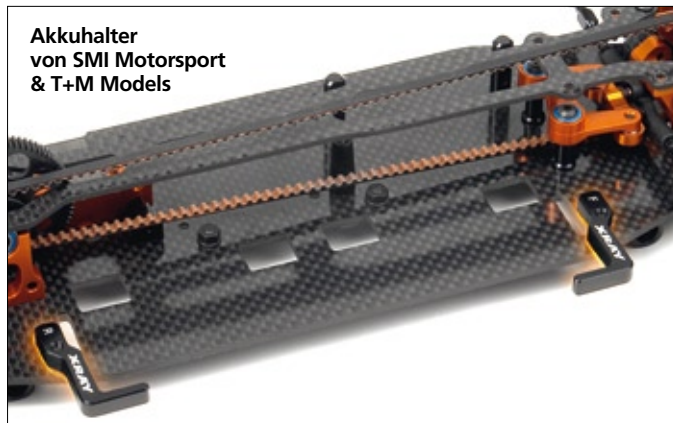


**Axial Wraith  
von Robitronic Electronic**

## Thunder Tiger

Die speziellen 2s-RC-Car-LiPo-Akkus im Hardcase von Nosram sind mit 5.800 und 6.200 Milliamperestunden Kapazität erhältlich. Sie überzeugen durch extrem niedrige Innenwiderstandswerte und eine Strombelastbarkeit von bis zu 65C. Die schlagfesten rot-transparenten Kunststoff-Verkleidungen machen diese Nosram-Kraftpakete für jeden Renneinsatz ideal, denn sie schützen die empfindlichen LiPo-Zellen perfekt und sind zudem noch mit ihren angeformten Sub-C-Style-Ausbuchtungen so konstruiert, dass sie sicher in jeder Kategorie von 1:10er-RC-Cars fixiert werden können. Die Stecker-Buchsen sind von beiden Seiten nutzbar und haben 4 Millimeter Durchmesser. Darüber hinaus befindet sich ein 2-Millimeter-Anschluss für einen Balancer am Gehäuse.

**Nosram LiPo-Akkus  
von Thunder Tiger**



**Akkuhalter  
von SMI Motorsport  
& T+M Models**

## SMI Motorsport & T+M Models

Wer das geringe Gewicht seiner LiPos etwas ausgleichen möchte, hat beim T3 nun die Gelegenheit dazu, denn die neuen LiPo-Halter aus hochfestem Aluminium sind nicht nur deutlich stabiler, sondern auch schwerer als die Originalteile – das Gewicht wird dabei so tief wie möglich platziert. Der Halter sorgt für einen optimalen Sitz des Hochleistungsakkus. Der Lieferumfang umfasst je einen Halter für vorne und hinten zur seitlichen Montage am T3.

Für den optimalen Schutz des teuren Verbrennungsmotors gibt es nun exklusiv von Hudy ein spezielles Luftfilteröl im 50-Milliliter-Gebinde. Dieses sorgt für eine verbesserte Benetzung der Schaumstoffoberfläche des Luftfilters und verhindert somit zuverlässig das Eindringen von Schmutzpartikeln in den Brennraum. Damit sofort ersichtlich ist, an welchen Stellen schon Öl aufgetragen ist, wurde es blau eingefärbt.



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



**Alu-Lenkung  
für den XRAY T3  
von SMI Motorsport  
& T+M Models**

Wer die Lenkung seines XRAY T3-Modells noch geschmeidiger und stabiler machen möchte, hat nun mit dem neuen

Umbauset eine preiswerte Gelegenheit dazu. Die Bauteile sind aus hochwertigem 7075 T6-Aluminium gefräst und in stylischem Orange eloxiert. Zum Lieferumfang gehören auch vier neue Kugellager für den sofortigen Einsatz dieser optisch und technisch hochwertigen Tuningteile.

**Hauptzahnäder von SMI Motorsport  
& T+M Models**

Gerade die Untersetzung sowie die optimale Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Energie stellen bei einem 1:12er- oder 1:10er-Glattbahnmodell eine große Herausforderung dar. Die neuen XRAY-Hauptzahnäder im 64DP-Standard überzeugen durch extremen Rundlauf, geringen Verschleiß sowie eine gesteigerte Effizienz gegenüber den gröber verzahnten Versionen. Lieferbar sind folgende Varianten: Kunststoff-Hauptzahnrad 64DP – 76 Zähne, Kunststoff-Hauptzahnrad 64DP – 78 Zähne und Kunststoff-Hauptzahnrad 64DP – 80 Zähne.



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

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

# TERRIER 2.0

ANSMANN  
RACING

ANSMANN  
RACING



Art.Nr. 114000007  
Terrier 2.0 RTR  
1:8 GP Stadium Truck

- > Fahrzeug einsatzbereit Aufgebaut
- > Ausgereifte Spitzentechnik
- > Pivot Ball System v/h
- > Liegendes Lenkservo 6kg
- > Robuste Öldruckstoßdämpfer
- > Fertig designte und beklebte Karosserie
- > inkl. 40 Mhz Wheel- Funkfernsteuerung
- > Erhältlich als RTR und Kit Version

Weitere Informationen unter [www.ansmann-racing.com](http://www.ansmann-racing.com)

ANSMANN  
RACING

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



# ***Einer für alle***

## ***RB erobert den 1:8er-Markt***

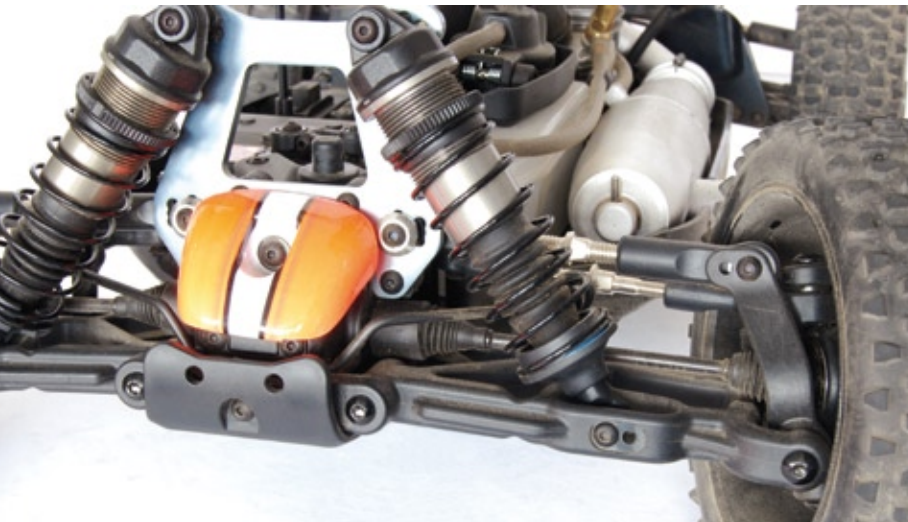


Text und Fotos:  
Jan Schnare



**Einer für alle, das wär's doch. Ein Modell für Einsteiger, Fortgeschrittene und Profis. Aber mal ehrlich: ist das realistisch? Stehen der Preis, den Einsteiger zahlen wollen und die Qualität, die Profis erwarten, nicht in einem Widerspruch? Das RC-Car-Erstlingswerk des Motorenherstellers RB – der Buggy RB-One – beweist, dass dieses Konzept durchaus aufgehen kann.**





**Sowohl die Kolbenstangen der Stoßdämpfer als auch die Gelenke der CVD-Wellen sind mit Gummimanschetten vor Schmutz geschützt**



**Der Tank ist mit einer Spritzschutzwand und einer Lasche zum Öffnen versehen**

Um der Grundidee gerecht zu werden, ein für Einsteiger, Fortgeschrittene und Profis gleichermaßen geeignetes Modell zu entwickeln, müssen zwei Kriterien erfüllt werden. Erstens: Das RC-Car darf nicht viel mehr als ein herkömmlicher RTR-Buggy kosten. Zweitens: Das Modell muss qualitativ deutlich hochwertiger aufgebaut sein, als ein Einsteigerset. Hier den geeigneten Mittelweg zu finden und damit Neuland zu betreten, ist die Kunst. RB bietet ein fahrfertiges Wettbewerbsmodell für unter 500,- Euro an. Damit sind beide Kriterien erfüllt.

### Was man bekommt

Als klassisches RTR-Set konzipiert, kann der Fahrspaß direkt aus dem Karton losgehen. Das Modell ist fertig aufgebaut und mit einer schicken, fertig lackierten Karosserie ausgestattet. Eine Fernsteuerung mit 2,4-Gigahertz-Technik und jede Menge Zubehör liegen dem Set ebenfalls bei. Soweit zählt schon mal alles zum gehobenen Fertig-Modell-Standard. Interessant wird es jedoch, wenn man die Haube abnimmt. Darunter werkelt kein Billigmotor mit hohler Alu-Tröte. Ein echter RB-Motor mit EFRA-Resorohr bildet hier das Herzstück. Lieferbar ist das Modell mit Anreißstarter oder für die Startbox. Der Motor ist in beiden Fällen identisch. Durch dieses Triebwerk schlägt der potenzielle Käufer gleich zwei Fliegen mit einer Klappe: er

bekommt einen soliden Motor mit bewährter, wettbewerbsreifer RB-Technik und kann dank des EFRA-Resos direkt bei Rennen an den Start gehen.

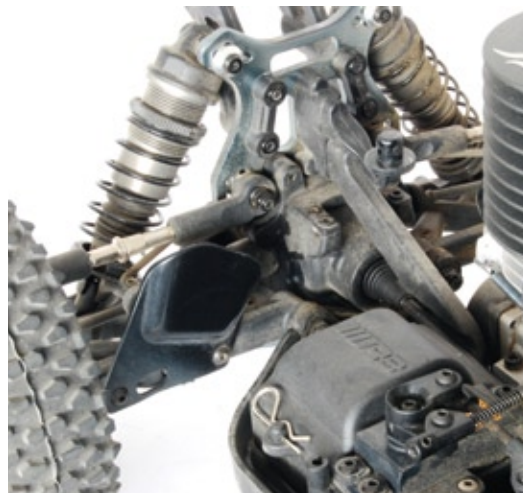
Auch bei den restlichen Komponenten hat sich RB nicht lumpen lassen. Keine No-Name-Servos mit läppischen 3 Kilogramm Stellkraft dürfen sich mal im Buggy versuchen. Hochwertige Savöx-Steuermänner mit reichlich Power bewegen die Räder schon im Stand mühelos hin und her. Auch die Bremse wird ausreichend stark betätigt. Übrigens ist sie ab Werk sehr gut eingestellt: Bei einer Vollbremsung blockieren die Vorderräder komplett, während sich die Hinterräder unter Kraftaufwand noch weiterdrehen lassen. Somit ist bei einer Bremsung auf gerader Strecke gewährleistet, dass der Buggy in der Spur bleibt und das Heck nicht ausbricht. Für dynamischere Kurvenfahrten kann man sich die Bremse selbstverständlich auch anders einstellen, sodass ein gezieltes Ausbrechen des Hecks provoziert werden kann. Dafür wird einfach eine Rechts-links-Gewindestange verdreht, die für die Aufteilung der Bremskraft zwischen beiden GFK-Bremsscheiben zuständig ist.

Für ein Geschoss wie den RB-One ist eine sichere Funkverbindung unerlässlich. Leider ist bei vielen Herstellern die 27- beziehungsweise 40-Megahertz-



**Die beiliegende 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung verfügt über die wichtigsten Einstellfunktionen. Eine Servowegbegrenzung für den Gaskanal wäre dennoch wünschenswert gewesen**

**Die Achsen sind wie im 1:8er-Bereich üblich, mit Verbindungen zum Chassis hin abgestrebt. Gummiabedeckungen schützen die Antriebswellen vor Verunreinigungen**



**Hochwertige Savöx-Servos arbeiten im RB-One. Die Lenkung basiert auf einer bewährten Zweipfosten-Bausweise**



**Das Fahrwerk des RB-One ist gut abgestimmt. Lediglich die Diffs könnten etwas stärker gesperrt sein**

Ära noch immer nicht beendet. Gott sei Dank ist das bei RB anders. Eine grundsolide 2,4-Gigahertz-Fernsteueranlage kommt hier zum Einsatz. Der Empfänger überzeugt durch seine extrem geringe Größe. Der Sender ist in üblicher Colt-Optik aufgebaut und bietet alle wichtigen Einstellfunktionen: Trimmung für beide Kanäle über Drehregler, Dual-Rate-Funktion für die Lenkung und natürlich Servo-Reverse. Das Einzige, was fehlt, ist eine Dual-Rate-Funktion für den Gas-Kanal. Bei einem ersten Funktionstest zeigt sich nämlich, dass das Gas-Servo den Vergaser bei Vollgas so weit aufzieht, dass er verklemmt. Zwar löst sich dieses Problem beim Loslassen des Hebels von selbst, gut ist es jedoch weder für das Servo noch für den Vergaser.

**Technik vom Feinsten**

Was sich auf dem Chassis befindet, ist damit geklärt. Aber wie sieht es eigentlich mit dem Chassis selber aus? Die Antwort ist denkbar einfach: Gut! Die Aluminium-Platte ist chic in einem Grau-Blau-Ton eloxiert und sauber verarbeitet. Der Motor ist auf der linken Seite platziert und greift mit seiner Dreibacken-Kupplung auf das Stahl-Hauptzahnrad, das sich mittig im Modell befindet. Eine Kunststoff-Abdeckung schützt es von oben und sorgt dafür, dass kein Dreck über das ganze Chassis geschleudert wird. Zwei Bremsscheiben aus GFK,

jeweils am vorderen und hinteren Mitteldiff-Outdrive angebracht, werden von je zwei Stahl-Bremsbelägen in die Mangel genommen. Dabei sind die Anlenkungen beider Bremsanlagen miteinander verbunden, wodurch nur ein Gestänge zum Servo führt. Über ein Stück Silikonschlauch wird ein gewisser Dämpfungseffekt bei einer Vollbremsung erzielt.

CVD-Wellen übertragen die Kraft vom Hauptzahnrad weiter an die beiden Achsdifferenziale. Letztere sind in bewährter Vierspider-Bauweise erstellt und natürlich – wie auch der restliche Antriebsstrang – komplett kugelgelagert. Auch von hier aus geben hochwertige CVD-Wellen die Kraft an die 17-Millimeter-Sechskantmitnehmer weiter, auf denen sich edle in schwarzem Chrom designte Achtspeichenfelgen drehen. Die passenden, grobstolligen und recht weichen Geländereifen sind sauber darauf verklebt. Den Abschluss des Ganzen bildet eine in Chassisfarbe eloxierte Aluminiummutter. Das Besondere an den Wellen ist die Tatsache, dass an allen Gelenken – abgesehen von den Mitteldiffabgängen – Gummimanschetten zum Einsatz kommen, die vor Dreck schützen und so die Lebensdauer des Antriebs enorm erhöhen.

Doch zu einem gut fahrenden Buggy gehört bekanntlich mehr, als blinkende Alu-Teile und trendige CVD-Wellen. Die Aufhängung ist hier viel entschei-



Ein 1.200-Milliamperestunden-Hump-Pack gehört zum Lieferumfang. Die Besonderheit: Der Akku verfügt neben dem Empfänger-Ausgang auch über einen Ladeanschluss

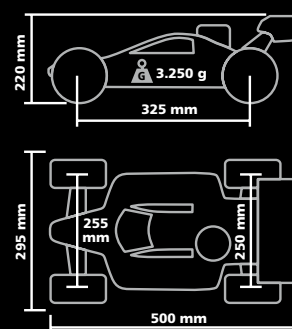
**CAR CHECK**

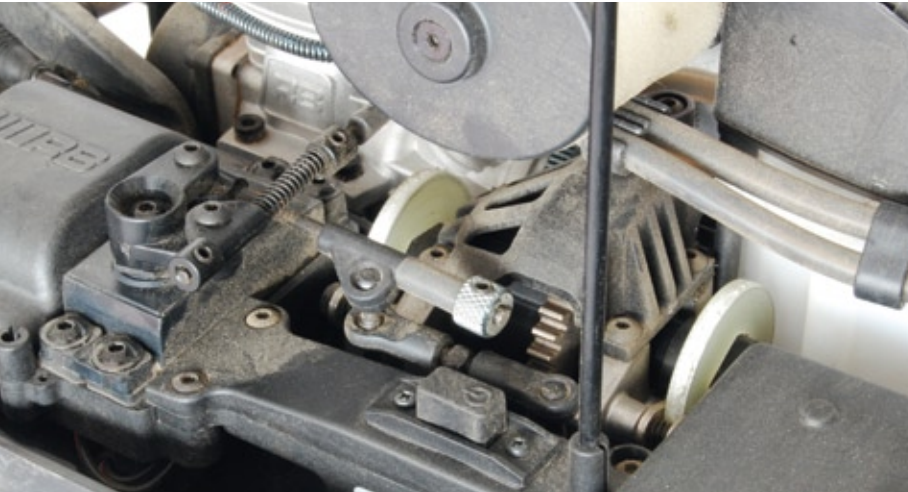
**RB-ONE**  
**RMU Deutschland**

- Klasse: **Verbrenner-Offroad 1:8**
- Empfohlener Verkaufspreis: **499,- Euro**
- Bezug: **direkt**

- Technik: **4WD-Antrieb, CVD-Wellen, vier Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer, Vierspider-differenziale**

- Benötigte Teile: **acht Mignonzellen, Batterie für Glühkerzenstecker, Sprit**





Die Anlenkungen der beiden Bremsanlagen sind miteinander verbunden und dann gekoppelt angesteuert. So spart man sich zwei aufwändige Bremsgestänge, die zum Servo geführt werden müssen



Die Achsen überzeugen durch eine robuste Bauweise. An den Big-Bore-Dämpfern lässt sich die Fahrzeughöhe durch Rändelschrauben verstellen

**Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis**

**Komplette Ausstattung  
Hochwertige Komponenten**

**Diffs könnten stärker gesperrt sein**

dender. Im Fall des RB-One kommen hier hochwertige, perfekt verarbeitete Kunststoffteile zum Einsatz. Rein gefühlt gibt es keinen Unterschied zu Wettbewerbsmodellen, bei denen alleine der Baukasten ohne Komponenten schon mehr kostet, als der komplette RB-One. Natürlich sind alle Teile miteinander verschraubt. Keine E-Klipse oder ähnliche Einsparmaßnahmen sind hier zu finden. Dass auch Rechts-links-Gewindestangen an allen entscheidenden Stellen zur Verstellung von beispielsweise Spur und Sturz vorhanden sind, braucht nicht erwähnt werden. Die einzelnen Aufhängungspunkte bieten auch jeweils mehrere Befestigungsmöglichkeiten, sodass vielfältige Setup-Möglichkeiten denkbar sind.

### Präzise

Die Vorderachse ist im typischen C-Hub-Design aufgebaut. Dabei fallen nicht nur die Leichtgängigkeit und die hohe Fertigungspräzision auf, auch das geringe Spiel in allen beweglichen Teilen ist auf Oberklasseniveau. Mittig auf der Achse findet sich die massive

Aluminiumdämpferbrücke. Sie hält die mächtigen Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer bombenfest an ihrem Platz. Ihre Gehäuse sind aus Aluminium gefertigt und eine Kunststoffkappe hält das Öl im Inneren. Ebenfalls aus Kunststoff ist die Rändelschraube, über die sich die Chassishöhe stufenlos einstellen lässt. Auch hier finden sich wieder Gummihüllen, die die Kolbenstangen vor Schmutz schützen und somit die Dichtigkeit lange sicherstellen. Damit auch in Kurven eine gute Lage gewährleistet wird, ist ein Stabilisator montiert, dessen Befestigungsschrauben jedoch nachgezogen werden sollten, da er einiges Spiel aufweist.

Die Lenkung ist in der buggytypischen Art und Weise ausgeführt. Sie basiert auf einem Zwei-Pfosten-System, wobei im rechten Pfosten ein einstellbarer Servosaver integriert ist. Von hier aus erfolgt auch die Ansteuerung über das Lenkservo. Positiv fällt sowohl bei der Lenkung als auch bei allen anderen Parametern des Modells auf, dass sämtliche Werte wie Sturz und Spur bereits werkseitig hervorragend eingestellt sind.

**Dank des relativ niedrigen Schwerpunkts neigt der Buggy auch in schnellen Kurven kaum zum Umkippen**





Der 2,4-Gigahertz-Empfänger gehört ebenso zum Lieferumfang wie eine passende Fernsteueranlage

Die Hinterachse ist im Grunde genauso aufgebaut wie die vordere. Jedoch fehlt hier logischerweise die Lenkung, weshalb keine C-Hubs, sondern einfache Achsträger zum Einsatz kommen. Ein etwas zu loser Stabilisator und stufenlos einstellbare Big-Bore-Dämpfer sind ebenso vorhanden. Zusätzlich wurden an den unteren Querlenkern Schutzplatten aus Gummi montiert, die effektiv verhindern, dass sich übermäßig viele Verunreinigungen an der Hinterachse sammeln.

Zum fahrfertigen Modell fehlen nun nur noch wenige Bauteile. Zum Beispiel der Tank. Der ist im üblichen Wettbewerbs-Design und verfügt über einen Spritzschutz sowie einen integrierten Filter. Die Spritschläuche sind ordentlich verlegt und lang genug, damit der Motor auch bei einer Dachlandung noch genügend „Saft“ in der Leitung hat, um nicht sofort auszugehen. Der fertig eingölte Zweizeige-Luftfilter passt im Gegensatz zu vielen anderen Modellen unter die Karosserie, ohne deutlich gegenzudrücken. Der kleine Empfänger findet reichlich Platz in seiner Box und auch das mitgelieferte 1.200-Milliamperestunden-Hump-Pack mit 6 Volt kommt gut in seiner Box unter, wenngleich der Raum für die Kabel etwas knapp bemessen wurde. Großer Pluspunkt: Am Akku finden sich zwei Anschlüsse – einer führt zum Schalter, der andere liegt frei zum Laden.

## Von 0 auf 100

Nach einer ausführlichen Inspizierung des Modells und dem Laden aller notwendigen Akkus konnte es an die praktische Erprobung gehen. Als Testmodell stand die Variante mit Seilzugstarter zur Verfügung. Wie es sich für einen Wettbewerbsmotor gehört, muss relativ viel Kompression überwunden werden. Hier ist ein Seilzugstarter natürlich nicht unbedingt die optimale Wahl. Jedoch ist ein Starten des Motors auch damit möglich. Und das gelingt auch recht einfach: Tanken, Auspuff zuhalten und ein paar Mal am Starter ziehen, Glüher aufsetzen und starten. Schon nach wenigen Versuchen springt der Motor an und läuft mit leicht erhöhtem Standgas noch recht rau. So tuckerten die ersten anderthalb Tankfüllungen komplett im Stand durch, bevor das erste Mal mehr Gas gegeben und die Vergasereinstellung verändert wurde. Als Sprit kam



Als Antrieb dient ein RB-3+2-Kanal-Motor mit einer ABC-Laufgarnitur in Verbindung mit einem EFRA-Resorohr

RB Fuel mit 25 Prozent Nitro zum Einsatz. Dieser hat sich bereits in der Vergangenheit bestens bewährt und steht für exzellente Performance.

Erste verhaltene Runden – dem Motor zuliebe – zeigten bereits, welches Potenzial in dem RB-One steckt. Doch natürlich soll an dieser Stelle nicht erklärt werden, wie das Modell mit zu fetter Einstellung und noch nicht richtig eingelaufenem Motor fährt. Daher ein kurzer Zeitsprung: Der Motor ist nach nunmehr knapp zehn Tankfüllungen und zahlreichen Runden auf dem Kurs schon nahezu optimal eingestellt. So geht es inzwischen mit enormen Geschwindigkeiten über den Kurs. Dank der relativ weichen und groben Reifen findet das Modell stets genügend Grip. Hierbei wird deutlich, dass der Schwerpunkt relativ niedrig liegt und die Tendenz zum Umkippen in schnellen Kurven somit gering ist. Hierzu tragen auch die Stabis bei.

Auf losem Untergrund musste das Mitteldiff relativ stark die unterschiedlichen Traktionsniveaus ausgleichen. Hierbei fiel auf, dass eine etwas stärkere Sperrung von Vorteil ist. Hier hat natürlich jeder Fahrer seine persönlichen Vorlieben und dies ist nur eine Empfehlung. Der Motor entfaltet seine Leistung sehr linear und es zeigt sich, dass Motor und Auspuffsystem hervorragend aufeinander abgestimmt sind. Auch die Lautstärke ist absolut im Rahmen. Recht kernig, aber nicht störend. Eines darf man jedoch bei einem so schnellen Modell nicht vergessen: Bremsen ist von entscheidender Wichtigkeit. Somit steht auch noch ein anständiger Bremstest auf dem Programm. Wie schon im Vorfeld beschrieben, bleibt der RB-One bei einer Vollbremsung in seiner Spur, ohne dass das Modell eine Tendenz zum Ausbrechen zeigt.

## Pole-Position

Nachdem die Indoor- und Outdoor-Erprobungen abgeschlossen sind, steht eines fest: Der RB-One hat sein Ziel erreicht. Er beschreitet einen perfekten Mittelweg zwischen Einsteiger-, Fortgeschrittenen- und Profi-Modell. Sowohl technisch als auch preislich passt hier alles zusammen. Und was das Fahrverhalten angeht, hat der RB-One das Potenzial, um bei den ganz Großen vorne mit dabei zu sein. ■



## FAZIT

Der RB-One von RMV Deutschland schließt die Lücke zwischen Profi-gerät und RTR-Modell. Und dabei ist er bei Weitem mehr als nur ein Lückenfüller. Er überzeugt durch hochwertige Technik, perfekte Verarbeitung und eine komplette Ausstattung bei einem absoluten Spitzen-Preis.



# Alle Viere



## Technik wie bei den Grossen

**Die allradgetriebenen Mini-Z zählen technisch zum Aufwändigsten und Anspruchsvollsten, was diese kleine Modellklasse zu bieten hat. Die Fahrleistungen und Fahreigenschaften lassen sich mit Tuning- und Setup-Maßnahmen spürbar verbessern. Das Angebot an Tuningteilen ist dementsprechend groß und wir wollten herausfinden, was aus der Vielfalt besonders empfehlenswert ist.**

Text und Fotos:  
Christian Hanisch

Der Allradantrieb verschafft dem Mini-Z AWD ein eigenständiges und ganz typisches Fahrverhalten. Anders als bei den heckgetriebenen Modellen sind die AWD im Grenzbereich leichter zu pilotieren. Die Zone zwischen Spurtreue und Drift ist sozusagen sein eigentlicher Bewegungsraum, was auch die spezielle Riege der AWD Drift-Cars möglich gemacht hat. Die AWD sind nicht unbedingt schneller unterwegs als ihr heckgetriebener familiärer Ursprung, aber sie gestatten es, auch mit wenig Übung, schwierige Passagen mit großer Souveränität zu meistern. Die Technik des AWD wird dabei ordentlich gefordert, denn schließlich muss die Antriebskraft in einem filigranen Chassis auf vier Räder verteilt werden.

### Technik

Das AWD-Chassis nutzt eine zentrale Kardanwelle für den Antrieb von Vorder- und Hinterachse. Der Motor ist dementsprechend längs eingebaut. Er

findet auf der linken Chassisseite zusammen mit der Elektronik seinen Platz, sodass die rechte Chassishälfte komplett für die Akkus zur Verfügung steht. Die Empfänger-, Servo- und Leistungselektronik ist Mini-Z-typisch auf einer gemeinsamen Platine untergebracht. In der Standardausführung werkelt in Vorder- und Hinterachse jeweils ein kleines Differential mit drei Kegelrädern. Kleine Kunststoffkardans übertragen die Drehbewegung zu den Rädern. Die Radfederung ist als Geradewegfederung ausgeführt.

Die Radträger werden von starren Dreieckslenkern geführt, in denen sie vertikal beweglich sind. Diese Fahrwerkskonstruktion realisiert eine gut funktionierende – wenn auch kaum gedämpfte – Einzerradaufhängung, bei der die Federhärte durch verschiedene Federn den jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden kann. Die kürzlich vorgestellte DWS (Double Whishbone Suspension) Hinterachse



**Rallye- und Drift-Modell:  
Subaru Impreza WRC2008 (links) und Formula D Silvia S15**

für die Mini-Z AWD arbeitet nach dem Muster der größeren RC-Cars und ermöglicht eine gedämpfte Hinterradfederung. Vorspur und Sturz lassen sich am Mini-Z AWD durch entsprechende Spurstangen beziehungsweise Radträger einstellen. Aber unabhängig von diesen Setupmaßnahmen, gilt es meist zunächst, das Chassis insgesamt für mehr PS herzurichten.

## Angepasst

Voraussetzung für den Einsatz eines stärkeren Motors ist ein Antriebsstrang, der die zusätzliche Leistung auch verschleißarm auf die Piste bringen kann. Dabei steht die Ausstattung mit Kugellagern an erster Stelle, wobei der Einbau der Kugellager für die Zentralwelle einige Montagearbeit erfordert. Die nächste Verbesserungsmaßnahme zielt auf die Antriebswellen. Die kleinen Kunststoffkardanwellen erreichen besonders

in der Vorderachse schnell ihre Leistungsgrenze, denn die Mitnehmerstifte des Kugelgelenks springen bei großer Belastung gern einmal aus ihren Führungen. Die Kyosho-Kardans MDW009 sind deshalb für die Vorderachse eine Empfehlung. Eine gleich gute Funktion bieten die Titanium Drive Shafts von Atomic, die im Viererpack angeboten werden und somit eine Kardan-Komplettausstattung gestatten.

Für eine potentere Kraftübertragung bietet Kyosho Aluminium-Antriebsräder MDW012 und CNC-gefräste Antriebsritzeln MDW010. Spätestens aber beim Einbau der Titan-Zentralwelle MDW006 oder bereits beim Austausch der Kunststoffgleitlager auf der Zentralwelle gegen Kugellager dürfte auch der Umbau auf das grau-blaue Chassis-Set MDF003GB und damit eine grundlegende Aufrüstung überlegt werden. Allerdings besteht der Vorteil des grau-blauen Chassis lediglich in den Goldkontakten für die Akkus. Es stellt sich daher die Frage, ob ein solcher Umbau wirklich sinnvoll ist, zumal der Aus- und Wiedereinbau der Elektronik- und Servo-Baugruppe eine knifflige Angelegenheit ist und die Gefahr in Kauf genommen werden muss, dass Kabel abbrechen. Es ist Übung und ein gutes Auge vonnöten, wenn die kleinen Elektronikteile wieder angelötet werden müssen. Das Servo-Getriebe

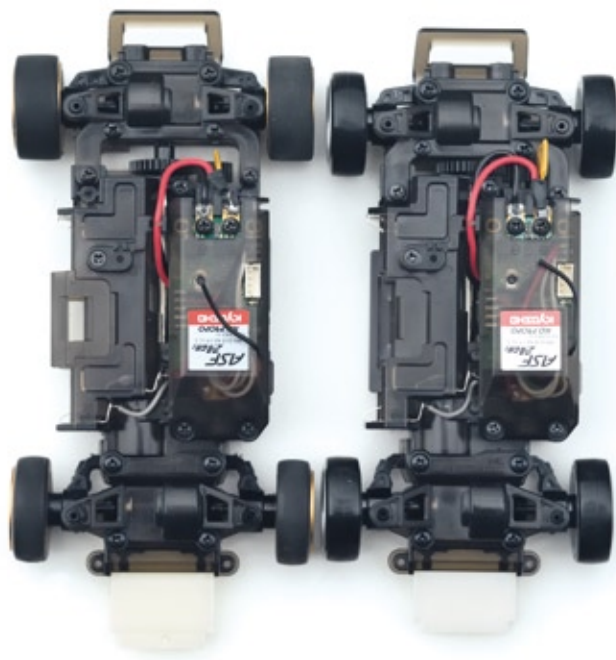


**Kardanhalbwelle von Kyosho (oben) im Vergleich zur leichteren Titan-Variante von Atomic**



**Kleine Kunststoffkardans sorgen für die Kraftübertragung zu den Rädern**

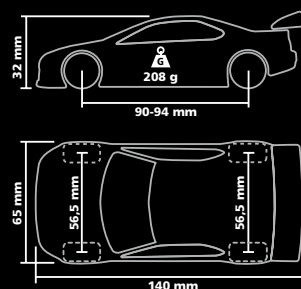
**Die AWD-Modelle können durch einfachen Versatz des Hecks in den Radständen 90 Millimeter (M-Wheelbase) und 94 Millimeter (L-Wheelbase) gebaut werden**



## CAR CHECK

### MINI-Z AWD Kyosho

- Klasse: Elektro-Onroad 1:24
- Empfohlener Verkaufspreis: 249,- Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Antrieb, Einzelradaufhängung, Kegelraddifferenziale
- Benötigte Teile: acht AAA-Akkus, Perfex KT-18 2,4-Gigahertz-Sender, Ladegerät





Das getunte Mini-Z AWD-Chassis ist immer auch etwas fürs Auge, denn die farbigen Aluminiumteile sorgen für ein aufregendes Ensemble

ist bereits aus Delrin und auch der Austausch des Servosavers gegen ein Aluminium-Bauteil – wie es beispielsweise 3Racing anbietet – verbessert die Funktion nur marginal.

### Setup

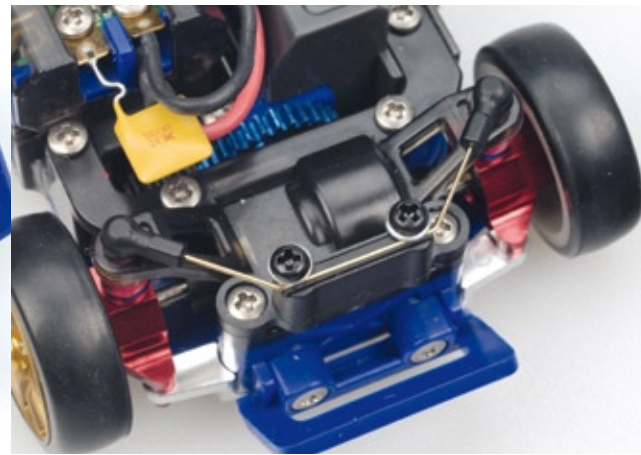
Die Auswahl der Differenziale hat großen Einfluss auf das Fahrverhalten. Standarddiff, Kugeldiff, Starrachse und Freilaufachse ermöglichen viele Kombinationen und sorgen für ganz verschiedene Fahreigenschaften. Hier muss ausprobiert werden, was für den jeweiligen Einsatzfall am besten passt. Für ein Drift-Setup kann beispielsweise die Freilaufachse vorn und ein etwas gesperrtes hinteres Differenzial in Kombination mit negativen Stürzen an den Rädern sowie einer leichten Vorspur auf der Vorderachse und einer größeren Vorspur auf der Hinterachse zum Einsatz kommen. Für die Sturzeinstellung eignen sich die Kunststoff-Radträger von Kyosho bestens, denn sie bieten eine spielarme Radführung. Leider haben sie keine Kennzeichnung. Um Verwechslungen auszuschließen, empfiehlt es sich deshalb, diese Radträger mit entsprechenden farblichen und/oder numerischen Kennzeichnungen zu versehen.

3Racing macht es in dem Punkt besser, dafür muss aber bei deren Aluminiumradträgern das Axialspiel an der Radachse mit Scheiben ausgeglichen werden. Dazu eignen sich die kleinen, eigentlich für die Justierung der Bodenfreiheit gedachten Scheiben aus dem

Durchdachte Konstruktion  
Viele Setup-Möglichkeiten  
Reichhaltiges Tuningteilangebot

Bauanleitung

Der Einbau des Lenkservogetriebes und der Platine ist eine knifflige Angelegenheit, bei der die Kabel mit großer Sorgfalt verlegt werden müssen



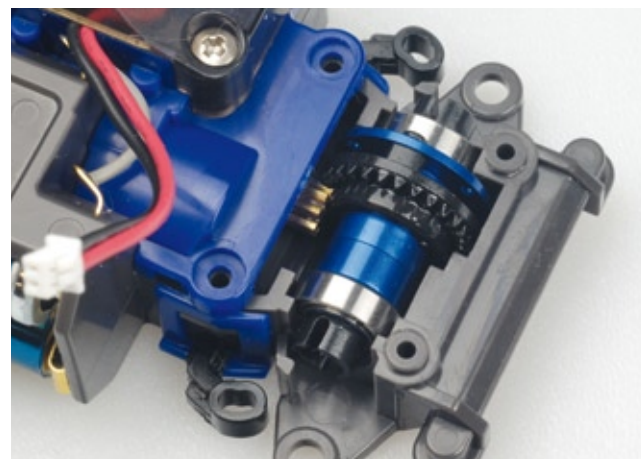
Der 3Racing Stabi passt problemlos mit der Standardabdeckung der Hinterachse, mit der Tuning-Aluminium-Abdeckung hingegen nur nach Modifikation

Kyosho-Set MDW-22. Für die Einstellung der Federvorspannung und der Bodenfreiheit kann auch auf die Distanzscheiben aus den 3Racing-Sets AWD-12 und AWD-13 zurückgegriffen werden. Die Einstellmöglichkeiten am Fahrwerk erreichen beinahe das Niveau der großen RC-Cars. Da am Mini-Z AWD aber die Einstellung in vorgegebenen Schritten erfolgt, werden die Unterschiede zwischen der einen und anderen Variante häufig sofort erkennbar.

Der Hauptvorteil bei der Fahrwerkeinstellung besteht aber darin, dass kein spezielles Setup-Board erforderlich ist. Das erleichtert das Tuning und vergrößert den Spaß am Modell. Spezielle Setup-Bauteile wie etwa das Stabi-Set von 3Racing erweitern die Möglichkeiten nochmals. Das Stabi-Set hilft, Ruhe ins ungedämpfte Einzelradfahrwerk des Mini-Z zu bringen, was sich auf schnellen Pisten durchaus auszahlen kann. ■

### FAZIT

**Das getunte AWD-Chassis vermittelt jede Menge Fahrspaß. Mit dem Tuning gelangen ein Stabilitätzuwachs und eine größere Zuverlässigkeit im Renneinsatz. Darüber hinaus gestatten die Setup-Möglichkeiten im AWD-Chassis ein ganz individuelles und feinfühliges Anpassen des Fahrverhaltens.**



Vorderachse mit eingebautem Frontfreilauf



Teilenummer	Bezeichnung	Performance	Setup	Optik	Bewertung	Bemerkung
<b>Kyosho</b>						
MDW001	Ball Bearing Set	x			●●●○○	gute Qualität, aber vergleichsweise teuer
MDW02P / MDW023	MINI-Z X-SPEED V Motor	x			●●●●○	Motor könnte noch einen Tick stärker sein
MDF003GB	SP Color Chassis Set (Gray & Blue / MINI-Z AWD)	x			●○○○○	Goldkontakte, sonst keinen Vorteil, Platinendeckel noch für herkömmliche Quarz-Technik
MDW006	Ti64 Center Shaft & Pinion Gear	x			●●●●○	deutlich leichter als das Original
MDW007-01	Aluminum Motor Holder Set #1 Blue	x			●●●●○	verbessert Wärmeabfuhr vom Motor
MDW008	Aluminum Motor Cover			x	●●●○○	verbessert Wärmeabfuhr nur geringfügig
MDW009	Hard Universal Swing Shaft	x			●●●●●	stabile und gut funktionierende Kardans
MDW010	Machine Cut Pinion Gear Set	x			●●●○○	stabiler als Original
MDW011	Machine Cut Spur Gear Set L	x			●●●○○	für langen Radstand, stabiler als Original
MDW012	Machine Cut Spur Gear Set S	x			●●●○○	für kurzen Radstand, stabiler als Original
MDW016	Hard Diff. Joint	x			●●●●○	Nur in Verbindung mit Original-Diff, nicht erforderlich bei Tuning-Diffs
MDW013	Aluminum Front Upper Cover	x		x	●●○○○	erhöht Stabilität, mehr als doppelt so schwer wie das Original
MDW014	Aluminum Rear Upper Cover	x		x	●●○○○	erhöht Stabilität, mehr als doppelt so schwer wie das Original
MDW019	Titanium Screw Set	x			●○○○○	spart ca. 2 g Gewicht
MDW017	Front Oneway Unit	x	x		●●●●●	erfordern MDW009 aus Stabilitätsgründen
MDW018	Ball Diff. Set	x	x		●●●●●	solide Konstruktion mit tadelloser Funktion
MDW024	Rigid Axle	x	x		●●●●●	besonders interessant für Drift-Setups, erfordern MDW009 aus Stabilitätsgründen
MZW23	SP Servo Gear Set (Delrin)	x			○○○○○	Original-Servo-Getriebe ist bereits aus Delrin
MDW015/-05/-15	Alum Rear Toe Control 0°/0,5°/1,5°		x		●●●●○	edle Aluminium-Spurstangenversion für hinten
MDW003	Tie Rod Set		x		●●●●○	Kunststoffspurstangen: 4x für vorn und 2x für hinten
MDW004	Suspension Spring Set		x		●●●○○	leider nur 3x zwei Paar
MDW022	Setting Spacer		x		●●○○○	enthält Scheiben zur Einstellung der Bodenfreiheit und Distanzscheiben für die Räder
MDF002TA	Brake Disk Rotor			x	●●●●●	optisches Highlight
MDW005-15/-30/-45	Camber Knuckle Set		x		●●○○○	1,5°, 3° und 4,5° negativer Sturz, gute Funktion, aber: Verwechslungsgefahr, da leider keine Kennzeichnung auf den Radträgern vorhanden
82080	I.C.S. USB Adapter Set		x		●●○○○	interessantes Feintuning
<b>3Racing</b>						
AWD-03/04/05/06	Aluminum Knuckle 0°/1°/2°/3°		x		●●○○○	führt zu Axial-Spiel am Rad, das mit Scheiben ausgeglichen werden muss; gut unterscheidbar
AWD-09	Rear Toe In/Out Linkage		x		●●●●●	0°, 1°, 2°, 3° farbliche Kennzeichnung verhindert Verwechslung zuverlässig
AWD-10	Front Toe In/Out Linkage Set		x		●●●●●	6 Teile von -2° bis +3°
AWD-12	Damper Tension Shim		x		●●●●●	zur Federvorspannung
AWD-13	High Shim		x		●●●●●	zur Einstellung der Bodenfreiheit
AWD-19/V2	Aluminium Motor Heat Sink Mount With Spoiler Version 2	x		x	●●●●●	pfiffiger Spoiler, Aluminium-Kühler mit großer Oberfläche
AWD-31	Delrin Gear Set	x			●●●○○	bringt Laufruhe
AWD-35	Aluminum Steering Saver	x		x	●●●○○	zwei Federn zur Auswahl
AWD-37	Front and Rear Stabilizer		x		●●●○○	nicht mit den Atomic-Radträgern, passt auch nicht auf die hintere Alu-Abdeckung von Kyosho MDW-14
AWD-40/WO	Graphite Front & Rear Box for AWD	x		x	●●●○○	leichter als Alu-Versionen, für den Anbau von Stabis vorbereitet, hinteres Diff-Gehäuse nach unten offen
AWD-41/BU	Front Lower Bumper	x		x	●●○○○	bietet einen gewissen Schutz für die vorderen Querlenker, sonst Optik
3RAC-N20/GO	2 mm Aluminum Lock Nuts Golden Color (10 Pcs)			x	●●●●○	optisches Accessoire
<b>Atomic</b>						
AWD085	Titanium Drive Shaft	x			●●●●●	ca. 50% leichter als Stahlvarianten
AWD185-15	Steering Knuckle 1,5°		x		●●●●○	aufwändig und sorgfältig gefertigt, kaum Axial-Spiel, Lager sitzen gut, nicht möglich mit 3Racing Stabi-Set
<b>Team Titan</b>						
30020020	M2 Alu-Nylon Nut blue			x	●●●●○	optisches Accessoire



# Cat-Car



**Die englische Modellschmiede Schumacher Racing hatte schon immer einen Hang zum Extravaganten, wobei die Vorgängermodelle wie der Bosscat und der CAT 2000 sowie 3000 ebenfalls eher eine „schräge“ Mischung waren. Dafür waren sie jederzeit mit schnellen Rundenzeiten das Maß der Dinge auf den Rennstrecken. Der neue und sehr lange von der Fangemeinde erwartete CAT 4000 kam dann schließlich als CAT SX auf den Markt und war wiederum eine vollkommen neue Konstruktion.**

**Text und Fotos:**  
Robert Baumgarten

Schumacher hat bei der Konstruktion in vielen Punkten mit den Traditionen bei einem 1:10er-4WD-Buggy gebrochen. Hierzu zählen zum Beispiel der Einsatz eines dreifachen Riemenantriebs und ein zur Befestigung geklemmter Motor, wobei sich der ganze Motorhalter verschieben lässt. Weiter geht es bei der zweigeteilten Rutschkupplung und erstreckt sich bis in die Aufhängung. Sogar die Kardanwellen wurden anders konzipiert. Aber der Reihe nach.

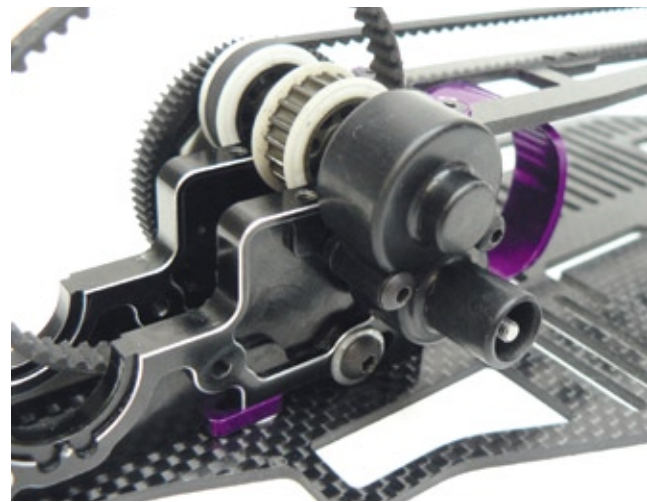
## **Auf den ersten Blick**

Wer sich den CAT SX anschaut, wird sofort die ungewöhnliche Akkuposition, das generell sehr schmale Layout und das Fehlen eines Kardanantriebs bemerken. Schumacher nutzt einen clever konstruierten

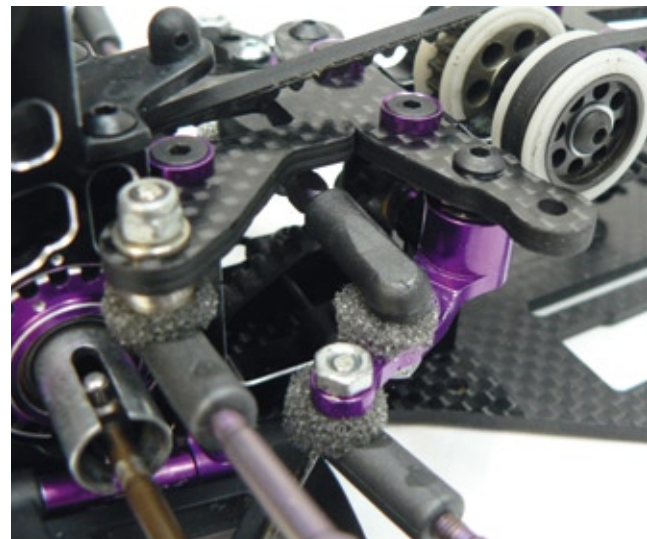
und extrem sauber gefertigten Antriebsstrang aus drei einzelnen Riemen, um die Antriebsleistung mit dem mittleren Riemen oberhalb des Fahrakku zu übertragen. Dadurch liegt der Akku fast in der Mitte und das gesamte Chassis erhält ein sehr schmales Design. Doch dieses Konzept wurde zudem noch an der Hinterachse mit einem Mischgetriebe aus Riemen- und Zahnradtechnik ausgestattet. Diese Bauweise führte zu einer erheblichen Verkürzung des Antriebsstrangs, sodass die maximale Länge eines 4WD-Buggys optimal ausgenutzt werden konnte. Nebenbei erhält man so die Möglichkeit, auch die Gesamtuntersetzung zum einen beim Hauptzahnrad und zum anderen auf der rechten Seite durch Austauschen der kleinen Zwischengetriebezahnräder zu variieren.



**Chic, schnell, leise**



Der untere Teil des Getriebes ist die zweigeteilte Rutschkupplung, der obere Teil sorgt für die Kraftübertragung auf den hinteren und den mittleren Riemen



Die Lenkung aus gefrästen Aluminiumteilen ist selbstverständlich vierfach kugelgelagert und hängt unter dem kleinen Topdeck



Die Montage beginnt mit dem Studium der englischsprachigen Anleitung, denn viele Teile sehen nicht nur komplett anders aus als bei vergleichbaren Modellen, sondern auch die Baureihenfolge wurde im Vergleich zu anderen Riemenbuggys verändert. Die eigentliche Montage erfolgt streng nach Bauabschnitten und lässt dank der bebilderten Anleitung und den 1:1-Abbildungen auch ohne Englischkenntnisse keine Zweifel aufkommen.

Nachdem einige optisch schön anzusehenden Aluminiumteile als Getriebebox vorne und hinten mit dem Kohlefaserchassis verschraubt sind, widmet man sich zunächst den hinteren Riemenrädern und der Rutschkupplung. Diese lässt sich im eingebauten Zustand von der rechten Seite aus einstellen. Hierzu dient eine

Die Einstellung der Riemenspannung über Exzenter bedingt zwar eine Demontage der Diffhalter, da aber hochwertige und weiche Riemen zum Einsatz kommen, muss dieser Prozess nicht allzu oft erfolgen



Die Qualität des CAT SX sucht Ihresgleichen. An vielen Stellen werden gar keine Unterlegscheiben benötigt und dennoch ergibt sich extrem wenig Spiel

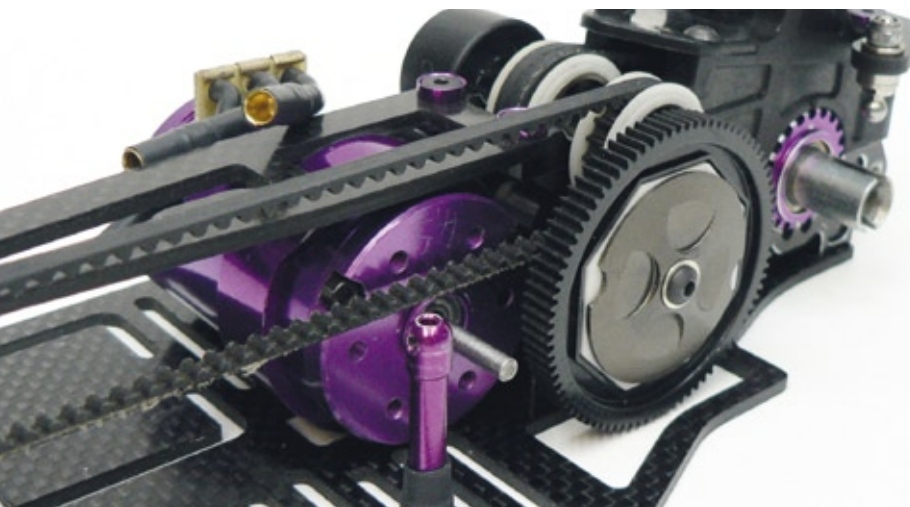
**Kugeldifferenziale**  
**Komplett kugelgelagert**  
**Kardanwellen**  
**Viele Tuningteile**  
**enthalten**

**Englische Anleitung**

Gummiabdeckung des Getriebeschutzes. Generell nutzt das Modell viele unterschiedlich lange oder dicke Schrauben – schnell ist da mal in der Rennhektik die falsche Schraube montiert. Dies stellt allerdings einen der sehr wenigen Kritikpunkte am Modell dar. Die Montage erfordert generell natürlich eine saubere Arbeitsweise, denn an einigen Stellen ist die Baureihenfolge genau einzuhalten, sonst hat man hinterher Schwierigkeiten und muss Baugruppen demontieren. Die erste Qual der Wahl stellt sich einem schon nach wenigen Baustufen, denn das Getriebe ermöglicht durch ein kleines Zwischengetriebe die Variation der internen Untersetzung.

### Feinheiten

Bei der Montage der Differenziale muss ein Seegering in eine Nut eingesetzt werden. Dies setzt eine passende Seegerringzange voraus – ansonsten ist der Ring sehr schnell verbogen. Die Differenziale mit jeweils zwölf Tungsten Carbidkugeln laufen sehr geschmeidig und sind zudem passgenau. Wichtig ist



Der Motor wird in einem Ring mit nur einer Schraube eingeklemmt. Diese Art der Befestigung hält auch im Offroad Einsatz sehr gut. Idealerweise wird ein Motor ohne Kühlöffnungen verwendet



Die Aufhängung entspricht dem Stand der Technik und verfügt über alle Einstelloptionen. Zudem liegen hochwertige Kardanwellen aus Federstahl ebenso bei, wie Rechts-links-Gewindestangen aus Titan

hier eine kleine Madenschraube auf der anderen Seite der Verbindungsschraube, sonst löst sich die Einstellung recht schnell. Generell sollte man beim CAT SX Schraubensicherungslack der mittleren Version nutzen, da sonst später bei einigen Teilen die Demontage schwierig werden könnte.

Sehr trickreich hat Schumacher die Einstellung der Riemenspannung über exzentrische Halterungen für die Differenziale gelöst. Diese aufwändig gefrästen Bauteile ermöglichen die Spannung der Riemen und zugleich die Einstellung der Differenzialhöhe – je nachdem, wie man sie in die Getriebeseitenteile einhängt. Die Getriebekästen sollten zusätzlich beim Verschrauben noch mit Flüssiggummi abgedichtet werden, da die Demontage bei Schäden doch recht aufwändig ist. Nachdem der Antriebsstrang nun nahezu fertig vor einem liegt, gilt es, diverse kleinere Teile wie Lenkhebel oder die Dämpferbrücken aus drei Millimeter dicker Kohlefaser zu montieren und auch hier fällt wieder einmal die hervorragende Fertigungs-



Die Einstellung der Rutschkupplung kann sehr schnell von der rechten Seite des hinteren Getriebes erledigt werden. Zusätzlich schützt eine Kunststoffabdeckung die Getriebestufe vor Schmutz

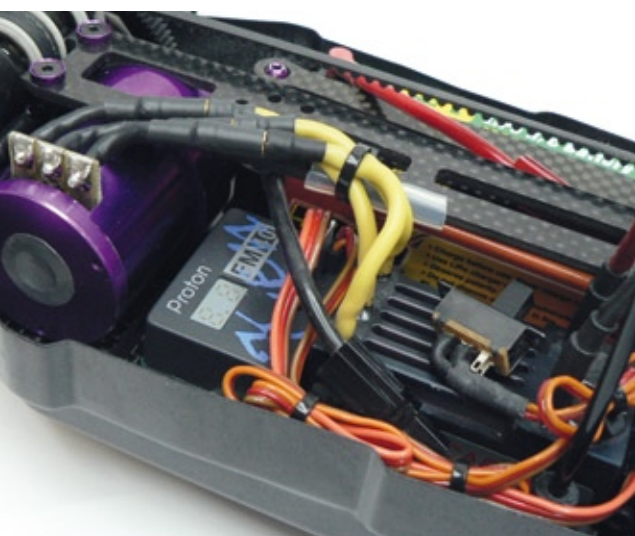


Die Halterung aus Aluminiumteilen an der Aufhängung ist sowohl robust als auch sehr leicht und ermöglicht über Unterlegscheiben die reproduzierbare Einstellung einiger Parameter, ohne gleich neue Teile kaufen zu müssen

qualität auf. Die nun verstärkt genutzten, faserhaltigen Kunststoffteile für die Aufhängung bedürfen ab und zu eines Vorschneidens der Gewinde, dann lassen sich die Schrauben deutlich leichter verbauen.

## Leichtgewicht

„Englisch schräg“ wird es wieder bei den Kardanwellen, denn Schumacher nutzt nicht nur hochwertigen Federstahl, sondern reduziert das Material an allen möglichen Stellen. Die zunächst filigran wirkenden Teile sollten aber beim späteren Fahrtstest keine Schwächen zeigen. Beim Zusammenbau der Querlenkerhalterungen an Vorder- und Hinterachse kommen kleine Aluminiumteile, einige Unterlegscheiben und lange Schrauben zum Einsatz. Ungeübte sollten mehrfach in die Anleitung schauen, um die Teile nicht falsch herum zu montieren. Diese etwas fummelige Art der Befestigung ermöglicht diverse Einstelloptionen, ohne neue Teile montieren oder kaufen zu müssen. Zudem ist die Halterung extrem stabil. Dies gilt übrigens auch für die eher dicken Querlenker und die Lenkhebel im C-Hub Stil.

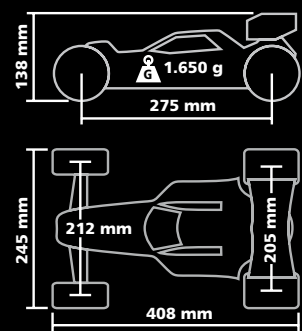


Die Elektronikkomponenten sollten beim CAT SX nicht allzu groß sein

## CAR CHECK

### SCHUMACHER CAT SX CS-Electronic

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Riemenantrieb, vier Öl-druckstoßdämpfer, Kardanwellen
- Benötigte Teile: Fahrakku, Motor, Servo, Empfänger, Reifen



Zu guter Letzt gilt es, die Dämpfer aus vielen Einzelteilen zu montieren, wobei dies sehr zügig von der Hand geht. Bleibt einzig die Frage nach dem genutzten Öl, denn hier schweigt sich die Anleitung aus. Beim Fahrtstest zeigte sich, dass vorne 300-CPS-Öl und hinten 350-CPS-Öl mit acht Millimeter Federvorspannung vorne und 10 Millimeter Federvorspannung hinten einen sehr gut fahrbaren Buggy ermöglichen. Die Dämpfer werden oben mit speziellen Schrauben befestigt, die ein Versetzen des Dämpfers sehr leicht ermöglichen, denn hierzu muss nur eine Mutter auf der Rückseite der Dämpferbrücke gelöst werden. Trotz der recht hohen Komplexität des Antriebsstrangs und der Aufhängung ist der CAT SX wartungsfreundlich und viele Teile sind schnell zugänglich.

## Elektrisierung

Die Auswahl der Elektronik ergibt sich grob aus dem eher geringen Platz auf der rechten Seite des Modells – es werden aber keine extrem kleinen Bauteile benötigt. Das Lenkservo sollte so gewählt werden, dass es möglichst bündig mit dem rechten Aluminiumseitenteil abschließt, dann kann man den Akkupack so weit wie möglich zur Mitte platzieren. Ferner sollte man darauf achten, dass das Servohorn nicht an der Unterbodenwanne schleift, hier ist der



Das Lenkservo sollte nicht zu groß gewählt werden, ansonsten wird der dahinter liegende Akku unnötig weit aus der Mitte herausgeschoben. Besonderes Augenmerk gilt dem Spiel zwischen Servohorn und Unterbodenwanne



Eine außergewöhnliche Optik, der leise Riemenantrieb und hohe Top-speed-Werte zeichnen den CAT SX aus



**Das Antriebssystem aus 4,5-Turns-Brushlessmotor, spritzwasserdichtem Regler sowie dem Hochleistungs-LiPo stellt mit dem leichten Modell neue Bestmarken auf**



Die Lenkung verfügt nicht über verschiedene Ackermann-Punkte, aber gerade im Offroad Bereich ist ein großer Lenkwinkel mitunter viel wichtiger

Platz sehr eng bemessen. Bei den weiteren genutzten Bauteilen handelt es sich durchweg um normal große Elemente, die mit etwas Geschick ohne Probleme im Modell Platz finden.

Bedingt durch den sehr knapp über dem Akku verlaufenden mittleren Riemen darf der Akku nicht dicker als 25,2 Millimeter sein. Akkupacks mit Kabelabgang auf der Frontseite passen nicht oder nur mit viel Aufwand in das Modell – Akkupacks mit 4-Millimeter-Goldbuchsen sind daher zu bevorzugen. Zusätzlich sollte man die Kabel sehr sorgfältig verlegen und sichern, sonst gerät zu schnell etwas in den Riemen. Die weitere Abstimmung, wie auch die Reifenwahl, ist jedem selbst überlassen. Bedingt durch die Vielfalt an Möglichkeiten lohnt sich der Blick auf ein Setup-System durchaus. Immerhin handelt es sich beim CAT SX um ein Wettbewerbsmodell, das sauber abgestimmt sein möchte.

### Ordentlich Dampf

Mit dem starken 4,5-Turns-Brushlessmotor und einem sehr leichten LiPo-Hardcase-Akku sollte der CAT SX zeigen, was er kann. Zunächst wurde das ursprüngliche Dämpferöl gegen die vorher genannte Version ausgetauscht und die Federvorspannung erhöht. Wer

schwerere LiPos oder NiMH-Zellen nutzen möchte, sollte hier lieber 400er-oder 450er-Öl in die Dämpfer füllen. Mit der Abstimmung ließen sich Strecken mit eher geringen Sprüngen sehr schnell umrunden. Bei höheren und weiteren Sprüngen neigte das Fahrwerk leicht zum Durchschlagen. Die brachiale Leistung des Motors konnte dank der Rutschkupplung dennoch gut auf den Boden gebracht werden.

Bedingt durch den leichtgängigen Antriebsstrang konnten mit einem 5.300er-LiPo beachtliche Fahrzeiten von über zwölf Minuten erreicht werden, wenn man denn nicht ständig mit dem Bleifuß fährt. Ganz 4WD-typisch war das Modell in schnellen Kurven gut über den Gashebel zu beherrschen, generell war nur eine sehr kleine Tendenz zum Untersteuern zu erkennen. Wer auf eher buckeligen Strecken ohne große Sprünge unterwegs ist, profitiert vom Einsatz eines Stabilisators. Vorne und hinten montiert, beruhigte dieses Tuningteil das Modell und ließ nochmals schnellere Zeiten zu.

Je nach Konfiguration sollte man das Gewicht des Akkus auf der rechten Seite mit Gewichten ausgleichen, da das leichte Modell beim Springen mitunter etwas zur Seite kippt. Trotz des sehr staubigen Untergrunds konnte der meiste Teil des Schmutzes nicht zum Getriebe vordringen – der Unterbodenwanne sei Dank. Dennoch zeigte das Modell seine Qualität, denn auch nach längerem Einsatz waren keine Schäden zu erkennen und der Antriebsstrang lief leicht wie zu Beginn. Im Schadensfall halten sich die Ersatzteilpreise durchaus im Rahmen, daher kann die Liste der eventuell mitzuführenden Ersatz- und Tuningteile sehr kurz ausfallen. Der Fahrer kann somit das machen, was er von einem Wettbewerbsmodell erwartet: schnell fahren und viel Spaß haben. ■



Wie man sehen kann, ist der Platz zwischen Riemen und Akku extrem gering, für Hardcase-Akkus mit einer Dicke von mehr als 25,2 Millimeter wird es zu eng

### FAZIT

**Der CAT SX von Schumacher ist ein geniales Modell für Technikbegeisterte und Profis. Der Bauaufwand wird mit hervorragenden Fahrleistungen belohnt. Das Modell hat einen sehr hohen Standard bei der Qualität der Teile und kann daher direkt im Rennen genutzt werden.**

# SANWA THE 2.4GHz SPECIALISTS

## DIE CAR SPEZIALISTEN

# M11X MT-4 MX-3X



### MT-4

- Schnellste 2.4GHz Telemetrie Fernsteuerung der Welt!
- Telemetrie\*\* (Motortemperatur, RPM und Empfängerspannung)
- RX-461 Telemetrieempfänger und 2 Sensoren enthalten!

### MX-3X

- Beste Performance unschlagbar günstig
- Einstellbare Modulationsart (FHSS-3, FHSS-3F, FHSS-2)
- Alle Grundfunktionen digital einstellbar
- 18 Modellspeicher

**MT-4 2.4GHz 4-Kanal Sender/ Empfänger-Set**  
#101A30572

UPE 269.90€

**MX-3X Sender/Empfänger-Set**  
#101A29072A

UPE 169.90€



**TELEMETRIE**

### BLITZSCHNELLES ANSPRECHVERHALTEN

So direkt war R/C-Fahren noch nie! Die FHSS-3 und FHSS-4 Technologie sorgt für eine Übertragungs- und damit Reaktionsgeschwindigkeit, die ihresgleichen am Markt sucht.

### UNVERGLEICHLICHE ÜBERTRAGUNGSSICHERHEIT

Als wären Sie mit Ihrem Fahrzeug verbunden! Bei der neuen FHSS-3 und FHSS-4 2.4GHz Funktechnologie wird die gleiche Trägerfrequenz nur für den Bruchteil einer Sekunde verwendet. Bei Störung dieser wird somit nicht das Gesamtsignal gestört.

### ZUKUNFTSSICHERE TECHNOLOGIE

Das ist Kompatibilität ohne Grenzen! Die kleinen, leichten High-Performance Empfänger sind mit allen handelsüblichen digitalen und analogen Servos kompatibel.

### M11X

- Die erste Wahl der internationalen Champions.
- Reichweite 400m
- Großes hochauflösendes hintergrundbeleuchtetes LCD Display
- 30 Modellspeicher, 12 Benutzer

**M11X FHSS-3 2.4GHz**  
#101A28472A

UPE 419.90€

Die Marke der Champions:  
Weltmeister 2011  
Doppelweltmeister 2010  
Europameister 2011  
Deutscher Meister 2011  
und es geht weiter ..

### WEITERE PRODUKTE



Serienmäßig enthalten bei der M11X und MX-3X

**RX-461 FHSS-3 Empfänger**  
#107A40833A UPE 94.90€



RX-461 (FHSS-4 Telemetrie Empfänger) Serienmäßig enthalten bei der MT-4

**RX-461**  
#107A41043A

\*\* Die Telemetrie funktioniert nur mit dem RX-461 Empfänger



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

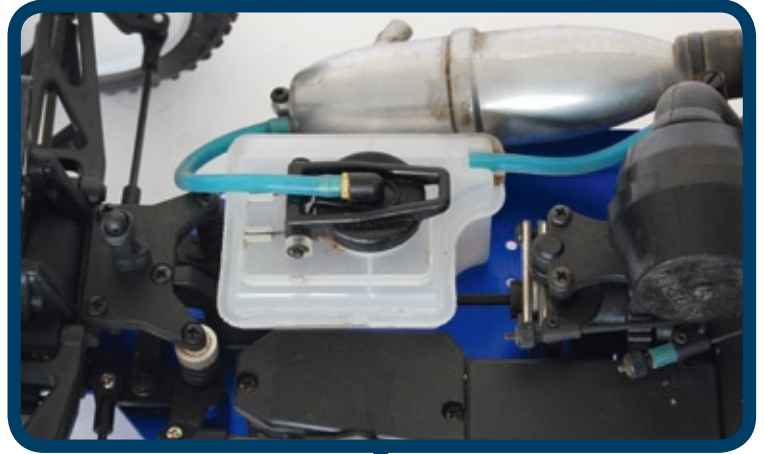
**WWW.LRP.CC**

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



Auspacken, losfahren, Spaß haben. Das ist das Konzept hinter dem neuen DBX 2.0 von Kyosho. Bei dem aktuellen 4WD-Verbrennerbuggy handelt es sich um einen Racer in einem vergrößerten 1:10er-Maßstab. Man könnte sagen: 1:8 light. Auf die Ausstattung des RTR-Boliden trifft die Bezeichnung „light“ jedoch in keiner Weise zu. Ein Motor mit Power, hochwertige Komponenten, durchdachte Technik und viele Einstellmöglichkeiten machen den Nitro-DBX für Anfänger wie Fortgeschrittene gleichermaßen interessant. Wie sich das Ready-Set, bestehend aus Buggy und dem KT-200 Syncro-Sender im Test macht, lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.

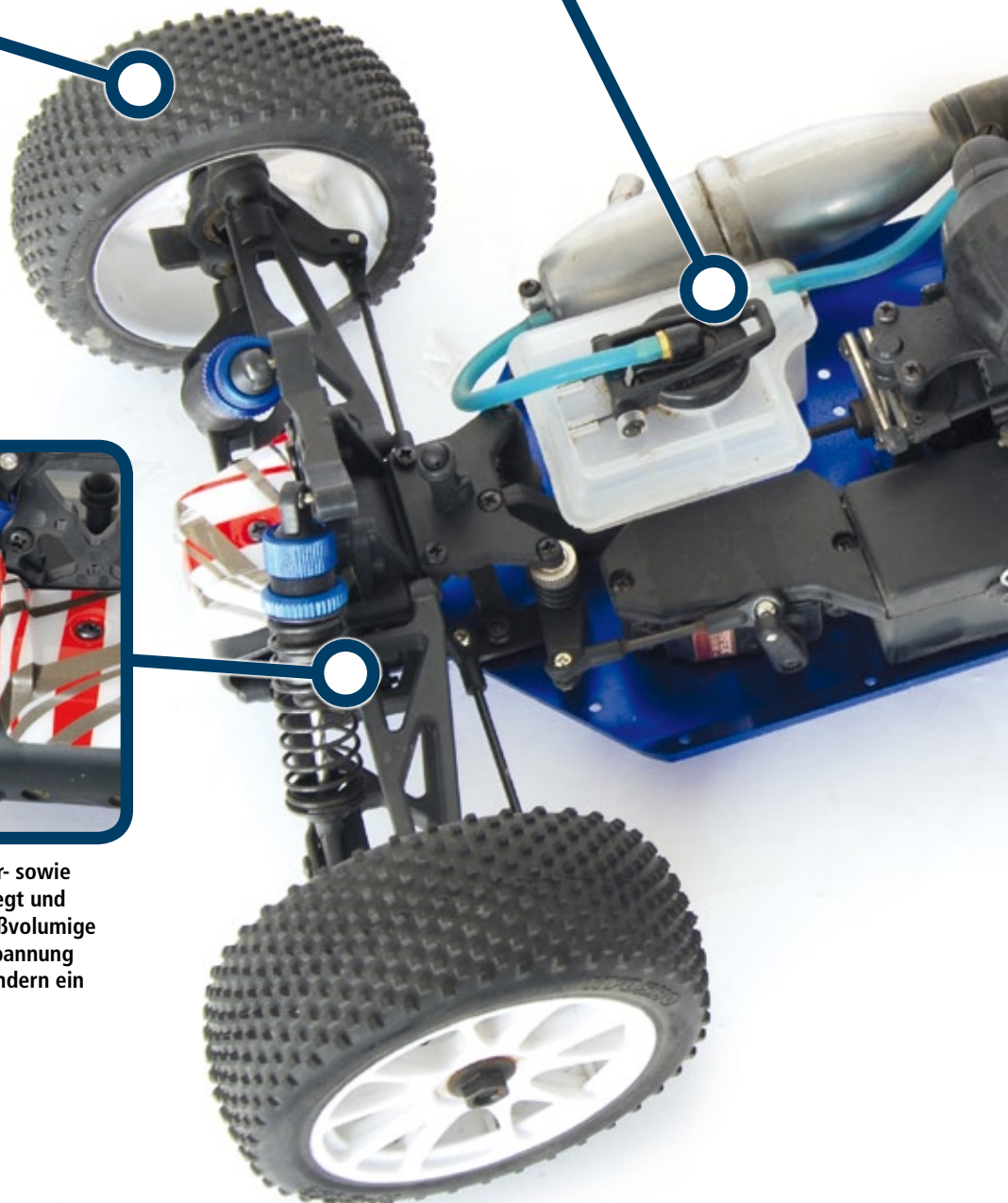
Damit der Spaß auf der Piste nicht zu schnell endet, verfügt der DBX über einen 103 Milliliter fassenden Tank. Sein neues Design verspricht eine gute Treibstoffversorgung des Motors auch während extremer Fahrsituationen



Den bulligen Eindruck des 1:10er-Buggys verstärken die 1:8er-Spike-Reifen, die auch am Kyosho Inferno Neo zum Einsatz kommen



Obere- und untere Querlenker an Vorder- sowie Hinterachse sind als Schwingen ausgelegt und bestehen aus schlagzähem Kunststoff. Großvolumige Öldruckstoßdämpfer – deren Federvorspannung über Rändelmuttern variiert wird – verhindern ein Aufsetzen des DBX

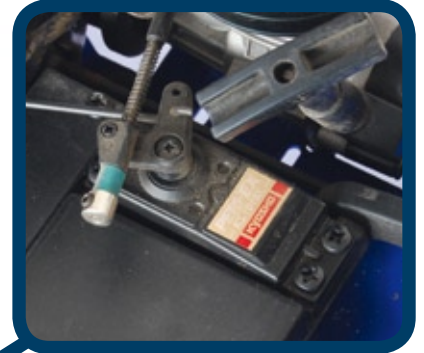




# FIRST LOOK



Der weiterentwickelte GXR-18-Motor sorgt im DBX 2.0 für ordentlichen Vortrieb. Das Aggregat verfügt gegenüber dem Vorgängermodell über ein höheres Drehmoment und realisiert höhere Drehzahlen. Auch der Zylinderkopf wurde überarbeitet, um eine noch bessere Wärmeableitung zu garantieren



Als Gas- und Bremservo kommt ein KS-101BK mit Metallgetriebe, kurzen Stellzeiten und hohem Haltemoment zum Einsatz. Ein baugleiches Modell übernimmt die Lenkung des DBX



Neben dem Modell ist der Sender mit der Bezeichnung KT-200 Syncro ein echtes Highlight. Er arbeitet mit der störungssicheren 2,4-Gigahertz-Technik und bietet viele Einstellmöglichkeiten



Staub- und spritzwassergeschützt ist der KR-200-Empfänger in einer RC-Box, die mithilfe einer Klammer verschlossen wird, untergebracht



# Fantastic Four

## 1:8er-Buggy mit viel Power



Seit einigen Jahren hält die Brushlesstechnologie Einzug in den 1:8er-Offroad-Bereich. Ein Wunder ist das nicht, da die heutigen Brushlesstriebwerke Modelle in diesem Maßstab ohne großen finanziellen Aufwand mit genügend Power versorgen können. Bestes Beispiel für die gelungene Umsetzung von Brushlesspower in einem 1:8er-Buggy ist der neue EB-4 von Thunder Tiger.

Text: Stefan Franz  
Fotos: Markus Jordan,  
Stefan Franz

Das fahrfertige Modell wird mit einer 2,4-Gigahertz-Anlage namens Cougar PS3 geliefert. Sie macht auf den ersten Blick einen richtig guten Eindruck. Das Lenkrad ist bereits mit Mossgummiüberzug versehen und der Sender selbst liegt satt in der Hand. Sie besitzt ein großes LC-Display, auf dem alle relevanten Funktionen angezeigt werden. Die Trimmung für Gas,- und Lenkservo lässt sich über zwei Tippschalter sehr präzise einstellen. Auch die Führung durch das Menü funktioniert über Taster. Hier lässt die Cougar keine Wünsche offen. Funktionen wie Lenkausschlag werden genau so abgedeckt, wie die Empfindlichkeit um den Neutralpunkt, kurz

Expo. Die Cougar ist in der Lage, Datensätze für bis zu zehn Modelle zu speichern. Für erfahrene RC-Car-Fahrer ist nicht mal ein Blick in die deutsche Bedienungsanleitung des Senders nötig, da sich hier alles intuitiv einstellen lässt.

### Angeschnallt

Der EB-4 selbst ist fest im Karton verzurrt. Die Karosserie ist beim Testmodell in Gelb-Schwarz gehalten. Es wird von Thunder Tiger aber auch noch eine Variante in Blau-Schwarz angeboten. Die Chassisplatte des 1:8er-Buggys wurde aus 3-Millimeter-Alublech gefertigt. Darauf ist aus Kunststoff eine Wanne angebracht,



Beim EB-4 kommen, wie bei den meisten Brushlessbuggys, ein Metallmotorritzel und ein Kunststoffhauptzahnrad zum Einsatz



Der Lenkservo ist im 45-Grad-Winkel zur Vorderachse verbaut. Stellgeschwindigkeit und Stellkraft sind – wie bei den meisten RTR-Modellen – völlig ausreichend

bietet dieser Deckel viel Schutz für die Elektronik. Er kann aber leider nicht die fehlende RC-Box ersetzen. Hier wäre eine geschlossene Box für den Empfänger wünschenswert gewesen, um ihn effektiv auch vor Feuchtigkeit bei Wasserdurchfahrten zu schützen.

Unebenheiten werden von vier Big-Bore-Stoßdämpfern aus Alu kompensiert. Die Dämpfer waren werkseitig bereits mit Öl befüllt. Die Bodenfreiheit lässt sich leider nur über Kunststoff-Klipse einstellen. Die schwarz-eloxierten Alu-Dämpferbrücken bieten viele Befestigungspunkte. An der hinteren Brücke gibt es sogar für den oberen Querlenker mehrere Einhängpunkte.

Angetrieben wird der Buggy von einem Ripper-Brushlessmotor. Er leistet 2.000 Umdrehungen pro Minute und Volt. Die Kraft wird vom einen Stahlmotorritzel auf ein Kunststoffhauptzahnrad am Mitteldiff übertragen. Von da geht es über 5 Millimeter dicke Antriebswellen zu den beiden Kegeldifferenzialen an den Achsen. Die CVD-Kardans übertragen dann die Leistung auf alle vier Räder. Beim Antrieb ist lobend zu erwähnen, dass das Hauptzahnrad an der Chassisunterseite durch ein Kunststoffteil komplett abgedeckt und somit sehr gut geschützt wird.



Der Ripper-Brushlessmotor hat genügend Power, um den EB-4 schnell auf die angegebenen 70 Stundenkilometer zu beschleunigen

um den elektrischen Komponenten genügend Schutz zu bieten. Diese Wanne wird dann noch von einem Deckel, der über vier Hebel befestigt wird, verschlossen. Es zeigt sich, dass es nicht einfach ist, die Abdeckung ohne Verspannungen zu befestigen. Andererseits



Vier Hebel halten den Deckel im Betrieb auf dem Chassis. An sich eine sehr gute Idee, leider ist das Aufsetzen des Deckels bei eingelegeten Akkus eine Fummelarbeit, da hier die Kabel ganz schön hinderlich sein können

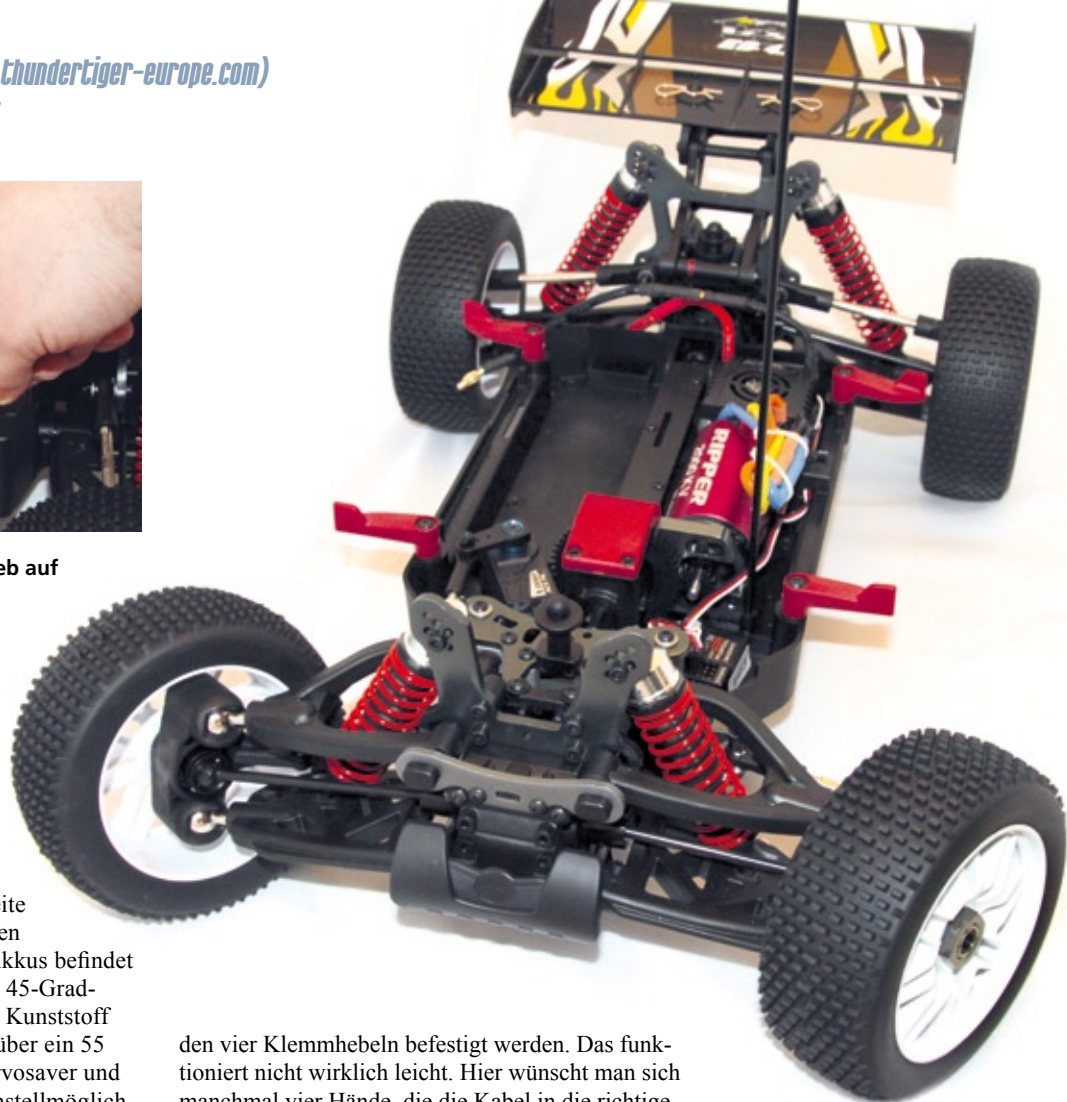
### Zutaten

Der Brushlessmotor befindet sich sehr zentral auf der linken Seite. Dahinter ist der Fahrregler montiert, während vor dem Motor der sehr kleine Empfänger sitzt. Auf der rechten Seite finden im hinteren Chassisteil die beiden 2s-LiPos ihren Platz. Vor den beiden Akkus befindet sich das Lenkservo. Dieses ist etwa im 45-Grad-Winkel montiert. Der Servoarm ist aus Kunststoff gefertigt und überträgt die Bewegung über ein 55 Millimeter langes Gestänge an den Servosaver und darüber zur Achse. Auch in Sachen Einstellmöglichkeiten lässt der Thunder Tiger EB-4 keine Wünsche offen. Wie bei allen gängigen Buggys lassen sich die verschiedensten Setup-Möglichkeiten an der Vorderachse über Pivot-Balls, an der Hinterachse über Rechts-links-Gewindestangen einstellen.

Alle Schrauben am Modell saßen fest und es sollte der ersten Ausfahrt nichts mehr im Wege stehen. Als Energiequelle kamen im Testmodell zwei 2s-LiPos mit 5.200 Milliamperestunden Kapazität und 40C Belastbarkeit zum Einsatz. Die Akkus in den dafür vorgesehenen Schacht einlegen und verkabeln geht noch relativ leicht. Aber wie schon erwähnt, muss jetzt noch der Deckel auf das Chassis gesetzt und mit



Die aus Aluminium gefertigten Dämpferbrücken bieten mehrere Befestigungsmöglichkeiten für die vorderen Dämpfer



den vier Klemmhebeln befestigt werden. Das funktioniert nicht wirklich leicht. Hier wünscht man sich manchmal vier Hände, die die Kabel in die richtige Position drücken und gleichzeitig den Deckel aufsetzen sowie verschließen. Ist das aber alles erledigt, sitzen die Akkus absolut sicher an ihrem Platz. Jetzt konnte es endlich losgehen.

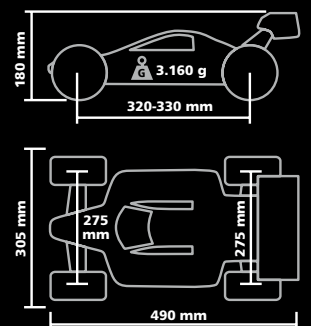
Den Hauptschalter auf „Ein“ schieben und schon wird man mit einer Melodie des Reglers begrüßt. Die Steuerzentrale ist bereits programmiert und perfekt auf den Motor eingestellt. Die ersten Meter sollten auf einem Parkplatz gemacht werden, um die Trimmung der Lenkung einzustellen und um zu sehen, ob auch alles problemlos funktioniert. Schon beim Funktionstest fällt positiv auf, dass der Thunder Tiger EB-4 sich hervorragend fahren lässt. Er reagiert auch auf Asphalt sehr präzise auf alle Lenkbewegungen. Auch die Regler-Motor-Kombination arbeitet sehr feinfühlig und ohne Ruckeln beim Anfahren.

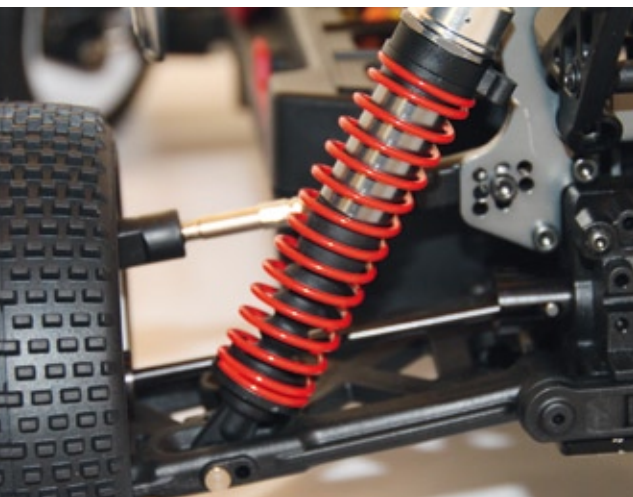
Bei abgenommenen Deckel sieht man, dass Regler und Motor auf der einen Seite des Chassis montiert sind, die beiden LiPos finden ihren Platz auf der anderen Seite. Hierdurch hat das Chassis eine gute Balance

### CAR CHECK

#### EB-4 G3 BRUSHLESS Thunder Tiger

- Klasse: Elektro-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Antrieb, komplett kugelgelagert, Vierspider-Diffs
- Benötigte Teile: Fahrakkus, acht Mignonzellen



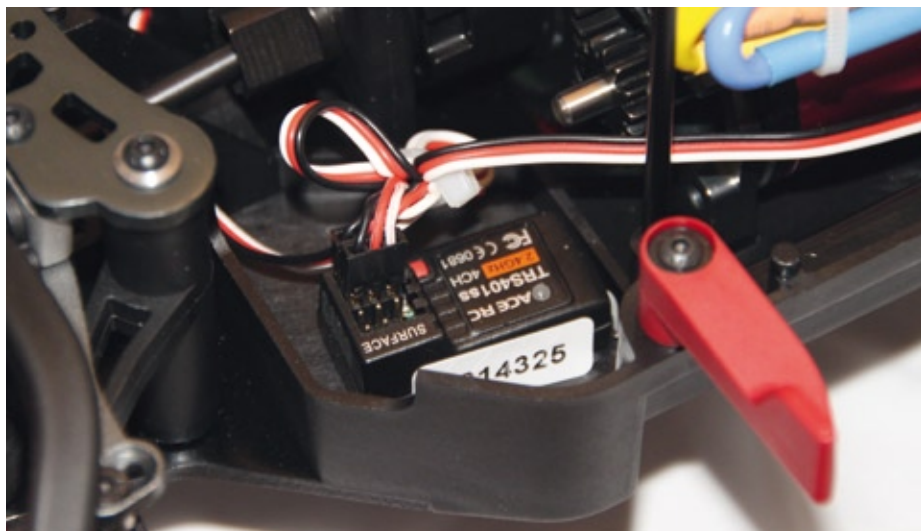


Leider sucht man an den Dämpfern vergebens nach einem Gewinde zum Einstellen der Federvorspannung. Thunder Tiger baut hier auf das altbewährte C-Klippse-Verfahren

## 70er-Marke

Nachdem alle Funktionen überprüft waren, sollte der Buggy zeigen, wie er sich in seinem Terrain verhält. Als Erstes ging es auf eine Wiese. Hier wurde bereits klar, dass die Motorisierung für diesen Buggy absolut ausreicht. Ein Durchdrücken des Gashebels und der Buggy krallt sich mit den Stollen der Räder in den Boden und setzt die Leistung in Vortrieb um. Die angegebenen 70 Stundenkilometer erscheinen durchaus realistisch. Nach über einer halben Stunde, mit kurzen Unterbrechungen für diverse Fotos, sind die Akkus dann vorerst leer.

Die nächsten Akkuladungen sollten dann im nahegelegenen Steinbruch gefahren werden. Hier standen verschiedene Untergründe und Sprunghügel zum Testen zur Verfügung. Von feinem bis grobem Schotter ist hier alles vorhanden. Der EB-4 hatte mit den unterschiedlichen Gegebenheiten kein Problem. Durch den Allradantrieb ist er praktisch durch nichts zu stoppen. Nach einigen Vollgasfahrten und kleinen



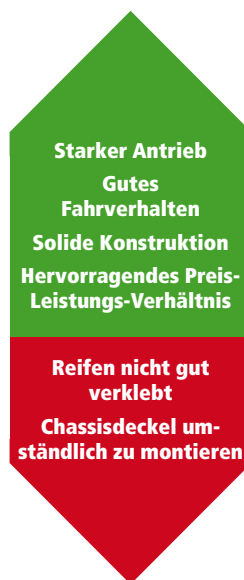
Der Empfänger ist direkt vor dem Motor montiert. Hier wäre es wünschenswert, wenn es eine RC-Box geben würde, damit der Empfänger noch besser vor Feuchtigkeit geschützt ist

Sprünge passte die Balance nicht mehr. Bei einer Kontrolle stellte sich heraus, dass sich die Reifen von den Felgen gelöst hatten. Also, die Räder schnell gewechselt und es konnte weitergehen.

Nun sollte der Buggy mal richtig auf Herz und Nieren geprüft werden. So ging es dann zu den größeren Sprunghügeln die immer schneller und zum Schluss auch mit Vollgas überfahren wurden. Der Thunder Tiger EB-4 war zu jeder Zeit leicht zu beherrschen. Selbst in der Luft ließ sich der Buggy gut steuern. Sprünge von bis zu 4 Meter Höhe und einer Weite von zirka 8 Meter fingen die Big-Bore-Dämpfer gut ab. Auch wenn der Buggy mal nur mit einem Rad aufgeschlagen ist, konnte die gesamte Testphase ohne einen Defekt über die Bühne gebracht werden. Einzig die abgelösten Reifen waren hier zu bemängeln.

## Überzeugend

Mit dem EB-4 hat Thunder Tiger ein Modell auf dem Markt gebracht, das sich mit anderen Elekt-



**Starker Antrieb**  
**Gutes Fahrverhalten**  
**Solide Konstruktion**  
**Hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis**

**Reifen nicht gut verklebt**  
**Chassisdeckel umständlich zu montieren**

▼ Anzeige



**CS-ELECTRONIC**  
FACTORY

[www.cs-shop.de](http://www.cs-shop.de)

**Factory Online Shop**

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



### CS-Ultra Space Charger 2.0

12V / 240V 5A

„Einer für Alles“

**79,90 EUR**

#C140200



### CS-Space X4 Charger

12V 4 x 5A

„4 unabhängige Lader in einem“

**139,00 EUR**

#C140400



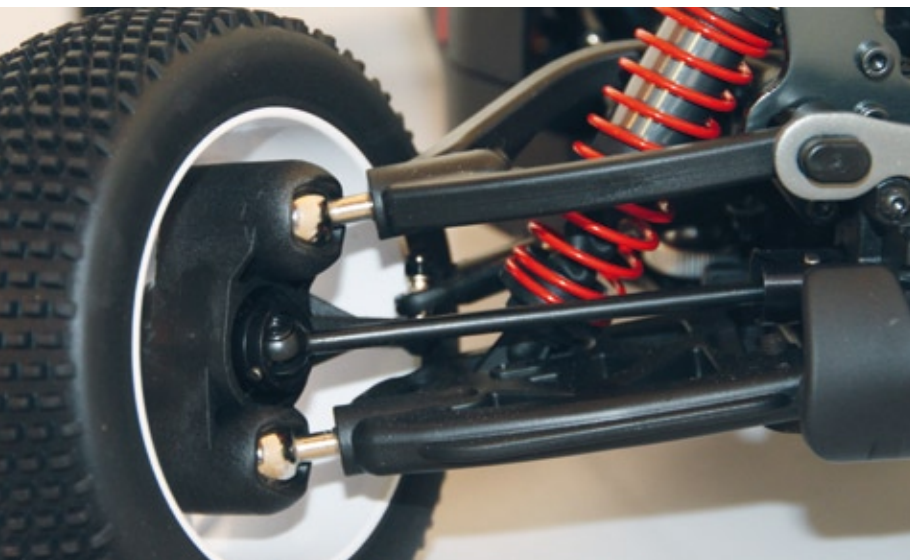
### CS-Professional X2 Charger

12V 2 x 10A

„Der Profi mit 2 x 10A Power“

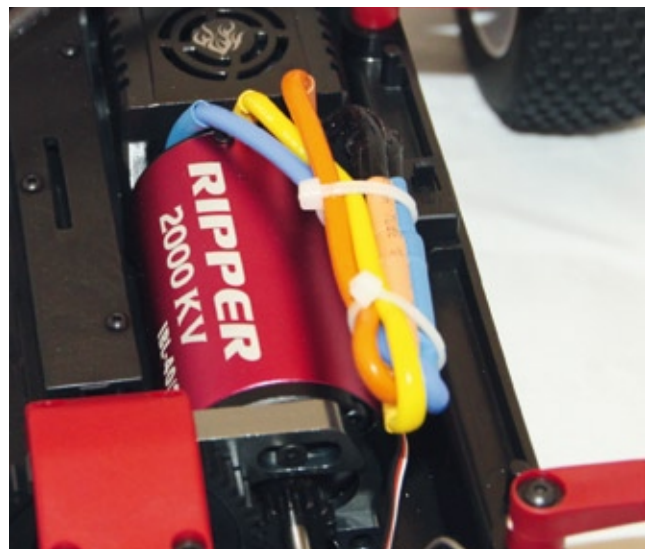
**149,00 EUR**

#C140500



Die vorderen Radträger sind mit Pivot-Balls an den beiden Querlenkern befestigt. Über diese kann auch der Sturz an der Vorderachse eingestellt werden

robuggys in der gleichen Preisklasse auf alle Fälle messen kann. Ein ganz anderes Chassisdesign macht das Car einzigartig. Die gute Ausstattung und eine sehr robuste Konstruktion sind die besten Voraussetzungen für einen erfolgreichen Buggy. Selbst härtere Einsätze steckt der Thunder Tiger EB-4 G3 Brushless sehr gut weg. Keine bis wenige Verschleißerscheinungen sind auf die hohe Teilequalität zurückzuführen. Wenn es überhaupt was zu bemängeln gibt, dann ist das die Akkubefestigung und die



Die Motorkabel sind von Werk aus sehr lang und mit Kabelbindern gesichert

sich ablösenden Reifen, die scheinbar für Geschwindigkeiten von rund 70 Kilometer pro Stunden nicht hinreichend verklebt wurden.

Die verbauten Antriebskomponenten sind für den Buggy völlig ausreichend. Sowohl Regler als auch der Ripper-Motor haben ihren Dienst während der kompletten Testphase hervorragend erfüllt. Der 2,4-Gigahertz-Sender Cougar PS3i lässt keine Wünsche offen. Er bietet sehr viele Einstellmöglichkeiten und verfügt über einen Modellspeicher für bis zu zehn Modelle. Auch an Werkzeug wird alles, was zum sofortigen Einstieg nötig ist, mitgeliefert. Dazu gehört auch ein großes Radkreuz, um die 17-Millimeter-Sechskantmuttern zur Radbefestigung anzuziehen. Die Bedienungsanleitungen für den Buggy und den Sender liegen als Original in Englisch und als Kopie in Deutsch im Karton. ■

## FAZIT

**Mit dem EB-4 von Thunder Tiger ist Spaß garantiert. Und das für jeden Fahrer, vom Einsteiger bis zum Profi. Die Leistung des Buggys steht in einem hervorragenden Verhältnis zum Preis und die komplette und einwandfreie Ausstattung macht den Buggy zum Sofort-Spaßmacher.**

Die Lexankarosserie des EB-4 ragt über die Chassiswanne. Dadurch wird weitgehend verhindert, dass grober Dreck ins Fahrzeuginnere gelangt



# COMpetition RXL

## AKKU LIPO

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



**116  
RTR**

**ROCKET XXL  
COMpetition**

**UP TO  
90KM/H**

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

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

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

Tel: +49 / 9621 / 782 293  
Fax: +49 / 9621 / 782 451  
eMail: [info@df-models.com](mailto:info@df-models.com)  
Internet: [www.df-models.com](http://www.df-models.com)

Lieferung nur über den Fachhandel

**df** drive & fly  
**models**

## CARS & Details ABO BESTELLKARTE

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

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

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1107

## CARS & Details

### Deine Abo-Vorteile

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

### Deine Bestellkarte

Einfach ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Leserservice CARS & Details  
65341 Eltville

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

## CARS & Details SHOP BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Mehr attraktive Angebote online: [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)

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

CD1107



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

### Problemlös bestellen

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

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

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

## CARS & Details LESERBRIEFKARTE

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Kontakt zur Redaktion:

Telefon: 040/42 91 77-300, Telefax: 040/42 91 77-399, E-Mail: [redaktion@cars-and-details.de](mailto:redaktion@cars-and-details.de), CARS & Details im Internet: [www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)  
Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1107

### Deine Meinung ist uns wichtig.

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

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

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

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

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



**Experience the lowest  
CG in the World...!**

The V-One R4 works best with



Smartphone  
QR Code Link  
direkt zum Produkt!

**KYOSHO-  
iMotorSports**

**www.discover-R4.de**

**V·ONE R4**

**.12 ENGINE POWERED TOURING CAR SERIES**

KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen  
Helpdesk: 04191-332678 • helpdesk@kyosho.de • www.kyosho.de

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



### Oldtimer Simulator

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

Artikel-Nr. 12620  
€ 14,99



### RC-Short-Course-Action Ausgabe 2011

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

Artikel-Nr. 12640  
€ 12,00



### RC-Monster-Action Ausgabe 2010

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

Artikel-Nr. 11635  
€ 12,00

### Offroad Rally Simulator 2010

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

Artikel-Nr. 12621  
€ 14,99



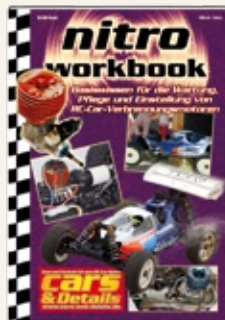
Werner Frings

### Modellmotoren praxisnah

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

Leseprobe unter:  
[www.modellmotoren-praxisnah.de](http://www.modellmotoren-praxisnah.de)

Artikel-Nr. 10664  
€ 19,80



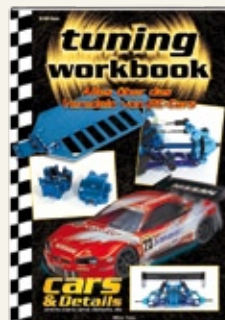
### Nitro Workbook

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

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

68 Seiten, A5-Format

Artikel-Nr. 11586  
€ 8,50



### Tuning Workbook

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

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

68 Seiten, A5-Format

Artikel-Nr. 11465  
€ 8,50



### RC-Crawler-Action Ausgabe 2010

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

Artikel-Nr. 11588  
€ 12,00

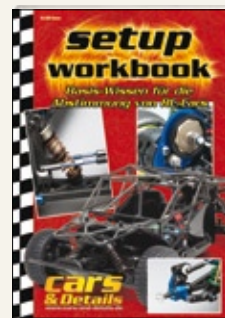


Ludwig Retzbach

### Akkus und Ladetechniken

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

Artikel-Nr. 11373  
€ 29,95



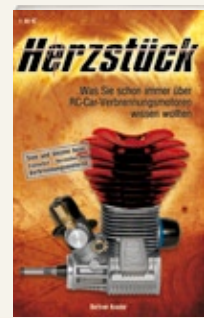
### Setup Workbook

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

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

68 Seiten, A5-Format

Artikel-Nr. 10599  
€ 8,50



### Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279  
€ 4,90

**Deinen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 48.**

Bestell-Fax: 040/42 91 77-199

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

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

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

Vom 13.05. bis 15.10.2011

# ADRENALIN-TAGE



# 2011

FÜR ECHTE MODELLBAUFANS



- Tolle Live-Events
  - Mega Gewinnspiel
- Mehr Infos: [adrenalin-tage.de](http://adrenalin-tage.de)

## Seien Sie dabei:

15./16. Juli

12./13. August

09./10. September

14./15. Oktober

Conrad Electronic Filiale Kiel

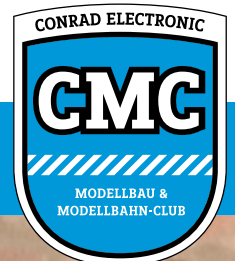
Conrad Electronic Filiale  
Hamburg Altona

Conrad Electronic Filiale Bremen

Conrad Electronic Filiale  
München Moosach

Powered by:

[modellbau-club.de](http://modellbau-club.de)



Kataloge



Online-Shop: [conrad.de](http://conrad.de)



Filialen

# CONRAD

ELECTRONIC

Voller Ideen



# Pfadfinder

## Auf verschlungenen Wegen

Text: Tobias Meints  
Fotos: Tobias Meints,  
Hinrikus Meints

**Das Wort „Scout“ – zu Deutsch Pfadfinder – verbinden viele mit der gleichnamigen Jugendorganisation, dem Actionkracher „The last boyscout“ mit Bruce Willis oder der Mars-Sonde Pathfinder, die vor einigen Jahren auf dem roten Planeten gelandet ist. Scout ist aber auch der Name des neuen Maverick Crawlers im Vertrieb von LRP electronic.**

Dieser Krabblere im Maßstab 1:10 wird ready to run geliefert und richtet sich primär an preisbewusste Hobbyeinsteiger, die ein qualitativ hochwertiges, jedoch kostengünstiges Modell suchen, um damit die Steine zu stürmen.

### All inclusive

Nicht überall, wo RTR draufsteht, ist auch RTR drin. So kommen auf RC-Car-Einsteiger nicht selten zusätzliche Ausgaben für Fahrakku oder ein Ladegerät zu. Anders beim Scout RC. Im Karton finden sich neben dem Crawler selbst eine Fernsteueranlage mit 2,4-Gigahertz-Technik, ein NiMH-Fahrakku mit einer Kapazität von 1.800 Milliamperestunden sowie ein

2,4-Gigahertz ist in dieser Preisklasse kein Standard. Umso mehr kann die hochwertige MTX-24 überzeugen

Steckerladegerät mit Adaptern für Auslandsreisen. Lediglich acht Mignonzellen für den Sender müssen noch angeschafft werden und schon kann es losgehen.

Entfernt man die in Schwarz, Blau und Weiß gehaltene Karosserie mit ihren halbtransparenten Fenstern, offenbart der Scout RC seine inneren Werte. Das Chassis basiert auf zwei vertikalen Platten, zwischen denen der Motor inklusive der Getriebeeinheit platziert ist. Fahrregler und Empfänger haben zusammen mit dem Antriebsakku auf dem Oberdeck ihren Platz gefunden. Teleskopantriebswellen übernehmen die Kraftübertragung zu den Achsdifferenzialen.

Crawlertypisch ist auf der Vorderachse das Lenkservo mit einer Stellkraft von 9 Kilogramm liegend platziert und sorgt für die Umsetzung der Lenkbefehle. Die Multi-Link-Aufhängung des Crawlers ist kugelkopfge-





Das Herzstück des Crawlers bildet der MM-25-Bürstenmotor mit 14-Turns in 540er-Baugröße



**Torque Twist** – ein Wort, das alle RC-Rock-Crawler-Fahrer fürchten. Dem Verdrehen des Krabblers wirkt in diesem Fall eine härtere Feder auf dem linken hinteren Dämpfer entgegen

lagert und ermöglicht eine recht ordentliche Verschränkung im Gelände. Vier Öldruckstoßdämpfer wirken dieser Konstruktion entgegen und sorgen für eine gute – auf den ersten Blick jedoch recht harte – Federung.

## Herzstück

Angetrieben wird der Crawler von einem 14-Turns-Bürstenmotor in 540er-Baugröße mit der Bezeichnung MM-25. Dieser überträgt über ein 14-Zähne-Ritzel, ein 87er-Hauptzahnrad Modul 0,5 und ein Getriebe seine Kraft an Teleskopantriebswellen. Auf diese Weise ergibt sich ein Gesamt-Übersetzungsverhältnis von 1:48. Angesteuert wird der Motor über einen MSC-25 Brushed-Fahrregler, der wenig schwerpunktoptimiert auf dem Oberdeck platziert ist. Ausgelegt ist dieser 46,3 Gramm schwere Controller für die maximale Eingangsspannung von 8,4 Volt und verfügt zudem über einen Überstrom-, Temperatur- und Unterspannungsschutz.

Die Teleskopkardans, die den Allradantrieb des Crawlers sicherstellen, sind mit gesperrten Kegerraddifferenzialen in den Starrachsen verbunden. Von den Diffis übernehmen Antriebswellen in Knochenbauweise die Weitergabe der Motorkraft an die Radachsen und somit die Räder. Auffällig ist, dass beide Achsen baugleich sind. Theoretisch ließe sich die Hinterachse ebenfalls mit einer Lenkung versehen, da die Räder an C-Hubs montiert sind. Un-



Das Grundgerüst des Scout RC bilden die vertikalen Chassisplatten und das Oberdeck, auf dem der Regler, der 2,4-Gigahertz-Empfänger sowie der Fahrakku Platz finden

beweglich werden sie jedoch durch eine Konstruktion aus kurzen Rechts-links-Gewindestangen und einer starren Alustange, welche die Achsschenkel fixiert.

Wie es bei einem Crawler der Fall sein sollte, handelt es sich bei den Rädern um Pneus auf Beadlockfelgen. Bei dieser Konstruktion werden die Reifen samt Einlagen nicht mit der Felge verklebt, sondern durch so genannte Beadlockringe auf die Felge gepresst. Dies ermöglicht ein einfaches Aufbleien der Räder, um den Schwerpunkt des Crawlers zu optimieren. Ob diese Maßnahme auch beim Scout RC angeraten ist, wird sich im Praxistest zeigen.

## Aufgehängt

Um die für einen Crawler notwendige hohe Achsver-schränkung zu ermöglichen, verfügt der Scout RC neben den unteren Links über zwei v-förmige Mittel-Link-Konstruktionen, welche die Chassisplatten mit den Gehäusen der Achsdifferenziale verbinden. Für eine Anpassung des Setups an den Parcours oder den individuellen Geschmack, verfügen die Mittel-Links über drei optionale Aufhängungspunkte an den Chassisplatten, die unteren Links über zwei.

Gefedert wird der Crawler über vier 110 Millimeter lange Öldruckstoßdämpfer, die für eine recht harte Federung sorgen. Ob hier eine Modifikation angeraten ist, wird sich ebenfalls im Praxistest zeigen. Die Vorspannung der Federn lässt sich über C-Klipse variieren. Eine Besonderheit stellt der hintere linke Dämpfer dar. Die dort montierte Feder ist grau statt silber-farbig und etwas härter als ihre Pendanten. Dies

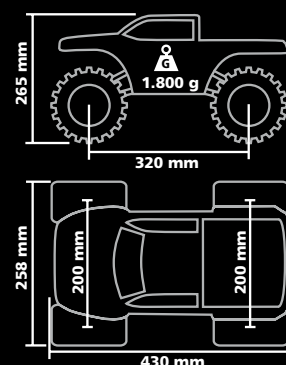


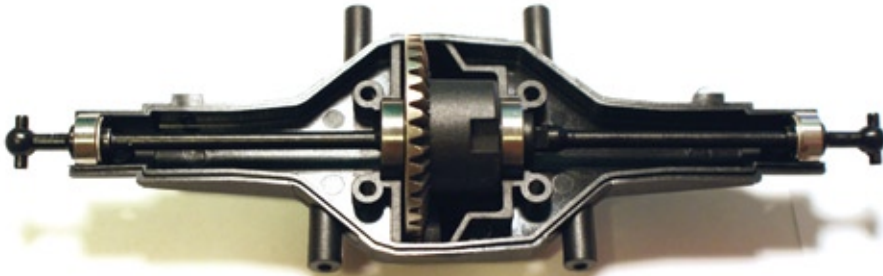
Die grobstolligen Reifen des Scout RC sind auf Beadlock-Felgen platziert. Auf diese Weise ist eine Aufbleien der Räder sehr einfach

## CAR CHECK

### MAVERICK SCOUT RC LRP electronic

- Klasse: **Elektro-Offroad 1:10**
- Empfohlener Verkaufspreis: **164,90 Euro**
- Bezug: **Fachhandel**
- Technik: **4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Beadlock-Felgen**
- Benötigte Teile: **acht Mignonzellen**





Kegelraddifferenziale in den Achsen geben die Motorkraft über Antriebswellen in Knochenbauweise zu den Rädern weiter

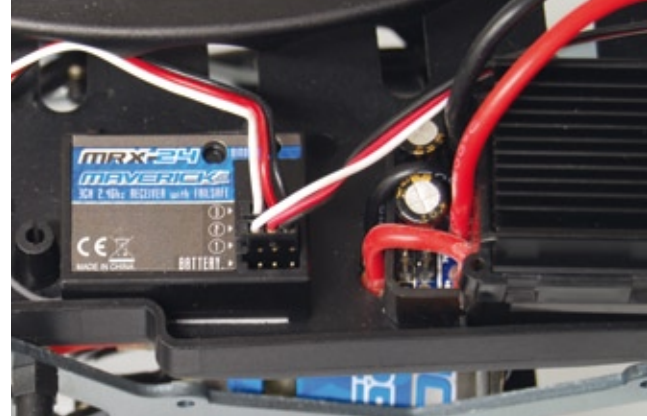
dient dazu, den so genannten Torque Twist, das Verdrehen des Crawlers beim Anfahren, zu minimieren.

Ein weiteres Highlight ist der Verzicht auf die, in dieser Preisklasse teilweise leider immer noch übliche 27-Megahertz-Technik. Der Scout RC ist mit einem MRX-24 2,4-Gigahertz-Empfänger mit Failsafe-Funktion ausgerüstet und wird mit einem MTX-24-Pistolensender ausgeliefert. Dieser ist hochwertig verarbeitet und bietet neben einer angenehmen Haptik die gängigen Einstellmöglichkeiten.

### Over the hills

Akku einlegen, Funke an, Modell an und schon kann es endlich ins Gelände gehen. Grobe Steine sind zu bewältigen. Das Anfahrverhalten des Scout RC ist nicht so weich, wie erwartet und schon macht der Crawler einen Satz nach vorne verhakht sich und landet auf dem Rücken. Okay, hier ist ein ganz vorsichtiger Gasfinger gefragt. Zweiter Versuch. Mit minimalem Gaseinsatz setzt sich der Crawler in Bewegung. Schon viel besser. Die Lenkung arbeitet gut und das Servo ist zu keinem Zeitpunkt überfordert.

So geht es langsam aber zielstrebig über die ersten Hindernisse. Diese bewältigt der Scout RC mühelos. Nun steigt der Schwierigkeitsgrad. Die Steine werden schroffer und die Zwischenräume zwi-



Alles auf einen Blick. Die Elektronikkomponenten samt Fahrakku sind auf dem Oberdeck platziert. Zwar sind die Bauteile auf diese Weise gut zu erreichen, jedoch wenig schwerpunktoptimiert untergebracht

schen ihnen größer. Mit viel Bedacht lässt sich der Krabblerr auch hier noch handhaben, allerdings wird es immer schwieriger, Überschläge zu verhindern. Auch aufgrund der Tatsache, dass die Verschränkung durch die harte Dämpfung beeinträchtigt wird. Als es dann auch noch auf eine Bergabpassage geht, fordern die harte Federung und der hohe Schwerpunkt des Crawlers ihren Tribut. Purzelbaumschlagend geht es die Steigung hinunter.

Bei anspruchsvollem Gelände kommt der Scout RC an seine Grenzen. Zwar kann man sein Setup durch das Senken des Schwerpunkts durch das Aufbleien der Räder verbessern, dennoch ist der 1:10er für leichtes bis mittelschweres Gelände ausgelegt. Da der Maverick-Crawler nicht als Competition-Krabblerr, sondern als hochwertiges Spaßgerät konzipiert wurde, sind die Fahrleistungen vollkommen in Ordnung.

### FAZIT

**Der Maverick Scout RC Crawler von LRP electronic richtet sich primär an preisbewusste Hobbyeinsteiger. Aber auch fortgeschrittene Fahrer bekommen mit dem Krabblerr eine solide Basis. Ausgestattet mit hochwertiger Elektronik ist der Scout RC ein Spaßgerät zum Sofort-Losfahren.**

Der Scout RC ist in der Lage, einfache Hindernisse mühelos zu überwinden. In schwerem Gelände jedoch machen sich der hohe Schwerpunkt und die harte Federung bemerkbar



Sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis  
Solide Konstruktion  
2,4-Gigahertz-Technik  
Umfangreiches Zubehör

Ungünstiger Schwerpunkt  
Etwas harte Federung

**PER** besondere  
**KICK!**  
**70 km/h**

bis zu

**BRUSHLESS**  
**SYSTEM**  
*insides*



**Technische Daten**

Länge	490mm
Breite	305mm
Höhe	180mm
Radstand	320mm / 330mm
Untersetzung	12.7:1
Gewicht	3160g
Motor	2000KV Brushless Motor



ZGreen Power System  
**EB-4**  
**4WD**

2.4GHz

4WD  
TRAC  
T-TRAC

1:8

BRUSHLESS  
MOTOR

BRUSHLESS  
ESC

OFF ROAD

RTR



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

Best# 6400-F081 EB-4 G3 Gelb  
Best# 6400-F082 EB-4 G3 Blau



1:10 RTR LRP electronic ([www.LRP.cc](http://www.LRP.cc))  
HPI Sprint 2 Drift

# Golden Black

*Driften leicht gemacht*



Ganz ehrlich, die Karosserie haut einen auf den ersten Blick fast um. Dazu trägt sicherlich das große Sichtfenster im Karton bei, das den Blick unweigerlich über das Mattschwarz-Goldene-Design schweifen lässt. Die Rede ist vom HPI Sprint 2 Drift mit Chevrolet Camaro 2010-Karosserie. Sicherlich ist es hier wie immer im Leben und die Geschmäcker sind verschieden, aber dem Autoren hat die Camaro-Karosserie richtig gut gefallen. Dem Modell liegt noch ein unlackierter Heckspoiler bei, der bei Renneinsätzen für den nötigen Anpressdruck an der Hinterachse sorgen soll.



Text: Stefan Franz  
Fotos: Stefan Franz  
& Markus Jordan

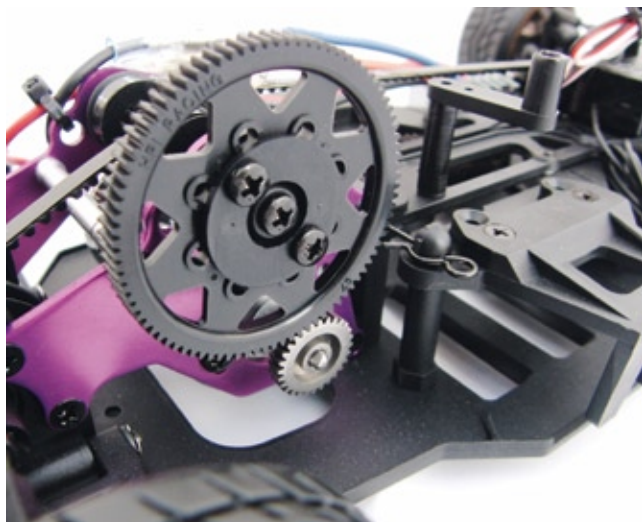


**Die Hartplastikreifen machen das Modell erst zum echten Driftcar. Sie nutzen sich jedoch auch schnell ab**

Neben dem Modell befindet sich der 27-Megahertz-Sender vom Typ HPI TF-1 im Lieferumfang. Dieser kommt bei den meisten RTR-Modellen von HPI zum Einsatz. Sicherlich erfüllt er seinen Zweck, aber er ist recht einfach gehalten. Erst recht wenn man in Betracht zieht, dass bei anderen RTR-Modellen immer häufiger auf die aktuelle 2,4-Gigahertz-Technik gesetzt wird. Dennoch bietet die Funke alle Funktionen, die man zum Gebrauch des Drifters benötigt. Servo-Reverse wird bei der Lenkung und Gas über je einen kleinen Schiebeschalter am Sender eingestellt. Die Trimmung und der Servoausschlag lassen sich mit Drehreglern justieren, die sich oben auf dem Sender befinden.

### Multikulti

Eine sehr schöne und detailreiche Bauanleitung befindet sich genauso im Lieferumfang wie eine Drifthanleitung, die dem Piloten die erste Schritte in Sachen Driften erleichtern soll. Alle Texte sind in mehreren Sprachen abgedruckt, so sollte es für niemanden ein großes Problem darstellen, sich in den Sprint einzuarbeiten und eventuelle Defekte selbst schnell zu beheben. Auch eine Explosionszeichnung mit Bestellnummern der erhältlichen Ersatzteile ist vorhanden. So ist auch für Anfänger schnell zu erkennen, welches Teil wie zu erreichen ist. Um das Modell zu betreiben, werden jetzt nur noch ein 7,2-Volt-Stickpack sowie acht Mignonzellen für den Sender und natürlich ein Ladegerät benötigt.



**Motorritzel und Hauptzahnrad werden mit Feinverzahnung geliefert**

Der Sprint 2 kommt als RTR-Version komplett zusammengesetzt zum Kunden. Selbst die Elektronik ist bereits montiert. Es müssen nur noch die Batterien für Sender und der 7,2-Volt-Stickpack eingelegt werden und es kann losgehen. Das Chassis bietet zudem die Möglichkeit, Saddlepacks einzusetzen. Hierfür ist dann aber eine andere Akkubefestigung nötig.

Die Drift-Version unterscheidet sich zum Tourenwagenbruder Sprint 2 nur durch die Driftreifen. Dabei handelt es sich nicht um gewöhnliche Reifen aus einer speziellen Gummimischung, sondern um Hartplastik-Profilreifen. Erst durch sie wird das Driften überhaupt ermöglicht.

### Komplettpaket

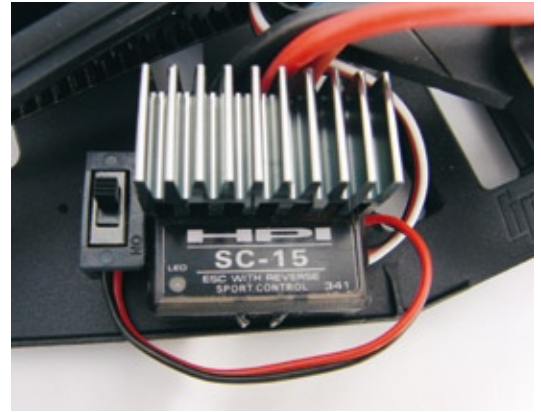
Der Sprint 2 ist für seinen Preis sehr gut ausgestattet. Das Fahrzeug ist komplett kugelgelagert und besitzt vier Öldruckstoßdämpfer, die bereits befüllt sind. Beim Testmodell wurden sie jedoch vor der ersten Ausfahrt demontiert und nochmal komplett neu mit 40er-Öl befüllt und entlüftet. An den Dämpfern selbst ist es möglich, mit den beiliegenden Klipsen die Bodenfreiheit des Modells einzustellen. Des Weiteren erlauben die Dämpferbrücken durch verschiedene Bohrungen die Einstellung der Dämpferpositionen. Der Radsturz an Vorder- und Hinterachse sowie die Vorspur nur an der Vorderachse lassen sich über Rechts-links-



**Ist der Sprint 2 einmal im Drift, erfordert er gezieltes Gegenlenken**



Das enge Infield des Maintalrings mit vielen Richtungswechseln ist eine Herausforderung für Fahrer und Modell



Mit dem elektronischen Fahrregler SC-15 lässt sich der Sprint sehr gefühlvoll bewegen

Cooler Optik  
Viel Fahrspaß  
Gutes Preis-Leistungs-  
Verhältnis

27-Megahertz-Anlage

Gewindestangen einstellen. Angetrieben wird der HPI Sprint 2 Drift durch den leistungsstarken 15-Turns-Motor „HPI Firebolt“. Vom 28-Zähne-Motorritzel wird die Kraft auf das Hauptzahnrad mit 87 Zähnen übertragen. Von da geht es über je einen Zahnriemen zu den Kegeldifferenzialen an die beiden Achsen. Der vordere, lange Zahnriemen ist bereits mit einem Riemenspanner versehen, der ein Flattern und dadurch den erhöhten Verschleiß des Riemens verhindern soll.

Das Lenkservo ist liegend rechts hinter der Vorderachse verbaut. Genau darüber wurde ab Werk der HPI-Empfänger RF-6 mit gewöhnlichem Doppel-

klebeband auf der oberen Chassis-Platte befestigt. Auf der linken Seite des Fahrzeugs befindet sich der HPI SC-15, ein elektronischer Fahrregler, der den mitgelieferten 15-Turner mit entsprechend Strom versorgt.

### Letzte Prüfung

Vor der ersten Fahrt ist es bei RTR-Modellen empfehlenswert, alle Schrauben noch mal nachzuziehen. Beim Testmodell wäre dieser Arbeitsschritt jedoch nicht nötig gewesen, da alle Schrauben bereits ordentlich fest saßen. Als Teststrecke diente der Maintalring. Anfangs stand nicht fest, ob sich dieser Kurs mit seinem recht engen Infield für ein Driftcar



Der Chevrolet Camaro und die goldfarbenen Sechspeichenfelgen passen optisch hervorragend zu einem Driftcar wie dem Sprint 2



Der 27-Megahertz-Empfänger sitzt auf dem oberen Chassis direkt über dem liegend montierten Servo

eigenen würde. Auf der Bahn angekommen, wurde also der erste Akku in den Akkuschacht gesteckt und schon ging es ab auf die Bahn. Bereits beim ersten Beschleunigen drehte sich der Sprint um die eigene Achse und forderte einen behutsamen Gasfinger. Die ersten Runden sind für einen alteingesessenen Tourenwagenfahrer sicherlich nicht leicht und so ist es von Vorteil, wenn man einige Kollegen an der Strecke stehen hat, die das Modell bei einem Abflug schnell wieder zurückstellen können.

Nach zirka drei Akkuladungen folgten die ersten Veränderungen am Setup. Der Sturz an der Hinterachse wurde auf zwei Grad gestellt, an der Vorderachse auf 1,5 Grad. Jetzt noch schnell ein Blick in die beigelegte Beschreibung „Stage-D Drift Technik Guide“ und sich auf diese Weise die Theorie des Driftens einprägen. Also frischer Akku ins Fahrzeug und wieder ab auf die Bahn. Siehe da, mit geändertem Setup und der Theorie im Kopf gelangen die Runden deutlich präziser. Dabei fiel auf, dass das Fahrzeug mit höherer Geschwindigkeit und mehr Gaseinsatz stabiler wird. Das Fahren machte nun von Runde zu Runde mehr Spaß und auch der Fahreindruck wurde stetig besser.

## Spaßmaschine

Nach etwa zehn Akkuladungen klappte das Driften am Maintalring richtig gut und der Spaß hatte seinen Höhepunkt erreicht. Nun wollten auch mal die Vereinskollegen in den Genuss eines Driftcars kommen. Der Sprint 2 Drift war an diesen Tag rund 20 bis 25 Akkuladungen unterwegs und hat allen Fahrern viel Spaß bereitet.

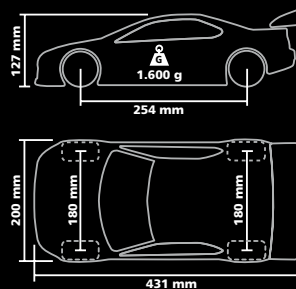
## CAR CHECK

### HPI SPRINT 2 DRIFT LRP electronic

- Klasse: Elektro-Onroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 229,90 Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: 4WD-Riemenantrieb, vier Oldruckstoßdämpfer, Kegeldifferenziale

- Benötigte Teile: Fahrakku, acht Mignonzellen, Ladegerät



Am Tag danach folgte dann die Stunde der Wahrheit. Das Fahrzeug wurde auf Defekte und Verschleiß untersucht werden. Es gab allerdings keine wirklich bemerkenswerten Vorkommnisse. Die Dämpfer waren dicht, nicht ein einziger Tropfen Öl war an den Dämpfergehäusen zu sehen. Auch die Kegeldifferenziale hatten diesen Tag ohne irgendwelche Defekte überstanden. Die beiden Zahnriemen wiesen ganz normale Verschleißerscheinungen auf, die sich aber immer noch im Rahmen bewegten. Einzig die Drift-Reifen haben logischerweise sehr gelitten und das ursprüngliche Profil war nicht mehr zu erkennen. Es muss allerdings erwähnt werden, dass auch mit diesen Reifen das Driften immer noch möglich ist

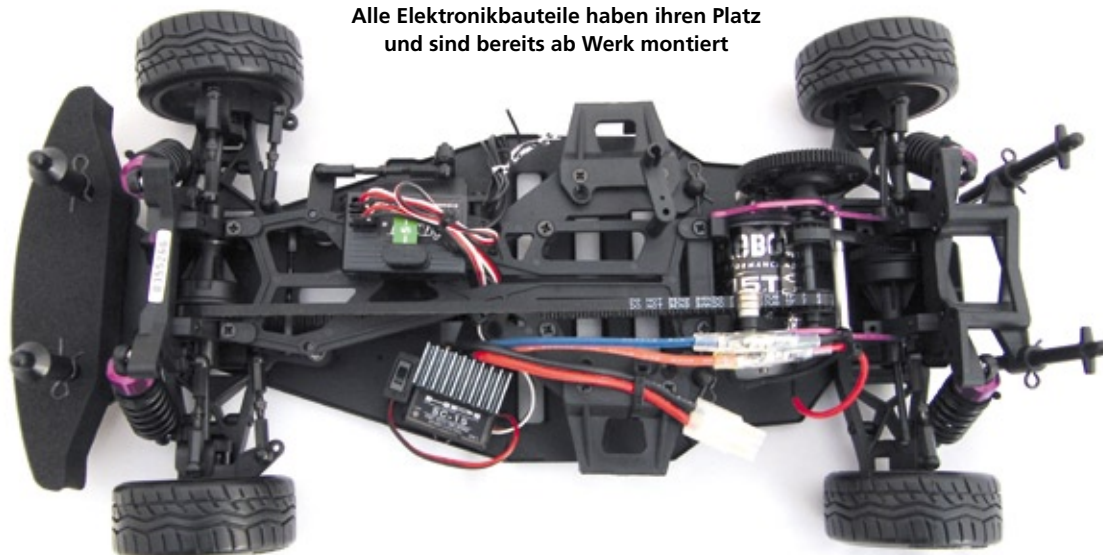
## Geübt

In anderen Ländern ist das Driften mit RC-Cars bereits seit einigen Jahren sehr populär. Vor allem in Japan. Aber auch bei uns gibt es immer mehr Anhänger dieser Art des RC-Modellsports. Dies zeigt auch die stetig wachsende Anzahl von RC-Car-Drift-Vereinen. Was vielen dieser Modellbauer besonders gefällt, ist das Umbauen ihrer Autos zu richtigen Show-Modellen. Hier kommt immer wieder Neonlicht, das als Unterbodenbeleuchtung genutzt wird, zum Einsatz. Auch Rauchgeneratoren findet man. Das fahren mit einem Driftcar wie dem Sprint 2 Drift sollte man allerdings nicht unterschätzen. Es braucht eine gewisse Eingewöhnungsphase, um einen Drifter auf der Rennstrecke gekonnt um die Kurven zu bewegen. Klappt das allerdings erst einmal, sind dem Spaß keine Grenzen gesetzt. ■



Der 27-Megahertz-Sender verfügt zwar über alle nötigen Funktionen, ist aber sehr einfach gehalten

Alle Elektronikbauteile haben ihren Platz und sind bereits ab Werk montiert



## FAZIT

Der HPI Sprint 2 Drift ist in seiner Preisklasse ein sehr gutes Modell, das alles für den Einstieg bietet. Damit lässt sich jede asphaltierte Fläche im Nu zu einer Driftstrecke umfunktionieren. Einen Parkplatz hat schließlich jeder in seiner Nähe.

# Cars & Details SIX-PACK



Alle Ausgaben  
findest Du unter:

*alles-rund-  
ums-hobby.de*

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

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

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

Telefon: 040/42 91 77-100, E-Mail: [service@alles-rund-ums-hobby.de](mailto:service@alles-rund-ums-hobby.de)

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

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

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

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

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

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



nur **EUR 129,-**

**SAKURA SPEED**  
1/10 Scale Radio Control



[www.LMI-Racing.com](http://www.LMI-Racing.com)

# Die neue Dimension für wahre Flieger.

# 3 für 1

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

# 3 für 1



## RC-Heli-Action bringt monatlich alles über:

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

... und vieles mehr!

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

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

... und deinen Weg zum 3D-Bolzer

### Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

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

### Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

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

**Jetzt bestellen unter:**

**www.rc-heli-action.de**

**www.3d-heli-action.de**

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

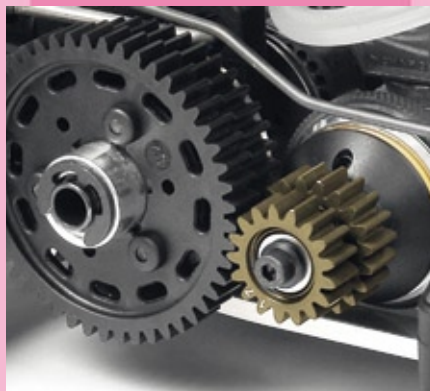


# XRAY KOLUMNE

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

Der Stress ist allgegenwärtig – so könnte man die Situation derzeit bei uns bezeichnen. Sehr viele wichtige Rennen innerhalb kürzester Zeit, dazu einige neue Teile für diverse Modelle und natürlich der alltägliche Kampf im Werk, um alle Prozesse am Laufen zu halten. Die 1:8er-Onroad-WM in Miami/Florida (USA) liegt nun knapp hinter uns – mit einem für uns leider eher ernüchternden Ergebnis. Ob es die mangelnden Erfahrungswerte mit dem noch sehr neuen Auto, das für den Sonnenstaat Florida etwas launische Wetter oder eine falsche Reifen- oder Tankstrategie war, ist derzeit schwer abzusehen. Immerhin schafften wir es mit einem Modell ins Finale und kamen dort auf Platz zehn – für ein derart neues Glattbahnmodell und das extrem gut besetzte Fahrerfeld eine objektiv betrachtet gute Leistung des XRAY-Teams.

Unser Team XRAY-USA-Fahrer Paul Lemieux hatte innerhalb kürzester Zeit sehr viele Setups getestet und konnte seinen RX8 daher am besten auf die Strecke abstimmen, doch gegen die große Anzahl an wirklich sehr guten und schnellen Gegnern war er chancenlos. Daher sollte er von Platz neun in das einstündige



Finale gehen. Doch hier erwartete uns schon beim Warm-Up ein extrem ärgerliches Empfangsproblem – natürlich direkt zum wichtigsten Zeitpunkt. Paul konnte als einziger Amerikaner in diesem WM-Finale die Leistung des RX8 leider nicht zeigen, weil ihn dieser Defekt erst gar nicht daran teilnehmen ließ.

Das Finale selbst verlief so spannend wie von allen erhofft – nur leider hatten wir daran keinen Anteil. Dennoch gebührt dem Sieger unser Respekt; er wird nächstes Mal der Gejagte sein. Die bis dato gefahrenen Zeiten stimmten uns optimistisch, doch genauere Details zu diesem (leider) eigentlich XRAY-typischen Verlauf eines wichtigen Rennens werde ich hier zu geeigneter Zeit noch zusammen mit meinen eigenen Eindrücken erwähnen. Zunächst bedeutete dieses Ergebnis, dass wir an einigen Stellen noch Optimierungspotenzial hatten. Der RX8 hatte seine Feuertaufe gut bestanden, aber als kritischer Betrachter hatte ich schon auf dem Rückweg diverse Ideen, was man noch verfeinern könnte.

### Detailfrage

Vieles beim Einstellen des Modells hängt nicht so sehr von der Strecke, dem Untergrund oder dem genutzten Material ab. Vielmehr sind es die kleinen Details, die mitentscheidend sein können. Das spiegelt sich beim RX8 zum Beispiel in den

**Die neuen Hauptzahnräder sind sowohl für den ersten als auch den zweiten Gang des RX8 erhältlich und ermöglichen eine bessere Abstimmung des Motors auf das Fahrzeug**

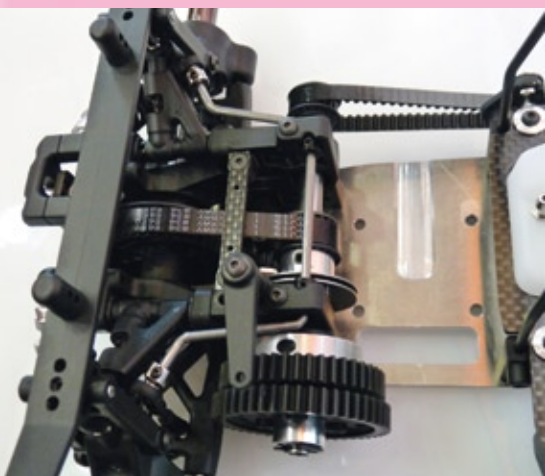
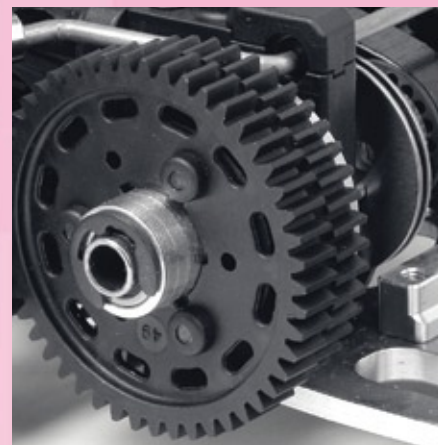
**Das Zusammenspiel von Aluminium und hochfestem Kunststoff garantiert geringe Reibungsverluste und minimalen Verschleiß**

verstellbaren, exzentrischen Halterungen in den vorderen Lenkhebeln wider. Bei dem Prototypen von der Nürnberger Spielwarenmesse kann man diese sehr gut erkennen, da sie sich von den hellen Rapid Prototyping-Teilen absetzen.

Die Abstimmung des RX8 auf die Strecke in Florida kostete uns viel Zeit, daher waren zwei weitere Stellen ein sehr logischer Ansatz. Die Untersetzungsmöglichkeiten des RX8 mussten verbessert werden. Bei der Weltmeisterschaft hatten wir schon einige Prototypenteile dabei, welche jetzt auch in den Handel kommen. Die neuen Hauptzahnräder aus festem Kunststoff sind nun mit 45 bis 50 Zähnen (erster und zweiter Gang) verfügbar und werden durch die ebenfalls neu hinzugekommenen motorseitigen Zahnräder aus 7075 T6-Aluminium ergänzt. Diese sind von 16 bis 18 Zähnen für den ersten Gang und von 19 bis 21 Zähnen für den zweiten Gang nutzbar – was dem RX8 in unserem Fall einiges mehr an Speed auf der langen Gerade einbrachte.

### Kleinigkeiten

Die Strecke in Miami war sehr fordernd und die harte Bande verzieh keine Fehler. Daher bleibt zu überlegen, ob man das eine oder andere Teil noch



**Platz satt für den Motor und für Untersetzungsänderungen – dies haben die Fahrer des RX8 seiner sehr kompakten Bremsanlage zu verdanken**



von XRAY schreibt exklusiv in

**cars  
& Details**



**Am RX8-Prototyp kann man die Einsätze in den Lenkhebeln gut erkennen – eines von vielen Details des neuen Modells**

verstärkt. Nüchtern betrachtet fielen unsere Fahrer aber nicht wegen Materialschwächen oder Unfällen aus, sondern leider wegen diverser anderer Kleinigkeiten – langjährige Leser meiner Kolonne werden die Geschichte(n) dazu kennen. So führte eine falsch berechnete Tankstrategie bei Erik Dankel dazu, dass er in den letzten zwei Minuten eines Laufs noch zum Tanken musste – was ihn auf Platz fünf zurückwarf und daher ein Weiterkommen ins nächsthöhere Rennen nicht mehr möglich war. Ähnlich verlief der Einsatz von Mike Swaugers RX8, an dem er nach einem harten Vorlauf seine Kupplung tauschen wollte. Bedingt durch eine sehr zögerliche Abfertigung seines Modells bei der obligatorischen technischen Abnahmeprüfung durch die Rennleitung hatte er bis zum Start des nächsten Rennens lediglich acht Minuten Zeit. Es kam wie es kommen musste, denn seine Kupplung fiel nach nur zwei Runden aus – obwohl er bis dahin eine sehr beachtliche Leistung gezeigt hatte.

Doch auch derlei Rückschläge können mitunter hilfreich für die Entwicklung sein – man muss nur die Zeit haben, sie genau zu analysieren. Ich hoffe daher auf eine etwas ruhigere Phase, um all diese Eindrücke verarbeiten zu können und werde die eine oder andere Idee auch in meiner Kolonne aufgreifen.

Trotz des ganzen Stresses und der Hektik möchte ich natürlich allen viel Glück bei ihren Rennteilnahmen wünschen.

Dipl. Ing. Juraj Hudy, XRAY Chef Designer

▼ Anzeigen

# Kitsch oder Action

Wer *Kitschfilme* mag,  
schaut am Besten TV.

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

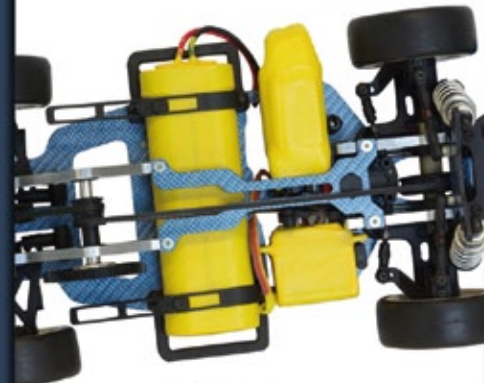
**RCACTION.de**

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

**PLASTI DIP** DER PRAKTISCHE  
FLÜSSIGGUMMI

**Verbesserte Rezeptur**  
4x schnellere Trocknungszeit!

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



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

- beschichtet
- schützt
- wasserdicht
- wiederablösbar

**LIQUIDTAPE** DIE SICHERE  
FLÜSSIGISOLATION



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

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

**NEU!**  
4x  
schnellere  
Trocknungs-  
zeit



Anwendungsvideos  
finden Sie unter:  
[www.plastidip.tv](http://www.plastidip.tv)



**Jetzt bestellen!**

Tel: 06021 / 583 99 0 - [www.plastidip.de](http://www.plastidip.de)



# Aus Zwei mach Vier



# Selbst ist der Mann

Nachdem ich ein Jahr mit einem Team Associated SC10 2WD unterwegs war, kam die Lust auf mehr. Ein allradgetriebener Short Course-Truck musste her. Nur welcher? Bei der Suche im Internet und langen Gesprächen mit Gleichgesinnten, fand ich schlussendlich das Foto für die Lösung. Ein Team Associated RC8 mit einer aufgesetzten Team Associated SC10 2WD-Karosse. Sollte das wirklich passen und machbar sein? Diese Frage wurde sehr schnell beantwortet, indem die Anleitungen vom Team Associated SC8 und RC8 verglichen wurden. Nach dem Vergleich war sicher, dass die Teile vom Team Associated SC8 ohne Probleme an den RC8 passen würden.

Text und Fotos:  
Mirko Labenda

Das Setup für den allradgetriebenen Short Course-Truck ergab sich aus seinem primären Verwendungszweck. Der SC10 2WD wurde fast ausschließlich auf einer Indoor-Teppichstrecke bewegt. So sollte es auch dem SC10-Allrad-Eigenbau ergehen. Ein 4s-LiPo-Buggy-Setup mit 14,8 Volt erschien als zu mächtig und daher wurde ein 11,1-Volt-3s-LiPo-Setup favorisiert, weil für die Teppichstrecke nicht so viel Leistung benötigt wird.

## Vorhaben

Ich wollte auf jeden Fall eine originale Team Associated SC10 2WD-Karosse verwenden und die Rad-Reifen-Kombination sollte auch dem Original möglichst nahe kommen. Die Allrad-Version sollte dem SC10 2WD so ähnlich wie möglich sein. Als Nächstes stand die Teilebesorgung an. Auf der Einkaufsliste standen die Anbauteile des Team Associated SC8, die aus der originalen Anleitung zusammengestellt wurden. Dazu zählten die Dämpferbrücken für vorne und hinten, die Karosseriehalter und die Halter für den vorderen und hinteren Heckrammer. Die Rammer selber sollten eine identische Optik wie am SC10 2WD haben, also

## VERWENDETE TEILE:

- Team Associated RC8 Nitro Roller
- Team Associated E-Conversion Kit
- 2 x 89426 body mounts
- 1 x 89432 front shock tower
- 1 x 89431 rear shock tower
- 1 x 89433 front bumper mount
- 1 x 89434 front bumper
- 1 x 89430 mud flaps
- 1 x 89435 rear bumper mount
- 1 x ASC89452 M3 x 50mm SHC SCREWS: SC8
- 1 x ASC89453 M3 x 35mm BHC SCREWS: SC8
- 1 x ASC25215 25215 LOCKNUT M3 (20)
- 1 Satz SC10-Originalreifen mit Einlagen
- 1 Satz DE Racing-Felgen 17-Millimeter-Sechskantmitnehmer

wurden hier die Komponenten des SC10 2WD und ein RPM-Frontrammer auf die Einkaufsliste gesetzt. Außerdem wurde ein Conversion-Kit zum Umbau auf Elektroantrieb benötigt, da die Basis für den SC10 4WD, ein RC8 Nitrobuggy war. Diesen gab





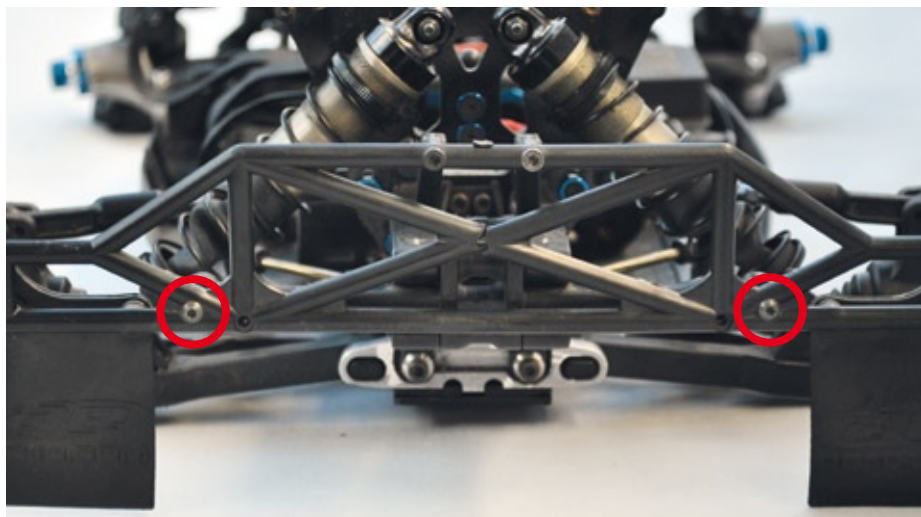
Hier ist der Kunststoffstreifen zur Montage des Bügels am Frontrammer zu sehen. Dieser Streifen wurde von dem RPM SC10 2WD-Bumper abgetrennt

es ebenfalls von Team Associated. Bei der Wahl der Rad-Reifen-Kombination fiel die Wahl auf die Short Course-Truckfelgen mit 17-Millimeter-Sechskantmitnehmer von DE Racing. Auf diese Felgen sollten die originalen SC10 2WD-Reifen perfekt passen. Abgerundet wurde das Räder-setup durch einen Satz geschlossene Radmuttern in schwarz.

Nun fehlte nur noch der Antrieb. Hierfür war ein 3s-LiPo mit 11,1 Volt vorgesehen. Die Wahl war hier nicht schwer und es wurden Komponenten von Castle Creations und Tenshock gewählt. Es sollte ein Mamba Max Pro Brushlessregler gepaart mit einem Tenshock 2230/7 Brushlessmotor mit sechs Polen und 3.000 Umdrehungen pro Minute und Volt sein. Als Lenkservo kam das altbekannte Thunder Tiger ACE DS1015-Digitalservo zum Einsatz. Die originale SC10-Karosserie und als Grundstein ein Team Associated RC8 Verbrenner Buggy als Roller rundeten das Paket ab. Alle Komponenten wurden neu bestellt. Nur der Nitro-Buggy wurde in einem Internetforum als gebrauchtes Objekt erstanden. Als alle Parts eingetroffen waren, konnte der Zusammenbau beginnen. Zuerst wurde der RC8 Nitro-Roller zerlegt und gereinigt. Beim Zusammenbau wurden neue Kugellager am gesamten Fahrzeug verbaut.

## Große Inspektion

Die Differenziale haben eine komplette Instandsetzung erfahren, dazu wurde das Innenleben mit



Der geänderte SC8-Bumper-Halter an der Hinterachse. Der obere Teil wurde entfernt und zwei neue Löcher wurden gebohrt

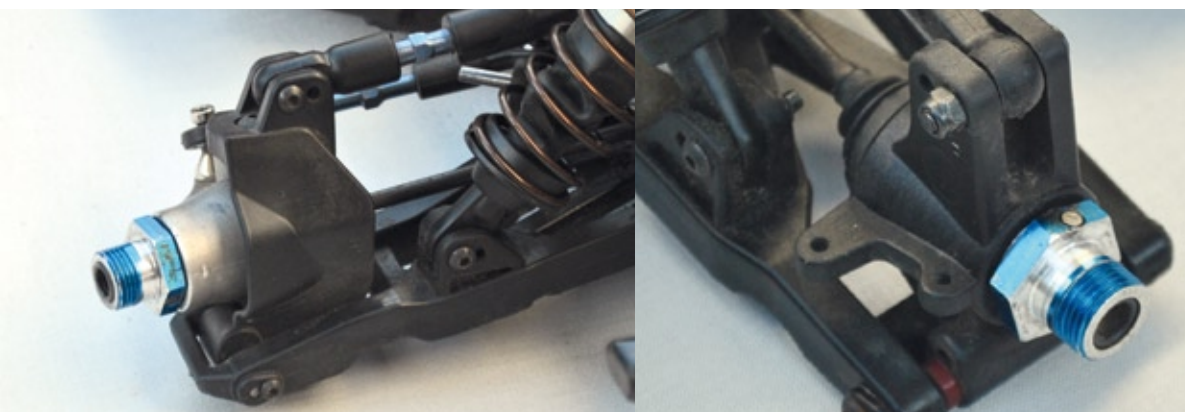
originalen Ersatzteilen von Team Associated ersetzt und mit 5.000er-Silikonöl gefüllt. Ein Großteil der Schrauben musste ersetzt werden. Hierbei kamen hochwertige Schrauben mit der Festigkeit 12.9 zum Einsatz. An beiden Achsen sind so genannte Skid Plates verbaut. Dies sind Unterlagen aus Kunststoff, die ein vorzeitiges Verkratzen und Abnutzen der Chassisplatte verhindern sollen. An den Differenzialgehäusen der vorderen und hinteren Achse wurden die Originalteile gegen SC8-Dämpferbrücken und die Karosseriehalter ausgetauscht. Beim Aufsetzen der Differenzialgehäuse wurden dann die beiden Halter für die Rammer montiert.

Am Frontrammer wurde ein Streifen Kunststoff vom RPM SC10-Bumper montiert, der den Schutzbügel an derselben Stelle halten soll. Bei der Montage des Heckrammers waren mehr Änderungen nötig. Am originalen Halter für den Bumper mussten die oberen Halter entfernt werden, weil diese sonst über den SC10-Heckrammer stehen würden. An dem Halter und dem Rammer selber galt es, jeweils zwei neue Löcher zu bohren, damit sich das Ganze montieren lässt. Im oberen Bereich wurden wiederum Teile des originalen SC10-Rammers zur Stabilisierung genutzt. Damit war der erste Bauabschnitt beendet. Fehlten nur noch die Räder und die Karosserie.

Die SC10-Reifen wurden auf die DE Racing-Felgen geklebt und die Karosserie konnte, noch unlackiert, das



Der neue Frontrammer von vorne mit originalem SC10-Look



So sehen die abgedrehten Radmitnehmer aus. Die Radmuttern und Räder passen immer noch einwandfrei



Das Chassis ist soweit fertig.  
Zeit für die Hochzeit mit der Karosserie und den Rädern

erste Mal probesitzen. Nun zeigte sich ein Problem, das man auf dem Inspirations-Foto nicht sehen konnte. Die Räder stehen zirka 2 Millimeter zu weit unter der Karosserie heraus. Nach kurzem Überlegen wurden die Radmitnehmer einfach um 2 Millimeter abgedreht, was das Problem löste.

### Anstrich

Die Antriebskomponenten waren soweit verbaut, fehlte nur noch eine Lackierung für die Karosserie. Hier wurden gleich zwei identische Designs für die Karosserien gefertigt. Schließlich sollte auch der SC10 2WD einen neuen Deckel im gleichen Design bekommen. An der Karosserie des allradgetriebenen Short Course-Trucks mussten nur die Löcher für die Halter an einer anderen Stelle gebohrt werden, als beim SC10 2WD. Diese wurden vor dem Lackieren eingebracht. Nachdem die Lackierungen vollbracht waren, kam die Stunde der Wahrheit. Stellt man beide Versionen nebeneinander, erkennt man nur bei genauerem Hinsehen die deutlich dickeren Querlenker und Radträger des SC10 4WD. Auch der Frontrammer sieht erst auf den zweiten Blick ein wenig anders aus. Das Endergebnis konnte sich auf jeden Fall sehen lassen. Doch Optik ist nicht alles. Es fehlte noch der Praxistest.



Heckrammer  
fertig montiert



Die fertige Karosserie nimmt ihren Platz ein und passt wunderbar

Der erste Fahrttest wurde auf einer Indoorstrecke durchgeführt. Schon nach den ersten Metern war klar, hier sind Buggy- und Short Course-Gene perfekt miteinander verschmolzen: Allrad-Brushlesspower und fast grenzenlose Agilität, gepaart mit einem hübschen Fahrbild. Der Antrieb stellte sich als gute Wahl heraus – Drehmoment in allen Lebenslagen. Kein Wunder bei einer gemessenen Maximalleistung von rund 1.300 Watt. Das Auto lässt sich spielend durch den engen Kurs dirigieren und die vielen Sprünge werden durch das Buggyfahrwerk bestens gemeistert. Das bedeutet Fahrspaß pur und mit einer Fahrzeit von bis zu 25 Minuten bei einem 6.200-Milliamperestunden-LiPo ist man auch beachtlich lange unterwegs. Bei Bedarf kann natürlich auch ein 4s-Setup mit 14,8 Volt verbaut werden. Hier würde sich ein Tenshock X801 mit 2.500 Umdrehungen pro Minute und Volt anbieten. Dieser bietet mehr Reserven für den Outdoor-Spaß, wobei der mit unserem 3s-LiPo verwendete Tenshock 2230/7 bei Weitem nicht langsam ist.

### Erfahrungswerte

Mittlerweile wurden etliche Akkuladungen mit dem Auto verfahren. Die Teststrecke ist durch ihre vielen Sprünge sehr anspruchsvoll und fordert das gesamte Auto extrem. Die originalen RC8-Stoßdämpfer erwiesen sich als zu schwach für diese Aufgabe. Somit wurden Big-Bore-Dämpfer des aktuellen RC8B Factory Team installiert, welche ein deutlich besseres Setup ermöglichen. Nun konnte dünneres Dämpferöl eingefüllt werden, womit sich ein noch runderes Fahrbild ergab. Außerdem wurden die Vorspur an der Hinterachse auf 2 Grad minimiert und 3 Grad Anti Squad realisiert. Diese Maßnahmen beruhigen das Heck und verbessern den Geradeauslauf. An der Vorderachse wurde der Kickup erhöht, wodurch das Auto ruhiger auf der Lenkung wurde und sich sicherer und punktgenau durch die vielen Kurven des engen Kurses dirigieren lässt.

### AUSSTATTUNG

- Regler: Castle Creation Mamba Max Pro
- Servo: Thunder Tiger ACE DS1015 Servo
- Motor: Tenshock CZ 2230/7 mit 3.000 kv
- Akku: LiPo 3s, 11,1 V, 6.200 mAh

# ROADFIGHTER

Ready to Run 2 WD  
Fun cars M1:10, 2,4 GHz



- Fahrfertig vormontierte Ready-to-Run Fahrzeuge mit Heckantrieb
- Kegelladdifferenzial an der Hinterachse
- GM-Racing XG-6i 2.0 Sport-Spec 2.4 GHz RC-Anlage mit Lenkservo sowie Empfänger montiert und angeschlossen, Lenkgestänge bereits justiert
- Leistungsstarker 540er Motor und elektronischer Fahrtenregler
- 4 einstellbare Öldruckstoßdämpfer
- Stahlantriebswellen an der Hinterachse
- Komplett mit hochwertigen Kugellagern ausgestattet
- Lackierte Karosserie
- Komplett gekapseltes Getriebe
- Einstellbare Rutschkupplung



**ROADFIGHTER ST 2 WD**  
Stadium Truck RTR  
Best.-Nr. 90166.RTR • € 179.-\*

2,4 GHz XG-6i 2.0 Sport-Spec  
Fernsteuerung im Set enthalten



**ROADFIGHTER SC 2 WD**  
Short Course RTR  
Best.-Nr. 90167.RTR • € 199.-\*



**ROADFIGHTER BUGGY 2 WD RTR**  
Best.-Nr. 90168.RTR • € 179.-\*



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



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



**Familientreffen:** Der SC10 4WD (links) ist auf den ersten Blick nicht vom 2WD-Bruder zu unterscheiden, nur ein geübter Blick verrät den anderen Unterbau mit Allradantrieb

Auch eine Ausfahrt auf einer Outdoorstrecke bewies, dass man Indoor- und Outdoor-Setups durchaus miteinander verbinden kann. Auf der lehmigen Strecke musste sich das Setup auch beweisen. Es stellte sich heraus, dass das Indoor-Setup nur ein bisschen empfindlicher und rutschiger auf der Hinterachse war. Sonst ließ

sich das Auto sehr zielgenau über die deutlich größere Strecke pilotieren. Die gewählte Übersetzung von 46 zu 15 erwies sich als ein bisschen zu kurz und es wurde auf 46 zu 16 umgebaut, was einer Standard 4s-LiPo-Übersetzung entspricht. Hiermit war das Auto auch auf der Outdoorstrecke ausreichend schnell. ■

**Anzeigen ▼**

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

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

**MLHZ.de**

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

präsentiert von:

der FG / HPI / Ansmann/ HURRAX & Tuning Shop

**7. RC-CAR OFFROAD TREFFEN**

**6.- 7. August 2011**  
**Harzlandhalle**  
**Ilseburg**

powered by

Test und Technik für den RC-Car-Sport  
**Cars & Details**  
[www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)

Zum 7. Mal findet das RC-Fun-Treffen in Ilseburg statt! Vom 06. – 07. August 2011 werden 120 RC-Fahrer mit fast 180 Fahrzeugen bei Rennen über 2 Tage herausfinden, wer der beste Hobbyfahrer ist. Weitere 100 RC-Fans kommen zum Feiern auf dem vorbereiteten Zeltplatz neben der Strecke. Neben der Rennstrecke steht eine Fun-Strecke zur Verfügung. Ein umfangreiches Rahmenprogramm sorgt bei Groß und Klein für viel Spaß und Unterhaltung.

- Rennen in allen Klassen
- Verkaufsmesse
- Verlosung attraktiver Preise
- Hubschrauber-Rundflüge über den Harz (Sa & So)
- RC Heli Show

Starterplätze für die Rennen stehen leider nicht mehr zur Verfügung! Es gibt aber noch genug Platz zum Zelten, und die Fun-Strecke um das Wochenende mitzuerleben.

Fragen an: [info@mlhz.de](mailto:info@mlhz.de) /Tel. 03943 2483399



[www.amis.de](http://www.amis.de)  
**A-M-I-S**  
 Xtreme-Tuning for RC-Model's and Fun-car's

**AB SOFORT  
IM HANDEL!**



- VORSTELLUNG DER BELIEBTESTEN UND NEUESTEN MODELLE
- AUSFÜHRLICHER TEST DES HPI BAJA 5SC IM MASSSTAB 1:5
- GROSSE ÜBERSICHT DER AKTUELLEN BRUSHLESS-ANTRIEBSSETS

**JETZT BESTELLEN!**  
**WWW.RC-SHORT-COURSE-ACTION.DE**

### 00000

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

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

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

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

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

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

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

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

### 10000

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

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

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

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

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

### 20000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 30000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 40000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 50000

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

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

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

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

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

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

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

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

### 60000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**MCD**  
Racing

BY

**ROBITRONIC**  
POWER FOR WINNERS



**think big-scale.**

MONSTER



CHEETAH



RR V4



MORE INFO [WWW.ROBITRONIC.COM](http://WWW.ROBITRONIC.COM)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 70000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 80000

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

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

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

**RC-Raceworld**, Industriestrasse 27 a, 82194 Gröbenzell, Internet: [www.rc-raceworld.de](http://www.rc-raceworld.de)

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

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

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

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

**Manuela Heinzinger**, Raiffeisengasse 1a, 85298 Scheyern

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Modellbau Schöllhorn**, Memminger Straße 167, 89231 Neu-Ulm/Ludwigsfeld, Telefon: 07 31/852 80

## 90000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Mario's Modellbaushop**, Brückenstraße 16, 96472 Rödental, Telefon: 09 65 63 50 94 83, E-Mail: [info@rc-mmr.de](mailto:info@rc-mmr.de), Internet: [www.rc-mmr.de](http://www.rc-mmr.de)

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

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

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

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

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

## Österreich

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

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

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

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

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

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

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

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

**MIWO Modelltechnik**, Kärntnerstraße 3, 8720 Knittelfeld

## Schweiz

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

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

## Niederlande

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

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

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



# Jetzt bestellen!

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



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

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

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

## IM INTERNET

unter [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-100

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



**ACT** Modelle steuern - aber sicher

## 2,4 GHz Sender-Erweiterungs-System

Schiffskapitäne, Trucker, Racer

**S3D-Empfänger**

Von 1,8 g bis 42 g bis zu 26 Servoausgänge

**Für ALLE Sender**

**Set mit Empfänger**

ab € 99,-

€ 249,-  
€ 79,-

nautic Set  
nautic Converter

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

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

Seit 1978 ist Thunder Tiger bekannt als innovatives und wachsendes Unternehmen im Bereich des RC Modellsports und zählt seit Jahren zu den Marktführern. 2004 wurde die Tochter Thunder Tiger Europe GmbH gegründet um die Versorgung des europäischen Marktes zu optimieren.

Zur Unterstützung im Bereich Vertrieb suchen wir ab sofort einen

**Vertriebsmitarbeiter (m/w)**  
Innendienst

Ihre Aufgaben:

- Sie sind in allen Bereichen des operativen Vertriebs tätig
- Sie pflegen Bestandskunden und bauen neue Kundenkontakte aus
- Sie sind telefonischer Ansprechpartner im Vertriebs-Innendienst
- Sie können auch auf Sonderveranstaltungen eingesetzt werden (Events, Messen etc.)

Ihr Profil:

- Sie sind selbst begeisterter Modellbauer
- Sie haben Kenntnisse in allen Bereichen des Modellsports
- Sie haben Kenntnisse in MS-Office (Excel, Word, Powerpoint)
- Sie sind engagiert, selbstbewusst und kreativ
- Sie sehr kommunikativ und arbeiten gerne in einem TEAM
- Englisch in Wort und Schrift sind für Sie kein Problem
- Sie besitzen einen Führerschein für PKW

Wir bieten:

- langfristige Perspektiven in einem stetig wachsenden Markt
- selbständiges Arbeiten
- interessante und abwechslungsreiche Tätigkeiten
- Spaß, in einem dynamischen und erfolgreichen TEAM zu arbeiten

Interesse?

Dann sehen wir mir Freude Ihrer Bewerbung in unserem Hause entgegen.

per Post:  
Thunder Tiger Europe GmbH  
z.H. Herr Udo Werner  
Rudolf-Diesel-Str. 1  
86453 Dasing

per Mail:  
[udo.werner@thundertiger-europe.com](mailto:udo.werner@thundertiger-europe.com)





# Eingespieltes Team

## Leistung im Kleinen Format

**Team Associated ist vielen ein Begriff, wenn es um RC-Cars geht. Doch der Hersteller hat auch Brushless-systeme in seinem Lieferprogramm. Mit dem SC450 gibt es ein leistungsfähiges, kleines Brushlesset, bei dem sich ein genauer Blick auf jeden Fall lohnt.**

**Text und Fotos:**  
Robert Baumgarten

Die Qual der Wahl hat man schon bei der Auswahl: Es stehen vier Systeme mit Motoren von 3.300 bis hin zu 6.100 Umdrehungen pro Minute und Volt (kv) zur Auswahl. Hierbei gilt es zunächst, eine grundsätzliche Entscheidung zu fällen – soll das Set ausschließlich mit 2s-LiPos oder mit bis zu 3s-LiPos genutzt werden. Die Combos mit 4.900 und 6.100 kv sind nur für den Betrieb an maximal 2s-LiPos oder sechs NiMH-Zellen vorgesehen, können also maximal 51.240 Umdrehungen in der Minute leisten. Die Wahl fiel in unserem Fall auf ein System mit dem 3.900-kv-Motor, das mit bis zu 3s-LiPos genutzt werden kann. Dieser Motor kann dank der höheren

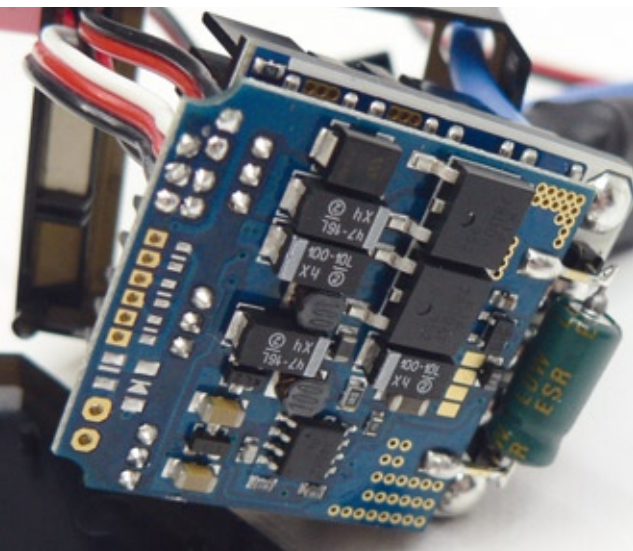
Spannungslage ebenfalls knapp über 49.000 Umdrehungen pro Minute im Leerlauf erreichen – allerdings wird das System durch die 3s-Akkus einen geringeren Stromverbrauch bei selber Leistung im Vergleich zum 6.100-kv-System haben.

### Mehrweg

In allen Fällen ist der beiliegende Regler baugleich, er kann also auch mit einem anderen Motor an 3s-LiPos genutzt werden. Diese Vielseitigkeit wird noch durch das Fehlen eines Sensoranschlusses unterstrichen. Der Regler benötigt schlicht keine Sensorsignale. Natürlich lassen sich aber alle Motoren mit oder ohne Sensoren ansteuern. Im Test mit über einem Dutzend Aggregaten konnte der Regler sogar exotische 14-polige Außenläufer regeln. Genial ist hierbei die Softwareansteuerung gelöst, denn es bedarf keiner weiteren Einstellung auf spezielle Motorkenndaten oder dergleichen. So macht Plug-and-Play Spaß.

### **TECHNISCHE DATEN** 540R 3.900-kv-Motor

■ Länge: 46,1 mm ■ Durchmesser: 35,9 mm ■ Gewicht: 188 g ■ Drehzahl pro Volt (Leerlauf): 3.940 ■ Drehzahl pro Volt (Last): 3.410 ■ Zellenzahl: 2-3s-LiPos, 4-8 NiXX ■ Maximaler Strom: 50 A

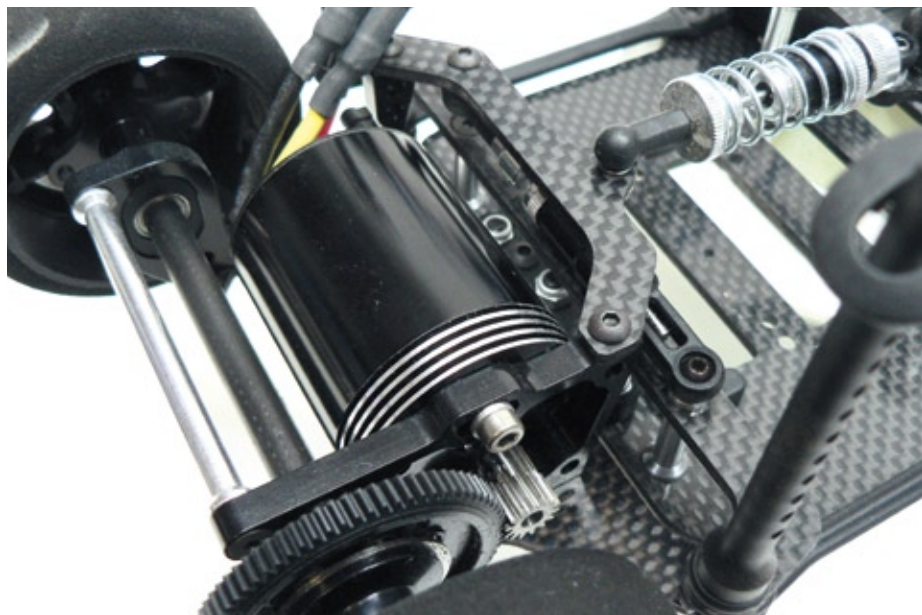


Auf der Platine ist links neben den Empfängerkabeln die Stiftreihe für einen Sensoranschluss zu erkennen, dieses Modell benötigt aber keine Sensorsignale – was eine deutlich universellere Verwendung zulässt

Die Regelung erfolgt recht direkt und dennoch feinfühlig. Wer experimentieren möchte, kann eines von vier Gasprofilen wählen. Für Strecken mit wenig Haftung ist die Einstellung „soft“ optimal, alle anderen sind für Untergründe mit mittlerem bis hohem Gripniveau gedacht. Die weiteren, über den Sender programmierbaren Parameter beschränken sich dann auch auf die Dragbrake (Bremsstärke bei Neutralposition), die Spannungsabschaltung beim Einsatz von LiPo-Zellen oder die Auswahl der Fahrrichtung. Hier stehen drei Modi zur Auswahl: einmal mit proportionaler Bremse und Rückwärtsfunktion, mit proportionaler Bremse und einer Pause vor der Rückwärtsfahrt sowie einem Modus ohne Rückwärtsgang. Der Abgleich auf den Sender geschieht ebenfalls sehr schnell. Sender mit Vollgasstellung aktivieren, Regler anschalten, Pieptöne abwarten und nacheinander auf Neutral, maximale Bremse sowie Vollgas stellen. Nun den Regler ausschalten – das war's schon.

## Qualität

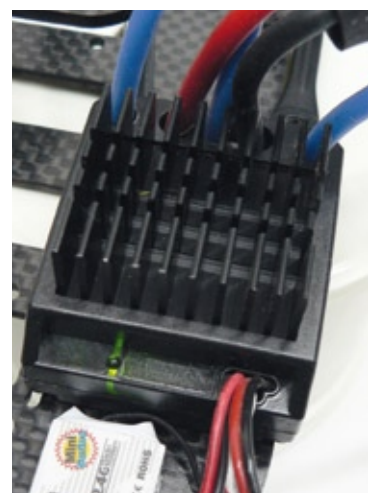
Wer einen Blick unter die kompakte Hülle des Reglers wirft, wird angenehm überrascht sein, denn alles ist sehr sauber gefertigt und die Endstufe besteht aus jeweils vier leistungsstarken MOSFETs. An dieser Stelle wird sonst gerne mal gespart. Zusammen mit dem großen Kühlkörper ergeben sich gute Leistungs-



Dank der sehr kurzen Bauweise des Motors findet er auch in kleinen Modellen genügend Platz. Einzig die etwas starren Kabel auf der Rückseite sollten nicht zu oft hin und her gebogen werden, sonst droht ein Kabelbruch

reserven, die noch durch einen PC-Lüfter im 25 x 25-Millimeter-Format angehoben werden könnten. Derartige Lüfter sind preiswert im PC-Zubehör erhältlich und lassen sich über einen freien Servoanschluss am Empfänger mit Strom versorgen. Ideal, wenn der Regler unter einer engen Karosserie oder an sehr heißen Tagen zum Einsatz kommt. Die Daten des Motors wurden bei der Messung komplett bestätigt, sogar eine leicht höhere Drehzahl pro Volt konnte im Leerlauf ermittelt werden. Auch unter Last im Modell überzeugte das Set durch geringe Temperaturen. Zu keiner Zeit waren es über 50 Grad.

Die Drehzahlen unter Last sprechen für einen guten Wirkungsgrad des Motors, wenngleich dieser natürlich auch von der Untersetzung oder dem Gewicht des Modells beeinflusst wird. Der niedrige Stromverbrauch hingegen überzeugte auf ganzer Linie und ermöglicht auch den Einsatz von preiswerten NiMH-Akkus ohne zu viel Leistung zu verlieren. Mit LiPo-Zellen bestückt, konnte das Set seine Stärken in dem im Test genutzten 1:10er-Pancar voll ausspielen. Fahrzeiten von knapp 30 Minuten mit 5.000-Milliamperestunden-Akkus sind realisierbar. Das Set eignet sich also für alle, die bequem von Bürstenmotoren auf Brushless umsteigen möchten, ohne die hohen Anschaffungskosten für LiPo-Akkus zusätzlich leisten zu müssen. ■



Als einzige Rückmeldung zum Nutzer gibt es die grüne LED auf der Frontseite und Pieptonfolgen bei angeschlossenem Motor – die Einstellungen sind dennoch sehr einfach durchführbar



Eine Abflachung auf der Motorwelle erleichtert die Montage von Ritzeln. Zudem erlaubt das gut abgedichtete Gehäuse den Einsatz in Offroadmodellen. Wer außerdem den hinteren Kabelausgang mit Silikon versiegelt, kann den Motor zusätzlich vor Schmutz schützen

## TECHNISCHE DATEN Team Associated SC450-Regler

■ Zellenzahl: NiXX: 6-8, LiXX: 2-3 ■ Dauerbelastbarkeit: 45 A ■ BEC-Spannung: 5,9 V ■ Abschaltspannung: einstellbar, je nach Zellenzahl wahlweise auch automatische Zellenzahlerkennung ■ Funktionen: Vorwärts, Bremse, rückwärts ■ Besonderheiten: Überlastungsschutz, elektronische Rutschkupplungs-Funktion in vier Stufen ■ Abmessungen (L x B x H): 44,1 x 37,8 x 28,5 mm ■ Gewicht: 76 g

# MAVERICK SCOUT RC-CRAWLER VON LRP ELECTRONIC GEWINNEN

Der neue Maverick Scout RC aus dem Hause LRP electronic ist ein Crawler für Anfänger und fortgeschrittene RC-Car-Piloten, die sich auf die Steine wagen und dort erste Erfahrungen machen wollen. Ausgelegt als RTR-Set überzeugt der Krabblerr mit einer hochwertigen Verarbeitung, gesperrten Differenzialen in den Starrachsen und nicht zu vergessen 2,4-Gigahertz-Funktechnologie. Zudem gehören ein NiMH-Akku sowie ein Steckerladegerät mit Adaptern für Auslandsreisen zum Lieferumfang. Das Einzige, was noch fehlt, sind acht Mignonzellen für die Funke. Einen ausführlichen Bericht zum Maverick Scout findest Du auf Seite 52 in diesem Heft.

Wir verlosen den Scout RC-Crawler von LRP electronic als Ready-to-Run-Set (RTR). Zum Lieferumfang gehört das fahrfertige Modell mit Fernsteuerung und Akku.

Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 08. Juli 2011 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens per E-Mail an [redaktion@cars-and-details.de](mailto:redaktion@cars-and-details.de).

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

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

**Welcher Akkutyp liegt dem Scout RC-Crawler bei?**

- NiCd
- NiMH
- LiPo

Frage beantworten und Coupon bis zum 08. Juli 2011 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien  
Stichwort: **CARS & Details**-Gewinnspiel 07/2011  
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 08. Juli 2011 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ebenso die Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Wellhausen & Marquardt Medien und deren Familien. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.



## TECHNISCHE DATEN

- Maßstab: 1:10
- Länge: 430 mm
- Breite: 258 mm
- Höhe: 265 mm
- Radstand: 320 mm
- Spurweite vorne: 200 mm
- Spurweite hinten: 200 mm
- Gewicht: 1.800 g

# Mini-Abo Maxi-Vorteil

■ REEDY 121VR-ST .21 VON THUNDER TIGER ■ FIRST LOOK: KYOSHO DBX 2.0 ■ SPRINT 2 DRIFT VON HPI  
 ■ SCHUMACHER CAT SX VON CS-ELECTRONIC ■ INTERVIEW MIT AWESOMATIX-GRÜNDER OLEG BABICH  
 ■ KYOSHO INFERNO ■ LOC...  
 ■ RB-ONE VON RMV DEUTSCHLAND ■ HUDY-KOLUMNE  
 ■ BOBBY ■ VIRUS 2.0 BRUSHLESS VON ANSMANN RACING  
 ■ VERBRENNUNGSMOTOREN-GRUNDLAGEN ■ HUDY KOLUMNE  
 ■ TIGER IM VERG... PLUS 14 VON GRAUPNER

**cars & Details**  
 Test: Technik für den RC-Car-Sport

**EINER FÜR ALLE**  
 Scout RC Rock-Crawler von LRP electronic zu gewinnen

**RB-ONE**  
 von RMV Deutschland

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

**Blue Rocket**  
 S10 Blast FC von LRP electronic

**Amperepumpe**

Ausgabe 7/2011  
 Juli 2011  
 10. Jahrgang  
 Deutschland: € 5,00  
 NL: € 5,80 CH: ab 5,80  
 PL: € 5,90 L: € 5,90 £: € 4,75

**3 für 1**

3 Hefte frei Haus  
 nur 1 Heft bezahlen  
 Abo jederzeit kündbar

## CARS & Details bringt monatlich alles über

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

... und vieles mehr!

## Deine Schnupper-Abo-Vorteile

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

## Jetzt bestellen – einfach ausfüllen und ab damit.

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

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

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

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl  Wohnort  Land

Geburtsdatum  Telefon  E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl  Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

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



# „Ich glaube, ein einzigartiges Chassis- konzept entwickelt zu haben“

## Oleg Babich über sein RC-Car-Projekt Awesomatix

Beim Touring Car Masters in Eppelheim hatte **CARS & Details** die Gelegenheit, mit Oleg Babich – dem Entwickler des ganz besonderen RC-Car Projekts Awesomatix – zu sprechen. Dieses Projekt hat selbst den dreifachen Weltmeister Marc Reinhard dazu bewegt, ein paar Runden mit dem einzigartigen Tourenwagen zu drehen.

Text und Fotos:  
François Legrand

*CARS & Details:* Herr Babich, wer sind Sie und was ist Awesomatix?

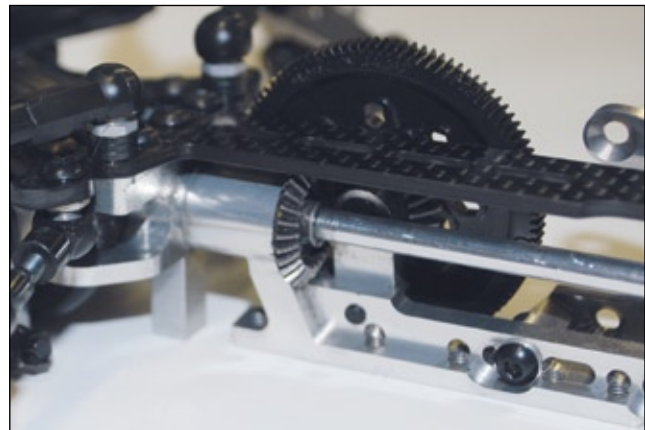
**Oleg Babich:** Ich bin Maschinenbauingenieur, komme aus Russland und wohne in der Großregion von Moskau. Awesomatix ist ein junges Unternehmen, gegründet von einem Investor und mir. Wir arbeiten zurzeit an der Fertigstellung unseres Tourenwagens und planen in der Folge Tuningteile für andere Fabrikate. Langfristig haben wir auch den Bau von Offroad-Modellen, sowohl im Maßstab 1:10 als auch 1:8 geplant. An Ideen mangelt es nicht.

*Wann wurde das Projekt geboren?*

Meine Ideen habe ich zum ersten Mal 2007 in die Realität umgesetzt. Anfangs war es nur ein Hobby, aber inzwischen beschäftige ich mich seit zwei Jahren hauptberuflich mit dem Projekt.

*Ist der Vertriebsstart des Tourenwagens in naher Zukunft geplant?*

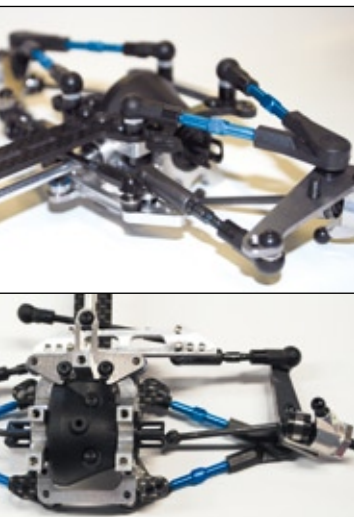
Das hier eingesetzte Modell entspricht bereits etwa zu 95 Prozent einer definitiven Produktionsversion. Wir arbeiten zurzeit an der Verbesserung einiger Formen und kleineren Anpassungen, um die Passgenauigkeit und die Montagefreundlichkeit zu verbessern.



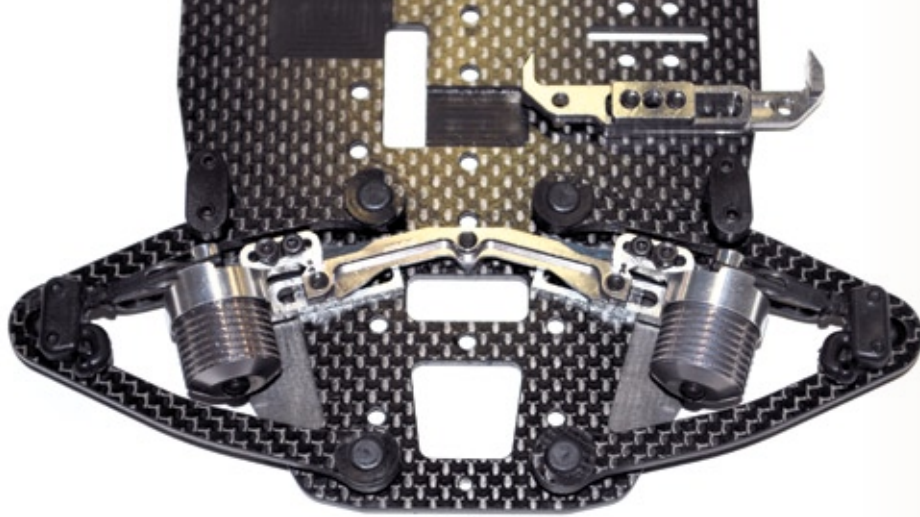
Neben vielen Kohlefaserteilen kommen auch hochwertige Aluminium-Parts zum Einsatz

*Welches sind für Sie persönlich die Highlights des Tourenwagens von Awesomatix?*

Ich glaube, ohne überheblich sein zu wollen, ein in allen Bereichen einzigartiges Chassiskonzept entwickelt zu haben. Die wichtigsten Merkmale sind die spezielle Aufhängung mittels Kohlefaserschwingen,



Mal was ganz anderes:  
Das Chassis des Awesomatix-Projekts von Oleg Babich



## KONTAKT

Weitere Infos unter [www.awesomatix.com](http://www.awesomatix.com)

Ein besonderes Highlight sind neben den zahlreichen Kohlefaserteilen vor allem die Rotationsdämpfer

der hocheffiziente Kardanantrieb sowie der Rotationsdämpfer, der praktisch auf dem unteren Dreieckslenker Platz findet, keine Dämpferbrücke benötigt und so maßgeblich zum niedrigen Schwerpunkt beiträgt.

*Wieso haben Sie sich, entgegen dem aktuellen Trend zum Riemenantrieb, für den Kardanantrieb entschieden?*

Wir haben Anfangs sowohl mit dem Kardan- als auch mit dem Riemenantrieb experimentiert. Natürlich haben beide Systeme Vor- und Nachteile. Ein perfekt umgesetzter Kardanantrieb hat aber nicht nur einen guten Wirkungsgrad, er ist auch deutlich wartungsärmer als ein Riemenantrieb. Für den Fahrer ein sicherlich nicht zu unterschätzender Vorteil.



Die Rotationsdämpfer werden fertig zusammengebaut und fest verschlossen geliefert. Sie sind wartungsfrei und Babich hat ein Patent darauf

*Ihre Teamfahrer Ivan Laptev, Martin Lissau und Steen Garversen haben zwei unterschiedliche Motorenpositionen getestet – was kam dabei heraus?*

Unser Antriebsstrang ermöglicht es, den Motor in Längsrichtung – wie beim klassischen Kardanantrieb – oder transversal wie beim Riemenantrieb einzubauen. In Abhängigkeit des Einsatzgebiets – ob Stock oder Modified – sowie dem Fahrstil des Piloten, haben beide Varianten ihren Vorteil. Dem zukünftigen Käufer stehen beide Systeme serienmäßig zur Verfügung.

*Das außergewöhnlichste Element des Modells ist der Dämpfer – warum?*

Vor dem Tourenwagen habe ich mich ausschließlich mit Rotationsdämpfern für RC-Cars beschäftigt. Das Prinzip des Dämpfers ist nicht wirklich neu und wurde bereits in Serienfahrzeugen, wie beispielsweise Motorrädern verbaut. Ich habe im Inneren einige Änderungen vorgenommen, um den Dämpfer den Gegebenheiten eines RC-Cars anzupassen. Für das jetzige Aufhängungssystem einschließlich Dämpfer besitze ich ein Patent. Der Stoßdämpfer wird fertig montiert geliefert, kann nicht geöffnet werden und ist dadurch für den Kunden absolut wartungsfrei. ■





# Einmassenschwinger



## Beruhigungsmittel für Crawler

Häufig stellt sich Crawler-Fahrern die Frage, ob Dämpfer und Federn beim Rock-Crawling einen Einfluss auf die Steigleistung haben. Die Antwort hierauf kann nur „ja“ lauten, denn auch bei der Bergbesteigung wollen die gefederten und ungefederten Massen vom Fahrer kontrolliert werden.

Text und Fotos:  
Frank Renger und  
Jörg Gröger

Während bei Glattbahn- und Offroadfahrzeugen ungefederte und gefederte Massen so ausgelegt sind, dass die ungefederten (Räder, Radträger und -aufhängungen) im Verhältnis zu den gefederten (Chassis inklusive aller Aufbauten) möglichst klein ausfallen, wird dies beim Crawler auf Grund der Konstruktion ad absurdum geführt. Um den Schwerpunkt des Fahrzeugs so tief wie möglich am steinigen Untergrund zu halten, wird versucht, so viel Masse wie nur möglich an die Räder und Achsen zu bringen und alles unnötige Gewicht aus den oberen Gefilden des Chassis zu verbannen.

Man könnte nun meinen, dass dies zu einem schlechteren Fahrverhalten führt. Würden Rock-Crawler mit hohen Geschwindigkeiten über die Felslandschaften bewegt werden, wären Radlastschwankungen und

### EXPERTEN-TIPP

Das Füllen der Dämpfer wird durch die Verwendung eines „Shockstands“ enorm vereinfacht, da man beide Hände für die Füllarbeit mit Silikonöl frei hat. Auch können die Dämpfer nach getaner Arbeit ruhen und eventuell eingeschlossene Luftblasen können sich in aller Ruhe verflüchtigen.

Einige Exemplare aus der Dämpferfraktion werden im oberen Bereich schnell undicht. Hier kann etwas Teflondichtband aus dem Klempnerbedarf Abhilfe schaffen.

Aufbaubeschleunigung sicherlich nicht vom Feinsten. Da Crawler eher langsam fahren, steht hier nicht die Beruhigung des Fahrzeugs im Fokus. Vielmehr sollen die Lastwechselreaktionen des Fahrzeugs beim Verschränken am Stein in jeder Phase kontrollierbar sein.

### Bekannt und bewährt

Um dies zu gewährleisten, werden in der Crawlerzene sehr weiche Federn in Kombination mit dünnen Ölen verwendet. Der Aufbau der Stoßdämpfer unterscheidet sich hier nicht von den aus dem



Um den Schwerpunkt des Fahrzeugs sehr tief am steinigen Untergrund zu halten, wird versucht, so viel Masse wie nur möglich an die Räder und Achsen zu bringen





Das weiche Ansprechverhalten von Crawlern wird durch Silikonöle im Viskositätsbereich von W20 bis W50 erzielt



Bei einem Crawler ist die richtige Abstimmung von Dämpfern und Federn entscheidend

Offroadbereich bekannten Exemplaren, meist sind sie baugleich. Man findet also an den Steinschleichern bewährtes Material aus RC-Schmieden wie Axial, Losi, Traxxas, Proline und anderen wieder.

Oberstes Ziel bei den Dämpfern ist bei langer Dichtigkeit ein geschmeidiges Verhalten über den gesamten Ein- und Ausfederbereich. Das weiche Ansprechverhalten wird durch Silikonöle im Viskositätsbereich von W20 bis W50 erzielt und auch hier werden Produkte der bekannten und namhaften Hersteller eingesetzt.

Die Aufgabe des Dämpfers ist es, das Lastwechselverhalten im Zusammenspiel mit einer Feder für den Crawlerpiloten kontrollierbarer zu machen. Der Grund für die weiche Dämpferauslegung ist die ebenfalls sehr weiche Federrate der spiralförmigen Mitspieler aus Stahl. Während bei den Dämpfern bekanntes

Um noch weicher abstimmen zu können, setzen einige Wetbewerbspezis Federpaarungen aus 1:18-Offroadfahrzeugen wie dem Losi Mini-T oder dem Associated RC18 ein



## LESE-TIPP

Weitere Infos zum Thema Rock Crawling gibt es im **CARS & Details-Sonderheft RC-Crawler-Action**. Dieses kann im **CARS & Details-Shop** unter [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de) bezogen werden



Wer die Wahl hat, hat die Qual. Beim richtigen Setup von Federn und Dämpfern ist viel Fingerspitzengefühl gefragt

Material zu finden ist, werden von den Herstellern bei den Federn mittlerweile speziell für den Crawlerbereich gefertigte Stücke angeboten. Diese unterscheiden sich gegenüber den Offroadpendants durch extrem kleine Federraten von rund 500 Gramm pro Zentimeter und teilweise darunter.

## Klassenübergreifend

Um das Fahrwerk noch weicher abstimmen zu können, setzen einige Wetbewerbspezis Federpaarungen aus 1:18-Offroadfahrzeugen wie dem Losi Mini-T oder dem Associated RC18 ein. Diese Federn bringen neben den kleinen Federraten noch den Vorteil eines kleineren Durchmessers mit sich, wodurch speziell an der Vorderachse mehr Platz für die antreibenden Räder entsteht.

Ein Wunsch vieler Crawler-Fahrer für die Zukunft sind Dämpfer mit getrennt einstellbarem Druck- und Zugstufen, wie man sie vereinzelt in 1:8er-Geländeturnern findet. Aber auch hier schlafen einige Crawler-Schmieden aus den USA nicht und erarbeiten geeignete Lösungen. ■



Die gut überlegte und erprobte Einstellung des Fahrwerks wird mit extremer Geländegängigkeit belohnt



# Elektroparadies 20 Jahre Ansmann

Wenn Ansmann Racing zum Tag der offenen Tür nach Assamstadt einlädt, ist ein Besucheransturm garantiert. Am Sonntag, den 15. Mai, war es 2011 wieder so weit. Von 10 bis 17 Uhr verschlug es rund 6.000 Interessierte auf das Betriebsgelände. Dieses Jahr stand zusätzlich alles im Zeichen des 20-jährigen Firmenjubiläums von Ansmann.

**Beim Tag der offenen Tür bei Ansmann Racing wurden aktuelle RC-Cars wie der X8E präsentiert**



Auf einer Outdoor-Rennstrecke wurden die neuesten Modelle vorgeführt. Hierzu zählten der Wettbewerbs-Elektrobuggy X8E und der RTR-Buggy Virus 2.0 Brushless. Auch Indoor gab es jede Menge Interessantes. Das komplette Sortiment an RC-Cars wurde in den Ansmann-Hallen präsentiert. Natürlich durfte alles ausgiebig angefasst

und ausprobiert werden. Neben dem Modellbausektor wurden auch alle anderen Sparten des Unternehmens präsentiert. Hierzu zählen neben den Klassikern wie Akkus, Taschenlampen und Ladegeräten auch Elektro-Fahrräder, die auf einer speziellen Teststrecke probe gefahren werden konnten. Bei einem großen Gewinnspiel gab es sogar die Möglichkeit, ein solches Elektrofahrrad zu gewinnen. Internet: [www.anmann-racing.com](http://www.anmann-racing.com)



**Im großen Indoor-Bereich wurde die gesamte RC-Car-Palette gezeigt**



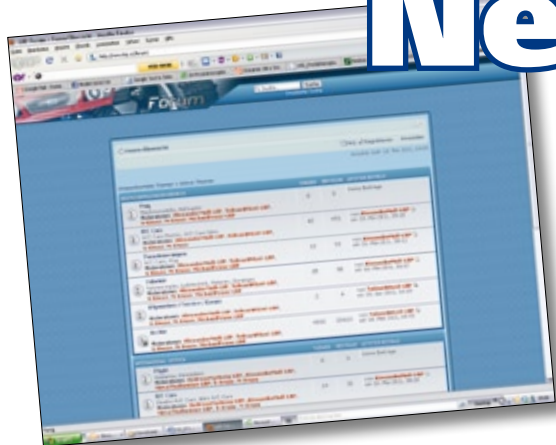
## Big Boots

### Qualitätsreifen von Yokohama

Als Reifenhersteller bei den Großen ist Yokohama im Offroadbereich eine feste Größe. Um seine RC-Modelle möglichst authentisch zu gestalten, setzt sogar die Firma Carson Model Sport bei seinen Modellen auf das japanische Reifenlabel. Wer Offroad- und Motorsportkompetenz unter Beweis stellen möchte, braucht eine leistungsfähige Reifenmarke wie Yokohama. Dies gilt im großen, aber auch im kleinen Maßstab, wie zum Beispiel der originalgetreu bereifte Desert King Brushless RTR von Carson Model Sport beweist.

Schwarz waren Reifen schon zu Urgroßvaters Zeiten – 1917 – als das Unternehmen Yokohama in der gleichnamigen japanischen Metropole gegründet wurde. Von der Kreisform einmal abgesehen, wurde der Reifen seitdem jedoch so gut wie neu erfunden. Profil, Dimension, Konstruktion und vor allem die Materialien haben sich stetig weiter entwickelt. Internet: [www.dickie-tamiya.de](http://www.dickie-tamiya.de)

# Neue Struktur LRP-Forum überarbeitet



Noch besser und noch übersichtlicher präsentiert sich das LRP-Forum seit einigen Tagen. So kommt man noch direkter an sein Ziel. Seit der letzten Überarbeitung des Forums sind einige Monate ins Land gegangen. Zeit für ein Update. Keines, was den bewährten, technischen Aufbau und das Design betrifft, sondern den Bedienkomfort und die Struktur. Statt eines einzigen Bereichs, der alle Beiträge enthält, wurden fünf Hauptthemen definiert. Sie haben sich anhand Beobachtungen und Analysen als die Wichtigsten herauskristallisiert: Flug, RC-Cars, Fernsteuerungen, Zubehör, Allgemeines/Service/Events.

Jeden Monat wächst die Community des LRP-Forums um 95 Mitglieder. Mit über 34.186 Beiträgen zu 7.537 Themen erfreut sich das Forum großer Beliebtheit. Jeden Monat kommen durchschnittlich 100 neue Themen hinzu. Egal, ob zum Austausch von Meinungen und Erfahrungen oder als Informationstool zur Lösung individueller Probleme – bei derzeit 7.914 Mitgliedern wird jedem schnell, unkompliziert und kompetent geholfen. Internet: [www.LRP.cc/forum](http://www.LRP.cc/forum)

# Kopf-an-Kopf

## Patrick Nähr bei Europameisterschaft erfolgreich

In einem spannendem Finale gewann Patrick Nähr den ersten internationalen Titel mit dem Velox V10 „eleven“ von Shepherd. Die diesjährigen Europameisterschaften B fanden auf der schnellen und flüssigen Strecke in Rucphen in Holland statt. Schon im Training zeigte Nähr eine gute Performance und fuhr die schnellste Runde aller 81 Teilnehmer. Aber auch sein englischer Teamkollege Adam Catchpole war sehr schnell und hat die drittschnellste Zeit nach dem Training vorzuweisen. Nahe dran an den Top-Ten war Chris Steele aus Irland, in der Trainingsrangliste wurde er auf dem 13. Platz geführt.

Am Donnerstagmorgen standen zwei gezeitete Trainingsläufe im Vorlaufmodus auf dem Programm. Nähr und Catchpole waren beide wieder sehr schnell und fuhren die schnellste beziehungsweise drittschnellste Zeit. Am Nachmittag ging es mit den ersten beiden Vorlaufdurchgängen weiter. Wie schon die ganze Woche, war der letzte Lauf am Abend der schnellste. Nähr fuhr eine gute Zeit und musste sich nur Lokalmatador Ricardo Rombouts geschlagen geben. Der Abstand betrug weniger als eine Sekunde. Mit rund vier Sekunden Abstand fand sich Catchpole auf dem vorläufigen dritten

Platz wieder. Am Freitagmorgen wurden die beiden verbliebenen Vorläufe durchgeführt. An der Spitze gab es keine Veränderungen, aber Steel konnte sich mit einem guten Lauf vorarbeiten und belegte den zehnten Platz in der Qualifikation. Somit hatte Shepherd von insgesamt sechs Velox-Fahrern drei in den Top-Ten und davon zwei auf den ersten drei Plätzen. Ricardo von Dam verpasste auf dem 16. Platz nur denkbar knapp das direkte Halbfinale.

Da es nach dem neuen EFRA Reglement keine Direktqualifizierten mehr gibt, müssen sich alle Fahrer über das Halbfinale für das Finale qualifizieren. Nähr hatte keine Probleme, sein Halbfinale zu gewinnen und sicherte sich die Pole-Position für das 45-minütige Finale, da er etwas schneller war als sein größter Konkurrent Rombouts im zweiten Halbfinale. Unglücklicherweise hatte Catchpole mit Motorproblemen zu kämpfen und schaffte es nicht, ins Finale aufzusteigen. Auch Steele stieg aufgrund eines Motorabstellers zur Halbzeit des Halbfinals nicht in das Finale auf, nachdem er sich nach einer Startkarambolage vom letzten Platz wieder auf den fünften Platz vorgearbeitet hatte.

Beim Start des Finales gab es keine Probleme und Nähr konnte seinen ersten Platz verteidigen. Von Anfang an war klar, dass der Kampf um den Sieg zwischen ihm und seinem Kontrahenten Rombouts das ganze Finale dauern würde. In den ersten 30 Minuten konnte sich Nähr etwas absetzen, aber in Runde 126 machte er bei der Boxenanfahrt einen kleinen Fehler und rutschte ins Gras. In der Hektik bekam sein Mechaniker Patrick Schäfer noch eine Stop-and-Go-Strafe und Nähr fiel auf den zweiten Platz zurück. Der Abstand zu Rombouts war nur gering und der Holländer hatte in den verbleibenden 15 Minuten mindestens noch einen Boxenstopp mehr zu absolvieren. Nähr gab alles und übernahm erneut die Führung aber kurz vor dem letzten Boxenstopp ging sein Motor aufgrund des leicht erhöhten Spritverbrauchs vor der Zählschleife aus. Glücklicherweise rollte er noch über die Schleife bevor ein Helferposten den V10 zurück in die Box brachte. Der Motor sprang sofort wieder an und mit zirka vier bis fünf Sekunden Rückstand nahm Nähr das Rennen wieder auf. In der letzten Minute musste Rombouts noch einmal nachtanken und kam direkt hinter Nähr aus der Boxengasse. Dieser hatte in den letzten vier Runden Nerven aus Stahlseilen und rettete den knappen Vorsprung ins Ziel.



Patrick Nähr von Shepherd sicherte sich knapp den Sieg mit dem Velox V10 „eleven“

# Eingeladen

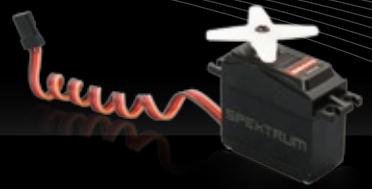
## Eröffnung Staufenbiel-Zentrale



Die Firma Staufenbiel freut sich über ihr stetig steigendes Wachstum, doch hat die Sache einen Haken. In den Räumen am Seeveplatz 1 in Hamburg ist es zu eng geworden. Seit Monaten wird an der neuen Firmenzentrale in Barsbüttel nahe Hamburg – direkt am Autobahnkreuz A1 und A24 – gebaut. Der neue Firmensitz wird auf 1.600 m<sup>2</sup> ein Hochregallager, Verwaltungsbüros und eine große Ausstellungsfläche enthalten. Zur Eröffnung am 01. und 02. Juli sind alle Kunden eingeladen. Auf Produkte im Ladengeschäft gibt es dann satte 10 Prozent Rabatt.



**SPEKTRUM**  
Innovative Spread Spektrum Technology



**HORIZON**  
H O B B Y . D E

# Sommer- schluss- verkauf

## Jetzt zuschlagen und Bares sparen

Heutzutage hat keiner mehr etwas zu verschenken. Da kommen günstige Sonderangebote immer gerade recht. So zum Beispiel die neueste Rabatt-Aktion von Ruddog. Dort gibt es nun alle Team Durango DNX408 Baukästen inklusive eines 85-Euro-Ersatz- und Tuningteil-Gutscheins. Bei einer unverbindlichen Preisempfehlung von 539,90 Euro sind das ganze 15 Prozent des Kaufpreises. Erhältlich ist dieses Sonderangebot bei allen Team Durango-Fachhändlern in Deutschland und in Österreich. Weitere Informationen unter [www.ruddog.eu](http://www.ruddog.eu).



# Wie die Großen Jamara zwischen Manntragenden



Jamara präsentiert seine lizenzierten Produkte auch auf Automobilausstellungen

Zum ersten Mal präsentierte das Aichstettener Modellbauunternehmen Jamara seine Produkte auf der Tuning World Bodensee, das Internationale Messe-Event für Auto-Tuning, Lifestyle und Tuning-Szene. Originalgetreue ferngesteuerte Fahrzeuge in den Maßstäben 1:74 bis 1:12 wurden auf der Messe vorgeführt. VW, Audi, BMW, Mercedes und Porsche sind nur einige namhafte Hersteller die Jamara als offiziell lizenziertes Markenprodukt anbietet. Zum ersten Mal in der Firmengeschichte wird Jamara als Aussteller auch bei der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main dabei sein. Internet: [www.jamara.de](http://www.jamara.de)

# Thunder Tiger TV



Thunder Tiger-Teamfahrer  
Christoph Dobetsberger landete  
hinter Bernhard Pichlmeier (1) und  
Andreas Glück (2) auf Platz drei

Der MSC Osterhofen lud zum 1. Lauf des Ostbayernpokals auf den Ostbayernring ein. Die DM-Strecke von 2004 und 2010 zeigte sich mit neuem Streckenverlauf. Bei schönem, aber kaltem Wetter traten 86 Fahrer an. Die meisten von ihnen kamen mit den Veränderungen der Strecke gut zurecht und äußerten sich darüber durchweg positiv.

Am Samstag wurde trainiert und am Spätnachmittag der erste Vorlauf gefahren. Sonntag früh nach dem zweiten Vorlauf befanden sich die Thunder Tiger-Fahrer an neunter Stelle mit Christoph Dobetsberger, und an 30. Stelle mit Daniel Dobetsberger. Christoph konnte sich somit direkt ins Halbfinale qualifizieren und Daniel landete im Achtelfinale.

Im Halbfinale ging Christoph vom fünften Platz ins Rennen und konnte sich mit einem beherzten Lauf auf den dritten Platz vorkämpfen. Dieser dritte Platz bedeutete auch den vierten Startplatz im Finale. Der 30-minütige Finallauf war an Spannung kaum zu übertreffen. Von Startplatz eins aus setzte sich Bernhard Pichlmeier gleich an die Spitze. In seinem Windschatten saugte sich Andreas Glück förmlich fest. Dahinter der Österreicher Christoph Dobetsberger mit seinem Team Associated RC8B. Auf Platz vier gefolgt von Martin Bruckner. Bis ins Ziel konnte Christoph den dritten Platz verteidigen. Internet: [www.thundertiger-europe.de](http://www.thundertiger-europe.de)

# BEASTIE BOYZ...!

**KYOSHO**  
THE FASTEST RADIO CONTROL MODEL

#### TECHNISCHE DATEN

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

**readysset**<sup>®</sup>

**NEU!**

**NEU!**

**SYNCRo**

**2.4 GHz**

EXTREME PURPOSE DESIGN

# DBX 2.0

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

**NEU!**

**€ 309.-**  
Best.-Nr. 31098T1/T2



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



Erlebe den DBX 2.0 Buggy in Action!  
[www.youtube.de/kyoshostream](http://www.youtube.de/kyoshostream)

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



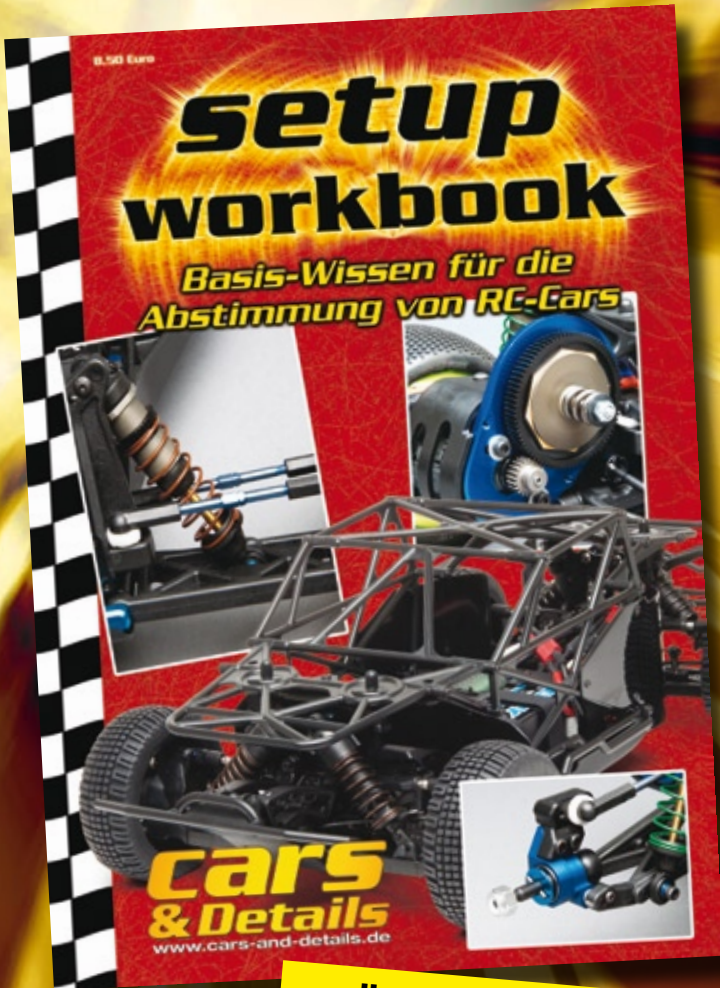
KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen  
Helpdesk: 04191-932678 • [helpdesk@kyosho.de](mailto:helpdesk@kyosho.de) • [www.kyosho.de](http://www.kyosho.de)

Lieferung nur über den Fachhandel!

Irrtum vorbehalten

# Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk zur Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars



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

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

## IM INTERNET

unter [www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)  
oder telefonisch unter  
040 / 42 91 77-100



## TERMINE



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

### 06. bis 12. Juni 2011

#### 11. Juni bis 12. Juni 2011

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

#### 12. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Mitte findet in **Lahntal (1)** statt. Kontakt: Wolfgang Hederich, Gießener Str.77, 35444 Biebertal, Tel: 064 09 / 66 00 90, E-Mail: [nennung@amc-lahntal.de](mailto:nennung@amc-lahntal.de)

#### 12. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Nord findet in **Burgdorf (2)** statt. Kontakt: MAC Burgdorf, Horst Hampel, Weferlingser Weg 32, 31303 Burgdorf, Tel: 051 36 / 47 09, E-Mail: [nennung@mac-burgdorf.de](mailto:nennung@mac-burgdorf.de), Internet: [www.mac-burgdorf.de](http://www.mac-burgdorf.de)

#### 12. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Ost findet in **Gotha (3)** statt. Kontakt: Pascal Scholz, Schulweg 12, 99867 Gotha, Telefon: 01 52 / 22 95 39 16, E-Mail: [PascalScholz@freenet.de](mailto:PascalScholz@freenet.de)

### 13. bis 19. Juni 2011

#### 19. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Mitte findet in **Heuchelheim (4)** statt. Kontakt: Christian Collet, Waldstrasse 31, 68305 Mannheim, Tel: 06 21 / 74 64 92, E-Mail: [Collet.TCH@web.de](mailto:Collet.TCH@web.de)

#### 19. Juni 2011

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

### 20. bis 26. Juni 2011

#### 26. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Süd findet in **Marktobersdorf (5)** statt. Kontakt: Rainer Grimminger, Zepelinstraße 8, 87616 Marktobersdorf, E-Mail: [rainer.grimminger@t-online.de](mailto:rainer.grimminger@t-online.de)

#### 26. Juni 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Nord findet in **Braunschweig (6)** statt. Kontakt: Frank Bremer, Hannoversche Str. 9e, 38116 Braunschweig, Telefon: 05 31 / 50 41 26, E-Mail: [fbremer62@gmx.de](mailto:fbremer62@gmx.de)

Besuchen Sie  
uns jetzt auf  
[www.robbe.de](http://www.robbe.de)



NEUHEITEN 2011

robbe.de

▼ Anzeigen

WWW.RC-SHORT-COURSE-ACTION.DE

**26. Juni 2011**

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe West findet in **Ibbenbüren (7)** statt. Kontakt: Markus Dreyer, Wibbeltstr. 8, 48477 Hörstel-Riesenbeck, E-Mail: [anmeldung@rcmc-ibbenbueren.de](mailto:anmeldung@rcmc-ibbenbueren.de)

**27. Juni bis 03. Juli**

**02. Juli 2011**

In **Gleisenau (8)** findet ein Lauf des **LRP Crawler BayernCup 2011** statt. Internet: [www.rc-rockcrawler.de](http://www.rc-rockcrawler.de)

**02. Juli bis 03. Juli 2011**

Auf der Rennstrecke des **MRC Oberhausen (9)** findet der dritte Lauf zum **FG Cup 2011** Gruppe West statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax 021 51/820 20 20, E-Mail: [hobbythek@t-online.de](mailto:hobbythek@t-online.de)

**03. Juli 2011**

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Süd findet in **Estenfeld (10)** statt. Kontakt: Peter Fischer, Kräuterbergstraße 20, 97261 Güntersleben, Tel: 01 72 / 727 35 61, E-Mail: [fischerspeter@online.de](mailto:fischerspeter@online.de)

**03. Juli 2011**

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

**04. bis 10. Juli 2011**

**10. Juli 2011**

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

**11. bis 17. Juli 2011**

**16. bis 17. Juli 2011**

Auf der Rennstrecke des **MCK Dormagen (11)** findet der dritte Lauf des **NRW Cup 2011** statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax 021 51/820 20 20, E-Mail: [hobbythek@t-online.de](mailto:hobbythek@t-online.de)

**17. Juli 2011**

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge** Gruppe Nord findet in **Kiel (12)** statt. Kontakt: RCCG Neu Wulmstorf, Matthias Poggensee, Gehrden 33, 21635 Jork, Tel: 04 162 / 91 32 55, E-Mail: [matthias-poggensee@gmx.de](mailto:matthias-poggensee@gmx.de)

**18. bis 24. Juli 2011**

**23. Juli 2011**

In **Scheyern (13)** findet ein Lauf des **LRP Crawler BayernCup 2011** statt. Internet: [www.rc-rockcrawler.de](http://www.rc-rockcrawler.de)

**22. bis 24. Juli 2011**

Die **LRP-HPI Challenge DM** findet beim **MSC Höckendorf (14)** statt. Kontakt: MSC Höckendorf, Dippoldswalder Str.7, 01774 Höckendorf, Telefon/Fax: 03 50 55/612 38, Internet: [www.msc-hoekendorf.de.vu](http://www.msc-hoekendorf.de.vu)

**25. bis 31. Juli 2011**

**30. bis 31. Juli 2011**

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

**31. Juli 2011**

Im Zuge der **LRP-HPI Challenge** Österreich Nord wird der Lauf in der **Wiener Neustadt** als Nachtrennen ausgetragen. Kontakt: Oliver Grimm, Domplatz 17, 2700 Wiener Neustadt, E-Mail: [r.c.grimm@aon.at](mailto:r.c.grimm@aon.at)



**TECHNIK** Thunder Tiger ([www.thundertiger-europe.com](http://www.thundertiger-europe.com))  
**Reedy 121VR-ST .21**



# Quick-Silver

## Thunder Tigers neuer Power-Motor

**Edler Schliff, poliertes Aluminium, exakte Lasergravuren – der Reedy 121VR-ST .21 ist schon optisch ein echtes Highlight. Und auch die technischen Angaben lassen nur Gutes erhoffen: 3,46 Kubikzentimeter Hubraum, 40.000 Umdrehungen pro Minute, 353 Gramm Gewicht. Natürlich von Hand optimiert. Damit wird jeder 1:8er-Buggy zum echten Geschoss.**

Text und Fotos:  
Jan Schnare

Der Dreikanaler wird sicher verpackt geliefert. Neben dem Triebwerk finden sich noch drei Venturi-Einsätze mit 7, 8 und 9 Millimeter Durchmesser im Karton. Dazu gesellen sich entsprechende Federn mit Kunststoffummantelung zur Befestigung des Krümmers am Heckauslass. Der thermoisolierte Zweinadelvergaser muss noch montiert werden. Hier kommt nicht, wie bei einigen anderen Motoren üblich, eine Klemmung zum Einsatz. Der Vergaser wird direkt mit zwei Schrauben und einer Kunststoffdichtung von oben auf das Kurbelwellengehäuse geschraubt. So sitzt er sicher und ist absolut dicht. Jedoch lässt er sich somit auch nur um wenige Grad im Bereich der Langlöcher verdrehen. Für die Ansteuerung des Vergaserschiebers könnte das für manche Modelle zu wenig sein.

### Makellos

Besonders positiv fällt schon auf den ersten Blick die gesamte Verarbeitung des Motors auf. Alle Nahtstellen der Gussteile sind sauber entgratet, nichts ist schmierig und sämtliche Bohrungen oder Ausfräsungen sind exakt ausgearbeitet. Perfektioniert wird das Triebwerk noch durch die beiliegende R3-Glühkerze. Eine wahre Augenweide ist – wie bei fast allen Verbrennungsmotoren – der Kühlkopf. Er ist aus sehr leichtem Aluminium gefertigt und ohne farbliche Verschönerungen in schlichtem, mattem Grau gehalten. Dieses Aggregat will offenbar gar nicht verheimlichen, für welchen Zweck es entwickelt wurde – und das muss es auch nicht. Denn dieser Wettbewerbsmotor spielt in der obersten Liga der Verbrennerantriebe mit.





Die mit zwei Gewichten feingewuchtete Kurbelwelle verfügt über eine Turbofräsung. So wird das Einströmverhalten des Gemischs begünstigt

Die Rippen sind ringsherum, quasi als optisches Highlight, in einer Art Diamantschliff aufgearbeitet. Das fühlt sich nicht nur interessant an, es sieht auch noch richtig edel aus. Zur Gewichtsreduzierung sind die Kühlrippen mit Bohrungen versehen. Die oberste Reihe trägt zudem den Reedy-Schriftzug in mehrfacher Ausführung, der in der Draufsicht zu sehen ist. Doch auch das Kurbelgehäuse trägt einen nicht unerheblichen Teil zu Wärmeabfuhr bei und so ist auch dieses mit zahlreichen Kühlrippen versehen.

Die Gemischaufbereitung übernimmt in erster Instanz ein Zweinadel-Schiebevergaser in gewohnter Bauweise. Über verschiedene Venturi-Einsätze lässt sich die Leistungscharakteristik an die Strecke und die Vorlieben von Fahrer und Modell anpassen. Hier empfiehlt sich ein Herumprobieren mit unterschiedlichen Setups, nachdem der Motor über einige Tankfüllungen richtig eingestellt wurde und man sich an das Laufverhalten gewöhnt hat. Ab Werk ist bereits der blaue 8-Millimeter-Einsatz montiert, der für die ersten Einstellarbeiten eine gute Wahl ist. Der Wechsel erfolgt ganz leicht ohne Werkzeug, da die Venturis lediglich eingeschoben sind und über einen Gummiring saugend gehalten werden. Natürlich sitzen sie so stramm, dass sie sich nicht während des Fahrbetriebs durch Vibrationen oder Sprünge lösen können.

## Feineinstellung

Die Düsennadel zur Einstellung des Gemischs im oberen Drehzahlbereich ist so positioniert, wie man es von anderen Motoren her kennt. Sie bietet jedoch die Besonderheit, dass man hier nicht nur mit einem Schlitzschraubendreher Halt findet, sondern auch einen Inbus zur Verstellung verwenden kann. Gleiches gilt auch für die Gemischschraube für den unteren Drehzahlbereich, die mittig am Gestängeanschluss des Gasschiebers platziert ist. Nicht ganz so optimal hingegen erscheint die Zugänglichkeit der Standgasschraube. Diese ist nach vorne gerichtet und zeigt

## TECHNISCHE DATEN

■ Hubraum: 3,46 ccm ■ Hub: 16 mm ■ Bohrung: 16,6 mm ■ Maximale Drehzahl: 40.000 U/Min  
 ■ Gewicht: 353 g ■ Kanäle: 3 + 1 ■ Bezug: Fachhandel ■ Preis: 339,- Euro



Der Vergaser wird nicht, wie bei vielen anderen Motoren üblich, über eine Klemmung fixiert. Zwei Schrauben und eine Dichtung dienen hier zur Montage des Gemischaufbereiters

somit etwas Richtung Boden. Wünschenswert wäre es, wenn die Standgasschraube auf der gegenüberliegenden Seite, vor dem Kolben sitzen würde. Das würde eine bessere Zugänglichkeit sicherstellen.

Das über den Vergaser angesaugte Sprit-Luft-Gemisch wandert durch den optimierten Einlass in der Kurbelwelle direkt unter den Brennraum. Von dort aus wird es durch den entstehenden Unterdruck über das 3 + 1-Kanäle-System in den Brennraum gesaugt. Die Verarbeitung ist erstklassig. Die Kanten sind messerscharf beziehungsweise an entsprechenden Stellen kommen exakte Rundungen zum Einsatz, die es dem Gemisch möglichst leicht machen sollen, in den Brennraum zu gelangen. Eine Turbo-Fräsung begünstigt das Einströmverhalten zusätzlich. Die beschichtete Kurbelwelle ist darüber hinaus noch mit zwei eingesetzten Gewichten feingewuchtet. So ist bei jeder Drehzahl ein perfekter Rundlauf garantiert. Das, und die Tatsache, dass Keramikugellager im Motoreninneren sowie ein abgedichtetes Kugellager an der Stirnseite zum Einsatz kommen, machen das Triebwerk extrem langlebig und halten den Verschleiß gering.

Das blitzblank gefräste Kurbelgehäuse ist so bemessen, dass das untere Pleuelauge es fast schon berührt. Hier wurde kein Millimeter Platz vergeudet. Apropos Pleuel: dieser ist aus 7075er-Aluminium gefräst und verfügt über gehärtete Buchsen in den Öffnungen. Messerförmige Anpassungen machen es dem Gemisch zusätzlich leichter, in den Brennraum zu strömen. Hier – wie auch an vielen anderen Stellen – zeigt sich, dass dieser Motor ein echtes Highendgerät ist, das von Profis für den Renneinsatz entwickelt wurde.

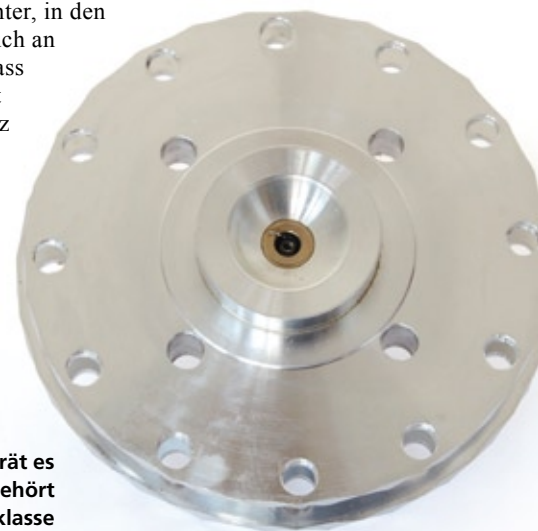
## Kraftmeier

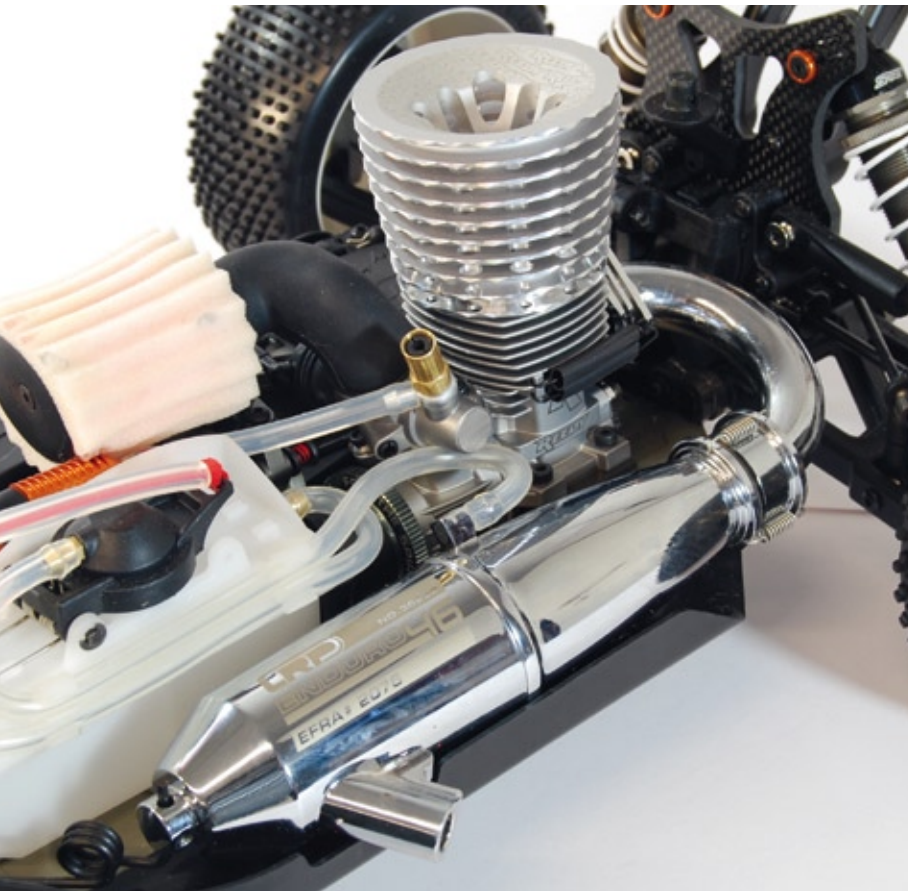
Der extraleichte Kolben ist asymmetrisch geformt. So reicht das Kolbenhemd im hinteren Bereich etwas weiter herunter als im vorderen. Dadurch wird sichergestellt, dass der Heckauslass immer geschlossen bleibt, wenn der Kolben

Der Turbobrennraum verrät es schon fast: der Reedy-Motor gehört zur Oberklasse



Der extraleichte Kolben hat zwei Ölfangnuten und der Pleuel ist messerförmig angeschliffen





Der Reedy 121VR-ST .21 kam im 1:8er-Buggy Spirit STR8 von Hobbytech zum Einsatz, der in **CARS & Details 06/2011** vorgestellt wurde

auf den oberen Totpunkt zurast. Andernfalls wären die Druckunterschiede, die im Inneren des Motors zur Bewegung der Arbeitsgase sorgen, dahin.

Zwei Ölabstreifnute am oberen Kolbenrand garantieren eine bestmögliche Schmierung selbst bei den angestrebten, hohen Drehzahlen von rund 40.000 Umdrehungen pro Minute. Der Kolbenbolzen ist mit einem Stahlclip auf der einen Seite gesichert. Auf der anderen Seite ist der Durchbruch im Kolben etwas kleiner als der eigentliche Kanal für den Bolzen und bildet so eine Barriere. Der Bolzen hält den schwimmend gelagerte Pleuel sicher an seinem Einsatzort. Schwimmend gelagert bedeutet in diesem Fall, dass der Pleuel auf dem Bolzen nach vorne und hinten gleiten kann, aber dennoch kein Spiel nach oben und unten aufweist. So sucht sich der Pleuel auf dem Bolzen immer die Stelle des geringsten Widerstands, was der Leistung zugutekommt und den Verschleiß minimiert.

Natürlich läuft der Kolben in einer ordentlich gefertigten Laufbuchse, die spielfrei im Zylinder sitzt. Damit sich die Buchse beim Einbau nicht verdreht und sichergestellt ist, dass sie richtigerherum montiert wird, verfügt sie vorne über eine kleine Einfassung. Zylinderseitig findet sich das passende Gegenstück in Form eines kleinen Metallzapfens. Damit kein Gemisch aus dem



Der Reedy-Motor verfügt über einen standardmäßigen Heckauslass. Gestartet wird selbstverständlich über die Startbox

Zur Anpassung der Motorcharakteristik an die jeweiligen Vorlieben des Fahrers liegen dem Set drei verschiedene Venturi-Einsätze bei



Der Kühlkopf ist nicht fest mit dem Zylinderkopf verbunden. Eine Metalldichtung zwischen Kopf und Laufbuchse sorgt dafür, dass alles dort bleibt, wo es hingehört

Zylinder aus- beziehungsweise Schmutz eintreten kann, ist zwischen Zylinderkopf und Motorgehäuse eine entsprechende Dichtung eingelegt.

Löst man die vier Kopfschrauben, hat man zunächst nur den mächtigen Kühlkopf in der Hand. Die unteren beiden Kühlrippen sind nämlich nicht damit verbunden und nehmen die Glühkerze auf, die in einem Turbobrennraum für die richtige Hitze sorgt. Und damit geht es auch direkt zum letzten Punkt, denn Hitze ist ein gutes Stichwort: Das Triebwerk soll zum Leben erweckt werden.

## Probefahrt

Als Testobjekt diente ein Spirit STR8-Buggy von Hobbytech (**CARS & Details**-Ausgabe 06/2011). Der Wettbewerbsbuggy ist perfekt für ein 3,5er-Triebwerk geeignet. Und das nicht nur in Sachen Leistung, sondern auch, was den Platzbedarf betrifft. Mit vier Schrauben im Chassis befestigt und über den Heckauslass mit dem Enduro 46-Resorohr von LRP verbunden, wird alles für den ersten Startversuch vorbereitet. Der Luftfilter bekommt seine erste Ölung, die Startbox wird auf die Chassismaße angepasst und der Sprit angesaugt. Mit aufgesetztem Glühkerzenstecker erfolgen die ersten Startversuche. Bei milden Außentemperaturen von rund 25 Grad Celsius klemmt der Kolben zunächst noch ein wenig. So muss dem festsitzenden Triebwerk ab und an wieder über die Schwungscheibe manuell etwas auf die Sprünge geholfen werden. Schließlich springt der Motor jedoch an und läuft auf Antrieb schon relativ rund. An der Werkseinstellung der Vergasernadeln wurde bisher noch nichts verändert. Mit minimal erhöhtem Standgas verbrannten so die ersten beiden Tankfüllungen im Stand.

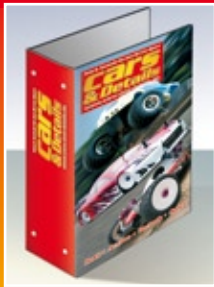
Als Nächstes folgten die ersten vorsichtigen Runden. Trotz der natürlich noch recht fetten Einstellung lief der Motor bereits jetzt sehr stabil. Schrittweise wurde das Gemisch abgemagert. Das Optimum war zwar noch lange nicht erreicht,



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



## CARS & Details Sammelordner



Artikel-Nr. 10233 € 12,00

Der praktische Sammelordner für Deine CARS & Details-Ausgaben. Mit diesem attraktiven Wissensspeicher hast Du die geballte Kompetenz des RC-Car-Sports schnell und übersichtlich zur Hand. Durch stabile Stäbchen gehalten, bleiben die Hefte mit ihrem geballten Fachwissen vollkommen unbeschadet.

Einen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 48 in dieser Ausgabe.

Dieses und mehr attraktive Angebote gibt's im Internet:

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

Modellbau  
**SEQUOIA**

**Team Associated SC10 4x4 Kit**  
Der brandneue 4WD SC-Truck mit innovativer Technik!



**279,99**

Der SC10 4x4 setzt durch und durch in allen Belangen neue Maßstäbe und ist mit nichts anderem, innerhalb der faszinierenden Short Course Kategorie, auch nur ansatzweise zu vergleichen. Das Ingenieur-Team der legendären „Area 51“ hat wieder einmal ein Wunder vollbracht und ein legendäres RC-Car ganz im Stile der Tradition von Team Associated erschaffen. Baue und fahre den neuen SC10 4x4 und Du wirst uns darin rundum zustimmen – DAS ist der 4x4 Short Course Race-Truck, auf den Du schon immer gewartet hast...!  
Weitere Infos zu diesem Modell erhalten Sie unter [www.seq-modell.de](http://www.seq-modell.de) oder per Telefon 089 666 592 80.

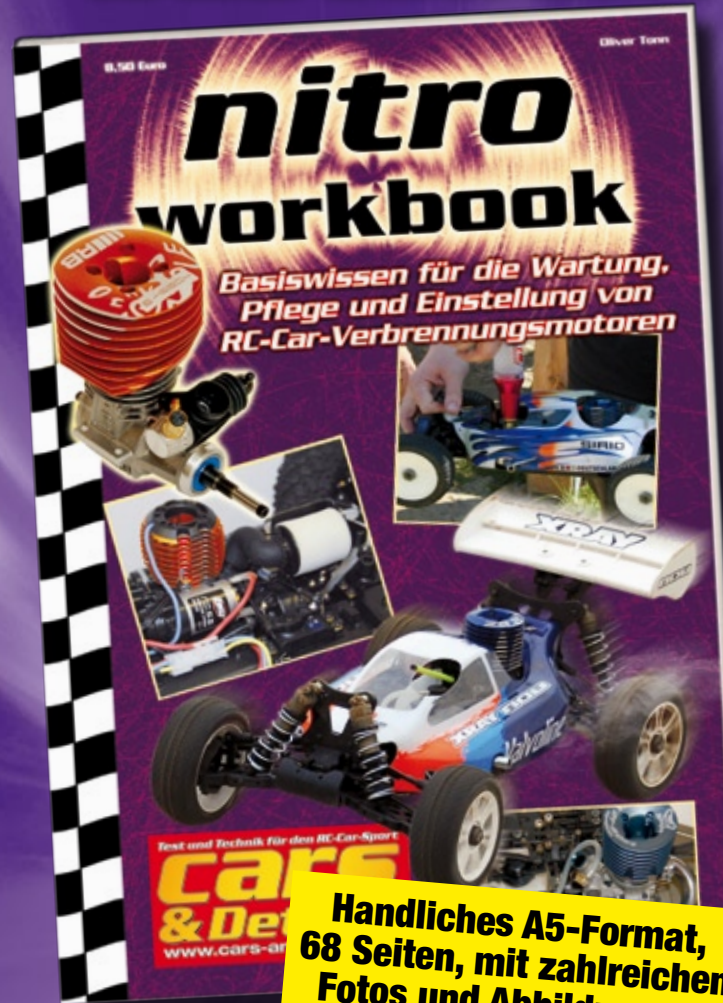
[www.seq-modell.de](http://www.seq-modell.de)

SEQUOIA Modellbau, Karlstraße 8a, 82041 Oberhaching

Schnelle Lieferung, umfangreiches Lager und faire Preise!

Automodelle | Tuningteile | RC-Anlagen | Zubehör | Ersatzteile

# Jetzt bestellen!



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

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

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

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

**IM INTERNET UNTER:**

[www.alles-rund-ums-hobby.de](http://www.alles-rund-ums-hobby.de)  
oder telefonisch unter  
040 / 42 91 77-100



## „Die Leistungsentfaltung ist absolut linear“

### Thunder Tiger-Teamleiter Michael Stammitz über den Reedy 121VR-ST .21

Neue Sachen werden immer kritisch beäugt. Ist das so gut wie das Alte? Warum braucht man etwas Neues? Beim neuen Hochleistungs-3,5er-Motor 121VR-ST .21 von Thunder Tiger leisten wir für Euch Aufklärungsarbeit. Und das nicht nur in Form dieses Interviews mit Michael „Bazi“ Stammitz, sondern auch mit dem passenden Testbericht in diesem Heft.

**CARS & Details:** Michael, Du hattest als einer der Ersten die Gelegenheit, den Reedy 121VR-ST .21 zu testen. Wurden Deine Erwartungen erfüllt?

**Michael Stammitz:** Die Erwartungen wurden mehr als erfüllt. Nachdem die Fahrer vom Team International diesen Motor speziell an ihre und die Anforderungen von 1:8er-Offroadfahrern entwickelt haben, war meine Erwartungshaltung entsprechend groß und wurde dennoch übertroffen.

#### Inwiefern übertroffen?

Ich hätte nicht gedacht, dass man aus einem klassischen Dreikanal-Motor so viel an Fahrbarkeit gepaart mit immensen Drehzahlen herauskitzeln kann. Die Leistungsentfaltung ist vom Drehzahlkeller bis zur Toppspeed absolut linear und es steht jederzeit genug Power zur Verfügung, um sich auch aus brenzlichen Fahrsituationen zu retten. Auch auf dem Hochgeschwindigkeitskurs vom MC-Welden stand der Motor keinem der anderen hochgezüchteten Triebwerke in Drehmoment oder Toppspeed nach. Dieser Motor gibt einem durch die mehr als ausreichende Leistung ein sicheres Gefühl beim Fahren.

#### In Internetforen wurde im Vorfeld darüber diskutiert, ob der Motor seinen – zu Beginn recht hohen – Preis wert ist. Ist er es?

Der anfangs aufgerufene Preis hat sich ja schnell relativiert. Thunder Tiger hat den Preis schnell den Mitbewerbern angepasst. Meines Erachtens ist der Motor auf jeden Fall sein Geld wert. Man bekommt ein innovatives, zuverlässiges und leistungsstarkes Triebwerk zu einem fairen Preis, das in der ersten Liga der Modellmotoren mitspielt.



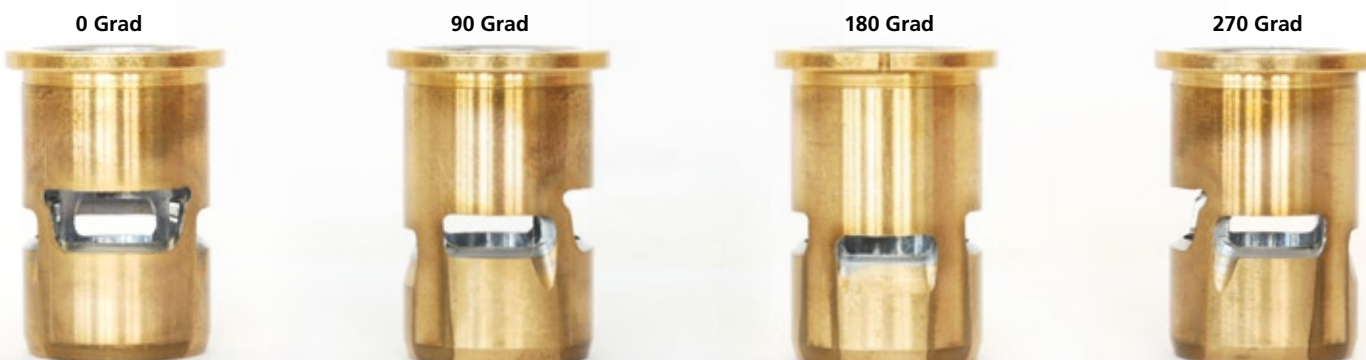
jedoch wurde schon deutlich, dass der Motor mit seinem Drehmoment schon im unteren Drehzahlbereich viel Schub erzeugt.

Nach mehreren Tankfüllungen war das Aggregat nun korrekt eingestellt und konnte seine Leistung voll entfalten. Mit dem 8er-Venturi-Einsatz erstreckt sich das Drehzahlband schier endlos. Die Puste geht dem Motor daher nie aus. Zugunsten einer feineren Regelbarkeit und des geringeren Spritverbrauchs wurde daher der 7-Millimeter-Einsatz montiert. Auch damit ist noch mehr als genug Drehzahl vorhanden. Doch der Reedy ist keineswegs eine Drehorgel ohne Leistung. Denn auch

Drehmomenttechnisch kann er voll überzeugen. Bei Vollgas haben die Reifen selbst auf griffigem Untergrund Probleme, Grip aufzubauen. Und dabei ist die Leistungsentfaltung schon dermaßen linear und gleichmäßig kraftvoll, dass man fast glaubt, einen Brushlessbuggy zu bewegen.

Die jederzeit spontane Gasannahme, Drehmoment in allen Bereichen und ein scheinbar unerschöpfliches Drehzahlband zeichnen den Reedy 121VR-ST .21 aus. Natürlich ist der Motor nicht die richtige Wahl für ein 200-Euro-Fertigmodell, wengleich er darin sicherlich gute Dienste leisten würde. Er ist ein Wettbewerbsmotor in Perfektion.

■ Die Zylinderlaufbuchse in der 360-Grad-Ansicht



# ENERGY POWER FUEL

**LASSEN SIE SICH VON DEM UNERWARTET GÜNSTIGEN PREIS ÜBERRASCHEN!**



**DEVELOPED - TESTED - DRIVEN BY CHAMPIONS**

Der perfekte Sprit ist im Renneinsatz für den Sieg entscheidend. Deshalb vertrauen Champions aus aller Welt auf den High Performance Kraftstoff von LRP und fahren von Sieg zu Sieg:

- Deutscher Meister 1/8 Offroad 2010
- Seriensieger Monster Mania 2004, 2005, 2006, 2007, 2008
- Deutscher Vizemeister 1/8 Offroad 2006, 2007, 2008
- WM A-Finalist 2010



Nitro-Sprit ist eine Hightech-Substanz, welche die Leistung und Lebensdauer von Nitro Motoren durch neueste Entwicklungen und Experimente mit verschiedenen Mixturen bedeutend erhöhen kann. Nach den neuesten Errungenschaften in der Nitro Motorensparte stößt LRP jetzt auch mit der Entwicklung eines Nitro-Sprits, der perfekt mit Ihrem Motor harmoniert, in neue Dimensionen vor.

Gönnen Sie Ihrem Motor etwas Besonderes! Mit dem brandneuen Kraftstoff von LRP können Sie richtig Gas geben. Hochreine und ausgewählte Zusatzstoffe schonen das Material und holen das Optimum aus Ihrem Motor raus. Nur Spitzenkraftstoff sichert auch Spitzenleistungen. Nitro-Champions der Szene bestätigen dies.

Höchstleistung mit Qualitätsinhaltsstoffen und Power bis zum letzten Tropfen! Der neue Modellkraftstoff von LRP ist das Ergebnis intensiver Entwicklungs- und Testarbeit des Nitro R&D Teams in Kooperation mit führenden Laboren. Bereits der Vorgängersprit konnte vielfach überzeugen und fuhr von Sieg zu Sieg. Doch der Neue setzt noch eins drauf und katapultiert sich damit wieder an die Spitze: mehr Leistung, geringerer Verschleiß, höhere Zuverlässigkeit und einfachste Handhabung. Eben ein echter Spitzenkraftstoff aus der „Blue is Better“-Schmiede.

**ENERGY POWER FUEL**



- Leichtlauföl für höchste Drehzahlen
- Längere Fahrzeiten
- Anti-Korrosions Additive
- 100% reine Inhaltsstoffe
- Verlängerte Motorlebensdauer
- CleanBurn Formel
- Verbessertes Leerlaufverhalten
- German Technology



**EXTRAPOWER FORMULA**

Die extra Powerformel für den entscheidenden Kick und jeden Nitro-Motor! Sorry, mehr können wir hierzu nicht verraten.

**COOLRUN TECHNOLOGY**

Durch Verwendung neuartiger und hochreiner Öle, bleibt die Motortemperatur niedriger als mit herkömmlichen Spritsorten. Gut für Sie und Ihren Motor.

**EASYSTART ADDITIVE**

Gibt's nur bei LRP! LRP's Geheimentwicklung garantiert einen zuverlässigen Motorstart, auch im kalten Zustand. Einfach nur Nitro-FAHREN!

BEST. NR.	NITRO	INHALT	EINSATZEMPFEHLUNG
35511	16%	1.0l	Motoren bis .18
35711	16%	3.5l	(bis 3.0ccm)
35531	25%	1.0l	Motoren ab .18
35731	25%	3.5l	(ab 3.0ccm) z.B. Monstertrucks!
35910	36%	1.0l	Motoren ab .18
35930	36%	3.5l	(ab 3.0ccm)

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



# Wüsten-Winzling

## Kleiner Spassmacher im coolen Look

**Lange Zeit war es ruhig um die Minis im Maßstab 1:18. Team Losi ändert das nun und hat es vollbracht, den Wüstenbuggy-Trend auch im kleinen Maßstab auf dem Markt zu etablieren. Der kleine Mini Desert Buggy hat alles, was man im originalen Wüstenrenner auch findet – und das auf der bekannten Plattform des Mini-T.**

Text und Fotos:  
Michael Sturm

Der kleine Flitzer lässt das Herz eines jeden Wüstenbuggy-Fans höher schlagen. Das sehr schmal gehaltene Chassis ist komplett von einem Gitterrohrrahmen umschlossen. Drei Karosserieteile aus lackiertem Lexan zieren und schützen die Innereien des Buggys. Sie sind mit sehr kleinen Schraubchen am Rohrahmen befestigt und lassen sich bei Bedarf demontieren. Das Dach ist aus gebürstetem Aluminium und verleiht der Optik das gewisse Etwas. Eine Windschutzscheibe sucht man vergebens. Dem kleinen Fahrerkopf weht der Wind direkt gegen den Helm. Ebenfalls aus Lexan ist der Heckspoiler, der auch mit Schrauben montiert ist. An den vorderen Fensterholmen und am Heck sind kleine Vorrichtungen zur Aufnahme von LED angebracht. So kann man zusätzlich noch Leuchten montieren, um auch mal eine Nachtetappe starten zu können. Eine dazu passende Lichteinheit bietet Losi im Zubehörprogramm an.

### Wüstenschiff

Beim Fahrwerk gibt es auch das volle Wüstenpaket. Lange, ölbefüllte Stoßdämpfer findet man an allen vier Aufhängungen. Vorne sind sie nicht an einer üblichen Dämpferbrücke befestigt, sondern finden an so genannten Uprights oder Struts Halt. Die hinteren Dämpfer sind direkt am Gitterrohrrahmen angeflanscht. Das Ganze wirkt sehr realistisch und stimmig. Beim Fahrwerk fällt auf, dass es sehr weich gefedert ist. Auch die Ölbefüllung ist für extremes Gelände ausgelegt. Bewegt man den Mini Desert Buggy zum Beispiel auf der Straße oder im Haus, kommt einem das Fahrwerk viel zu weich vor. Härtere Federn und dickeres Silikonöl sind für dieses Terrain unabdingbar. Die wahre Stärke zeigt der Buggy jedoch im offenen Gelände. Die Räder passen sich bei schneller Fahrt jeder Unebenheit perfekt an und lassen den Desert Buggy so über die buckelige Piste hinweggleiten. Kein Zeichen von zu weicher Federung.



Angetrieben wird der kleine Racker von einem im Heck installierten Mini-Losi-RS-280-Motor. Er verfügt über ausreichend Power, um das Modell durch die Gegend zu scheuchen. Das Getriebe ist mit drei Zahnrädern übersetzt und völlig geschlossen – bester Schutz gegen Verunreinigungen. Als Ausgleichsge-

triebe dient ein Kegeldiff, das super weich läuft und die Drehzahldifferenzen hervorragend ausgleicht. Als Traktionskontrolle und zum Schutz der Zahnräder ist noch ein Slipper verbaut, der sich sehr einfach einstellen lässt. Das Ganze verschwindet dann unter einer Abdeckung. So können keine Sandkörner die Kunststoffzahnäder zerstören.



Herkömmliche Antriebsknochen aus Stahl geben die Energie an die in Kugellagern sitzenden Achswellen weiter. Als Radmitnehmer hat sich Losi für die einfache, aber gute Variante mit Stiften entschieden. An der Vorderachse sitzen die Räder ebenfalls auf Kugellagern, was die Reibung verringert und den Leichtlauf des Buggy sicherstellt. Gehalten werden alle vier Räder von Stoppmuttern. Die realistisch aussehenden Offroadreifen sind auf schicken Chromfelgen fertig verklebt. Das weiche und dadurch sehr griffige

**Die kleinen Öldruckstoßdämpfer verfügen über eine winzige Schraube am oberen Ende. Mit ihr lässt sich der Dämpfer luftfrei befüllen**



**An der Vorderachse sind die Räder kugelgelagert. Die langen Stoßdämpfer nehmen es mit jedem Gelände auf**



Hauptzahnrad und Ritzel werden von einer Abdeckung gegen Schmutz geschützt. So kann kein Sand den Weg ins Innere finden und die Antriebseinheit bleibt von Defekten verschont



Ein Motor der 280er-Größe werkelt im Heck des Buggys. Er wird von einem Überrollbügel vor Beschädigungen geschützt

Gummi bietet auf jedem Untergrund ausreichend Haftung. Lediglich auf Asphalt sind die Pneu gerne mal schnell runter gefahren.

### Fakten

Die elektrische Ausstattung besteht aus normalen Komponenten, wie in vielen anderen 1:18er-Modellen auch. Das Lenkservo benötigt mit seinen geringen Abmessungen nur den Platz eines Microservos. Es ist durch einen Servosaver geschützt und über sein dreiadriges Anschlusskabel mit jedem handelsüblichen Empfänger zu betreiben. Einen anderen als den verbauten braucht man im Übrigen gar nicht, denn der SR300 Spektrum-Empfänger bekommt von der beiliegenden Losi-Fernsteuerung im 2,4-Gigahertz-DSM-Modus seine Befehle.

Der Sender bietet die nötigsten Parameter zum Einstellen. So lassen sich der Gas- und Lenkmittelpunkt über Drehrädchen exakt justieren. Außerdem kann man über die Dual-Rate-Funktion den maximalen Lenkeinschlag der Räder bestimmen.

Der Regler ist schön klein gehalten und arbeitet im Vorwärts-Bremse-Rückwärts-Modus. Er harmonisiert sehr gut mit dem RS-280-Motor und wird im Betrieb nicht sonderlich warm. Die Zeitverzögerung zwischen Bremse und Rückwärtsfahrt erscheint jedoch etwas groß. Für den sofortigen Fahrspaß legt Losi noch vier Mignonzellen für den Sender und einen 1.100-Milliampere-NiMH-Akku

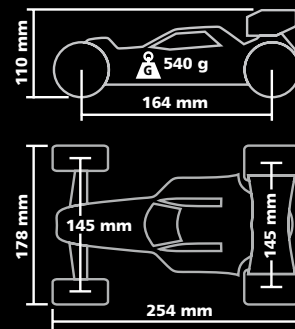


Kugellager an den Achsen und im Getriebe sowie Antriebsknochen aus Stahl kämpfen gegen den Verschleiß und für lange Haltbarkeit

## CAR CHECK

### LOSI MINI DESERT BUGGY Horizon Hobby

- Klasse: Elektro-Offroad 1:18
- Empfohlener Verkaufspreis: 109,99 Euro
- Bezug: Fachhandel
  
- Technik: 2WD-Antrieb, komplett kugellagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Gitterrohrrahmen mit Wannenchassis
  
- Benötigte Teile: keine



Regler und Empfänger sitzen oberhalb des Fahrakkus auf einem Stück Kunststoff

mit 7,2 Volt Spannung sowie ein entsprechendes Steckerladegerät bei. Bei Letzterem sind für den Auslandseinsatz noch Adapter für die gängigsten Stromnetze weltweit dabei. Der Mini Desert Buggy ist so in jedem Land einsatzbereit.

Neben dem NiMH-Akku kann man selbstverständlich auch einen kleinen LiPo-Akku verwenden. Für Hardcore-tuner hat Losi dem Set noch einen extra Akkuhalter beigelegt, der es ermöglicht, auch mit 3s-LiPos, also 11,1 Volt, zu fahren. Dafür ist es allerdings unabdinglich, eine andere Motor-Regler-Kombination zu verbauen. Das mitgelieferte Set wäre mit 11,1 Volt deutlich überfordert. Bereits der Unterschied zwischen dem 7,2-Volt-NiMH-Akku und dem 7,4-Volt-LiPo ist dabei enorm.

### Wilder Ritt

Auf der Piste sollte der Losi Mini Desert Buggy zeigen, was er kann. In einer Kiesgrube wurde der erste Test durchgeführt. Mit dem beliegenden 7,2-Volt-NiMH-Akku erzielte der Mini schon ordentliche Fahrleistungen. Der Dreck flog beim Anfahren durch die Luft und der Kleine war ruck-zuck auf Tempo. Die Höchstgeschwindigkeit ist für Einsteiger genau richtig. Wer mehr möchte, installiert einen passenden 2s-LiPo-Akku mit 7,4 Volt Versorgungsspannung. Auf dem Papier sind

Vorbildgetreues Aussehen  
 Griffige Reifen  
 Lange Federwege  
 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung

Dünne Antriebsknochen  
 Elektronik kaum geschützt





# Control

# TRAUMWAGEN FÜR ALLE RC-PILOTEN!



Das 1:16-Revell-RC-Modell mit 4-Rad-Antrieb, Öldruckstoßdämpfern, leistungsstarkem Elektromotor und umfangreicher Serienausstattung fasziniert mit Design, Technik und Fahrspaß wie das Original.



Ready-to-Run, 27 MHz,  
2-CH MHz Pistolen-Fernbedienung  
mit Trimm- und Bremsfunktionen



## AUDI R8

1:16 SCALE **IM ORIGINAL DESIGN**

Die Adresse für  
RC-Cars mit Verbrennungsmotor:

# www.rc-car-online.de



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



**hpi-racing**



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





Die Karosserie ist fünfteilig aufgebaut.  
Die Panels werden mit kleinen  
Schraubchen am Rahmen befestigt



hier zwar nur 0,2 Volt mehr an Spannung zu erkennen, aber die Entladecharakteristik gepaart mit der erhöhten Spannungslage des LiPos machen hier einen deutlichen Unterschied.

So kam im Testmodell bei der nächsten Fahrt ein solcher LiPo-Akku zum Einsatz. Das Mehr an Leistung ist wirklich nicht zu verachten. Der Buggy bügelte alle kleinen Unebenheiten auf der wüstenartigen Piste spielend aus. Bei größeren Hindernissen hob er schon mal ab und flog dabei ein gutes Stück durch die Luft. Das bereitete nicht nur jede Menge Spaß, sondern sah auch spektakulär aus. Der Kunststoff überstand einige harte Crashes unversehrt und auch die dünnen Sturzstreben hielten erstaunlich viel aus. Alles in allem bewegte sich der Mini entsprechend seiner Größe sehr ausgewogen und kam mit dem ihm gebotenen Terrain sehr gut klar.

Eine weitere Testfahrt wurde dann auf einem Parkplatz durchgeführt. Hier merkte man schnell, dass das Fahrwerk an seine Grenzen kam. In engen Kurven hob der Mini Buggy gerne das kurveninnere Hinterrad und entlud durch das Differenzial so seine Kraft. Nach einigen Versuchen, das Setup anzupassen sowie dem Einbau härterer Federn und der Befüllung der Dämpfer mit zähflüssigerem Silikonöl, fuhr sich der Buggy um Einiges besser auf dem harten Untergrund. Diese Änderung machte vor allem an der Vorderachse einen großen Unterschied aus. Dort sollten die Federn wesentlich härter gewählt werden, damit der Buggy in den Kurven nicht einknickt.

### Pistensau

Mit ein paar Rampen aus Karton war schnell ein Kurs aufgebaut und es konnte ordentlich Gas gegeben werden. Mit dem richtigen Setup waren sogar kleine Drifts möglich. Eine anschließende Durchsicht brachte keinen Verschleiß der bewegten Teile an den Tag. Lediglich das Profil der Reifen wurde durch die Fahrten auf dem Asphalt etwas in Mitleidenschaft gezogen. ■

### FAZIT

**Auch hier gilt wieder: Egal ob Einsteiger oder Fortgeschrittener, der Mini Desert Buggy ist für jeden RC-Car-Fahrer geeignet. Wem der Buggy nach einiger Zeit zu langsam ist, kann vehement tunen. Ein 3s-LiPo in Verbindung mit einem Brushlessantrieb sind im Zubehörprogramm erhältlich.**



Gewindestangen ermöglichen eine stufenlose Einstellung von Sturz und Spur



Der Kleine kann ganz schön die Fetzen fliegen lassen. Selbst mit dem standardmäßigen 280er-Motor ist der Buggy rasant unterwegs



# SC10 4x4

## SHORT COURSE

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

Official R/C Car of the



WWW.RC10.COM



Einzeltätiger 4WD Antrieb  
mit 5mm Riemen



Getrennter Slipper für  
Vorder- u. Hinterachse



CVA's mit gesicherten Pins  
und 6mm Wellen



12mm Sechskantaufnahme



Spritzwassergeschützte  
RC-Box



13mm Dämpfergehäuse,  
Staubschutzgummi



Metrische Schrauben und  
Kugellager



540 und 550 Brushless  
Motoren montierbar

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

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

Best# 030900004 Team Associated SC10 4x4 Baukasten ohne Elektronik

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



SC10 4x4

1. Platz  
RC INNOVATION



SC10 4x4

RC CAR ACTION  
2011 INNOVATION  
des Jahres



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





IHR HOBBY-UNIVERSUM IN LEIPZIG

# modell hobby Spiel

30.Sept. – 3.Okt.2011

von Freitag bis Montag



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

Mit freundlicher Unterstützung von



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

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

[www.3d-heli-action.de](http://www.3d-heli-action.de)

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

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

[www.rad-und-kette.de](http://www.rad-und-kette.de)

[www.kite-and-friends.de](http://www.kite-and-friends.de)

[www.teddys-kreative.de](http://www.teddys-kreative.de)

[www.puppen-und-spielzeug.de](http://www.puppen-und-spielzeug.de)

[www.babypuppen-magazin.de](http://www.babypuppen-magazin.de)

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

**Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!**

# Web-Race



**Cars  
& Details  
12**

**Findet die Flagge mit der Zahl 12 auf einer der unten aufgelisteten Seiten. Der Gewinner erhält einen 200,- Euro Einkaufsgutschein.**



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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

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

Einsendeschluss ist der 12.07.2011. Die Lösung samt eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an [webrace@cars-and-details.de](mailto:webrace@cars-and-details.de) oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost.

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



**Seit einiger Zeit gibt es zu vielen Nitro Offroad-Modellen im Maßstab 1:8 auch eine Brushlessversion. Ansmann Racing macht da keine Ausnahme und stellt dem Virus 2.0 Verbrenner, einen brushlessgepowerten Bruder zur Seite. Ob und welche Unterschiede es zwischen den beiden gibt, zeigt der Vergleichstest.**

**Text und Fotos:**  
Markus Dirks

Klar ist, dass beide Probanden RTR, also Ready-to-run aus dem Karton kommen. Übrigens gibt es von der Nitro-Version auch einen reinen Baukasten in gewohnt guter Ansmann-Manier. Der erste Unterschied begegnet einem schon bei der Fernsteuerung. Bekommt man bei dem Nitro die W4-Funke, die in der 40-Megahertz-Modulation arbeitet, so wurde der Brushlessvariante schon ein Hauch mehr Luxus mit in den Karton gelegt. Hier gibt es die W5 als Befehlszentrale, die schon in der modernen 2,4-Gigahertz-Frequenz sendet. Sicherheit geht eben auch bei Ansmann Racing vor.

### **Feinheiten**

Von den Einstellparametern her schenken sich die Fernsteuerungen jedoch nichts. Auch bei der übrigen Elektronik gibt es kleine aber feine Unterschiede. Schaut man sich die verbauten Servos einmal an, stellt man fest, dass bei dem Brushlessprobanden ein Lenkservo mit Metallgetriebe mit einer Stellkraft von

6 Kilogramm verbaut worden ist, wohingegen der nach Methanol riechende Bruder, nur eines mit 3 Kilogramm Stellkraft und einem Getriebe aus Kunststoff spendiert bekommen hat. Richtig schnell sind aber beide nicht und somit stehen wohl schnellere Ausführungen ganz oben auf dem Tuningwunschzettel. Das verbaute Gas-Bremsservo beim Nitro-Virus reicht aber locker aus, um die Räder zum Blockieren zu bringen.

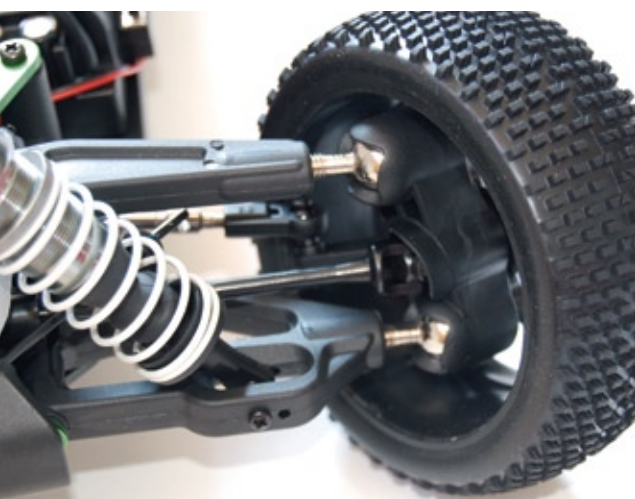
Was die ungleichen Geschwister gemeinsam haben, sieht man, wenn man sich die Achsen einmal genauer anschaut. Eine Pivot-Ball-Lenkung haben sowohl der Verbrenner- als auch der Elektrobuggy. Genauso sind die oberen und unteren Querlenker identisch. Auch die aus Aluminium gefertigten Stoßdämpfer sind gleich. Bereits in den Einzeltests war aufgefallen, dass bei beiden Varianten das Dämpfersetup etwas zu straff ausgefallen war. Nach einigen Probefahrten wurde die werkseitige Befüllung gegen 400er-Silikonöl ausgetauscht – ein recht guter Kompromiss.

# Raucher gegen Nichtraucher



## Technisches

Bei den Differenzialen gibt es auch keinerlei Unterschiede. Bei beiden Probanden werkeln Vierspider-Varianten und sorgen somit für ausreichende Haltbarkeit. Wer ein wenig mehr Vortrieb rausholen



und dennoch einen einfach zu fahrenden Virus 2.0 haben möchte, sollte das verwendete Fett gegen eine Viskositätenpaarung von vorne und in der Mitte 5.000er- sowie hinten 2.000er-Silikonöl ersetzen. Wettbewerbslike haben beide Stabilisatoren an Board, die identisch sind.

Für den optimalen Anpressdruck auf der Hinterachse sorgt bei den Modellen jeweils ein Highdown-Force-Spoiler. Das alles sitzt auf ein und derselben Chassisplatte, nur dass es bei dem elektrischen Virus 2.0 keine Chassiswanne gibt, was ihn um einiges schmaler macht. Das spiegelt sich auch bei der Karosserie wieder. Nicht nur, dass die Karo von der Brushless-Version bei Weitem nicht so breit ist, auch die Form ist ein wenig angepasst.

Als Antriebsaggregat steht der Verbrennervariante ein 3,5-Kubikzentimeter-Force-Motor zur Verfügung, der seine Abgase über ein Resonanzrohr aus Aluminium

**Die Pivot-Ball-Lenkung kommt bei beiden Modellen zum Einsatz und dank der Speichenfelgen lassen sich Setupänderungen sofort durchführen, auch ohne das Rad abzubauen**



**Vierspider-Differenziale halten einiges aus und sind inzwischen auch bei RTR-Modellen schon fast Standard. Ansmann Racing verwendet sie daher in der Nitro- und in der Elektroversion**



## FAZIT

Da die RTR-Modelle von Ansmann Racing eher dem unteren Preissegment angehören, ist der Einstieg mit dem Virus 2.0 RTR sehr zu empfehlen. Der Mix aus Rennkomponenten und günstigeren Bauteilen ist wieder einmal sehr gut gelungen. Doch wie fast jedes RC-Car, bietet auch der Virus in der Verbrenner-version noch Tuningpotenzial.



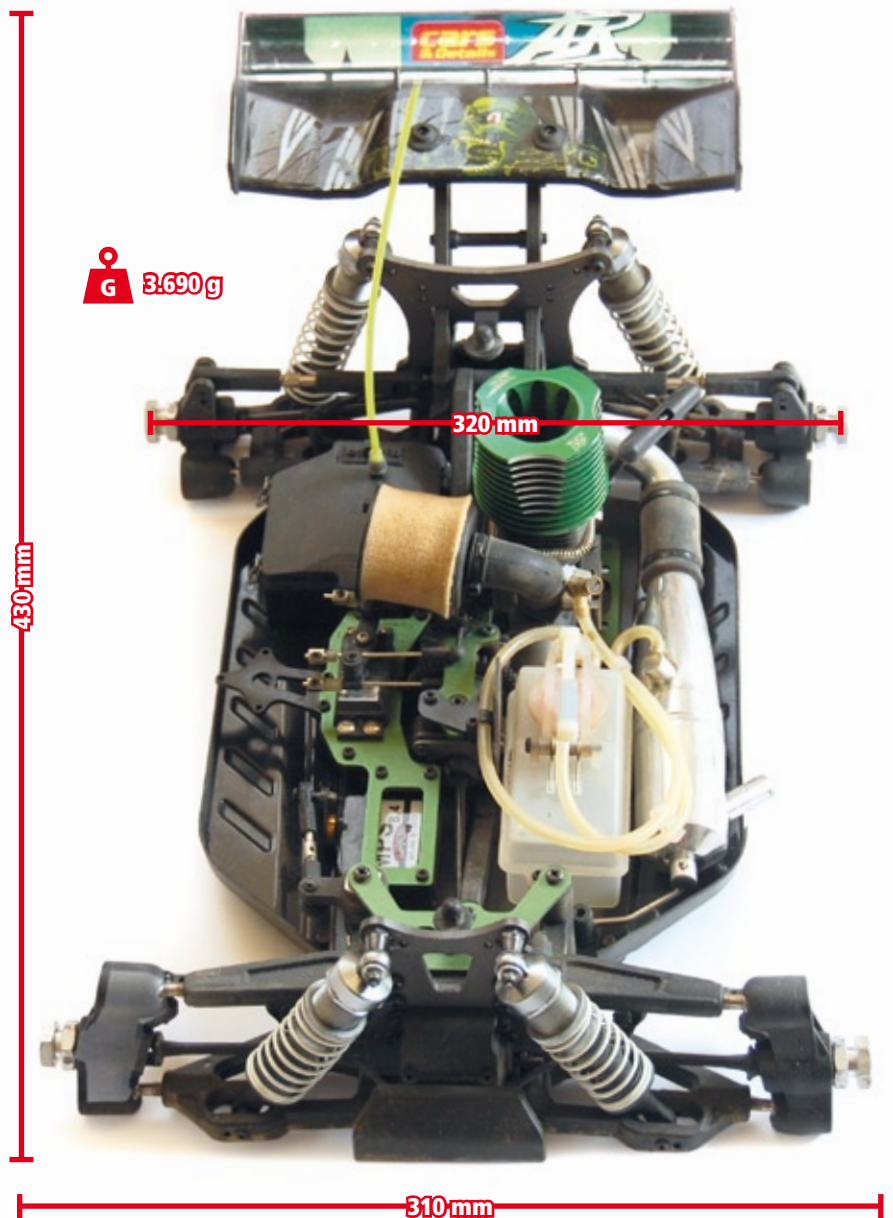
Die große Empfängerbox des Nitro-Virus bietet genügend Stauraum für einen 2/3-Hump-Pack mit 6 Volt und einen normal großen Empfänger

nach draußen befördert. Extreme Höchstgeschwindigkeiten darf man sicherlich nicht gerade von dem Motor erwarten, aber für einen Einsteigerbuggy in RTR-Ausführung, ist der Force ein recht guter und einfach einzustellender Motor.

Beim Virus 2.0 Brushless kommt ein Innenläufer mit 2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt zum Einsatz. Er sorgt in Zusammenarbeit mit dem verbauten Regler für ordentlichen Schub aus dem Stand. Der Vorteil liegt bei Brushlessmotoren auf der Hand: Während Verbrennungsmotoren ordentlich Drehzah-



Das Herzstück des Virus 2.0 in der Nitro-Version: Der Force mit 3,5 Kubikzentimeter Hubraum ist zwar kein Hochleistungsaggregat, jedoch für Einsteiger genau das richtige. Die Dreibacken-Kupplung stellt die Kraftübertragung zum Antriebsstrang sicher

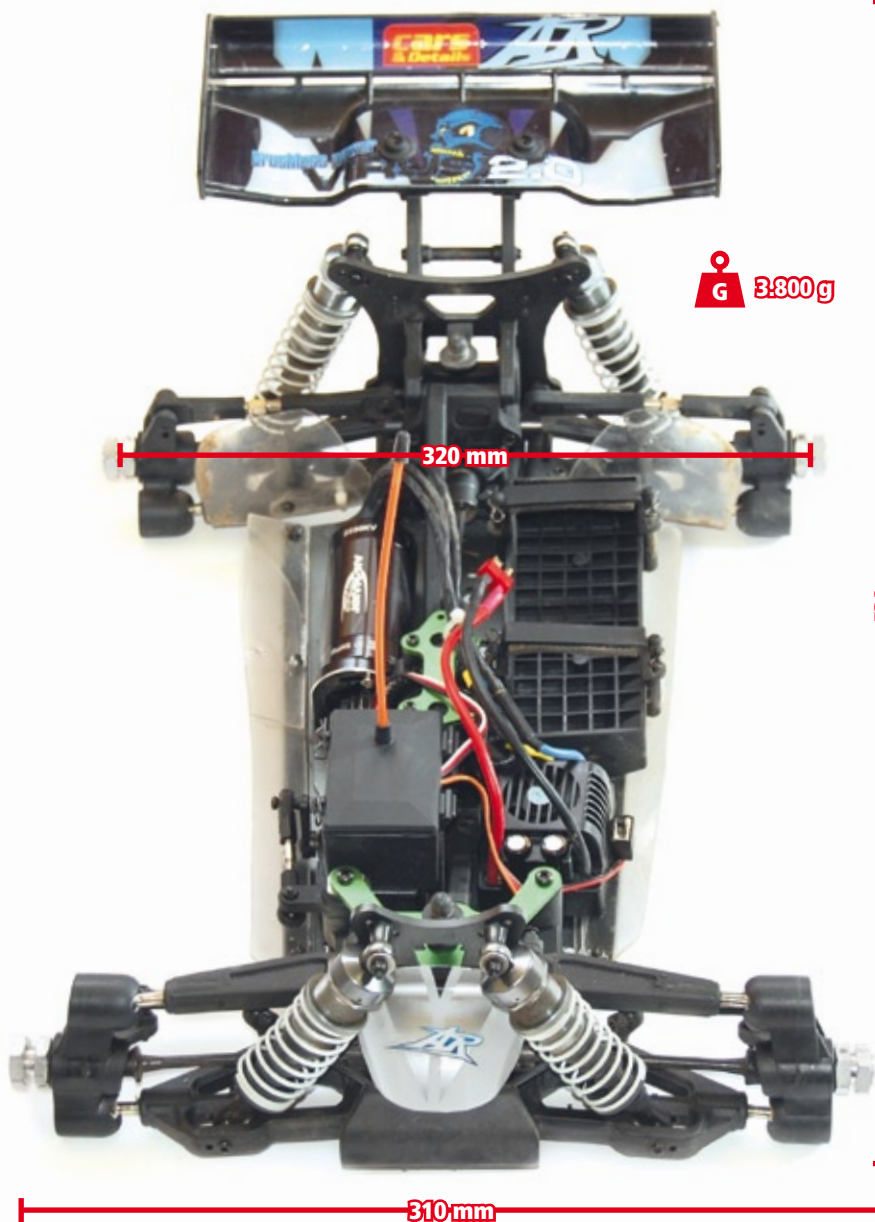


len brauchen, um ihr volles Drehmoment zu entfalten, so steht eben dieses den Elektromotoren sofort zur Verfügung. Die Motor-Regler-Kombination lässt den brushlessgepowerten Virus 2.0 auch um einiges schneller über die Piste fliegen, wenn man denn den richtigen Energiespender angeschlossen hat.

**Mit Vollgas über die Piste und ungebremst um die Kurven prügeln. Mit dem Virus 2.0 in der Verbrennerversion kann man alles machen**







## FAZIT

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



2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt reichen voll und ganz aus für einen 1:8er-Buggy. Gepaart mit dem richtigen Energieregler ergeben sich so enorme Fahrleistungen

Veränderung der Öle nichts zu meckern. Schäden gab es nur beim Nitro-Buggy. Hier quittierte das schon angesprochene Lenkservo seinen Dienst nach einigen Runden. Ein Kunststoffgetriebe auf der Lenkung ist eben nicht das Nonplusultra bei einem Offroader.

Nach zahlreichen Testfahrten kristallisierte sich heraus, dass die Brushlessversion des Virus 2.0 der Nitrovariante in puncto Fahrleistung und Haltbarkeit deutlich voraus ist. Allerdings ist das Nachtanken beim Nitro Virus 2.0 doch erheblich schneller erledigt, als das Wiederaufladen der Akkus dauert. ■

## Track Test

Auf der permanenten Offroadpiste des MAC-Uetersen schlugen sich beide Probanden recht ordentlich, wobei der Brushlessbruder dem Nitrokontrahenten überlegen war. Der Grund ist das Drehmoment des Elektromotors. Fahrwerkseitig gab es nach der



Die Fluglage ist je nach Vollgasanteil vor dem Absprung, als recht neutral zu bezeichnen. Korrekturen in der Luft sind jederzeit möglich



Ein Blick in die riesige Empfängerbox der Brushless-Version. Durch den sehr kleinen Empfänger ist es empfehlenswert, reichlich Schaumstoff zum Auspolstern zu verwenden



**Jeder, der einmal ein DTM-Rennen gesehen hat, weiß, dass das Fahren von Tourenwagen sehr anspruchsvoll ist. Jeder kleine Fehler wird mit einem Ausritt bezahlt, der nicht nur Zeit und Geld, sondern in den meisten Fällen auch den Sieg kostet. Die Begeisterung für den Sport führt dazu, dass immer mehr Menschen den Rennsportkick erleben möchten. Im kleinen Maßstab ist das auch möglich. So ist es nicht verwunderlich, dass die Nachfrage nach Onroad-Fahrzeugen steigt, die sich primär an Einsteiger richten. Der S10 Blast TC ist mehr als ein gutes Beispiel, da dieser Racer von LRP electronic darauf ausgelegt ist, mit den Fähigkeiten des Piloten zu wachsen.**

Text und Fotos:  
Tobias Meints

Ausgeliefert wird der S10 Blast TC inklusive einer 27-Megahertz-Fernsteuerung und einer ausführlichen, mehrsprachigen Bedienungsanleitung, in der alle Modelle der Blast-Reihe vorgestellt werden. Sie enthält alle Informationen, die notwendig sind, um den TC in Betrieb zu nehmen und diesen auf die Rennstrecke zu schicken. Während der Motor bereits auf dem Chassis in seiner Halterung platziert ist, muss der Regler noch angebracht werden. Dies ist jedoch dank des bereits aufgetragenen doppelseitigen Klebbandes ein Kinderspiel und die Verkabelung ist eine Sache von Sekunden und überfordert auch Hobbyeinsteiger zu keinem Zeitpunkt.

### **Anschauungsobjekt**

Die Optik des S10 TC ist äußerst ansprechend. Ausgeliefert wird der Racer entweder mit einer bunten Karosserie, die der des Arbeitsgeräts von Europameister Ronald Völker nachempfunden ist. Diese Karo ist in den Basisfarben Blau und Weiß ausgeführt sowie mit einem Flammenmuster verziert. Die zweite Version, der auch das vorliegende Testmodell entspricht, ist etwas schlichter gehalten. Sie ist blau-weiß, verfügt über graue, geklebte Scheiben und diverse Decals.

Befreit man den fertig aufgebauten Tourer von seiner Karosserie, präsentiert sich das Kunststoffchassis

# Blue Rocket

## Ready For Tuning



äußerst aufgeräumt. Auf der linken Seite befindet sich die Akkuhalterung, auf der rechten sind sämtliche Elektronik- und RC-Komponenten untergebracht. Der Regler, der ja wie bereits erwähnt, noch zu installieren ist, hat einen vorgegebenen Platz zwischen Motor und Lenkservo. Auf Letzterem befindet sich der 27-Megahertz-Empfänger. Überspannt wird das Chassis von einem dreiteiligen Topdeck. Sowohl das vordere als auch das hintere sind über die Gehäuse der Achsdifferenziale und eloxierte Aluminiumversteifungsstreben an der Chassisplatte befestigt. Verbunden sind beide über ein mittleres Deck, das zur Verwindungssteifigkeit beiträgt, die Führung der 27-Megahertz-Antenne übernimmt und zur Befestigung der Kabel genutzt werden kann.

Ansonsten fällt bei der ersten Inaugenscheinnahme die blau-eloxierte Knochenwelle aus Aluminium auf, die den Allradantrieb des S10 sicherstellt. Sie führt vom Hauptzahnrad, das an das hintere Achsdifferenzial anschließt, zur Vorderachse, wo Antriebswellen in

CVD-Ausführung die Weiterleitung der Motorkraft zu den Rädern übernehmen. An der Hinterachse kommen Wellen in Knochenbauweise zum Einsatz.

### Aufgebaut

Beide Achsen fallen zunächst durch die eloxierten Schwingenstifthalter aus Aluminium auf. Sie verstärken den guten Eindruck des Tourenwagens. Befestigt am Differenzialgehäuse sichern sie die Achsstifte und halten die unteren Querlenker. Diese sind als Schwingen ausgelegt und bestehen aus schlagzähem, äußerst robustem Kunststoff. Zudem bieten sie zwei Aufhängungspunkte für die Dämpfer des TC, worüber sich das Setup des Racers feinjustieren lässt. An der Hinterachse sind Radträger verbaut, an der Vorderachse C-Hubs. Beide bestehen aus Kunststoff und dienen zur Aufnahme der Radachsen hinten, beziehungsweise der Antriebskardans vorne. Die VTEC-Räder des S10 TC sind RTR-typisch bereits als Komplettäder auf Sechskantradmitteln platziert. Sie bestehen aus weißen Kunststoffspeichenfelgen, auf denen Reifen mit ausgeprägtem Y-Profil verklebt sind.



Die Konstruktion der Vorderachse kann überzeugen. Viele Befestigungspunkte zur Einstellung von Sturz und Spur sind gegeben. Ein großer Schaumstofframmer bietet Schutz

Die oberen Querlenker sind als Rechts-links-Gewindestangen ausgelegt, über die sich der Sturz feinjustieren lässt. Dies geschieht nicht nur über das Verlängern der Querlenker mittels des Gewindes, sondern auch über die Option, sie an zwei Punkten an den Radträgern der Hinterachse sowie an der vorderen und hinteren Dämpferbrücke zu befestigen. Hier wird deutlich, dass sich der S10 TC nicht nur an Hobbyeinsteiger richtet, sondern auch erfahrenere RC-Car-Fahrer anspricht, die sich dem Setup ihres Racers intensiv widmen wollen.

Diese These untermauern auch die Stabilisatoren mit einem Durchmesser von 1,2 Millimeter an Vorder- und Hinterachse Befestigt werden Sie jeweils an den unteren Querlenkern sowie den Achsgehäusen und verhindern nachhaltig die Seitenneigung des Modells bei Kurvenfahrt. Dadurch verbessern sie das Handling des Tourers insgesamt.

### Abgedämpft

Für die Federung des TC sorgen besonders großvolumige Big-Bore-Stoßdämpfer mit Vierlochkolbenplatten und einem Gewinde zur Einstellung der Federvorspannung über Rändelmuttern. Letztere



Die Öldruckstoßdämpfer sind mit mittelharten Federn bestückt und ab Werk gut mit Öl befüllt. Über eine Rändelmutter lässt sich die Federvorspannung variieren

sind, wie auch die Dämpferkappen, blau-eloxiert und unterstreichen die hochwertige Ausstattung des RTR-Racers. Die werkseitig verbauten, schwarzen Dämpferfedern sind mittelhart und können gegen weiche Exemplare in Weiß beziehungsweise härtere in Blau ausgetauscht werden. Diese gibt es im Sortiment von LRP zu kaufen. Vom Werk aus sind die Dämpfer ausreichend mit Öl befüllt und dürften auch ohne große Modifikationen an der Vorspannung der Federn für eine gute Performance sorgen.

Aufgehängt werden sie an den Dämpferbrücken der beiden Achsen. Ganze fünf Befestigungspunkte bietet die Brücke der hinteren, immer noch vier die der vorderen Achse. Auch hier wird erneut der Anspruch des TC deutlich, kein Einsteigerfahrzeug zu sein, sondern ausgereifte Setuptoolsionen zu bieten. So lassen sich im Fall des S10 Blast TC die Anstellwinkel der Dämpfer gut justieren und den Gegebenheiten der Strecke anpassen. Die Dämpferbrücken selbst bestehen aus Kunststoff und sind fest mit den Gehäusen der Achsdifferenziale verbunden. Die hintere dient zudem zur Aufnahme der Karosseriehalter.

Diese erweiterte Funktion übernimmt die vordere Brücke nicht. Hier sind die Halterungen für die Karo am Rammer befestigt, der das Modell bei frontalen Zusammenstößen vor Schäden schützt. Der Rammerschutz ist so konstruiert, dass zwei Kunststoffplatten die Schaumstoffeinlage in die Zange nehmen. Damit sich hier nichts löst, ist das Konstrukt mit der Chassisplatte und dem Diffgehäuse der Vorderachse verbunden.

Gute Verarbeitung  
Ausgezeichnetes Preis-Leistungsverhältnis  
CVD-Wellen an der Vorderachse  
Ideales Tuningmodell

27-Megahertz-Technik



Der S10 Blast-Bürstenmotor hat 23-Turns, ist in 540er-Baugröße ausgeführt und leistet 20.500 Umdrehungen pro Minute



Zum Lieferumfang gehört RTR-typisch auch ein Fahrakku. Dem S10 TC liegt ein NiMH-Akku mit 1.600 Milliamperestunden Kapazität bei

# INFERNO NEO

- ★ BigBore Öldruckstoßdämpfer
- ★ Komplett kugellagerter Allradantrieb
- ★ GX-21BK Hochleistungsmotor m. Resonanzrohr
- ★ KT-6 Perfex-Fernsteuersystem mit Hochleistungs-Servos
- ★ Querlenker und Spurstangen mit R/L-Gewindestangen
- ★ Neue Abstützstreben für Getriebekästen
- ★ HighGrip-OffRoad-Reifen fertig verklebt mit Reifeneinlage auf MP9-Felge für maximale Traktion
- ★ Aerodynamisch optimierte Lexankarosserie fertig lackiert und ausgeschnitten

**KYOSHO**  
THE LATEST RADIO CONTROL MODELS

**€ 379.-**  
Best.-Nr. 31280T1

**GO FOR IT...!**

**You Tube**

Erlebe den Inferno Neo in Action!  
[www.youtube.de/kyoshostream](http://www.youtube.de/kyoshostream)



[www.inferno-neo.de](http://www.inferno-neo.de)

#### TECHNISCHE DATEN

Länge: 496 mm; Breite: 307 mm; Höhe: 189 mm; Spur (v): 258 mm;  
Spur (h): 261 mm; Radstand: 325,5 mm; Reifen (v/h): Ø116x44 mm;  
Gewicht: 3.400 g; Motor: GX-21BK; Getriebeübersetzung: 11,70:1;  
Maßstab 1:8

follow us



**readyset**<sup>®</sup>

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



Für ein RTR-Modell schlägt sich der TC auszeichnet. Seine Standardkomponenten eignen sich ideal für Hobbyeinsteiger, die mit fortschreitendem Können auf heißere Komponenten umsteigen möchten

## Angeleitet

Für die Lenkung sorgt das liegend verbaute Servo mit der Bezeichnung R-7020. Es verfügt über eine Stellkraft von 3 Kilogramm und ist damit für einen Tourenwagen dieser Größe ausreichend dimensioniert. Geschützt wird sein Getriebe von einem Servosaver. Die Übertragung der Lenkbefehle auf die C-Hubs erfolgt über ein Gestänge, das aus Spurstangen mit Gewinde besteht. Über diese lassen sich die Vor- beziehungsweise Nachspur einstellen.

Lenk- und Gasbefehle kommen beim S10 TC von der zum Set gehörenden A2-STX Sport II. Diese Zweikanal-Funke bietet alle relevanten Einstelloption, arbeitet allerdings leider nur mit 27-Megahertz-Technik. In Zeiten erschwinglicher 2,4-Gigahertz-Technik sollte diese auch in RTR-Modellen zum Standard werden. Nichtsdestotrotz macht die A2 einen recht guten Eindruck. Die Haptik ist angenehm, die Rückstellgenauigkeit des Lenkrads sowie des Gaszugs ist gut und die Bedienelemente sind leicht zu erreichen. Für den Empfang der Signale ist ein A2-RX Sport II-Zweikanal-Empfänger zuständig. Er ist auf dem liegend verbauten Lenkservo platziert.

## Herzstücke

Für den Antrieb des S10 TC zeichnet eine Combo aus Bürstenmotor und -regler verantwortlich. Der 23-Turns-Antriebsmotor in 540er-Baugröße trägt die

Bezeichnung Blast S10 und dreht 20.500 Umdrehungen pro Minute. Er ist bereits im Modell in der leichten, aus eloxiertem Aluminium bestehenden Motorhalterung fixiert. Das Zahnflankenspiel zwischen dem Hauptzahnrad mit 58 sowie dem Motorritzel mit 24 Zähnen ist gut eingestellt und bedarf keiner Nachjustierung – so soll es sein.

Das Hauptzahnrad schließt direkt an das hintere Achsdifferenzial an. Die Verbindung zum vorderen erfolgt, wie bereits eingangs erwähnt, über eine lange Aluminium-Antriebswelle. So wird der Allradantrieb des S10 TC sichergestellt. Bei den Achsdifferenzialen handelt es sich um solide Stahl-Kegelraddiffs, die von Werk aus gut geschmiert und äußerst leichtgängig sind.

Für die Ansteuerung des Motors ist der A.I. Runner Reverse-Regler verantwortlich. Dieser ist nur 19 Gramm leicht und hat mit 26 x 26 Millimeter quadratische Abmessungen. Sein Motorlimit liegt bei 18 Turns für Bürstenmotoren und sein Spannungsbereich liegt zwischen 4,6 und 7,2 Volt. Der Maximalstrom beträgt 60 Ampere. Eine Programmierung ist nicht vorgesehen. Dementsprechend gibt es auch keinen Taster zur Menüsteuerung. Dafür ist der A.I. mit einem Tamiya-Anschluss versehen und mit einem Passivkühlkörper ausgestattet. Eine Failsafe-Funktion rundet sein Können ab.

Das Hauptzahnrad schließt direkt an das Kegelraddifferenzial der Hinterachse an. Letzteres ist ab Werk gut geschmiert



Die Hinterachse ist mit einem Stabsitz versehen und die eloxierten Schwingenstifthalter setzen optische Akzente

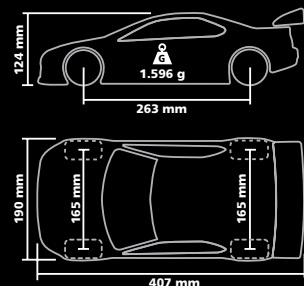
## CAR CHECK

### S10 BLAST TC LRP electronic

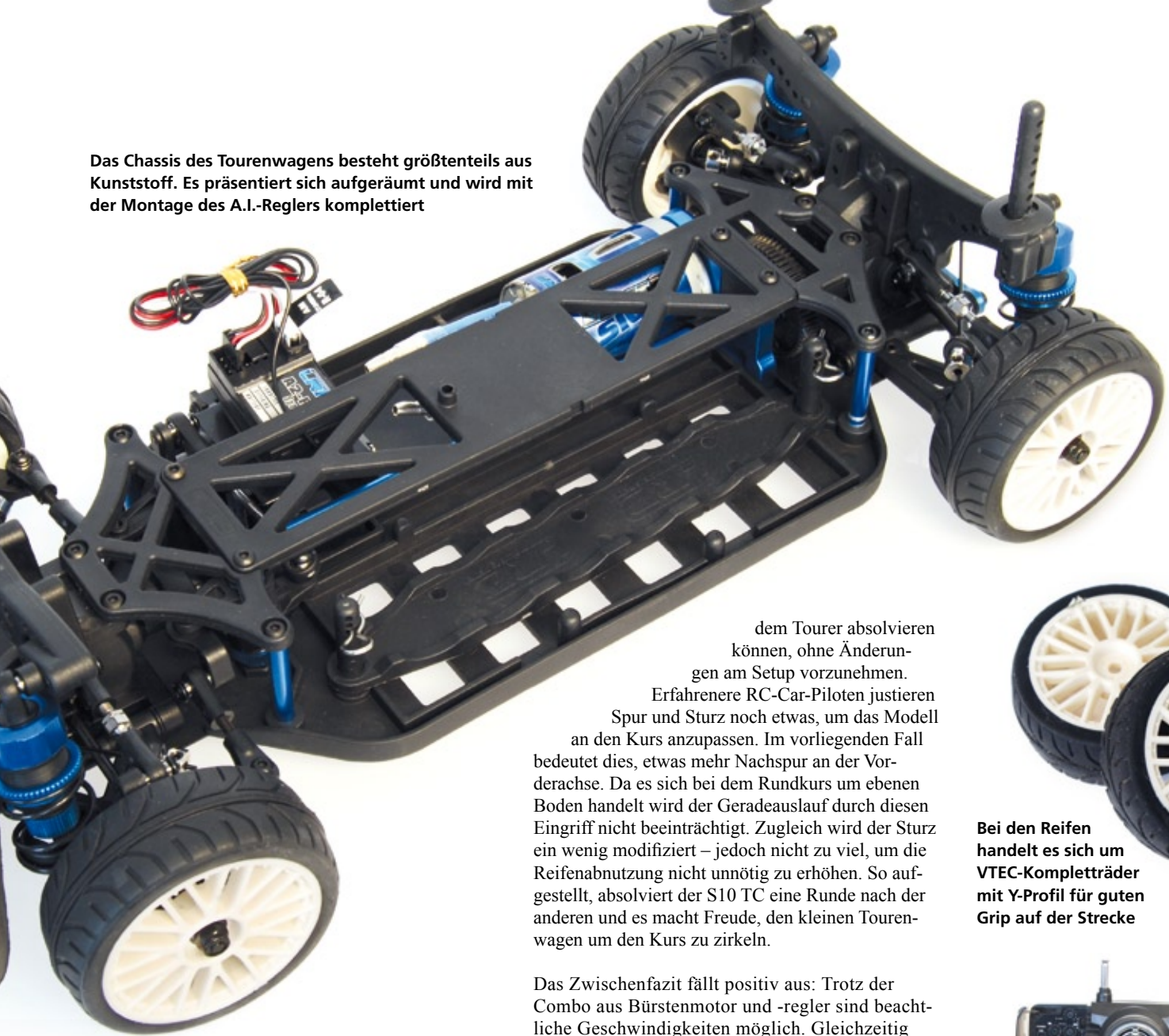
- Klasse: Elektro-Onroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 159,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: 4WD-Antrieb, komplett kugellagert, vier Öldruckstoßdämpfer, CVD-Antriebswellen vorne

- Benötigte Teile: Acht Mignonzellen



Das Chassis des Tourenwagens besteht größtenteils aus Kunststoff. Es präsentiert sich aufgeräumt und wird mit der Montage des A.I.-Reglers komplettiert



dem Tourer absolvieren können, ohne Änderungen am Setup vorzunehmen. Erfahrenere RC-Car-Piloten justieren Spur und Sturz noch etwas, um das Modell an den Kurs anzupassen. Im vorliegenden Fall bedeutet dies, etwas mehr Nachspur an der Vorderachse. Da es sich bei dem Rundkurs um ebenen Boden handelt wird der Geradeauslauf durch diesen Eingriff nicht beeinträchtigt. Zugleich wird der Sturz ein wenig modifiziert – jedoch nicht zu viel, um die Reifenabnutzung nicht unnötig zu erhöhen. So aufgestellt, absolviert der S10 TC eine Runde nach der anderen und es macht Freude, den kleinen Tourenwagen um den Kurs zu zirkeln.



Bei den Reifen handelt es sich um VTEC-Komplettäder mit Y-Profil für guten Grip auf der Strecke

## On the road

So weit so gut, das sind die Spezifikationen des S10 Blast TC. Es wird Zeit für den ersten Testlauf. Der zum Set gehörende 1.600-Milliamperestunden-NiMH-Akku ist voll geladen und schon geht es auf die Strecke. Funke an, Modell an, ein leichter Zug am Gashebel und der S10 TC setzt sich in Bewegung. Der Geradeauslauf stimmt, der Tourenwagen setzt Gasbefehle gut um und die Lenkung funktioniert einwandfrei.

Nach einigen Runden auf dem selbstgesteckten Kurs wird es ernst und der TC im Renntempo bewegt. Die Fahreigenschaften sind absolut unkritisch, sodass auch Hobbyeinsteiger mühelos schnelle Runden mit

Das Zwischenfazit fällt positiv aus: Trotz der Combo aus Bürstenmotor und -regler sind beachtliche Geschwindigkeiten möglich. Gleichzeitig bleibt der TC sehr gut kontrollierbar. Mit diesen Spezifikationen eignet sich der 1:10er ideal für Hobbyeinsteiger oder Umsteiger auf Onroad. Aber auch erfahrenere Piloten können ihre Freude an dem Racer haben, obwohl ein bisschen mehr Power nicht zu verachten wäre.

## Tuning

Das ist der entscheidende Punkt, das Mehr an Leistung ist relativ einfach zu realisieren. Dies liegt darin begründet, dass der S10 Blast TC ein RC-Car ist, das mit den Fähigkeiten seines Piloten wächst. Gesagt, getan. Tuning-Komponenten müssen her. Um den TC, der trotz seiner hochwertigen Verarbeitung kein Wettbewerbsmodell ist, nicht an seine Belastungsgrenzen zu bringen, gilt es, sich bei der Wahl der Teile etwas zurückzunehmen, schließlich finden sich im LRP-Sortiment zahlreiche interessante Antriebscombos.



Bei der Funktechnik setzt LRP beim S10 TC auf nicht mehr zeitgemäße 27-Megahertz-Technik. Die Einstelloptionen der A2-STX Sport II trösten darüber ein wenig hinweg



Ein LiPo-Power-Pack mit 2.600 Milliamperestunden Kapazität und einer Entladerate von 30C sorgt für die Energieversorgung der Brushless-Tuning-Combo

## TUNING-COMBO

■ Motor: Vector X11 Stock Spec 17,5-Turns ■ Drehzahl: 2.300 U/min/V  
 ■ Leistung: 153 W ■ Wirkungsgrad: 83% ■ Gewicht: 168 g ■ Preis: 59,99 Euro

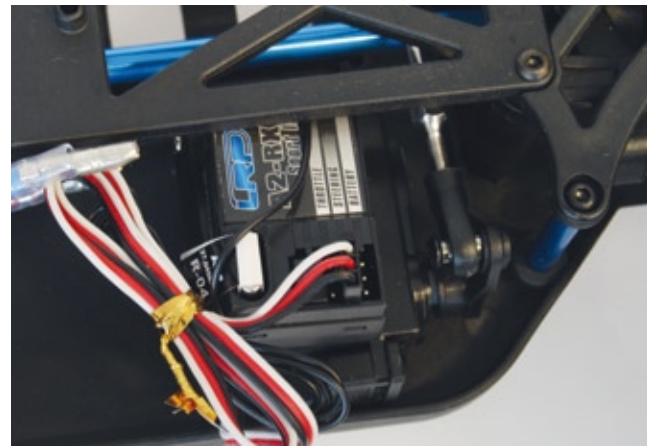
■ Regler: SPX Zero Brushless ■ Spannungsbereich: 4,8-7,4 V ■ Strombelastbarkeit: 200 A ■ Motorlimit: über 7,5 T ■ Gewicht: 24,5 g ■ Preis: 109,99 Euro



Die Kombination aus Bürstenmotor und -regler sorgt für eine gute Performance und eignet sich als Einstieg in den RC-Onroad-Sport



Einen Quantensprung hingegen bedeutet der Einbau einer Kombination aus Vector X11-Motor und SPX Zero-Regler



Auf dem liegend verbauten Lenkservo befindet sich der 27-Megahertz-Empfänger A2-RX Sport II



Das standardmäßige Lenkservo ist zwar ausreichend dimensioniert, sollte jedoch beim ambitionierten Renneinsatz gegen das hier abgebildete, stärkere Pendant getauscht werden

Die Wahl fällt letztendlich auf eine Kombination aus kraftvollem Vector X11 Stock-Spec-Brushlessmotor mit 17,5 Turns und einem SPX Zero-Regler.

Die Lötarbeiten sind schnell erledigt, sodass nach wenigen Minuten Motor und Regler miteinander verbunden sind. Der Einbau der Combo in den S10 Blast TC gestaltet sich ebenfalls einfach. Der Motortausch ist schnell geschehen und der Regler lässt sich mittels doppelseitigem Klebeband oder Klettstreifen einfach im Chassis befestigen. Zahnflankenspiel einstellen, einen LiPo-Power-Pack mit 2.600 Milliamperestunden Kapazität und einer Entladerate von 30C anschließen und schon erwacht der Regler zum Leben. Test bestanden. Weiter geht's.

vornherein gewählt ist. Die Timingfunktion des Motors ist deaktiviert. So kommt echtes Stock-Racing-Feeling auf. Bevor man eines der fünf zuschaltbaren Powerprogramme wählt, gilt es, die Kraft der Combo auf die Strecke zu bringen. Die Initialbremse ist inaktiv, genauso wie die Automatikbremse. Einstellungen mit denen sich leben lässt.

Als Nächstes wird das Lenkservo demontiert. Es bietet zwar ausreichende Performance, sollte jedoch auf längere Sicht gegen ein Stärkeres getauscht werden. Also wird kurzerhand ein R-7140 montiert, dessen Stellkraft 9 Kilogramm beträgt und damit dreimal so hoch ist, wie die des Standardmodells. Zusätzlich verfügt es über ein Metallgetriebe und ist kugelgelagert. Das sollte erst einmal genügen. Nun noch die 27-Megahertz-Funktechnik gegen eine moderne 2,4-Gigahertz-Sender-Empfänger-Kombination tauschen. So schnell wird aus dem Einstiegsmodell mindestens ein kleiner Wettbewerber.

Also, auf ein Neues. Sender an, Modell an und schon geht's los. Eine Drehung am Rad der Fernsteuerung und das neue Servo auf der Lenkung zeigt, was es kann. Lenkbefehle werden schnell umgesetzt. Ein leichter Zug am Gashebel und die Brushlesscombo katapultiert den TC nach vorne – wow. Und das Ganze ohne reglerseitiges Powerprogramm. Das lässt einiges erwarten. Konnte man bei der standardmäßigen Brushedcombo den Gashebel beim Anfahren noch bis zum Anschlag ziehen, sollte man dies hier tunlichst vermeiden.

## FAZIT

Der S10 Blast TC von LRP electronic ist ein ausgezeichnet verarbeitetes RTR-Modell und richtet sich nicht nur an Hobbyeinsteiger. Diese sind mit der Standardversion mehr als gut bedient. Wer es ein wenig heißer mag, der greift auf das Tuningsortiment von LRP zurück. Schließlich wächst laut Hersteller der TC mit den Fähigkeiten seines Piloten. Dazu ist nichts weiter zu sagen, vielleicht noch: „Klasse Konzept“.

## Feinschliff

Eine großartige Programmierung des SPX Zero-Reglers ist nicht notwendig, da das LiPo-Programm von

Es gilt, im Zuge einiger langsamer Runden, ein wenig am Setup zu feilen. Die Spur- und Sturzeinstellungen bedürfen nur einer minimalen Anpassung. Die einzig gravierende Änderung ist das Flacherstellen der Dämpfer. Ein flacher Winkel bewirkt eine härtere Federung und gleichzeitig ein besseres Ansprechen auf Lenkbefehle. So geht es nun im Renntempo auf den Kurs. Die Leistungssteigerung ist frappierend und das Mehr an Spaß ist nicht zu leugnen. ■



Mit ein wenig Fingerspitzengefühl bei der Feineinstellung des Setups ist der S10 Blast TC mit der Tuning-Combo wettbewerbsfähig





# SMDV



**Die Modellbauer**



## IMPRESSUM



**Herausgeber**  
Tom Wellhausen  
[redaktion@wm-medien.de](mailto:redaktion@wm-medien.de)

**Redaktion**  
Hans-Henny-Jahn-Weg 51  
22085 Hamburg  
Telefon: 040/42 91 77-300  
Telefax: 040/42 91 77-399  
[redaktion@cars-and-details.de](mailto:redaktion@cars-and-details.de)  
[www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)

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

**Chefredaktion**  
Tom Wellhausen  
(verantwortlich)

**Leitung Redaktion/Grafik**  
Christoph Bremer

**Fachredaktion**  
Robert Baumgarten  
Dr.-Ing. Christian Hanisch  
Dipl.-Ing. Ludwig Retzbach  
Frank Jaksties  
Oliver Tonn

**Redaktion**  
Mario Bicher  
Tobias Meints  
Jan Schnare  
Jan Schönberg  
Stefan Strobel

**Teamassistentz**  
Dana Baum,

**Autoren, Fotografen & Zeichner**  
Markus Dirks, Stefan Franz,  
Mirko Labenda, François Legrand

**Art Direktion**  
Tim Herzberg

**Grafik**  
Christoph Egger, Jannis Fuhrmann,  
Martina Gnaß, Bianca Kunze,  
Sarah Thomas, Galina Wunder  
[grafik@wm-medien.de](mailto:grafik@wm-medien.de)

**Verlag**  
Wellhausen & Marquardt  
Mediengesellschaft bR  
Hans-Henny-Jahn-Weg 51  
22085 Hamburg  
Telefon: 040/42 91 77-0  
Telefax: 040/42 91 77-199  
[post@wm-medien.de](mailto:post@wm-medien.de)  
[www.wm-medien.de](http://www.wm-medien.de)

**Geschäftsführer**  
Sebastian Marquardt  
[post@wm-medien.de](mailto:post@wm-medien.de)

**Anzeigen**  
Sven Reinke (verantwortlich)  
[anzeigen@wm-medien.de](mailto:anzeigen@wm-medien.de)

**Vertrieb**  
Janine Haase  
Telefon: 040/42 91 77-100  
[service@wm-medien.de](mailto:service@wm-medien.de)

**Abo-Service**  
Leserservice CARS & Details  
65341 Eltville  
Telefon: 040/429177-110  
Telefax: 040/429177-120  
E-Mail: [service@cars-and-details.de](mailto:service@cars-and-details.de)

**Druck**  
Grafisches Centrum Cuno  
GmbH & Co. KG  
Gewerbering West 27  
39240 Calbe  
Telefon: 03 92 91/428-0  
Telefax: 03 92 91/428-28

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem  
Papier. Printed in Germany.

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

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

**Bezug**  
CARS & Details erscheint monatlich

**Einzelpreis**  
Deutschland: € 5,00  
Österreich: € 5,80  
Schweiz: sFr 9,80  
Niederlande: € 5,90  
Luxemburg: € 5,90

Bezug über den Fach-, Zeitschriften-  
und Bahnhofsbuchhandel.  
Direktbezug über den Verlag

**Abonnement**  
Abonnementbestellungen über den  
Verlag. Jahresabonnement für  
**Deutschland**  
€ 54,-  
**Ausland**  
€ 63,-

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

**Grosso-Vertrieb**  
SI special interest GmbH & Co. KG  
Nordendstraße 2  
64546 Mörfelden-Walldorf  
Telefon: 06 10 59/75 06-0

E-Mail: [info@special-interest.com](mailto:info@special-interest.com)  
Internet: [www.special-interest.com](http://www.special-interest.com)

Für unverlangt eingesandte Beiträge  
kann keine Verantwortung übernom-  
men werden. Mit der Übergabe von  
Manuskripten, Abbildungen, Dateien  
an den Verlag versichert der  
Verfasser, dass es sich um Erst-  
veröffentlichungen handelt und keine  
weiteren Nutzungsrechte daran  
geltend gemacht werden können.

wellhausen  
& marquardt  
Mediengesellschaft

## Heft 08/2011 erscheint am 19. Juli 2011

Dann testen wir unter anderem ...

... den Mini Trophy-Truck von HPI, ...



... präsentieren die Retro-Design-Karosserie von LRP electronic ...



... und testen die Alltagstauglichkeit  
des Mini-T von Losi.

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

# 4X4 Ten-SCTE in Action

1/10 4WD SHORT COURSE TRUCK E-ROLLER



## US Rennerfolge

- Hot Rod Hobbies Shootout (Mike Truhe)
- Dirt Nitro Challenge (Casey Peck)



Der TEN-SCTE 4WD Short Course Truck setzt neue Maßstäbe! Er ist bereits ab Werk mit massig Extras ausgestattet – darunter 12 mm Öldruckstoßdämpfer aus eloxiertem Aluminium, 12 mm Radaufnahme und Schmutzfänger mit Losi Logo.

Der SCTE basiert auf der erfolgreichen Losi TEN Plattform und wird aus der Box mit vormontierten Rädern, und einer transparenten Karosserie ausgeliefert. Du ergänzt die Komponenten deiner Wahl und verschaffst dir so deinen persönlichen Vorteil vor der Konkurrenz. TEN-SCTE: Nice one!. [www.losi.com](http://www.losi.com)

# DBX VE

# ReadySet®

**KYOSHO**  
THE FASTEST RTRDS.COM.TM. 100%3

## Brushless Power Is Magic....!

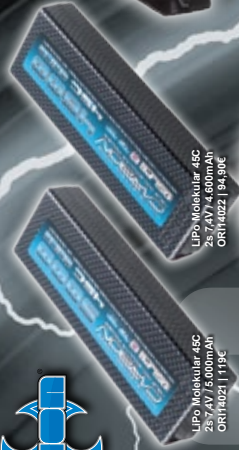
- ★ 1/10 OffRoad-Buggy mit Team Orion LiPo-Brushless-Antrieb
- ★ ReadySet mit 2.4GHz Syncro KT-200 Fernsteuersystem
- ★ Team Orion Vortex 10 Hi-Power-Brushless-Motor 2.800 KV
- ★ CNC-gefräste Motorhalterung für einfache Wartungsarbeiten
- ★ Team Orion Vortex Experience 2 Pro Regler
- ★ Konzipiert für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



**€ 379,-**  
Best.-Nr. 30842S



**OSLTPB**  
ORION SUPERIOR LIPO PERFORMANCE BATTERY



**TECHNISCHE DATEN**  
Länge: 60 mm, Breite: 328 mm, Höhe: 150 mm, Spur (V/h): 274 mm, Radstand: 259 mm, Reifen (V/h): 110x56 mm, Gewicht ca.: 2.200 g, Motor: Vortex 10 BL 2.800 KV, Regler: Experience 2 Pro, Getriebeübersetzung: 10,9:1, Verteilungssystem: Syncro KT-200 2,4GHz

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

**REGLER VORTEX EXPERIENCE 2 PRO**  
Typ: sensores; Zählzeit LiPo: 2s; BEC: 6,0V / 2,0A; Dauerlast: 70A; Spitzenlast: 150A



Erlebe den DBX VE Buggy in Action!  
[www.youtube.de/kyoshostream](http://www.youtube.de/kyoshostream)

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

