

SETUP-GRUNDLAGEN: ALLES ÜBER RÄDER, REIFEN UND LENKUNG



CARS & DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



ANDROID APP ON
Google play

Erhältlich im
App Store



ALLE INFOS
ZUM RTR-CUP
VON JQ PRODUCTS



QR-CODE SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
KIOSK-APP VON RC-CITY.DE



**THE RTR
VON RC-CITY.DE
GEWINNEN**

**Darum ist THE RTR von rc-city.de
ein ideales Einsteigermodell**

RACER FÜR NEWBIES



Ausgabe 7/2013
Juli 2013
12. Jahrgang

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



Rebel Yell

Wie gut ist LRPs Nitro-Truggy in der Praxis?



Oberst Offroad

Das kann XRAYs erster 1:10er-Buggy



Volle Kontrolle

Absimas Dreikanal-Funke im Test

KYOSHO

THE FINEST RADIO CONTROL MODELS

®

XXL Größe 630mm

Smartphone QR Code Link
direkt zum Produkt!



XXL Motor

Der leistungsstarke XXL Motor hat eine brachiale Performance und ist laufstabil sowie einfach einzustellen.

SCORPION XXL

NITRO VERSION

Entdecke den aggressiven Look, Sound und die explosive Leistung eines perfekt abgestimmten Off-Road Racers!



www.kyosho.de

(T1 weiß) Art.Nr. 31873T1



Syncro KT-201
FHSS 2.4GHz
Fernsteuerung



SCORPION XXL
(T2 schwarz)
Art.Nr. 31873T2

readysset®



Große 3D Einlässe sorgen dafür, dass Luft in das Innere des Chassis strömt, für eine zusätzliche Kühlung des Motors.



Die rennerprobte 3-Backen Kupplung sorgt für eine effektive Kraftübertragung.



Durch die installierte übergroße Rutschkupplung, wird der Antrieb vor harten Schlägen geschützt und das Durchdrehen der Räder verringert.



Der extra große 210ml Treibstofftank reicht für mehr als 15 Minuten Fahrspaß!



Mit dem einzigartigen Treibstoff Stopper, kann der Motor wie mit einem "Schalter" gestoppt werden.



Big Bore Stoßdämpfer

Ausgestattet mit Innensechskant



Syncro

WATERPROOF

KS-203

Ein schnelles & kraftvolles wasserdichtes Lenkservo sorgt zu jeder Zeit für volle Kontrolle.





CARS & DETAILS



3 für 1
Drei Hefte zum
Preis von einem
Digital-Ausgaben
inklusive

HEFTE ZUM KENNENLERNEN

**NUR
4,90**

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ 3 x CARS & Details Digital inklusive
- ✓ 9,80 Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

Direkt bestellen unter
www.cars-and-details.de
oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110



Jetzt QR-Code scannen und 3 für 1 bestellen



SIE SIND ZURÜCK, ...

... die Buggys. Na ja, genau genommen waren Sie nie wirklich weg. Doch lange Zeit sind sie im Strom der Trends nur so mitgeschwommen. Wirklich Neues gab es in diesem Bereich nur selten zu vermelden. Leichte Aufbruchsstimmung machte sich erst mit Erscheinen der rennfähigen Elektroantriebe im 1:8er-Bereich bemerkbar. Doch inzwischen sind auch die Brushlessmodelle ein gewohnter Anblick auf RC-Car-Pisten.

Dennoch kommt seit einiger Zeit wieder mehr Bewegung ins Buggy-Segment. Denn nachdem es fahrfertige Modelle zu Dumping-Preisen beinahe an jeder Ecke zu kaufen gab, konzentrieren sich nun immer mehr Anbieter von Modellen auf die Oberklasse der Ready-to-Run-Cars. Technisch meist mit abgespeckten High-End-Komponenten ausgestattet, sind diese Fahrzeuge ohne große Modifikationen renntauglich. Das soll vor allem Wettbewerbseinsteiger motivieren, sich einmal sportlich mit Gleichgesinnten zu messen.

Dabei kosten die RTR-Versionen in der Regel deutlich weniger als ein individuell zusammengestelltes Wettbewerbsmodell. Jüngstes Beispiel: THE RTR von IQ Products. Das Chassis mit den Achsen ist in großen Teilen von der Wettbewerbsversion übernommen. Dazu gibt es eine hochwertige Ausstattung mit Savox-Servos und 3,5er-Nitromotor. Dass dieses Modell uneingeschränkt renntauglich ist, will der Hersteller unter Beweis stellen und hat mit dem „THE RTR-Cup“ eine Veranstaltung ins Leben gerufen, die sich ausschließlich an Einsteiger auf dem Gebiet der Rennen richtet.

In dieser Ausgabe erfährt Ihr alles über den RTR-Cup, das Modell dazu und könnt auch noch ein THE RTR von IQ Products gewinnen. Wenn Ihr also zu jenen RC-Car-Fahrern zählt, die bisher den Schritt zu einer Rennteilnahme gescheut haben: Jetzt gibt es keine Ausreden mehr.

Ich wünsche Euch viel Spaß beim Lesen der aktuellen Ausgabe.

Euer

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details

26 Engländer finden manchmal ganz eigene, aber technisch durchaus interessante Lösungen. Der Schumacher Cat SX3 von CS electronic ist das beste Beispiel dafür



74

Drei Kanäle sind bei Fernsteuerungen heutzutage schon fast Standard. Doch die Technik muss nicht immer gleich ein Vermögen kosten, wie Absima mit der CR3P zeigt





56 Die Rebel-Modelle von LRP electronic werden jetzt elektrisch. Wir werfen einen ersten Blick auf den neuen 1:8er-Buggy S8 Rebel BXe

Setup-Serie
TEIL 6



Sie sind mit das Wichtigste an einem RC-Car: die Räder. Doch worauf kommt es dabei eigentlich an? In unserer Setup-Serie erfahrt Ihr alles über Räder und Lenkung

34

||||| **MARKT**

16 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

||||| **CARS**

- >> 20 JQ PRODUCTS THE RTR VON RC-CITY.DE
- 26 SCHUMACHER CAT SX3 VON CS ELECTRONIC
- >> 40 XRAY XB4 VON SMI MOTORSPORT
- 50 ULTIMA RB6 VON KYOSHO
- 56 FIRST LOOK: S8 REBEL BXE VON LRP ELECTRONIC
- 68 S-WORKZ S350 BE1 VON PSM
- >> 76 S8 REBEL TX VON LRP ELECTRONIC

||||| **TECHNIK**

- 34 SETUP-SERIE, TEIL 6: ALLES ÜBER RÄDER UND LENKUNG
- >> 74 CR3P VON ABSIMA

Zugegeben, an die Optik des neuen S-Workz S350 BE1 von PSM muss man sich gewöhnen. Doch die fahrtechnischen Vorzüge lernt man schnell zu schätzen

68



||||| **SPORT**

- 6 NEWS: ALLES, WAS RC-CAR-FAHRER WISSEN MÜSSEN
- 32 JURAJ HUDY-KOLUMNE
- 58 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN

||||| **STANDARDS**

- 25 GEWINNSPIEL
- 46 CARS & DETAILS-SHOP
- 48 EUER KONTAKT ZU CARS & DETAILS
- 62 FACHHÄNDLER
- 66 TERMINE
- 82 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET



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

VERTRIEBS SACHE

AXIAL NUN BEI REVELL/HOBBICO

Die Modelle des Herstellers Axial erfreuen sich in Scaler- und Crawler-Kreisen großer Beliebtheit. Ab sofort sind sie über den Vertrieb von Revell/Hobbico erhältlich. Dazu zählen unter anderem der AX10 Ridgecrest, der EXO Terra Buggy sowie der Wraith Rock Racer. Weitere Informationen gibt es unter www.hobbico.de

Neben dem SX10 Jeep Wrangler Rubicon (hier zu sehen) sind weitere Modelle aus dem Axial-Sortiment ab sofort im Vertrieb von Hobbico erhältlich



IBERISCHER TITEL

BATLLE SIEGT IN SPANIEN



Die Spanischen 1:10er-4WD-Elektro-Offroad-Meisterschaften fanden 2013 in Sant Cugat in der Nähe von Barcelona im RC-Garden-Center statt. Insgesamt 34 Fahrer hatten sich angemeldet, um beim nationalen Highlight der Saison dabei zu sein. Viele Top-Fahrer in dieser Kategorie, wie David Bustos, Zacarias Villalba und Carlos Pineda, waren mit dabei. Mit dem amtierenden 1:8er-Buggy-Nitro-Weltmeister Robert Batlle sowie David Escudero, waren auch Fahrer anwesend, die bisher noch nicht in dieser Rennkategorie angetreten waren.

Die Spannung vor diesem wichtigen Rennen war beinahe greifbar. Im Training waren Carlos Pineda, Robert Batlle und Juan Manuel Lerma eine Klasse für sich. Auf dem Tableau war LRP-Teamfahrer Carlos Pineda der Schnellste in drei aufeinanderfolgenden Rennen. Batlle reihte sich wenige Zehntelsekunden dahinter ein und Lerma plazierte sich mit ungefähr einer Sekunde Rückstand auf Platz 3. Im weiteren Verlauf gewannen Carlos Pineda, Roger Sancho und Robert Batlle jeweils einen Laufsieg. Am Ende hatte jedoch Carlos Pineda die Nase vorne. Er entschied die letzten beiden Runs und holte sich den Top-Qualifier. Den Sieg im ersten und zweiten Finale sicherte sich dann Robert Batlle nach spannenden Zweikämpfen vor Carlos Pineda. Letzterer gewann das dritte A-Finale. Somit stand Robert Battle als neuer Spanischer Offroadmeister fest. Zweiter wurde Carlos Pineda.

MODELL-HOBBY-SPIEL 2013

MITMACHMESSE

„Mitmachen erlaubt“ heißt es auch 2013 wieder auf der modell-hobby-spiel, die vom 3. bis zum 6. Oktober 2013 in Leipzig stattfindet. Und das in mehrfacher Hinsicht. Über 100.000 Besucher stürmten letztes Jahr in die Leipziger Messehallen, um sich über die neuesten Trends aus den Bereichen Modellbahn, kreatives Gestalten, Spiel, Philatelie und natürlich Modellbau zu informieren. Fast 650 ideelle und kommerzielle Aussteller präsentierten ein breitgefächertes Sortiment an interessanten Produkten. Und 2013 wird ein ähnlicher Ansturm erwartet. Neben den zahlreichen Aktionen, an denen man teilnehmen kann, dürfen sich RC-Car-Enthusiasten besonders

auf den Messecup auf Europas größter asphaltierter Indoor-Rennbahn, eine spektakuläre Stuntshows auf dem Horizon Hobby Test Track und den Tamiya Fighter-Cup als größte Jugendrennserie freuen. Weitere Informationen gibt es unter www.modell-hobby-spiel.de

Bereit zur Abfahrt: Wie auch in den letzten Jahren werden die Startplätze beim Messecup schnell vergeben sein

INFO

modell-hobby-spiel
 Datum: 3.-6.10. 2013
 Leipziger Messe GmbH
 Messe-Allee 1, 04356 Leipzig
 Internet: www.modell-hobby-spiel.de
 Öffnungszeiten: 10 bis 18 Uhr
 Eintritt: Tageskarte: 10,50 Euro
 Ermäßigt: 7,50 Euro
 Kinder von 7 bis 12 Jahre: 5,- Euro
 Kinder unter 7 Jahren: frei



DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM



Auf der Intermodellbau war der DMC mit einem großen Team vor Ort, um den RC-Car-Sport vorzustellen

EFRA Grand Prix 2013 Leipzig

Nach einem Jahr Pause fand vom 24. bis 26. Mai auf der RC-Car-Strecke des MRC Leipzig ein EFRA GP und damit der zweite Lauf zur Europameisterschaft in den Klassen Tourenwagen Large Scale und Formel 1 statt. Auf der Startliste standen zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe etwa 60 Fahrer aus allen Nationen Europas. Bei den Benzin-getriebenen Fahrzeugen handelt es sich um funkferngesteuerte Modelle im Maßstab 1:5, die auf der Bahn in Leipzig eine Geschwindigkeit von bis zu 90 Kilometer in der Stunde erreichen. Die Fahrzeuge sind mit Stoßdämpfern, Scheibenbremsen, Differenzialen sowie Stabilisatoren ähnlich den Originalen ausgerüstet. Von den Fahrern werden über einen Sender die Funktionen Gas/Bremse und Lenkung gesteuert. Die Verwendung von ABS und Traktionskontrolle ist verboten. Wie bereits seit dem Jahr 2010 in der Klasse Formel 1 üblich, wird in diesem Jahr auch der Europameister Tourenwagen in vier Läufen im Rahmen der EFRA GP ermittelt. Das Starterfeld ist auf 32 Fahrer Formel 1 und 78 Fahrer Tourenwagen begrenzt. Der Sieger der Serie wird wie im manntragenden Motorsport nach einem Punkteschlüssel ermittelt, jedoch mit der Besonderheit, dass der schlechteste Lauf als Streichergebnis gewertet wird.

Intermodellbau in Dortmund

Wie bereits in den vergangenen Jahren, war der DMC auch 2013 auf der Intermodellbau in Dortmund mit einem Informationsstand, einer Mini-Z-Bahn und einer großen Vor-

führfläche im Freien vertreten. Unterstützt durch die IG Racing Team Hamm und den MC Dortmund wurden dort verschiedene Modelle in allen Klassen vorgeführt und den interessierten Zuschauern vorgestellt. Die jüngsten Messebesucher eigneten sich erste Fahrkünste auf der Mini-Z-Bahn an und hatten auch hier ihren Spaß dabei. Am Info-Stand konnten sich dann Jung und Alt über die ausgestellten Modelle mit ihren technischen Spezifikationen sowie die verschiedenen Möglichkeiten des Rennsports informieren. Dabei kam auch das Leistungspaket des DMC nicht zu kurz. <<<<

Aktuelle Informationen,
Homologationslisten und
viele mehr unter
www.dmc-online.com



Ende Mai fand in Leipzig ein EFRA GP, der zweite Lauf zur Europameisterschaft in den Klassen Tourenwagen Large Scale und Formel 1 statt

2.4 GHz

RTR

FACTORY ASSEMBLED

4WD

TROPHY



TROPHY 4.6
H101705 - RTR
Trophy Truggy 4.6
mit 2,4GHz

TROPHY 3.5
H101704 - RTR
Trophy 3.5 Buggy
mit 2,4GHz

VOLL AUSGESTATTETER RALLYCROSS UND TRUGGY

Die Nitro Trophy Produktlinie bietet die perfekte Gelegenheit in die 1:8 Offroadsszene einzusteigen!

Sie wollen die Zeit mit Herumflitzen auf einem Feld verbringen? Kein Problem! Der Trophy Truggy nimmt es mit jedem Untergrund auf! Die lackierte Karosserie und die schwarzen 7-Speichen Felgen werden die Blicke auf sich ziehen, während das Fahrwerk und der große Heckspoiler den Wagen unter Kontrolle halten.

Die einfach einzustellende Wettbewerbsaufhängung verleiht dem Modell Fahrgefühl und Agilität der Pros! Lange Querlenker an jeder Ecke, geformt aus extrem stabilen Kunststoff, sorgen für maximale Stabilität. Die Öl-druckstoßdämpfer kommen mit Aluminiumgehäusen und -kappen. Gummübertzüge für die Dämpfer sorgen für weniger Wartungsarbeiten.

Der Trophy 3.5 ist mit einem kraftvollen rennlegalen Nitro Star F3.5 HPI Motor ausgestattet und der Trophy Truggy 4.6 kommt mit dem kraftvollen F4.6 Motor vom Savage X.

Absolut alles ist bereits ab Werk vormontiert, sodass Sie nichts an dem Modell ändern müssen, um direkt loslegen zu können.



*Trophy 3.5 Chassis abgebildet

4.6
Big Block
TROPHY 4.6
TRUGGY

F3.5
TROPHY 3.5

LRP
BLUE IS BETTER

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

WWW.LRP.CC

LRP electronic GmbH | Hanfweissenstraße 15 | 73614 Scharndorf | Deutschland | www.lrp.cc | info@lrp.cc

TROPHY FLUX

4S CAPABLE!

TROPHY FLUX
TRUGGY

H101707 - RTR
Trophy Truggy
Flux mit 2,4GHz



TROPHY FLUX
BUGGY

H101706 - RTR Trophy Buggy Flux mit 2,4GHz



EXTREM KRAFTVOLLE BRUSHLESS TROPHIES

Erleben Sie die Welt dieser faszinierenden Ready-To-Run Offroad Action! Der wahnsinnige Top Speed, das radikale Racing Design und die wilden Stunts werden Sie in Ihren Bann ziehen! Durch die modernste Brushless Technologie stehen die Flux Modelle in Sachen Performance der Nitro Version in nichts nach - aber sind dabei um ein Vielfaches leiser und sauberer!

Die Modelle Trophy Flux Truggy und Buggy kommen komplett lackiert und montiert, sind bereits mit einem HPI 2.4GHz System ausgestattet und warten nur noch darauf, dass Sie zwei 2S LiPo Packs einsetzen. Die Kraft von 14.4V und 1965kV Brushless Power werden Sie überwältigen!

Der Trophy Flux ist mit einer rennerprobten Aufhängung ausgestattet, die sich perfekt für Rennen, Stunts, Bashes und alles Andere eignet! Die Aufhängung ist voll einstellbar und bestückt mit Spurstangen, Aluminium-Gewindedämpfer, Aluminium-Dämpferbrücken mit verschiedenen Dämpfer- und Sturzstangenpositionen, sowie Stabilisatoren.

Setzen Sie auf Brushless mit der Trophy Flux Produktlinie



Drehmomentstarkes Lenkservo

Scream Flux Brushless Motor

Lange Öl-druckstoßdämpfer

Akkualter für LiPos

Rage Flux Regler (4s LiPo-fähig)

*Trophy Truggy Flux Chassis abgebildet



rage
brushless electronic speed controller

SCREAM
brushless motor



hpi-racing

BULLET

RASEN SIE DAVON MIT DEM VERBESSERTEN, WASSERDICHTEN BULLET!

Die neu aufgelegte HPI Bullet Linie bietet den idealen Einstieg in die spektakuläre Welt der 1:10 Offroad-Szene! Die Nitro Bullets sind ab sofort mit einer wasserdichten Akkubox, wasserdichten Servos und einer Regenkappe für den Luftfilter ausgestattet und können somit bei fast allen Bedingungen eingesetzt werden. Die Flux Versionen beinhalten ein wasserdichtes Elektronikfach für den Akku und den Empfänger, ein abgedichtetes Schalter, ein wasserdichtes Lenkservo und natürlich einen wasserdichten Regler, sodass Sie für jede Situation gewappnet sind! Diese Merkmale machen die Bullets zu unaufhaltsamen Maschinen!

Der Antrieb der Bullet Trucks durch den permanenten 4WD Kardanantrieb glänzt durch seine großartige Qualität und macht auch vor Schlamm, Wasser, Staub, Gras, Schnee oder Schotter nicht halt!

Die Schwingen sind mit je 2 Stoßdämpfern bestückt und die vorderen und hinteren Stoßfänger mit Unterbodenschutz lassen ihn auch schwerere Crashes schadlos überstehen.

Die übergroßen 3.2 Zoll Reifen sind die angemessene Ausstattung für hartes Gelände, in welchem viele andere 1:10 Trucks schon aufgeben müssen!

Worauf warten Sie noch? Die HPI Bullet Trucks stehen bereit!



G3.0

3S CAPABLE!



BULLET ST

H101700 - Bullet ST 3.0 RTR mit 2,4GHz
H101702 - Bullet ST Flux RTR mit 2,4GHz



BULLET MT

H101701 - Bullet MT 3.0 RTR mit 2,4GHz
H101703 - Bullet MT Flux RTR mit 2,4GHz



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

WWW.LRP.CC

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

WATERPROOF!



NITRO UND BRUSHLESS 1:10 MONSTER UND STADIUM TRUCK!



F FLUX CHASSIS

Wassergeschützter
Luffilter

Kraftvoller Nitro
Star 3.0 Motor

N NITRO CHASSIS
NITRO

Einstellbare
Gewindestangen
(vorne & hinten)

Wasserdichte
Elektronikbox

Einstellbarer
Slipper

Aluminium
Resorrohr

Kraftvoller Flux
Shot Brushless
Motor

Bullet ST Felgen und Reifen

Wasserdichte
Empfängerbox

Wasserdichte
Servos

Bullet MT Felgen und Reifen

Kegeldifferentiale vorne & hinten

8 Öldruckstoßdämpfer



TEILNAHME

Alle Informationen zur Teilnahme finden sich unter: www.rtr-cup.jq-products.de



DEBÜT EVENT

RTR-CUP VON RC-CITY

„Die Idee hinter dem neuen RTR-Cup, der am 03. und 04. August 2013 auf der Rennstrecke der Nitromanics in Mönchengladbach stattfindet, ist simpel“, erklärt Mervyn Müller, Marketing-Director von rc-city.de: „Habt keine Scheu! Rennen zu fahren macht riesigen Spaß und ist keinesfalls so kompliziert, wie man oft denkt. Also raus aus der Kiesgrube und rauf auf die Strecke.“ Die Zielgruppe für das Event setzt sich aus Personen zusammen, die entweder komplett neu im RC-Geschäft sind oder eben bereits in der Kiesgrube bashen und sich bisher nicht so recht getraut haben, an Rennen teilzunehmen. Um eine gewisse Chancengleichheit zu gewährleisten, darf nur mit dem JQ Products THE RTR gefahren werden. „Hierzu werden wir ein besonderes Bundle zum Preis von 399,- Euro anbieten. Der Cup-Edition-RTR enthält zusätzlich einen Satz Stabilisatoren, die auf die Strecke der Niromaniacs abgestimmt sind und eine unlackierte Karosserie, die vom Teilnehmer selbst gestaltet werden

kann. Das verhindert, dass nach dem Start zehn identische Autos in die erste Kurve fahren und niemand mehr weiß, welches Modell er gerade steuert. Außerdem sind im Kaufpreis bereits das Nenngeld und das Frühstück am Sonntag enthalten“, so Müller. In CARS & Details berichtet er ausführlich über den Cup, die Vorbereitungen und was die Teilnehmer erwartet.

CARS & Details: Wie seid Ihr auf die Idee gekommen, ein eigenes Event nur für Renn-Neulinge auf die Beine zu stellen?
Mervyn Müller: Wir sind aktiv in der RC-Szene unterwegs und lesen viel in Foren. Das liegt daran, dass wir nicht nur in der RC-Branche arbeiten, sondern selbst begeisterte Modellsportler sind. Immer wieder finden wir dann Threads, in denen Einsteiger die Sorge äußern, dass sie einem Rennen nicht gewachsen wären. Als alte Hasen wissen wir natürlich, dass ein RC-Rennen keine Raketenwissenschaft



Mervyn Müller ist Marketing-Director bei rc-city.de und federführend bei der Ausrichtung des RTR-Cup



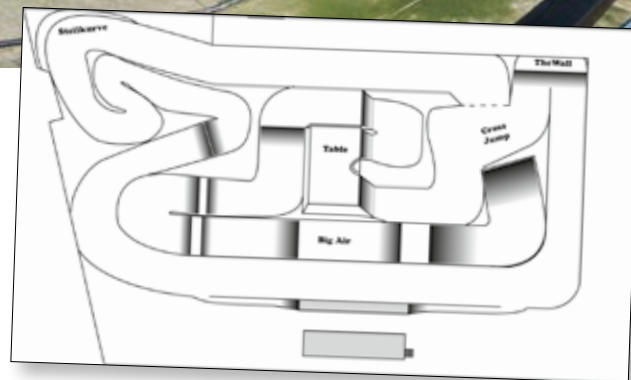
Die Strecke der Nitromaniacs in Mönchengladbach ist Austragungsort des RTR-Cups von rc-city.de. Gefahren wird ausschließlich mit JQ THE RTR

ist und man mehr oder weniger problemlos beim nächsten Rennen in der Region mitfahren könnte. Um dieser Sorge zu begegnen und die kleineren Probleme, die mit dem Rennbetrieb so auftreten können, direkt zu umschiffen, haben wir uns überlegt, ein Rennen nur für Renn-Neulinge zu veranstalten und diese dabei an die Hand zu nehmen. Da wir das ideale Auto dafür im Sortiment haben, war die Idee zum RTR-Cup schnell geboren. So ist eine Chancengleichheit gegeben und die Fahrer können sich untereinander austauschen und helfen, da alle mit demselben Material unterwegs sind.

Was verspricht Ihr Euch von dem Event?
In erster Linie mal Spaß für alle Beteiligten. Der Cup soll keine Deutsche Meisterschaft werden, sondern den Teilnehmern zeigen, wie viel Freude ein RC-Rennen machen

kann. rc-city.de als Distributor von JQ Products hat sich die Freude am Hobby groß auf die Fahnen geschrieben und mit dem RTR-Cup wollen wir diese Freude mit Einsteigern und Renn-Neulingen teilen. Wenn von den 20 Startern nur die Hälfte in Zukunft regelmäßig an Rennen teilnimmt, haben wir für die Szene einen tollen Zugewinn geschaffen. Es ist immer wichtig, dass in einem Hobby der Nachwuchs gefördert wird – auch wenn der schon 40 Jahre alt sein kann.

Unabhängig davon, wie das Rennen läuft – welche Ziele habt Ihr? Soll das Ganze noch weiter ausgebaut werden?
Das hängt natürlich schon vom Verlauf ab. Wenn die Nachfrage groß ist und der



Premieren-Cup so läuft, wie wir uns das alle wünschen, kann daraus auch mehr werden. Entweder in Form von weiteren Einzelveranstaltungen oder sogar als kleine Rennserie in einer bestimmten Region. Was rc-city.de auf jeden Fall machen wird, ist, die Teilnehmer weiterhin zu betreuen. Wenn es Fragen oder Sorgen bei späteren „normalen“ Rennen gibt, sind wir mit einem offenen Ohr für unsere Neulinge da und helfen gerne weiter. <<<<

DER ABLAUF

Der austragende Verein steht den Teilnehmern kompetent zur Verfügung. Da zeitgleich der Tag der offenen Tür bei den Nitromaniacs stattfindet, sind nahezu alle Mitglieder anwesend und stehen den Startern mit Rat und Tat zur Seite. Am Samstag gibt es ein Briefing inklusive Erläuterung der grundlegenden Theorie. Am Nachmittag finden praktische Übungen und das erste freie Fahren statt. Am Sonntagmorgen geht es nach dem Fahrerfrühstück direkt mit dem Rennbetrieb los. Zunächst werden zwei Vorläufe in zwei Gruppen mit je zehn Startern gefahren. Hierbei wird die Startreihenfolge für die Halbfinals ausgefahren und die jeweils besten Fünf eines jeden Laufs bestreiten dann am Nachmittag das Finale. Der Zeitrahmen ist sehr großzügig eingeplant, damit auftretende Probleme in Ruhe gelöst werden können. Für alle Teilnehmer gibt es Preise in Form von Trophäen und Medaillen. Dem Sieger winken ein Pro-Kit von JQ Products und ein Teamfahrervertrag von rc-city.



Bei THE RTR von JQ products handelt es sich um eine abgespeckte Version des Wettbewerbsmodells THE Car. Teilnehmer des RTR-Cups bekommen die Möglichkeit, das Modell zu einem Sonderpreis zu erwerben



inside



In der heutigen Kolumne kann ich voller Stolz von unserem jährlichen LRP Touring Car Masters berichten, das in diesem Jahr zum ersten Mal in Althengstett ausgetragen wurde. Darüber hinaus möchte ich Euch die Evolution unserer S10 Blast Car Linie näher erläutern.

In einer der letzten Kolumnen hatte ich Euch bereits die neue LRP S10 Blast V2-Linie vorgestellt. In dieser Ausgabe möchte ich einen näheren Blick speziell auf die Evolution des Autos werfen. Vor mehr als 3 Jahren präsentierten wir das erste RTR-Car der Einsteigerklasse im Maßstab 1:10 mit 4WD-Antrieb auf der Spielwarenmesse in Nürnberg. Mein Produktmanager Andy Krämer und sein Team begannen mit der Entwicklung des Nachfolgers der S10-Blast-Linie bereits im Dezember 2011. Zielsetzung war es, eine gefeierte Car-Linie nochmals zu verbessern.

Die erste und wichtigste Änderung ist, dass alle LRP S10 Blast V2 sowohl mit Bürsten- als auch mit Brushlessantrieb erhältlich sind. Die Bürsten-Version besteht aus unserem LRP High torque-Motor und dem LRP-Runner-2-Digitalregler. Die Brushlessvarianten werden hingegen mit unserem Brushlesssystem bestückt, zu dem der Vector-K7-Brushlessmotor mit 4.300 Umdrehungen pro Minute sowie der Spin-Pro-RTR-Brushlessregler gehören. Zum allerersten Mal sind die neuen S10-Blast-Modelle komplett spritzwasserdicht ausgerüstet. Beide Varianten beinhalten spritzwasserdichte Regler und Servos. Zusätzlich sitzt der Empfänger jetzt in einer spritzwasserdichten Box auf dem Topdeck. Diese Maßnahmen schützen das Auto vollständig gegen das nasse Element. Aber natürlich solltet Ihr Euer Modell dennoch nicht unter Wasser betreiben.

Darüber hinaus sind die neuen Modelle mit dem R-7103WP-Servo von LRP ausgerüstet, das sogar mehr als nur spritzwasserdicht ist: Es ist wirklich wasserdicht! Auch die Stoßdämpfer haben eine Überarbeitung erfahren. Membrane, Gehäuse und Dämpferkolben stellen komplette Neuentwicklungen dar. Der Unterschied ist wirklich beeindruckend. Die neuen Differenzialabtriebe und CVD-Wellen sind jetzt sogar noch robuster und langlebiger. Die Pins der CVDs wird neuerdings durch einen zusätzlichen Ring geschützt. Daneben haben wir weitere kleinere Verbesserungen vorgenommen, die zu zahlreich sind, als dass man sie an dieser Stelle aufzählen könnte.

Das diesjährige TCM wurde erstmals in Althengstett abgehalten, da der alte Austragungsort in Eppelheim nicht mehr zur Verfügung stand. Er konnte die deutschen Brandschutzauflagen nicht erfüllen. Unser neuer Partnerclub, der MCSS Althengstett, übernahm es, sehr kurzfristig und mit wenig Zeit, das Rennen zu organisieren. Aus diesem Grund wurde das Event in diesem Jahr etwas später angesetzt als gewöhnlich. Nächstes Jahr wird das TCM natürlich wieder am gewohnten Termin stattfinden. Nichtsdestotrotz erledigte der MCSS einen großartigen



Job bei der Organisation des Rennens. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass das Rennen durch den MCSS und den Rennleiter Marcel Geiger perfekt ablief. Gestartet wurde in diesem Jahr in vier Klassen: der Classic- und 17,5-Turns-Klasse, der LRP-HPI-Challenge sowie der EFRA Stock- und Master-Klasse. Trotz des späten Termins war erneut ein hochklassiges Fahrerfeld am Start. Darunter der Doppeleuropameister Ronald Völker, Alexander Hagberg, Freddy Südhoff, Juho Levanen und Viljami Kutvonen.



Das Streckenlayout, vorbereitet durch den MCSS Althengstett, bildete eine technische Herausforderung und lies nicht viel Raum für Fehler. Schon die Trainingsläufe zeigten, dass Ronald auf einem guten Weg zum vierten TCM-Titel war. In der Stock-Klasse erschien Oliver Franke von Anfang an stark. Alex Hagberg hatte das Pech, dass eines seiner gezeiteten Trainings nicht gewertet wurde, weil sein Auto zu wenig wog. Die Konsequenz war eine niedrige Qualifikationsgruppe. Das folgende Qualifying bot großartige Action von allen Piloten. Alex konnte sich trotz seiner niedrigen Gruppe noch als Fünfter für das A-Finale qualifizieren. Ronald war der einzige Fahrer, der 24 Runden schaffte, im Vergleich zu den 23 Runden der meisten anderen Piloten. In den Challenge-Rennen wurden epische Duelle ausgefochten. Speziell die 17,5-Turns-Klasse mit den vorgegebenen X12-17,5T-Motoren bot große Unterhaltung. Topqualifizier wurde hier Stefan Leiber. Bei den Classic-Modellen mit ihren großartig gestalteten Karosserien schlug Thomas Nitschke knapp Florian Schimm im Kampf um den Top Qualifizier.

In den Finalläufen konnten alle Top Qualifizier ihre Führungen verteidigen und die jeweiligen Klassen für sich entscheiden. Stock-Pilot Oliver Franke und Masters-Fahrer Ronald Völker, beide mit der Combo aus LRP-Flow-WorksTeam-Regler, LRP-X20-Motor und Akkus aus LRP's Competition Car Line unterwegs, konnten ihre Siege jeweils schon nach zwei A-Finals sicherstellen. Ronald nutzte die LRP-Flow-Software der Version v.4.0 mit den Settings 3-1-2-0-0 am Regler sowie ein Timing von 27,5 Grad an seinem X20-Modified-Motor mit 4,5 Turns, den Standardrotor und eine Gesamtübersetzung von 8,3. Bei den Modifieds war LRP-Teamfahrer Freddy Südhoff ebenfalls extrem schnell unterwegs und es gelang ihm, den zweiten Platz vor Viljami Kutvonen, Dionys Stadler und Alexander Hagberg zu erringen. In den Challenge-Klassen brauchte es drei A-Finals, um die Champions zu ermitteln: Thomas Nitschke in Classic und Stephan Leiber in 17,5T. Stefan kümmerte sich darüber hinaus zusammen mit unserem LRP-Marketingteam um die Live-Berichterstattung auf unserer TCM-Website. Gratulation an alle TCM Champions 2013. Wir sehen uns wieder in 2014!



NOSTALGIE PUR

KLASSIKWELT BODENSEE 2013

Patina steht hoch im Kurs: Wer auf Oldtimer abfährt, der sollte die Klassikwelt Bodensee ansteuern. Die sechste Verkaufs- und Eventmesse für Klassiker zu Lande, zu Wasser und in der Luft bietet vom 14. bis 16. Juni 2013 alles, was historisch wertvoll ist, fliegt, fährt oder schwimmt: Klassische Autos, Motorräder, Traktoren, Flugzeuge und Boote. In zehn Messehallen und auf insgesamt 80.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche ist die Oldtimer-Welt in voller Breite zu sehen: Seltene Rennboliden auf dem Boxenstop-Messerundkurs, die Flying Bulls am Himmel, Riva Boote in voller Schönheit, aber auch exklusive Raritäten von Händlern und aus Privatbesitz sind im Angebot. Die Klassikwelt-Parade rollt am Freitag nach Messeschluss wieder durch die Friedrichshafener Innenstadt. Eine Oldtimer-Auktion findet am Samstag zum zweiten Mal im Foyer Ost statt. Zeitgleich läuft die fünfte Messe für nachhaltige Mobilität „e-mobility-world“ in Halle A7. Dort sind



aktuelle Elektrofahrzeuge und andere alternative Antriebe zu sehen und können auch getestet werden. Die Tageskarte kostet 14,50 Euro, ermäßigter Eintritt 12,50 Euro. Weitere Infos unter: www.klassikwelt-bodensee.de <<<<



Die Klassikwelt Bodensee bietet alles, was sich Freunde historischer Fahrzeuge wünschen

WER KENNT DIESES RC-CAR?

Das ist eindeutig ein kompromissloses Wettbewerbsmodell im Maßstab 1:8. Diesen Umstand erkennt man auf den ersten Blick. Aber um was für einen Boliden handelt es sich genau? Die Auflösung findet Ihr in dieser Ausgabe in der Rubrik Spektrum.



www.rcaction.de

> Die neuen Kupplungsglocken von Absima verfügen über drei symmetrisch geformte Löcher zur optimalen Belüftung. Dies führt zu einer nachhaltigen Senkung der Arbeitstemperatur des gesamten Kupplungssystems. Die Glocken sind aus hochwertigem Stahl gefertigt und mit 13, 14 oder 15 Zähnen verfügbar.



Sie werden komplett mit zwei Kugellagern, einer Inbusschraube und 2 Shim-Scheiben ausgeliefert. Internet: www.absima.de

> Die RC-Schmiede ORCAN hat vor Kurzem ihren aktuellen, zehneitigen Pocket Flyer für



Verbrenner-Produkte vorgestellt. Mit dem Faltblatt können sich RC-Car-Fahrer einen Überblick über die aktuellen ORCAN-Produkte verschaffen. Den Pocket Flyer gibt es ab sofort und kostenlos bei den SMI Motorsportbeziehungsweise T+M Models-Fachhändlern.

Mehr dazu gibt es unter www.smi-motorsport.de und www.tnmodels.ch

> Das Unternehmen df-models präsentiert seinen neuen 2013er-Katalog. Hier finden RC-Car-Enthusiasten auf 36 Seiten alle Neuheiten und alles Wissenswerte rund um die Produkte von df-models. Unter www.mali-racing.com steht jedem der Katalog als Online-Version zum Durchblättern zur Verfügung.



> PSM hat nun 4 sowie 5 Millimeter starke Carbon-Dämpferbrücken für die Vorder- und Hinterachse des Agama A8 EVO-Buggys im Angebot. Sie sind sehr leicht, äußerst stabil und ermöglichen mehr Setup-Einstellungen. Internet: www.psm-shop.com



Markt

Modellbau-Neuheiten im Überblick

BMI MODELS

Der **PRO-50 Balance Charger** von BMI ist ein Mikroprozessor-gesteuertes Schnellladegerät für alle gängigen Akku-Typen. Die Eingangsspannung liegt zwischen 100- und 240-Volt-Wechselstrom, oder 11- bis 18-Volt-Gleichstrom. Der Ladestrom kann in 0,1-Ampere-Schritten zwischen 0,1 und 5 Ampere verändert werden. Es ist möglich, bis zu 6s-Lithium- oder bis 15 Nickel-Zellen zu laden. Bei Blei-Akkus reicht die Leistung für bis zu 20-Volt-Exemplare aus.



PRO-50 Balance Charger von BMI

CN DEVELOPMENT & MEDIA

Bei CN Development & Media sind nun zwei **Ladekabel** für Hardcase-LiPo-Akkus – wahlweise mit EH- oder XH-Balancer-Anschluss – sowie das Multi-Ladekabel mit sechs separaten MXPS-Steckern verfügbar.



Multi-Ladekabel MXPS von CN Development & Media



Der Yuki Model **Aktivator** ist ab sofort mit verbesserter Rezeptur erhältlich. Es handelt sich dabei um einen nicht ausblühenden Aushärtungsbeschleuniger. Geeignet ist der Aktivator für alle Klebstoffe, die auf Cyanacrylat basieren. Die Sprühflasche fasst 200 Milliliter als Aerosol.

Yuki Model Aktivator von CN Development & Media

Ab sofort sind **Servo-Patchkabel** mit UNI-Stecker oder -Buchse über den Fachhandel erhältlich. Neu im Sortiment von CN Development & Media sind außerdem **Goldkontakte** vom Typ JR. Angeboten werden diese sowohl fünferpaarweise als auch in 50er-Vorratsbeuteln, wahlweise in männlicher oder weiblicher Ausführung.



Stecker und Buchsen von CN Development & Media

DERKUM

Der **D-Charger V2.0 80W** ist ein kompaktes Computer-Ladegerät, mit dem alle gängigen Akkutypen geladen und entladen werden können. Er verfügt über Ladeprogramme für NiXX-, LiXX- und Blei-Akkus. Der Ladestrom kann von 0,1 bis 6 Ampere variiert werden, der Entladestrom zwischen 0,1 und 2 Ampere. Es stehen fünf Speicherplätze für verschiedene Akkuprofile zur Verfügung. Das Ladegerät kann wahlweise mit Netzspannung oder 12-Volt-Gleichstrom betrieben werden. Der Preis: **49,90 Euro**.

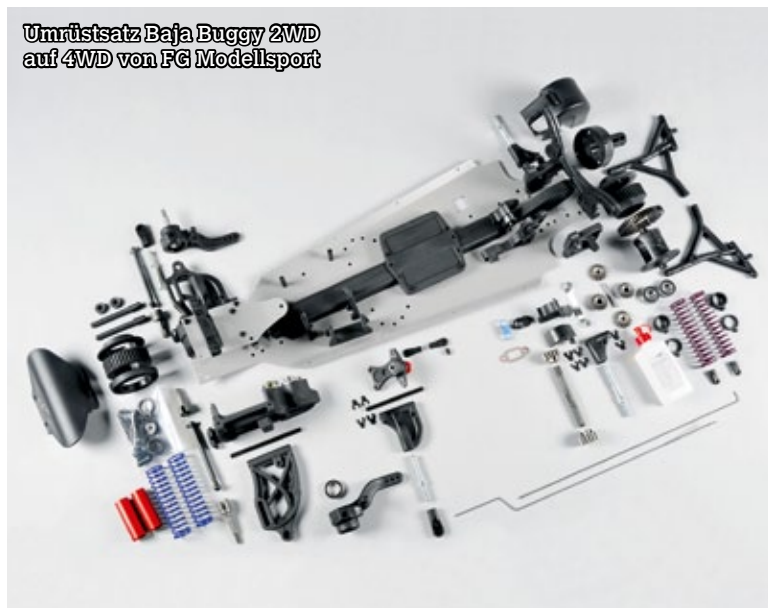


D-Charger V2.0 80W von Derkum

FG MODELLSPORT

Für eine ganze Reihe von Fahrzeugen bietet FG Modellsport Umrüstsätze an, beispielsweise für den Baja Buggy 2WD auf 4WD. Darin enthalten sind alle benötigten Fahrwerksteile zur Umrüstung des 2WD Baja Buggy mit 465 Millimeter Radstand auf einen Baja Buggy 4WD WB535 mit einem Radstand von 535 Millimeter. Die Karosserie ist nicht enthalten. Die vorhandene Haube kann jedoch angepasst werden. Der Preis: **386,65 Euro**.

Umrüstsatz Baja Buggy 2WD auf 4WD von FG Modellsport





Hersteller Kontaktdaten

Bücher, PC-Games, DVDs und vieles mehr zu den Themen aus CARS & Details gibt es bei:

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

BMI MODELS
Mechelse Steenweg 309, 2550 Kontich
Belgien
Internet: www.bmi-models.com

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

DERKUM MODELLBAU
Am Blaubach 26-28, 50676 Köln
Telefon: 02 21/205 31 72, Fax: 02 21/23 02 69
E-Mail: info@derkum-modellbau.com
Internet: www.derkum-modellbau.com

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

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

JAMARA
Am Lauerbühl 5, 88317 Aichstetten
Telefon: 075 65/941 20, Fax: 075 65/94 12 23
E-Mail: info@jamara.de
Internet: www.jamara.de

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

OUTDOOR PRODUCTS
Schönerstraße 6, 97422 Schweinfurt
Telefon: 097 21/646 18 34, Fax: 097 21/646 18 35
Internet: www.faltzelt-blohm.de

PICHLER MODELLBAU
Lauterbachstraße 19, 84307 Eggenfelden
Telefon: 087 21/969 00, Fax: 087 21/96 90 20
E-Mail: info@pichler.de
Internet: www.pichler-modellbau.de

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

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

SHEPHERD MICRO RACING
Herrenwiesenweg 1, 69207 Sandhausen
Telefon: 062 24/92 39 11, Fax: 062 24/92 39 10
E-Mail: info@team-shepherd.com
Internet: www.team-shepherd.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
Internet: www.smi-motorsport.de

T+M MODELS
(VERTRIEB IN DER SCHWEIZ)
Güterstraße 9, 8957 Spreitenbach
Schweiz
Telefon: 00 41/564 42 51 44
E-Mail: tm.models@bluewin.ch
Internet: www.tmmodels.ch

GRAUPNER/SJ

Quick 70 heißt das neue Universal-Schnellladegerät von Graupner/SJ. Das Gerät verfügt über ein integriertes Schaltnetzteil für 100- bis 240-Volt-Wechselstrom sowie 12-Volt-Gleichstrom. Der 570 Gramm schwere Lader ist in der Lage, bis zu zehn NiXX-Zellen sowie 4s-LiXX-Akkus zu laden. Das Quick 70 zeichnet sich durch eine übersichtliche Programmstruktur und ein blau-beleuchtetes LC-Display aus. Der Preis: **99,95 Euro**.



Twin 40 von Graupner

Das Graupner/SJ-Ladegerät **Twin 40** verfügt über zwei Ladeausgänge und kann sowohl an Wechsel- als auch an Gleichstrom betrieben werden. An dem 720 Gramm schweren Gerät können je zwei NiXX-Akkus mit maximal acht Zellen sowie zwei 3s-LiPos mit jeweils 40-Watt-Ladeleistung befüllt werden. Das Twin 40 schlägt mit **129,95 Euro** zu Buche.



Quick 70 Universal-Schnellladegerät von Graupner

MODELLBAU LINDINGER

Der **T4V2** von **Team C** im Vertrieb von Lindinger ist ein 4WD-Buggy in 1:10. Das Elektro-Offroad-Modell wird als Bausatz mit zahlreichen CFK- und Aluminium-Teilen ausgeliefert. Der Offroader ist mit Kegeldifferenzialen, Big-Bore-Stoßdämpfern, Kugellagern und Allradantrieb ausgestattet. Zur Komplettierung des Kits werden noch ein Antriebsset samt Akku, ein Lenkservo und eine RC-Anlage benötigt. Das 410 Millimeter lange Modell kostet **379,90 Euro**.

Team C T4V2 von Modellbau Lindinger



Markt

JAMARA

Das **X-Peak 80 Bal Pult** ist ein Ladegerät von Jamara. Es eignet sich für verschiedene Lithium-Akkus mit bis zu sechs Zellen und NiXX-Akkus mit bis zu 15 Zellen. Ferner ist auch das Laden von Blei-Akkus möglich. Außerdem können verschiedene Lademodi gespeichert werden. Optisch auffällig ist das Ladegerät durch seine Pultform, die laut Hersteller eine bessere Bedienbarkeit ermöglicht. Der Preis inklusive Zubehör: **62,50 Euro**.



X-Peak 80 Bal Pult von Jamara



Faltpavillion Compact Canopy von Outdoors Products

OUTDOORS PRODUCTS

Neu von Outdoors Products ist der **Faltpavillion Compact Canopy**. Aufgebaut hat das Zelt eine Grundfläche von 3 mal 3 Meter und die Wände sind wasserdicht. Für den Transport lässt sich das Canopy hingegen auf eine Länge von nur rund einem Meter zusammenklappen und passt dann sogar quer ins Fahrzeug.

POWER-SAVE-RACING

Aus dem bekannten weißen P-S-R-Schaumstoff sind jetzt auch sogenannte **Ball-Cup-Dust-Covers** für viele Fahrzeuge von Team Associated erhältlich. Lieferbar sind unter anderem Varianten für den SC10, den B4 und viele andere. Die P-S-R-Staubschutzringe verhindern das Eindringen von Staub und minimieren somit den Verschleiß von Kugel und Pfanne im Lenkungs- und Aufhängungsbereich.

Ball-Cup-Dust-Covers von Power-Save-Racing



Losi 8ight 3.0-Lagerset von Power-Save-Racing

Zum Tuning des **Losi 8ight 3.0** bietet Power-Save-Racing ab sofort neue Lagersets an. Die Geschwindigkeit des Modells lässt sich dadurch erhöhen. Außerdem werden Verschleißerscheinungen des Fahrzeugs verringert. Jedes Lagerset besteht aus 26 Lagern.

PICHLER MODELLBAU

Das **B10-1000** ist ein 1.000-Watt-Ladegerät und verfügt über einen integrierten 10s-Balancer. Zu den Besonderheiten zählt die Fähigkeit der regenerativen Entladung. Der Strom bei Entladevorgängen von Akkus kann genutzt werden, um beispielsweise eine Autobatterie damit zu speisen. Ferner verfügt das B10-1000 über eine Anzeige des Zellen-Innenwiderstands. Ein passendes 1.200-Watt-Powernetzteil ist optional erhältlich. Der Preis des Ladegeräts liegt bei **259,- Euro** und das Powernetzteil kostet 99,- Euro.



B10-1000 von Pichler



EDS-290801 Spezial-Set von Robitronic

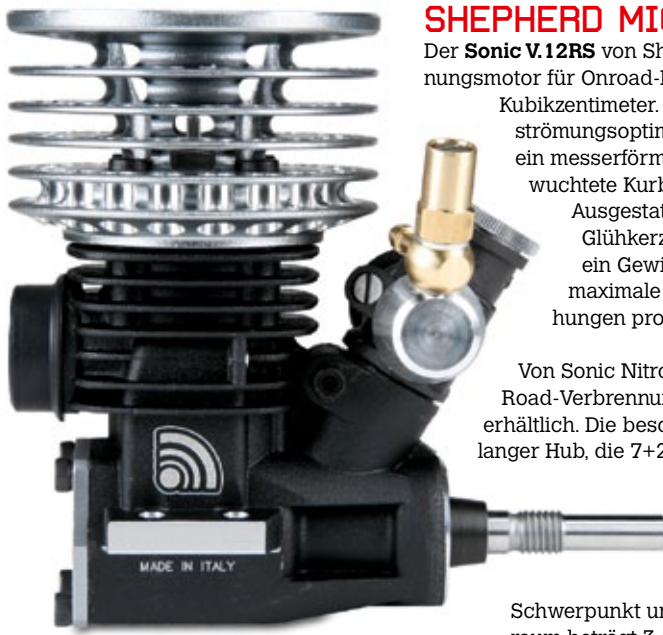
ROBITRONIC

Neu bei Robitronic gibt es das **EDS-290801 Spezial-Set** für 1:10er-Tourenwagen. Darin sind praktische Werkzeuge enthalten, die man für Wartung und Setup benötigt. Zum Set gehören folgende Teile: HUDY-Sturzlehre (1,5; 2; 2,5 Grad), eine Höhenlehre, eine Ausfederweglehre, Setup-Wheels, 1,5; 2,0; 2,5 und 3 Millimeter Innensechskant, 5,5 und 7 Millimeter Sechskant-Steckschlüssel und ein Karosseriebohrer. Das Ganze wird in einem Aluminium-Koffer geliefert und kostet **174,20 Euro**.



Bücher, PC-Games, DVDs und vieles mehr zu den Themen aus CARS & Details gibt es bei:

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



Sonic V.12RS von Shepherd Micro Racing

SHEPHERD MICRO RACING

Der **Sonic V.12RS** von Shepherd Micro Racing ist ein Verbrennungsmotor für Onroad-Modelle mit einem Hubraum von 2,1 Kubikzentimeter. Er verfügt über eine neu gestaltete, strömungsoptimierte Dreikanal-Zylinderbuchse sowie ein messerförmiges Pleuel und eine ausgeglichene Pleuelwelle mit Silikoneinsatz.

Ausgestattet mit einer Sonic S6C Turbo-Glühkerze bringt es das Aggregat auf ein Gewicht von 213 Gramm und eine maximale Drehzahl von 41.500 Umdrehungen pro Minute.

Von Sonic Nitro Engines ist ab sofort der On-Road-Verbrennungsmotor **V.21LS long-stroke** erhältlich. Die besonderen Features sind ein extra langer Hub, die 7+2 Kanal hartverchromte Zylinderbuchse, der CNC-gefräste Kolben, die ausgewuchtete Pleuelwelle mit Silikoneinsatz, der extra-leichte Pleuelkopf für einen niedrigen

Schwerpunkt und vieles mehr. Der Hubraum beträgt 3,49 Kubikzentimeter und das Gewicht 311 Gramm.



V.21LS long-stroke von Shepherd Micro Racing



NT1 Nitro-Tourenwagen von XRAY

SMI MOTORSPORT/T+M MODELS

XRAY präsentiert eine überarbeitete Version des **NT1 Nitro-Tourenwagens**, bei dem die Chassisplatte modifiziert wurde und die Gewichtsbalance sowie die Positionen von Motor, Tank und des Antriebsstrang optimiert sind. Die deutlich kleineren Stoßdämpfer senken zusätzlich den Schwerpunkt. Abgerundet werden die Neuerungen durch kleinere Detailverbesserungen an weiteren Stellen.

Zur weiteren Abstimmung des XRAY XB4-Buggys eignet sich das neue **Hauptzahnrad** mit 84 Zähnen im 48 DP Standard hervorragend. Dieses wird aus einer speziellen Kunststoffmischung für optimale Belastbarkeit und Lebensdauer hergestellt und ist für eine schnellere Identifikation mit einem Stempel der Zähnezahle versehen.



Neues Hauptzahnrad für den XRAY XB4-Buggy

Dichtungsringe für den XRAY XB4

Die Abdichtung der oberen Dämpferkappen des XB4 kann nun mit den neuen **Dichtungsringen** aus sehr weichem Gummi optimiert werden. Die Dämpfer sind dadurch stärker belastbar, ohne dass es zu Ölverlust kommt. Im Lieferumfang befinden sich zehn Stück für mehrere Dämpfersätze.

Die ideale Ergänzung zu extrem leistungsstarken Motoren im XB9 ist das neue **XRAY-Kupplungsset**. Dieses ist aus sehr hochwertigen und sauber aufeinander abgestimmten Materialien gefertigt und beinhaltet ein Schwungrad mit geringerem Durchmesser sowie höherem Gewicht, Kupplungsbeläge für höhere Belastbarkeit, Befestigungsmuttern für das Schwungrad aus HUDY-Federstahl und Kupplungsfedern in einer weichen Version.

Kupplungsset für den XRAY XB9



Neuheiten, Produktinfos und Aktualisierungen senden Sie bitte an:

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

Das kann das erste RTR-Modell von JQ Products



Text und Fotos:
Jan Schnare

RACER FÜR NEWBIES

RTR-Modelle im qualitativ hochwertigen Segment waren bisher eher spärlich zu finden. Doch seit kurzer Zeit bieten verschiedene Hersteller fahrfertig ausgestattete 1:8er-Buggys an, die aus dem Karton heraus wettbewerbsfähig sind. Und das zu einem erschwinglichen Preis. Neuester Vertreter dieser Gattung ist „THE RTR“ von JQ Products, eine leicht abgespeckte Version des bekannten „THE Car“.

Nimmt man die Karosserie von der RTR-Version des bekannten JQ Products-Buggys ab, wird sofort klar: das ist ein Wettbewerbsmodell. Nicht nur die hochwertig verarbeiteten Teile lassen darauf schließen, auch die verbauten Komponenten überzeugen auf Anhieb. Ein 3,5-Kubikzentimeter-Nitromotor mit Resorohr, gefräste und eloxierte Alu-Parts und bärenstarke Savox-Digitalservos finden sich auf dem Chassis. Lediglich der Seilzugstarter verrät, dass die Zielgruppe möglicherweise auch Einsteiger sein könnten. Doch was hat das Modell sonst noch zu bieten?

Klassisch

Der Aufbau von „THE RTR“ entspricht dem üblichen Standard der gehobenen 1:8er-Buggy-Klasse. Der Motor ist auf der in Fahrtrichtung linken Chassisseite platziert und überträgt seine Kraft auf ein Mitteldifferenzial, das die Achsdifferenziale über Knochenwellen antreibt. Am Mitteldiff findet sich auch die solide Zweischeiben-Bremsanlage. Dabei handelt es sich um eine Kombination aus Glasfaser-Bremsscheiben und Stahlbelägen. Diese Konstruktion ist bewährt und dürfte für enorme Verzögerungswerte sorgen. Natürlich ist der Druckpunkt über Stellringe stufenlos für beide Bremsen separat einstellbar.

Die Achsen sind ebenso solide wie wartungsfreundlich ausgestattet. Stabile untere Querlenkerschwinge aus Kunststoff sorgen in Verbindung mit Kunststoffradträgern und Rechts-links-Gewindestangen für gutes Fahrverhalten. Zwar bietet die Aufhängung zahlreiche Aufhängungspunkte zur Einstellung des Setups, doch leider sind die Querlenkerstifte mit E-Klipsen gesichert. Eine schraubbare Lösung wäre hier besser gewesen. Serienmäßig sind vorne und hinten übrigens Draht-Stabilisatoren verbaut.

Vorbildlich

Im Gegensatz zur Hinterachse, kommen vorne keine einfachen Knochenwellen, sondern CVD-Exemplare zum Einsatz. Diese sind in schicken, orange-eloxierten Alu-Lenkhebeln am C-Hub gelagert. Selbstredend sind alle drehenden Antriebsteile mit Kugellagern



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

CAR CHECK

JQ Products THE RTR rc-city.de

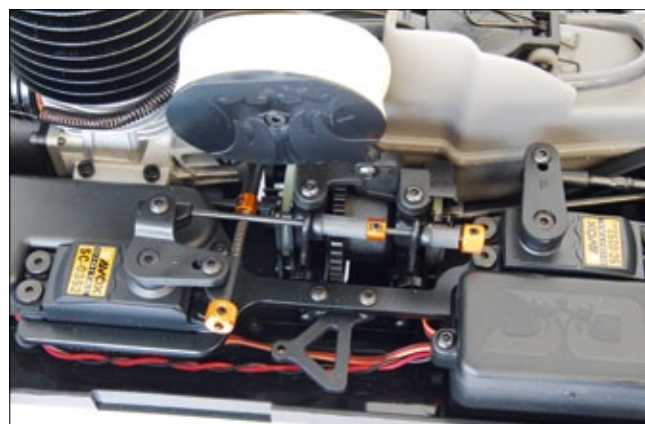
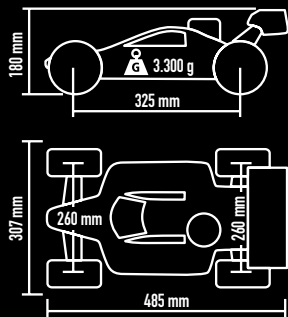
Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 399,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:

Drei Vierspider-Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Stabilisatoren vorne und hinten, CVD-Wellen vorne, Zweischeiben-Bremsanlage

Benötigte Teile:

Sprit, acht Mignon-Zellen, Glüher



Die gesamte Elektronik befindet sich auf der rechten Chassis-Seite. Am Mitteldifferenzial ist eine Doppelscheiben-Bremsanlage montiert

versehen. Ebenfalls klassentypisch sind die Aluminium-Öldruckstoßdämpfer in Big-Bore-Ausführung. Die Kolbenstangen sind zum Schutz vor Dreck mit Gummiüberzügen versehen und die Federvorspannung lässt sich über C-Klipse regulieren. Erfreulicherweise bietet das Modell aus der Verpackung heraus ein brauchbares Basis-Setup.

Die Lenkung besticht durch Funktionalität. Die Federvorspannung des Servos lässt sich über eine Rändelschraube stufenlos einstellen. Über eine

Rechts-links-Gewindestange kann man die Mittelstellung bei neutralem Servohorn feinjustieren. Den Abschluss des Fortbewegungsapparats bilden



„Dank des neutralen Fahrverhaltens kann man aus Kurven bedenkenlos herausbeschleunigen.“

Hochwertige
Materialqualität
Gute Verarbeitung
Wettbewerbs-Performance



E-Klipse
an den Achsen



„THE Wheels“, die fertig verklebten Räder mit Dish-Felgen und Noppenreifen mittlerer Härte. Also ebenfalls eine gute Wahl für die meisten Rennstrecken.

Gut bestückt

Wie schon erwähnt, weiß das Modell nicht nur antriebstechnisch zu überzeugen, sondern auch bei der Ausstattung. Auf der Lenkung arbeitet ein Savöx-Digitalservo vom Typ SC-0253 mit Metallgetriebe, einer Stellzeit von 0,15 Sekunden auf 60 Grad und einer Kraft von 6 Kilogramm pro Zentimeter. Ähnliche Leistungswerte weist auch das Servo für Gas und Bremse auf. Es hat die gleiche Power, ist jedoch ein wenig schneller, was natürlich förderlich für die Ansprechzeit des Motors ist. Die Stromversorgung für die RC-Anlage übernimmt ein fünfzelliger Nickel-Straight-Akku mit 1.200 Milliamperestunden Kapazität. Er findet seinen Platz in einer passenden Box neben dem Gas-Brems-Servo.

Zum Steuern des Modell fehlt nun lediglich noch die RC-Anlage. Dem Set liegt ein einfacher 2,4-Gigahertz-Zweikanalsender bei, der nur die wichtigsten

Einstellmöglichkeiten bietet. Dazu zählen eine Endpunktjustierung und natürlich die Trimmungen. Das entsprechende Gegenstück in Form eines kompakten Empfängers ist in einer Spritzwasser-geschützten Box neben dem Lenkservo platziert. Hier wäre auch der Einsatz eines größeren Receivers denkbar. Genügend Platz ist dafür vorhanden.

Dampfhammer

Bleibt zum Schluss der Begutachtung noch ein genauer Blick auf das Triebwerk samt Peripherie zu werfen. Der Motor mit 3,5-Kubikzentimeter Hubraum verfügt über einen klassischen Heckauslass. Über eine Highspeed-, eine Lowspeed- und eine Standgas-Schraube lässt er sich an die jeweiligen Bedingungen anpassen. Ein Zweizeige-Luftfilter und ein im Tank integrierter Sinterfilter sorgen für saubere Betriebsstoffe. Das Gute an dem Motor: Er kommt ohne die teuren Turbo-Glühkerzen aus. Die Abgase entlässt er in ein unbeschriftetes schwarzes Resorrohr. Die Verbindung zwischen Auspuff und Krümmer erfolgt über ein Stück Silikonschlauch und zwei Kabelbinder.



In der Empfänger-Box ist reichlich Platz



Eigentlich ein No-Go bei einem rundum gelungenen Modell: E-Klipse an den Schwingenstiften der unteren Querlenker



Die Kolbenstangen der Big-Bore-Stoßdämpfer sind mit Gummitüllen vor Schmutz geschützt. Die Federvorspannung lässt sich über C-Klipse einstellen



Aluminium-Lenkhebel und CVD-Wellen zieren die Vorderachse

SCHNELLSTE 2.4GHz TELEMETRIE FERNSTEUERUNG DER WELT!

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

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

HIGH-SPEED TELEMETRIE!

MT-4

18 Modellspeicher

SANWA MT4 - HIGH SPEED TELEMETRIE!

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



ZUSÄTZLICH KOMPATIBEL MIT FOLGENDEN EMPFÄNGERN

U.A. RX-462, RX451, RX451R, RX-442FS UND LRP C3-RX **

PERFEKTER SENDEAKKU

79921 LRP LIPO PACK 2400 - 7.4V
(DETAILS SIEHE WWW.LRP.CC)



FEATURES

Superschnelle F.H.S.S.-4 Technologie

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

UPE: 299.⁹⁰ €*

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

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



IM SET INKLUSIVE



RX-461 Empfänger
#107A41043A



Temperatur-Sensor
#107A41051A UPE 7.99€*

Drehzahl-Sensor
#107A41061A UPE 9.99€*

* unverbindliche Preisempfehlung

** Die Telemetrie funktioniert nur mit RX-461 und RX-462 Empfängern

THE RTR-CUP



Gerade Einsteiger scheuen oft den Schritt in die RC-Car-Wettbewerbs-Szene. Haben doch viele Neulinge die Vorstellung, dass es auf einem Rennen sehr streng zugeht und die Konkurrenz unbesiegbar ist. Doch natürlich ist das Ganze viel einfacher, als sich die meisten vorstellen.

Um Neulingen die Angst vor Wettbewerben zu nehmen, hat der deutsche JQ Products-Generalimporteur rc-city.de in Zusammenarbeit mit CARS & Details eine besondere Veranstaltung auf die Beine gestellt. Sie soll Einsteigern Einblicke und möglicherweise sogar den Zugang zum professionellen Wettbewerbsgeschehen ermöglichen.

Beim so genannten „THE RTR-Cup“ sind ausschließlich Neulinge auf dem Gebiet der RC-Car-Rennen zugelassen, damit alle Starter die gleichen Chancen haben. Zum Einsatz kommt bei dem Event natürlich THE RTR von JQ Products. Alle Informationen zu diesem Event finden sich in dieser Ausgabe ab Seite 12.



Pro und Conta: Zwar kommen an der Hinterachse nur einfache Knochenwellen zum Einsatz, doch dafür gibt es zahlreiche Einstelloptionen zum Anpassen des Setups an die jeweiligen Bedingungen

Nach der genauen Inaugenscheinnahme kann alles für die erste Probefahrt vorbereitet werden. Sämtliche Schrauben sind werkseitig so fest angezogen und gesichert, dass hier keine Nacharbeit nötig ist. Somit kann man nach dem Laden des Empfängerakkus und dem Einlegen von acht Mignonzellen in den Sender die RC-Anlage das erste Mal einschalten. Alle Funktionen haben auf Anhieb die richtige Laufrichtung. Lediglich die Servomitteln muss man noch anpassen. Dann wird getankt.

Heiß und fettig

Mit einlauffreundlichen Einstellungen ist der Motor nach nur wenigen Zügen am Seilzugstarter an. Nach einer ausgiebigen Einlaufphase von mehreren Tankfüllungen wird der Gashebel das erste Mal richtig durchgezogen. Unter reichlich Staubentwicklung schießt das JQ-Modell mit viel Power nach vorne. Dank des schnell ansprechenden Lenkservos bleibt es dabei jederzeit gut beherrschbar. Die werkseitige Füllung der Differenziale ist so gewählt, dass sich die Motorkraft beim Beschleunigen absolut gleichmäßig auf die Antriebsräder verteilt.

Doch schnell fahren ist längst nicht alles. Gerade bei einem Wettbewerbsmodell ist das Fahrverhalten in Kurven und beim Bremsen noch viel entscheidender. Doch auch hier weiß „THE RTR“ voll zu überzeugen. Nach einer langen Geraden erfolgt ein hartes Brems-



Motor, Resorrohr und Tank sind hervorragend aufeinander abgestimmt

manöver. Hierbei verhält sich das Modell absolut neutral und neigt nicht zum Ausbrechen. Nach dem Lösen der Bremse geht es schwingvoll durch eine 180-Grad-Kehre an dessen Ausgang wieder gefühlvoll Gas gegeben wird. Nur wenige Sekunden später hat der Buggy wieder seine Topspeed erreicht, um mit einem weiteren, gezielten Bremsmanöver durch die nächste Kurve zu schießen.

Sanfte Power

Das Ansprechverhalten und die Kraftentfaltung des Motors können im Test dank der guten Abstimmung als vorbildlich bezeichnet werden. Naturgemäß katapultiert der verbaute Motor das Modell nicht so brachial nach vorne wie ein hochgezüchteter Wettbewerbsmotor. Doch stellt der Zweitakter gerade so viel Leistung zur Verfügung, dass sich Einsteiger langsam an das Fahrverhalten eines solchen Modells gewöhnen können. Das gilt auch für das Verhalten bei Sprüngen. Hier sind nur minimale Korrekturen durch Gas und Bremse nötig.

Nach einigen Testfahrten erfolgt dann eine gründliche Reinigung mit abschließendem Check. Ergebnis: Alles in Ordnung. Keine Fehlfunktionen, keine defekten Teile und nur normale Gebrauchsspuren. So, wie es sich für ein gutes Modell gehört. <<<<

FAZIT

THE RTR von JQ Products ist ein ausgereiftes 1:8er-Buggy-Offroad-Modell, mit dem es ohne nennenswerte Modifikationen möglich ist, an Wettbewerben teilzunehmen. Die hochwertige Ausstattung und die gute Verarbeitung sollten auch bei ambitionierten Hobbyfahrern keine Wünsche offen lassen.



Das Savöx-Lenkservo ist mit einem Metallgetriebe ausgestattet und hat eine Stellkraft von rund 6 Kilogramm pro Zentimeter

Die mittelweichen Reifen sind für viele Untergründe bestens geeignet



JQ Products THE RTR von rc-city.de



GEWINNEN

Als „THE Car“ von JQ Products auf den Markt kam, sorgte der 1:8er-Wettbewerbsbuggy für Aufsehen. Einen regelrechten Hype auslösend, schuf Entwickler Joseph Quagraine ein technisch ausgereiftes Modell, das dank außergewöhnlicher Marketingmaßnahmen schon bald in aller Munde war. Nun gibt es mit der einsteigertauglichen Version „THE RTR“ ein hochwertiges Modell mit Wettbewerbsgenen für jedermann. Neben der bewährten Konstruktion überzeugt der Offroader außerdem durch seine hochwertige Ausstattung mit 3,5-Kubikzentimeter-Nitro-Motor samt Seilzugstarter und passendem Reso-Rohr, Savöx-Digital-Servos und 2,4-Gigahertz-Fernsteueranlage. Ohne nennenswerte Modifikationen kann man damit direkt an Rennen teilnehmen.

Wir verlosen einen JQ Products „THE RTR“ von rc-city.de im Wert von 399,- Euro. Das Modell wird fahrfertig inklusive Motor, Reso-Rohr, Servos, RC-Anlage und Zubehör geliefert. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 26. Juni 2013 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.



Auflösung Heft 05/2013

Die Gewinner der beiden NeXXt von Kyosho, die wir in Ausgabe 05/2013 verlost haben, sind Stefan Burbach aus Nidda und Florian Goschala aus Farchant.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Wofür steht das „JQ“ in JQ Products?

- A Jeremias Quest
- B Johannes Quick
- C Joseph Quagraine

CD0713

Frage beantworten und Coupon bis zum 26. Juni 2013 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 07/2013
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 26. Juni 2013 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen.

Englisches Understatement

VERY BRITISH

Schumacher Racing hat vor Kurzem mit der Präsentation des CAT SX für Furore gesorgt. Der Antriebsstrang sowie die Akkuplatzierung wiesen einige Besonderheiten auf, die man von einem 1:10er-Buggy bis dato nicht kannte. Der Nachfolger CAT SX3 von CS-Electronic wiederum verfügt über ein deutlich verändertes Layout, um noch agiler und schneller als sein Vorgänger zu sein.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Der Schumacher CAT SX3 von CS-Electronic ist ein Elektrobuggy, der als Bausatz ausgeliefert wird. Die RC-Schmiede aus Großbritannien hat bei der Weiterentwicklung des CAT SX einige sinnvolle Features umgesetzt. Dies beginnt schon mit dem Öffnen der Teiletüten, denn jede steht für einen Bauschritt in der Anleitung. So extrem fein abgestuft werden RC-Cars nur selten ausgeliefert. Auf diese Weise werden die Beutel einzeln abgearbeitet. Dies verhindert wirkungsvoll Baufehler, woran allerdings die sehr gut bebilderte und auf Englisch verfasste Anleitung

ebenfalls einen gehörigen Anteil hat. Schon zu diesem Zeitpunkt kann man über die Fertigungsqualität der Alu- und Kohlefaserteile staunen, denn derart präzise und passgenaue Teile sind selbst im Segment der Highend-Wettbewerbsmodelle nicht alltäglich.

Neu und bewährt

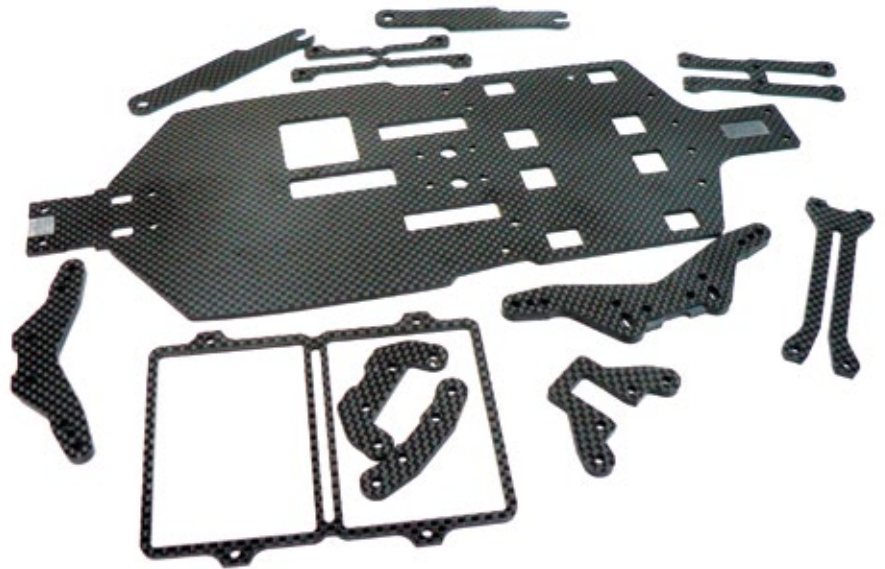
Zwar sind beim CAT SX3 einige bewährte Teile aus Vorgängermodellen übernommen worden – speziell bei der Aufhängung und den Kugeldifferenzialen, aber gerade beim Chassis hat sich sehr viel verän-



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe
zu den besten Modellen

dert. Dies liegt vor allem an der Entscheidung, bei den Akkus zugunsten einer besseren Gewichtsverteilung, auf Saddle-Packs zu setzen. Die Vorgängermodelle nutzten an dieser Stelle noch sehr exotische 4+2-NiMH- oder 2s-Hardcase-Akkus mit wenig Platz für die Kabel. Der neue SX3 verfügt über ein komplett verändertes Zentrum, um nicht nur die Verkabelung zu den Akkus zu verbessern, sondern nebenbei auch die Gewichtsverteilung zu optimieren. Die Verteilung beim fertigen Modell beträgt je nach Regler und Motor in etwa 47 Prozent vorne zu 53 Prozent des Gewichts hinten.

Da heutige Brushlessregler samt Lüfter, Kondensatoren und Sensorleitungen zusammen mit einem Empfänger in etwa so schwer sind wie ein 540er-Brushlessmotor, ergibt sich so eine nahezu perfekte



Beeindruckende Fertigungsqualität der Karbonteile, wobei die Kanten so scharf sind, das man sie besser mit Schleifpapier glättet und erst dann mit Sekundenkleber versiegelt



Vorteilhaft für die Stabilität des Modells ist ein gekonnter Mix aus Alu- und Kohlefaserteilen. Beide finden sich am CAT SX3



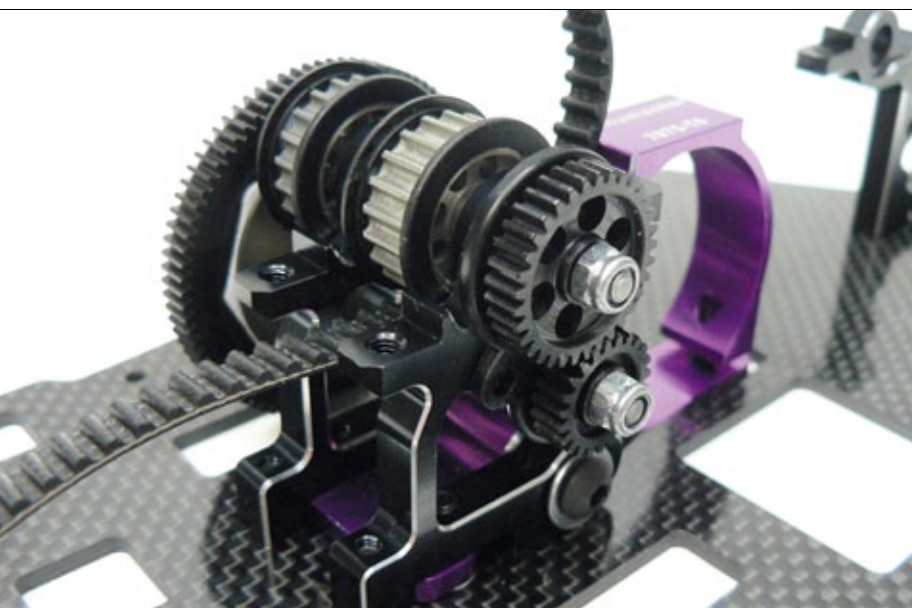
Die Dämpfer werden klassisch von oben befüllt, sie glänzen durch eine sehr hohe Fertigungsqualität und waren zu keinem Testzeitpunkt undicht

50:50-Balance auf der Längsachse. Um dieses Ziel zu erreichen, verfügt der SX3 über diverse sehr präzise gefertigte Aluteile und hochfeste Kohlefaserteile, wodurch eine sehr gute Verwindungssteifigkeit erreicht wird. Die Montage konzentriert sich daher in den ersten zehn Schritten alleine auf die Konstruktion und Einstellung der beiden Getriebegehäuse und den dazwischen genutzten Dreiriemen-Antrieb samt Rutschkupplung. Hier sollte man vor allem auf das eventuell vorhandene axiale Spiel der beiden Mittelwellen achten, dieses führt ansonsten zu einem wandern des hinteren Riemen und damit zu erhöhtem Verschleiß. Einige Unterlegscheiben schaffen aber rasch Abhilfe. Als Besonderheit kann man beim SX3 die interne Untersetzung ändern, um so neben einer recht breitgefächerten Auswahl an Hauptzahnrad-Motorritzel-Kombinationen noch mehr Setup-Varianten zu erhalten. Da die Antriebsleistung mittlerweile stark angestiegen ist, kommen an dieser Stelle zwei kleine Zahnräder aus Stahl zum Einsatz, wohingegen die restlichen Riemenräder aus gehärtetem Aluminium oder faserhaltigem Nylonkunststoff bestehen. Durch dieses Zwischengetriebe kann der mittlere Riemen oberhalb der Hauptwelle verlegt werden. Der stärker belastete hintere Riemen ist wie üblich etwas breiter gehalten und spannt sich direkt zwischen dem mittleren Getriebe und dem hinteren Kugeldifferenzial.



Die Slipperkupplung hat Standardabmessungen und lässt daher die Verwendung unterschiedlicher Hauptzahnräder zu

Die leider im montierten Zustand nicht von außen einstellbaren Diffs bestehen, wie bei Schumacher üblich, aus zwölf dicken Keramik-Kugeln und einem



Die interne Untersetzung des Getriebes lässt sich durch das Wechseln dieser beiden Zahnräder verändern

Hochwertige Bauteile

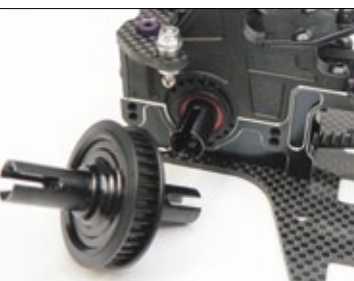
Solide Konstruktion

Gute Fahreigenschaften

Einstellbares Setup



Wenig Platz
auf dem Chassis



Die weich laufenden Kugeldifferenziale lassen sich leider nicht von außen einstellen. Man muss dazu eine Kardanwelle aushängen, um an die Stellschraube zu gelangen

vormontierten Drucklager. Einzig beim Einsetzen eines Seegerrings in eine der beiden Diffabtriebe sollte man Geduld oder besser gleich eine passende Zange mitbringen. Die Getriebegehäuse des SX3 setzen eine exzentrische Halterung der Kugeldifferenziale voraus, da hiermit sogleich auch die Riemenspannung eingestellt wird. An dieser Stelle bemerkt man eine weitere Veränderung zu den anderen SX-Versionen, denn die früher zur Einstellung der Riemenspannung genutzten und aufwändig gefrästen Alu-Ringe fehlen hier ebenso wie weitere Alu-Parts an der Querlenkeraufhängung. Da Schumacher aber an diesen Stellen hochwertigen Kunststoff nutzt, fällt diese Sparmaßnahme kaum ins Gewicht. Bei sämtlichen Kugellagern wurde hingegen nicht auf die einfache Variante mit Metalldichtring gesetzt, es kommen gummi gedichtete Lager zum Einsatz.

Stand der Technik

Viele aktuelle Modelle ermöglichen unter anderem eine Verstellung des Rollzentrums. Der SX3 macht da keine Ausnahme. Dazu aber einfach nur bei der Montage von Kugelhöfen mehr oder weniger Unterlegscheiben unter- oder oberhalb einer Kohlefaserplatte anzuordnen, ist schlicht genial. Das Rollzentrum lässt sich auf diese Weise schnell und dennoch nachvollziehbar und jederzeit reproduzierbar verändern. Komplettiert wird der Antriebsstrang durch spezielle Dichtungen aus weicherem Kunststoff, die gleichzeitig auch als Halterung für die Karosserie dienen. Hat man diese ersten, mitunter etwas schräg anmuten-



Die Lenkung wird kopfüber-hängend montiert und nimmt so wenig Platz ein. Allerdings muss auf einen Servosaver verzichtet werden, ebenso wie auf unterschiedliche Ackermann-Positionen der Lenkung



Der mittlere Riemen wird beim SX3 nicht mehr über den Akkupack geführt, sondern weicht lediglich dem Motor und dem Lenkservo aus

den Bauschritte erledigt, wird einem das perfekte Zusammenspiel der vielen kleinen Details am SX3 erst deutlich. Dies setzt sich bei der Montage der Dämpferhalterungen fort, denn zum Versetzen auf andere Befestigungslöcher muss pro Dämpfer nur eine Nylonmutter gelöst werden.

Etwas komplexer kommt die Lenkung daher, denn diese wird kopfüber unter der vorderen Topdeckplatte montiert und muss aus Platzgründen ohne Servosaver und Ackermann-Varianten auskommen. Bei den Querlenkern geht man allerdings zunächst wieder gewohnte Wege, denn faserverstärkte Kunststoffe gehören an dieser Stelle zum guten Ton, eine E-Klip-freie Aufhängung ist schon die Pflicht und die Kür besteht beim SX3 darin, dass alles aus dem Baukasten heraus spielfrei ist. Antriebsteile aus sehr hochwertigem Federstahl in Kombination mit einer gewichtsreduzierenden Bauweise sorgen für eine zuverlässige Kraftübertragung.



Materialqualität, Passgenauigkeit und Optik sind beim CAT SX3 eine Augenweide und es macht Spaß dieses hochwertige Modell zusammenzubauen

CAR CHECK

Schumacher CAT SX3 CS-Electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empf. Verkaufspreis: 249,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
Rechts-links-Gewindestangen, Kugeldifferenziale, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen

Benötigte Teile:
Fahrakku, Motor, Reifen, Regler, RC-Anlage



Die Montage der Querlenker mit jeweils einzelnen Halterungen ist ungewöhnlich. Diese ermöglichen mannigfaltige Verstelloptionen und bedingen daher je nach Einstellung den Einsatz von Unterlegscheiben in diversen Stärken

Natürlich widmet sich Schumacher auch bei den Radachsen den Details und legt unterschiedliche Felgenmitnehmer für die Vorderachsen bei. Dies ermöglicht die Wahl zwischen dem Schumacher-eigenen Format einer Vorderfelge mit einem Querstift in der Achse, alternativ können vorne kleine Sechskantmitnehmer genutzt

„Ein reinrassiges Wettbewerbsmodell mit schrägem Design und kompromissloser Qualität.“

werden. An der Hinterachse kommt generell ein Querstift als Mitnehmer zum Einsatz und ermöglicht die Nutzung vieler unterschiedlicher Felgen. Nun folgt der eigentliche Zusammenbau, denn die Querlenker werden über L-förmige Bauteile separat über je zwei hochfeste Schrauben am Getriebegehäuse aus Alu befestigt. Dies ermöglicht durch Unterlegen von Scheiben an den passenden Stellen eine sehr simple und schnelle Verstellung aller Parameter.



Die Saddlepacks vieler Hersteller passen ohne Probleme. Es sollten jedoch generell nur Versionen mit 4-Millimeter-Goldbuchsen zum Einsatz kommen, um bei der Kabelverlegung flexibel zu sein

Gedämpft

Zugegeben die Montage des SX3 erfordert etwas mehr Akribie und vor allem Ruhe, um alles sauber einzustellen, doch man wird mit einem Technik-Leckerbissen erster Güte belohnt. Das Beste daran ist, dass dieses Modell nicht nur gut aussieht, sondern sich auch so

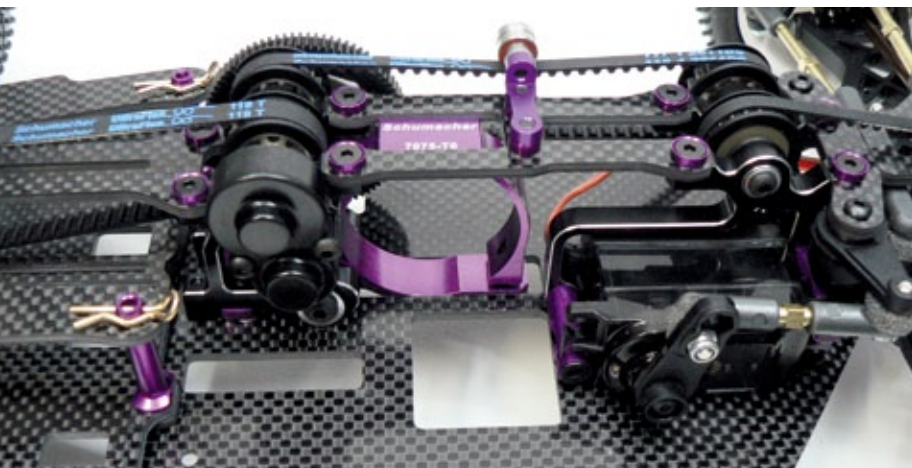
fährt. Vor der ersten Ausfahrt gilt es noch, die Dämpfer aus jeweils 18 Einzelteilen sauber zu montieren. Ihre Konstruktion hält keine Überraschungen bereit: Unten werden zwei O-Ringe aus Gummi platziert, die mit einer Alukappe verschraubt werden. An der oberen Dichtung kommt ein Volumenausgleich aus Gummi zum Einsatz. Befüllt werden die Dämpfer daher von oben. Zur weiteren Reduzierung des Losbrechmoments kommen



Der LRP Flow BL Regler
Erhältlich im Fachhandel

FÜHLEN

**Die Kraft und
Präzision eines
einmaligen
Fahrtenreglers.**

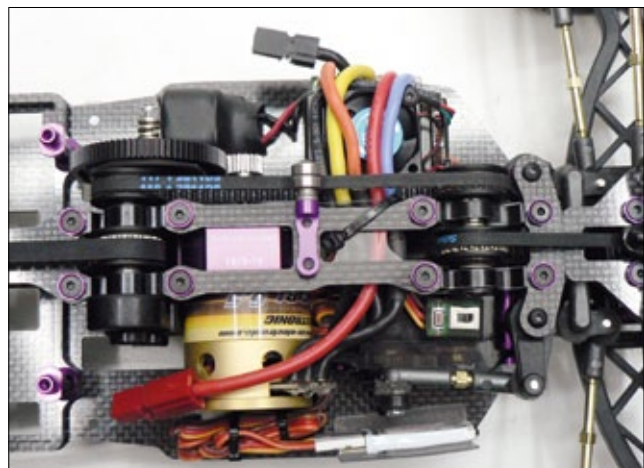


Zum Schutz vor Schmutz erhalten die Getriebezahnräder eine Plastikkappe. Gut zu erkennen ist auch die Enge auf dem sehr schmalen Chassis nach dem Einbau des Lenkservos

selbstverständlich Kolbenplatten aus Teflon zum Einsatz, von denen leider keine weiteren zur Auswahl beiliegen.

Für ein erstes Setup wurden die Kolbenplatten mit sechs Löchern hinten im Zusammenspiel mit 400-CPS-Öl genutzt. Vorne kamen Vierloch-Kolbenplatten zum Einsatz. 350-CPS-Öl stellte sich zusammen mit den Baukastenfedern als ideale Kombination heraus. Das größere Volumen der Big-Bore-Dämpfer machte sich vor allem beim Einsatz auf Blue-Groove-Strecken bemerkbar. Der CAT SX3 bügelte die mehr oder minder unebene Strecke mit vielen kleinen bis mittleren Sprüngen besser aus als sein Vorgänger. Als echte Hürde gestaltete sich die Montage der Elektronik, denn selten hat man so wenig Platz zur Verfügung und muss zudem noch etliche Kabel zwischen dem mittleren Riemen hindurch fädeln. Dennoch passen auch kleine bis mittelgroße Regler in den SX3, vorausgesetzt die Kabel zum Motor und zum Akkupack können frei angelötet werden.

Leider verfügen viele Regler über sehr große externe Kondensatoren. Daher muss – je nach Reglerfabrikat – der Empfänger auf die rechte Seite zum Motor. Zu guter Letzt galt es, die Karosserie zu lackieren, denn Schumacher legt den Baukästen schon eine fertig ausgeschnittene Karosserie und Unterbodenwanne bei. Die beiden Teile sind lasergeschnitten und sehr passgenau, was eine hervorragende Abdichtung des Antriebsstrangs ermöglicht.



Aus dieser Perspektive gesehen ist die Verdrahtung im CAT SX3 ungünstig gelöst. Es ist nicht einfach, die Technik so kompakt unterzubringen und dennoch einen schnellen Wechsel von Motor und/oder Lenkservo zu ermöglichen

Offroad

Nun steht dem Fahrspaß nichts mehr im Wege. Ausgestattet mit einem starken 6,5-Turns-Motor versprach der 1.624 Gramm schwere SX3 sehr gute Fahrleistungen. Trotz eher kühlen Temperaturen konnte der Buggy die Muskeln spielen richtig lassen und war dennoch gut kontrollierbar. Selbst starke Bremsmanöver führten selten zum Ausscheren der Räder oder gar einem Dreher. Natürlich hängt das gutmütige Fahrverhalten auch von den genutzten Reifen ab. Auch der sehr gut dosierbare und ruckelfreie Regler trug seinen Teil zum runden Gesamtbild bei.

Die weiteren Abstimmungsversuche sollten allerdings unter Zuhilfenahme der Federsätze aus dem Schumacher Programm gemacht werden, da leider keine anderen Federn an den SX3 passen. Das konische Ende der Feder verhindert zwar einen schnellen Verlust der Druckplatte, dennoch wäre es schöner gewesen, auf weitere Federn anderer Anbieter zurückgreifen zu können. Da dies aber die einzigen wirklich sinnvollen Tuningteile darstellen – neben Ersatzteilen und Stabilisatoren – kann man angesichts der ansonsten sehr umfangreichen und vollständigen Ausstattung damit leben. Sogar an Schaumstoffringe für die Kugelköpfe wurde gedacht. Diese Details unterstreichen einmal mehr die gehobene Qualität des Schumacher Modells, welches dank der bereits in den Startlöchern stehenden, überarbeiteten Version schon erstaunlich günstig zu erstehen ist. <<<<

FAZIT
Beim Schumacher CAT SX3 von CS-Electronic handelt es sich um ein reinrassiges Wettbewerbsmodell mit schrägem Design und kompromissloser Qualität. Der sehr kompakte Aufbau erschwert die Installation der Elektrik, besichert dem Fahrer aber tolle Fahreigenschaften. Für Technikfans ist der CAT SX3 ein Muss, dank guter Anleitung mit baustufenweiser Verpackung ist er aber auch für Einsteiger handhabbar.

Direkte Kraftübertragung ist eigentlich eine Domäne von kardangetriebenen Modellen. Doch auch der CAT SX3 kann mit seinem 6,5-Turns-Motor punkten



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

 facebook.com/carsanddetails

hpi-shop.com
Die Online-Shops mit den meisten Ersatzteilen für die Modellbauer
Tel.: (07191) 34 21 91
eMail: info@hpi-shop.com
CORNELSEN24.COM



Hobby-Theke
Jetzt mit neuem Onlineshop:
www.modellbaufan.de

www.rc-short-course-action.de



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

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



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

Artikel-Nr. 12643

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 46.

Kitsch
oder
Action

Wer *Kitsch*filme mag, schaut am Besten TV.

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

SEHEN



Der LRP Flow BL Regler
Erhältlich im Fachhandel

**Die Eleganz
und Einfachheit
von High-End
Technologie.**



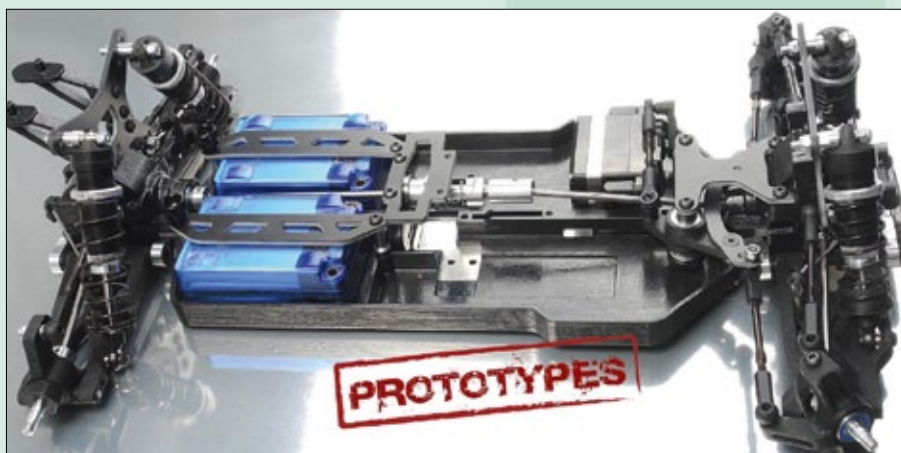
www.reaction.de
und alles wird gut.



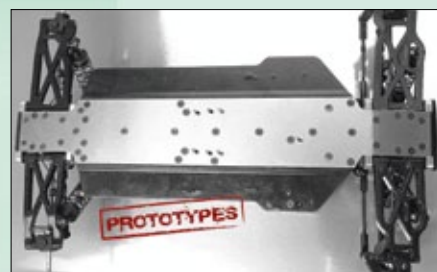
Juraj Hudy

XRAY COLU

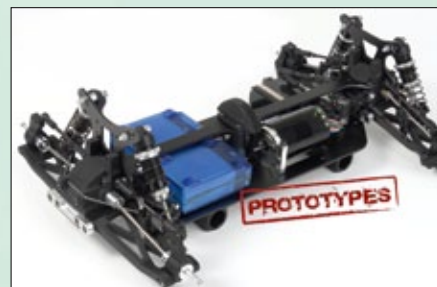
Dipl. Ing. **Juraj Hudy**, Chef-Designer



Einer der ersten Versuche mit dem neuen Chassis-Konzept und der Kombination aus Aluchassis mit Kunststoffelementen. Zu diesem Zeitpunkt ging es zunächst um die grobe Einstellung des Chassisflex, die Feinheiten kamen später zum Beispiel in Form eines anderen Topdecks hinzu



Die Verteilung der Befestigungspunkte ist beim ersten Ansatz noch nicht unser Hauptaugenmerk gewesen. Zunächst waren wir gespannt, ob und wie gut unser neues Konzept überhaupt funktionieren würde



Dieses recht frühe Modell war nur zum Testen des Antriebsstrangs gedacht und sollte uns erste Rückmeldungen bei der Gewichtsverteilung geben. Hier wird noch ein konventionelles Zwei-Platten-Chassisdesign genutzt – ohne eine Möglichkeit, den Flex variieren zu können

ahnen was jetzt kommt, denn an dieser Stelle nicht diverse Varianten zu testen, hätte bedeutet, Potenzial zu verschenken. So kamen wir nicht umhin, mehrere Prototypen zu fertigen, um es bei Vergleichstests wenigstens etwas einfacher zu haben.

Nachdem diese Punkte abgearbeitet waren, galt es alle Stellen nochmal genau auf deren Festigkeit und die auftretenden Kräfte zu untersuchen. Bei näherer Betrachtung fanden wir vor allem bei der Dicke der Dämpferbrücken und einigen Kunststoffteilen noch die eine oder andere Kleinigkeit. Bei all den Möglichkeiten

Zugegeben, die Mischung von Alu und Kunststoffteilen ist nicht neu. Immer wieder gab es in der Vergangenheit Modelle bei denen Aluteile als Verstärkung in den Kunststoff eingebettet waren oder zur Verstärkung genutzt wurden. Doch im Falle eines Crashes bricht zwar mitunter der Kunststoff, nicht aber das Aluteil, welches sich oftmals lediglich verbiegt. Da es im 4WD-Buggy-Bereich derzeit nur wenige vorherrschende Bauweisen gibt, galt es entweder für uns, die optimale herauszuarbeiten oder etwas Neues zu schaffen.

Derzeit werden viele Modelle entweder komplett aus faserverstärkten Kunststoffen gefertigt oder basieren auf einem Aluchassis, an welchem man Seitenwangen als Schmutzschutz anbringt. Eine derzeit nicht mehr oft gesehene Variante, mit reinen Kohlefaserverstärkungen als Chassis und Topdeck zu arbeiten, wurde bei den Riemenmodellen genutzt. Derartige Alu-Kohlefaserverstärkungen sind zwar sehr verwindungssteif, damit bleiben aber weniger Einstelloptionen für das Modell. Bei den Modellen mit Kunststoffwannenchassis ist die Stabilität generell nicht so hoch, es sei denn, man nutzt hohe Faseranteile oder zusätzlich noch dickere Wandstärken. Letzteres geht zu Lasten des Gewichts und

Ersteres ist nicht so einfach verzugsfrei zu fertigen. Daher entschieden wir uns, für die ersten Testmuster eine Plattenkonstruktion mit Kohlefasermaterial zu nutzen, um den Flex, ähnlich des T4, über mehr oder weniger oft eingesetzte Pfosten oder andere Verstärkungen verändern zu können.

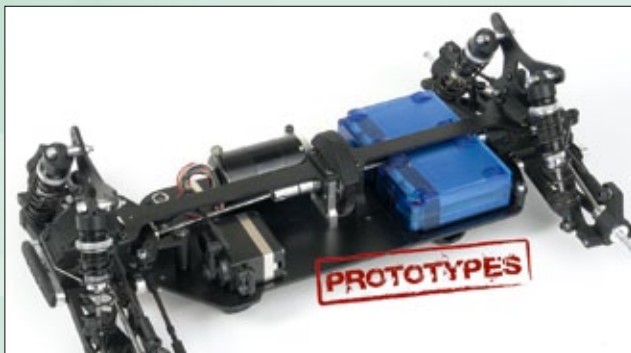
Die ersten Tests zeigten zwar die generellen Tendenzen, aber die Variation des Flex war noch zu gering. Erst die Idee mit dem unter einer Kunststoffwanne liegenden Aluchassis brachte uns weiter. Bis allerdings die Abmessungen der Aluplatte feststanden – vor allem deren Breite und Dicke – sollten noch etliche Stunden am Rechner und beim Erproben vergehen. Nachdem die Eckpunkte endgültig feststanden, konnten wir mit den ersten Rapid-Prototyping-Parts aus dem 3D-Drucker arbeiten.

Auf den Bildern kann man gut die Wanne aus dem Drucker erkennen. Schon jetzt gab es die charakteristische Verbreiterung im vorderen Bereich, um mehr Platz für das Lenkservo und den Empfänger zu haben. Sogleich kam die Frage nach einem Topdeck auf: hatte dies nun noch Sinn oder kann es nur an bestimmten Stellen zum Einsatz kommen? Und falls ja: Wie dick sollte es sein? Aufmerksame Leser meiner Kolumne

AMN

CARS & DETAILS

von XRAY schreibt in



Die Idee mit einem eher schmalen und flach liegenden Topdeck zu arbeiten, kann man auch schon an einem der ersten Testmodelle sehen. Dieser Ansatz findet sich zumindest teilweise auch am Serienmodell wieder

mit einem 3D-Drucker fehlen aber die Eigenschaften des jeweils genutzten Kunststoffes, denn bei einem 3D-Drucker können wir nur bestimmte Kunststoffe für die Herstellung der Teile nutzen. Die später an vielen Stellen zum Einsatz kommenden, faserverstärkten Kunststoffe lassen sich damit zum Beispiel nicht verarbeiten. Ein weiteres Problem ist die Passgenauigkeit von Bohrungen an den fertigen Spritzgussteilen, dies ist bei 3D-Druckteilen eine vollkommen andere Sache, da deren Bohrungen mitunter etwas zu eng sind und später aufgerieben werden. Die Fertigung der Spritzgussformen kann daher wirklich nur als letzter Schritt erfolgen, da Änderungen zu diesem Zeitpunkt zwar möglich sind, aber sehr viel Arbeit nach sich ziehen.

Natürlich wird im Laufe einer solchen Konstruktion auch untersucht, ob man nicht das eine oder andere Bauteil von einem bestehenden Modell übernehmen oder anders nutzen kann. Im Fall des XB4 sind dies zum Beispiel die Kegelräder im Inneren des Differenzials. Diese haben wir beim XB4 allerdings bewusst aus hochfestem Kunststoff gefertigt, um das Gewicht so gering wie möglich zu halten und so eine optimale Beschleunigung zu ermöglichen. Bevor also ein Modell in die Produktion geht, wird jedes Bauteil nochmal einem Gewichtstest unterzogen.

Nach den Strapazen der vergangenen Monate freue ich mich sehr über die Präsentation des neuen XB4. Und auch die ersten Rennerfolge ließen nicht lange auf sich warten. Ich bin gespannt, wie sich unsere Teamfahrer mit dem Modell in Szene setzen können. Erste Einsätze beim EOS-Event zeigten klar die Konkurrenzfähigkeit unseres „Neulings“.

Den ausführlichen Testbericht zu unserem XB4 findet Ihr übrigens in dieser Ausgabe von CARS & Details. Ich wünsche Euch viel Spaß beim Lesen des Artikels und viel Spaß bei Euren Rennteilnahmen.

Euer
Dipl. Ing. Juraj Hudy

Anzeigen



**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



**Telefonisch
bestellen unter
040 / 42 91 77-110**

Code scannen
und direkt bestellen



Der LRP Flow BL Regler
Erhältlich im Fachhandel

**Egal ob
Offroad oder
Onroad –
weltweit
erfolgreich.**



Text und Fotos:
Oliver Tonn

RÄDER, LENKUNG UND CO.

WEGBEREITER

Wenn es im RC-Car-Sport eine goldene Regel gibt, dann die, dass optimale Rundenzeiten ohne den passenden Reifen praktisch ausgeschlossen sind. Und zwar unabhängig davon, wie perfekt auch immer das restliche Setup umgesetzt wurde. Mit dem falschen Pneus heißt das Motto immer „Rutschen statt Racen“. Ähnlich wichtig für die Performance ist eine optimal abgestimmte Lenkung, die im Folgenden ebenfalls Beachtung finden wird.



Je nach Bodenbeschaffenheit, kommen an RC-Cars unterschiedliche Profile zum Einsatz bis hin zu dem hier oben liegenden, vollkommen profillosen Tourenwagen-Slick

Die ersten Schritte bei der Wahl des passenden Reifens fallen noch relativ naheliegend aus: Sie müssen in Größe und Form zu ihrem Trägermodell passen und grundsätzlich die für den jeweiligen Verwendungszweck richtigen Merkmale aufweisen. Das bedeutet, dass Onroad-Reifen, die auf glatten, ebenen Oberflächen betrieben werden, meist als Slick gewählt werden und damit über keinerlei Profilierung verfügen. Im Offroad-Sektor hingegen, wo es oftmals über tiefe und weiche Böden geht, gehören entsprechend gröbere Profile zur Pflichtausstattung. Das Ziel ist immer das Selbe, nämlich eine möglichst optimale Traktion zu generieren.

Faustregeln

Bei der weiterführenden Entscheidungsfindung rücken zwei entscheidende Merkmale in den Vordergrund: die Form des Profils sowie die Härte der Gummimischung. Beide Faktoren stehen direkt im Zusammenhang mit den äußeren Bedingungen wie Bodenbeschaffenheit, Traktionsniveau und den vorherrschenden Temperaturen. Auf weichen, tiefen Böden sind meist grobstollige Profilierungen die richtige Wahl. Diese dringen in den Untergrund ein und sorgen dafür, dass sich die Reifen regelrecht festkrallen. Auf einem harten Boden, in den die groben Stollen nicht eindringen können, verringern sie hingegen die Aufstandsfläche und produzieren keinen brauchbaren Grip. Entsprechend kommen hier feinere Profile bis hin zum Slick zum Einsatz.



RC-Car-Reifen unterliegen dem Verschleiß. Je weicher die Gummimischung, desto rascher bauen die Profile ab. Der abgebildete Reifen wies im Neuzustand recht ausgeprägte Noppen auf, die nunmehr fast vollkommen abgefahren wurden

Bei der Gummimischung gilt generell, dass eine weiche Mischung mehr Traktion generiert als eine harte, dafür aber auch deutlich schneller abnutzt. Das kann vor allem bei Rennserien, die nur einen einzigen Reifensatz pro Rennntag zulassen, zum Problem werden. Es nützt nichts, wenn ein weicher Reifen während der Vorläufe die perfekte Traktion aufweist, aber in den späteren Finalen bereits so abgenutzt ist, dass man mehr oder weniger hilflos herumrutscht. Hier wären etwas härtere Pneus, die zwar weniger Griff aufbieten, dafür aber bis zum Ende der Veranstaltung durchhalten, natürlich die bessere Wahl gewesen.

Darüber hinaus nehmen auch die Außentemperaturen Einfluss. Bei Hitze können weiche Gummimischungen regelrecht anfangen zu schmieren. Dazu trägt auch noch die Tatsache bei, dass sich die Reifen während der Fahrt erwärmen. Im Ergebnis rutscht das RC-Car dann mehr als dass es fährt und die eben noch optimale Traktion geht verloren. Auch deswegen werden meist härtere Gummimischungen gewählt, je höher die Außentemperaturen liegen, denn sie erreichen jetzt ihre optimale Konsistenz und beißen sich perfekt in den Untergrund. An dieser Stelle sei erneut auf die – immer häufiger werdenden – Wettbewerbe verwiesen, bei denen Reifenwechsel untersagt sind. Beispielsweise kann ein superweicher Pneu in den kühlen Morgenstunden erstklassige Rundenzeiten generieren und dann mit der aufkommenden Nachmittagsshitze völlig einbrechen.

An dieser Stelle soll unbedingt erwähnt werden, dass die genannten Zusammenhänge lediglich Grundsätze darstellen. Bei kaum einem anderen RC-Car-Bauteil liegen Theorie und Praxis häufig so weit auseinander wie es beim Thema Reifen der Fall ist. Zusätzlich gibt es mittlerweile eine riesige Vielfalt von Speziallösungen, die unter bestimmten Bedingungen die beste Wahl darstellen. Wer zum ersten Mal eine Strecke besucht, tut immer gut daran, sich vorher bei den eingefleischten Piloten nach dem besten Reifen zu erkundigen. Auch wenn nicht alle Fahrer die gleichen Vorlieben teilen, so reduziert sich die Anzahl der gängigen Pneus je Rennstrecke meist auf maximal eine Handvoll unterschiedlicher Typen. Wählt man eine davon, so ist zumindest grundsätzlich sichergestellt, nicht völlig danebenzuliegen.

PROFILE UND GUMMIMISCHUNGEN

Grobstolliges Profil	Eher auf tiefen, weichen Untergründen
Feine Profile/Slicks	Eher auf harten Untergründen
Weichere Gummimischung	Grundsätzlich hohe Traktion Hoher Verschleiß Eher bei niedrigeren Temperaturen
Härtere Gummimischung	Etwas geringere Traktion Höhere Lebensdauer Eher bei hohen Außentemperaturen



Viele Hersteller bieten unterschiedliche Ausführungen ihrer Haftmittel für Asphalt oder Teppich an

Reifenhaftmittel

Ein weiterer Weg, um zusätzliche Traktion zu produzieren, ist der Einsatz von chemischen Haftmitteln. Die Anwendung selbst ist relativ simpel. Mittels Schwamm, Lappen oder einem ähnlichen Hilfsmittel wird eine geringe Menge der Flüssigkeit auf den Reifen aufgebracht. Je nach Hersteller, ist dann meist 15 bis 30 Minuten zu warten, damit das Mittel in den Reifen einziehen kann. Dann werden etwaige Reste entfernt und es kann auf die Piste gehen.

Bei der Verteilung auf den Reifen steht es frei, die gesamte Lauffläche oder nur Teile davon zu behandeln. Besonders an der Vorderachse kann es sinnvoll sein, nur die innere oder äußere Hälfte der Fläche zu benetzen, da ansonsten so viel Gripp aufgebaut wird, dass das RC-Car in Kurven umkippt. Wie so oft ist „Viel hilft viel“ an dieser Stelle das falsche Motto. Zielführend ist dagegen die richtige Menge an der richtigen Stelle, was sich letztlich nur durch Testfahrten ermitteln lässt.

In der Regel finden diese Mittel vor allem in den Glattbahn-Klassen Verwendung, wo man auf festen Untergründen unterwegs ist. Entsprechend bieten viele Hersteller unterschiedliche Ausführungen ihrer Haftmittel für Teppich oder Asphalt an. Wichtig: Nicht jede Rennserie erlaubt den Einsatz jedes Haftmittels. In manchen Klassen sind nur bestimmte, in anderen gar keine chemischen Traktionshelfer regelkonform. Sind sie aber zugelassen, dann sind sie meist unverzichtbar, denn auf vielen Pisten steigern sie den Grip der Reifen so drastisch, dass man ohne Haftmittel chancenlos ist, wenn die Konkurrenz damit unterwegs ist.



Je nach Anforderungen kann es sinnvoll sein, statt der kompletten nur Teile der Lauffläche mit Haftmittel zu behandeln



Mittels einer einfachen Schere lassen sich Pin-Reihen beschneiden und dadurch die Kurventraktion reduzieren. Doch Vorsicht: Was erst mal weggeschnitten wurde, lässt sich nicht wieder anbringen

Cutten

In den allermeisten Fällen ist jeweils der Reifen der beste, der die höchste Traktion generiert. Es gibt jedoch auch das gegenteilige Szenario, bei dem die Traktion in bestimmten Situationen auf ein übermäßig hohes Maß ansteigt. In der Praxis zeigt sich dieser unerwünschte Effekt bevorzugt bei Offroad-Modelle, die auf Teppich unterwegs sind. Da Hindernisse zu überwinden sind, können die Fahrwerke der Modelle nicht breithart abgestimmt werden. Vor allem in engen Passagen führen Seitenneigung und extrem bissige Reifen dazu, dass das RC-Car seitlich umkippt.

Bei Pin-Profilen bietet es sich hier an, die äußeren Pin-Reihen – bevorzugt an den Vorderrädern – mittels einer einfachen Schere oder eines Cuttermessers zu beschneiden. Der Autor beginnt einen solchen Eingriff in der Regel mit dem Entfernen der jeweils äußeren Pin-Reihe der Vorderräder. Kippt das Modell noch immer zu stark, wird die jeweils erste innere Reihe dezimiert. Reicht das noch immer nicht, dann geht es wieder nach außen und so fort. Wichtig ist hierbei, eher vorsichtig vorzugehen, denn ist erst einmal eine Reihe zu viel entfernt, gibt es keinen Weg mehr zurück. Und natürlich muss bei einer geplanten Rennteilnahme geprüft werden, ob das Beschneiden der Reifen überhaupt erlaubt ist.

Die Einlagen

Prinzipiell entsprechen die Einlagen von Hohlkammer-Reifen eines RC-Cars dem Reifendruck der Vorbilder im Maßstab 1:1. Je nach Größe, Material und Festigkeit der Einlage werden die Pneus mehr oder weniger stark vorgespannt und geführt. Vor allem in den Wettbewerbsklassen bildet die Wahl der

Einlage eine regelrechte Wissenschaft für sich. Entsprechend groß ist die Anzahl unterschiedlicher Ausführungen, die am Markt zu finden sind. In den meisten Fällen bildet Schaumstoff oder Formschaum den Werkstoff für die ringförmigen Einsätze.

Je weicher eine Einlage ist, desto besser kann sich der Reifen an den Untergrund anpassen und damit Traktion aufbauen. Als Nachteil schlägt ein erhöhter Rollwiderstand zu Buche. Darüber hinaus kann eine zu weiche Einlage zu einem schwammigen Fahrverhalten führen, da der Reifen nicht mehr adäquat auf der Felge geführt wird. Zu den meisten Reifentypen werden die passenden Einlagen bereits werkseitig mitgeliefert. Das bedeutet nicht zwangsläufig, dass sich keine noch bessere Lösung finden lässt, aber grundsätzlich ist man mit der Werksbestückung auf einem guten Weg. Sollen Veränderungen vorgenommen werden, so gibt es neben dem Austausch zusätzlich die Möglichkeit, die vorhandenen Einlagen zu beschneiden. Doch aufgepasst: In vielen Rennklassen, in denen eine Reifenbindung herrscht, müssen die werkseitigen Einlagen im unveränderten Zustand gefahren werden.

Die Lenkung

Das präzise Durchfahren von Kurven ist von elementarster Bedeutung, wenn man ein RC-Car schnell um einen Kurs bewegen will. Besonders enge Abschnitte bereiten häufiger Probleme, wenn das Modell nicht der vorgegebenen Richtung folgt, sondern über die Vorderräder aus der Kurve heraus schiebt. Einschlägigen Internetforen lässt sich vielfach der Rat entnehmen, den maximalen Lenkausschlag der Vorderräder per Modifikationen zu erhöhen. Dabei werden mittels eines Fräsers oder einer Feile die Lenkhebelträger so bearbeitet, dass die Lenkhebel später anschlagen und die Räder dadurch stärker einschlagen.

Besonders bei hochwertigen Modellen soll an dieser Stelle von solchen Maßnahmen abgeraten werden. Namhafte Hersteller wissen in der Regel sehr genau, wie viel mechanischen Lenkausschlag ihre Modelle benötigen. Lässt sich ein solches RC-Car nur unwillig um Kurven bewegen, sind normalerweise Dinge wie eine mangelnde Traktion an der Vorderachse oder ein zu weich justierter Servosaver die Ursache für das Problem. Bevor man also anfängt, wild an seinem Modell herum zu fräsen, sollte man zu allererst die genannten Möglichkeiten überprüfen.

In den meisten Fällen bestehen Einlagen von Hohlkammer-Reifen aus Schaumstoff oder Formschaum



„Bei einer geplanten Rennteilnahme muss geprüft werden, ob das Beschneiden der Reifen überhaupt erlaubt ist.“

EFFEKTE VON ANPASSUNGEN DER EINLAGEN

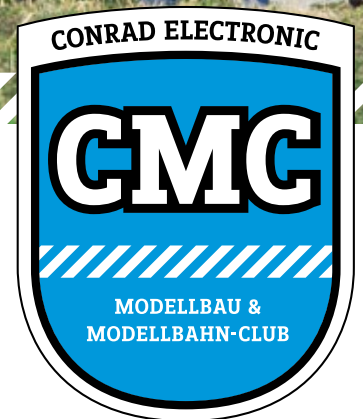
Weichere Einlage

Fördert die Traktion
Erhöhte Rollwiderstände
Schwammiges Fahrverhalten möglich

Härtere Einlage

Reduzierte Rollwiderstände
Bessere Reifenführung
Reduzierte Traktion

Gemeinsam macht das Hobby noch mehr Spaß



Werden Sie jetzt Mitglied in Deutschlands größtem Modellbau- und Modellbahn-Club

Ihre Club-Vorteile im Überblick:

- Bis zu **7,5% Bonus** auf das gesamte Conrad Electronic Sortiment
- Das **Club Magazin „actuell“** 4x jährlich nach Hause
- **Lieferung im 24-Stunden-Service** - natürlich ohne Aufpreis
- **Regelmäßig Vorteils-Coupons** wie z.B. Ersparnis der Transportpauschale, Rabatt-Aktionen
... und noch viele weitere Vorteile

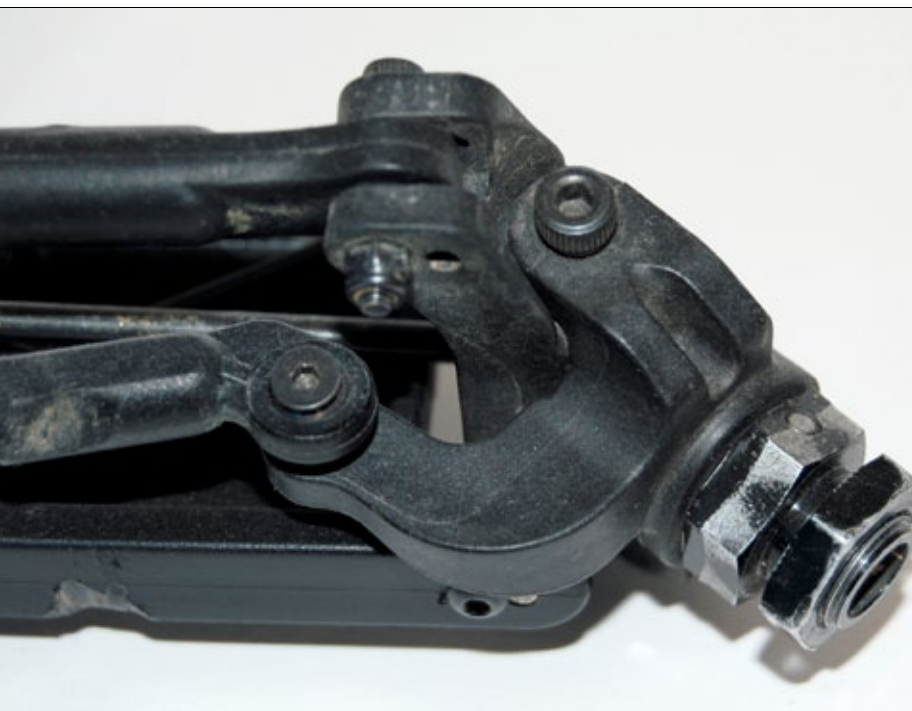
Jetzt 3 Monate gratis testen!

Ausführliche Informationen unter:

modellbau-club.de/vorteile

Katalog • Filiale • Online-Shop: conrad.de

CONRAD ELECTRONIC



Besonders bei hochwertigen Modellen sind die werkseitig festgelegten maximalen Lenkausschläge in der Regel vollkommen ausreichend

Der Ackermann-Effekt

Durchfährt ein RC-Car eine Kurve, dann ergibt sich die physikalische Situation, dass die inneren Räder eine kleinere Kreisbahn beschreiben als die äußeren. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, sind die Lenkmechaniken so konstruiert, dass das innere Vorderrad stärker einschlägt als das äußere, was man Ackermann-Effekt nennt. Will man hier Justierungen vornehmen, dann müssen bei den meisten Konstruktionen die Spurstangen am Übergang zur Lenkmechanik nach vorne oder nach hinten versetzt werden.

„Bevor man anfängt, wild an seinem Modell herum zu fräsen, sollte man zu allererst die genannten Möglichkeiten überprüfen.“

Je weiter die Spurstange an der Lenkung nach hinten versetzt wird, desto geringer fällt der Ackermann-Effekt aus. Das Resultat ist eine aggressive, direkt ansprechende Lenkung. Versetzt man die Spurstangen nach vorne, fällt die Lenkreaktion etwas indirekter aus, bleibt dafür aber berechenbar und besser zu kontrollieren. Wichtig: Das Versetzen der Spurstangen hat in der Regel auch Einfluss auf die Spurverhältnisse an der Vorderachse, die entsprechend nach dem Eingriff wieder zu korrigieren sind.

Der Servosaver

Das Hauptziel von Servosaver-Konstruktionen ist es, die Lenkung und vor allem das Lenkservo vor übermäßigen Belastungsspitzen zu schützen. Ein solches Szenario tritt zum Beispiel bei einer missratenen Landung nach einem Sprung oder einem Einschlag

AUSWIRKUNGEN DES ACKERMANN-EFFEKTS

Spurstangen nach hinten
(geringerer Ackermann-Effekt)

Direkteres Einlenkverhalten
- RC-Car reagiert aggressiver

Spurstangen nach vorne
(stärkerer Ackermann-Effekt)

- Sanfteres Einlenkverhalten
- RC-Car reagiert gutmütiger



Bei vielen RC-Cars lässt sich der Ackermann-Effekt durch Versetzen der Spurstange an der Lenkmechanik beeinflussen

in die Streckenbegrenzung auf. Bekommt eines der Vorderräder dabei einen Schlag, so fängt der Servosaver diese zerstörerische Energie auf und eliminiert sie bestenfalls vollständig.

Was sehr positiv klingt, hat leider auch viele Schattenseiten. Gerne öffnen Servosaver auch dann, wenn sie es nicht sollen. Eine Strecke mit hohem Grippniveau kann reichen, dass der Servosaver in schnellen Kurven nachgibt. Die Lenkung öffnet sich und das Modell wird mehr oder weniger stark aus der Kurve getragen. Aus diesem Grund gibt es mittlerweile diverse Wettbewerbsklassen, in denen die Piloten gänzlich auf Servosaver verzichten. Doch was in einem Tourenwagen mit seinen kleinen, durch die Karosserie geschützten Rädern funktioniert, ist bei einem Offroader mit seinen meist deutlich größeren und freistehenden Rädern undenkbar – hier ist ein Servosaver ein absolutes Muss.

Das Setup selbst ist schnell beschrieben: Der Servosaver sollte so straff abgestimmt werden wie es nur irgend geht – allerdings nicht so straff, dass das Lenkservo gefährdet wird. Welcher Punkt das ist, hängt sehr stark von Modellklasse, Streckenbedingungen und natürlich auch maßgeblich von der Qualität des Lenkservos ab. Je hochwertiger es gewählt wurde, desto widerstandsfähiger ist es in der Regel. Wer also eine optimale Lenkungsperformance erreichen will, der kommt um ein robustes Lenkservo und einen entsprechend straff abgestimmten Servosaver nicht herum. <<<<<



Vor allem bei Offroadern führt an einer Servosaver-Konstruktion kein Weg vorbei

DRY FLUID EXTREME

WELT-
NEUHEIT

HIGH END GLEITSTOFF FÜR GELENKE,
WELLEN, LAGER UND GETRIEBE

Die Innovation für jeden RC-Car Piloten.
Pflegt, ohne Staub und Schmutz zu binden.

www.dry-fluids.com



Hacker
Brushless Motors

DRIVE QUALITY

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



www.hacker-carline.de

www.hacker-motor.com

Die Adresse für RC-Car-Großmodelle:
rc-car-online.de



hpi-racing

CARSON
MODEL SPORT



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



RC-Car-Shop Hobbythek

Nauenweg 55

47805 Krefeld

Tel.: 02151 - 820200

Fax: 02151-8202020



XRAYs erster 1:10er-Buggy Oberst Offroad



Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Die Gerüchteküche im Internet kündigte den ersten 1:10er-4WD-Elektrobuggy aus dem Hause XRAY ja schon etwas länger an. Doch die Überraschung über das Ergebnis überraschte dann doch zunächst. Es war weder eine unkonventionelle neue Lösung, noch eine Kopie bekannter Modelle. XRAY nahm sich über zwei Jahre Zeit, um ein eigenständiges Modell mit etlichen neuen Ansätzen zu entwickeln.

Der neue XB4 1:10er-Buggy von XRAY zeigt eines ganz deutlich: Man kann einen Kardanantriebsstrang nicht komplett neu erfinden, daher ähneln sich alle derartigen Modelle in diesem Bereich etwas. Doch XRAY hat es wieder einmal geschafft, der ganzen Konstruktion eine ganz besondere Handschrift zu verpassen. Das fängt bei den Kunststoffkegelrädern der Differenziale an, geht über das sehr flach montierte Topdeck samt Lenkung und geht weiter mit einem neuartigen Chassis aus einer Aluminium-

Kunststoff-Mischbauweise. Letzteres nutzt die Vorteile beider Bauweisen aus und kombiniert diese mit der Einstellbarkeit des Chassisflex. Der weichere Kunststoffteil der Chassiswanne wird dabei von einer darunterliegenden Aluplatte und passend platzierten Verschraubungen unterstützt. Je nachdem, wie viele Schrauben man montiert, ergeben sich Unterschiede bei der Verwindungsfestigkeit.

Gute Gene

Die restlichen Bauteile des Antriebsstrangs sind allesamt sehr solide und passgenau gefertigt. An vielen Stellen kommen faserverstärkte Kunststoffe sowie Fräs- und Drehteile aus hochwertigem Feder-

Ähnlich der Verbrennermodelle nutzt XRAY eine Chassisplatte aus 2 Millimeter dickem Aluminium und eine Kunststoffwanne, um die Vorteile beider Ansätze miteinander zu kombinieren und den Flex einstellbar zu gestalten



Die recht grob verzahnten Tellerräder müssen sehr fein mit Unterlegscheiben justiert werden, die dem Set leider nicht beiliegen. Die Demontage der Differenziale geht schnell und ohne vollständiges Auseinandernehmen der Querlenkerhalter vorstatten



Solide Abtriebe aus Federstahl stehen Kegelrädern aus faserverstärktem Kunststoff gegenüber. Eine Kombination, die nicht nur leicht, sondern auch stabil ist – vorausgesetzt, man justiert alles sehr penibel mit Unterlegscheiben aus

penible Einstellung des Spiels und gegebenenfalls des Slippers. Die aus dem NT1 adaptierten Differenziale verfügen über Dichtungen und können daher mit unterschiedlichen Ölen mehr oder weniger stark gesperrt werden. Vorsicht ist nur beim Verschrauben der Tellerräder mit dem Gehäuse der Differenziale geboten, denn die kleinen M2,5-Schrauben sind recht schnell beschädigt. Das Öl und die benötigten Schmierstoffe liegen dem Baukasten bei, um sogleich eine gute Basisabstimmung zu ermöglichen.

stahl zum Einsatz. Eine akribische Justierung des Kegelradspiels mittels Unterlegscheiben ist Pflicht bei jedem Kardantrieb, leider legt XRAY die dafür benötigten Scheiben nicht bei. Dies könnte einer der Gründe sein, warum es viele Beschädigungen bei den ersten Modellen in diesem und einem anderen Bereich gab. Das Brechen der vorderen Getriebekästen ist nun dank eines kostenlosen Upgrades behoben und die Haltbarkeit der Tellerräder an den Differenzialen wurde durch neue Teile erhöht. Diese müssen wiederum sauber justiert werden, um wirklich auf lange Sicht haltbar zu bleiben.

Die Montage des Antriebs stellt keine große Hürde dar, denn alles ist sauber gefertigt und passgenau. Etwas Besonderes stellen die Kegeldifferenziale dar, denn bei ihnen kommen erstmals in einem Offroad-Fahrzeug Kegelräder aus Kunststoff zum Einsatz. Dies verringert die zu beschleunigende Masse erheblich, erfordert allerdings wieder eine

Sollte man nun mehrere Differenziale vorbereitet haben, gelingt der Wechsel ebenfalls sehr schnell. XRAY hat die unteren Getriebekästen so konstruiert, dass eine Entnahme der Differenziale ohne Demontage der Querlenkerhalter möglich ist. Die Getriebekästen werden sowohl vorne als auch hinten direkt auf der Aluplatte montiert, das Wannenchassis beginnt erst dahinter, beziehungsweise davor. Selbstverständlich kommen an allen Stellen hochwertige Innensechskantschrauben

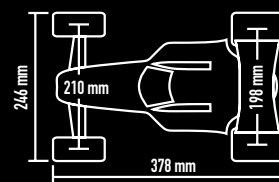
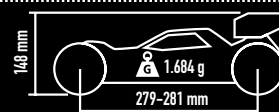
CAR CHECK

XRAY XB4 SMI Motorsport

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

Technik:
Rechts-links-Gewindestangen, Kegeldifferenziale, komplett kugelgelagert, Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen, Slipperkupplung

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





Die hintere Getriebebox stützt sich an der Chassiswanne ab und nutzt ein 2 Millimeter dickes Kohlefaserteil zur Erhöhung der Stabilität



Die Chassiswanne verfügt über Aussparungen unterhalb der Antriebswellen zur Verlegung der Kabel. Ebenfalls bemerkenswert ist die sehr flache Bauweise der Lenkung, die nur geringfügig höher als ein Standard servo ist

Bedarfsgerecht dimensionierte und gummigedichtete Kugellager an den Vorderachsen, sowie hochwertige CVD-Wellen aus Federstahl samt Schutzring für den Pin zeigen einmal mehr die gute Verarbeitung des XB4



zum Einsatz. Diese bedingen je nach Kunststoffteil allerdings ein Vorschneiden des Gewindes, um auch nach diversen Rennkilometern die Schraube noch ohne Probleme lösen zu können.

Front und Heck

Die gut bebilderte Anleitung sieht zunächst die Montage der Vorder- und Hinterachse vor, um diese dann komplett am Chassis zu befestigen. Die vorderen und hinteren Querlenkerhalter aus hochwertigem 7075 T6-Aluminium lassen eine Veränderung der Spur und des Nachlaufwinkels oder des Anti-Squats über verschiedene Gummieinsätze zu. An dieser Stelle sind sonst mitunter dünne Unterlegscheiben nötig, um das Spiel zu reduzieren. Nicht jedoch beim XB4, denn die Passgenauigkeit wird dem Ruf der Firma XRAY mehr als gerecht. Die komplette Aufhängung lässt sich zügig montieren und überzeugt durch ihre Spielarmut sowie die Stabilität der Teile und deren Einstellmöglichkeiten.

Bei der Dämpferhalterung setzt XRAY auf bekannte Mittel, denn entgegen dem Trend zur Nutzung von Kunststoffspritzgussteilen entschied man sich an beiden Achsen für jeweils drei Millimeter dicke Kohlefaserteile. Etwas ungewohnt ist die Verwendung von 14-Millimeter-Sechskantmitnehmern für die

Felgen. Üblicherweise kommen Stift- beziehungsweise 9,8- oder 12-Millimeter-Varianten zum Einsatz. Ungewöhnlich ist auch die sehr niedrige Position der mittleren Kardanwellen, die sich in der Mitte wieder etwas erhöhen, um an das Hauptzahnrad samt integrierter Slipperkupplung zu gelangen. Das durch die länger herausstehende Welle samt Feder etwas stärker beanspruchte, vordere Lager des Slippers liegt satt in einem Aluminiumteil, das gleichzeitig auch den Motor aufnimmt. Die Motorhalterung nutzt dabei ein speziell geformtes Aluminiumteil, das mit dem Motor verschraubt wird. Anschließend kann man den Motor über eine zentrale Schraube nicht nur schnell verstellen, sondern auch eben so leicht demontieren, da es sich um eine Klemmvorrichtung handelt.

Das vom vorderen Getriebekasten kommende Topdeck wiederum schließt die Slipperkupplung spielfrei in ihren Halterungen ein und sorgt nebenbei für eine beachtliche Festigkeit des vorderen Teils. Der hintere Teil mit den beiden Saddlepack-Akkualtern kommt ohne Topdeck aus und nutzt die oberen Akkuhalter, um die Stabilität und Verwindungsfestigkeit zu erhöhen. Selbst übergroße Akkupacks lassen sich gut unterbringen, denn in allen Richtungen hat man etwas Platz. Die maximale Höhe darf 26 Millimeter nicht überschreiten und die Saddle-Packs sollten nicht mit festen Kabeln ausgestattet sein. Gerade die Kabelverlegung ist im XB4 nicht ganz einfach, denn der zur Verfügung stehende Platz ist recht gering.



Die Dämpfer und die beiliegenden Federn sind gut auf Blue-Groove-Strecken abgestimmt und sauber gefertigt. Warum XRAY aber die oberen O-Ring-Dichtungen erst als separate Teile anbietet, erschließt sich nicht – ohne diese sind die Dämpfer oben schlicht zu schnell undicht

FAZIT
Solide Basis mit sehr viel Potenzial und vielfältigen Einstelloptionen. Zwei kleinere „Kinderkrankheiten“ täuschen nicht über ein ansonsten sehr durchdachtes und gut zugängliches sowie stabiles Modell hinweg. Die Fertigungsqualität ist auf hohem Niveau und dementsprechend zügig kann man das gut abstimmbare Modell auf der Strecke bewegen.

Durchdachte Konstruktion
Hohe Verarbeitungsqualität
Gute Fahreigenschaften
Dämpfer undicht



modell hobby Spiel

3. bis 6. Oktober 2013

Leipziger Messegelände

Die große Show für kleine Flitzer

- Adrenalingetränkte Überholmanöver auf Europas größter asphaltierter Indoor-Rennbahn
- Messecup als Topevent der europäischen 1/8-Offroad-Szene
- Tamiya Fighter-Cup als größte Jugendrennserie
- spektakuläre Stuntshows auf dem Horizon Test Track
- Boxenstopp für Austausch mit Gleichgesinnten und Fachleuten



www.modell-hobby-spiel.de

Mit freundlicher Unterstützung von



www.modell-aviator.de



www.rc-heli-action.de



www.cars-and-details.de



www.trucks-and-details.de



www.rad-und-kette.de



www.kite-and-friends.de



www.teddys-kreative.de



www.puppen-und-spielzeug.de



www.spielbox-online.de



Es herrscht Enge, denn die Einstellung des Slippers kostet Platz für den Regler. Für eine bessere Zugänglichkeit sollte man die Kabel direkt über das Topdeck verlegen

Alles zu seiner Zeit

Zu guter Letzt steht die Montage der Dämpfer an, welche fertigungstechnisch einen sehr guten Eindruck machen, doch XRAY nutzt serienmäßig keine oberen Dichtungen. Was beim Zusammenbau schon komisch anmutete, zeigte beim Fahrtstest auch sogleich leckende Dämpfer. XRAY hat auch hier eine Lösung in Form eines Dichtungssets parat, das unbedingt zur Serienausstattung gehören sollte. Die ansonsten tadellosen und wirklich sehr leichtgängigen Dämpfer werden dadurch deutlich aufgewertet. Die Dämpfung mit 300 CPS-Öl vorne und hinten sowie Dreiloch-Kolbenplatten ergibt zusammen mit den Baukastenfedern ein solides Blue-Groove-Setup. Komplettiert man das Modell noch mit einem kleinen Regler und einem leistungsstarken Motor samt potenter Stromversorgung, steht den ersten Runden nichts mehr im Weg. Die Voreinstellung des Slippers kann dabei durchaus übernommen werden, wobei man diesen um bis zu 0,7 Millimeter öffnen kann, wenn die Haftung des Untergrunds geringer ist.

Der starke 6,5-Turns-Motor im Testmodell eignet sich nur für Außenstrecken. Damit blieb der XB4 stabil und ließ sich gut durch die Kurven lenken. Einzig die Federvorspannung wurde für kleine bis mittlere Sprünge auf vorne 9 Millimeter und hinten 8 Millimeter erhöht. Die serienmäßigen Stabilisatoren



Die Aufhängung lehnt sich an Verbrennermodelle aus dem Hause XRAY an und dies erkennt man auch bei den Materialstärken. Natürlich sind diverse Parameter einstellbar und auch der Stabilisator wurde nicht vergessen



Trotz der zum Testzeitpunkt sehr frischen Temperaturen brach kein einziges Teil und es machte Spaß die Leistung eines 6,5-Turns-Motors auf den seidenweich laufenden Antriebsstrang des XB4 loszulassen

waren gut passend und das Modell reagierte schnell auf Veränderungen, wobei das Potenzial noch lange nicht ausgeschöpft war. In puncto Bruchempfindlichkeit kann selbst bei kalten Außentemperaturen beruhigt Entwarnung gegeben werden, denn die XRAY-Kunststoffmischung in den entsprechenden Bereichen ist nicht zu fest und bleibt auch bei kühlen Bedingungen stabil. Wer sich die Zeit für das Setup nimmt und dieses akribisch durchführt, wird mit einem schnellen und gut fahrbaren Modell belohnt. <<<<

Das kostenlose Teileset umfasst vordere und hintere Versteifungen (in Silber) ebenso wie einen mit stärkeren Verstrebungen ausgestatteten unteren Getriebekasten, um die vordere Dämpferbrücke besser abstützen zu können. Zusätzlich legt XRAY diverse Kegel- und Tellerräder als weitere Ersatzteile bei



Cars & Details SIX-PACK



Alle Ausgaben
findest Du unter:

alles-rund-
ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

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

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

TRADE4ME.DE

Follow us!



Endlich ab nach draußen!



Wir sind „LRP Aktuell Händler“ und offizieller Importeur von HSP!

Versand-
kostenfrei
Innerhalb Deutschlands
ab 30,- EUR



Chevrolet Camaro

Der muskulöse Look, 580 PS und sein V8 Kompressor sind deutlich vom 69er Original inspiriert.

- Doppelquerlenker-Radaufhängung
- Niederquerschnittsreifen auf 54 mm Rädern
- detaillierte Bremsscheibe und Bremssattel
- Gewicht: 1.470 g
- Länge: 378 mm

265,95 EUR



Glamis Uno

Bestens ausgestattet und bereit für den richtigen Off-Road-Spaß in der echten Welt!

- Single Seat Race Buggy
- Sand-Rail Karosserie mit Überrollbügel
- stoßdämpfende Rutschkupplung
- Länge: 475 mm
- Maßstab: 1/8

428,95 EUR

www.trade4me.de +++ www.trade4me.de +++ www.trade4me.de +++



Kemora 4WD RTR

Detailliertes 1/14 Modell der größten Rallycross Herausforderung von Skandinavien.

- erreicht Geschwindigkeiten bis 70 km/h
- Staubschutz mit integrierter Fahrerfigur
- inkl. 2A NiMH Schnellladegerät
- Breite: 180 mm
- Radstand: 210 mm

249,95 EUR



Twenty Two 2WD

Das Ergebnis von 30 Jahren Passion, Emotion und Spirit. 1/10 Elektro ist wieder da – mit einem Paukenschlag!

- 2WD Off Road Buggy
- KIT Version (Bausatz)
- Radstand: 286 mm
- Maßstab: 1:10

225,- EUR



Trophy Buggy Flux RTR

Top Performance in Kombination mit einer unglaublichen Höchstgeschwindigkeit!

- einstellbarer Spoiler für wechselnden Abtrieb
- solider Frontrammer schützt vor Einschlägen
- Dämpferbrücken aus 6061 Aluminium
- Flux Scream Motor
- einstellbarer Radstand

499,95 EUR



4 WD Buggy BT 9.5

Lenkservo mit Metallgetriebe und Hauptzahnrad aus Stahl!

- Fahrzeugtyp: Offroad RC-Car
- Fahrakku: Lipo 3S 11,1V mit 3600 mAh
- 2.400 Kv Brushless Motor
- Breite: 305 mm
- Sender: 3CH 2.4G

339,- EUR

Für mögliche Druckfehler übernehmen
wir keine Haftung!

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



**RC-Monster-Action
Ausgabe 2012**

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

Artikel-Nr. 12767

€ 12,00



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

**RC-Short-Course-Action
Ausgabe 2011**

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

Artikel-Nr. 12640

€ 12,00



**Modellmotoren praxisnah
Werner Frings**

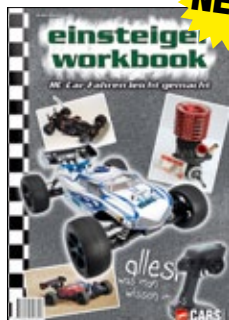
„Modellmotoren praxisnah“ vermittelt Grundlagen sowie praktisches Wissen zu allen Aspekten rund um Modell-Verbrennungsmotoren. Es schafft umfangreiches technisches Verständnis und schärft den Blick für Ursache und Wirkung der verschiedensten Einflussfaktoren.

Artikel-Nr. 10664

€ 19,80



NEU!



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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80



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

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

Artikel-Nr. 10599

€ 8,50

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

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

Artikel-Nr. 11465

€ 8,50

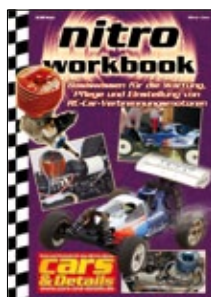


**Nitro Workbook
68 Seiten, A5-Format**

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

Artikel-Nr. 11586

€ 8,50



Deinen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 46.

Bestell-Fax: 040/42 91 77-120

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

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



**12 Ausgaben
für 54,- Euro**

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

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

www.Grossmodelle.com 1:5 & 1:6
www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand
Airbrushtechnik & Modellbau Farbenhaus Gührig • Hauptstraße 17 • D-01877 Rammenau • 035 94/79 04 50

www.race-drift.de

hpi-shop.com
Die Online-Shops mit den meisten Ersatzteilen für die Modellbauer
Tel.: (0719) 34 21 91
eMail: info@hpi-shop.com

CORNELSEN24.COM



Airbrush-Kurse für Modellbauer mit Fachbuchautor Mathias Faber

HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare



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

Der heiße Draht zu CARS & DETAILS

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

Post:
Wellhausen & Marquardt Medien
Redaktion CARS & Details
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51
22085 Hamburg
E-Mail: redaktion@cars-and-details.de
Internet: www.cars-and-details.de

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

Post:
Leserservice
CARS & Details
65341 Eltville
E-Mail: service@cars-and-details.de
Internet: www.alles-rund-ums-hobby.de

Herzstück
Was Sie schon immer über RC-Car-Verbrennungsmotoren wissen wollten!

Tipps und Hilfestellungen rund um den Betrieb eines Wettbewerbs-RC-Cars mit Verbrennungsmotor.

Artikel-Nr. 11279

Mehr Informationen, mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 46.



robbe Futaba

4PK-2.4G
DIGITAL PROPORTIONAL R/C SYSTEM

SuperR

Weltmeister
Atsushi Hara vertraut auf Futaba
IFMAR World Champion 2008
1:8 Off Road
IFMAR World Champion 2000
1:10 Tourenwagen






Megatech T4PKS-R R614FS 2,4GHz FASST
Nr. F3036 • UVP: 529,00 €

- 8/4 Servos •
- 2,4_2,4835 GHz •
- 90 mW •
- FASST/HRS-FASST •
- 2048 kHz •
- 5 Zellen NiMH / 2S LiFe / LiPo - Akku •
- ca. 680 g •

Höchste Präzision, Stellkraft und Geschwindigkeit!
1:8 OFFROAD **1:10 ONROAD**

Brushless-Servo BLS 152
Nr. F1605 • UVP: 224,00 €

382 Ncm!
0,085 s/45°

Brushless-Servo BLS 254
Nr. F1610 • UVP: 154,00 €

47 Ncm
0,038s/45°



CARS & DETAILS SHOP BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Mehr attraktive Angebote online: www.alles-rund-ums-hobby.de

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

CD0713



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

<<< Problemlos bestellen

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

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

CARS & DETAILS LESERBRIEFKARTE

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Kontakt zur Redaktion:

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

CD0713

Deine Meinung ist uns wichtig.

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

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

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

Wellhausen & Marquardt Medien
Redaktion CARS & Details
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg
Telefon: 040/42 91 77-300
Telefax: 040/42 91 77-399
E-Mail: redaktion@cars-and-details.de

CARS & DETAILS LESERBRIEFKARTE

- 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 € 58,80 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.

CD0713

Deine Abo-Vorteile

- ✓ 0,40 Euro pro Ausgabe sparen
- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

<<< Deine Bestellkarte

Einfach ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

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

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

Team Durango DEX210 RTR
339,-€
Brushless Power!!
www.RCLINDE.de



JAKSPEED-RACING.DE
THUNDER TIGER E-MTA 489€
BRUSHLESS POWER!!



REVOLVE RC
Sie können es drehen und wenden wie Sie wollen ...
WWW.REVOLVERC.DE
WTN Werkzeug-Technik-Nord GmbH • Emmy-Noether-Str. 1 • 24568 Henstedt-Ulzburg
Tel. 04193-889178-0 • Fax 04193.889178-88 • wtn@wtn-gmbh.de



Cars & Details Sammelordner
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.
Artikel-Nr. 10233 € 12,00
Einen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 48 in dieser Ausgabe.
Dieses und mehr attraktive Angebote gibt's im Internet:
www.alles-rund-ums-hobby.de



SC10BR5
SHORT COURSE-RACE SPEC

ae TEAM ASSOCIATED

e-MTA
BRUSHLESS POWER

WILD MONSTER HOT SHOT ON FIRE!

100+ km/h

Technische Daten:
Länge: 620mm
Breite: 445mm
Höhe: 220mm
Gewicht: 4820g
Radstand: 370mm

Der neue eMTA vereint innovatives DESIGN & ungleiche PERFORMANZ in einem Fahrzeug. Der eMTA ist ADRENALIN pur! Nichts für schwache Nerven! Achtung Suchtgefahr!

Features:
- Cougar GP3 2.4 GHz Fernsteuerung
- Wasserresistentes DS2008MG Digital servo mit 20kg Haltekraft
- Alle Komponenten spritzwassergeschützt
- BLC-150A Brushless Regler
- Ripper 2000kV Brushless Motor
- Akkufach für 2x2S oder 2x3S LiPo's
- Bei 2x3S LiPo über 100km/h möglich
- Innovative "Inside" 19mm Big Bore Ölrickstoßdämpfer
- Einstellbare Rutschkupplung
- Wheely Bar
- (IHCC) INNER HEXAGON CELL CONSTRUCTION ermöglicht ein sehr leichtes & verwindungssteifes Chassis

RTR
95% vormontiert, Ready to Run. Motor, Regler, Servos & Fernsteuerung eingebaut, benötigt werden Ladegerät & Akkus

ATR
wie RTR, jedoch ohne Sender, benötigt wird ein (FRCS)-kompatibler Sender, Ladegerät & Akkus

THUNDER TIGER
www.thundertiger-europe.com



Mittel-Wert



Kyoshos 2WD-Mittelmotor-Buggy in 1:10

Die Ultima-Rennmodelle von Kyosho waren seit jeher Siegerfahrzeuge. Daher war die Anpassung an den aktuellen Trend zum Mittelmotor-Chassis nicht nur logisch, sondern wurde fast schon von den Fans erwartet. Herausgekommen ist ein wirklich schönes Modell, das vor allem durch die hervorragende Passgenauigkeit und die gute Qualität überzeugt.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Das Mittelmotorkonzept wurde in den 1980er-Jahren schon einmal im legendären 4WD-Buggy Optima Mid genutzt. Die Nutzung im 2WD-Buggy kam jedoch erst mit den immer öfter zu findenden Teppichstrecken auf. Dieser Belag führt im Zusammenspiel mit den passenden Reifen zu einem massiven Anstieg des Griffniveaus. Um daraus mög-

lichst hohe Kurvengeschwindigkeiten generieren zu können, entstanden schnell die ersten Buggys mit einem Mittelmotorantrieb, wobei der Motor vor der Hinterachse platziert wird.

Von Grund auf neu

Der Kyosho RB6 ist nun nicht bloß der Nachfolger des RB5. Bei Kyosho wollte man etwas vollkommen Neues designen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, denn nicht nur beim Materialmix hat man alles richtig gemacht, sondern auch die Fertigungsqualität und die Passgenauigkeit aller Teile ist auf Oberklasse-Niveau anzusiedeln. Das Modell basiert auf einem dicken Aluminiumchassis, das sowohl über Kantungen zur Verbesserung der Stabilität



Eine erstklassige und sehr aufwändige Verarbeitung kennzeichnen die aus 7075 T6-Aluminium gefertigte und gehärtete Chassisplatte

als auch Ausfräsungen zur Gewichtserleichterung verfügt. Ferner wurde das Chassis mit einer härtenenden Oberflächenbeschichtung versehen, um die Lebensdauer zu verlängern.

Die Halterung für die vorderen Querlenker wird leicht erreichbar an der Unterseite der vorderen Kantung befestigt. Der Haltebock der oberen Querlenker und der Lenkung wiederum werden von oben positioniert und anschließend mit der Querlenkerhalterung verschraubt. Diese schon an sich sehr stabile Konstruktion wird noch vom Topdeck zur Befestigung der vorderen Dämpferbrücke verstärkt. Das Servo liegt gut geschützt zwischen dieser Konstruktion und gibt seine Kraft ohne Servosaver über eine Schubstange an die weich und präzise laufende Lenkung weiter.

Die Montage der Vorderachse folgt einem aus dem RB5 bekannten Muster und das Ganze setzt sich aus vielen sauber verarbeiteten Teilen zusammen. Neben dicken Querlenkern nutzt Kyosho wie üblich vorne und hinten 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer. Wobei die vorderen aus einer mitlaufenden, in zwei Kugellagern geführten und einteiligen Achse bestehen und somit keine Querstifte verloren gehen können. Die verwendeten Kugellager mit Teflon-dichtung sind ebenso Standard, wie auch die unterschiedlich harten Kunststoffe und hochfesten Stahlteile. Die Montage der Vorderachse ist recht schnell erledigt.

Die Einzelteile der Lenkhebel samt Mitnehmer und Achsen sind nicht nur sauber gefertigt, sondern auch sehr passgenau und natürlich ohne E-Klipse



Der RB6 nutzt ein mit zwölf großen 3/32-Inch-Kugeln bestücktes Differenzial, um eine optimale Einstellbarkeit zu ermöglichen. Beim Zusammenbau sollte man unbedingt auch auf die kleinen 1/8-Inch-Kugeln achten, denn von beiden Größen liegen dem Baukasten keine überzähligen Kugeln bei. Das fertige Differenzial überrascht wieder einmal mit einem extrem weichen Lauf, ohne Kraftverluste befürchten zu müssen.

Die Qual der Wahl

Beim Einbau des Differenzials in die Getriebebox entscheidet man sich für eine mit vier Zahnrädern bestückte Box (Mittelmotor) oder die klassische Variante mit drei Zahnrädern für den Einsatz eines Heckmotors. Bei der Montage des Mittelmotorgetriebes sollte man unbedingt auf das 10 x 5 x 4-Millimeter-Kugellager im Distanzstück achten. Die Montage des Getriebes ist ein Kinderspiel, zumal Kyosho neben dem Fett für das Kugeldifferenzial auch hochwertiges Molybdän-Getriebefett beilegt. Das Differenzial kann später bei beiden Motorpositionen mit einem Inbusschlüssel von außen eingestellt werden.

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

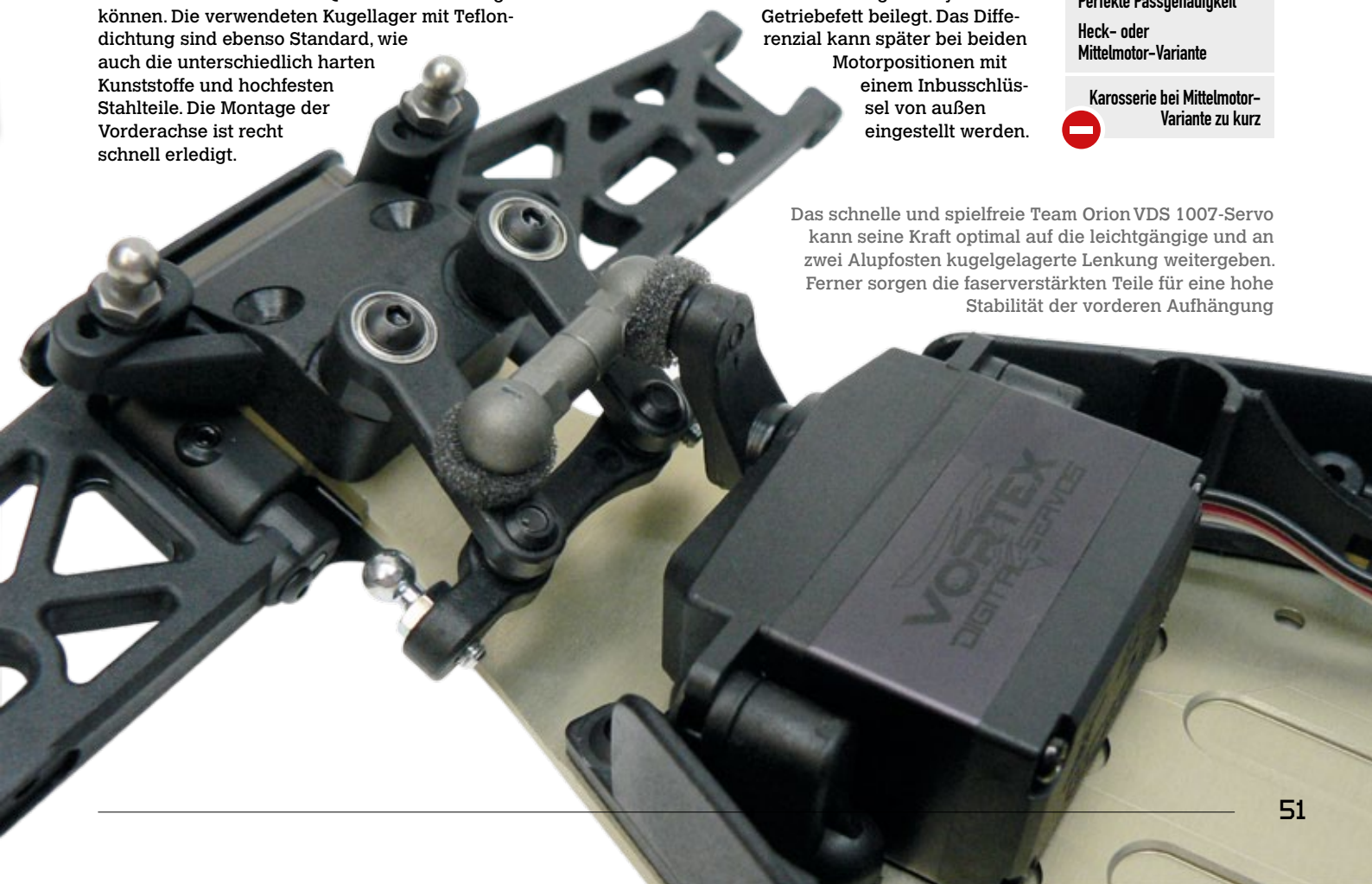
Sehr gute Qualität 

Perfekte Passgenauigkeit

Heck- oder Mittelmotor-Variante

Karosserie bei Mittelmotor-Variante zu kurz 

Das schnelle und spielfreie Team Orion VDS 1007-Servo kann seine Kraft optimal auf die leichtgängige und an zwei Alupfosten kugelgelagerte Lenkung weitergeben. Ferner sorgen die faserverstärkten Teile für eine hohe Stabilität der vorderen Aufhängung



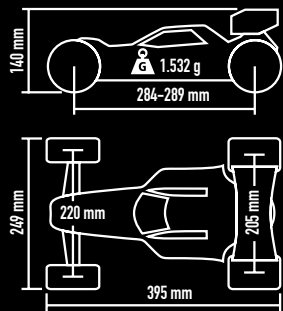
CAR CHECK

RB6 Kyosho

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

Technik: Rechts-links-Gewindestangen, Kugeldifferenzial, komplett kugelgelagert, Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen, Slipperkupplung, Heck- oder Mittelmotor

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



Die Mittelmotorposition bringt vor allem auf Strecken mit viel Griff Vorteile und benötigt etwas weniger Bauteile. Entsprechend gestaltet sich auch die Montage der Querlenkerhalter, die aus etwas flexiblerem Kunststoff gefertigt wurden. Die vordere Halterung kann man optional gegen ein Aluteil austauschen, um Stöße eines Unfalls noch besser abzufangen. Andererseits ist solch ein Teil schnell getauscht und preiswerter als beispielsweise die Querlenker. Die Kraft des Getriebes wird anschließend über CVD-Wellen übertragen. Zu guter Letzt kommt ein klemmbarer 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer zum Einsatz, der nicht verloren gehen kann. Das Ganze wird natürlich durch stabile und stark faserhaltige Querlenker und Achsträger gehalten und benötigt keine weiteren Nach- oder Justagearbeiten, um spielfrei zu sein.

Die Konstruktion der Dämpfer mit Befüllung von unten ist sehr gut gelungen und ermöglicht luftblasenfreie Dämpfer. Sie wurden mit den beiliegenden Fünfloch-Kolbenplatten und 250 CPS-Öl rundum befüllt. So abgestimmt, genügt eine Federvorspannung von sechs Millimeter an allen Dämpfern, um das mit einem 5.500 Milliamperestunden starken Team Orion-LiPo-Akku befeuerte Modell sauber über kleine bis mittlere Hügel zu tragen. Lediglich höhere Sprünge bedingten eine Änderung auf 350 CPS-Öl hinten und 300 CPS-Öl vorne, um ein Durchschlagen zu verhindern. Derartige Ölwechsel

Veränderungen der hinteren Aufhängung werden durch den Tausch einzelner Teile oder Unterlegen von speziellen Abstandshaltern realisiert, ohne fummelige Einsätze wechseln zu müssen

gehen dank eines kleinen Hilfstools schnell von der Hand, ohne die untere Dämpferdichtung zu beschädigen. Nach Abschluss der Arbeiten hat man ein sehr stabiles und dennoch leichtes Modell in seinen Händen. Der RB6 verlangt anders als andere Modelle nicht nach einem speziellen Akkupack, denn sowohl Saddlepacks als auch Stickpacks oder Shortys passen bei beiden Motorkonfigurationen ins Modell.

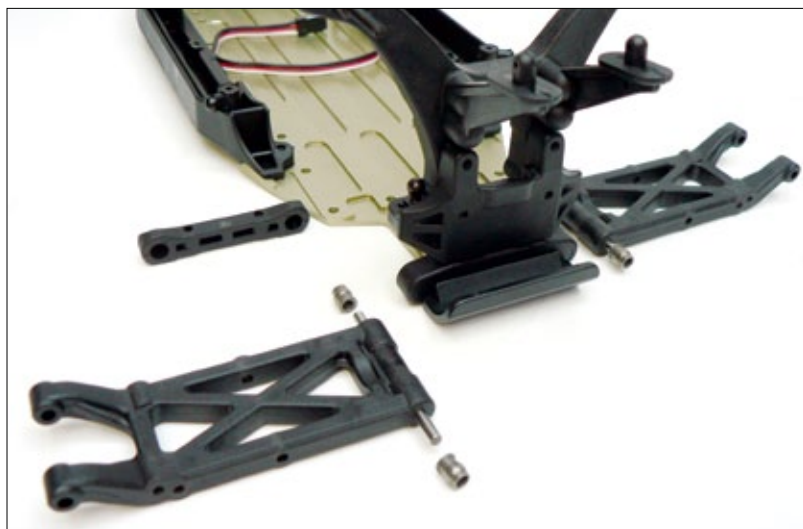
„Spaß und Agilität überzeugten von Beginn an.“

Ab ins Gelände

Zwar zeigte sich das Wetter zum Testzeitpunkt nicht von seiner besten Seite, doch gerade hier konnte der RB6 voll punkten. Spaß und Agilität überzeugten von Beginn an. Das Modell ließ sich kontrolliert bewegen, was zum einen der Leichtgängigkeit des Antriebsstrangs und der Gewichtsverteilung zum anderen, aber auch der feinen Dosierbarkeit des Team Orion R10 Pro-Reglers samt Team Orion-8,5-Turns-Brushlessmotors zuzuschreiben war. Der kleine Regler



Das Getriebegehäuse liegt in zwei Varianten bei. Die linke Version nutzt vier Zahnräder für den Mittelmotorantrieb und die rechte Version klassisch drei Zahnräder für den Heckmotor. Beiden gemein sind die hohe Festigkeit und eine gute Erreichbarkeit zwecks Wartung im eingebauten Zustand



Kyosho nutzt Querlenkerhalter aus Kunststoff mit fest vorgegebenen Werten für die Einstellung des Anti-Squat oder der Vorspur. Die Querlenker wiederum werden auf der kompletten Breite im Haltestift geführt und sind daher ausgesprochen stabil



DIE POWER LIEGT IN DEINER HAND

Die neue Spektrum DX4S 4-Kanal DSMR Fernsteuerung

Die neue Spektrum DX4S - ein sportlicher Spitzensender ohne Einschränkungen. Mit umfangreicher Software und frei programmierbaren sowie voreingestellten Mischern (z.B. ABS und 4-Rad-Steuerung), hast du die volle Power in deiner Hand.

Jetzt in der neuen
DX4S Anlage

- **Neue frequenzagile 2.4GHz DSMR Technologie**
- **Hervorragende Reichweite und Signalstärke auch in stark frequentierten 2.4GHz Umgebungen**
- **Kompatibel mit DSM-, DSM2- und marinespezifischen Empfängern**
- **Inklusive voreingestellter Mischer**
- **Justierung des Mischerverhältnisses während der Fahrt**

Für mehr Informationen über dieses neue Powerpaket und einen Händler in eurer Nähe, besucht uns einfach auf horizonhobby.de





Die Vorderachse erhält mit dem Topdeck eine sehr Crash-resistente und vor allem schnell demontierbare Versteifung. Lediglich sechs Schrauben müssen entfernt werden, um kompletten Zugriff auf die Lenkung und das Servo zu erhalten

benötigt oberhalb des Fahrakkus sehr wenig Platz und fühlt sich daher unter der eng anliegenden Karosserie des RB6 auch ohne Lüfter sehr wohl.

Wilde Drifts, schnelle Runden sowie etliche Akkus und einige Überschläge oder Abflüge später, konnte man dem RB6 trotz des kalten Wetters auf jeden Fall Nehmerqualitäten attestieren, denn nichts war gebrochen oder verbogen. Die Abstimmungsmöglichkeiten lassen genügend Spielraum, um ganz vorne dabei sein zu können, die Qualität ist absolut top, noch dazu ein stabiles Modell, was will man mehr? <<<<



Der einzige Schönheitsfehler am RB6 ist die im Mittelmotorbetrieb etwas zu kurz geratene Karosserie. Wer allerdings einen Motor mit geschlossenem Gehäuse nutzt, wird diesen Punkt vernachlässigen können



Die Hinterachse verfügt über diverse Einstellvarianten und genügend Anlenkungspunkte, sowohl für die Dämpfer als auch für die oberen Querlenker. Zudem lässt das Getriebe genügend Freiraum für größere Motorritzel beziehungsweise Hauptzahnräder und die damit einhergehenden Untersetzungsoptionen



FAZIT

Der RB6 von Kyosho ist ein erstklassiges Modell mit einer tollen Verarbeitung, allerdings einem nicht ganz geringen Preis. Wer sich den RB6 gönnt, wird aber sofort dessen Stabilität, Agilität und die schnelle Wandlungsfähigkeit zwischen Mittel- und Heckmotor zu schätzen wissen.

ZENOAH HOBBY MOTOREN



**Mehr als 100 Jahre der Motorentechnik
Qualität und Zuverlässigkeit aus Japan
De-facto-Standard-Design**

ZENOAH, die Beste Wahl für RC-Car-Fahrer



**Top Fahrer wählen
ZENOAH Motoren**

2012 EFRA Europäische Meisterschaft



MADE in JAPAN

**Hole dir bei deinem RC-Händler in deiner Nähe
den zuverlässigsten und stärksten RC-Car-Motor auf dem Markt**

Husqvarna Zenoah Co.,Ltd

1-9 Minamidai, Kawagoe, Saitama, 350-1165 Japan
www.zenoah.net

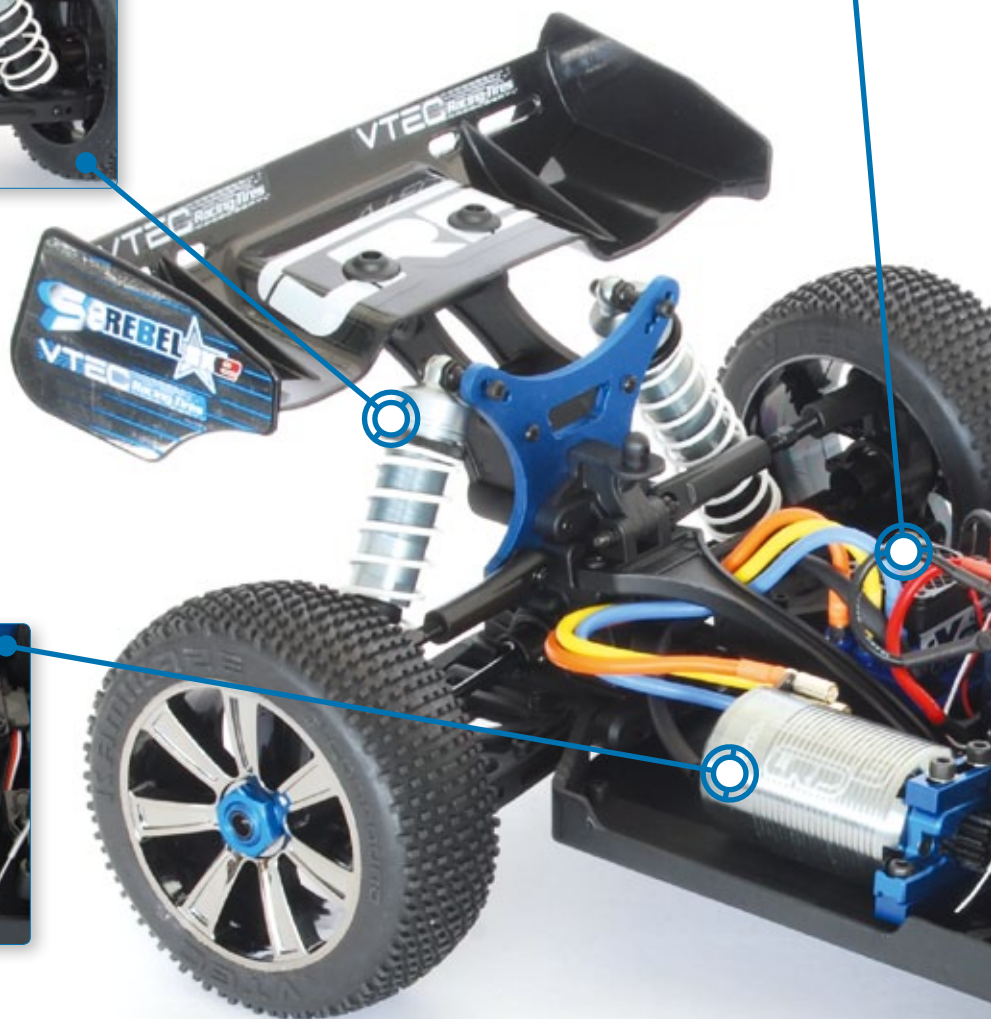
Der iX8-Brushlessregler ist bereits werkseitig programmiert. Er verkraftet einen Strom von bis zu 600 Ampere pro Phase und stellt ein 6-Volt-BEC mit 6 Ampere zur Verfügung. Der Betrieb ist an 2s- bis 6s-LiPos möglich



Die Big-Bore-Stoßdämpfer sind mit Gummitüllen zum Schutz der Kolbenstangen vor Sand und Dreck versehen. Die Federvorspannung kann man über Rändelschrauben variieren. Die Montagepunkte am Diff-Gehäuse verraten es bereits: Stabilisatoren gibt es optional



Der Dynamic 8-Brushlessmotor schafft 2.200 Umdrehungen pro Minute und Volt. Er ist fertig mit dem Regler verkabelt. Der Aluminium-Motorhalter lässt eine sehr einfache und stufenlose Einstellung des Ritzelspiels zu



FIRSTLOOK

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

Text und Fotos: Jan Schnare

Schaut man sich das Produktsortiment von LRP electronic an, kann man schnell den Eindruck bekommen, die Entwicklungsabteilung bekäme wenig Schlaf. Doch nicht nur im ursprünglichen Elektronikbereich vereinnahmt LRP dank stetig neuer, innovativer Entwicklungen einige Marktanteile für sich. Auch Modelle gibt es nicht zu wenig. Nachdem vor gar nicht allzu langer Zeit der Startschuss der S8-Reihe gefallen war, folgten mit den Rebel-Modellen schnell die günstigen Einstiegermodelle im 1:8er-Bereich. Der jüngste Spross der Serie nennt sich S8 Rebel BXe und wird fahrfertig mit hochwertigen LRP-Komponenten ausgeliefert. Wie sich der Offroader im Gelände schlägt, lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von CARS & Details.



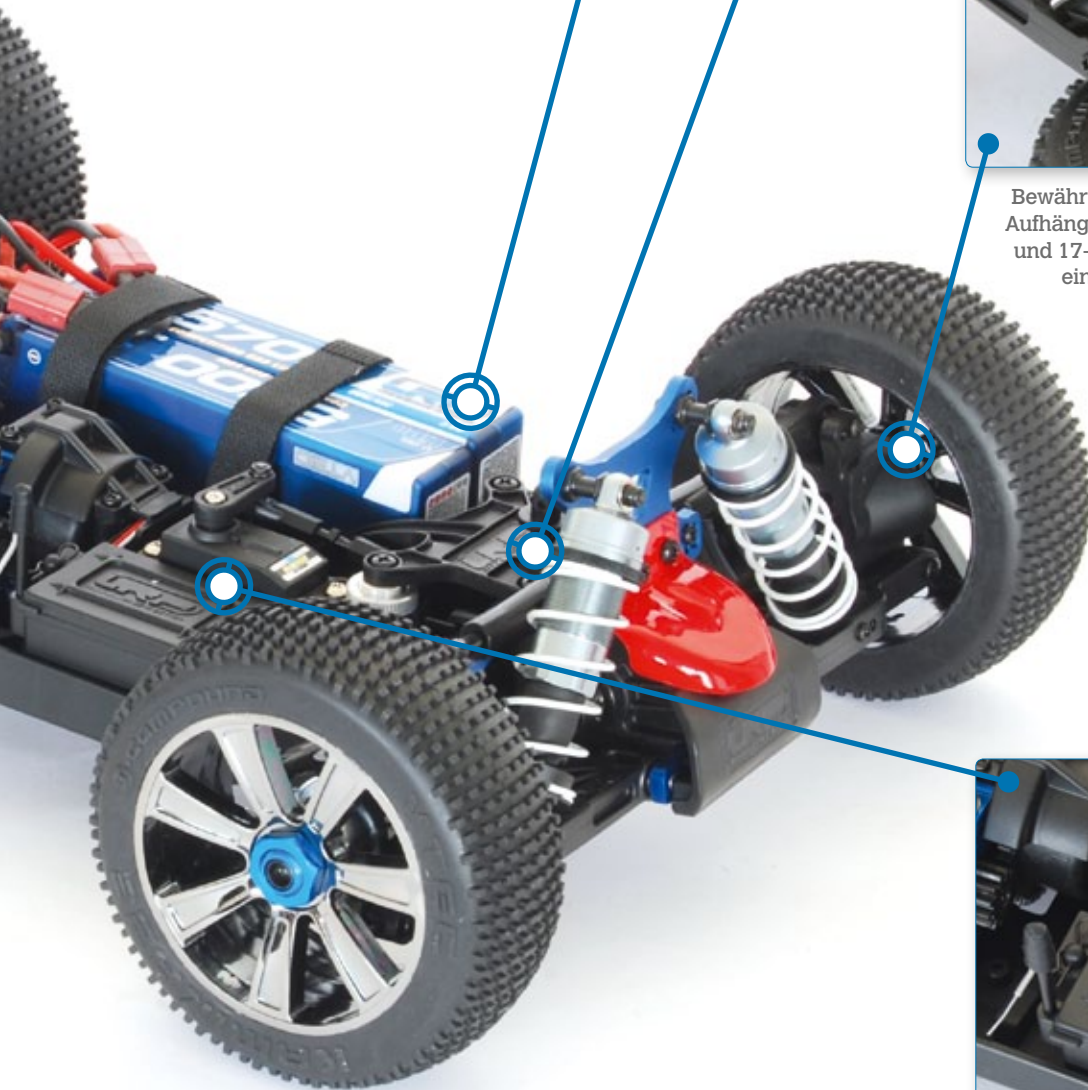
Zwei 2s-LiPos finden bequem im Chassis Platz. Im Testmodell kommen zwei Exemplare aus der Competition Car Line mit 5.700 Milliamperestunden Kapazität und 80C Kurzzeitbelastung zum Einsatz



Die Lenkung bietet mehrere Setup-Möglichkeiten zur Einstellung des Ackermannwinkels. Der Servosaver ist stufenlos veränderbar



Bewährtes findet sich an den Achsen. C-Hub-Aufhängungen, Rechts-links-Gewindestangen und 17-Millimeter-Sechskantaufnahmen sind eine solide Basis für Setup- und Tuning-Maßnahmen. Die VTEC-Kamikaze-Reifen sind eine gute Wahl für die meisten Hobby-Racer



Die RC-Box ist leicht zugänglich und hält Spritzwasser ab. Das Lenkservo vom Typ R-7260 ist sogar wasserdicht, hat eine Stellkraft von 13 Kilogramm, ist kugelgelagert und verfügt über ein Metallgetriebe – sehr üppig für ein RTR-Modell

Scale-Power

NEUE LIZENZEN FÜR CARRERA RC

Das Unternehmen Carrera RC hat sich in diesem Jahr einige exklusive Lizenzen sichern können. Für besonderes Aufsehen sorgt ein neuer Buggy im Red Bull-Design. Sein Name: Red Bull NX1. Ebenfalls erhältlich sind ein Ford Fiesta RS WRC sowie der Pick-up Ford F-150 SVT Raptor. Alle Modelle werden als RTR-Versionen inklusive 2,4-Gigahertz-Anlage, Akku und Lader ausgeliefert. Weitere Informationen gibt es unter www.carrera-rc.com <<<<



Neben einem Buggy im Red Bull-Design und einem Ford F-150 SVT Raptor gibt es bei Carrera RC auch einen Ford Fiesta RS WRC

LESER FRAGEN, EXPERTEN ANTWORTEN

? Alfons aus Ulm fragt:
Ich bin in Sachen RC-Cars ein absoluter Neuling, finde die Thematik aber sehr spannend und möchte mir ein Modell zulegen. Auf was muss ich dabei achten?

Antwort aus der Redaktion:

Diese Frage lässt sich nicht so einfach beantworten, da es eine Menge Faktoren zu berücksichtigen gibt. Welcher Modelltyp soll es sein? Glattbahner, Buggy, Truggy, Monstertruck? Welcher Maßstab? Welche Motorisierung? Eine erschöpfende Antwort würde den Rahmen dieser Rubrik deutlich sprengen. Doch genau für diesen Zweck gibt es das neue einsteiger workbook von CARS & Details-Fachredakteur Oliver Tonn. In diesem, 64 Seiten umfassenden Standardwerk werden alle Fragen, die Hobbyeinsteiger interessieren erschöpfend und reich bebildert beantwortet. Das einsteiger workbook kann für 9,80 Euro im CARS & Details-Shop unter www.alles-rund-ums-hobby.de bestellt werden. <<<<

Das CARS & Details einsteiger workbook hat auf nahezu jede Frage von Hobbyeinsteigern die passende Antwort

DU HAST EINE FRAGE?
Sende sie uns an redaktion@cars-and-details.de



RC-CAR-ABC

O WIE ...

OUTDRIVE

Der Begriff Outdrive beschreibt die geschlitzten Getriebeausgänge von Differenzialen. Diese nehmen die Antriebsknochen auf und sorgen auf diese Weise für eine Weiterleitung der Motorkraft zu den Radachsen

OBERE QUERLENKER

Den oberen Querlenkern kommt eine wichtige Rolle bei der Einstellung des Car-Setups zu. Über sie kann bei den meisten Modellen der Radsturz modifiziert werden. Dazu gibt es zwei Möglichkeiten. Entweder man wählt alternative Befestigungspunkte an den Dämpferbrücken oder man variiert die Länge. Letzteres funktioniert allerdings nur, wenn die Querlenker über eine Rechts-links-Gewindestange verfügen

OUTLAW

Ist im RC-Jargon von einem Outlaw die Rede, ist nicht der pistolenschwingende Rächer im Wilden Westen gemeint, sondern ein Motor, der nicht regelkonform ist. Ein Beispiel wäre ein Modell mit einem 2,5-Kubikzentimeter-Motor in einer Klasse, die auf Aggregate mit einem Hubraum von 2,11 Kubikzentimeter beschränkt ist.

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe



AMI-SCHLITTEN

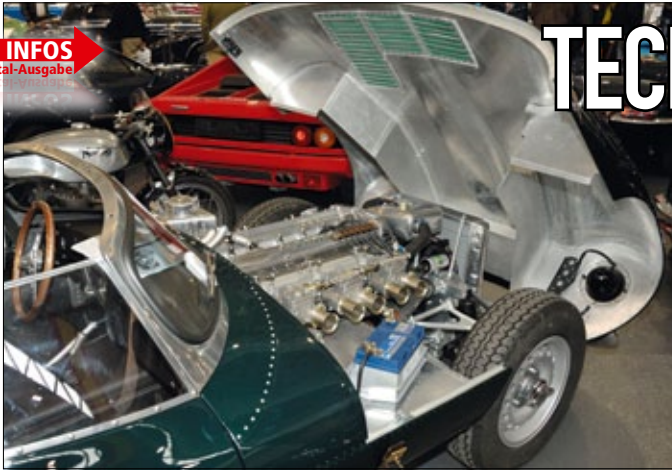
OFFROAD-TRUCK IN 1:3

Man, ist das ein dickes Ding! Der Rewarren von Mammoth Works ist ein echt großer Brocken. Der Trophy-Truck im unglaublichen Maßstab 1:3 ist die Entwicklung einiger findiger Tüftler, die es sich zum Ziel gesetzt haben, einzigartige Großmodelle in limitierter Stückzahl zu produzieren. Und „groß“ trifft es wirklich. Der 1.850 Millimeter lange Rewarren wiegt rund 80 Kilogramm und wird je nach Ausstattungsvariante von einem 200- bis 350-Kubikzentimeter-Viertaktmotor angetrieben – natürlich wassergekühlt. Das 4WD-Modell hat eine Starrachse hinten sowie Doppelquerlenker vorne und kostet fahrfertig zwischen 5.500,- in der einfachsten und 15.000,- US-Dollar in der Competition-Version. Die Frage ist nur: Gegen wen soll man in einem Wettbewerb antreten? Internet: www.mammothworks.com <<<<

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

TECHNO-CLASSICA 2013

MESSE AUTOMOBILER LEIDENSCHAFT



Die Techno-Classica in Essen zählt zu den größten und eindrucksvollsten Shows in dem über alle Maßen gewachsenen Classic-Car-Bereich. Im 25. Jahr Ihres Bestehens war sie mit 193.400 Besuchern größer und bunter denn je. Was Ende der 1980er-Jahre mit Floh- und Teilemärkten einiger Oldtimer-Enthusiasten begann, hat einen ungeahnten Höhenflug genommen. Er findet seinen Niederschlag in einem großen Publikumsinteresse, dem auffallenden Engagement der großen Automobilhersteller und auch den

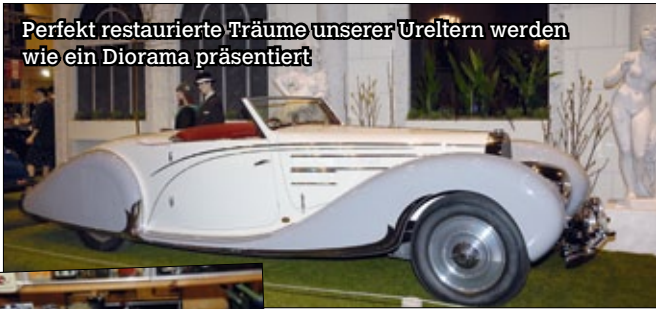
Preisen. Mit einem Wertzuwachs von durchschnittlich 4,2 Prozent im letzten Jahr werden historische Fahrzeuge zunehmend Investitionsobjekte. Die Perspektive des Jetzt gestattet aber den Blick auf die Geschichte des Automobils auch in einer wohlthuend beruhigenden Art. Dieser Faszination der Betrachtung scheint mehr als nur eine Generation zu erliegen.

Die Techno-Classica ist zu einer Show der Superlative geworden, wo sich dem Besucher automobile Träume jeglicher Couleure

bieten. Vom Accessoire bis hin zum perfekt restaurierten Oldtimer lässt sich alles finden und vieles auch kaufen. Ein Besuchstag reicht mittlerweile nicht mehr, um die Exponate von 1.250 Ausstellern aus 30 Nationen in Gänze in Augenschein zu nehmen, geschweige denn in der Vielfalt das Gesuchte zu entdecken. Interessanterweise sind abseits des Maßstabes 1:1 hier und da auch RC-Car- und DieCast-Modelle längst vergangener Tage zu finden. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.siha.de

Christian Hanisch

Perfekt restaurierte Träume unserer Ureltern werden wie ein Diorama präsentiert



RC-Cars sind selten auf dieser Messe des Maßstabes 1:1, aber in der Vielzahl der Exponate lassen sie sich durchaus finden



Den Ikonen automobilier Passion gehört für viereinhalb Tage die Szenerie

WER KENNT DIESES RC-CAR?

DIE AUFLÖSUNG

Bei dem in der Rubrik News gesuchten Modell handelt es sich um den Serpent 960 von 2-speed. Wir testeten den Glattbahner mit Verbrennungsmotor im Maßstab 1:8 in Ausgabe 1/2006 von CARS & Details. Schon damals hatte der Name Serpent bei RC-Car-Fahrern einen guten Klang. Das niederländische Unternehmen gilt als Innovationstreiber der Verbrenner-Glattbahn-Szene. Der 960 war die konsequente Weiterentwicklung des 950 und wurde, wie es sich gehört, als reiner Bausatz ausgeliefert. Er kostete stolze 629,- Euro. Das Modell basierte auf einem soliden Alu-Chassis und verfügte über einen Riemenantrieb, eine CFK-Radioplatte, RCC-Stoßfänger und eine Centax-2-Kupplung. Benötigt wurden zur Komplettierung die RC-Anlage, zwei Servos sowie ein .21er-Motor mit Auspuffanlage. Der Test ergab, dass die Veränderungen am Serpent 960 im Vergleich zu seinem Vorgänger deutliche Verbesserungen des Handlings und der Performance ergaben. Vor allem die Abstimmung des Modells gestaltete sich einfacher. Dies kam besonders wenig erfahrenen RC-Car-Fahrern zugute, die in die 1:8er-Verbrenner-Glattbahn-Szene einsteigen oder sich verbessern wollten. <<<<

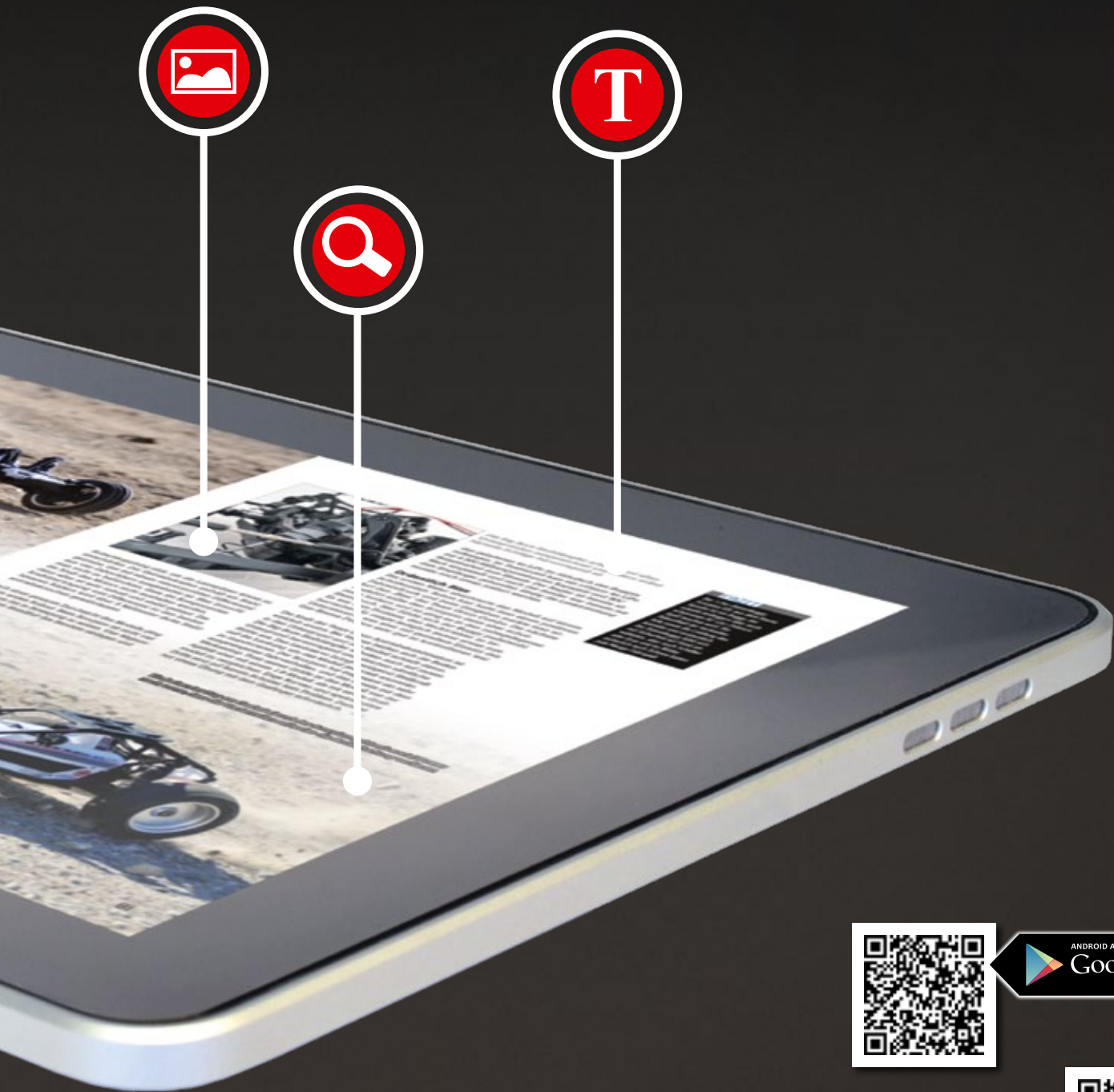




DAS DIGITALE MAGAZIN

JETZT ERLEBEN

AUF SMARTPHONE UND TABLET.



QR-Codes scannen und die kostenlose Kiosk-App von **CARS & Details** installieren.

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



MEHR INFOS. MEHR SERVICE. MEHR ERLEBEN. DAS DIGITALE MAGAZIN.



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


Volltext-Suche:
Schnell und ein-
fach die Themen
finden, die einen am
meisten interessieren


Bewegte Bilder:
Eingebunde Videos
für crossmediales
Entertainment


Bonus-Material: Neue
Perspektiven dank
zusätzlicher Bildergalerien


Schnäppchen-
Jäger: Online-
Shopping mit direkter
eCommerce-Anbindung


Textbox-Option:
Text anklicken, Lese-
Komfort erhöhen – auch
auf dem Smartphone


Digitaler Stadtplan:
Verknüpfung von Adressen,
Landkarten und Wegbeschreibungen

**FÜR PRINT-ABONNENTEN
KOSTENLOS**

Lest uns wie **IHR** wollt.



Einzelausgabe
CARS & Details Digital
4,49 Euro



Digital-Abo

pro Jahr
39,- Euro

12 Ausgaben
CARS & Details Digital



+



Print-Abo

pro Jahr
54,- Euro

12 x CARS & Details Print
12 x CARS & Details Digital inklusive

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

INFERNO NEO

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

HOT
DEALS

Jetzt als super
SONDERANGEBOT
im Handel erhältlich!

DYNAMIC DUO...!

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS



Inferno NEO Typ 1
Best.-Nr. 31295T1

Inferno NEO Typ 2
Best.-Nr. 31295T2



TECHNISCHE DATEN

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

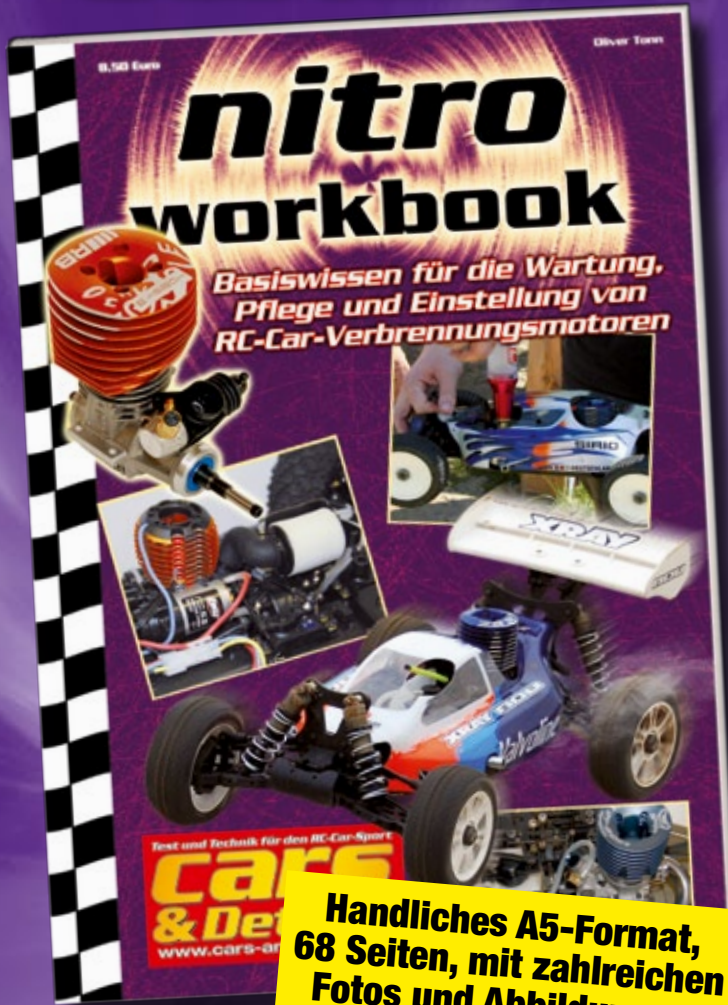
follow us



readysset

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

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:

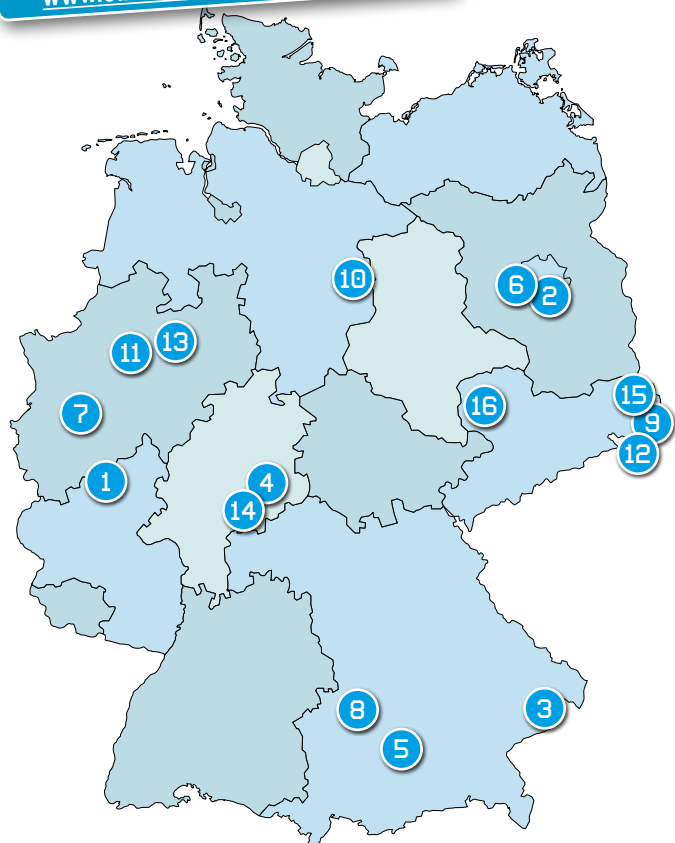
www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110

Anzeige

TERMINNE

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



27. MAI BIS 02. JUNI 2013

01. Juni 2013

Auf dem Motodrom Rhein Ahr in 53498 **Bad Breisig** (1) findet ein Lauf des **Langstreckenpokals V65** statt. Ausrichtender Verein ist der MCC Rhein Ahr. Internet: www.mcc-rhein-ahr.de

01. bis 02. Juni 2013

Im Natursportpark in 15827 **Blankenfelde** (2) findet ein **24-Stunden-Rennen** statt. Veranstalter ist die Burning Wheels AG Rennsport Dahlewitz. Internet: www.burningwheels.eu

03. BIS 09. JUNI 2013

08. bis 09. Juni 2013

Der MBS Passau veranstaltet die Modellbauausstellung **InnScale**. Veranstaltungsort ist die Halle im Haus des Gastes in 94152 **Neuhaus am Inn** (3). Internet: www.mbs-passau.de

10. BIS 16. JUNI 2013

15. bis 16. Juni 2013

Beim ORT Fulda findet ein Lauf der Klasse **1:8 Offroad der DMC Gruppe Mitte** statt. Veranstaltungsort ist das Robbedrom nahe 36555 **Grebenhain** (4). Internet: www.ort-fulda.de

15. bis 16. Juni 2013

Beim MSC Karlsfeld findet ein Lauf der süddeutschen **Offroad-Meisterschaft ORE10** statt. Veranstaltungsort ist die vereinseigene Rennstrecke in 85757 **Karlsfeld** (5). Internet: www.msc-karlsfeld.de

16. Juni 2013

Auf der Rennstrecke des ASC Potsdam in der Michendorfer Chaussee in 14473 **Potsdam** (6) findet ein Lauf des **Potsdam-Cups** statt. Internet: www.asc-potsdam.de

16. Juni 2013

Beim AMC Langenfeld findet ein Lauf des **NRW-Offroad-Cups** statt. Veranstaltungsort ist die vereinseigene Strecke in 40764 **Langenfeld** (7). Internet: www.nrw-offroad-cup.de

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

in der Digital-Ausgabe

17. BIS 23. JUNI 2013

18. bis 19. Juni 2013

Beim MC Welden findet ein Lauf des **Bayern-Cups** in der Klasse 1:8 Offroad statt. Veranstaltungsort ist der Fuchstalring nahe 86465 **Welden** (8). Internet: www.mc-welden.de

23. Juni 2013

Auf der Rennstrecke des MBC Oberlausitz in 02708 **Lawalde/Laub** (9) findet ein Lauf des **Oberlausitzcups** statt. Internet: www.oberlausitzcup.de

24. JUNI BIS 30. JUNI 2013

29. bis 30. Juni 2013

Beim RMC Wolfsburg findet ein Lauf der **Norddeutschen Meisterschaft 1:8 Buggy** statt. Veranstaltungsort ist die permanente Off-Road Rennstrecke am Mückenring in 38448 **Wolfsburg-Vorsfelde** (10). Internet: www.rmc-wolfsburg.com

30. Juni 2013

Beim MC **Dortmund** (11) findet ein Lauf des **NRW-Offroad-Cups** statt. Internet: www.nrw-offroad-cup.de

01. JULI BIS 07. JULI 2013

07. Juli 2013

Auf der Rennstrecke der Off Razer Zittau in 02763 **Zittau** (12) findet ein Lauf des **Oberlausitzcups** statt. Internet: www.oberlausitzcup.de

15. JULI BIS 21. JULI 2013

21. Juli 2013

Bei der IGRT Hamm findet ein Lauf des **NRW-Offroad-Cups** statt. Veranstaltungsort ist die vereinseigene Strecke nahe 59001 **Hamm** (13). Internet: www.nrw-offroad-cup.de

22. BIS 28. JULI 2013

27. Juli bis 03. August 2013

Die gemeinsamen **Verbandsjugendtage** des DMC und DMFV finden im Freizeitpark Vulkan & robbe-Modellsportland in 36399 **Freiensteinau** (14) statt. Zehn Jugendliche aus beiden Verbänden können dabei eine Woche gemeinsam den Modellsport entdecken. Internet: www.dmc-online.com

05. BIS 11. AUGUST 2013

10. August 2013

Auf dem Motodrom Rhein Ahr in 53498 **Bad Breisig** (1) findet ein Lauf des **Langstreckenpokals V65** statt. Ausrichtender Verein ist der MCC Rhein Ahr. Internet: www.mcc-rhein-ahr.de

09. BIS 15. SEPTEMBER 2013

14. bis 15. September 2013

Beim MC **Dortmund** (11) findet die **NRW-Offroad-Masters** des NRW-Offroad-Cups statt. Internet: www.nrw-offroad-cup.de

15. September 2013

Auf der Rennstrecke der MSG Niesky in 02906 **Niesky** (15) findet ein Lauf des **Oberlausitzcups** statt. Internet: www.oberlausitzcup.de

23. BIS 29. SEPTEMBER 2013

28. bis 29. September 2013

Auf dem Motodrom Rhein Ahr in 53498 **Bad Breisig** (1) findet ein Lauf des **NRW Cup Großmodelle** statt. Ausrichtender Verein ist der MCC Rhein Ahr. Internet: www.mcc-rhein-ahr.de

30. SEPTEMBER BIS 06. OKTOBER 2013

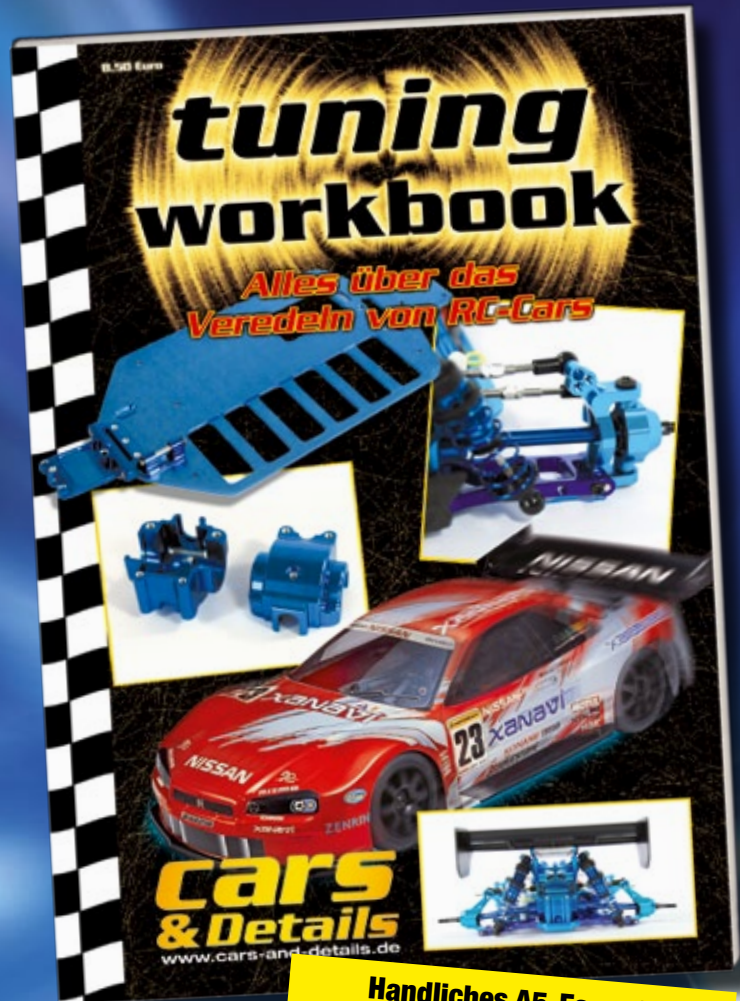
03. bis 06. Oktober 2013

In den **Leipziger Messehallen** (16) findet die **modell-hobby-spiel** statt. Internet: www.modell-hobby-spiel.de

Anzeige

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk für die Veredelung von RC-Cars



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

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

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

IM INTERNET

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

oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

S-Workz Elektrobolide in 1:8

ÖKO-POWER

Laut ist out. Diese Devise hat die Klasse der 1:8er-Offroader längst verinnerlicht. Dementsprechend haben nun fast alle Firmen ein entsprechendes Elektromodell im Angebot. Eines der aktuellsten Modelle aus diesem Segment ist der S350 BE1 von S-Workz, der sich technisch sehr interessant präsentiert.

Text und Fotos:
Dieter Renzel

Elektroantriebe in 1:8er-Offroadmodellen sind wahrlich nichts Neues. Zunächst noch in Eigenregie wurden einige Wettbewerbsmodelle mit LiPo-Akkus und starken Brushlessmotoren elektrifiziert. Entsprechend schnell reagierte auch der Markt darauf und die Firmen brachten zunächst passende Umrüstsätze für ihre Modelle heraus. Kein Wunder, dass die erste Generation der OR8E-Modelle bis auf die Antriebsart ihren verbrennungsmotorgetriebenen Kollegen zum Verwechseln ähnlich aussah. Der haltbare Allradantrieb in Verbindung mit der aktuellen Fahrwerkstechnik stellte eine gute Basis für den Elektroantrieb dar. Einzig die notwendigen Komponenten erforderten mitunter doch einige Kompromisse. Es war damals nur eine Frage der Zeit, bis die ersten eigenständigen OR8E-Modelle entwickelt wurden. Mit zu dieser neuen Generation gehört ganz klar der S350 BE1 von S-Workz.

Massen Zentralisierung

Warum auf Bewährtes verzichten? Auch die Entwickler von S-Workz verwenden für ihren Elektrobuggy die massiven und haltbaren Aufhängungskomponenten aus dem Verbrennerbuggy. Mit den langen Querlenkern, der Pivot-Ball-Vorderachsaufhängung und den voluminösen Öldruckstoßdämpfern des einstellbaren Fahrwerks ist der Elektrobuggy bestens



Dass die Kombination aus Leichtbau, Haltbarkeit und ausgezeichneter Funktion durchaus möglich ist, beweisen die drei verbauten Vier-Spider-Diffs

gerüstet. Auch die im S350 verwendeten Differenziale sowie die Antriebswellen wurden unverändert übernommen. Die einzige Neuerung im Antriebsstrahl stellen die neuen Getriebschalen dar. Anstatt zwei sorgen nun drei Kugellager für eine noch stabilere Führung der Antriebskegelräder.

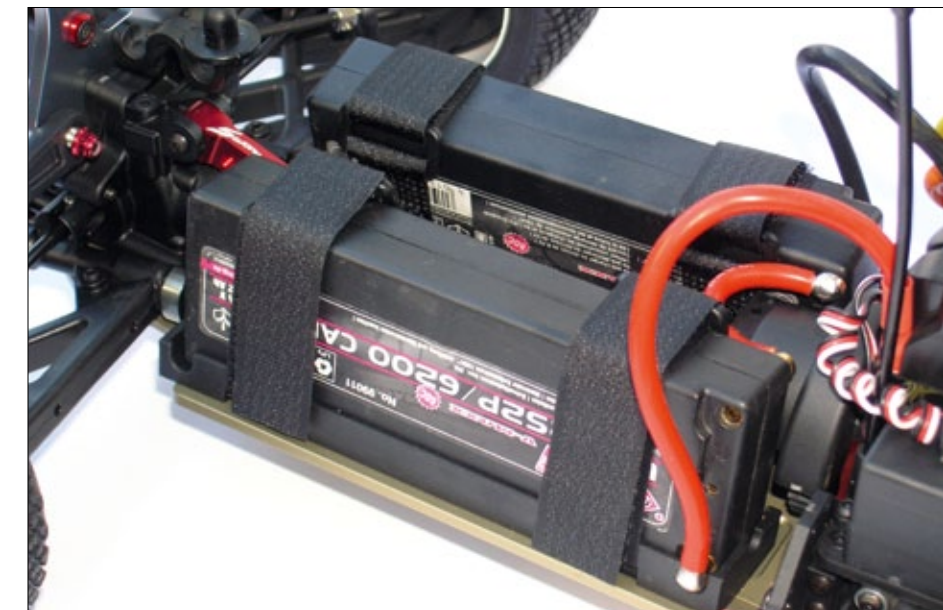
Die eigentliche Metamorphose des Verbrennungsmodells zum Elektrobuggy zeigt sich dann aber erst unterhalb der sehr schlank taillierten Lexankarosserie. Hier fällt zunächst der Blick auf die derzeit aktuellste Anordnung der Elektronikkomponenten. Im



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe

Heckbereich werden die beiden 2s-Hardcase-LiPos im Hinblick auf eine schmale Gesamtbreite stehend mit Klettband in Kunststoffschalen fixiert. Das erlaubt ein im hinteren Bereich auf nur etwa 10 Zentimeter Breite hinauslaufendes Alu-Chassis und verspricht damit viel Bodenfreiheit auch bei massiven Wankbewegungen. Im vorderen Teil des Chassis geht es dementsprechend eng zu. Der Motor, ein liegend positioniertes Lenkservo mit darüberliegender Empfängerbox und dem Fahrregler erinnern etwas an den Turmbau zu Babel. In der Summe ergibt sich aber eine ziemlich neutrale Gewichtsverteilung.

Jetzt erklärt sich auch die weit nach vorne gezogene Position der Kabinenhaube. Auch wenn es augenscheinlich etwas enger auf dem Chassis zugeht, ist für den Einbau herkömmlicher Elektronikkomponenten genügend Platz vorhanden. Natürlich verfügt auch die E-Version über einen einstellbaren Servosaver und die



Die zentral angeordneten Akkus werden – sicher von jeweils zwei Klettbandverschlüssen gehalten – senkrecht und leicht nach innen geneigt im hinteren Chassisbereich untergebracht

notwendigen Chassisstreben. Neben der schlanken Linie verfügt der BE1 auch noch über einen Chassisknick im hinteren Bereich. Wie am Kick-Up der Vorderachse wird die Chassisplatte nach oben gebogen. Nicht der Nachlauf sondern ein Plus an Bodenfreiheit bei Sprüngen oder während des Beschleunigungsvorgangs verspricht sich S-Workz hiervon.

Ausgezeichnete Passgenauigkeit

Bei der Montage des Fahrzeugs mit Hilfe der gut gemachten Bauanleitung gab es keine negativen Überraschungen. Ein paar Punkte sollen trotzdem nicht unerwähnt bleiben. Bei der Montage der Vorderachse muss die korrekte Position der oberen Rechts-links-Gewindestangen beachtet werden. Der Sturz der Vorderräder wird trotz der Pivot-Ball-Aufhängung nicht über diese Gewindestangen, sondern durch Unterlegen von Scheiben justiert. Bei sachgemäßer Montage passen die Sturzwerte ohne weitere Nacharbeiten.

Ein kleines Manko stellt die etwas knifflige Unterbringung des Empfängers dar. Werden im Vorfeld sämtliche Kabel ordnungsgemäß verlegt und der Empfänger probehalber vor dem Verschrauben der Abdeckung in Position gebracht, klappts spätestens im zweiten Anlauf. Wer hier unachtsam vorgeht, riskiert schnell mal geknickte oder gequetscht Servokabel. Der letzte Kritikpunkt betrifft die Motorposition, genauer gesagt die maximale Motorenlänge. Hier sind 69 Millimeter das Höchstmaß, ansonsten berührt der Motorkopf die Vorderradanlenkung. Die aktuellen Wettbewerbsmotoren liegen dabei meist im passenden Bereich. Wer allerdings einen günstigen Brushlessmotor verwenden will, sollte vor der Bestellung sicherheitshalber die Motorgehäuselänge vergleichen.

Zum Abschluss der Montagearbeiten bleiben noch einige Teile über. In diesem Fall ist das jedoch durchaus positiv zu bewerten, denn neben einem zweiten Satz Stoßdämpferfedern liegen dem Bau-

Gleich drei Kugellager dienen dem innovativen X-System der Differenziale als optimaler Lagersitz in den beiden Getriebegehäusekästen



Lenkbewegungen werden über die angeschraubten, robusten 3 Millimeter starken Kohlefaserplättchen an die vorderen Radträger übertragen



105 Millimeter lange Querlenker sorgen in Verbindung mit den voluminösen Öldruckstoßdämpfern für gute Fahreigenschaften und zahlreiche Einstellmöglichkeiten an der Hinterachse

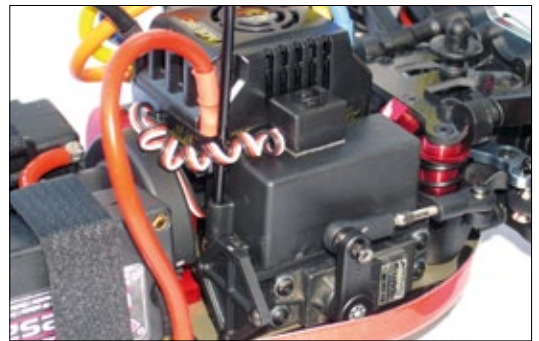
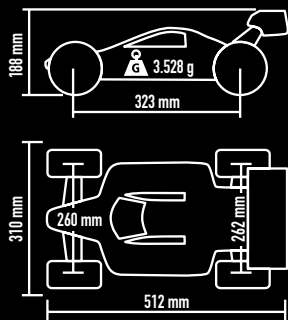
CAR CHECK

S350 BE1 S-Workz

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 459,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
Schrägverzahnte Diffs, Big-Bore-Stoßdämpfer, CNC-gefräste Dämpferbrücken, X-System-Antriebswellen, komplett kugellagert, Vier-Spider-Differenziale

Benötigte Teile:
Motor, Regler, Fahrakkus, Lenkservo, RC-Anlage, Ladegerät



Auf der dem Antriebsmotor gegenüber liegenden Seite sieht es knapper aus als es tatsächlich ist. Einzig die Montage des Empfängers unterhalb der schwarzen Abdeckung und über dem Lenkservos ist etwas knifflig



Durch die weit vorne positionierte Motorhalterung sollte der Motor eine Gehäuselänge von 70 Millimeter nicht überschreiten, sonst berührt der Motorkopf den Umlenkebel der Lenkung

kasten zwei zusätzliche Stabilisatoren-Sätze sowie Schmutzabweiser für die Felgen bei, womit dem erfolgreichen Einsatz auch im Wettbewerbsgeschehen nichts im Wege steht.

Agilität

An der Teststrecke angekommen, blieben natürlich angesichts der unüblichen Karosserieform erste Kommentare nicht aus. Im Wettbewerbsgeschehen zählt allerdings rein die Funktionalität und über die verfügt der BE1 definitiv. Kaum ein anderes Modell sticht so aus dem Einheitsbrei heraus. Doch Optik alleine zählt noch lange nicht. Also ab auf die noch leicht feuchte Lehmstrecke und vorsichtig den Gashebel gezogen. Kurz nach den Geradeauslauf nachgetrimmt, ein paar kleine Schlenker zur Überprüfung der Lenkfunktion eingestreut und dann ab ins kurvenreiche Infield. Gas geben, rollen lassen. Einlenken, leichtes Stützgas. Auslenken, Beschleunigen. Leichtes Gegenlenken, Vollgas. Bis zur nächsten Kurve.

Auf dem feuchten klebrigen Lehm beißt sich der BE1 förmlich in die Piste ein, das fördert sowohl Vortrieb als auch Lenkagilität des Buggys. Jede noch so kleine Bewegung an der Fernsteuerung wird deutlich spürbar vom Fahrzeug umgesetzt. Gasannahme, Lenkagilität und kurze Flugkorrekturen in der Luft lassen



Gewindeenden an den Querlenker- und Radträgerstiften erleichtern die Montage und sorgen für einen ersten sicheren Sitz

Gelungener Antrieb
Wettbewerbsfähiges Fahrwerk

Extrem schlankes Chassis
Ausgewogene Chassisbalance

Polarisierende Optik



„Das nur etwa 10 Zentimeter breite Alu-Chassis verspricht viel Bodenfreiheit auch bei massiven Wankbewegungen.“

Jetzt neu!



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

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

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

Los geht es mit der Auswahl eines geeigneten Modells und der Beschreibung der ersten Schritte. Dabei widmen wir uns ausführlich der Elektro-Verbrenner-Thematik, gehen auf Startvorbereitungen ein, erläutern den Umgang mit den unterschiedlichen Komponenten und erklären, wie man sein Modell pflegt und optimiert.

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110



Bei all den Einstellmöglichkeiten, die das Chassis bietet, gibt es für den Heckflügel nur zwei Optionen

keine Wünsche offen. Doch im Baukasten-setup hatte das Testmodell noch etwas zu viel Bodenfreiheit für die griffige Strecke, wodurch in Kurven die Gefahr des Umkippens bestand. Ein rascher Boxenstopp mit einem schnellen Hochdrehen der Federvorspannungsringe änderte dies schnell ab und jetzt geht es noch einen Zacken schneller ums Eck.

Trotz der Reaktionsfreude überfordert der Buggy den Fahrer nicht. Er lässt sich auch einfach rund und dabei trotzdem schnell fahren. Bodenwellen werden von den seidenweich arbeitenden Dämpfern ausreichend weggebügelt. Versuche mit den härteren oder weicheeren Federpaaren endeten schlussendlich damit, dass hinsichtlich eines gutmütigen Fahrverhaltens vorne die harten und hinten die weichen Federn zum Einsatz kamen. Je nach persönlichem Fahrstil und Zustand der Piste kann hier aber durchaus variiert werden.

Mittlerweile waren auch einige der Verbrennerkollegen mit auf der Strecke und die ersten Zweikämpfe zeigten sehr schnell, dass der Elektrobuggy mit der Konkurrenz mithalten kann. Beschleunigung und Endgeschwindigkeit passten ausgezeichnet zusammen, auch wenn ab und an doch der Nitro-Sound vermisst wurde. Auf den griffigen Streckenabschnitten hatte der Elektro durchaus etwas mehr Druck



Die vordere Lenkbrückenversteifung ist neben den Lenkhebelwinkeln eines der wenigen Teile aus Kohlefaser. Die oberen Querlenker und dadurch auch der Nachlaufwinkel können über die Position der Plastikklipse verstellt werden

aus den Ecken heraus, während die Nitros mit ihrer etwas sanfter einsetzenden Power auf den rutschigen Streckenabschnitten in Sachen Handling durchaus Vorteile hatten. In Kurven zeigte sich der Elektromotor deutlich reaktionsschneller als die mit einer Kupplung bestückten Nitromotoren. Vom Regelverhalten geht hier der Punkt ganz klar an den BE1.

Fitnessstest

Nach maximal 15 Minuten ist dann aber für den Stromer vorerst Schluss. Während die Verbrennerkollegen einfach in die Box zum Nachtanken fahren, heißt es für den BE1 Akkus laden oder auswechseln.

Damit die Euphorie nicht so schnell vergeht, muss es aber auch mit der Haltbarkeit passen. Nach zwei harten Trainingswochenenden stand für den BE1 die große Inspektion auf dem Plan. Nach Entfernen der oberen Staubschicht gab es hier und dort minimales Spiel in der Fahrwerksaufhängung, leichte Einlaufspuren am Hauptzahnrad sowie die üblichen Kratzer an der Karosserie. Letztere bildete dann eigentlich auch den einzigen größeren Kritikpunkt, da sie im hinteren Chassisbereich wegen der dort fehlenden Chassiswannen nicht gut abschließt. Infolge dessen sammelt sich so im hinteren Fahrzeugbereich schnell mal einiges an Staub im Buggy. <<<<

FAZIT

Der BE1 von S-Workz zählt ganz klar mit zur Spitze der neuen OR8E-Generation. Schnell, wendig und agil präsentiert sich das rein auf den Elektroantrieb konstruierte Modell.

Gerade beim Beschleunigen in Kurven bietet der Elektrobuggy gegenüber seinen verbrennergetriebenen Konkurrenten spürbare Vorteile



Robuste RTR Einsteiger Modelle.

BRUSHLESS

RC-CARS

E10 BY **HIMOTO**

VERSIONEN

HTX EMPFÄNGER
MIT FAILSAFE-FUNKTION

3S LIPOFÄHIG

HIMOTO BRUSHLESSMOTOR
3215KV

MIT LIPOHARDCASE AKKU 7,4V



**BOWIE E10 MIT
MONSTERTRUCK**

Standartversionen

Alle 3 Fahrzeuge sind auch
mit 550er E-Motor, 7,2 V NiMH-Akku und
Ladestecker erhältlich.

Ausstattung **Brushlessversionen**
(MTL, XBL und XTL) siehe oben!

WATERRESISTANT

Alle Fahrzeuge werden mit spritzwasser-
geschützter Empfangs- und Reglereinheit
geliefert:



HIMOTO
HIX
2,4 GHz

[WWW.HIMOTO-KRICK.DE](http://www.himoto-krick.de)

WATERRESISTANT



**TANTO E10 XB
Buggy**



**KATANA E10 XT
Truggy**



NEW!

krick

Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Postfach 1138 · 75434 Knittlingen
www.himoto-krick.de

Fordern Sie die aktuellen RC-Car-Unterlagen an oder holen Sie sie bei Ihrem Fachhändler.

Neuankömmling mit modernem Style

VOLLE KONTROLLE



Text und Fotos:
Oliver Tonn

Kaum eine andere RC-Sparte hat innerhalb der letzten Jahre so deutliche Veränderungen erfahren wie die der Fernsteueranlagen. Nachdem sich die quarzlose 2,4-Gigahertz-Technologie mittlerweile flächendeckend durchgesetzt hat, verändern sich mehr und mehr auch die Designs der Sender. Die Zielvorgabe lautet: Weg vom ewig gleichen Einheitsbrei, hin zum modernen Outfit. Einer dieser Vertreter ist die neue CR3P von Absima.



Die Kanaltrimmungen lassen sich alternativ über Druckknöpfe justieren, die rund um das griffige Lenkrad positioniert wurden

Klobig, bleischwer, meterlange Antennen, winzige Displays – so oder so ähnlich präsentierten sich gängige Coltsender bis vor wenigen Jahren. Schon der erste Blick auf die CR3P macht deutlich, dass keines dieser Kriterien auf sie zutrifft. Ganz im Gegenteil, sie kommt mit ihrer integrierten Antenne stylish daher, frech und ginge locker als Disruptor aus Alien vs. Predator durch. Unauffälliges Understatement? Fehlanzeige, das überlässt die CR3P lieber der Konkurrenz.

Du bist nicht allein

Letzterer begegnet sie in der gehobenen Einsteigerklasse, spricht deutlich unter 100,- Euro, aber trotzdem mit Digitaltechnik statt Drehknöpfen und einer Ausstattung, die spürbar über das Nötigste hinauszugehen hat. Eine hoch interessante Klasse mit viel Potenzial, denn fast jeder Modellbau-Neueinsteiger hat irgendwann seine simple RTR-Funke satt und sucht nach einer besseren Alternative. Andererseits wissen das auch andere Hersteller und so begegnet die CR3P einer riesigen Schar vom Mitbewerbern, gegen die sie sich durchsetzen muss. Leicht wird das nicht.

Das erste Ausrufezeichen setzt das blau beleuchtete, große Display, das seinen neuen Besitzer nach dem Einschalten sehr gut ablesbar anstrahlt. Wer durch die angezeigten Parameter navigieren will, der nutzt dazu ein großes, seitlich positioniertes Scrollrad. Dieses lässt sich sowohl drehen als auch drücken und erfüllt damit die Funktion der zentralen Bedieneinheit. In Sachen Features bietet die CR3P neben dem Pflichtprogramm wie Kanaltrimmung, Dualrate und Servoumkehr auch einiges in der Kür auf. So lassen sich die Servo-Endpunkte für alle drei Kanäle exakt festlegen.

Ebenfalls vorhanden ist eine ABS-Funktion, die bei Bedarf für ein pulsierendes Bremsservo sorgt und dadurch blockierende Räder verhindern will. Für

TECHNISCHE DATEN

Bauform: Colt
Übertragung: 2,4 GHz A.F.H.D.S.
Kanäle: 3
Stromversorgung: 4 Zellen
Gewicht inkl. Zellen: 494 g
Preis: 59,95 Euro
Bezug: Fachhandel



In Sachen Unterbringung dürfte der kleine Empfänger keine wirkliche Hürde darstellen

die meisten Interessenten noch wichtiger dürfte die Expo-Funktion sein, die ebenfalls integriert wurde. Mit ihrer Hilfe lässt sich die Servoreaktion um den Nullpunkt variieren, was vor allem für Rennstrecken-Piloten ein entscheidendes Kaufkriterium darstellt. Insgesamt ist die CR3P für eine Fernsteuerung dieser Klasse gut ausgestattet und lässt softwareseitig nichts vermissen.

In Sachen Modulation kommt – na klar – die 2,4-Gigahertz-Technologie zum Einsatz. Wer sich etwas näher damit beschäftigen möchte, der darf sich zu allererst durch einen Wald aus Buchstabenkürzeln schlagen. Obwohl es ursprünglich nur zwei gängige Systeme gab, nämlich DSSS und FHSS, verpasste praktisch jeder Hersteller seinem Übertragungsverfahren ein eigenes Kürzel, um seine Produkte von denen der Konkurrenz abzuheben. Mittlerweile gibt es einige Mischformen und Weiterentwicklungen, im Falle der Absima CR3P lautet der Name des Verfahrens A.F.H.D.S (Automatic Frequency Hopping Digital System), was die Anlage als Frequenzhopper identifiziert und damit eine technische Zugehörigkeit zum Lager der FHSS-Systeme nahelegt.

Auf der Piste

Um die Funke in der Praxis zu testen, bedurfte es natürlich noch einer adäquaten Stromversorgung. Erfreulicherweise genügen vier Zellen der AA-Baugröße, um die CR3P zu betreiben, was ihr Gewicht auf einem angenehm niedrigen Level hält. Ebenfalls positiv ist die geringe Baugröße des dazugehörigen Dreikanal-Empfängers zu bewerten. Er dürfte problemlos in Modelle jeden Maßstabs passen.



Bedieneingaben werden primär über das Scrollrad vorgenommen, sowohl durch Drehen, als auch durch Drücken



Das große, blau beleuchtete Display ist sehr gut ablesbar – in der Praxis viel besser, als diese durch den Kamera-Blitz verfälschte Aufnahme wiedergibt

„Wer eine kostengünstige Fernsteuerung sucht, die alle wichtigen Features bietet, ist mit der Absima CR3P gut beraten.“

Neben dem beschriebenen Funktionsmenü bietet die CR3P zusätzliche Bedienelemente für Trimmung und Dualrate, mit denen schnelle Direkteingaben vorgenommen werden können. Damit wurden letzte Korrekturen eingegeben, während das Testmodell bereits auf seiner ersten Runde unterwegs war. Besonders spannend: Auf dem Fahrerstand war gleichzeitig eine große Gruppe von Piloten mit den unterschiedlichsten Fernsteuerungen und verschiedenen 2,4-Gigahertz-Systemen zugegen. Davon ließ sich die CR3P zu keinem Zeitpunkt beeindrucken, sondern funktionierte während des gesamten Nachmittags vollkommen störungsfrei.

Wer eine kostengünstige Fernsteuerung sucht, die trotzdem alle wichtigen Features und dazu noch zehn Modellspeicher bietet, ist mit der Absima CR3P gut beraten. Zugegeben, der glänzende Kunststoff und die verchromten Bedienelemente verströmen durchaus das Flair ihrer fernöstlichen Produktionsstätte, aber das sind rein subjektive Wahrnehmungen, die den praktischen Nutzen der Anlage in keiner Weise schmälern. Wer von einem anderen Hersteller umsteigt, der wird einige Minuten brauchen, um sich in die Systematik der Absima-Software hineinzufuchsen, aber danach klappen die Eingaben sehr intuitiv.

Einziges Manko blieb die Tatsache, dass die Bedieneingaben per Knopf oder Scrollrad gelegentlich etwas grob ausfallen. So verstellte die CR3P einen Wert gern mal um zwei Punkte, wenn eigentlich nur einer gewünscht war. Allerdings ist so etwas natürlich schnell korrigiert und schmälert kaum den Nutzwert der Anlage, die sowohl in Sachen Optik, als auch bei der Technik eine willkommene Bereicherung in der gehobenen Einsteigerklasse darstellt. <<<<



Vier Mignonzellen reichen als Stromversorger aus. Genau wie es sich für eine moderne RC-Car-Anlage gehört

Offroad-Recke für Preisbewusste

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



Rebel yell

Nach konsequentem und stetigem Wachstum während der vergangenen Jahre hat die Erfolgskurve der Truggys im Maßstab 1:8 zuletzt eine spürbare Delle hinnehmen müssen. Waren es einst die Truggys, die ihre Interessenten vor allem von den Monstertrucks abwarben, so bekommen sie heute selbst Druck von neuen Modellklassen. War's das also mit den Truggys? Mitnichten, wie der neue S8 Rebel TX von LRP beweisen will.

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Wer einen Blick auf das Sortiment der blauen RC-Schmiede aus dem Stuttgarter Raum wirft, dem könnte sich die Frage aufdrängen, wohin die Reise mit dem S8 Rebel TX eigentlich gehen soll. Längst gibt es dort mit dem S8 TX RTR einen Nitro-Truggy im Maßstab 1:8 und in Komplettausstattung. Also hausinterne Konkurrenz? Nein, denn einerseits ist der S8 TX RTR mittlerweile aus LRPs Programm gestrichen worden, während andererseits der Zusatz „Rebel“ eine Car-Linie kennzeichnet, die vor allem durch einen besonders niedrigen Preis punkten will. Ein ähnliches Prozedere hat LRP auch schon bei den Geschwistern der 1:8er-Buggyklasse vollzogen.

Eigenständig

Dieses Vorgehen legt die Annahme nahe, dass es sich bei den Rebel-Modellen um abgespeckte

Versionen der Standard-S8-Ausführungen handelt. Das ist allerdings ein Trugschluss, denn in vielen elementaren Bereichen stellt der S8 Rebel TX eine vollkommen eigenständige Konstruktion dar.

Als Basis für den Truggy dient ein schwarzes 3-Millimeter-Chassis aus Aluminium, das an beiden Längsseiten zur Verstärkung abgekantet wurde. Seitliche Kunststoffschalen haben die Aufgabe, Sand und Steine vom Fahrzeuginneren fernzuhalten. Auf der Oberseite der Bodenplatte verläuft der in Fahrtrichtung leicht nach rechts versetzte Antriebsstrang. Hierbei stechen vor allem die zwei kräftig dimensionierten zentralen Antriebswellen aus Stahl heraus, deren Aufgabe es ist, die Kräfte zuverlässig zu den Achsen zu leiten. Als Bauweise der Wellen hat LRP die gängige Knochen-Konstruktion gewählt, was auch für die Pendants an der Hinterachse gilt.

Etwas anders schaut es bei den Wellen aus, die die Vorderräder antreiben sollen. An dieser Stelle wirken sowohl die Aufwärts- und Abwärtsbewegungen des Fahrwerks, als auch die Lenkung auf die Fahrwerksgeometrie ein, was besondere Anforderungen an die Variabilität der Antriebswellen stellt. Die logische Konsequenz sind Wellen in der etwas aufwändigeren,

Gute Fahrleistungen
Robuster Grundaufbau
Gelungene Optik



Mäßige
RC-Komponenten





Für die Stoßdämpfer stehen verschiedene Aufnahmepunkte bereit

aber sehr verlustarmen CVD-Bauweise. Um Reibungsverlusten keine Chance zu lassen, rotiert der komplette Antriebsstrang in metallgedichteten Kugellagern.

Verteilerposten

Letzteres gilt natürlich auch für die Bauteile, die darüber befinden, welcher Anteil der Antriebskraft zu welcher Achse und zu welchem Rad geliefert wird. Die Rede ist natürlich von den Differenzialen, von denen – wie üblich bei 1:8er-Truggys – eine vordere, eine zentrale und eine hintere Ausführung verbaut wurden. Im Inneren der drei Diffs arbeiten jeweils zwei größere und vier kleinere Planetenräder, was der Vierspider-Konfiguration entspricht. Interessantes Detail: Werkseitig werden die Differenziale mit einer Fettfüllung ausgeliefert, die zwar gut schmiert, aber keinerlei sperrende Wirkung aufweist. Zusätzlich legt LRP dem S8 Rebel TX ein Fläschchen mit 10.000er-Silikonöl bei, das laut eines kleinen Faltblättchens in das Mitteldiff gefüllt werden soll. Ob das bereits erwähnte Fett vorher zu entfernen ist, darüber schweigt sich die Anleitung allerdings aus. Und warum nur das mittlere, nicht aber das vordere und hintere Differenzial diese Extrabehandlung erfährt, bleibt auch unklar.

Die Krafteinleitung vom Motor in den Antriebsstrang übernimmt ein Hauptzahnrad aus Stahl. In dessen direkter Nachbarschaft wurden eine vordere und eine hintere Bremsscheibe platziert, deren Aufgabe es ist, den Vorwärtsdrang des Truggys bei Bedarf möglichst effektiv einzufangen. Dazu wirken zwei voneinander unabhängige Bremsgestänge auf jeweils einen Exzenter ein, der seinerseits Druck auf den Bremsbelag ausübt und ihn gegen die rotierende Bremsscheibe presst. Diese Konstruktion ist seit Jahren gängig und lässt bei richtiger Abstimmung optimale Verzögerungswerte erwarten.

Mindestens genauso wichtig wie die Bremswirkung ist natürlich ein optimaler Vorwärtsdrang. Dafür zeichnen die VTEC-Kamikaze-Pneus verantwortlich, die mit Einlagen versehen, fertig verklebt auf schwarzen Sechsspeichen-Felgen sitzen. Als Bindeglied zwischen Rädern und Antriebsstrang fungieren 17-Millimeter-Radmitnehmer aus Aluminium. Aufgrund ihrer Bauweise erhöhen sie gleichzeitig sowohl vorne, als auch hinten die Spurweite um jeweils 14 Millimeter.



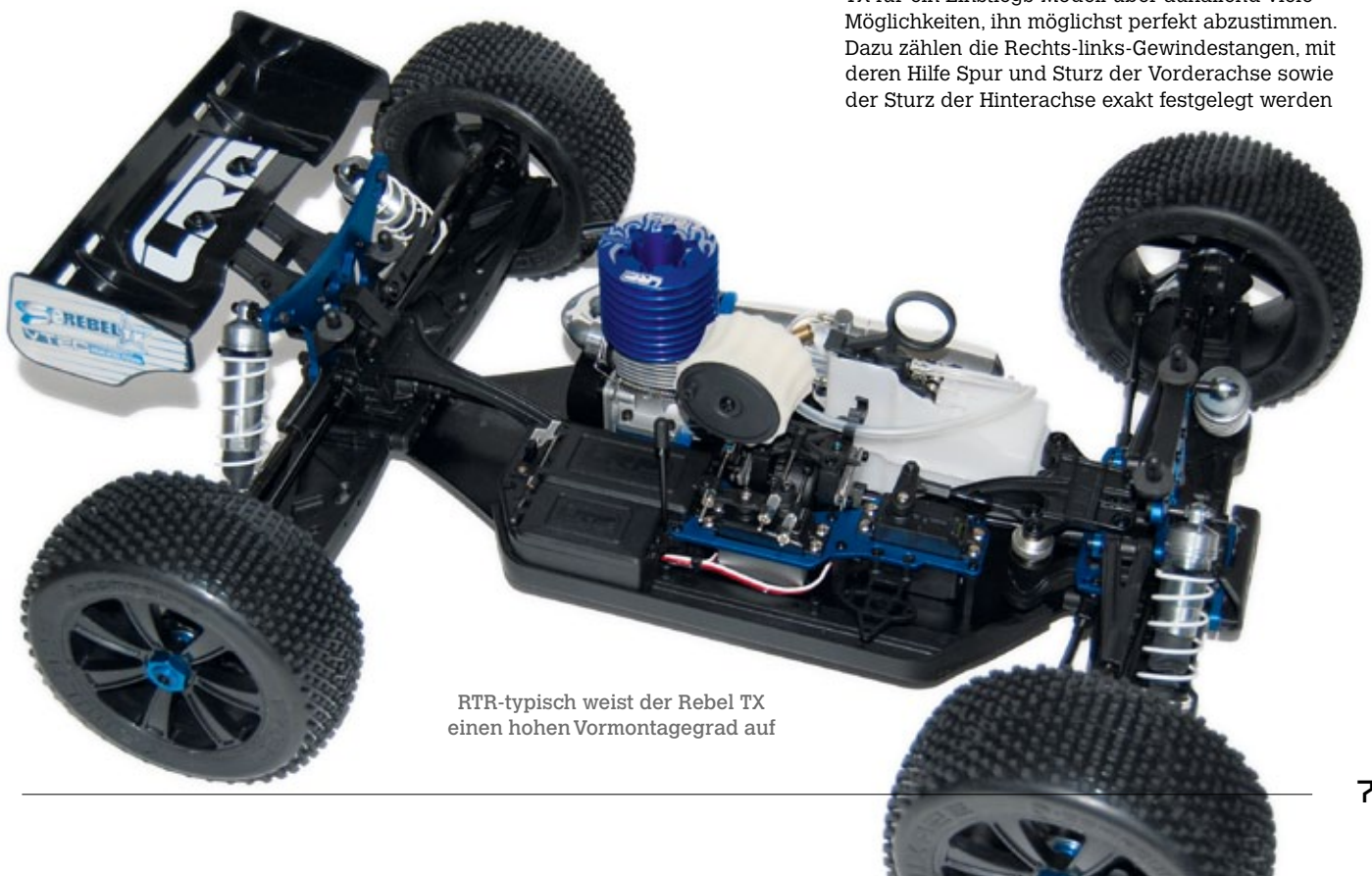
Teil der C-Hub-Lenkung sind Lenkhebel aus gegossenem Aluminium. Die Sechskantmitnehmer verbreitern die Spur um 14 Millimeter pro Achse

Ausbügler

Bei den bevorzugten Ausfahrgebeten eines Truggys im Maßstab 1:8 handelt es sich je nach Vorliebe um Kieskuhlen, Äcker, Schotterwege oder natürlich Offroad-Rennstrecken. Sie alle haben eines gemeinsam, nämlich mehr oder weniger ausgeprägte Bodenunebenheiten, die es zu überqueren gilt. Um den Truck dabei optimal in der Spur zu halten, bedarf es eines perfekt angepassten Fahrwerks. Dessen Kern bilden vier kräftig dimensionierte Stoßdämpfer aus Aluminium. Sie stellen gleichzeitig die Verbindung von den unteren Querlenkern zu den Dämpferbrücken aus 4 Millimeter starkem Aluminium her und können oben sowie unten an unterschiedlichen Positionen befestigt werden.

Darüber ist es ebenfalls Aufgabe der Stoßdämpfer, dem Trägermodell eine angemessene Bodenfreiheit zu verschaffen. Dazu ist die Vorspannung der Fahrwerksfedern entsprechend zu justieren, was beim S8 Rebel TX über Rändelschrauben auf den Dämpfergehäusen vollzogen wird. Grundsätzlich eine gute und sehr präzise Lösung. Allerdings ist darauf zu achten, dass die Gewindgänge vor den Einstellarbeiten penibel von Sand und Schmutz befreit worden sind. Andernfalls droht Gewindefraß und damit der völlige Verlust dieser wichtigen Setup-Option.

Apropos Setup: Grundsätzlich verfügt der S8 Rebel TX für ein Einstiegs-Modell über auffallend viele Möglichkeiten, ihn möglichst perfekt abzustimmen. Dazu zählen die Rechts-links-Gewindestangen, mit deren Hilfe Spur und Sturz der Vorderachse sowie der Sturz der Hinterachse exakt festgelegt werden



RTR-typisch weist der Rebel TX einen hohen Vormontagegrad auf



Anleihe aus der Wettbewerbsklasse: Mittels einer Öse lässt sich der Tank bequem, vor allem aber schnell öffnen

können. Auf dem hinteren Halter der hinteren, unteren Querlenker prangt die Ziffer 3 – ein Wert, der den Grad der Vorspur an dieser Stelle widerspiegelt. Eine 2-Grad-Ausführung ist im Ersatzteilprogramm von LRP bereits verfügbar, sodass auch hier Feineinstellungen möglich sind.

In Sachen Lenkung setzt der Rebel auf gewohnte C-Hub-Kost. Gleichzeitig wird hier die erste echte Sparmaßnahme ersichtlich, denn die Lenkhebel sind aus gegossenem Aluminium gefertigt. Diverse Hersteller von RC-Cars haben sich schon an dieser Umsetzung versucht, letztlich immer mit dem gleichen Ergebnis: Ein halbwegs harter Einschlag in eine Begrenzung und der Lenkhebel ist Geschichte. Doch obwohl sich die Einsparungen in Form von nicht vorhandenen Stabilisatoren fortsetzen, bleibt dem S8 Rebel TX zu bescheinigen, dass sein neuer Besitzer unter dem Strich in Sachen Fahrwerk und Aufhängung nur eine erfreulich geringe Anzahl von Einbußen zu akzeptieren hat.



Öldruckstoßdämpfer gehören in dieser Klasse zum guten Ton. Aluminium als Werkstoff ist durchaus positiv hervorzuheben

Kraftquelle

Trotz des immer stärkeren Vormarschs von Brushless-Antrieben haben Nitro-Triebwerke nichts von ihrer Faszination eingebüßt. Nicht wenige Anhänger der Szene vertreten die Einstellung, dass zu einem echten RC-Car auch der passende Sound gehöre – eine Haltung, die man durchaus teilen kann. Strömen dann noch ordentlich Abgase aus dem Auspuff, ist das Gesamtbild perfekt.

Im S8 Rebel TX übernimmt ein Z.28R-Motor mit Seilzugstarter den Job des Kraftspenders. Der Dreikanaler verfügt über einen Hubraum von zirka 4,6 Kubikzentimeter und dürfte damit genügend Drehmoment für einen 1:8er-Truggy aufbieten. Unab-



Über unterschiedliche Halter der Querlenkerstifte lassen sich Parameter wie die Vorspur der Hinterachse variieren



Drei unterschiedliche Ackermann-Winkel sind justierbar

hängig von ihrer Größe benötigen Zweitaktmotoren zur optimalen Leistungsausbeute ein Resonanzrohr, das LRP in Form einer hartverchromten Ausführung mitliefert. Auf der anderen Seite der Kraftgewinnung, nämlich am Eingang des Motors, sitzt ein konventioneller Zweinadel-Vergaser. Seine Abwärme gibt das Triebwerk über einen großen, in Blau eloxierten Kühlkopf aus Aluminium an die Außenwelt ab.

Auto und Motor allein schaffen allerdings noch kein komplettes RTR-Paket. Dazu zählt selbstverständlich auch eine Bestückung mit passenden Elektronik-Komponenten. Als Steuerzentrale dient LRP's hauseigene Colt-Fernsteuerung mit der Bezeichnung A2-STX Pro. Neben ihrer Modulation im aktuellen 2,4-Gigahertz-Verfahren bietet die Anlage alle Grundfunktionen, die ein Hobbyeinsteiger verlangt. Dazu zählen neben Pflichtaufgaben wie Servoumkehr, Trimmung und Dualrate auch weiterführende Funktionen wie die Servowegbegrenzung und eine integrierte Ladebuchse.

Die Gesamtbewertung einer solchen RC-Anlage hängt stark von der Preisklasse des Modells ab, dem sie beigelegt wurde. Unter diesem Gesichtspunkt verdient sich die A2-STX als Partnerin für den Rebel das Prädikat ausreichend – ganz okay, aber für einen Ausbruch heller Freude reicht es bei weitem nicht. Der Grund dafür liegt darin, dass alle Einstellungen über Schiebe- und Drehregler vorzunehmen sind. Nach einer besseren Anlage mit integrierter Software und einem Display hätte man bei LRP nicht lange suchen müssen, denn mit der A3-STX hat man genau so eine Fernsteuerung im Programm. Diese hätte besser zum Anspruch des S8 Rebel TX gepasst als die A2.

Steuermann

Ganz ähnlich geht es bei der Begutachtung des verbauten Lenkservos weiter. Richtig, es arbeitet mit einem Metallgetriebe. Dazu zieht es mit viel Nachdruck an den Rädern und kann die beworbenen

CAR CHECK

S8 Rebel TX LRP electronic

Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 349,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
Allradantrieb, 4,6 Kubikzentimeter-Motor, drei Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, voll kugelgelagert

Benötigte Teile:
Empfängerakku, acht Mignonzellen, Sprit, Glühler



Mit einigen Eingriffen am Setup ließ sich unser Rebel TX gut auf die äußeren Bedingungen abstimmen

13 Kilogramm Stellkraft vermutlich liefern. Auf der anderen Seite fällt die Stellgeschwindigkeit selbst an einem frischen, fünfzelligen Empfängerakku sehr langsam aus. Damit fügt es sich nahtlos in die Bewertung der übrigen RC-Komponenten ein, die allesamt für den Einstieg reichen, aber doch relativ zügig gegen hochwertigere Ausführungen getauscht werden dürften. Das gilt ebenfalls für das zweite Servo, das sich beim schnellen Wechsel zwischen Gas und Bremse immer einige Zehntelsekunden Bedenkzeit genehmigt, bevor es reagiert.

Da der S8 Rebel TX als RTR-Modell komplett fahrfertig ausgeliefert wird, gibt es vor der ersten Ausfahrt eigentlich nicht viel zu tun. Immer sinnvoll ist jedoch ein Check aller Schraubverbindungen auf ihren korrekten Sitz. Unser Proband leistete sich an diesem Punkt keinerlei Schwächen, alles saß so, wie es sollte. Auffällig: Das Testmodell wurde werkseitig mit einem sehr viel Ausfederweg geliefert – ein Umstand, der im kommenden Praxistest noch Beachtung finden sollte.

Darüber hinaus galt es noch, die fertig ausgeschnittene und lackierte Karosserie aufzusetzen, dann konnte es losgehen. Doch halt, natürlich benötigt auch der S8 Rebel TX einen Stromversorger, der in Form des bereits erwähnten, fünfzelligen NiMH-Humpacks mit



Die A2-STX-Funke bietet alle nötigen Parameter, aufbereitet allerdings in rein analoger Form

1.400 Milliamperestunden Kapazität aus LRP's VTEC-Produktlinie Einzug hielt. Dann noch 150 Milliliter Car-Sprit mit 25 Prozent Nitromethan-Anteil in den Tank gefüllt und der Rebel war endgültig zum Sprung bereit.

Weniger Quatschen, mehr Action

Bekanntlich ist alle Theorie grau, weshalb sich der S8 nun in der Praxis beweisen musste. Mancher Einsteiger beginnt seine RC-Karriere zwar direkt auf der Rennstrecke, aber viel häufiger finden die ersten Schritte auf offenen Flächen wie zum Beispiel in einer Kieskuhle oder einfach auf einer großen Rasenfläche statt. Wir wählten einen weitläufigen Parkplatz mit wechselnden Naturböden wie Sand, Lehm und Gras als Testgebiet aus. Einige ausgefahrene, löchrige Abschnitte sollten zusätzlich die Gelegenheit geben, das Fahrwerk des Rebel richtig ran zu nehmen.

Bei jedem Nitro-Modell steht vor dem echten Spaß der obligatorische Einlaufvorgang des Motors. Wie üblich sollten die ersten Tankfüllungen mit fetten Vergaser-Einstellungen abgespult und die Nadeln dann von Tank zu Tank immer weiter in Richtung mager gedreht werden. Schon deutlich vor Erreichen der magischen 1-Liter-Grenze deutete der Z.28R an, dass mit ihm nicht zu spaßen sein würde.

Anzeigen



facebook.com/carsanddetails

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



ALU-VERKAUF.DE

Der größte
ALUMINIUM-ONLINESHOP
für Kleinmengen

UNSERE FLEXIBILITÄT
IST IHR VORTEIL

www.alu-verkauf.de

ALUMINIUM für EIGENBAUPROJEKTE

- ▶ Bodenplatten
- ▶ Hartaluminium / Dural ®
- ▶ Lenkgestänge
- ▶ Eloxal / Fräsqualitäten
- ▶ Käfige
- ▶ Eloxal / Aluminium-Spray

Über **600 ABMESSUNGEN** im Bestand



Verantwortlich für die Leistungsgewinnung ist ein Z.28R-Triebwerk mit etwa 4,6 Kubikzentimeter Hubraum



Der üppigen Rauchsäule aus dem Resonanzrohr zum Trotz, schob er den Rebel selbst mit sehr fetten Einstellungen kraftvoll vorwärts.

Als dann die finalen Vergaser-Einstellungen erreicht waren, ging es entsprechend bissig zur Sache und vom Leerlauf bis in den hohen Drehzahlbereich gönnte sich der Motor keine Pause. Gleichzeitig brachten die sehr guten Fahrleistungen das Fahrwerk spürbar an seine Grenzen. Die fehlenden Stabilisatoren trugen dazu sicher ihren Teil bei, aber viel entscheidender waren die bereits beschriebenen, werkseitig sehr groß eingestellten Ausfederwege des Rebel. So erinnerte das Fahrverhalten eher an eine Nusschale bei schwerer See als an einen Truggy im Gelände. Also nichts wie in die „Boxengasse“, es war Zeit für einige Eingriffe. Der Ausfederweg des Rebel wurde mittels der werkseitig verbauten Madenschrauben in den unteren Querlenkern deutlich reduziert. Gleichzeitig verminderten wir die Bodenfreiheit über die Rändelschrauben an den Stoßdämpfern und stellten letztere an den Dämpferbrücken etwas steiler. So justiert ging es wieder auf die Piste.



Werkseitig ist das mittlere Differenzial mit Fett gefüllt. 10.000er-Silikonöl liegt als Alternative bei

FAZIT

Trotz seines niedrigen Preises bietet der S8 Rebel TX robuste Technik, die vor allem Hobby-einsteiger ansprechen will.



Zugegeben, LRPs R-7260-Lenkservo ist kräftig und robust, aber auch alles andere als schnell

Obwohl die Eingriffe keine 10 Minuten gedauert hatten, fielen die Unterschiede signifikant aus. Nach wie vor ließen sich die fehlenden Stabis nicht verleugnen, aber dennoch schob der Truggy deutlich präziser und agiler durch das Gelände. Härtere Geländeabschnitte nahm er genauso souverän wie schnelle Richtungs- und Lastwechsel. Wenn es darum ging, den Vorschub kontrolliert einzufangen, gab sich auch die Bremse keinerlei Blöße.

Unter dem Strich konnte der S8 Rebel TX zeigen, dass ein praxistauglicher 1:8er-Truggy auch mit einem niedrigen Budget durchaus realisierbar ist. Okay, die RC-Komponenten sind von mäßiger Qualität und das werkseitige Fahrwerkssetup bedarf einiger Korrekturen, aber wirklich den Spaß nehmen kann das nicht. Viel entscheidender sind der kraftvolle Motor, die robuste Konstruktion und letztlich auch die sehr gelungene Optik des Rebel TX, die aus ihm einen sehr interessanten Einsteiger-Truggy machen. <<<<



Nach der Einlaufphase ging es mit ordentlich Dampf durchs Gelände

Mini-Z Moto Racer



Radio Controlled Electric Powered Motorcycle MC-01 2.4GHz

Und die Straße gehört Dir...!



Smartphone QR Code Link
direkt zum Produkt!



€ 219,-
unverbindliche Preisempfehlung

**2.4
GHz**



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



#30051JL
YAMAHA YZR-M1



#300516P
YAMAHA YZR-M1 50th



#30052VR
DUCATI DESMOSEDICI GP11



#30053CS
Repsol Honda RC212V No.27



#30053DP
Repsol Honda RC212V No.26

Technische Daten

Maßstab: 1/18; Länge: 118mm (Abhängig vom Nachlaufwinkel); Breite: 41mm; Höhe: 73mm; Radstand: 85mm (Abhängig vom Nachlaufwinkel); Gewicht: 85g; Antriebsmotor: Coreless; E-Gyro-Motor: Brushless 7.000KV; Raddurchmesser: V/32,7mm H/35,2mm; Radbreite: V/7,1mm H11,3mm

follow us



readysset®



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



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



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



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

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

Lieferung nur über den Fachhandel!

Irrtum vorbehalten

Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

Redaktion
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg
Telefon: 040/42 91 77-300
Telefax: 040/42 91 77-399
redaktion@cars-and-details.de
www.cars-and-details.de

Für diese Ausgabe recherchierten,
testeten, bauten, schrieben und pro-
duzierten für Sie:

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

Fachredaktion
Robert Baumgarten
Dr.-Ing. Christian Hanisch
Dipl.-Ing. Ludwig Retzbach
Frank Jaksties
Oliver Tonn

Redaktion
Mario Bicher
Thomas Delecat
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistentz
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Dieter Renzel

Grafik
Jannis Fuhrmann
Martina Gnaß
Tim Herzberg
Kevin Klatt
Blanca Kunze
Sarah Thomas
grafik@wm-medien.de

Verlag
Wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft bR
Hans-Henny-Jahn-Weg 51
22085 Hamburg
Telefon: 040/42 91 77-0
Telefax: 040/42 91 77-199
post@wm-medien.de
www.wm-medien.de

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

Anzeigen
Sebastian Marquardt (Leitung),
André Fobian, Denise Schmahl,
Oliver Wahls
anzeigen@wm-medien.de

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

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

Abonnement
Jahresabonnement für
Deutschland: € 54,-
Ausland: € 63,-
Das digitale Magazin im Abo: € 39,-



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

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

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

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

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich.

Einzelpreis
Deutschland: € 4,90, Österreich:
€ 5,80, Schweiz: sFr 8,50, Nieder-
lande: € 5,90, Luxemburg: € 5,90

Bezug über den Fach-, Zeitschriften-
und Bahnhofsbuchhandel.
Direktbezug über den Verlag

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

Grosso-Vertrieb
VU Verlagsunion KG
Postfach 5707
65047 Wiesbaden

Für unverlangt eingesandte Beiträge
kann keine Verantwortung über-
nommen werden. Mit der Übergabe
von Manuskripten, Abbildungen,
Dateien an den Verlag versichert
der Verfasser, dass es sich um Erst-
veröffentlichungen handelt und
keine weiteren Nutzungsrechte daran
geltend gemacht werden können.

Heft 08/2013 erscheint am 12. Juli 2013

Dann berichten wir unter
anderem über ...



... den HPI Baja 5B von LRP electronic
in der bärenstarken Flux-Version, ...



... testen den Power-Lader
Team Orion Advantage
Touch Pro von Kyosho ...



... und gehen mit dem Traxxas Funny Car
von Muiltplex auf Topspeed-Jagd.

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

Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!

Web-Race



Findet die Flagge mit der Zahl 12 auf einer der unten aufgelisteten Seiten. Der Gewinner erhält einen 200-Euro-Einkaufsgutschein.



www.smdv.de



www.mst-modellbau.de



www.horizonhobby.de



www.robitronic.com



www.hepf.at



www.ansmann-racing.de



www.der-schweighofer.at



www.kyosho.de



www.mogatech.de



www.rc-toy.de



www.rc-race-shop.de



www.modellbau-bochum.de

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

Einsendeschluss ist der 02.07.2013. Die Lösung samt Eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an webrace@cars-and-details.de oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost.

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

GET INTO THE WILD

Da draußen hinter dem Gartenzaun wartet ein neue Welt auf ihre Entdeckung - eine Welt die schmutzig, nass und aufregend ist und das Fahren purer Nervenkitzel. Die Vatera Offroader sind dabei - egal wo der Weg endet und das Abenteuer beginnt. Jedes Vatera Fahrzeug ist so konstruiert, dass es aussieht und fährt wie sein großes Vorbild. Die Fahrzeuge sind mit Dynamite Motoren, versiegelten Antriebssträngen, einer Spektrum 2.4GHz Fernsteuerung und wasserfester Elektronik ausgestattet - also mit allem was Sie brauchen, um die Wildnis zu erobern. Geben Sie Vollgas! Ohne Bedenken.

Alle Modelle und Infos zu Vatera sowie einen Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter horizonhobby.de oder VateraRC.com.

VATERRA



Twin Hammers™

VATERRA



Kalahari™



Kemora™



1969 Camaro® RS™



2012 Camaro® ZL1™