



CARS & DETAILS



ANDROID APP ON Google play



Erhältlich im App Store

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

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

**GEWINNSPIEL
WASTELAND-MODELLE
VON HOBBICO**



TEST UND VIDEO

So viel Spaß macht

Thunder Tigers Bushmaster

HERR DER WILDNIS



Ausgabe 07/2016
Juli 2016
16. Jahrgang

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



KILLER AN BORD

Darum sind Failsafe-Module von RC Fox so gut



SCALE MASTER

So viel Vorbild steckt im Porsche 959 von Mr-Crazy.de

EINFACH GAS GEBEN, EINFACH ABHEBEN

Graupner/Soar 998

No. 9980

*DER RACING BUGGY ZUM ABHEBEN!
INNOVATIVE DBS-TECHNOLOGIE GEPART
MIT HOCHWERTIGEN MATERIALIEN.
ENTWICKELT VON RENNFÄHRERN
FÜR RENNFÄHRER.*



Doppelsieg für Team Graupner/Soar auf der Deutschen Meisterschaft in Bistensee.

Marvin Fritschler ist unser deutscher Meister in der Klasse 1:8 Elektro.



Marcel Paul ist Vizemeister und deutscher Jugendmeister mit dem Graupner/Soar 998 Racing Buggy 1:8.



Max Hesse ist unser Juniorenmeister. Bei der Deutschen Meisterschaft im 1:8 Nitro Buggy in Coesfeld ließ er alle hinter sich und sicherte sich den ersten Platz.

Unsere Siegertypen

Diese Typen haben richtig Gas gegeben!

Unser Team konnte sich mit dem Graupner/Soar 998 Racing Buggy Spitzenpositionen erfahren. Auf so viel Erfolg sind wir stolz. Lebe Dein Hobby – gib Gas!

» www.graupner.de



www.facebook.com/GraupnerNews



www.youtube.com/GraupnerNews

Graupner

FRÜHLINGSGEFÜHLE . . .



... kennen nicht nur Verliebte zu gut. Die ersten warmen Sonnenstrahlen und der Geruch von blühenden Pflanzen oder Sonnencreme lassen auch die Herzen der meisten Outdoor-Hobbyisten höher schlagen. Ein paar Bälle auf dem Golfplatz abschlagen, mit dem Lenkdrachen auf die Wiese gehen oder sein neues Kanu zu Wasser lassen – all das machen Freizeit-Enthusiasten traditionell an den ersten schönen Tagen im Frühling.

Naturgemäß ist das auch immer die Zeit, in der die RC-Car-Strecken, Steinbrüche und Feldwege von ungeduldigen Modellsportlern nach der langen Winterpause wieder bevölkert werden. Da muss der Verbrenner neu eingestellt werden oder die neue Scale-Karosserie wird das erste Mal spazieren gefahren. Und das überarbeitete Fahrwerkssetup lässt sich auch nirgends so gut testen, wie auf der Vereinsstrecke bei milden Temperaturen.

Kurzum: es ist in diesen Tagen wieder mächtig was los für uns RC-Car-Sportler. Und so haben natürlich auch die ersten Renn-Events nicht lange auf sich warten lassen. Unser Autor Bernd Bohlen beispielsweise hat sich in das Getümmel beim Finallauf der Euro Touring Series am Nürburgring gestürzt und die Highlights für Euch zusammengefasst. Einen ausführlichen Bericht zu dem Event und natürlich noch vieles mehr lest Ihr in dieser Ausgabe von CARS & Details.

Ich hoffe, Ihr habt einen gelungenen und Spaß-bringenden Start in die Outdoor-Saison 2016. In jedem Fall wünsche ich Euch viel Freude beim Lesen der aktuellen Ausgabe. Sicherlich ist unter den verschiedenen vorgestellten Modellen auch etwas Passendes für den einen oder anderen von Euch dabei.

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



Mittes ins Geschehen hat sich Ivo Gersdorff bei der **1:12er-DM in Ingolstadt** begeben – und natürlich alles festgehalten.
ab Seite 70



Frank Jaksties hat den **Bushmaster von Thunder Tiger** mit in den Urlaub genommen und vor der Kamera tanzen lassen.
ab Seite 16

40

Die fünfte Saison der Euro Touring Series ist zu Ende. Es war eine spannende und letztendlich auch spektakuläre Saison, über die wir berichten

Jede Menge Spaß für Groß und Klein versprechen die Dromida Wasteland-Modelle. Sie sehen nicht nur cool aus, sondern erlauben auch heiße Gefechte mit Schaumstoffpfeilen

46



74

Wie kann man den HPI Micro RS4 von LRP electronic noch besser machen? Diese Frage beantwortet unser Tuning-Bericht



MARKT

10 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

CARS

- >> 16 BUSHMASTER VON THUNDER TIGER
- 22 HPI BULLET ST VON LRP ELECTRONIC
- 34 FIRST LOOK: SKY RC SUPER RIDER SR5 VON ROBOTRONIC
- 36 HOT SHOT ASB1 BL VON ABSIMA
- 46 DROMIDA WASTELAND TRUCK UND BUGGY VON HOBBICO
- 66 VERGLEICH: ER-12 UND ER-14 VON INTECH
- >> 78 CARISMA RC M48S PORSCHE 959 VON MR-CRAZY.DE

TECHNIK

- >> 28 KILL-SWITCH-SYSTEME FÜR VERBRENNER-MODELLE VON RC-FOX.EU
- 74 HPI MICRO RS4-TUNING

SPORT

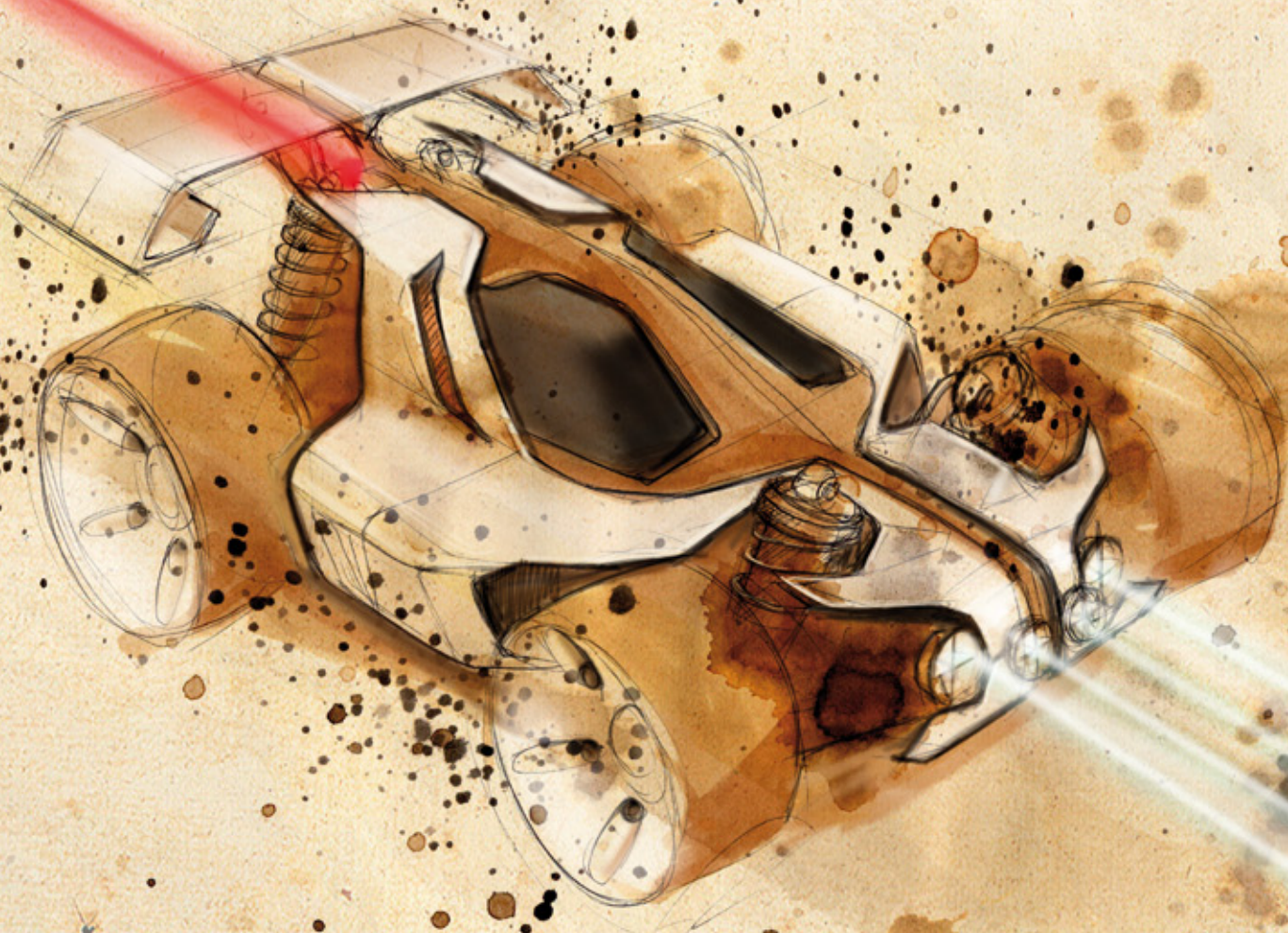
- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- 40 EURO OFFROAD SERIES-FINALE 2015/2016 AM NÜRBURGRING
- 60 TERMINE
- 62 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN
- 70 INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT 1:12 IN INGOLSTADT

STANDARDS

- >> 52 GEWINNSPIEL
- 54 CARS & DETAILS-SHOP
- 56 FACHHÄNDLER
- 82 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

BUILT OF DREAMS



Genau die Produkte, von denen Du schon immer geträumt hast. Sorgfältig geprüft, ausgewählt und vertrieben von ONE HOBBY. Für Einsteiger und Profis. Kompetente Fachhändler in Deiner Nähe findest Du auf www.onehobby.de

LERACING | ONE HOBBY TIRES | ONE HOBBY ACCESSORIES



EVERYTHING RC



Erhältlich im **App Store**

ANDROID APP ON **Google play**

Windows **Phone**

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

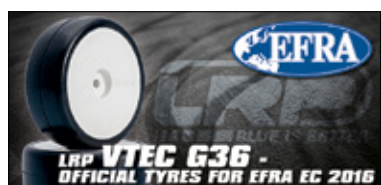
GUMMI GEBEN

LRP STELLT REIFEN FÜR EUROPAMEISTERSCHAFT

Das LRP VTEC G36-Komplettrad ist der offizielle Reifen der diesjährigen EFRA-Tourenwagen-Outdoor-EM 2016, die vom 30. Juni bis 02 Juli 2016 in der Slowakei stattfindet.

Nachdem sich das Komplettrad bereits bei vielen Rennen bewährt und die EFRA überzeugt hat, kommt es jetzt auch beim Saisonhöhepunkt der europäischen RC-Szene zum Einsatz. Es verfügt über eine komplett neu entwickelte Gummimischung für verbesserte Haftung und längere Haltbarkeit.

Sollte es während der Europameisterschaft regnen, kommt der LRP VTEC Regenreifen Dunlop D20 Radial zum Einsatz. Internet: www.LRPcc



Das offizielle Komplettrad der EFRA-Tourenwagen-Outdoor-EM 2016 kommt von LRP

START-ZIEL-SIEG

KRISTOF SIELAFF IN MUNSTER ERFOLGREICH

Der erste Lauf zur Norddeutschen Sportkreis-meisterschaft 2016 fand in diesem Jahr am ersten Mai-Wochenende in Munster statt. Das Fahrerteam von XciteRC/KM-RACING um Kristof Sielaff war ebenfalls vor Ort. Nachdem es am

ERGEBNISSE	
1. Kristof Sielaff	KM-RACING H-K1
2. Rico Kröber	Capricorn
3. Kai Bode	Serpent
4. Stefan Heisterkamp	KM-RACING H-K1
5. Bernd Hasselbring	Shepherd

Samstag eher schleppend für Sielaff und seinen KM H-K1 voranging, lief es am Sonntag umso besser.

Es hatte die Nacht über geregnet, daher war die Strecke am Sonntagmorgen noch nass. Sielaff entschloss sich, die ersten beiden Vorläufe auszulassen und ging erst in Vorlauf drei an den Start. Im vierten und letzten Vorlauf konnte er die Pole und die schnellste Runde des Tages erreichen. Im Finale verlief alles nach Plan und er konnte einen ungefährdeten Start-Ziel Sieg einfahren. Stefan Heisterkamp wurde beim ersten Renneinsatz mit seinem KM H-K1 Vierter, eine nicht korrekt eingestellte Bremse verhinderte leider ein besseres Ergebnis. Internet: www.xciterc.com



Kristof Sielaff (Mitte) setzte sich gegen Rico Kröber (links) und Kai Bode durch

GROSS IN FAHRT

MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



SOMMER-OPEN BEIM MCC RHEIN-AHR

In diesem Sommer lädt der Modell Car Club (MCC) Rhein-Ahr zu den Sommer-Open der 1:5er-Klasse ein. Das Event findet am 16. Und 17. Juli auf der Strecke des Vereins in Bad Breisig statt. Der MCC Rhein-Ahr wurde im Jahr 2004 gegründet und bietet neben Großmodellfahrern auch Fans anderer RC-Car-Klassen eine Heimat. Auf der Rennstrecke ist jeder, ob jung oder alt, ob Elektro- oder Verbrenner-Fahrer, ob 1:10er- beziehungsweise 1:8er- oder 1:5er-Fahrer herzlich willkommen. Ein Highlight in der Vereinsgeschichte war die Ausrichtung des ersten Laufs zur Deutschen Meisterschaften der Klasse 1:5 im Jahr 2015. Über das Jahr verteilt finden auf der Rennstrecke des MCC Rhein-Ahr verschiedene Rennevents statt. Besonders viel haben die „Frühjahr-, Sommer und Herbst-Open zu bieten. Zu diesen Veranstaltungen werden regelmäßig Nachrennen veranstaltet, der Porsche-Cup ausgetragen und Spaßrennen ausgefahren. Weitere Informationen zum MCC Rhein-Ahr sowie den unterschiedlichen Events gibt es unter www.mcc-rhein-ahr.de



Fans von Großmodellen aber auch Fahrer anderer RC-Klassen kommen beim MCC Rhein-Ahr voll auf ihre Kosten



DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

INTERMODELLBAU DORTMUND

Am Stand des Deutschen Mini Car Club auf der Intermodellbau in Dortmund konnten sich die Besucher der Messe über alle Facetten des RC-Car-Sports informieren



KLICKTIPP

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

Ein wichtiger Termin jedes Jahres ist die Intermodellbau in Dortmund – auch für den DMC. 2016 war der DMC wieder mit vielen Aktivitäten vertreten. In Zusammenarbeit mit der IGRT Hamm und dem MC Dortmund, zwei in der Messearbeit erfahrene Vereine, wurden erneut die verschiedenen Facetten des RC-Car-Sports präsentiert. Die Interessenten konnten sich am Infostand zu den gestellten Fragen kompetente Antworten abholen. Dies war vor allem zu den Themen Vereinsgründung und Versicherung der Fall. Auch konnten viele Hobbyisten an bereits bestehende Vereine vermittelt werden.

Für Neueinsteiger lud die Mitmachstrecke zum Testen ebenso ein, wie die Kyosho-Bahn für die kleinsten unter den Interessenten der Hingucker war. Im Außengelände wurden die Neuheiten verschiedener Hersteller vorgeführt und fachkundig erklärt. In einer vom Infostand abgesetzten Halle wurden vom MC Dortmund spannende Rennen in verschiedenen Klassen ausgetragen und die Zuschauer konnten jeden

Abend eine Siegerehrung miterleben. Von hier aus nochmals vielen Dank an die beiden Vereine IGRT Hamm und MC Dortmund für die geleistete Arbeit.

Gleichzeitig hat jetzt für die Outdoor-Klassen die Saison begonnen. Die Fahrer haben über den Winter ihre Fahrzeuge vorbereitet und freuen sich auf den Saisonauftakt in der entsprechenden Klasse. Im DMC-Termin kalender unter www.dmc-online.com sind alle Termine aufgelistet. Dort suchen sich die Fahrer die Termine für ihre Qualifikationsrennen zu den Deutschen Meisterschaften aus und auch interessierte Zuschauer finden hier mit Sicherheit einen Renntermin in ihrer räumlichen Nähe. So richtig spannend wird es dann im Juli, dann starten in den ersten Klassen die Läufe zur Deutschen Meisterschaft. Darüber wird dann zu gegebener Zeit berichtet.

Mit sportlichen Grüßen,

Norbert Rasch
DMC-Präsident

NEUE RC-CAR-STRECKE IN MECKENHEIM OFFIZIELL ERÖFFNET



Text und Fotos: Bernd Böhlen

ON THE ROAD, AGAIN

Mit dem Durchschneiden des obligatorischen Bands haben Meckenheims Bürgermeister Bert Spilles, der technische Beigeordnete Hans-Peter Witt und der Vereinschef des MAC Meckenheim, Wulf Mehl, die neue Strecke des Vereins eröffnet. Der offizielle Akt war eingebettet in eine zweitägige Eröffnungsfeier bei herrlichem Sommerwetter, zu der der Verein eingeladen hatte.

Viele waren der Einladung gefolgt. Der vierfache Weltmeister Onroad Elektro, Marc Rheinard, zog fröhlich mit einem Tamiya mit Frontantrieb seine Runden. Sein Vater Uwe und sein Bruder Toni taten es ihm gleich. Mit den Rheinards freuten sich auch viele andere Gäste an den alten Fahrzeugen, den Frontis oder den Tamiya M-Chassis. Dabei kam natürlich auch ein Stück Nostalgie-Atmosphäre auf. Das Gros der Fahrer hat schließlich einmal mit diesen Fahrzeugen angefangen. Die Fahrer der im Westen Deutschlands ausgetragenen RC-Youngtimer Trophy montieren ihre Youngtimer-Karosserien auf das TT-01/TT-02-Chassis oder die diversen Typen des M-Chassis von Tamiya. Wie zu erwarten, überzeugten sie die Zuschauer durch die Vielfalt an unterschiedlichen Karosserien.



Vereinsvorsitzender Wulf Mehl (schwarzer Pullover) begrüßt den vierfachen Weltmeister Marc Rheinard (weißes T-Shirt) und dessen Bruder Toni

Fahrfreude

Rennen gab es an diesem Wochenende keine. Bruno Czernik, der die Eröffnungsfeier zwei Tage lang moderierte, sorgte aber dafür, dass jeweils nur Fahrzeuge mit identischer Leistung unterwegs waren. Dennoch gab es oft ein buntes Gedränge auf der Strecke, woran Youngtimer, Formelfahrzeuge und Stockfahrer beteiligt waren.

Für die vielen jungen Besucher hatte sich der Verein etwas ganz Besonderes einfallen lassen. Sie durften je zu dritt unter Anleitung erfahrener RC-Car-Piloten einige Runden auf der Strecke drehen. Der Verein hat es sich zum Ziel gemacht, mehr Jugendliche an den RC-Car-Sport heranzuführen. Die Lage der Strecke ist dafür ideal – am Rande eines Schulzentrums, umgeben von

Gleich geht es los. Bürgermeister Bert Spilles, Vereinschef Wulf Mehl und der technische Beigeordnete Hans-Peter Witt (von links) durchschneiden das obligatorische Band



Hatten sichtlich Spaß: Die Fahrer mit ihren M-Chassis und Frontis

Sporthallen und Sportanlagen und einem Freizeit-Hallenbad als direkter Nachbar. Der MAC Meckenheim ist so mittendrin – im sportlichen und schulischen Leben der Stadt.

Lange Vorgeschichte

Der Neubau der Strecke war notwendig geworden, nachdem die Stadt Meckenheim beschloss, just auf dem Gelände, wo die alte Strecke des MAC Meckenheim lag, ein neues Rathaus zu bauen. Im Jahr 2014 erhielt der Verein die Nachricht. Nach zähen Verhandlungen schaffte der Vorstand jedoch eine neue Vereinbarung: Die Stadt stellt in unmittelbarer Nähe ein neues Gelände zur Verfügung. Es gibt auch einen stattlichen Baukostenzuschuss.



Diese bunten Karossen nennt RC-Car-Urgestein Jörg Unkelbach sein Eigen

Im Januar 2015 stellte der Verein die neuen Pläne vor. Im Februar begannen die Bauarbeiten. Das Gelände wurde eingezäunt, der Asphalt aufgebracht, der Küchencontainer von der alten zur neuen Strecke umgesetzt. Danach entstand der Fahrerstand. Eine Fertiggarage, die fortan als Lager dient, wurde aufgestellt. In mühsamer Arbeit richteten die Vereinsmitglieder anschließend ein großzügiges überdachtes Fahrerlager mit rund 45 Schrauberplätzen ein. Jeder Platz verfügt über einen eigenen Elektroanschluss. Viel Zeit kostete die Aufbringung des Layouts auf der Strecke. Fleißige Helfer bauten die Curbs, sorgten für den richtigen Anstrich und malten die Streckenbegrenzungen auf.

Im Oktober, neun Monate nach Vorstellung der Pläne, lud der Verein zu zwei Schnuppertagen ein. Mit der offiziellen Eröffnung lies er sich dann Zeit – bis das Wetter wieder besser wurde. Der Verein hat jetzt über 40 Mitglieder. Gastfahrer sind auf der rund 130 Meter langen Strecke immer herzlich willkommen. Die dazu nötigen Informationen finden Interessierte auf der Webseite des Vereins (www.mac-meckenheim.de). Dort gibt es auch alles Wichtige zur Mitgliedschaft und zu den offiziellen Rennterminen. <<<<<<



Für die Kids war der eigene Fahrversuch ein ganz besonderes Erlebnis

> Gleich zwei neue Tourenwagen-Chassis hat Tamiya vorgestellt: den **TRF419X (Riemenantrieb)** und den **TB Evo 6 MS (Kardantrieb)**. Der TRF419X ist seit längerer Zeit in der Entwicklung – ein

Redesign des TRF419 mit überarbeiteten Querlenkerhalterungen, Motorhalterung, neuen, extra kurzen und großvolumigen Öldruckstoßdämpfern, neuer Servo-Halterung (Carbon/Aluminium-Konstruktion), 2,15 Millimeter Hauptchassisplatte und 2 Millimeter Oberdeck aus Carbon – und vielen weiteren Optimierungen.

Beim kardangetriebenen Evo 6 MS kommt eine 2-Millimeter-Aluminium-Hauptplatte zum Einsatz und ein 2-Millimeter-Carbon-Topdeck sorgt für ein optimales Fahrverhalten auf High-Grip-Rennstrecken. Internet: www.tamiya.com



> Als Carbon- oder Composite-Wannenkonstruktion ist das neue **YD-2 RWD Drift-Chassis** von Yokomo erhältlich. Dank spezieller Konstruktion mit

Mittelmotor verfügt das Modell über optimale Eigenschaften fürs Driften; hierzu wurden zum Beispiel Dämpferpositionen, Aufhängungsgeometrie und Schwerpunkt optimiert. Internet: www.teamyokomo.com



Mittelmotor verfügt das Modell über optimale Eigenschaften fürs Driften; hierzu wurden zum Beispiel Dämpferpositionen, Aufhängungsgeometrie und Schwerpunkt optimiert. Internet: www.teamyokomo.com

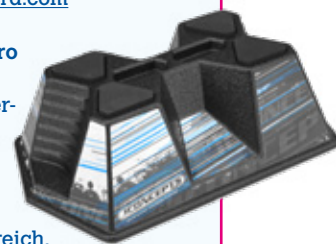
> Mitte April fand die erste Runde der **1:8er Swiss Nationals** vom MRC St. Gallen auf der Rennstrecke in Sitterdorf statt. Bereits am Samstag



zeigte der amtierende schweizer Meister Simon Kurzbuch eine beeindruckende Leistung mit einem neuen Rundenrekord. Beim Hauptfinale gab es einen engen Kampf zwischen Simon und Silvio, aber nach ein paar Runden war es schliesslich Simon der die Führung übernahm. Internet: www.team-shepherd.com

> JConcepts hat mit dem **Aero** einen futuristischen Autohalter für 1:10er- und 1:8er-Fahrzeuge im Sortiment. Der Aero mit dem mattschwarzen, gemeißelten Look sticht hervor und unterstützt den Arbeitsbereich.

Die seitlichen Aufkleber sorgen für ein tolles Styling und der Hohlraum für zusätzlichen Platz unter dem Fahrzeug. Internet: www.jconcepts.net



Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK

ABSIMA

Pünktlich zur neuen 1:10er-Offroad-Saison bringt Absima neue **1:10er-Competition-Offroad-Felgen** auf den Markt. Diese verfügen über einen 12- oder 14-Millimeter-Sechskant-Mitnehmer und werden aus leichtem und robusten Pro Flexlight-Kunststoff gefertigt. Erhältlich sind die Felgen in verschiedenen Farben für 2WD- und 4WD-Fahrzeuge für **3,95 Euro** pro Paar.



1:10er-Competition-Offroad-Felgen von Absima



Beta-Tires-Transporttasche von Freakware



Beta-Tires-Pit-Tasche von Freakware

FREAKWARE

Freakware bietet eine praktische **Transporttasche** für 1:8er-Buggys an. Die Tasche von Beta-Tires zeichnet sich durch ihre hochwertige Verarbeitung aus und kann bis zu drei RC-Cars in den praktischen Schubladen aufnehmen. Die Maße betragen 360 x 540 x 560 Millimeter und der Preis liegt bei **169,90 Euro**.

Die neue **Pit-Tasche** von Freakware soll laut Hersteller ein echtes Platzwunder für RC-Car-Zubehör sein. Die leicht zu verstauende und doch großzügig ausgelegte Beta-Tires Pit-Tasche ist ideal für den Transport oder die Lagerung von Werkzeug, Zubehör und Kleinteilen – kurzum: allem, was man auf der Strecke braucht. Technische Daten: Breite: 300 Millimeter, Höhe: 370 Millimeter, Länge: 390 Millimeter. Der Preis beträgt: **57,90 Euro**.

Losi 1/5 Monster Truck XL von Horizon Hobby



Der **Losi Baja Rey Trophy Truck** ist ein neuer Offroader im Maßstab 1:10. Dank seiner starren Hinterachse, der hinteren Gelenkaufhängung und vorderen Einzelradaufhängung, seinem Überrollkäfig und senkrechten Stoßdämpfern ist der Baja Rey bestens gewappnet für unebenes Terrain. Die Basis des Trucks bildet ein 3-Millimeter-Chassis mit einem Dynamite Fuze 3.800-kv-Motor. Die Kontrolle des Motors übernimmt ein 3s-fähiger-130-Ampere-Regler. Das Modell ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätssystem AVC ausgestattet und verfügt über vier Öl-druckstoßdämpfer. Der Preis für das RTR-Set beträgt **519,99 Euro**.

HORIZON HOBBY

Der Losi **1/5 Monster Truck XL** ist ein neues Großmodell von Horizon Hobby. Der Offroader im Maßstab 1:5 basiert auf dem bewährten DBXL, verfügt über Allradantrieb und wird von einem Dynamite 29-Kubikzentimeter-Benzinmotor angetrieben, der den Boliden laut Hersteller auf über 50 Kilometer pro Stunde beschleunigen soll. Zu den weiteren Features zählen die integrierte AVC-Technologie für ein stabileres Fahrverhalten sowie zwei Großmodell-Lenkservos, eine Vorderachse aus Aluminium, Viskose-Differenziale und große Aluminium-Öldruckstoßdämpfer. Die Lieferung des Ready-to-Run-Modells erfolgt fahrfertig inklusive einer Spektrum DX2E-Fernsteuerung und Zubehör. Der Preis: **1.299,99 Euro**.



Losi Baja Rey Trophy Truck von Horizon Hobby



Verschiedene LiPo-Akkus
von LRP electronic

LRP ELECTRONIC

Neu im Sortiment von LRP electronic sind verschiedene LiPo-Akkus für unterschiedlichste Anwendungsbereiche. Der **P5 Mid Shorty** besitzt ein spezielles, kürzeres Hardcase, damit man ihn im Fahrzeug nach vorne oder hinten verschieben kann. Hiermit kann die Gewichtsverteilung des Autos angepasst und verbessert werden. Mit einer Kapazität von 5.600 Milliamperestunden kostet der Stromspender **94,99 Euro**. Der P5 ist ebenfalls als flache **LCG (Low Center of Gravity)-Variante** erhältlich und hat in diesem Fall eine Kapazität von 4.000 Milliamperestunden. Der Preis hier: **74,99 Euro**. Die speziellen **P5-Saddle-Packs** sind entweder in einer schmalen oder einer kürzeren Version als herkömmliche Akkus dieses Formats erhältlich. Auch dadurch wird eine Veränderung der Gewichtsverteilung ermöglicht. Die mit 3.900 Milliamperestunden Kapazität gleich starken LiPos kosten jeweils **79,99 Euro**. Speziell für den Einsatz in 1:8er-Offroadern ist der neue **4s-LiPo** aus der P5-Line mit einer Kapazität von 6.600 Milliamperestunden geeignet. Er kostet **169,99 Euro**.

Die neue **Sanwa MT-S** ist ein 2,4-Gigahertz-Sender im mittleren Preissegment. Sie verfügt über ein neues Design und einige neue Features. So sind unter anderem nun acht verschiedenen Modelltypen wählbar, die das Einstellen des Senders auf



Sanwa MT-S
von LRP electronic

das Auto vereinfachen. Mit dem Sender lassen sich alle Servos im SSR-Modus benutzen sowie alle Sanwa Regler mit SSL-Funktion vollständig ausreizen. Die MT-S ist telemetriefähig und wird in zwei Sets angeboten: mit RX-481-Empfänger (mit integrierter Antenne) für **299,99 Euro** oder mit RX-461-Empfänger sowie Drehzahl und Temperatursensoren für **319,99 Euro**.

Der **HB D815** ist nun bei LRP electronic in einem neuen Set erhältlich. Der 1:8er-Wettbewerbs- buggy wird als Kit inklusive CRF 21-Dreikanal-Motor und passendem Reso-Rohr angeboten. Zu den Features des bewährten Offroaders zählen ein neuer geteilter Zentral-Bulkhead, neue Aluminium-Nachlaufblöcke mit extra Loch, Big Bore-Stoßdämpfer sowie zahlreiche weitere Details, die typisch für 1:8er-Wettbewerbsmodelle sind. Leichtgewichtige Teile wie Diff-Outdrives, Zentralmitnehmer, Hauptzahnrad, Kegeldifferenziale, Alu-Antriebswellen, Dämpferbrücken,



HB D815 inklusive CRF 21-Dreikanal-Motor und passendem Reso-Rohr
von LRP electronic

Kohlefaser-Lenkhebel und die Spoilerbefestigung wurden für beste Performance auf der Rennstrecke gebaut und sollen dem Buggy eine enorme Leistungsfähigkeit verleihen. Der Bausatz inklusive Motor kostet **799,99 Euro**.

Der **S10 Twister 2 Extreme 100** macht seinem Namen alle Ehre. Die Höchstgeschwindigkeit liegt laut Hersteller bei rund 100 Kilometer pro Stunde. Für Vortrieb des auf dem bekannten 1:10er-Twister-Chassis basierenden Modells sorgt ein X100 Outlaw-Brushlessmotor mit 4,5 Turns. Er wird angesteuert von einem LRP SPX Bullet Reverse RTR-Regler. Die enorme Kraft wird über ein Tuing-Metallgetriebe und eine Metall-Differenzial auf die Hinterräder übertragen. Die Lenkbefehle werden von einem Servo mit einer Stellkraft von 4,5 Kilogramm umgesetzt. Der Preis für das RTR-Set: **299,99 Euro**.

S10 Twister 2 Extreme 100
von LRP electronic



HERSTELLER Kontaktdaten

ABSIMA
Gibitzenhofstraße 127a, 90443 Nürnberg
Telefon: 09 11/65 08 41 37, Fax: 09 11/65 08 41 40
E-Mail: info@absima.com
Internet: www.absima.com

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

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

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

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

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

RC FOX
Industriestraße 167, 50999 Köln
Telefon: 022 36/490 35 75
Telefax: 022 36/490 35 76
E-Mail: info@rcfox.eu, Internet: www.rcfox.eu

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

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

Markt

MODELLBAU LINDINGER

Der **Surpass Wild** von Amewi ist ein 4WD-Crawler im Maßstab 1:10, der neu im Sortiment von Modellbau Lindinger ist. Zu den Features des Ready-to-Run-Modells zählen eine Mountain Brake sowie ein manuelles Zweiganggetriebe. Im Set des Allradlers

finden sich neben dem vormontierten Modell samt 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung auch noch ein LiPo-Akku mit 1.500 Milliamperestunden Kapazität sowie ein passendes Ladegerät. Das Modell hat eine Länge von 490 Millimeter, eine Breite von 245 Millimeter und kostet **199,- Euro**.



Amewi Surpass Wild
im Sortiment von
Modellbau Lindinger



Das **Super Rider SR5 Dirt Bike** von Sky RC ist neu bei Modellbau Lindinger. Es handelt sich dabei um ein ferngesteuertes Motorrad im Maßstab 1:4, das als Ready-to-Run-Set ausgeliefert wird. Die Motocross-Maschine verfügt dank eines im Hinterrad verbauten Brushlesskreisels schon bei geringer Geschwindigkeit über ein sehr stabiles Fahrverhalten. Dank eines Öldruckstoßdämpfers hinten und einer Federgabel vorne sind auch Sprungmanöver möglich. Der 3.200-kv-Brushlessmotor in 540er-Baugröße und wird von einem Leopard 60-Ampere-Fahrregler beschleunigt. Die Lieferung des Modells erfolgt inklusive 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung, 3.000-Milliamperestunden-Nickel-Akku und Kleinteilen. Der Preis des 525 Millimeter langen Motorrads liegt bei **398,- Euro**.

Super Rider SR5 Dirt Bike von Sky RC im Sortiment von Modellbau Lindinger

RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

RC-Car-Shop – Hobbythek hat eine **Montagebühne** für RC-Cars im Sortiment. Diese ist 125 Zentimeter hoch und verfügt über einen um 360 Grad drehbargelagerten Montagetisch sowie eine um 90 Grad kippbare Montageplatte. Eine Mittelplatte dient als Werkzeugablage. Die Montagebühne ist höhenverstellbar und für den Transport klappbar gestaltet, verfügt über eine Pulverbeschichtung und ist komplett aus Metall gefertigt. Die Montagebühne ermöglicht das Drehen und Neigen des Modells. Somit sind auch kompliziertere Schraubarbeiten besonders einfach durchführbar. Zudem ist die Montagebühne für die Tischmontage unterhalb der Mittelplatte abnehmbar. Der Preis: **220,99 Euro**.

Montagebühne für
RC-Cars im Sortiment
von RC-Car-Shop – Hobbythek



rc-car-online.de

ROBITRONIC

Der **Xerun XR10 Pro V4** ist ein neuer Brushlessregler von Robitronic. Er verkraftet einen maximalen Strom von 160 Ampere und kann an 2s- bis 3s-LiPo-Akkus betrieben werden. Das integrierte BEC-System stellt einen Strom von 4 Ampere zur Verfügung. Der Einsatzzweck sind RC-Cars im Maßstab 1:10. Die Abmessungen betragen 37,5 × 30,9 × 31,6 Millimeter mit Lüfter und das Gewicht inklusive Kabel beträgt 95 Gramm. Der Preis: **239,- Euro**.



Xerun XR10 Pro V4-Brushlessregler von Robitronic

Der **Ezrun Regler MAX10-SCT** ist für Modelle im Maßstab 1:10 geeignet und verfügt über eine Strombelastbarkeit von 120 Ampere. Ein integriertes BEC für die Versorgung von Empfänger und Lenkservo stellt einen Strom von 4 Ampere zur Verfügung. Der Betrieb des wasserdichten Controllers ist an 2s- bis 4s-LiPos möglich. Der Regler misst 49 × 39,5 × 34,7 Millimeter, wiegt 105 Gramm und kostet **99,- Euro**.

Ezrun Regler MAX10-SCT-Brushlessregler von Robitronic



RC FOX

Das **i-Killy** von HiLantronics ist ein Kill-Switch-Modul für Benzinmotoren. Durch eine Einschleifung in die Zündleitung des Motors kann das System bei Unterspannung oder Funkverlust den Zweitakter abschalten und damit einen Kontrollverlust des Modells verhindern. Die Abschaltspannung lässt sich einstellen. Ebenso kann man einstellen, ab welcher zeitlichen Länge von Übertragungsstörungen der Motor ausgeschaltet werden soll. Als Besonderheit verfügt das System über ein Display für einfaches Einstellen der Parameter sowie vier Knöpfe, um sich schnell und bequem durch das Menü zu arbeiten. Darüber hinaus kann die Temperatur des Motors als Ist-Wert sowie als maximal gemessener Wert während der Fahrt angezeigt werden. Dadurch besteht auch die Möglichkeit, den Motor bei zu hoher Motortemperatur (einstellbar von 80 bis 250 Grad Celsius oder ganz deaktivierbar) automatisch abzustellen. Auch eine Spannungsanzeige für den Empfängerakku ist implementiert. Der Preis: **109,- Euro**.



i-Killy von HiLantronics
im Sortiment von RC FOX

Futaba

T4PX

powered by

Ripmax



Futaba T4PX & R304SB
Nr.: P-CB4PX



Futaba T4PX
10° - Lenk-Adapter
Nr.: P-EBB1135

Futaba T4PX
Gas-/Bremshebel (Small)
Nr.: P-EBB1155



Gas-/Bremshebel (Super Small)
Nr.: P-EBB1156

Futaba T4PX
Senderkoffer
Nr.: P-EBB1139



Griffummantelung (groß)
Nr.: P-EBB3330



... denn jede Hand erfordert ihr eigenes Setup!



Web:
www.rc-service-support.de



www.facebook.com/RCServiceSupport

Ripmax

Ripmax GmbH • Stuttgarter Strasse 20/22 • 75179 Pforzheim
Tel.: +49 (0) 72 31 - 4 69 41 0 • Mail: info@rc-service-support.de

Markt

SHEPHERD MICRO RACING

Der **Sonic SB.21-5T-Onroad-Motor** von Shepherd Micro Racing ist mit einer 5-Kanal Laufgarnitur ausgestattet und hat einen Hubraum von 3,5-Kubikzentimeter. Die strömungsoptimierte Fräsung im Inneren sorgt in Verbindung mit einem flachen Kolben für eine sehr gute Leistungsentfaltung über den ganzen Drehzahlbereich bei gleichzeitig moderatem Spritverbrauch. Die 14-Millimeter-Turbo-Kurbelwelle ist mittels zweier Gewichte feingewuchtet und mit einem speziellem Silikonsteinsatz ausgestattet, um die Strömung zu optimieren und das Gesamtgewicht zu senken. Der superleichte Kühkopf sorgt für eine optimale Wärmeableitung und hochwertige Schweizer Kugellager, ein speziell staubgeschütztes Frontlager, ein modernen Kunststoffvergaser sowie drei Aluminium Venturis (6,5 mm + 7 mm + 8 mm) komplettieren den Wettbewerbsmotor.



Sonic SB.21-5T-Onroad-Motor von Shepherd Micro Racing



Velox F1 von Shepherd Micro Racing

Shepherd präsentiert mit dem **Velox F1** einen neuen Formel 1-Boliden im Maßstab 1:10. Das Modell entstand in enger Zusammenarbeit mit erfahrenen Toppiloten und stellt eine Kombination aus Altbewährtem und Inovativem dar. Ein zentral auf der Chassisplatte wirkender Shepherd VRS-Stoßdämpfer mit einem Druckkolben anstelle einer Membran und zwei qualitativ hochwertige Aluminium-Tubedämpfer sorgen für die Dämpfung der Hinterachse. Die Vorderachse verfügt über leichte untere Querlenker aus hochwertigem Kohlefaser und aerodynamische obere Querlenker aus glasfaserhaltigem Kunststoff. An der Hinterachse ist ein Kugeldifferenzial mit 18 Kugeln und hochwertigen, lasergeschnittenen Diffscheiben für eine optimale Funktion verbaut. Im Baukasten sind sowohl einstellbare, ETS-legale Spoiler als auch eine neu entwickelte Shepherd Formula-Karosserie aus Lexan enthalten.

Kugellagerlehre von HUDY aus dem Sortiment von SMI Motorsport



der optimale Platz. Die Tasche wird aus strapazierfähigem Nylon gefertigt und selbstverständlich in der HUDY-typischen hohen Fertigungsqualität ausgeliefert.

SMI MOTORSPORT/T&M MODELS

Mit der neuen **Kugellagerlehre** von HUDY aus dem Sortiment von SMI Motorsport lassen sich die Innenmaße von Kugellagern schnell identifizieren. Das präzise hergestellte Werkzeug ermöglicht eine Größenermittlung der üblichen Kugellager im Bereich von 2 bis 15 Millimeter.

Die im stylischen HUDY-Design gehaltene **Tragetasche** von SMI Motorsport ermöglicht den reibungslosen Transport diverser Klein- und Zubehörteile von und zur Rennstrecke. Durch eine große und zwei seitlich angebrachte kleinere Taschen findet sich für jedes Zubehör



HUDY-Tasche von SMI Motorsport

COMPOSITE REAR ROLL-CENTER HOLDER
XRAY XB2

PREMIUM COMPONENTS

Developed, designed & tested by
Stig Ring, Jerry Rudy
Dirt Chief Designer

TRACTION ADJUSTMENT
FOR DIFFERENT TRACK CONDITIONS
VARIOUS HARDNESS AVAILABLE

TRACK TRACTION

	VERY-LOW	LOW	LOW-MEDIUM	MEDIUM	MEDIUM-HIGH
#323042-M MEDIUM	✓	✓	✓		
#323042-H HARD				✓	✓

DIRT EDITION

XRAY XB2-Rollcenter-Halterung von SMI Motorsport

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

YETI™ SCORE™ Builder's Kit TROPHY TRUCK™ 1/10th SCALE - ELECTRIC 4WD



Best.-Nr.: AX90068

Features:

- Detaillierte, unlackierte Retro Trophy Truck Karosserie mit Käfig & Ersatzrad inkl. Halterung
- Interieur mit Fahrerfiguren - Drei Sets mit drei verschiedenen Helmen und Dekorbogen (Sparco™, Moto-X, Skully)
- Scheinwerferinsätze für LED-Beleuchtung vorbereitet
- 2.2/3.0" BFGoodrich Baja™ T/A® KR2 Reifen
- 2.2/3.0" Method 105 Replica Felgen
- Einstellbare Akkuhalterung (LxBxH) - 150x48x25-35mm
- King Aluminium Gewinde-Öldruckdämpfer
- Kugelgelagerter Allradantrieb mit Stahl Antriebswellen & Radachsen
- Stahl Universalkardanwellen, vorne
- Kegeldifferential mit gefrästen Metallzahnradern, vorne
- Voll gesperrte AR60 OCP-Hinterachse mit gefrästen Metallzahnradern
- WB8-HD Wild Boar™ Mittelkardanwelle, hinten
- WB8-HD Stahl CVD-Mittelkardanwelle, vorne
- Gekapseltes Getriebe mit Doppel-Rutschkupplung & Metallzahnradern
- Getriebe vorbereitet für 2-Gang Umbauset AX31181
- Zwei verschiedenen 32dp Komposit Hauptzahnräder 64Z. & Stahl Motorritzel 17Z. inklusive
- Kunststoff Wannenchassis mit wasserdichter Empfängerbox
- Einzelradaufhängung & M4 Stahl R/L-Gewindestangen, vorne
- Dual Shear Lenkung mit M4 Stahl R/L-Gewindestangen
- Einstellbare 4-Link Aufhängung mit Aluminium Verstärkung, hinten
- LT-Stabilisator System, hinten
- Viele optionale Tuningteile erhältlich



Technische Daten:

Länge:	583 mm	Bodenfreiheit:	43 mm
Breite:	305 mm	Gewicht:	3050 g
Höhe:	215 mm	Größe Akku-	
Radstand:	360 mm	Halterung (LxBxH):	150x48x25-35 mm
		Int. Untersetzung:	5.67:1 (HZ 32dp 56Z & 64Z)



SCORE BY STRADA RACING | BFGoodrich | KING | METHOD RACE WHEELS
MAGNAFLOW | sparco | LOWRANCE | rds | R.A. | FUEL SAFE | GREAT PLANS

BFGoodrich Tires BFGoodrich® Tires and Baja T/A® KR2 Trademarks are used under License from Michelin

Trophy Truck and SCORE are registered trademarks of SCORE International and used under license. BFGoodrich® Tires and Baja T/A® KR2 Trademarks are used under License from Michelin.

Für weitere Informationen: Sales@hobbico.de • Tel.: +49 5223 965-133



www.hobbico.de



HOBBICO
DISTRIBUTED BY

HERR DER WILDNIS

Text und Fotos:
Frank Jaksties



Thunder Tigers Allrounder im Detail

Die Ingenieure der Firma Thunder Tiger wussten schon immer, wie sie die RC-Basher begeistern können. Extremes Gelände wurde seit jeher mit Allradantrieb und ordentlich Power bewältigt. Vor nicht all zu langer Zeit wurden dann die Wüstenbuggys beliebt. Also musste für die Hardcore-Thunder Tiger-Fans ein entsprechendes Fahrzeug entwickelt werden. Das Ergebnis ist der Bushmaster.

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





Das ESS TT-Soundmodul ist recht groß und findet oberhalb des Chassis seinen Platz. Durch die große Aussparung in der Karosserie kommt der Sound bestens rüber. Mit den Plus- und Minus-Tasten kann man die Lautstärke einstellen



Ein detailliertes Interieur mit Fahrerfigur und verchromtem Helm toppen die ohnehin schon beeindruckende Karosserie des Bushmasters

Der Bushmaster von Thunder Tiger ist nicht etwa ein billiger Abklatsch, ein umgebauter Monstertruck oder Buggy, dessen Basis vielleicht schon seit ein paar Jahren auf dem Markt ist. Nein, der Bushmaster ist eine komplette Neuentwicklung, basierend auf den Genen eines 1:8er Buggys mit Brushlessantrieb. Alles ist neu. Vom Chassis über die Fahrwerksgeometrie, bis hin zur sagenhaften Karosserie samt Käfig.

Kapelle an Bord

Ein ganz besonderes Gimmick weist der Bushmaster mit seinem eigens für Thunder Tiger entwickelten Soundmodul auf. Es gleicht dem ESS One-Soundmodul zwar sehr, aber das Thunder Tiger-Gegenstück

hat neben dem größeren Gehäuse einen ebenfalls größeren und dadurch lauterem Lautsprecher. Während das ESS One einen separaten Baustein besitzt, mit dem man die Software auf das Gerät spielt, ist dieser bereits im ESS TT integriert. Der USB-Anschluss ist bei Thunder Tiger mit einem Gummistopfen gegen Dreck und Feuchtigkeit geschützt. Neben zahlreichen Motorsounds kann man auf der Website von Sense Innovations (www.sensehobby.com) auch andere Geräusche wie zum Beispiel Bremsen, Turbo- und Pop-Off-Ventilgeräusche herunterladen. Beim Testmodell blieb es aber vorerst der bereits aufgespielte V8-Motorsound, der gut zum Buggy passt.

Da der Bushmaster als Ready-to-Run Fahrzeug aus dem Karton entnommen wird, benötigt man lediglich noch einen 3s- oder besser noch 4s-LiPo-Akku zum Speisen des Motors über den Regler. Bei der Elektronik findet Bewährtes Verwendung. Der Brushless-Regler kommt von ACE RC und trägt die Bezeichnung BLC-100C. Er ist für den Betrieb an 3s- oder 4s-LiPos konzipiert und stellt für das Lenkservo einen Strom von 3 Ampere bei 6 Volt Spannung bereit.



„Alle guten Gene, die man aus dem 1:8er-Buggysport kennt, sind in diesen Allrounder eingeflossen.“

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE





Der riesige Ripper-Brushlessmotor bringt seine Power auf den ausgereiften Antriebsstrang. Er wird von einem gewaltigen Aluminiumhalter fest im Griff gehalten



Fette Rechts-links-Gewindestangen gehören ebenso zum Standard wie die geschlossenen Querlenker und die verbauten Stabilisatoren

Energieversorger

Über den BLC-100C bezieht der Brushlessmotor seinen Strom. Dieser ist ein in diesem Maßstab typischer, vierpoliger Innenläufer vom Typ Ripper IBL-40/20G. Er weist eine spezifische Drehzahl von 2.000 Umdrehungen pro Volt und Minute auf. Mit 3s-LiPo-Power ist der Bushmaster auf kleinen Strecken gut beherrschbar und wenn es richtig nach vorne gehen soll, kann auch ein 4s-LiPo mit 14,8 Volt zum Einsatz kommen. Der Motor ist mittels der massiven, 9 Millimeter starken und CNC-gefrästen Aluminium-Motor- und -Mitteldifferenzialhalterung am Fahrzeug befestigt.



Auf den hinteren Querlenkern sind 2,5 Millimeter starke Carbon-Platten verschraubt, um der Konstruktion ein geschlossenes Design zu verschaffen. Zudem versteift diese Maßnahme die Querlenker

Das Digitalservo DS1510MG verfügt über ein Metallgetriebe, ist wasserdicht, kugelgelagert und stellt eine Stellkraft von 10 Kilogramm bereit. Für einen Basher im Maßstab 1:8 gerade noch so vertretbar. Gesteuert wird der Bushmaster mit der bekannten 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung Namens Cougar GP2 2.4G. Sie ist gebunden mit einem Mini-Empfänger, der bereits fertig verkabelt in seiner

Anzeige

NEW BIG BLOCK SIZE POWER!

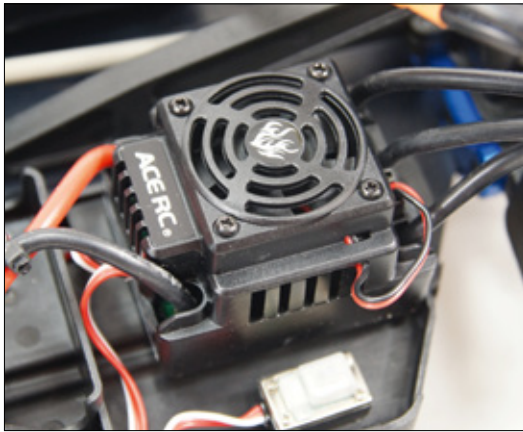
ZR.32

**NITRO ENGINE
ZR.32 SPEC.4 PULLSTART**

ZR.30

**NITRO ENGINE
ZR.30 SPEC.4 PULLSTART**





Geregelt wird der Motor von einem ACE RC BLC100-Brushlessregler. Er ist standardmäßig für 3s- bis 4s-LiPos ausgelegt

wasserdichten Empfängerbox sitzt. Für die Fernsteuerung müssen lediglich noch sechs Mignonzellen für die Stromversorgung besorgt werden.

Der Aufbau des Bushmaster ist relativ simpel. Alle guten Gene, die man aus dem 1:8er-Buggysport kennt, sind in diesen Allrounder eingeflossen. Er verfügt über permanenten Allradantrieb, drei Differenziale mit gehärteten Zahnrädern, Big-Bore-Stoßdämpfer und Rechts-links-Gewindestangen an den Achsen, um nur ein paar Features zu nennen. Dabei bewegen sich alle drehenden Teile in Kugellagern. Bei der Grundplatte handelt es sich um ein gefrästes und hart-eloxiertes 7075-Aluminium-Bauteil. Die Alu-Dämpfer-Brücken sind ebenfalls gefräst und hart-eloxiert, weisen dabei massive 5 Millimeter vorne und 4 Millimeter hinten mit optimierter Geometrie der Aufhängungs-Punkte auf. An ihnen hängen die Big Bore-Stoßdämpfer, die mit Silikonöl befüllt sind.

Griffige Gummis

Zwar sind die Stoßdämpfer nur aus Kunststoff gefertigt, jedoch handelt sich beim Bushmaster ja auch nicht um ein Wettbewerbsmodell, sondern um ein Funicar, das überall eingesetzt werden kann. So sind auch die Pneus mit einem Profil versehen worden, mit dem man überall guten Griff auf der Strecke hat. Egal ob Sand, Schotter oder Asphalt. Diese Reifen gehen überall gut. Sie sind auf Short Course-Felgen verklebt und weisen fahrzeugseitig einen größeren Durchmesser als gegenüber auf. Dies dient im Allgemeinen eigentlich nur der Optik. Es kann auch wahlweise jede andere beliebige Reifen-Felgen-Kombination aus dem 1:8er-Buggysektor genutzt werden, da der Bushmaster über standardmäßige 17-Millimeter-Mitnehmer verfügt.



Das Soundmodul findet seinen Platz oberhalb des Chassis auf einem Blech aus Aluminium. Wer ohne Soundmodul fahren möchte, löst einfach die beiden vorderen Schrauben am Mitteldifferenzial und zieht den Splint vor der Dämpferbrücke

Leider wurden die Reifen seitens des Herstellers nicht sonderlich gut mit den Felgen verklebt, sodass man hier von vornherein gleich nacharbeiten sollte, damit der Spaß nicht plötzlich auf der Strecke bleibt. Die Querlenker des Wüstenbuggys sind aus flexiblem aber dennoch steifem Nylon gefertigt. Ihr geschlossenes Design und die montierten Mud Guards verhindern, dass sich dort Schmutz oder Steine ablagern können. Im hinteren Bereich sind auf der Oberseite der Querlenker 2,5 Millimeter starke Kohlefaserplatten verschraubt. Sie dienen neben der Steifigkeit ebenfalls der Sauberkeit. Aufgehängt sind die Querlenker mit ihren Stiften in blau eloxierten Factory Team-Aluminiumbauteilen, die an beiden Achsen zum Einsatz kommen.

Beide Achsen sind serienmäßig mit professionellen Quer-Stabilisatoren ausgerüstet. Gehärtete CVD-Kardanwellen aus Stahl sind an Vorder- und Hinterachse serienmäßig verbaut. Bei den Antriebswellen vom Mitteldifferenzial zu den Achsen handelt es sich um extra leichte, obwohl dicke und gehärtete Aluminiumwellen. Sie verringern die rotierende Masse. Das Resultat sind verbesserte Beschleunigungswerte. All dies sind Maßnahmen, die den Bushmaster schnell und robust machen.

Hingucker

Wie sieht es aber mit der Optik aus? Auch da hat sich Thunder Tiger nicht lumpen lassen und ein völlig neues Konzept verfolgt. Es geht mehr in Richtung des scaligen Aussehens. Die Karosserie ist nicht einteilig, wie man es von Wettbewerbsmodellen her kennt, sondern mehrteilig ausgeführt und an einem Überrollkäfig verschraubt. Genau genommen



Grobstollige Reifen auf Short Course-Felgen verleihen dem Bushmaster unter anderem sein scaliges Aussehen. Dazu performen sie auch noch hervorragend



Direkt vor dem riesigen Heckflügel ist der Drehpunkt des klappbaren Käfigs angebracht. Ein kleiner Hilfsrahmen im Heck schützt vor feindlicher Berührung


CAR CHECK

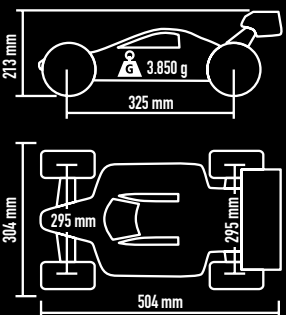
Bushmaster Thunder Tiger

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
 Empfohlener Verkaufspreis: 599,- Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Vierspider-Differenzial, Rechts-links-Gewindestangen

Benötigte Teile:
 Sechs Mignonzellen, Fahrakku, Ladegerät

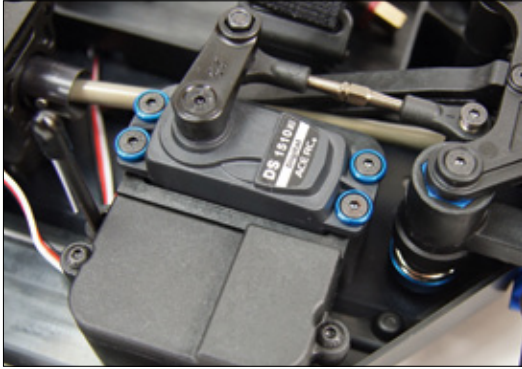
Erfahrungslevel:




HOBBYFAHRER



An der Vorderachse sind robuste C-Hubs aus sehr strapazierfähigem Nylon zu finden. In ihnen laufen kugelgelagerte CVD-Wellen für einen reibungslosen Kraftschluss



Das Lenkservo weist eine Stellkraft von 10 Kilogramm auf und sitzt direkt neben der wasserdichten Empfängerbox. Wer Marathonausfahrten mit dem Bushmaster unternehmen will, sollte auf ein Digitalservo mit mehr Stellkraft umsatteln

handelt es sich dabei um die Heckpartie, zwei Seitenteile, das Dach und die Motorhaube. Alles fein säuberlich mit M3-Schrauben am zäh-elastischen Überrollkäfig verschraubt. Hinter der Fahrerfigur, die übrigens in einem vorbildgetreuen Cockpit sitzt, ist noch Platz für das Soundmodul.

Beim Überrollkäfig denkt man in erster Linie daran, wie man diesen schnellstmöglich abgebaut bekommt, um zum Beispiel den Akku zu tauschen. Hier weist der Bushmaster eine clevere Mechanik auf, bei der der Käfig im hinteren Bereich über einen Klappmechanismus verfügt und man vorne nur zwei Karosseriekammern entfernen muss, um dann den ganzen Käfig nach oben klappen zu können. Betrachtet man den Käfig genauer, fällt auf, dass es sich um viele Einzelteile handelt, welche miteinander verschraubt sind. Im vorderen Bereich des Dachs sind sogar schon Ösen zur Befestigung einer Lightbar vorhanden. Diese Lightbar kann im Zubehör von Thunder Tiger erworben werden.

Gute Akustik

Am Heck findet sich ein für diesen Desert Buggy untypischer, riesiger Heckflügel. Er bringt auf der Rennstrecke zwar ordentlich Abtrieb auf der Hinterachse, ist aber eher ungewöhnlich an diesem Fahrzeugtyp. Vor dem ersten Starten wurden alle Bauteile auf

festen Sitz überprüft und der 4s-Reedy-Wolfpack-LiPo im Batteriefach des Bushmaster gesichert. Er wird mittels Deans-Stecker am Regler angeschlossen. Da der Regler fertig kalibriert war, stand der ersten Ausfahrt nichts im Wege. Funke an, Regler an, und beim ersten kleinen Gasstoß ertönte auch schon der Startvorgang des V8-Motors aus dem Soundmodul. Es braucht ein paar Sekunden, bis es die Impulse des Gasfingers in hörbare Drehzahl umsetzt, also heißt es nach jedem Starten, erst einmal ein paar Gedenkssekunden einzulegen.

Die Drehzahl des V8 ändert sich proportional zur Position des Gastriggers. Damit aber nicht genug, denn der Bushmaster hat hörbar vier Gänge, durch die er sich bei gehaltenem Vollgas durchschaltet. Hält man den Hebel lange genug auf Vollgas, kann man sogar am Ende den Drehzahlbegrenzer des V8 hören. Bremsst man aus voller Fahrt ab, ertönt ein Bremsgeräusch mit quietschenden Rädern. Wie aber schlägt sich der Bushmaster in freier Wildbahn?

Begibt man sich mit dem Bushmaster ins Gelände, fällt einem nur ein Wort zum Fahrverhalten ein: perfekt. Der Wüstenbuggy fühlt sich in jedem Gelände wohl und meistert Sand, Schotter und Wiese mit Bravour. Selbst auf Asphalt macht er eine hervorragende Figur. Obwohl relativ geländetauglich abgestimmt, bringt es Spaß, ihm auf einer asphaltierten Strecke die Sporen zu geben. Die Reifen bieten ausreichend Traktion, sind allerdings auch relativ schnell vom Profil befreit, da der Abrieb enorm ist. Spaß bereitet der Offroader auf allen möglichen Untergründen.

Grenzenloser Spaß

Am meisten musste er in wüstenähnlichem Gelände zeigen, was er kann. Dort gab es zwischen holprigen Sandpassagen auch kleine und größere Sprünge, hinter denen sich der Buggy keineswegs verstecken musste. Trotz des sehr guten Fahrwerks überschlug sich der Bushmaster diverse Male, ohne auch nur eine einzige Blessur davon zu tragen. Der Überrollkäfig verhinderte da so einiges. Weder undichte Stoßdämpfer noch lose Schrauben gab es nach diversen Basheinsätzen zu beklagen. Man kann eigentlich gar nicht genügend LiPos dabei haben, denn der Fun Faktor wird beim Bushmaster wirklich groß geschrieben. <<<<<

MEIN FAZIT



Der Bushmaster von Thunder Tiger ist ein echter Allrounder. Er fühlt sich auf wirklich jedem Terrain wohl und kann überall seine Vorzüge ausspielen. Die Brushlesspower zusammen mit dem Allradantrieb und den groben Reifen lassen den Dreck nur so fliegen. Egal, ob einsteigerfreundliche 3s LiPo Stromversorgung oder Basher, welcher gleich zum 4s LiPo greift, der Bushmaster ist für jeden Scalefanatiker etwas.

Frank Jaksties
Fachredaktion CARS & Details

Viel Power
Scaliges Aussehen
Robuste Bauweise

Zu großer Heckflügel
Schlecht verklebte Reifen



„Die Brushlesspower zusammen mit dem Allradantrieb und den groben Reifen lässt den Dreck nur so fliegen.“

EVERGREEN

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Erfolgs-Truck im neuen Outfit



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE

Die RC-Car-Branche ist ein schnelllebiges Geschäft. Ständig präsentiert eine mittlerweile sehr große Anzahl von Herstellern ihre Neuheiten, ein Modell-Release jagt das nächste. Was gestern noch State-of-the-art war, ist heute schon veraltet und vergessen und so haben die meisten RC-Cars eine eher geringe Halbwertszeit. Doch es gibt Ausnahmen. Wie den HPI Bullet ST Flux, der jetzt in einer überarbeiteten Version um die Gunst der Kunden buhlt.



Insgesamt acht Öldruckstoßdämpfer stellen sich mit ihren langen Arbeitswegen auch größten Geländeabschnitten entgegen. Per Rechts-links-Gewindestangen lassen sich Spur und Sturz der Räder einstellen

Zugegeben, den Bullet als das absolute Zugpferd in HPIs Monstertruck-Stall zu bezeichnen, wäre sicher übertrieben. Diesen Part übernimmt sein großer Bruder, der HPI Savage, der die Klasse einst regelrecht revolutionierte und einen bis heute anhaltenden Trend anführte. Doch auch der kleinere, im Maßstab 1:10 gehaltene Bullet hat viele Anhänger gefunden. Das Rezept: Viel Power, solide Technik und jede Menge Fahrspaß. Hohe Ansprüche, an denen sich die aktuellste Ausführung des Bullet ST messen lassen muss.



HPIs Brushlessregler EMH-3s erlaubt ein feinfühliges, gut dosierbares Fahrgefühl

Monster oder nicht?

Genau genommen suggeriert das Kürzel „ST“ in der Bezeichnung des Offroaders gar nicht die Zugehörigkeit zu den Monstern, sondern zu den etwas filigraneren Stadium Trucks. Doch die Tatsache, dass unser Testmodell bis auf Karosserie und Räder nahezu identisch mit der MT-Variante des Bullet ist, lässt den ohnehin nicht allzu starren Rahmen der Klassenzugehörigkeit endgültig verschwinden. Egal ob Monster, Stadium, Offroad oder Bash Truck – all diese Bezeichnungen treffen auf die Bullet-Baureihe zu.



„Seine kompakte Bauweise und die funktionale Technik sind zwei der speziellen Merkmale des HPI Bullet“



4.000 Umdrehungen pro Minute und pro Volt lassen den sensorlosen Vektor-Motor schon an einem 2s-LiPo mächtig Leistung generieren

Wie es sich für ein RTR-Paket gehört, wurde der Zusammenbau des Trucks bereits werkseitig vorgenommen. Gleiches gilt für die Lexan-Karosserie. Fertig ausgeschnitten und in den Basisfarben Schwarz, Silber und Orange lackiert, weiß sie optisch auf Antrieb zu gefallen. Keine wirkliche Überraschung, denn HPIs Karosserie-Designer gelten von je her als absolute Fachleute auf ihrem Gebiet. Die durchaus offensive Optik wird durch die fetten Serienwalzen auf metallicschwarzen 5-Speichen-Felgen verstärkt. Ein dezenter Auftritt sieht anders aus. Aber wer will schon einen dezenten Monstertruck?

Unter der Haube präsentiert der Bullet ST ein aufgeräumtes Layout. Die Komponenten sitzen auf einem Flachchassis, das gleichzeitig die tiefste Ebene des Trucks darstellt und im Gegensatz zu

CAR CHECK

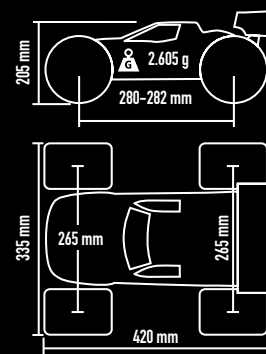
HPI Bullet ST Flux 2.4 LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 519,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
Allradantrieb, zwei Differenziale, acht Öldruckstoßdämpfer,
komplett kugelgelagert

Benötigte Teile:
Fahrakku

Erfahrungslevel:



anderen Monster-Konstruktionen nicht hochgesetzt wurde. Dadurch büßt der Bullet mittig zwar etwas an Bodenfreiheit ein. Der große Vorteil jedoch findet sich im Schwerpunkt, der auf diese Weise deutlich nach unten wandert – eine Stärke, die erfahrungsgemäß speziell im Gelände einen großen Unterschied ausmachen kann.

Und genau das zeigt der Bullet dann auch im Einsatz. Speziell in Kurven neigt das Chassis deutlich weniger zum Aufschaukeln, als das bei anderen RC-Trucks der Fall ist. Natürlich will man mit dem HPI nicht bei Rennen an den Start gehen, geschweige denn welche gewinnen. Doch auch beim Bashen in der Kieskuhle steigert gute Kurven-Performance den Fahrspaß. Und noch einen Vorteil bietet die verringerte Kippneigung: Sie gilt auch nach hinten. An steilen Hängen verlagert sich der

„Auf offener Strecke und mit einem 3s-LiPo in der Akkubox macht der Bullet Flux seinem Namen alle Ehre und mutiert zu einem wahrhaftigen Geschoss.“



Um den Antriebsstrang vor Überbelastung zu schützen, hat HPI eine justierbare Slipperkupplung in das Kunststoff-Hauptzahnrad integriert

Schwerpunkt physikalisch bedingt zum Heck des RC-Cars. Muss dann noch kräftig Gas gegeben werden, um den Anstieg zu erklimmen, ist manche Führe schnell hinten übergekippt und kugelt unkontrolliert den Hang hinunter. Hier erweist sich der Bullet als sehr fahrstabil. Mühelos arbeitet er sich auch steilste Sandhügel hoch. Und auch sonst lassen sich die insgesamt acht Kunststoff-Stoßdämpfer mit ihren langen Arbeitswegen kaum aus der Ruhe bringen. Selbst gröbere Schläge werden satt ausgebügelt und der Truck stabil in der Spur gehalten. Das ist auch nötig, denn sein kurzer Radstand macht den Bullet zwar wendig, aber vor allem bei hohen Geschwindigkeiten nicht besonders linientreu.

Seitensprünge

Doch dafür, dass bei Topspeed die eine oder andere Lenkkorrektur notwendig wird, ist nicht nur der



Offroadpneus auf fetten Speichenfelgen haben neben technischen auch optische Vorzüge

kurze Radstand verantwortlich. Auch die fetten Walzen haben gelegentlich ihren eigenen Kopf. Allerdings gehören sie zu einem Monstertruck wie das Salz zur Suppe. Darüber hinaus weisen sie für Monster-Pneus ein moderates Gewicht auf, sitzen schön straff auf den Felgen und generieren auf tiefen Böden eine ausgezeichnete Traktion. Der wirkliche Übeltäter für die nicht immer präzisen Fahrmanöver findet sich im mitgelieferten Elektronik-Paket, und zwar in Form des SF-10W-Lenkservos. Dass es nur über ein wenig belastbares Kunststoff-Getriebe verfügt, ist noch das kleinere Übel. Viel entscheidender sind seine geringe Stellkraft sowie die quälend langsamen Arbeitswege. Spätestens an einem 3s-LiPo, wenn der Bullet seinem Namen alle Ehre macht und zu einem echten Geschoss mutiert, ist das Servo vollkommen überfordert.

Anzeige

READY FOR VICTORY

EVO 2020.1 09503

Leistungsoptimierte Ausführung des EVO 2020 mit zahlreichen neuen Teilen.

Länge : 780mm
Breite : 395mm
Radstand : 530mm
Gewicht : 9,7kg



- Chassis mit zusätzlicher Balastklappe unter dem Differential
- Kleinmodulige Ritzel
- Breitere vordere Querlenker
- Neue vordere Stabilisatorstange
- Teile auch als Sonderzubehör für Besitzer von Evo 2020 Modellen verfügbar



QUALITY PRODUCT



MADE IN FRANCE/GERMANY

NEU



T2M Deutschland/Hobby Modellbau Vertriebs GmbH
Winterbergstraße 24a - 66119 Saarbrücken
Telefon : +49 (0)681-51733-hobby@t2m.tm.fr
www.fg-modellsport.de

KATALOG · CATALOGUE 2016



DER NEUE FG KATALOG 2016 IST DA - JETZT BEI IHREM HÄNDLER BESTELLEN !

MEIN FAZIT



In der aktuellen Version ist der Bullet ST Flux nicht als Neuentwicklung zu betrachten, sondern als überarbeitete Fassung eines absoluten Dauer(b)renners der Marke HPI. Die Technik ist nach wie vor zeitgemäß und bietet jede Menge Actionpotenzial bei gleichzeitig moderatem Verschleiß und einer geringen Anfälligkeit für Schäden. Klar, sein Name strahlt nicht so hell in der Hall of Fame des RC-Car-Sports wie der seines großen Bruders, dem Savage. Doch der enorme Fahrspaß wird durch die fehlende Legendenbildung keineswegs gemindert. Und außerdem – was noch nicht ist, kann ja noch werden.

Oliver Tonn

Fachredaktion CARS & Details

Gute Fahrleistungen

Robuster Aufbau

Gefällige Optik

Überfordertes Lenkservo

Geben wir deswegen weniger Gas? Natürlich nicht. Mit seinem 4.000 Umdrehungen pro Minute und pro Volt stellt HPIs sensorloser Vektor-Brushlessmotor genug Drehzahl bereit, um sein Trägermodell ordentlich nach vorne zu schieben. Auf dem Weg durch den Antriebsstrang passiert die Motorenpower zwei Kegelrad-Differenziale sowie die komplett stählernen Antriebswellen, bevor es über 14-Millimeter-Sechskantmitnehmer zu den Rädern geht. Klingt solide und ist es auch. Dennoch hat HPI zum Schutz des Antriebsstrangs eine einstellbare Slipperkupplung in das Hauptzahnrad integriert – sicher ist sicher.

Natürlich kann das Motto nicht durchgehend Vollgas heißen. Dafür, dass auch andere Gas- und Bremszustände erzeugt werden können, zeichnet der Brushlessregler mit der Bezeichnung EMH-3s Flux verantwortlich. Wie sein Name schon suggeriert, kann er Spannungen aus maximal 3s-LiPos verdauen. Seine Betriebswärme leitet er über einen aktiven Lüfter an die Außenwelt ab. Wie auch das Lenkservo, ist der Regler Teil von HPIs Waterproof-Konzept, bei dem elektronische Bauteile vor Feuchtigkeit geschützt und damit Fahrten im Regen möglich werden sollen. Wichtig ist dabei, „waterproof“ nicht allzu direkt als „wasserdicht“ zu übersetzen und am Ende noch im heimischen Goldfischteich auf Tauchfahrt zu gehen. Im Klartext: Schutz vor Spritzwasser ja, komplette Überflutung nein!

Befehlszentrale

Ob man es glaubt, oder nicht – zu einem ferngesteuerten Auto gehört auch eine Fernsteuerung. HPI packt die TF-40 ins Paket, einen Coltsender, dessen Bedienungsumfang sich auf die notwendigsten Parameter wie die Servonullpunkte, Servorichtung und Dualrate beschränkt. Weltmeister wird man mit dieser Anlage sicher nicht, aber das ist auch nicht ihre Zielsetzung.



In der Akkubox lassen sich gängige 2s- sowie kleinere 3s-LiPos unterbringen. Sechs Verschlussklipse sorgen für einen sicheren Halt der oberen Abdeckung, ziehen den Akkuwechsel aber merklich in die Länge

Vielmehr soll sie vor allem Hobbyneulingen einen möglichst unkomplizierten Einstieg ermöglichen – und das tut sie. Bezieht man dann noch den griffigen Moosgummiüberzug auf dem Lenkrad sowie das qualitativ sehr ordentliche, knarz- und knackfreie Gehäuse mit in die Bewertung ein, so kommt man zwangsläufig zu dem Ergebnis, dass es sich bei der TF-40 um eine gelungene RTR-Anlage handelt.

Damit schließt sich der Kreis. Während der stundenlangen Testfahrten konnte HPIs Bullet beweisen, dass er seinen Namen zu Recht trägt. Power, Geländegängigkeit und Robustheit des Trucks lassen kaum Wünsche offen. Aus der Reihe fällt eigentlich nur das Lenkservo, das fast schon bemitleidenswert langsam und schwächlich vor sich hin werfelt. Wer also die Anschaffung eines Bullet ST plant, sollte tatsächlich gleich etwas Geld für ein ordentliches Lenkservo einplanen. Mehr braucht es dann aber wirklich nicht, um mit dem HPI Bullet ST Flux erfolgreich die Kieskühle unsicher zu machen.

««««



„Im groben Gelände und am Hang kann der Bullet seinen tiefen Schwerpunkt gewinnbringend einsetzen.“



ONLINE

DAS DIGITALE MAGAZIN.



FÜR JEDES BETRIEBSSYSTEM

FÜR JEDEN INTERNET-BROWSER

FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS

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

NUTZEN SIE UNSER DIGITAL-ARCHIV:



ABO ABSCHLIESSEN UND **ALLE** DIGITAL-AUSGABEN KOSTENLOS LESEN

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

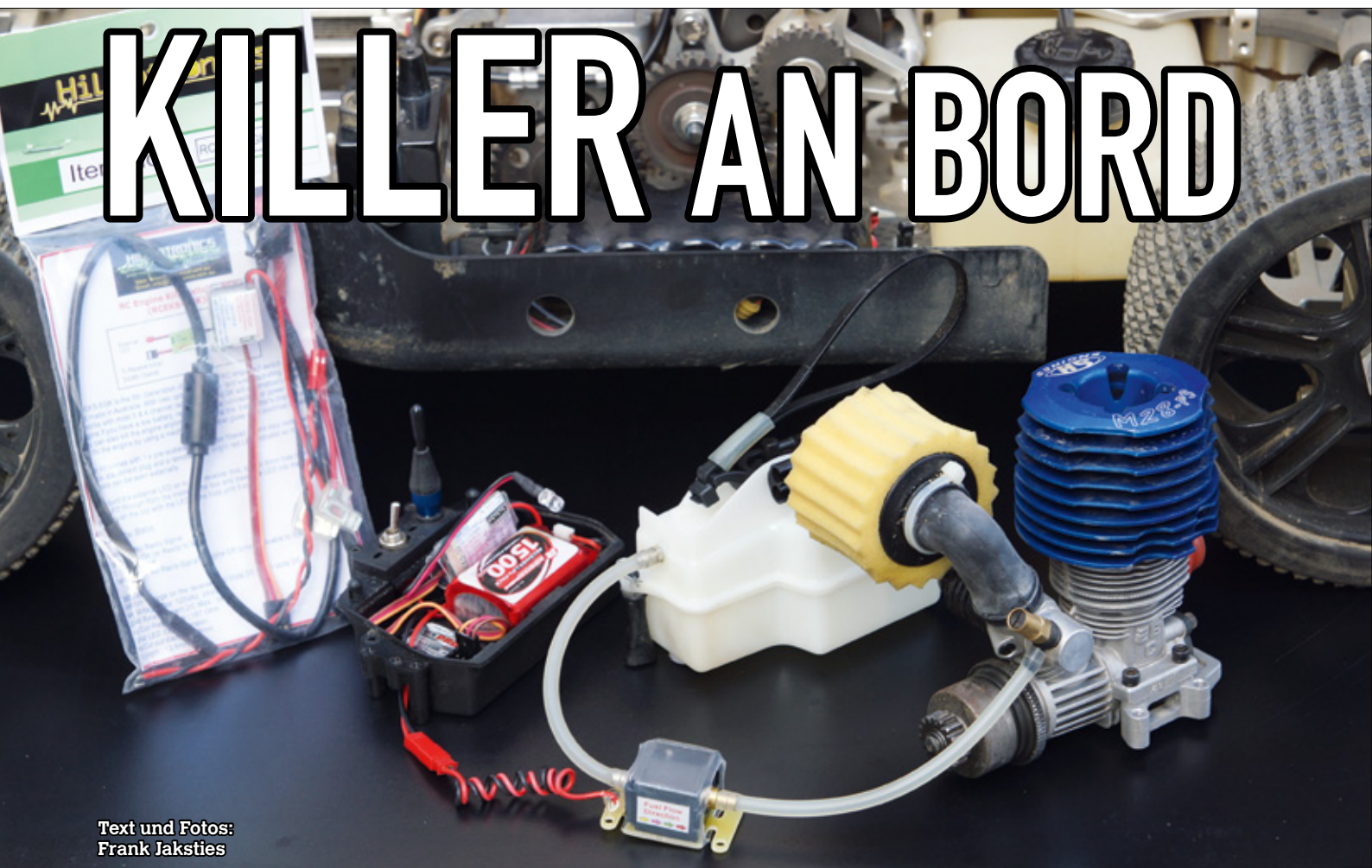


QR-Code scannen und die kostenlose Kiosk-App von CARS & Details installieren

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



KILLER AN BORD



Text und Fotos:
Frank Jaksties

Mit RC Fox auf Nummer Sicher gehen

Wer hat es nicht schon bei sich selbst oder einem Vereinskollegen erlebt: Ein RC-Modell reagiert nicht mehr auf die Befehle der Fernsteuerung, egal was der Fahrer auch macht. Der Empfänger nimmt keinerlei Signale mehr entgegen und das RC-Car fährt einfach auf und davon. Im besten Fall landet es im Gras, im Fangzaun oder der Tank ist fast leer und es kommt so zu einem Stopp. Im schlimmsten Fall kann es aber auch passieren, dass das Modell irgendwo ungebremst gegen ein Hindernis oder gar eine Person brettert und dabei Schaden anrichtet. Um solche Unfälle zu vermeiden, bietet RC Fox mit den HiLantronics-Failsafe-Modulen entsprechende Bausteine an, die Verbrennungsmotoren im Falle einer Signalstörung oder bei leerem Sender- beziehungsweise Empfängerakku einfach abschalten. Doch wie genau funktionieren sie und für welche Einsatzzwecke sind sie geeignet?

Die Failsafe-Technik ist nicht neu. Sollte die Funkverbindung aus irgendeinem Grund abbrechen, tut das Modell genau das, was man zuvor eingespeichert hat. Bei RC-Cars in der Regel einfach anhalten. Dazu ist es jedoch erforderlich, dass der Empfänger noch genügend Strom hat, um den gewünschten Befehl auszuführen. Ist der Empfängerakku bei Verbrennermodellen leer, fährt das Modell unentwegt weiter, bis entweder der Tank leer ist, oder die Räder den Bodenkontakt verlieren. Die Failsafe-Module von HiLantronics erkennen daher frühzeitig eine zu niedrige Empfängerakkuspannung und schalten dann den Motor einfach ab.

Sicherheit geht vor

In Deutschlands Norden, wo die RSN (Renn-Serie-Nord) für benzinbetriebene Offroad-Großmodelle

ausgetragen wird, hat man sich sogar schon im Namen der Sicherheit aller Beteiligten für den Einsatz eines bestimmten Failsafe-Moduls ausgesprochen. Wer bei der technischen Abnahme dieses System nicht an Bord seines Rennbolids hat, darf dort nicht für das jeweilige Rennen starten. Diese konsequente Umsetzung kann man nur begrüßen.

Um dem Umstand von Funkstörungen bei RC-Modellen Herr zu werden, entwickelt die australische Firma HiLantronics schon seit Jahren Failsafe-Module für unterschiedliche Einsatzzwecke. Neben zwei verschiedenen Varianten für benzinbetriebene Großmodelle bietet HiLantronics jetzt auch ein speziell für Nitromodelle entwickeltes System an. Für die Großmodelle werden zum einen das Modell mit dem Namen RCEKS-5GK und ein einstellbarer Kill Switch angeboten.

FEATURES

NEKS-1G SET NITRO KILL SWITCH

Betriebsspannung am Empfänger: 3-9 V DC • Relaiskontakt DC maximal: 333 mA @ 6 V • Relais Nennwiderstand: 18 Ω • Einstellbare Parameter: Zwei-, Drei- und Vierkanal-Fernsteuersystem, Unterspannungsschutz: 3/4/5/6 V

Lieferumfang: 1 × Magnetventil • 1 × Y-Kabel mit Futaba-System
• 1 × Status-LED in Rot, um den aktuellen Zustand des Kill-Switch-Systems darzustellen

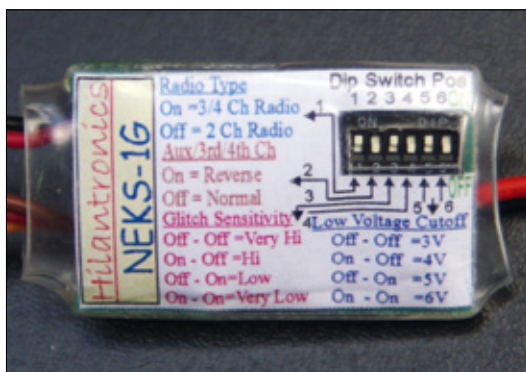
LED Signal Status:

- Blinkend: Kein Signal der Fernsteuerung
- Ein: Motor läuft (oder startbereit)
- Aus: Motor aus
- Ein-aus-ein: Motor läuft (Anwendbar nur mit Spektrum-Fernsteuerungen)

Empfohlener Verkaufspreis: 82,90 Euro

Zündunterbrecher

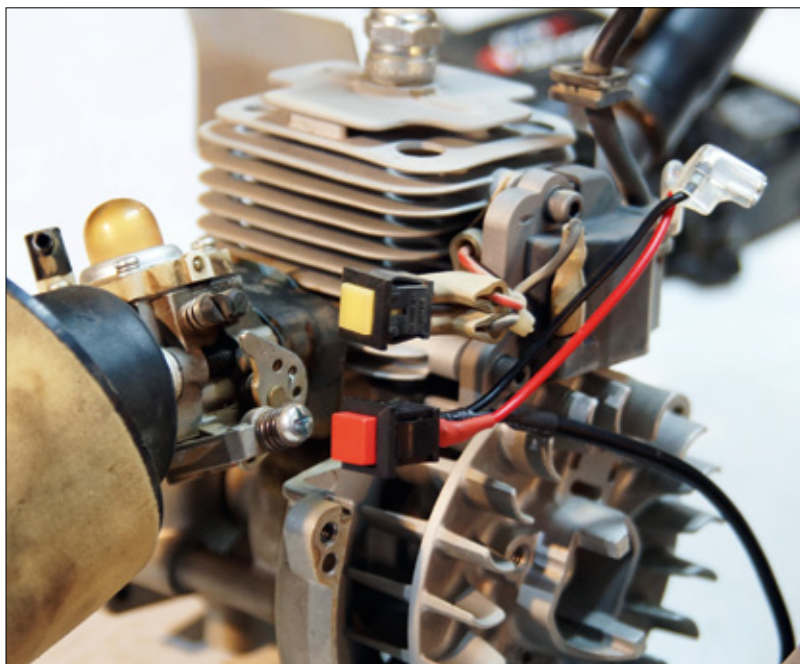
Beim RCEKS-5GK handelt es sich um die fünfte Generation von Not-Ausschaltern für Zweitakt-Motoren, da die Firma HiLantronics ihre bereits guten und zuverlässigen Produkte immer wieder verbessert und weiterentwickelt. Dieses Kill-Switch-System arbeitet mit einer Betriebsspannung am Empfänger von 4 bis 12 Volt. Es ist für nahezu alle Zwei-, Drei- oder Vierkanal-Fernsteuerungen einsetzbar. Wer eine Drei- oder Vierkanal-Fernsteuerung besitzt, kann mit einem freien Kanal den Motor über das mechanische Relais stoppen. Da das Relais bei Spannungsabfall den Stromfluss zur Zündung unterbricht, ist dieses System autark und benötigt keinerlei Spannungsversorgung, um zu reagieren. Sinkt die Versorgungsspannung im Modell auf unter 4 Volt, schaltet es



Über die Dip-Schalter lassen sich einige verschiedene Konfigurationen am Nitro-Kill-Switch einstellen. Die kleine Anleitung auf der Vorderseite der Platine ist dabei selbsterklärend



Der Nitro-Kill-Switch kann auch über einen dritten Kanal angesteuert werden und so den Motor abstellen. Die kleine Platine findet immer ihren Platz in der Empfängerbox. Leider ist sie nicht wasserdicht



Der Umbau auf einen Motor-Stoppschalter mit Failsafe-Modul ist recht simpel. Man entfernt einfach den alten Motor-Stoppschalter und baut den neuen des Failsafes ein. Das zusätzliche Kabel wird auf dem Weg zur Empfängerbox gut befestigt und dort mit dem Failsafe-Modul verbunden

den Motor ebenfalls ab. Sollten Störungen an der Übertragung zwischen Fernsteuerung und Empfänger auftreten oder die Verbindung ganz abbrechen, stoppt es den Motor ebenso zuverlässig, als wenn die Stromversorgung im Auto plötzlich komplett aussetzt.

Die Reaktionszeit, bei der das Failsafe-Modul während einer Störung zwischen Fernsteuerung und Empfänger oder bei Unterspannung reagiert, liegt bei fest eingestellten 250 Millisekunden. Schaltet man aus versehen die Fernsteuerung aus, wird der Motor ebenfalls gestoppt. Als Kontrollsystem ist eine 5 Millimeter große LED schon fest mit dem System verlötet. Sie zeigt den aktuellen Status der Einheit an. Blinkt sie bei aktivem Failsafe, zeigt dies an, dass die Fernsteuerung nicht angeschaltet ist. Bei startbereitem oder laufendem Motor leuchtet sie ständig. Ist der Motor aus, ist auch die LED aus. Wer eine Spektrum-Fernsteuerung in Gebrauch hat, wird bei laufendem Motor eine Ein-aus-ein-Sequenz der LED beobachten können. So sind alle Möglichkeiten des Kontrollverlustes zwischen Fahrer und Modell von HiLantronics bedacht worden.

Anzeige

Diese Produkte könnt
Ihr hier kaufen:

RC FOX



RC FOX

www.rcfox.eu

Schematisch dargestellt wird das Nitro-System mit seinem Magnetventil. Treten Störungen auf oder geht die Empfängerakkuspannung zur Neige, sperrt das Magnetventil die Spritverbindung zum Vergaser des Nitromotors



Dicke Brocken

Das Spark-Killer-Kill-Switch-Set verfügt in erster Linie über alle Eigenschaften, wie das eben beschriebene RCEKS-5GK. Das Spark-Killer-Set ist gerade für die etwas schwereren, allradgetriebenen Großmodelle, wie zum Beispiel von MCD, Hurrax, Losi oder Rovani, die meist über zwei Lenkservos verfügen, entwickelt worden. Diese großen Lenkservos ziehen extrem viel Strom und lassen gerne schon mal die Versorgungsspannung unter die 4-Volt-Marke sinken. Je nach verwendetem Empfängerakku kann beim Spark-Killer direkt am Steuermodul über einen kleinen Schalter der Unterspannungsschutz auf entweder 3,3 oder 4 Volt eingestellt werden. Über den anderen Schalter lässt sich die Art der Fernsteuerung (Zwei- oder Drei-/Vierkanal) auswählen.

FEATURES

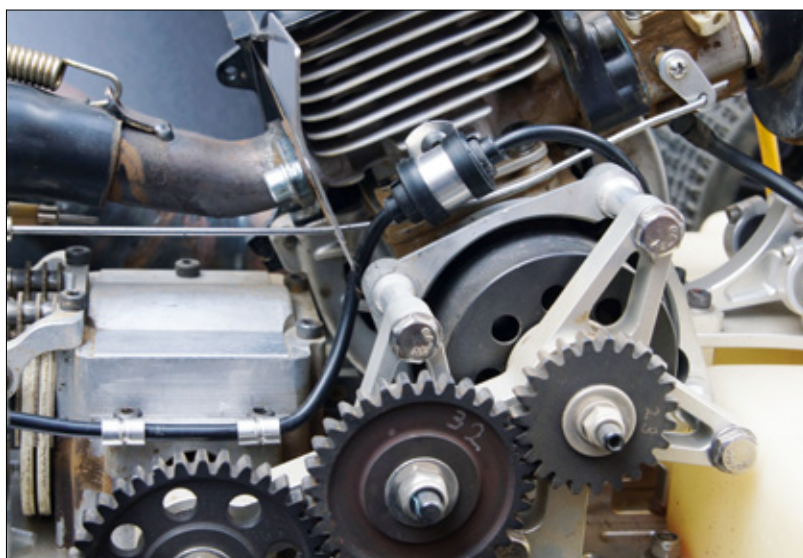
RCEKS-5GK SET 1 - Drei- und Vierkanal-Kill-Switch
 Betriebsspannung am Empfänger: 4-12 V • Relais Maximalspannung: 125 V AC/24 V DC • Relaiskontakt DC maximal: 1 A
 • Relais Nennwiderstand: 167 Ω

Lieferumfang: 1 x Vorverlöteter, EMF-entstörter Motor-Stoppsschalter mit Schnellverschluss-Verbindung • 1 x Futaba-Y-Kabel • 1 x Status-LED in Rot, um den aktuellen Zustand des Kill-Switch-Systems darzustellen

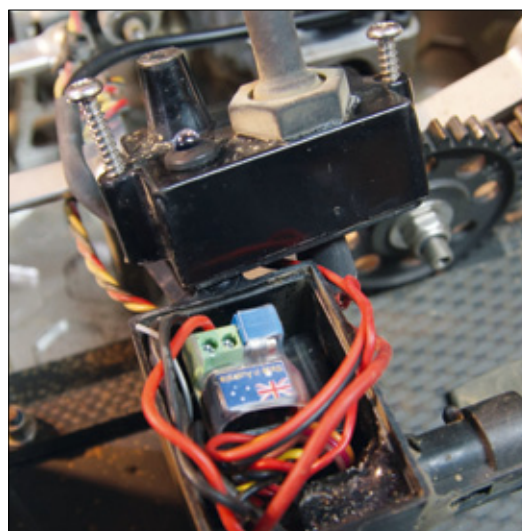
LED-Signal-Status:

- Blinkend: Kein Signal der Fernsteuerung
- Ein: Motor läuft (oder startbereit)
- Aus: Motor aus
- Ein-aus-ein: Motor läuft (Anwendbar nur mit Spektrum-Fernsteuerungen)

Empfohlener Verkaufspreis: 49,- Euro



Die Ansteuerungsleitung zum Kill-Switch am Motor ist gut isoliert und sollte anständig verlegt werden. Schellen machen hier mehr Sinn, als zum Beispiel Kabelbinder



Das kleine, intelligente Schaltmodul des Kill-Switches findet selbst in dieser kleinen Empfängerbox ausreichend Platz. Im Deckel sieht man die angeschlossene Status-LED



Beim Nitro-Kill-Switch muss unbedingt die Flussrichtung des Kraftstoffs beachtet werden. Das Magnetventil lässt sich mit vier Schrauben an jedem beliebigen Ort im RC-Car festschrauben

Für die Verbrennerfraktion kommt das NEKS-1G Set Nitro-Kill-Switch-System zur Anwendung. Es ist simpel und zugleich einfach aufgebaut. Es handelt sich hier um ein Magnetventil mit den Abmessungen 25 x 22 x 20 Millimeter. Es ist mit einem stabilen Schrumpfschlauch auf einer kleinen Halteplatte fixiert. Diese lässt sich problemlos an beliebiger Stelle im Fahrzeug anschrauben. Aufgrund des relativ hohen Gewichts des Magnetventils ist diese Failsafe-Variante wohl eher an die Hobby- und Freizeitfahrer gerichtet. Es würde sich wohl kaum ein Rennfahrer freiwillig 50 Gramm Extragewicht in seinen Rennwagen bauen.

I-HILLY - NEUES FAILSAFE-MODUL VON HILANTRONICS

Kurz vor Redaktionsschluss stellte RC Fox noch ein weitere Kill-Switch-Modul für Benzinmotoren vor: den sogenannten i-Killy. Ein Vorteil dieses Systems liegt darin, dass sich die Spannung der Batterie einstellen lässt, bei der der Motor ausgeschaltet werden soll. Ebenso kann man einstellen, ab welcher zeitlichen Länge von Übertragungsstörungen dies geschehen soll. Als Besonderheit verfügt das System über ein Display für einfaches Einstellen der Parameter sowie vier Knöpfe, um sich schnell und bequem durch das Menü zu arbeiten. Darüber hinaus kann die Temperatur des Motors als Ist-Wert sowie als maximal gemessener Wert während der Fahrt angezeigt werden. Dadurch besteht auch die Möglichkeit, den Motor bei zu hoher Motortemperatur (einstellbar von 80 bis 250 Grad Celsius oder ganz deaktivierbar) automatisch abzustellen. Auch eine Spannungsanzeige für den Empfängerakku ist implementiert.

TECHNISCHE DATEN:

Betriebsspannung am Empfänger: 3-12 V, Relais Maximalspannung: 250 V AC/220 V DC, Relaiskontakt DC maximal: 2 A, Relais Nennwiderstand: 64 Ω

Spritunterbrecher

Die Funktionsweise des Magnetventils ist einfach erklärt: es wird lediglich in die Spritleitung zwischen Tank und Motor eingeschleift. Auf dem Ventil ist die Flussrichtung durch Pfeile deutlich markiert. Das Magnetventil unterbricht bei Spannungsverlust die Spritz-Zufuhr zum Vergaser und sorgt so für einen Absteller. Daher ist es ratsam, das Magnetventil so nah wie möglich beim Vergaser zu platzieren. Je weiter das Magnetventil vom Vergaser entfernt ist, desto länger wird der Motor bei Eingreifen des Failsafes nachlaufen.

Anzeige

**GEHT RAUS
UND SPIELT!**

**DIE
LRP DEEP BLUE
LINE 2016**

WWW.LRP.CC

LRP
BLUE IS BETTER

JETZT IM ANGEBOT BEI DEINEM FACHHÄNDLER IN DER NÄHE

MEIN FAZIT



Ein Failsafe-Modul für Verbrennermodelle ist in jedem Fall eine lohnende Investition. Durch die Verwendung minimiert man nicht nur das Unfallrisiko gegenüber seiner Umwelt. Auch das eigene Modell kann man vor der einen oder anderen teuren Reparatur bewahren. Mit der breiten Palette an Failsafe-Modulen von HiLantronics bietet RC Fox ein breites Spektrum an Sicherheit. Egal ob Nitro-Modell oder Benziner-Großmodell – HiLantronics hat an alle gedacht.

Frank Jaksties
 Fachredaktion CARS & Details

Einfache Montage
 Enormer Sicherheitsgewinn
 Kompakte Bauform

Nitro-Kill-Switch
 relativ schwer



Beim Spark-Killer-Kill-Switch kann man anhand der beiden kleinen Schalter zum einen die Abschaltspannung des Empfängerakkus zwischen 3,3 und 4 Volt einstellen. Über den anderen Schalter lässt sich die Art der Fernsteuerung (Zwei-, Drei- oder Vierkanal) auswählen. Auf dem kleinen Modul ist die Arbeitsweise der Status-LED eindeutig erklärt

Der Nitro-Kill-Switch verfügt über die gleichen Features wie die bereits vorgestellten Failsafe-Module. Zudem lässt sich noch der Unterspannungsschutz in 1-Volt-Stufen zwischen 3 und 6 Volt einstellen. Anders als bei den Benziner-Kill-Switches kann man bei der Nitro-Version die Länge der Störssignale einstellen. Man kann zwischen 250 und 500 Millisekunden und einer beziehungsweise zwei Sekunden Störungslänge wählen. Alles wird über kleine Dip-Schalter direkt an dem kleinen Modul eingestellt. Auch hier gibt es eine LED, die den aktuellen Status des Systems anzeigt. Obwohl es mit seinem 50 Gramm schweren Magnetventil nicht zu den leichten Systemen gehört, wird dieser Nitro-Kill-Switch sicherlich bei den Bashern und Parkplatzfahrern gut ankommen. Ein Monstertruck wird über die kleine Gewichtszunahme nur müde lächeln.

FEATURES

SPARK KILLER KILL SWITCH SET

Betriebsspannung am Empfänger: 3,3-8 V • Relais Maximalspannung: 125 V AC/24 V DC • Relaiskontakt DC maximal: 1 A • Relais Nennwiderstand: 167 Ω • Einstellbare Parameter: Zwei-, Drei- und Vierkanal-Fernsteuersystem, Unterspannungsschutz: 3,3/4 V

Lieferumfang: 1 x Vorverlöteter EMF-entstörter Motor-Stopp-schalter mit Schnellverschluss-Verbindung • 1 x Y-Kabel mit Futaba-System • 1 x Status-LED in Rot, um den aktuelle Zustand des Kill-Switch-Systems dazustellen

LED-Signal-Status:

- Blinkend: Kein Signal der Fernsteuerung
- Ein: Motor läuft (oder startbereit)
- Aus: Motor aus
- Ein-aus-ein: Motor läuft (Anwendbar nur mit Spektrum-Fernsteuerungen)

Empfohlener Verkaufspreis: 62,90 Euro

„Dank der Failsafe-Module von RC Fox kann man seine Verbrennermodelle mit einem sicheren Gefühl betreiben.“



MadMax Edition

hpi-racing FLUX

Komplett montierter 2016er HPI Baja Flux 1:5er Elektro, Länge 86 cm, mit Castle Creations Mamba XL2 Regler und 2028-780 Kv Motor.

Diese Kombination ist bis 8S (29,6 Volt!) LiPo fähig und ermöglicht somit fast 10 PS (!) für enorme Geschwindigkeiten und unglaubliche Fahrerlebnisse.

Set mit kompletter Original 2,4 GHz HPI-Fernsteuerung, inkl. SFL-11MG Lenkservo und folgender Tuningausstattung:

- HPI Super Heavy Duty Antriebswellen
- HPI Super Heavy Duty Differentialausgänge
- HPI Super Heavy Duty Radachsen
- HPI Super Heavy Duty Stoßdämpfer
- HPI Viscous Torque Differential
- HPI komplettes Metallgetriebe
- HPI lackierte Karosserie
- Original MadMax Bereifung zur Wahl



Mit einem von neun verschiedenen



MadMax Reifensätzen



zur Auswahl



1.298,- €

Zum Betrieb wird lediglich noch ein Fahrakku (6S oder 8S) benötigt!

RTR
Ready to Run

Starkstrom

Fast 10 PS

100 km/h

rc-car-online.de

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

FIRSTLOOK

Text und Fotos: Jan Schnare

Klar, die Kritiker werden wieder sagen: „Wieso ist ein Motorrad in CARS & Details? Hier geht es doch um Autos.“ Aber das ist natürlich nur halb richtig. Denn im Magazin für Test und Technik im RC-Car-Sport geht es ganz allgemein um Fahrzeuge aller Art. Und dazu zählen natürlich auch Zweiräder. So wie das Sky RC Super Rider 5 Dirt Bike von Robitronic, das im Maßstab 1:4 gehalten ist.

Im Gegensatz zu RC-Cars sind RC-Bikes in den gängigen Maßstäben fast immer als Großmodelle zu bezeichnen. 1:5 oder 1:4 sind wohl die verbreitetsten Größenverhältnisse bei Zweirädern. Im Falle des Super Rider 5 Dirt Bikes ergeben sich daraus eine Länge von 525 Millimeter und ein Gewicht gut über 3.000 Gramm. Das ist schon eine stattliche Größe, die auch bewegt werden will. Dafür ist das Modell mit einem potenten 540er-Brushlessset ausgestattet, der das Hinterrad stilecht über eine Kette antreibt. Für die nötige Stabilität während der Fahrt sorgt ein im Hinterrad untergebrachter Brushless-Kreisel, der über eine kleiner Steuerplatine angesteuert werden kann. Ein Metallgetriebeservo und eine 2,4-Gigahertz-Fernsteueranlage komplettieren die solide Ausstattung des Offroad-Mopeds.

Neben dem fertig montierten Motorrad liegen auch noch ein 3.000-Milliamperestunden-Nickel-Akku samt passendem Ladegerät, Kleinteile und Sturzbügel bei. Es kann also direkt ins Gelände gehen, wo sich die Cross-Maschine wohl so richtig wohl fühlen dürfte. Wie viel Spaß dabei beim Fahrer aufkommt, das klärt ein ausführlicher Testbericht in einer der nächsten Ausgaben von CARS & Details.

««««





1

Die Federgabel federt zwar, verfügt jedoch über keine Ölfüllung. Das grobstollige Offroad-Profil dürfte für jede Menge Grip im Gelände sorgen



2

Gut geschützt befindet sich quasi in der Sitzbank des Fahrers die Elektronik für die Ansteuerung des Kreisel. Die Drehzahl und damit die Stabilisierungsstärke kann auf 8.000, 10.000, 11.000 oder 12.000 Touren pro Minute eingestellt werden



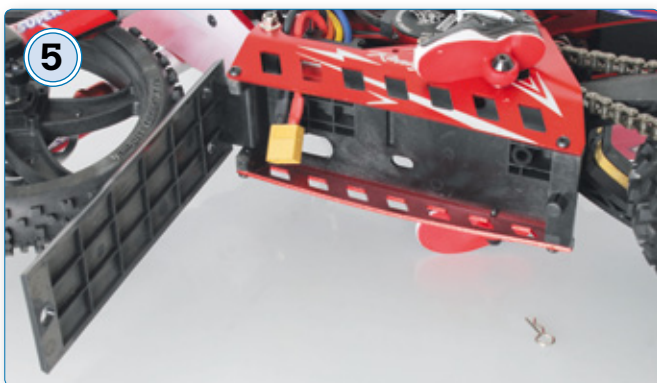
3

Der 540er-Brushlessmotor mit 3.200 kv überträgt seine Kraft auf ein großes Kunststoffzahnrad. Eine Überlastkupplung oder ähnliches gibt es nicht



4

Eine Metalkette treibt das Hinterrad an. Darin befindet sich der Brushless-Kreisel, der das Modell während der Fahrt stabilisiert



5

Auf der Unterseite wird der beiliegende Nickel-Akku unter einer Klappe verstaut



6

Der Brushlessregler sitzt vor dem Motor. Die Kabel sind so verlegt, dass sie nicht in drehende Teile gelangen können



7

Das Metallgetriebeservo lenkt das Modell über zwei Federn gedämpft



8

Gut geschützt: der Öldruckstoßdämpfer ist für die Hinterradschwinge zuständig

Wüstenbuggy mit Feuer

Text und Fotos:
Oliver Tonn



HEISS-SPORN

Es gab einmal eine Zeit, als Elektro-Offroader noch den absoluten RC-Spezis vorbehalten waren. Hochgezüchtete, vor Hitze glühende Bürstenmotoren verlangten komplette Wartungsintervalle alle paar Akkuladungen. Kollektor abdrehen. Kohlen erneuern. 95 Prozent Arbeit, 5 Prozent fahren. Und heute? Da ist all das Geschichte. Dank der bürstenlosen Technik kann heute Jedermann maximale Elopower erfahren. Wie mit dem Hot Shot ASB1 BL von Absima

„Jedermann“ wird dabei von Seiten der RC-Industrie durchaus wörtlich genommen. Längst hat man erkannt, dass mit Komplettssets – den sogenannten RTR-Paketen – das einmal geweckte Kundeninteresse im Handstreich abgedeckt werden kann. Außer einiger technischer Basiskenntnisse muss der Hobbyneuling eigentlich nichts mitbringen. Und genau hier setzt der ASB1 BL an und verlässt komplett aufgebaut und mit (fast) allen notwendigen Elektronik-Komponenten bestückt die Fabrikhallen.

Dampf machen

Dabei bildet der ASB1 BL nicht die unterste Schiene von Absimas Einsteigerbuggys. Dafür ist sein schwächerer, auf Bürstentechnik basierender ASB1-Bruder ohne das Kürzel „BL“ im Namen zuständig. Braucht es also mehr Erfahrung, um gleich mit dem Brushless-Hot Shot ins Hobby zu starten? Eigentlich nicht. Allenfalls etwas mehr Mut.

Auf der Werkbank platziert, gibt der Offroader auch nach dem Abnehmen beziehungsweise dem nach hinten Klappen der Lexan-Karosserie mit integriertem Käfig nur wenig von seiner Technik Preis. Das liegt in erster Linie daran, dass speziell die rotierenden Antriebsteile durch eine große und mehrere kleine Verschaltungen vor eindringenden Fremdkörpern geschützt werden. Der Sinn dahinter ist einfach: Verirrt sich ein gröberes Steinchen beispielsweise zwischen Hauptzahnrad und Motorritzel, so kann das für Zahnfraß sorgen und damit das abrupte Ende der Ausfahrt bedeuten.

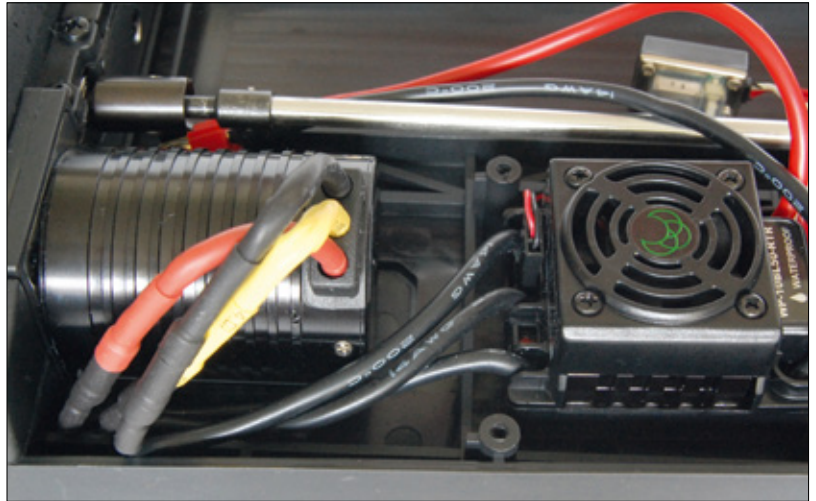
Darüber hinaus gibt es bei der „Verpackung“ von Baugruppen noch zusätzliche Risiken zu beachten. Ist eine Kapselung nicht komplett dicht, besteht die Gefahr, dass zwar nur wenige Fremdkörper hinein kommen – allerdings auch keiner von ihnen wieder hinaus. Die Folge: Die Eindringlinge werden wieder



Vierspider-Diffs leiten die Antriebskräfte sicher und zuverlässig weiter



Kräftig dimensionierte Antriebsteile und robuste Materialien prägen das Bild im Bereich der Aufhängung. Qualitativ abfallen tun dagegen die Stoßdämpfer, die einfach nicht sauber arbeiten wollen



Die sensorlose Brushlesskombo besteht dem Motor mit 3.421 Umdrehungen pro Minute und pro Volt sowie dem spritzwassergeschützten Regler mit aktiver Lüftung. Während der Testfahrten wusste das dynamische Duo durchaus zu überzeugen



Offengelegt präsentiert sich die Technik des ASB1 BL

und wieder durch die rotierenden Parts getrieben, bis letztere schließlich den Dienst quittieren. Wenn man also Antriebsteile durch Verschaltungen schützt, dann bitte gründlich.

eine Klappe zum Einsetzen des Antriebsakkus integriert, sodass der Akkuwechsel schnell und unkompliziert von statten geht.

Elektronisches

Apropos Antriebsakku – dieser ist im Lieferumfang nicht enthalten. Ausgelegt ist das Modell auf 2s-LiPos mit einer Nennspannung von 7,4 Volt. Folgerichtig wurde ein solches Exemplar mit einer Kapazität von 5.300 Milliamperestunden aus dem Redaktionsfundus beige-steuert. Und da es nach der kompletten Durchsicht eigentlich nichts mehr zu tun gab, sollte das Testmodell zügig Boden unter die Räder bekommen – bevorzugt Naturboden, versteht sich.



Für eine RTR-Funke bietet die Absima CR2S. V2 einen durchaus angemessenen Funktionsumfang

„Materialstärke und Dimensionierung der Antriebsteile hat Absima für ein 1:10er-Modell sehr üppig gewählt.“

In diesem Punkt wollte man bei Absima offensichtlich ganz sicher gehen. So werden die Einzelteile der Verkapselungen mit Schrauben absolut sicher gegen Verrutschen fixiert. Glücklicherweise wurde

Dieser wurde kräftig durch die Luft geschleudert, als der Absima Wüstenbuggy seine Räder zum ersten Mal in den Sand trieb. Verantwortlich dafür zeichnete zu allererst der sensorlose Brushlessmotor mit seiner


CAR CHECK

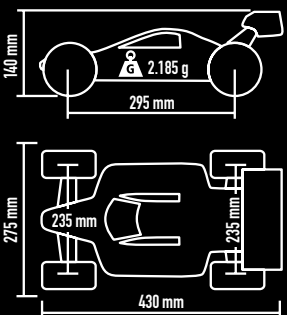
Hot Shot ASB1 BL Absima

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 259,95 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, zwei Kegelrad-Differenziale,
 vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert,
 Rechts-links-Gewindestangen

Benötigte Teile:
 Vier Mignonzellen, Antriebsakku

Erfahrungslevel:




HOBBYFAHRER



Camouflage-Lackierung, Fahrerfigur und matschwarze Speichenfelgen schaffen einen echten Hingucker

MEIN FAZIT



Mal Hand aufs Herz: In Sachen Stoßdämpfer-Konstruktion muss der ASB1 nochmal nachsitzen. Sie zählen zu den wichtigsten Bauteilen eines Offroaders und sollten nicht derart hakelig arbeiten wie am Hot Shot. Darüber hinaus hat man bei Absima vieles richtig gemacht: Der Brushlessantrieb bietet Power satt und reagiert gleichzeitig verzögerungsfrei auf Gas- sowie Bremsbefehle. In Sachen Antriebsstrang hat man offensichtlich ein Stahlwerk geplündert und alles in den ASB1 BL gebaut – gut so! Die Gesamtperformance passt und sorgt für kurzweilige Stunden auf allen erdenklichen Untergründen.

Oliver Tonn

Fachredaktion CARS & Details

Tolle Optik

Gute Fahrleistungen

Kapselung gegen Verschmutzung

Robuster Antriebsstrang

Hakelige Stoßdämpfer

Schwaches Lenkservo



Dank Brushlesspower geht's auch auf schwierigen Untergründen stets vorwärts

Leerlaufdrehzahl von 3.421 Umdrehungen pro Minute und pro Volt – für den Motor eines RTR-Buggys ein durchaus angemessener Wert. Entsprechend zügig und kraftvoll sprintete der ASB1 BL durch die Walachei. Damit dabei nichts schief geht, hat Absima der Brushless-Version seines ASB1 einen besonders starken Antriebsstrang spendiert.

Kräftig dimensionierte Antriebswellen aus Stahl leiten die Kräfte zu den Rädern, vorne in Form von CVD-Gelenkwellen, hinten als simplere Knochen. Auch die Diffs wurden den besonderen Belastungen angepasst. Das äußere Teller- und Kegelrad bestehen ebenfalls aus solidem Stahl. Im Inneren der zwei

Differenziale rotieren jeweils vier kleine Kegelrädchen auf ihren Kreuzwellen, was landläufig als Vierspider-Diff bezeichnet wird. Materialstärke und Dimensionierung der Antriebsteile hat Absima für ein 1:10er-Modell sehr üppig gewählt, was ein langes, problemfreies Leben der Parts verspricht.

Mit viel Dampf ging es über Schotter und Sand, erste Sprünge wurden gemeistert und das Fahrverhalten auf Herz und Nieren überprüft. Doch nicht alles, was dabei zu Tage trat, konnte auch überzeugen. Fahrwerksseitig fiel ein leicht abgehacktes, ungleichmäßiges Ein- und Ausfedern der Stoßdämpfer auf. Aufgrund fehlender Ausgleichsmembranen und Entlüftungsöffnungen sind die Stoßdämpfer schwierig abzustimmen. Zwar ließ sich das Problem nach einigen Zerlegungen der Dämpfer mindern, aber wirklich sauber und „smooth“ arbeiteten sie auch danach nicht.

MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



Du kommst hier nicht rein: Geschraubte Verschaltungen schützen neuralgische Punkte auf dem Chassis vor Sand und Staub



Sprünge gehören zum Pflichtprogramm eines RC-Offroaders. Der Hot Shot hat damit keinerlei Probleme

Dreck fressen

Deutlich mehr begeistern konnte dagegen der sensorlose Brushlessantrieb. Grundsätzlich gelten diese Systeme gegenüber Sensor-basierten Ausführungen als weniger fehleranfällig, was einem Einstiegsmodell natürlich voll in die Karten spielt. Auf der anderen Seite neigen Motoren ohne Sensor speziell bei niedrigen Geschwindigkeiten sowie beim Anfahren zum sogenannten Cogging – einer leicht ruckelnden Arbeitsweise. Vollständig verleugnen konnte der Motor des ASB1 BL seine Bauweise nicht, aber das Cogging hielt sich auf einem moderaten Level und minderte den Fahrspaß nicht nachhaltig.

Da wollte sich die Schaltzentrale in Form der mitgelieferten 2,4-Gigahertz-Funke nicht lumpen lassen. Okay, Absimas CR2S.V2 baut ausschließlich auf Drehregler und Schalter, die unter einer Klappe sitzend auf Justierung warten. Allerdings sind die vorhandenen Funktionen für die ersten Fahrten absolut okay und bieten keinen Anlass zu Verdross. Qualitativ etwas abfallen tat hingegen das verbaute Lenkservo, das speziell bei hohen Geschwindigkeiten gelegentlich überfordert wirkte.

Nach diversen Testfahrten ging es zurück in die Box. Der Verschleiß an den rotierenden Parts hielt sich auf einem klassenüblichen Niveau. Besonders erfreulich:



In Sachen Lenkung hat man sich seitens Absima für eine solide C-Hub-Konstruktion entschieden.

Wie diverse andere Teile auch, sind die Hubs so ausgelegt, dass sie sowohl an der Vorder-, als auch an der Hinterachse passen. Das drückt die Anzahl der bereitzuhaltenden Ersatzteile

Hauptzahnrad und Motorritzel sahen aus wie neu – offensichtlich war kein schädliches Material bis zu ihnen vorgedrungen. Also schnell den Akku geladen und ab ging es auf weitere Bashrunden mit dem Offroader, der aufgrund seiner Qualitäten durchaus seine Anhänger finden dürfte. <<<<



Das Fahrwerk generiert ausreichend Bodenfreiheit, aber die Stoßdämpfer hakeln leider spürbar

SKYRC



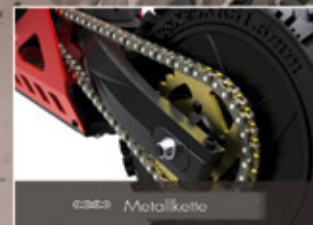
SK70001

1/4 MOTORRAD RTR
INKL. AKKU & LADEGERÄT

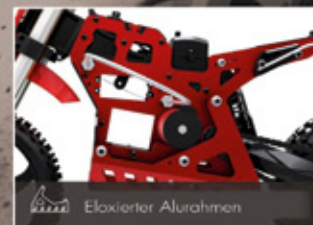
399,- € UVP

EXTREM
FAHRSTABIL

BRUSHLESS GYRO
IM HINTERRAD



Metalkette



Eloxierter Alurahmen

ÜBERRASCHUNGS- PARTY

EOS im Ring-Boulevard

Text und Fotos: Bernd Bohlen

Die fünfte Saison der Euro Touring Series ist zu Ende. Es war eine spannende und letztendlich auch spektakuläre Saison. Dem Briten Lee Martin, der als Doppelchampion in die Saison ging, gelang schon beim letzten Lauf in Mülheim-Kärlich die erfolgreiche Titelverteidigung in der Klasse Buggy 2WD. Bruno Coelho, ein Neuling in der Euro Offroad Series, sicherte sich im letzten Rennen den Titel in Buggy 4WD. Beim Finale stellten dann zwei Kids aus Skandinavien die Großen der Szene zeitweise in den Schatten. Doch der Reihe nach.

Die fünfte EOS-Saison startete im September 2015 im Ring-Boulevard am Nürburgring. Gut sieben Monate später endete sie am gleichen Ort. Dazwischen gab es zwei weitere Läufe, einen in Trenčín (Slowakei) und einen in Mülheim-Kärlich. Geplant war das Finale in Mattsee (Österreich) im Rahmen einer dort stattfindenden Modellbauwoche. Doch daraus wurde nichts. Der Ring-Boulevard war dann weit mehr als nur ein Ersatz. In die Ranglisten trugen sich über 500 verschiedene Fahrer ein. Die meisten in Buggy 2WD mit rund 260. Viele davon nahmen an drei oder gar allen vier Rennen teil.

Die neuen Champions

In der Klasse Buggy 2WD verteidigte Lee Martin (Yokomo) seinen Titel aus der letzten Saison äußerst souverän. Er gewann zwei der vier Rennen: Das Auftaktrennen am Ring und dann gleich auch das zweite Rennen in Trenčín. Vizechampion wurde wie schon im letzten Jahr der Pole Michal Orłowski (Schumacher). Marc Rheinard begleitete die beiden als Dritter auf das Podium. Beim EOS in Mülheim-Kärlich war dem viermaligen Weltmeister Onroad Elektro, Marc Rheinard, der erste EOS-Sieg gelungen. In Offroad startet er im Übrigen für Yokomo.

Bruno Coelho (XRAY) setzte sich mit drei Siegen gegen seine Konkurrenten in der Klasse Buggy 4WD durch. In seiner ersten EOS-Saison und gleichzeitig seiner ersten Offroadsaison nach dem Gewinn der Buggy 4WD-Weltmeisterschaft in Japan, wollte er sich und vor allem auch seinen Konkurrenten beweisen, dass der WM-Sieg keine Eintagsfliege war. Titelverteidiger Lee Martin gewann zwar das EOS-Auftaktrennen im Ring-Boulevard, unterlag in den drei weiteren Rennen dann aber jeweils dem Portugiesen, nachdem er ihn jeweils zu Höchstleistungen herausgefordert hatte. Lee Martin wurde Vizechampion. Mit dem Österreicher Martin Wollanka stand schließlich ein weiterer XRAY-Pilot auf dem Podium. Die in diesem Jahr neu dazugekommenen beiden Stadium-Truck-Klassen Stock gewannen Jörn Neumann (Modified) und Björn Billino (Stock).



Cody Numedahl, Konstrukteur und Fahrer, präsentiert den neuen Asso B6

Die Überraschung

Das Saisonfinale selbst steckte voller Überraschungen. So war ganz kurzfristig das Team Associated mit drei amerikanischen Topfahrern an den Ring gereist: dem amtierenden Weltmeister Buggy 2WD, Spencer Rivkin, dem vierfachen Weltmeister Ryan Cavalieri und Cody Numedahl, der für die



Bruno Coelho dominiert seit seinem WM-Sieg im Herbst letzten Jahres die Klasse Buggy 4WD



Der amtierende Weltmeister Buggy 2WD, Spencer Rivkin, startete zum ersten Mal in Europa

Konstruktion der Asso-Buggys verantwortlich ist. Der Brite Neil Cragg, Weltmeister Buggy 2WD im Jahr 2005, verstärkte das eh schon starke Team. Im Gepäck hatten die Jungs den neuen Associated Buggy 2WD, den B6. Die Euro Offroad Series war für die amerikanische RC-Car-Schmiede der ideale Rahmen für das Debut des neuen Renners. Die Amerikaner hatten sich bestens auf dieses Teppichrennen vorbereitet.

Der neue Buggy sorgte dann auch von Anfang an für Furore. Gleich im Training ließ Neil Cragg mit seinem zweiten Platz die Konkurrenz aufhorchen. Nach drei Vorlaufsiegen stand er gar auf der Pole. Hinter ihm starteten Ryan Cavaliere und Spencer Rivkin. Drei Assos auf den ersten drei Startplätzen in Buggy 2WD – den Amerikanern war damit die gleiche Überraschung gelungen wie bei der WM im letzten Jahr in Japan. Damals hatte sie keiner vorne erwartet und auch am Ring hatte keiner mit ihnen gerechnet.

Die amerikanischen Offroader sind perfekt auf natürlichem Untergrund, auf Strecken mit wenig Griff. Doch auf Kunstrasen oder gar auf Teppich traute man ihnen keine Spitzenplätze zu. Bisher hieß es immer: Die Amerikaner sind es nicht gewohnt, auf diesem Untergrund zu fahren. Dafür haben sie auch keine Fahrzeuge. Doch das hat sich offensichtlich geändert. Associated hat mit dem Buggy B6 ein perfekt auf Teppichböden abgestimmtes Fahrzeug entwickelt. Der Vorgänger war auf Kunstrasen schon gut genug, um eine WM zu gewinnen. Und die Fahrer haben dazugelernt.

Starkes Feld

Der Druck in den Finalen war dann doch zu groß. Die Asso-Fahrer brachten sich selbst um den Lohn. Im ersten Lauf fuhr Ryan Cavaliere gleich in der zweiten Kurve auf seinen führenden Teamkollegen Neil Cragg auf. Spencer Rivkin blieb in dem Crash ebenfalls hängen. Lee Martin übernahm kurzfristig die Führung



Der zwölfjährige Finne, Joona Häatanen, freut sich über seinen Sieg im ersten A-Finale



Blick über die Strecke

SAISON-ERGEBNISSE 2015/2016

	BUGGY 2WD	BUGGY 4WD	STADIUM TRUCK STOCK	STADIUM TRUCK MODIFIED
Platz 1	Lee Martin (GB)	Bruno Coelho (P)	Björn Billino (D)	Jörn Neumann (D)
Platz 2	Michal Orlowski (PL)	Lee Martin (GB)	Tom Bujara (D)	Bartłomiej Zambrzyck (PL)
Platz 3	Marc Rheinard (D)	Martin Wollanka (A)	Magne Kobbelik (N)	Björn Billino (D)
Platz 4	Martin Wollanka (A)	Marc Rheinard (D)	Nicolaas Burleigh (D)	Scotty Ernst (USA)
Platz 5	Joonaa Haatanen (Fin)	Michal Orlowski (PL)	Scotty Ernst (USA)	Per Eriksen (DK)



Ryan Cavalieri, der vierfache Weltmeister Offroad Buggy, setzte sich gleich in zwei Klassen durch: Buggy 2WD und Stadium Truck Modified

vor dem zwölfjährigen Finnen Joonaa Haatanen. Aber nur für eine Runde. Danach führte Joonaa Haatanen und verteidigte seinen Vorsprung bis zur Ziellinie. Lee Martin wurde Zweiter, Spencer Rivkin Dritter. Neil Cragg blieb auch im zweiten Finale nur zwei Runden vorne. Dann ging Ryan Cavalieri in Führung, und gewann den Lauf schließlich vor Lee Martin und Jörn Neumann (Serpent).

Zwölf Runden führte Ryan Cavalieri dann im letzten Finale, ehe er zwei Runden vor Schluss einen kapitalen Fehler machte und Lee Martin vorlassen musste. Cavalieris robuste Art, nach dem Fehler wieder auf die Strecke zurückzufahren und dabei den jungen Finnen Joonaa Haatanen von der Strecke zu drängen, sorgte anschließend für heiße Diskussionen im Fahrerlager. Der zweite Platz hätte Joonaa Haatanen für den Gesamtsieg im Finallauf gereicht. So wurde Cavalieri Zweiter hinter Lee Martin und dieser Platz reichte auch ihm für den Gesamtsieg. Hinter Ryan Cavalieri wurde Lee Martin nun Zweiter und Joonaa Haatanen, der Sieger der Herzen, belegte so nur Platz 3. Ein Sieg des Zwölfjährigen wäre im Übrigen auch ein Sieg für Team Associated gewesen – und damit vermutlich ein großer Triumph.

Norwegerin im A-Finale

In der Klasse Buggy 4WD sorgte die Zehnjährige Malin Karlsen für die Überraschung. Die Norwegerin, die seit rund zwei Jahren zum XRAY-Juniorteam gehört, ist das erste Mädchen in einem A-Finale der Euro Offroad Series. Als Zehnte schaffte sie den Sprung ins A-Finale, in ihrem sechsten EOS-Rennen. In der Endabrechnung wurde sie Neunte und lag damit vor dem amtierenden Weltmeister Buggy 2WD, Spencer Rivkin. In Fachkreisen ist die junge Norwegerin keine Unbekannte. Regelmäßig startet sie bei Rennen in den vier Buggyklassen: Buggy 1:10 Elektro 4WD und 2WD sowie Buggy 1:8 Elektro und 1:8 Nitro. In diesem Jahr wird sie in allen vier Klassen bei den Europameisterschaften teilnehmen.

Gewonnen hat dieses Saisonfinale am Ring Bruno Coelho. Der Portugiese setzte sich in drei der vier Läufe jeweils als Bester durch und startete von der Pole in die Finalläufe. Startplatz 2 ging an Lee Martin (Yokomo) und Startplatz 3 an Martin



Der neue 2WD-Buggy B6 von Team Associated



Die Top 10 in Buggy 2WD



Der Ultima RZ6, ein 2WD-Buggy mit hinterem Kardanantrieb: Vorne ein Ultima RB6, hinten ein Lazer ZX6. Jared Tebo wurde damit 2016 Vizeweltmeister

Wollanka. Auf den Plätzen dahinter standen Michal Orlowski (Schumacher) und Yannic Prümper (XRAY). Bruno Coelho machte in den ersten beiden Finalläufen kurzen Prozess. Nach zwei sauberen Start-Ziel-Siegen stand er als Gesamtsieger fest. Lee Martin sicherte sich mit dem Sieg im dritten Finallauf Platz 2 vor dem Österreicher Martin Wollanka. Michal Orlowski wurde Vierter, Jörn Neumann Fünfter.

XRAY-Erzkönig

Die Teilnehmerzahlen in den beiden Stadium Truck-Klassen sind auch zum Saisonfinale mäßig. Neun Fahrer in Stock und 15 Fahrer in Modified sind eher eine bescheidene Zahl. In Stock setzte sich Björn Billino vor Juraj Hudy und Nicolaas Burleigh durch, in Modified gewann Ryan Cavaliere vor Joonas Haatanen und Jörn Neumann. Juraj Hudy fuhr in beiden Klassen einen XRAY-Prototypen. Den slowakischen RC-Car-Entwickler drängt es nun auch in diese Klasse. In Modified wurde er von Martin Bayer unterstützt.

Anzeige

100 KM/H

DER SCHNELLSTE TWISTER ALLER ZEITEN



#120512



WWW.LRP.CC

BLUE IS BETTER



Die Top 3 in Buggy 2WD (von links): Lee Martin (Platz 2), Ryan Cavaleri (Platz 1) und Joona Haatanen (Platz 3)

In den Buggyklassen kämpften in dieser Saison zwei Marken um die Vorherrschaft: XRAY und Yokomo. Während der japanische Hersteller in Buggy 2WD deutlichere Vorteile hat, steht in Buggy 4WD der slowakische Produzent vorn. In Buggy 2WD gewann der Yokomo-Buggy drei der vier Rennen: Zweimal stand Martin Lee auf dem obersten Podiumsplatz, einmal Marc Rheinard. Drei Siege für XRAY in Buggy

4WD sprechen eine deutliche Sprache. Beim Rennen im Ring-Boulevard standen in Buggy 4WD fünf XRAY-Piloten im A-Finale, zwei Yokomo und je ein Serpent, ein Schumacher und ein Associated. In Buggy 2WD dominierte beim Saisonfinale Team Associated. Gleich vier Fahrer standen im A-Finale. Dazu kamen je zwei Yokomo und XRAY. Außerdem waren ein Serpent- und ein Schumacher-Pilot im A-Finale.

Positives Fazit

Die Veranstalter der Euro Offroad Series, Uwe Rheinard und Scotty Ernst, zogen nach dem Saisonfinale im Ring-Boulevard ein positives Fazit. Die Starterzahlen steigen. Ein Sieg in der Serie hat einen hohen Stellenwert – sowohl für die Fahrer, als auch für die Produzenten. Hersteller, die wissen wollen, wo sie in der Entwicklung ihrer Fahrzeuge und Produkte stehen, können dies am besten in dieser Serie testen. Team Associated war sich bewusst, dass ein Sieg ihres neuen B6-Buggys auf Teppich beim EOS beste Werbung für den neuen Buggy ist.



Die Zehnjährige Malin Karlsen setzt sich im Kampf um einen A-Final-Platz durch

Der Einsatz einheitlicher Fertigräder von Schumacher hat sich bewährt. Für die Fahrer und auch für die Hersteller, die bis dato über keine einheitlichen Radmitnehmer verfügten, haben sich die anfänglich vorhandenen Befürchtungen nicht bestätigt. Bewährt hat sich auch der beim Auftaktrennen erstmals eingesetzte Teppichboden. Er ist haltbar und schont auch die Reifen, sodass letztlich nur noch zwei Satz im Rennen erlaubt sind. Die nächste Saison, die sechste, steht in den Startlöchern. Der Saisonstart ist im September geplant – wieder im Ring-Boulevard. <<<<



Die Champions der Saison 2015/2016 (von links): Jörn Neumann (Stadium Truck Modified), Björn Billino (Stadium Truck Stock), Bruno Coelho (Buggy 4WD) und Lee Martin (Buggy 2WD)

JETZT DOWNLOADEN

Entdecke, was möglich ist



DAS DIGITALE MAGAZIN – JETZT ERLEBEN

 **rcdrones**

Weitere Informationen unter www.rc-drones.de

Text und Fotos:
Oliver Tonn



Offroadzwerge in doppelter Ausführung **CHAOS-KUMPELS**



Wasteland – wer diesen Begriff im Wörterbuch sucht, bekommt als Antwort Ödland. Wasteland steht aber auch für ein Szenario, wie es vor allem durch die Mad-Max-Filme berühmt gemacht wurde: eine postapokalyptische Welt mit durchgeknallten Typen und ihren verrückten Karren – eben solche, wie die Wastelands von Dromida.

Um sich auf dem unübersichtlichen RC-Car-Markt Aufmerksamkeit zu verschaffen, müssen sich die Hersteller heutzutage einiges einfallen lassen. Beim Blick auf die zwei Wasteland-Brüder ist sofort klar, welche Marschroute man bei Hobbico gewählt hat. Sowohl die Truck- als auch die Buggy-Ausführung werden durch aufwändige Karodesigns geprägt sowie durch eine Besonderheit, die durchaus Seltenheitswert bietet: Beide Modelle verfügen über eine Kanone, aus der Schaumstoffpfeile abgeschossen werden können – ausgelöst natürlich per Druckknopf an der Fernsteuerung.

Unterschiede

Die Truck-Variante ist mit einer ausladenden Karo im Pickup-Style unterwegs. Einige zusätzliche Applikationen wie angedeutete Vergaser-Ansaugtrichter und Auspuffattrappen sorgen zusammen mit der matten Lackierung in Wüstentarn für einen echten Mad-Max-Look. Die Kanone sitzt auf der ursprünglichen Ladefläche und muss manuell vorgespannt sowie mit einem Pfeil bestückt werden. Der Abschussmechanismus wird durch ein kleines Servo ausgelöst. In Sachen Optik weiß die Truck-Haube durchaus zu gefallen, aber aus technischer Sicht könnte es durchaus haken. Einerseits setzen die scharfen Kotflügelkanten der Karosserie beim Einfedern des Trucks auf den Reifen auf. Zum zweiten sitzt sie im Chassis-Bereich nicht besonders eng und bietet potenzielle Lücken, durch die Sand und Steinchen eindringen könnten.

Ganz anders dagegen die Buggy-Version: Ihre Haube sitzt enger am Chassis und bietet formbedingt den Rädern allen Platz der Welt. Die Lackierung in einem matten Olivton fällt ebenso martialisch aus und natürlich ist auch eine Kanone im Heck verbaut. Darüber hinaus lässt sich die Karo beim Wasteland Buggy nicht einfach komplett abheben, sondern per Scharnier am Frontrammer nach vorne wegklappen. Insgesamt wirkt die Buggy-Karo aus technischer Sicht etwas durchdachter als ihr Truck-Pendant.

Als Buggy ist der Dromida-Offroader etwas kompakter gestaltet



Schwarzes Gold

Weitere Unterschiede finden sich in Sachen Bereifung. So setzt der Pickup auf etwas größere Truck-Profile auf Fünfspeichen-Felgen, während beim Buggy feiner genoppte Pneu ihren Dienst verrichten. Es stand zu erwarten, dass die unterschiedlichen Profile in der Praxis verschiedene Stärken und Schwächen aufweisen würden. Genau darauf sollte bei den kommenden Fahrtests besonders geachtet werden.

Wildes Styling, Kanonen im Heck – wo gibt es so etwas normalerweise zu sehen? Richtig, beim Spielzeughändler um die Ecke. Für 20,- Euro aus billigem Plastik und mit einer Halbwertszeit von einer geschätzten Viertelstunde. Natürlich wollen die Hobbico-Offroader nicht in diese Sparte fallen. Funoptik hin oder her – wenn die Dromidas ernstzunehmende RC-Cars sein wollen, muss die entsprechende Technik unter der Haube stecken. Und genau dort haben wir nachgesehen.

Abseits der Anbauteile wie Räder und Karosserie, also im zentralen Aufbau, weisen die zwei Wasteland-Brüder weitgehend identische Konstruktionsmerkmale auf. Der Allradantrieb mit seiner mittleren und den radseitigen Antriebswellen aus Kunststoff sorgt dafür, dass die Motorleistung zu den Rädern gefördert wird. Vor allem im Einsteigerbereich – und genau hier sind die Modelle zu Hause – bietet Allrad- gegenüber Heckantrieb den Vorteil einer besseren Traktion und damit mehr Fahrzeugkontrolle.



Absolute Gleichheit herrscht bei den Fernsteuerungen der Brüder. Beide sind mit Dromidas durchaus funktionaler D103 mit 2,4-Gigahertz-Technik unterwegs

Im Gegensatz zu seinem Bruder ist der Buggy mit deutlich feineren Reifen unterwegs



Im „Gefecht“ bewährt sich der Buggy mit Hilfe einer Kanone, die Pfeile aus Styropor und Gummi verschießt



Um Chancengleichheit zu erlangen, wurde natürlich auch dem Truck ein Geschütz verpasst. Das Spannen erfolgt manuell, der Abschuss wird per Fernbedienung ausgelöst



Der Truck fällt durch Mad-Max-Optik auf

Fahrwerksseitig verfügen die Cars über Öl-druckstoßdämpfer aus Kunststoff. Die Vorspannung der Fahrwerksfedern und damit die Bodenfreiheit der Modelle lassen sich mittels Klipsen regulieren. Auffällig sind die unterschiedlichen Federratten der zwei Probanden, die vermutlich den unterschiedlichen Karosserie- beziehungsweise Fahrzeuggewichten geschuldet sind. Für 1:18er-Verhältnisse leisteten die Fahrwerke bei der Probe auf der Arbeitsplatte einen guten Job.



In der Truck-Variante verfügt der Wasteland über ausladende Stoßfänger und grob profilierte Reifen

In Sachen Fahrwerks-Setup geben sich Buggy und Truck eher spartanisch. Zwar lassen sich die Dämpfer an unterschiedlichen Aufnahmepunkten befestigen, aber schon bei der Spur sorgen starre Spurstangen dafür, dass keine Eingriffe möglich sind. Das jedoch kann man den Brüdern kaum zur Last legen, denn Hobbyneulinge dürften nur ein geringfügiges Interesse daran haben, die Fahrwerksgeometrie bis auf das letzte Zehntelgrad zu optimieren. Viel wichtiger sind Zuverlässigkeit und Robustheit im Gelände.

„Ist das Gelände nicht zu grob, lässt es sich auch mit einem kleinen 1:18er gut bashen.“





GEWINN UNS!
Alle Infos auf Seite 52

Eine Plattform – zwei Konzepte: Während die Truck-Karo in der gängigen Weise auf- und abgenommen wird, weist der Buggy eine Ausführung zum Klappen auf

Elektronisches

Damit ein RC-Car überhaupt vom Fleck kommt, benötigt es einen angemessenen Antrieb. Im Falle der Dromidas übernimmt ein kleiner Bürstenmotor diesen Job, der seine Befehle von einem Fahrregler mit integriertem 2,4-Gigahertz-Empfänger erhält. Die 2,4-Gigahertz-Technologie sorgt dafür, dass die ehemals gefürchteten Kanalüberschneidungen ad acta gelegt werden können und gehört heutzutage in jedes Komplettpaket. Als Steuerzentrale dient Dromidas D103-Dreikanal-Coltsender. Seine Fertigkeiten erlauben die Justierung der wichtigsten Basisparameter. Zudem ist er recht leicht und weist ein griffiges Lenkrad auf, was ihn insgesamt zu einer angemessenen Komponente macht.

Die Stromversorgung übernimmt ein Akkupack mit sechs in Reihe geschalteten NiMH-Zellen, also einer nominellen Spannung von 7,2 Volt sowie einer Kapazität von 1.300 Milliamperestunden. Obwohl die NiMH- mittlerweile weitgehend von der LiPo-Technik verdrängt wurde, ist die Wahl der Zellen für ein einsteigerfreundliches Komplettpaket durchaus sinnvoll. NiMH-Akkus sind nach wie vor sicherer und weniger problembehaftet als LiPos und damit gut für Modellbauer geeignet, die sich noch nicht zu 100 Prozent auskennen. Außerdem

darf man mit NiMH-Akkus beruhigt so lange fahren, bis deren Leistung merklich nachlässt, ohne dass die Zellen Schaden nehmen. Leert man einen LiPo derart vollständig, sind Schwierigkeiten praktisch vorprogrammiert.

Showdown

Als Schlachtfeld wurde ein offener Platz mit unterschiedlichen Untergründen wie Asphalt, Sand und Schotter ausgewählt. Größe und Beschaffenheit des Areals erlaubten sowohl die Beurteilung des Fahrverhaltens, als auch das Schießen mit den Bordgeschützen. Also erst mal ordentlich Gas geben und sich mit den Fahreigenschaften der Modelle vertraut gemacht. In Sachen Topspeed erreichen Buggy wie Truck geschätzte 25 Kilometer pro Stunde. Das klingt nicht sonderlich viel, aber für einen kleinen 1:18er-Offroader geht es damit schon ordentlich zur Sache. Viel entscheidender war jedoch eine andere Erkenntnis: Beide Dromidas zeigten die Performance ernstzunehmender RC-Cars und nicht etwa die von billigen Spielzeugen.

Die Fahrwerke bügelten Bodenunebenheiten – im Rahmen ihrer geringen Größe – sehr gut aus. Wie erwartet, konnten die größeren Reifen des Trucks in Bereichen mit tieferen Böden punkten, während die

Anzeige

TRUCK BUGGY



D100
2-FACH LADEGERÄT
99,- € UVP

- OPTIONALES WIFI MODUL
- LADESTROM BIS 10A
- LiHV LADEMODUS
- LADELEISTUNG BIS ZU 2 x 100W



Q200
4-FACH LADEGERÄT
199,- € UVP

- 4 INDIVIDUELLE LADEAUSGÄNGE
- EINGEBAUTES BLUETOOTH MODUL
- LADESTROM BIS 10A
- LiHV LADEMODUS
- LADELEISTUNG BIS ZU 300W
- AKKU INNERWIDERSTANDS MESSFUNKTION

CAR CHECK

Dromida Wasteland Hobbico

Klasse: Elektro-Offroad 1:18
Empfohlener Verkaufspreis: je 129,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
Allradantrieb, zwei Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, voll kugelgelagert

Benötigte Teile:
Keine

Erfahrungslevel:
EINSTEIGER

Dimensions: 145 mm (height), 165 mm (width), 174 mm (chassis height), 255 mm (wheelbase), 165 mm (axle offset), 160 mm (rear axle offset), 165 mm (front wheel diameter), 165 mm (rear wheel diameter), 165 mm (front wheel offset), 160 mm (rear wheel offset), 300 mm (total width), 752 g (weight).



„Schotter und Geröll stellen die Wasteland-Brüder vor keinerlei Probleme.“

MEIN FAZIT



Hand aufs Herz – als ich die Wasteland-Modelle aus ihrer Verpackung geholt habe, war mein erster Gedanke: Jetzt kommen die mir mit Spielzeug. Doch unter den Hauben steckt echter, ernstzunehmender Modellbau. Okay, die ganz großen Innovationen finden sich nicht. Doch danach verlangt die Zielgruppe der Hobbyeinsteiger auch nicht. Sie möchte funktionierende Technik, eine gelungene Optik und viel Fahrspaß. All das bieten die Dromida-Zwillinge. Und die Kanonen im Heck wären dazu nicht mal nötig gewesen.

Oliver Tonn

Fachredaktion CARS & Details

Robuste Konstruktion

Kompletter Lieferumfang

Eigenständige Optik

Antriebsstrang aus Kunststoff

Radhäuser schleifen auf Reifen (Truck)



feineren Buggy-Pneus auf härteren, festeren Untergründen stachen. Letztlich durfte man aber beiden Reifensorten ordentliche Allrounder-Eigenschaften bestätigen. Und so konnte es nach einigen Warmfahrunden daran gehen, den Kontrahenten per Kanonenbeschuss aus der Bahn zu werfen.

Mit geladenen und gespannten Bordkanonen ging es wieder auf die Piste. Einmal den Kontrahenten umkreist, dann in Position gebracht und mit einem Druck auf den Triggerknopf der Funke gefeuert. Das Ergebnis war anfangs durchaus überraschend, denn die Pfeile kamen mit ordentlichem Druck angeschossen und flogen viel weiter als eigentlich gedacht – teilweise bis zu 10 Meter weit. Damit sind einerseits spaßige Gefechte auch auf größere Distanzen möglich. Andererseits ist aber auch klar, dass weder das kleine Schwesterchen, noch die alte Hauskatze ins Fadenkreuz genommen werden dürfen. Zwar bestehen die Pfeile aus Styropor, weisen jedoch eine Kappe aus Gummi auf. Zusammen mit der Geschwindigkeit dürften Treffer durchaus spürbar ausfallen.

Insgesamt hinterließen die Dromidas einen gelungenen Eindruck. Ob sich die Bestückung mit Geschossen im RC-Sektor durchsetzen wird, bleibt abzuwarten. Davon abgesehen präsentierten sich die zwei 1:18-Racker als echte Mini-Offroader. Man kann mit ihnen sowohl draußen, als auch mal im heimischen Wohnzimmer rumheizen. Ein paar Bretter und schon ist eine kleine Schanze fertig, mit deren Hilfe der Luftraum erobert wird. Wer ein kleines, robustes Mini-Modell sucht, sollte einen Blick auf die Dromida Wasteland riskieren.



Ein kleiner Bürstenmotor überträgt seine Kraft per Messing-Ritzel in den Kunststoff-Antriebsstrang



Als Kraftquelle kommt ein NiMH-Akkupack mit einer Kapazität von 1.300 Milliamperestunden und nominellen 7,2 Volt Spannung zum Einsatz

**Der Modellflug in
Deutschland steht
vor dem Aus. Und
damit das Hobby von
hunderttausenden
Menschen.**

HERR VERKEHRSMINISTER:

HÄNDE WEG

VON MEINEM

HOBBY

**DEINE
STIMME
ZÄHLT.**

**JETZT
PRO MODELLFLUG
UNTERSTÜTZEN.**

www.pro-modellflug.de

Das Bundesverkehrsministerium plant erhebliche Einschränkungen für den Modellflug in Deutschland. Die Initiative Pro Modellflug setzt sich für den Erhalt des Hobbys ein. Du kannst etwas tun. Werde jetzt aktiv unter www.pro-modellflug.de



DROMIDA WASTELAND TRUCK ODER BUGGY VON HOBBICO GEWINNEN

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Was ist das Besondere an den Wasteland-Modellen?

- A Ein Schaumstofffeil
- B Eine Wasserpistole
- C Ein Teilchenbeschleuniger

CD0716

Frage beantworten und Coupon bis zum 23. Juni 2016 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 07/2016
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 77-155

Einsendeschluss ist der 23. Juni 2016 (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

Um sich auf dem unübersichtlichen RC-Car-Markt Aufmerksamkeit zu verschaffen, müssen sich die Hersteller heutzutage einiges einfallen lassen. Beim Blick auf die zwei Wasteland-Brüder ist sofort klar, welche Marschroute man bei Hobbico gewählt hat. Sowohl die Truck- als auch die Buggy-Ausführung sind durch aufwändige Karodesigns geprägt sowie durch eine Besonderheit, die durchaus Seltenheitswert bietet: Beide Modelle verfügen über eine Kanone, aus der Schaumstofffeile abgeschossen werden können – ausgelöst natürlich per Druckknopf an der Fernsteuerung. Da ist viel Spaß für Groß und Klein vorprogrammiert. Beide Modelle werden als RTR-Sets angeboten und kommen mit allem, was man für den ersten Einsatz benötigt.

Wir verlosen einen Dromida Wasteland Truck und einen Dromida Wasteland Buggy von Hobbico. Du willst eine der Karren gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 23. Juni 2016 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

Auflösung Heft 05/2016

Der Gewinner des LC-Racing EMB-1H von Onehobby, den wir in der Ausgabe 05/2016 verlost haben, ist **Hermann Niessner** aus Waldkraiburg.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!





RC-TESTS

Jederzeit & überall: Testberichte einzeln kaufen



Modellsport-Wissen auf den Punkt

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

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



www.rc-tests.de

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



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

A MODELL AVIATOR

RC HELI ACTION

CARS & DETAILS

TRUCKS & DETAILS

rcdrones

SchiffsModell

RAD & KETTE

prop
das modellflugmagazin des österreichischen aero-club



SHOP

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



**Auch digital
als eBook erhältlich**

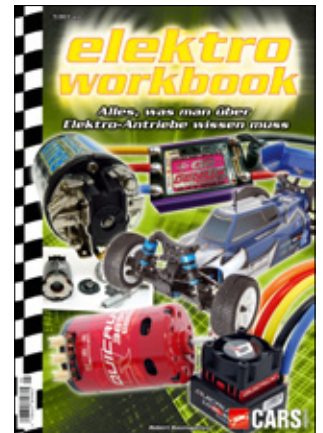
**Einsteiger Workbook Vol.2
68 Seiten, A5-Format**

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

Artikel-Nr. 12099

€ 9,80

NEU!



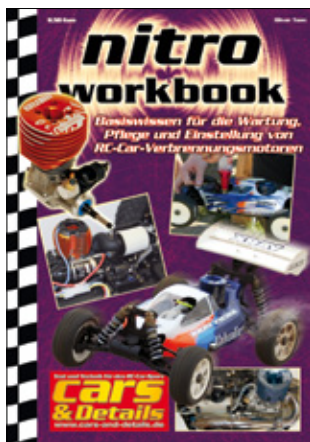
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586

€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



12 Ausgaben für 54,- Euro

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

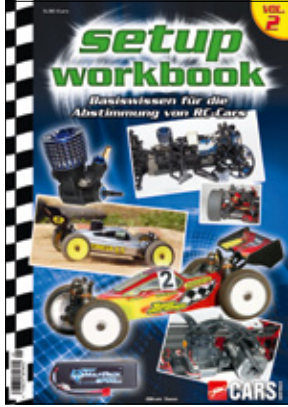
So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



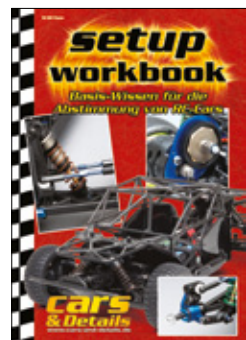
Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037
€ 9,80



Auch digital als eBook erhältlich

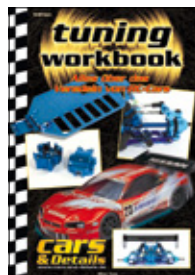


Auch digital als eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



Auch digital als eBook erhältlich

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



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

Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



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

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

Problemlos bestellen >

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

CARS & Details Shop
65341 Eitville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail:

service@alles-rund-ums-hobby.de

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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

00000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10000

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

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

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

20000

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

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

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

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

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

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

30000

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

Modellbauzentrum Ilsede Ilseder Hütte 10, 31241 Ilsede Tel. 05172 / 41099-06, Fax. 05172 / 41099-07 E-Mail: info@mbz-ilsede.de Internet: www.mbz-ilsede.de

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

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

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

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

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

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

Hobby-Center Maschmühlenweg 40, 37081 Göttingen

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

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

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

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

40000

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

Modellbau Bertinski. Märkische Straße 51-53 44141 Dortmund, Telefon: 02 31/52 25 40 Fax: 02 31/52 25 49, E-Mail: mber11@aol.com

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

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

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

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

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

Haus des Kindes Bartz Brandenburger Straße 7, 44145 Oberhausen Telefon: 02 08/66 56 46, Fax: 02 08/66 58 68

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

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

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

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

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

50000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

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

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

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

REELY

Designed für maximalen Spaß

Renn-Feeling pur!



Inkl. Motorsound Simulator Modul

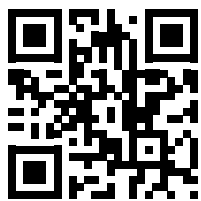
169,95

Wasserdichter Fahrtregler

Wasserdichtes Lenkservo

Level Beginner <input type="checkbox"/> Profi <input type="checkbox"/>	RTR <input type="checkbox"/>	Maßstab 1:10	Antrieb Allrad	Speed 30 km/h
---	------------------------------	-----------------	-------------------	------------------

Inkl. Fernsteueranlage



Handspezifische Software nötig - es fallen nur die Verbindungskosten Ihres Providers an

1:10 Elektro-Straßenmodell Deathwatcher SFX RTR

Dieses Straßenmodell ermöglicht es nicht nur dem geübten Fahrer schnelle und aufregende Manöver auf der Rennstrecke zu fahren. Dank seines unkritischen Fahrverhaltens gelingt es auch Einsteigern vorne mitzuspielen und die Konkurrenz erblassen zu lassen. Zudem brüllt der Deathwatcher SFX mit seinem mächtigen Motorsound, das ist Renn-Feeling pur!

Alu-Chassis mit gelasertem Fahrzeugnamen an der Unterseite • Eloxierte Alu-Kardanwellen • Ausfederweg-Begrenzer • Einzelradaufhängung • Servo-Saver • Komplett kugelgelagert • 540er Elektromotor • Wasserdichter Fahrtregler • Öldruckstoßdämpfer • Tuning-Federn • Bedruckte Karosserie.

Artikelnummer: 1406736-M7

Dies ist ein Angebot des Conrad Electronic AG, Max-Planck-Str. 1, 92240 Hirschau. Preise inkl. MwSt. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten. Filterpreise können abweichen. Die Preise ändern sie unter conrad.de

Action und viel Spaß. Egal ob zu Lande, zu Wasser oder in der Luft.

Jetzt bestellen unter: conrad.de/reely

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7. 71272 Renningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Albetos RC-Modellbau
Redweiherstraße 1. 90455 Nürnberg

Edi's Modellbau Paradies
Schlesierstraße 12. 90552 Röttenbach
Telefon: 09 11/570 07 07. Fax: 09 11/570 07 08

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

Modellbau Waschler. Hochstraße 33
94032 Passau. Telefon: 08 51 / 3 32 96
E-Mail: info@modellbau-waschler.de

RCS Modellbau. Steinfelsstraße 44 b
94405 Landau. Telefon: 099 51/27 30
Fax: 099 51/28 30. E-Mail: rcs-modellbau@gmx.de

Modellbau Glück. Grabenstraße 24
94486 Osterhofen. Telefon: 099 32/402 58 44. Fax:
099 32/95 93 22. E-Mail: info@modellbau-glueck.de
Internet: www.modellbau-glueck.de

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

D-Edition. Sailweg 7. 95339 Neuenmarkt
Telefon: 092 27/94 07 77. Fax: 092 27/940 77 74
E-Mail: info@d-edition.de

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

Mario's Modellbashop. Brückenstraße 16. 96472
Rödental. Telefon: 095 63/50 94 83.
E-Mail: info@rc-mmr.de. Internet: www.rc-mmr.de

Modellauto Weichelt. Kolpingstraße 1
97070 Würzburg. Telefon: 09 31/559 80
Fax: 09 31/579 02. E-Mail: chr.weichelt@web.de

Monster-Hopups. Dachdeckerstraße 12. 97297
Waldbüttelbrunn. Tel: 09 31/46 58 31 12. Fax:
09 31/45 26 59 83. E-Mail: info@monsterhopups.de
Internet: www.monsterhopups.de

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

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

Rapid Hobby Import
Grabengasse 9. 97950 Grobrinderfeld
Telefon: 0 93 49/92 98 0

ÖSTERREICH

Hobby Factory. Prager Straße 92. 1210 Wien
Telefon: 00 43/12 78 41 86. Fax: 00 43/12 78 41 84
Internet: www.hobby-factory.com

Speedsport. Landstrasse 6. 2000 Stockerau
Telefon 00 43/22 66/610 88. Fax: 00 43/22 66/610 88
E-Mail: speedsport@aon.at
Internet: www.modellbau-speedsport.at

Modellsport Wimmer. Königstetterstraße 165
3430 Tulln. Telefon: 0043/ 699/ 81 78 78 51
E-Mail: office@modellsport-wimmer.at
Internet: www.modellsport-wimmer.at

Modellbau Lindinger
Industriestraße 10. 4565 Inzersdorf im Kremstal.
Telefon: 00 43/758 43 31 80 Fax: 00 43/75 84 33 18 17.
E-Mail: office@lindinger.at
Internet: www.lindinger.at

Modellbau Schenk. Ziegeleistraße 31
5020 Salzburg. Telefon: 00 43/62/24 31 36
Fax: 00 43/662/24 31 37
E-Mail: office@modellbau-schenk.at
Internet: www.hpi-shop.at, www.modellbau-schenk.at

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

MIWO Modelltechnik
Kärntnerstraße 3. 8720 Knittelfeld

SCHWEIZ

KEL-Modellbau. Felsplattenstraße 42
4055 Basel. Telefon: 00 41/61/382 82 82
Fax: 00 41/61/382 82 81
E-Mail: info@kel-modellbau.ch

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

NIEDERLANDE

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

Sie sind Fachhändler und möchten hier auch aufgeführt werden? Kein Problem.
Rufen Sie uns unter 0 40 / 42 91 77 110 an oder schreiben Sie uns
eine E-Mail an service@wm-medien.de. Wir beraten Sie gerne.



CARS & DETAILS

KENNENLERNEN FÜR 4,90 EURO

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



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



FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS



DAS DIGITALE MAGAZIN

Jetzt zum Reinschnuppern:

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

JETZT ERLEBEN

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



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

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

Abo-Bedingungen und Widerrufsrecht
¹ CARS & Details-Abonnement und -Auslands-Abonnement
Das Print-Abo bringt Ihnen ab der nächsten Ausgabe CARS & Details zwölfmal jährlich frei Haus. Zur Nutzung des digitalen Jahresabos benötigen Sie Ihre Abnummer, die Sie mit separater Post/E-Mail in den kommenden Tagen erhalten. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erhaltene Ausgaben zurück.

² CARS & Details-Digital-Abonnement
Zur Nutzung des digitalen Jahresabos benötigen Sie Ihre Abnummer, die Sie mit separater Post/E-Mail in den kommenden Tagen erhalten. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erschienene Ausgaben zurück.

³ CARS & Details-Schnupper-Abonnement
Im Rahmen des Schnupper-Abonnements erhalten Sie die nächsten drei Ausgaben CARS & Details zum Preis von einer, also für 4,90 Euro (statt 14,70 Euro bei Einzelbezug). Falls Sie das Magazin nach dem Test nicht weiterbeziehen möchten, sagen Sie einfach bis eine Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe mit einer kurzen Notiz ab. Andernfalls erhalten Sie CARS & Details im Jahres-Abonnement zum Vorzugspreis von 54,00 Euro (statt 58,80 Euro bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erhaltene Ausgaben zurück.

⁴ CARS & Details-Geschenk-Abonnement
Das Abonnement läuft ein Jahr und endet automatisch nach Erhalt der 12. Ausgabe.

CARS & DETAILS ABO-BESTELLKARTE

- Ja, ich will CARS & Details bequem im Abonnement beziehen. Ich entscheide mich für folgende Abo-Variante (bitte ankreuzen):
- Das CARS & Details-Abonnement (Print- inkl. Digital-Abo) für 54,- Euro¹
- Das CARS & Details-Auslands-Abonnement (Print- inkl. Digital-Abo) für 63,- Euro¹
- Das CARS & Details-Digital-Abonnement für 39,- Euro²
- Das CARS & Details-Schnupper-Abonnement (Print- inkl. Digital-Abo) für 4,90 Euro³
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details-E-Mail-Newsletter erhalten.

Es handelt sich um ein Geschenk-Abo⁴
(Inland 54,- Euro, Ausland 63,- Euro) für:

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

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

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

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.
vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eltville
Gläubiger-Identifikationsnummer DE542200000009570

Jetzt neu!



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

Nur 9,80 Euro

(zuzüglich 2,50 Euro Versand)



Auch digital
als eBook erhältlich

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

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

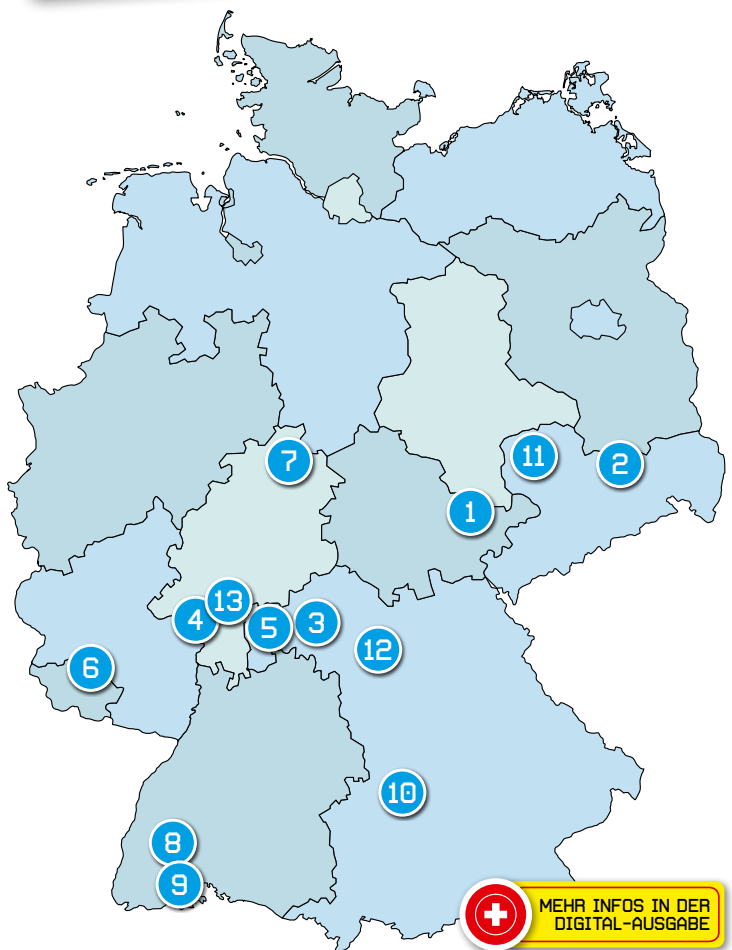
oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

TERMINNE

Anzeige

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



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE

30. MAI BIS 05. JUNI 2016

04. bis 05. Juni 2016

Die **Modelltage Thüringen**, Deutschlands größte Freilichtmodellmesse, findet bereits zum 8. Mal statt auf dem **Flugplatz Jena-Schöngleina (1)** statt. Zu sehen und bestaunen gibt es alles was der Modellbaubereich zu bieten hat. Flugzeuge, Eisenbahnen, Schiffe, RC-Cars, Panzer, Trucks, Landmaschinen, Hubschrauber, Raketen und vieles mehr. Damit nicht nur Modellliebhaber auf ihre Kosten kommen, gibt es an beiden Tagen ab 8 Uhr ein abwechslungsreiches und spannendes Unterhaltungsprogramm. Weitere Informationen gibt es unter: www.modelltage-thueringen.de

04. bis 05. Juni 2016

Der RC-Offroad-Verein **Ottendorf-Okrilla (2)** veranstaltet ein **Rennevent** über zwei Tage. Gefahren wird mit Nitro-Buggys im Maßstab 1:8, Elektro-Buggys im Maßstab 1:8 und Truggys in 1:8. Internet: www.dmc-online.com

04. bis 05. Juni 2016

Der TSG/MST Estenfeld veranstaltet in **Estenfeld (3)** den **4. Skoda-Cup**. Gefahren wird mit Modellen der Klasse Elektro-Glattbahn 1:10. Internet: www.dmc-online.com

04. bis 05. Juni 2016

Auf der permanenten Außenstrecke des Wiesbadener Minicar Clubs im Christof-Ruthof-Weg in **55272 Wiesbaden (4)** findet ein **SM-Lauf für Glattbahn-Modelle** statt. Gefahren wird in den Klassen VG10SCA, VG8KL1 und VG8KL2. Internet: www.dmc-online.com

06. BIS 12. JUNI 2016

11. Juni 2016

Die Spessart Racer organisieren ein **Rennen in den Klassen OR8 und ORE8**. Veranstaltungsort ist der Spessart-Race-Park in **Waldaschaff (5)**. Internet: www.dmc-online.com

18. Juni 2016

Der TV St. Wedel veranstaltet ein **Rennen der Klassen EGF1, EGTWHO, EGTWMO und EGTWSP**. Ausgetragen wird der Wettbewerb im Turnerheim in der Wingerstraße 26 in **St. Wendel (6)**. Kontakt: E-Mail: rc-modellbau@tv-wnd.de. Internet: www.dmc-online.com

04. BIS 10. JULI 2016

08. bis 10. Juli 2016

J & K Automobiles Kulturgut und der Verein Fieseler Storch für Kassel führen das Event **„Wheels Meet Wings“** auf dem Gelände des Regionalflughafens **Kassel-Calden (7)** durch. Hierbei werden im Rahmen eines „Englischen Picknicks“ Oldtimer der Flugszene als auch Oldtimer auf Rädern präsentiert. Hierzu gehören auch sehenswerte Oldtimer-Großmodelle. Internet: www.wheels-meet-wings.de

11. BIS 17. JULI 2016

16. bis 17. Juli 2016

Die Modellfluggruppe St. Georgen veranstaltet aus Anlass des 35-jährigen Bestehens eine **Modellbauausstellung** in der Mehrzweckhalle in **78112 St. Georgen (8)**, Ortsteil Peterzell.

16. bis 17. Juli 2016

In **Singen (9)** findet ein Rennen statt. Gefahren wird in den Klassen EG, EGF1, EGPRO10, EGTWHO, EGTWMO und EGTWSP. Austragender Verein ist der RSCF Singen. Es handelt sich dabei um den **4. Lauf Outdoor** und das **Warmup zur Deutschen Meisterschaft**. Internet: www.dmc-online.com

05. BIS 11. SEPTEMBER 2016

10. bis 11. September 2016

In **Rain am Lech (10)** wird eine **Modellbaumesse** stattfinden. Internet: www.rain-events.de

26. SEPTEMBER BIS 02. OKTOBER 2016

30. September bis 03. Oktober 2016

In den **Leipziger Messehallen (11)** findet die **modell-hobby-spiel**, eine der größten deutschen Publikumsmessen für Modellbau, Hobby, Spiel, Philatelie und kreatives Gestalten statt. Neben Ausstellungsstücken aus allen Bereichen des Modellbaus wird es auch zahlreiche Vorführungen und Mitmach-Aktionen geben. Internet: www.modell-hobby-spiel.de

17. BIS 23. OKTOBER 2016

23.10.2016

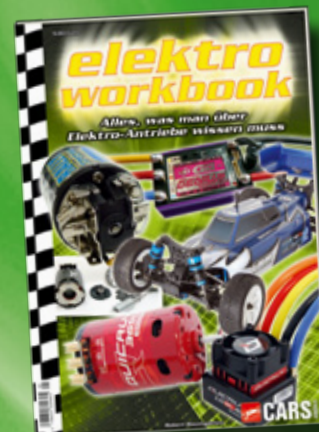
Der Modellbauclub Bamberg veranstaltet eine **Modellbauausstellung** mit Börse in der Steigerwaldhalle in **Burgebrach (12)**. Internet: www.mbc-bamberg.info

14. BIS 20. NOVEMBER 2016

20. November 2016

Der Flug- und Modellbauclub Maintal veranstaltet im Bürgerhaus in **63477 Maintal – Wachenbuchen (13)** seinen traditionellen **Modellbau-flohmarkt** für Modelle und Zubehör aller Art. Die Öffnungszeiten sind von 9 Uhr bis 13 Uhr. Eine Standgebühr für die Tische wird nicht erhoben. Einlass für die Händler ist ab 7 Uhr. Kontakt: Thomas Kaufeld, Telefon 061 82/681 39 (ab 18 Uhr), E-Mail: rhoenbussard@aol.com. Internet: www.fmcm.eu

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

www.rcaction.de**Jetzt bestellen!**

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

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

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

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

Auch digital als eBook erhältlich



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

RENNSPORT-SPONSOR

JAMARA UNTERSTÜTZT RENNFÄHRER SANDRO KAIBACH

Der Spielwarengroßhändler Jamara steigt als Hauptsponsor bei dem Nachwuchstalent Sandro Kaibach ein, der beim Clio Cup Central Europe an den Start geht. „Wir planen langfristig und optimistisch in die Zukunft“, so der Inhaber der Firma Jamara, Manuel Natterer, bei der Vertragsunterzeichnung. „Sandro ist ein hoffnungsvolles Nachwuchstalent aus unserer Region. Das möchten wir unterstützen und gleichwohl die Synergien nutzen die sich hieraus für unser Produktportfolio ergeben. Wir sehen hier viele Schnittpunkte und freuen uns sehr, dass diese Zusammenarbeit zustande gekommen ist“, so Motorsportfan Natterer weiter. Sandro Kaibach aus Bad Wurzach, gerade mal 30 Kilometer von Aichstetten, dem Firmensitz von Jamara entfernt, fährt im zweiten Jahr im Renault Clio Cup Central Europe. 2015 Zweiter der Junior Wertung, wechselte er von Schlaug Motorsport ins Lager von Claus Steibel (Steibel Motorsport). Kaibach kommt aus einer Rennsportfamilie. Sein Vater Dieter, selbst ein ehemaliger Rennfahrer unter anderem in der Formel 3 und im Porsche Carrera Cup, brachte seinen Sohn auf den Pilotensitz und das gleich mit Bestzeiten. Auf die Frage, was sich Sandro von der kommenden Saison erhofft, sagte der 18-Jährige: „Vorn mitfahren, um die Meisterschaft kämpfen und meinem Ziel Profirennfahrer zu werden, et-was näher kommen“. Dafür stehen die Chancen sehr gut. Der Renault Clio Cup Central Europe fährt im Rahmenprogramm der großen Rennserie ADAC GT Masters und des ADAC TCR Germany. Bei den Beobachtern aus beiden Rennserien ist Sandro bereits positiv aufgefallen. Über konkrete Anfragen wird derzeit Stillschweigen bewahrt. Internet: www.renault-sport.de sowie www.jamara.de <<<<



Jamara-Inhaber Manuel Natterer (links) und Rennpilot Sandro Kaibach mit Fahrzeugen aus der lizenzierten Car-Serie 1:14 im Showroom der Firma Jamara in Aichstetten nach der Vertragsunterzeichnung

NEUE LRP-WEBSITE
IST ONLINE

FRISCHES DESIGN



In einer modernen Optik, übersichtlich und informativ präsentiert sich die neu designte Website von LRP electronic den Surfern im World Wide Web. Neben den aktuellen News aus den Bereichen Produktneuheiten und Rennevents, gibt es Infos über das komplette Sortiment von LRP. Dazu zählen unter anderem die Marken AKA, HB, HPI Racing, JConcepts, Maverick, Sanwa und natürlich Team Associated. In der Rubrik „Service“ erhalten RC-Car-Fans zudem Antworten auf ihre Fragen und natürlich Tipps zum Einstellen ihrer Modelle, Anleitungen und Setup-Sheets. Internet: www.LRP.cc <<<<

Der 1971 in Genf
präsentierte
Lamborghini Miura SV
feierte in Essen nach
sorgsamer Restauration
eine zweite Premiere



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



WHAT MONEY CAN BUY

Text und Fotos: Christian Hanisch

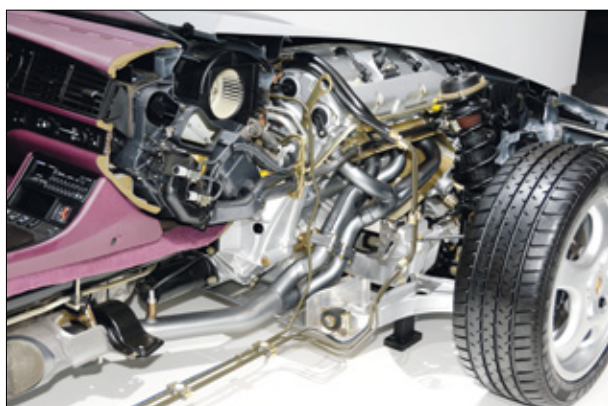
TECHNO CLASSICA 2016 IN ESSEN

Im Frühling dieses Jahres fand die Techno Classica in Essen zum insgesamt 28. Mal statt. Die Messe gilt als Gradmesser für die Entwicklung des Oldtimermarkts und es war wieder einmal die Frage, ob weiter explodierende Preise der Popularität nun letztlich doch Abbruch tun. Sie tun es scheinbar nicht, denn 201.034 Gäste fanden den Weg nach Essen und kämpften sich tapfer durch die Staus des Ruhrgebiets. Mit dieser Besucherzahl wurde nicht nur jeder Vorjahreswert pulverisiert, es wurde auch die magische Grenze von 200.000 Besuchern erstmals geknackt.

Rund 1.250 Aussteller präsentierten automobile Klassiker, Zubehör und Erlesenes aus den letzten Jahrzehnten. Die Messe bot aber auch die Premiere für neun brandneue Autos, darunter der neue Opel GT Concept. Die etablierten Hersteller präsentierten auf ihren aufwändig gestalteten Messeständen die automobilen Ikonen aus eigenem Hause jeweils mit entsprechenden Schwerpunkten. So stand der BMW-Auftritt ganz im Lichte der Feier des

100. Geburtstags der Marke. Porsche stellte das in den Frontmotormodellen der 1980er-Jahre verbaute Transaxle-Konzept in den Mittelpunkt und es schien, als wolle man den 928er endgültig aus dem Schatten der 911er-Ikone holen.

Was die Techno-Classica aber auch auszeichnet, ist der Oldtimer-Handel, der längst zu einer Investmentschlacht geworden ist, wo es darum geht, seltene Stücke für „später“ zu finden. Nicht weniger als 2.700 Fahrzeuge standen zum Verkauf und schätzungsweise fanden 40 Prozent davon einen neuen Besitzer. Dazu gab es ein großes Zubehörangebot, das sich an Profi- und Hobby-Schrauber gleichermaßen richtete. Das automobiler Allerlei garnierte die Show, wozu dann auch die vielen Die-Cast-Modelle zu zählen sind. Diese Offerten lockerten die „großen Zahlen“ auf und ließen Raum für ein Mitbringsel, wenn wieder einmal festgestellt werden musste, dass die Erfüllung der großen Träume doch noch warten muss. Internet: www.siha.de <<<<



Professionell gemachter Mercedes-Stand mit dem besten aus vergangenen Jahrzehnten

Blick in die hoch-komplexe Technik eines Porsche 928 GTS

LETZTES HALLENRENNEN – ERSTES AUSSENRENNEN



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE 

EURO TOURING SERIES 2015/2016

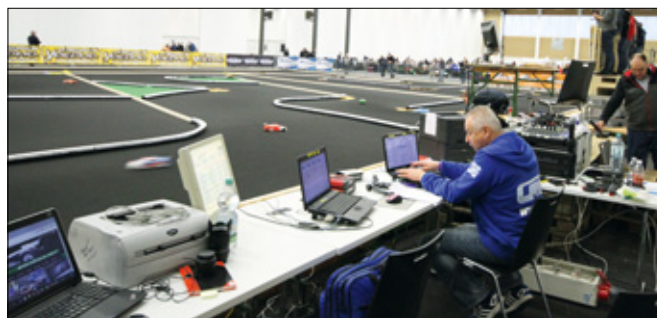
Text und Fotos: Bernd Bohlen

Die Saison der Euro Touring Series 2015/2016 geht in die entscheidende Phase. Mit dem ETS auf der Modellbaumesse in Wels (Österreich) endete die Hallensaison. An der Adriaküste in Riccione begann die Außensaison. Der erste ETS-Champion steht fest. Jan Ratheisky hat seinen Championstitel bereits nach dem vierten Rennen erfolgreich verteidigt. Der XRAY-Pilot setzte sich sowohl beim letzten Teppichrennen in Wels als auch beim ersten Asphaltrennen in Riccione gegen seine Konkurrenten durch. Der amtierende ETS-Champion gewann damit alle vier ETS-Läufe in diesem Jahr. Jedes Mal ging er von der Pole in die Finalläufe.

Seine härtesten Konkurrenten sind in diesem Jahr wieder David Ehrbar (Serpent) und Olivier Bultynck (Roche). Mit dem neuen Formel von Roche kommt vor allem Olivier Bultynck wieder in Schlagdistanz zu Jan Ratheisky. Der Belgier wurde in Wels Zweiter und in Riccione Vierter. David Ehrbar stand in Riccione auf Platz 2 und in Wels auf Platz 3. Immer vorne mit dabei ist auch dieses Jahr wieder der Österreicher Herbert Weber. Für den bedeutete der Wechsel von der Hallen- zur Außensaison eine Zäsur, denn er wechselte von CRC zu VBC Racing. Beim ersten Einsatz in Riccione pilotierte er den VBC ins A-Finale, in dem er schließlich Platz acht belegte. Er sieht in dem neuen Fahrzeug eine Menge Entwicklungspotential.

Zweiter Saisonsieg für Coelho

Der Portugiese Bruno Coelho ist auf bestem Weg, Ronald Völker nach fünf Jahren als ETS-Champion abzulösen. In Riccione holte er sich nach Mülheim-Kärlich seinen zweiten Saisonsieg. Der fünffache ETS-Champion Ronald Völker muss jetzt die beiden letzten Saisonrennen in Luxemburg und in der Slowakei gewinnen, um seinen Titel erneut zu verteidigen. Dass er noch siegen kann, bewies er beim Messerennen in Wels, bei dem er sich gegen seine Konkurrenten behaupten konnte. Marc Rheinard, der



Blick von der Zeitnahme auf die Strecke in Wels. Das Streckenlayout auf der Modellbaumesse fanden viele Fahrer als das beste in einer Halle in der neunjährigen ETS-Geschichte



Viljami Kutvonen steuerte den neuen Awesomatix A800 in Wels und Riccione ins A-Finale. In Riccione schaffte er den zweiten Platz



Ronald Völker (Mitte) kann noch siegen. Beim Messerennen in Wels ließ er seine Konkurrenten Bruno Coelho (rechts) und Marc Rheinard (links) hinter sich

das Auftaktrennen in Mülheim-Kärlich gewonnen hatte, stand sowohl in Wels als auch in Riccione auf dem dritten Platz und damit auf dem Podium.

Für die große Überraschung in Modified sorgte der Finne Viljami Kutvonen. Mit dem neuen Awesomatix wurde er in Riccione Zweiter. Er wies damit eindrucksvoll nach, dass der riemengetriebene Awesomatix A800 im Gegensatz zu seinem Vorgänger, dem kardangetriebenen A700 auch auf Asphalt Chancen auf den Sieg hat. In Riccione gewann Viljami Kutvonen einen der beiden Vorläufe und schließlich auch noch den dritten Finallauf. Frederik Südhoff untermauerte mit seinem zehnten Platz im A-Finale den positiven Eindruck des A800 auf Asphalt.

Nach einer langen Durststrecke war in Riccione der Schwede Viktor Wilck erstmals wieder im A-Finale. Den neuen von David Ehrbar entwickelten Serpent X-4, der noch in der Prototypenphase ist, pilotierte er auf den sechsten Platz. Marc Fischer wurde mit dem Serpent in Wels auf Teppich Zehnter.

Mächler überraschte in Pro Stock

Wie Viljami Kutvonen in Modified, überraschte Max Mächler mit dem neuen Awesomatix A800 in Pro Stock. Startete er in Wels noch im B-Finale, gelang ihm in Riccione auf Asphalt der Sprung an die Spitze. Zum ersten Mal schaffte er es bei einem ETS-Lauf auf die Pole. In den Finalen setzte sich dann jedoch der Italiener Mattia Collina durch, der zum ersten Mal einen ETS-Lauf gewann. Mit dem Sieg im dritten Finale sicherte sich Max Mächler den zweiten Podiumsplatz und damit sein bisher bestes Ergebnis bei einem ETS-Lauf. Dritter in Riccione wurde der Däne Nicolai Lindegaard. Mit seinem Sieg in Pro Stock sorgte Mattia Collina im Übrigen für den Dreifachtriumph für Team XRAY.



Der Prototyp X-4 von Serpent überzeugt durch ein eigenständiges Design und gute Fahreigenschaften. Sowohl in Wels als auch in Riccione war er im A-Finale

KEGELRADDIFFERENZIAL FÜR FORMELFAHRZEUGE



Das Fenix-Differenzial eingebaut in einen XRAY X1

INSIDER-TUNING

Die italienische Firma Fenix baut das für den Fenix Mistral entwickelte Kegelraddifferenzial nun auch für andere Fahrzeuge. Das Set besteht aus der Antriebswelle und dem kompletten Differenzial einschließlich der Kugellager. Fenix (www.fenix-racing.com) offeriert das Differenzial sowohl für zöllige als auch metrische Hinterachsen. Zum stolzen Preis von 99,- Euro gibt es das Differenzial auch in Deutschland zu kaufen.

CARS & Details-Autor Jan Bohlen hatte das Differenzial während des Trainings zum ETS in Riccione in seinen XRAY X1 eingebaut und getestet. Gefüllt war es mit Silikonöl von HUDY (1.000.000 cSt). Das Kegeldifferenzial schaffte ordentlich Vortrieb und ist für Strecke mit hohem Griffniveau geeignet. Der Luxemburger Jacques Libar fuhr das ganze Wochenende in seinem Roche das Fenix-Differenzial. Er hatte es bereits vorher auf der Strecke in Luxemburg ausgiebig getestet. In Riccione wurde er schließlich Fünfter.

Die Qualität des Awesomatix A800 auf Teppich hatte in den vorangegangenen Rennen jeweils Tony Streit unter Beweis gestellt. Das Hallenrennen in Mülheim-Kärlich hatte er gewonnen, in Wels belegte er Platz 2. Jan Ratheisky hat in dieser Saison die große Chance zusätzlich den Championstitel in der Klasse Pro Stock zu gewinnen. Marek Cerny hat keine Chance mehr, seinen Titel in der Klasse Pro Stock erfolgreich zu verteidigen. Der dreifache ETS-Champion Pro Stock liegt abgeschlagen auf Platz 28. Dem Rekordsieger in dieser Klasse (insgesamt 10) gelang in diesem Jahr noch kein einziger Sieg.

Wetterabhängig

Die Wetterprognosen in Riccione für den Sonntag waren so schlecht, dass die ETS-Organisatoren Scotty Ernst und Uwe Rheinard bereits Samstag Finalläufe fuhren. Die A-Finale gingen gar drei Mal auf die Strecke. So standen dann bereits am Samstagabend die Sieger fest. Der zweite Lauf von D- bis B-Finale und der dritte Lauf aller Finale wurden auf Sonntag verschoben. Trotz 100 Prozent Regenwahrscheinlichkeit schien Sonntag die Sonne. Alle Läufe fanden deshalb statt. Und so endete das Rennen nicht wie üblich mit der Siegerehrung der Top 10 in jeder Klasse, sondern mit der Ehrung der Sieger der unteren Finale. <<<<<



Max Mächler fuhr den Awesomatix A800 in Pro Stock auf die Pole

GRUNDVERSCHIEDENE BRÜDER



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Heckantrieb oder Allrad?

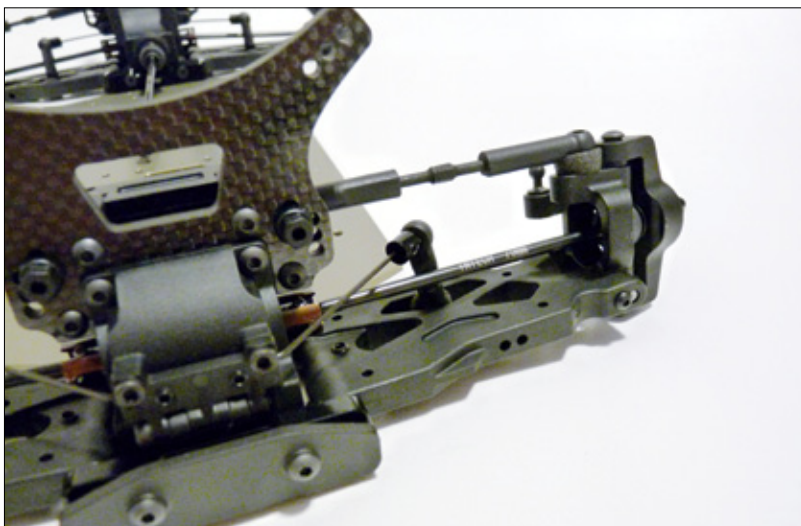
Einige Firmen nutzen immer öfter Elemente aus den eigenen 4WD-Modellen in den 2WD-Fahrzeugen – vor allem für den Einsatz auf Teppichstrecken. Die Firma Intech hat mit dem ER-12 und ER-14 zwei stark unterschiedliche Modelle für die jeweiligen Klassen im Programm und widersetzt sich somit diesem Trend – erfolgreich?

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Der ER-12 von Intech ist als Mittel- und Heckmotor-buggy montierbar und stellt daher reichlich Abstimmungsoptionen zur Verfügung. Dies gilt vor allem für Position und Bauform des Akkus, hier bietet der ER-12 viel Potenzial für Abstimmungsexperimente. Der Antriebsstrang des ER-14 ist für einen 4WD-Buggy mit den üblichen Kardanwellen von der Mitte zu den vorderen und hinteren Differenzialen fast schon klassisch aufgebaut und ermöglicht lediglich eine Variation der Motorposition sowie des Akkus (wahlweise Saddle-Packs oder Shortys). Da es aber grundlegende Gemeinsamkeiten gibt, lohnt ein näherer Blick auf den Antriebsstrang und hier vor allem auf die Material- und Fertigungsqualität.

Der Power gewachsen

Im Hinblick auf die massiv gestiegene Motorleistung haben etliche Hersteller schon seit einiger Zeit das Kegelraddifferenzial wieder für sich entdeckt. Diese Variante ist stärker belastbarer als ein Kugeldiff und ermöglicht über unterschiedliche Ölviskositäten dennoch eine gezielte Sperrung. Um diese allerdings schnell ändern zu können, sollte man so leicht wie möglich an das Diff herankommen, hier hat der ER-14 bauartbedingt etliche Vorteile mit seinen nach vorne oder hinten zu öffnenden Getriebegehäusen. Dafür verlangt der ER-14 nach einer genauen Justierung des Kegelradspiels mittels Passscheiben, um auch über einen längeren

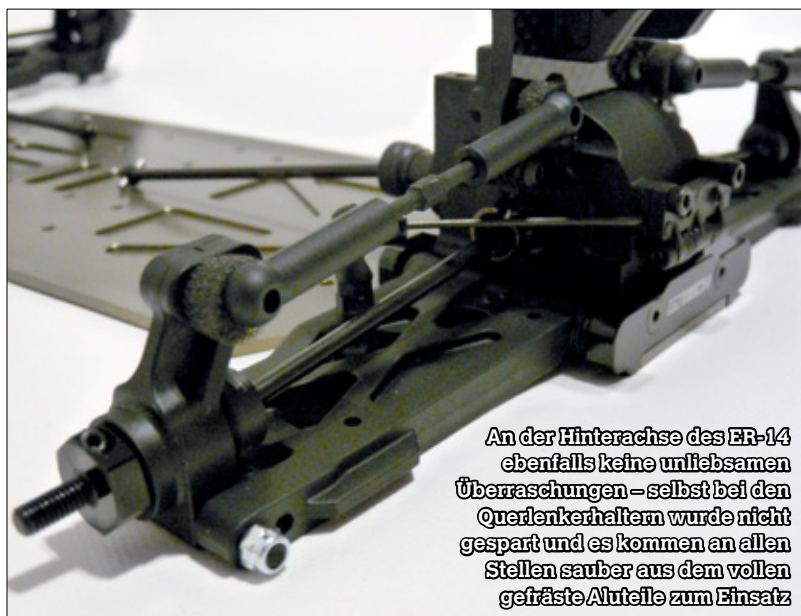


Das Design der Aufhängung ist beim ER-14 ohne jeglichen Schnörkel. Neben einer mehr als ausreichenden Dicke der Bauteile kommt vor allem sehr zähes Nylonmaterial zum Einsatz. Auf einen höheren Anteil Fasern im Kunststoff wurde bewusst verzichtet, um die Stabilität bei Crashes zu erhöhen

Zeitraum eine möglichst verschleißarme Funktion zu gewährleisten. Der ER-12 ist hier mit seinem für 2WD-Buggys üblichen Zahnradgetriebe mit einem oder zwei Zwischenzahnradern anspruchsloser.

Was die Material- und Fertigungsqualität angeht, sind beide Modelle auf hohem Niveau und auch vorne mit dabei, wenn es um die Passgenauigkeit geht. An den passenden Stellen kommen die jeweils für den Einsatzbereich optimalen Materialien wie Federstahl, Nylon, Aluminium oder Kohlefaser zum Einsatz. Der höhere Metallanteil im Materialmix führt beim ER-14 allerdings zu einem etwas pummeligeren Modell.

Da beide Offroader über sehr bullig ausgelegte Kunststoffteile verfügen, ist es kein Wunder, dass beide Buggys einen belastbaren und verschleißarmen Antriebsstrang haben, wobei der ER-14 anstelle eines Slippers ein vollwertiges drittes Differenzial besitzt. Bei diesem wurde das Hauptzahnrad als separates Teil gestaltet und lässt sich daher rasch wechseln – an dieser Stelle haben



An der Hinterachse des ER-14 ebenfalls keine unliebsamen Überraschungen – selbst bei den Querlenkerhaltern wurde nicht gespart und es kommen an allen Stellen sauber aus dem vollen gefräste Aluteile zum Einsatz



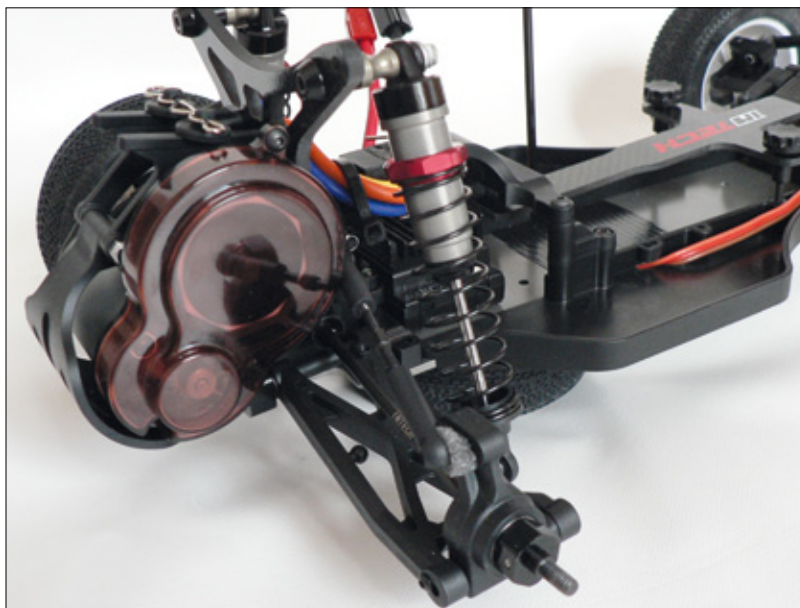
Beide Modelle verfügen über stabile Kegelradgetriebe. Der ER-14 hat sogar ein drittes Differenzial mit einem sehr leicht austauschbaren Hauptzahnrad. Die Kegelräder sind bei diesem Modell leicht schrägverzahnt, um die Leistung noch besser übertragen zu können

Die Gewichtsverteilung des ER-14 ist generell etwas hecklastig aber der Buggy lässt sich dennoch sauber über die Strecke schieben. Die eng anliegende Karosserie lässt dabei trotz fehlenden Seitenwannen kaum Schmutz ins Innere





Die Lenkungseinheit des ER-12 ist bewusst einfach gehalten, wobei aufgrund des fehlenden Servosavers unbedingt ein Servohorn aus Aluminium eingesetzt werden sollte. Ein stabiles und schnelles Lenkservo ist ohnehin bei solch einem Modell Pflicht



Der klassische Aufbau als Heckmotorbuggy ergibt beim ER-12 ein nicht immer einfach zu beherrschendes Paket – typisch 2WD eben. Wer es gutmütiger haben möchte, greift daher zum 4WD-Modell ER-14

sonst die 2WD-Buggys oftmals die bessere Lösung parat. Absolut gleiche Voraussetzungen bringen beide Modelle vor allem bei den Dämpfern mit, denn diese verfügen nicht nur über ein sehr geringes Losbrechmoment, sondern das Gehäuse samt Deckel besteht aus Aluminium.

Spielwiese

Sowohl an den Querlenkern als auch an den Dämpferbrücken sind bei beiden Modellen genügend Befestigungsbohrungen vorhanden, um viele Varianten bei der Abstimmung durchspielen zu können. Dabei ist vor allem der ER-12 nicht nur fahrerisch anspruchsvoller – typisch 2WD-Buggy – sondern verlangt auch nach einem sauberem Setup. Der ER-14

kennt derlei leicht divenhaftes Verhalten nicht und liegt schon mit dem Baukastensetup satt auf der Strecke – was teilweise auch auf das etwas höhere Gesamtgewicht zurück zu führen ist.

Weitere Einstellungen zur Anpassung erfordern beim ER-14 im Fall eines Akkuwechsels auf den Saddle-Pack-Standard optionale Teile. Ansonsten gehören dem ER-14 Baukasten auch schon diverse Stabilisatoren für die Vorder- und Hinterachse an, diese fehlen beim ER-12 zum Beispiel. Ein weiteres Plus beim ER-14 ist seine geräumigere Karosserie, unter der auch größere Regler besser Platz finden. Dabei funktioniert die Abdichtung zur Aluchassisplatte zwar gut, die Lösung mit den Seitenwannen des ER-12 ist allerdings vorteilhafter.

CAR CHECK

ER-14 Intech

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 355,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, CVD-Wellen, komplett kugellagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, drei Kegelrad differenziale

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

Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSPROFIS

ER-12 Intech

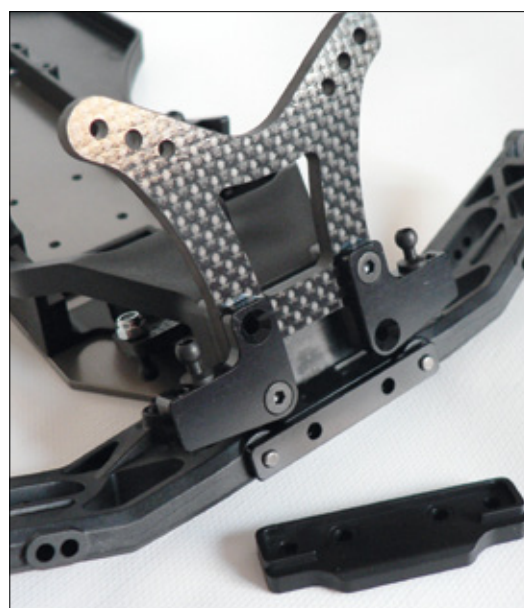
Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 269,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: 2WD-Heckantrieb, CVD-Wellen, komplett kugellagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, ein Kegelrad differenzial

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

Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSPROFIS



Der ER-12 setzt an etlichen Stellen auf gefräste Aluminiumteile in Kombination mit Kohlefaserteilen, um eine sehr hohe Stabilität zu erreichen. Da bei der Konstruktion zudem das zur jeweiligen Stelle passende Material genutzt wird, ergibt sich generell ein stark belastbares Modell

MEIN FAZIT



Beide Intech-Modelle haben ihren Reiz, aber das einfachere und gutmütigere Fahrverhalten hat der ER-14. Wer sich vor Experimenten nicht scheut und gerne vieles an der Abstimmung verändern oder ausprobieren möchte, findet beim ER-12 mehr Optionen – vor allem, was die Akkuplatzierung angeht. Fertigungstechnisch sind beide Modelle vorne dabei und von der Stabilität brauchen sich beide ebenfalls nicht zu verstecken. Zudem sind Ersatzteile recht preiswert zu bekommen.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Hervorragende Stabilität

Sehr gute Erreichbarkeit aller Teile

Sinnvolle Ausstattung mit Tuningteilen

Kein Kolbenstangenschutz
Serienmäßig nur Shorty
Akkus nutzbar (ER-14)



Bei der Fertigung der Dämpfer wiesen einige ER-12-Modelle zu Anfang noch kleinere Fehler auf, dies ist aber schon seit Langem behoben und daher stellen die aus hochwertigem Aluminium gefertigten Dämpfer derzeit mit die besten Einheiten dar

Der ER-12 bietet prinzipbedingt mehr Möglichkeiten bei der Motorplatzierung und alle dafür erforderlichen Teile liegen dem Baukasten bei. Dennoch bleibt das Modell eher hecklastig, es sei denn, man schafft es mit einem sehr kleinen Regler, den Akku extrem weit nach vorne zu platzieren. Diese Eigenart der Konstruktion schlägt sich auch im Fahrverhalten nieder, denn der ER-12 weist eine kleinere Grauzone im Grenzbereich auf. Beim Herantesten ans Limit kann dieses folglich schneller überschritten werden, daher ist beim ER-12 generell mehr Erfahrung gefragt.

Gemeinsamkeiten

Bei der restlichen Ausstattung sind sich beide Modelle wieder einig, denn an vielen Stellen der Aufhängung kommen gefräste Aluteile sowie faserverstärkte Kunststoffteile zum Einsatz. Beide Modelle verfügen



Bedingt durch die andere Konstruktion des Antriebsstrangs kommen veränderte Bauteile zum Einsatz. Da diese aber genauso sauber gefertigt und passgenau sind, ist auch der Antriebsstrang des ER-12 überaus stabil

darüber hinaus auch über einige CFK-Teile, um die Ausstattung endgültig auf ein sehr hohes Niveau zu heben. Die Anleitung kann hier bei beiden nicht ganz mithalten, denn hier und da fehlen Hinweise auf die Wirkung der jeweiligen Einstellung auf das Fahrverhalten. Da sich beide Modelle aber an den Wettbewerbsfahrer richten, stellt dies eher ein untergeordnetes Problem dar.

Zu guter Letzt bleibt die Betrachtung des Preises und vor allem der Ersatzteilpreise. Der Kaufpreis liegt auf dem klassenüblichen Niveau, was allerdings nicht für die Ersatzteile gilt, hier punkten beide Modelle mit günstigem Ersatz nach einem Crash. Natürlich kann man in diesem Fall auch auf das eine oder andere Tuningteil aus Aluminium oder CFK zurückgreifen, wirklich nötig ist es aber nicht, da von Haus aus ein hoher Qualitätsstandard gegeben ist.

««««



Der ER-12 ist ein typischer 2WD-Buggy, der mitunter auch mal zickig sein kann. Die Abstimmungsoptionen lassen dabei aber genügend Raum, um den Buggy auf die Strecke abstimmen zu können

VOLLE HÜTTE

Text und Fotos:
Ivo Gersdorff



Viel los bei der 1:12er-DM

Wer hätte gedacht, dass nach den vielen Teilnehmern der Deutschen Meisterschaft 2015 in der Klasse 1:12 noch eine Steigerung möglich ist? Dennoch waren schon einige Wochen vor der DM in diesem Jahr alle 90 Plätze EA und EB vergeben und auch die 20 Plätze der zwei Testklassen. Das sollte dann auch ein spannendes Wochenende in Ingolstadt werden.

Die Organisation der 1:12er-DM 2016 hatte es etwas schwer. Aufgrund der Europameisterschaft 1:12 Stock musste der Termin für die Deutsche Meisterschaft verlegt werden, damit auch in eine andere als zuvor geplante Halle und der Zeitplan der Veranstaltung wurde somit sehr kurz. Das Team des SLR Ingolstadt konnte erst am Freitagabend vor der DM in die Halle, um die Strecke aufzubauen. Dazu dann das Fahrerlager, die Beschallung und den Catering-Bereich. Am Samstag vor dem Training wurde noch der Fahrerstand ausgetauscht. Auch wenn das sehr nach Stress klingt – alles wurde punktgenau erledigt und man muss an dieser Stelle dem ganzen Team SLR Ingolstadt Respekt zollen – eine super gute Arbeit und Organisation wurde hier abgeliefert. An keiner Stelle gab es was zu meckern.



Einblick ins Fahrerlager. Der Boden wurde mit Folie geschützt, jeder hatte ausreichend Platz für das Equipment

Die bestens vorbereitete Strecke am Samstag bevor das Training losging



Ein SupaStox mit passender Karosserie für die GT-Klasse



Die A-Finalisten der Klasse EB voll konzentriert

Die Strecke

140 Meter auf Nadelfilz wurden mit doppelseitigem Klebeband am Boden fixiert. Unmengen Deckel und etliche Meter Banden fanden ihre Position auf der Strecke. Das Layout war durchaus flüssig zu fahren, aber an der einen oder anderen Stelle dennoch nicht einfach. Trainiert werden konnte zwar nur recht wenig, aber dafür hatten hier alle die gleichen Voraussetzungen. Zwei mal 6 Minuten mussten ausreichen, um für die Vorläufe präpariert zu sein. Nach den Trainingsdurchgängen wurde die Fahrereinteilung nochmal überarbeitet, um ausgewogene Vorlaufgruppen zu erhalten. Dabei wurde sich weitgehend an den besten drei zusammenhängenden Runden orientiert.

Jetzt ging es um die Platzierungen für die Finale. Insgesamt waren elf Gruppen eingeteilt, davon alleine sieben der Klasse EB, zwei Gruppen EA und zwei Gruppen EC/GT. Vier Vorläufe wurden am Samstag gefahren. Die Strecke hat immer mehr Grip aufgebaut,



Daniel Sieber (Dritter in der Klasse EA) nutzt die Lücke zum Überholen

war aber durchaus gut zu fahren. In der Klasse EA stand es nun 2:2 zwischen Daniel Sieber und Markus Mobergs nach jeweils einem Ausfall. Dionys Stadler wurde Dritter. Robert Klier hatte da weniger Probleme und war schon am Samstagabend Topqualifier in der Klasse EA. Der Sonntag war nun der entscheidende Tag. Nach einem spannenden Kampf kam Mobergs als Topqualifier aus dem letzten Vorlauf mit fünf Sekunden Vorsprung. Stadler hatte alles gegeben und zum ersten Mal die 38 Runden geknackt. In der Standard-Klasse blieb es bei Klier als Topqualifier, gefolgt von Kai Altmann und Jan Dietmar. Die Testklassen EC und GT wurden gemischt gefahren und später getrennt gewertet. Hier war Dietmar auf die Pole gefahren vor Nobuhiro Kanabe und Sascha Feldt.

—Anzeigen

WANT MORE HARDBODIES?! RC4WD HAS THEM! INTRODUCING...
CHEVY® BLAZER™ HARD BODY COMPLETE SET

IMAGE SHOWS BODY SET INSTALLED ON RC4WD TRAIL FINDER 2 TRUCK KIT (Z-K0049) FOR EXAMPLE ONLY

GM
 General Motors Trademarks used under license to RC4WD.

BLAZER

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



Alle A-Finalisten und Sieger der unteren Finale.
Auf dem Treppchen sind Stefan Schulz (Podium links),
Robert Klier (Podium Mitte) und Jaques Libar (Podium rechts)



Die A-Finalisten der Klasse EA. Auf dem Podium Dionys Stadler (2),
Markus Mober (1) und Daniel Sieber (3)



Der Deutsche Meister EB Robert Klier mit
seinem Siegerchassis



Erfolgreich in der Testklasse GT waren:
Sascha Feldt (2), Jan Dietmar (1) und
Nobuhiro Kanabe (3)

Finalläufe

Im Finale EC/GT wurde bis zum Schluss gemischt gefahren, da sich für EC nur drei Fahrer gemeldet hatten und für GT 15. Dennoch waren alle mit Begeisterung dabei. In diesen Klassen geht es darum, die Fahrzeuge rollen zu lassen und sauber zu fahren. Jan Dietmar konnte im A-Finale zweimal überzeugen und gewann somit die GT-Klasse vor Sascha Feldt und Nobuhiro Kanabe. In EC holte sich Christian Landinger vor Christian Muster und Steffen Labinski den Titel. Christian Landinger erzählte, dass er für alle Läufe – zwei Trainings, fünf Vorläufe und zwei Finale – denselben Satz Reifen benutzt hatte mit einem Wechsel von links nach rechts.

In der etwas schnelleren Klasse 1:12 Standard EB kamen 67 Fahrer nach Ingolstadt. Schon bei den Vorläufen zeigte sich, wie eng das Fahrerfeld zusammenlag, was sich in den Finalläufen wiederholte. Wenn auch immer sehr knapp, gewann Robert Klier alle drei Finalläufe und war damit neuer Deutscher Meister dieser Klasse. Jeweils ein anderer Fahrer wurde Zweiter in den Finalläufen, aber letztendlich war Stefan Schulz erfolgreich, gefolgt von Jaques Libar. Das B-Finale gewann Patrick Bodendorfer, im C-Finale war Matthias Hertrich der Beste, das D-Finale sicherte sich Christoph Ströbele, im E-Finale konnte Ralph Schmidt den Sieg einfahren genauso wie Ruben Streb im G-Finale und Steffen Labinski im H-Finale. Die schnellste Runde in dieser Klasse ist Klier gefahren mit 13,719 Sekunden.

Von den ursprünglich 20 Fahrern sind zwei in den Finalen der Klasse 1:12 Expert EA nicht angetreten. Das erste A-Finale hatte Markus Mober mit 7 Sekunden Vorsprung vor Daniel Sieber und Dionys Stadler gewonnen. Alle drei sind 39 Runden gefahren. Im zweiten Finale war Mober wieder erfolgreich und wurde somit Deutscher Meister 2016. Wer Vizemeister würde, sollte sich also im dritten Finale entscheiden, da Stadler im zweiten Finale auf den zweiten Platz fuhr vor Sieber. Mober lies es sich nicht nehmen, wieder

TECH-CHARTS STANDARD-KLASSE

PLATZ	NAME	VORNAME	CHASSIS	MOTOR	REGLER	AKKU	SERVO	KAROSSE	REIFEN V/H
1	Klier	Robert	Top Racing Rebel	GM 10.5	LRP Flow WT	XciteRC 6500	Sanwa SRG-HS		MobGums magenta/gold
2	Schulz	Stefan	XRAY X12 2016	LRP X20 10.5	LRP SXX V2	Orca 6800	Savöx	Protoform AMR 12	Solaris 32/30
3	Libar	Jaques	XRAY X12 2016	Orion VST 10.5	Orion R10 S1	Gens Ace 7000	Savöx 1257 MG	Black Art 006	MobGums magenta/braun
4	Dietmar	Jan	CRC Xi WC	Thunder Power	Yokomo BL-RS3	LRP 6600	Sanwa	Protoform AMR 12	BSR double Blue/blue
5	Sakaguchi	Dai	Square RMS-Zeta	GM 10.5	Hobbywing V3.1	MuchMore 7000	Futaba BLS-651	Black Art 006	GP-Speedtires
6	Altman	Kai	Eigenbau	Orion VST 10.5	Orion R10 S1	Silverback 7900	Sanwa SRG-HR	Black Art 008	MobGums magenta/braun
7	Krause	Thomas	XRAY X12 2015	GM 10.5	LRP Flow WT	Orca 6800	Futaba S9602	Protoform AMR 12	BSR double Blue/blue
8	Wiesenberger	Bernd	CRC Xi WC	Thunder Power	TrackStar 120A 1S	Orion 7200	TrackStar TS-P12	Black Art 006	BSR double Blue/blue
9	Baier	Armin	XRAY X12 2015	Thunder Power	Orion R10 S1	LRP	Blue Bird	Black Art 008	Enetti 35/30
10	Landinger	Christian	Associated	Nosram	Nosram	Nosram			

TECH-CHARTS EXPERT-HLASSE

PLATZ	NAME	VORNAME	CHASSIS	MOTOR	REGLER	AKKU	SERVO	KAROSSE	REIFEN V/H
1	Mobers	Markus	CRC XT1 WC	Team Orion 4.5	Team Orion	Team Orion	Sanwa 1S	Black Art 006	MobGums magenta/braun
2	Stadler	Dionys	XRAY X12 2016	LRP X20 4.0	LRP Flow	LRP 7500	Graupner DS3881	Protoform AMR LW	Hot Race 30/30
3	Sieber	Daniel	Black Art XB22	LRP X20 4.0	LRP Flow	LRP 7500	BlueBird BMS-A207	Black Art 006	BSR magenta/blue
4	Altmann	Tim	Eigenbau	Team Orion 4.5	Team Orion	Silverback 7900/ LRP 7500	Sanwa SRG-HR	Black Art 006	MobGums magenta/braun
5	Mraz	Stefan	XRAY X12 2016	LRP X20 4.0	LRP Flow	LRP 7500	Futaba S9650	Protoform AMR LW	Hot Race 32/30
6	Vief	Maximilian	CRC XT1 WC	LRP X20 4.0	Muchmore 1S	LRP 7500	Sanwa SRG-HR	AMR 12	BSR
7	Schiffer	Raphael	Serpent S120 LTR	Muchmore Fleta 3.5	Muchmore 1S	Team Orion 7200	Savox SH-1250MG	Protoform AMR LW	MobGums rot/braun
8	Kuschnarew	David	XRAY X12 2016	LRP X20 4.0	Muchmore 1S	Nvision	Savox	Protoform AMR LW	
9	Sakaguchi	Dai	Square RMS-Zeta	Muchmore Fleta 3.5	Muchmore 1S	MuchMore 7000	Futaba BLS-651	Black Art 006	GP-Speedtires
10	Wilfinger	Martin	Black Art	Trinity	Muchmore 1S	MuchMore 7000	Futaba	Black Art	GP-Speedtires 42/30

an den Start zu gehen und brannte als einziger 40 Runden in den Teppich. Dahinter ging es dann sehr heiß zu, aber letztendlich wurde Stadler erneut Zweiter und holte sich den Vizemeistertitel vor Sieber. Im B-Finale war es mehr als eng. Ein Finale gewann Florian Rothdauscher und eins Andreas Rauch. Wegen zwei hundertstel Sekunden hatte Rauch das bessere Ergebnis und war somit Gewinner des B-Finales. Die schnellste Runde fuhr Morbers mit 12,196 Sekunden.

Einsteigerfreundlich

Jan Dietmar hat sich seit der DM 2015 schwer ins Zeug gelegt, um eine beziehungsweise zwei Klassen mit etwas geringerem Tempo ins Leben zu rufen, um es Einsteigern leichter zu machen. Speziell die GT-Klasse ist optisch eine feine Sache. Beim nächsten Sportbundtag werden diese Klassen vorgeschlagen, um sie ins Reglement des DMC neu aufzunehmen.

Ansonsten verlief das Event sehr ruhig. Es gab nur zwei Zeitstrafen, kein Gemecker auf dem Fahrerstand und der Spaß stand im Vordergrund. Ein paar Fahrer sind nach Jahren als Wiedereinsteiger in das Hobby gekommen. Schön anzusehen waren die GT- und die EC-Klasse. Die DM 2017 wird in Gelenau im Erzgebirge statt finden. Wer weiß, ob die Starterzahlen noch weiter steigen? <<<<<



Die Sieger der Testklasse EC: Christian Muster (2), Christian Landinger (1) und Steffen Labinski (3)

Anzeigen

www.Grossmodelle.com 1:5 & 1:6

www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand

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

www.race-drift.de



www.modellbau-berlinski.de



HÄNDE WEG
VON MEINEM
HOBBY

PRO
MODELLFLUG

www.pro-modellflug.de

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

HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare

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

Fast-simple-fun



BURI®
RACER

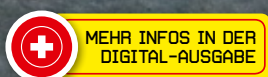
**BURI E1
Racer** THE PURE 1/8
ELECTRIC MODEL
RACING CAR



www.buri-racer.com

MICROMANIA

Text und Fotos:
Ivo Gersdorff



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE

HPIs Kleinkaliber mit Exotek-Umbau

Ich war schon immer fasziniert von kleinen RC-Cars, die voll proportional gesteuert werden können und hatte diesbezüglich einige im meinem Besitz. Immer mit dem Wunsch, damit auch Rennen zu fahren. Es wurde auch verbessert, umgebaut und getuned, damit die Kleinen konkurrenzfähig waren und um Probleme zu beseitigen. Schließlich kam mir beim Test des HPI Micro RS4 die Idee, das Chassis so umzubauen, dass es in der kleinen Rennserie in unserem Verein nahezu ebenbürtig mithalten kann.

Schon früh schaute ich nach den mir bekannten Herstellern für Tuning- und Optionsteilen des Micro RS4, die mir noch von vor über 10 Jahren bekannt waren. Fündig wurde ich bei Exotek USA und kam damit zum Shop von Stefan Klein. Hier habe ich dann ein Conversion-Kit für das HPI-Modell erstanden, Stahlgelenkwellen für vorne und einen Tieferlegungssatz für den normalen RS4. Schließlich wollte ich zwei Fahrzeuge präparieren. Außer diesen Teilen gibt es noch ein Kugeldifferenzial für hinten, eine Starrachse für vorne, einen längeren Riemen für andere Karosserien und einiges mehr.

Fahrzeug eins: Softtuning

Zunächst war der aus CARS & Details-Ausgabe 06/2016 bekannte Ford Fiesta an der Reihe. Beim Test in Hezerath wurde er original gefahren und erzielte eine Bestzeit von 11,41 Sekunden in der schnellsten Runde. Für dieses Chassis habe ich den Tieferlegungssatz gekauft und verbaut. Zusätzlich wurde auch ein Satz selbst erstellter Moosgummireifen am Fahrzeug montiert. Die Kabel habe ich noch, soweit möglich, gekürzt. Im Grunde könnte man ein kleineres Servo verbauen, um auch

hier mit einem anderen Servo den Schwerpunkt zu verbessern. Bei einem weiteren Test in Hezerath hatte ich dann die Bestzeit insgesamt um eine halbe Sekunde verbessern können. Mit LiPo-Akkus und anderer Position der Kraftspender würde man höhere Geschwindigkeiten und ein niedrigeres Gewicht des Fahrzeugs erreichen. Es steckt aber noch einiges mehr an Potenzial in dem Chassis – es ist lediglich eine Frage der Investition.

Für das zweite Fahrzeug stand ein Total-Umbau an. Bei Stefan Klein wurden der Umbausatz (EXOTEK 1516) von Exotek und insgesamt drei Tieferlegungssätze (EXOTEC 1239A) bestellt. Nun wurde alles grob umgebaut, um zu schauen, was noch zusätzlich möglich oder nötig ist. Der bei uns im MiniCup eingesetzte Motor (3.000 kv) passte nicht ohne weiteres in die Halterung am Heck, so habe ich die Motorhalterung modifiziert, zumal auch noch ein 11er-Ritzel (H72483) montiert werden musste. Dadurch ist eine Untersetzung von 5,3:1 möglich, die nahe an die maximale, bei uns vorgeschriebene 5:1 herankommt. Das Kugeldifferenzial hinten wurde dann auch direkt zerlegt, gereinigt und mit Gear Lube versorgt.



Der für den 3.000er-Brushlessmotor bearbeitete Motorhalter mit einem Teil der Hinterachse



Das Testmodell aus Heft 6/2016 und die Tuningteile von Exotek

Vorne habe ich das Differential zu einer Starrachse (H73419) umgebaut und die Stahlgelenkwellen (EXOTEK 1515) eingesetzt. Jetzt musste die Elektronik eingebaut werden. Für einen Soft-LiPo-Akku mit 1.300 Milliamperestunden wurden passende Halterungen mit einem 3D-Drucker erstellt. Diese werden einfach mit den Originalschrauben befestigt. Das Servo ist digital und hat ein Metallgetriebe. Von Sanwa habe ich dann über dem Akku den kleinen RX-471 Empfänger montiert. Der Micro Rocket Regler von CS Electronic überzeugte durch seine gute Regelbarkeit. Dieser wurde hochkant hinter dem Servo verklebt. Zuletzt wurden alle Kabel noch gekürzt. Mit meiner gebrauchten Dodge Viper-Karosserie hat der Wagen nun ein Gesamtgewicht von 360 Gramm ohne Transponder. Nach Fertigstellung bin ich für den ersten Checkup bei mir im Wohnzimmer ein wenig herumgefahren. Der Exotek-Micro hat schon hier einen guten ersten Eindruck hinterlassen.

Ohne Moos nichts los

Natürlich mussten Moosgummireifen her, denn mit den Hohlkammerreifen hat man nicht den gewünschten Grip auf Teppich. Am Markt gibt es keine Moosgummireifen mehr zum Stecken für den RS4 und so suchte ich nach passendem Material. Bei Jochen Plan (gp-speedtires.de) in Heuchelheim bei Gießen wurde ich fündig. Ich bestellte Pneus in unterschiedlichen Shore-Graden (vorne 45 und 50, hinten 36 und 40). Dazu habe ich noch Steckfelgen geordert. Als alles bei mir ankam, präparierte ich die Felgen, indem ich die kleinen Querstege entfernte und das Felgenhorn. Dann wurde der Moosgummi drauf gesteckt und mit Sekundenkleber verklebt. Nachdem der Überhang grob abgeschnitten war, ging es an die Reifenschleifmaschine. Erst wurde ordentlich links und rechts auf Breite geschliffen, dann der Umfang auf etwa 38 Millimeter reduziert und zum Schluss die Flanken abgerundet. Dies ist zwar eine Heidenarbeit, aber letztendlich die einzige Möglichkeit, passende Reifen zu bekommen.



Das zerlegte vordere Differential zum Umbau auf Starrachse. Das Kunststoffteil vorne rechts ist das wesentliche Teil dafür



Alle gekauften Tuning-Teile auf einen Blick. Das Chassiskit von Exotek (rechts im Bild), links der Tieferlegungssatz und oben links im Bild die Stahlgelenkwellen



Ganz links der entkernte, gebrauchte RS4, mittig der Exotek-Umbau und rechts der originale RS4 vor dem Softtuning

Unter Rennbedingungen

Für unseren Vereinscup habe ich mich dann in der Klasse 1:18-Tourenwagen-Pro Stock angemeldet. Vor dem Rennen musste ich noch testen, wie sich der Umbau auf der Strecke schlägt. Nach einigen Runden war klar, dass man die Flanken der Vorderräder mit Sekundenkleber versiegeln muss, weil zu viel Grip vorhanden war. Die Hinterachse „trampelte“ immer mal, was ich allerdings nicht abstellen konnte. Alles in allem wurde es der fünfte Platz bei acht Teilnehmern.

Ursprünglich wollte ich Adapter herstellen, um an dem Micro RS4 eine Sechskantaufnahme zu haben für die Moosgummireifen, die man von XRAY oder CS Electronic beziehen kann. Aufgrund von Zeitmangel musste ich aber die Steckfelgen mit Moosgummireifen bekleben, was natürlich sehr aufwändig ist. Als Fahrakku hätte ich mir einen mit mehr Kapazität gewünscht. Das ist wegen der verwendbaren Größe aber einfach nicht machbar. Der Umbau und auch das Rennen haben mir sehr viel Spaß gemacht und mich an die Zeit von vor 12 Jahren erinnert, als wir mit diesen Chassis an verschiedenen Rennen teilgenommen haben.

Mit viel oder wenig Aufwand – je nach Geschmack und Geldbeutel – kann man aus dem HPI Micro RS4 noch einiges herausholen. Ein Komplettumbau kostet wohl einiges, aber dadurch wird der RS4 konkurrenzfähiger, wenn man Rennen fährt in dieser Klasse. Einfach und kostengünstig geht es natürlich auch, wenn man nur zur eigenen Freude fahren möchte. <<<<



Alle Stufen der Reifenfertigung von links nach rechts



Auf einen Blick: Links ein fast fertiges Rad, rechts daneben eine vorbereitete Felge und ganz rechts eine unbearbeitete Felge



Das fahrfertige Chassis mit allen Komponenten. Vorne sind die Reifen an den Kanten mit Sekundenkleber versiegelt, um den Vorderachsgrip zu reduzieren

APPS FÜR MODELLBAUER

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



AVIATOR-News



Berlinski RC



copter.eu



DMFV-News



rc-drones



Graupner



HORIZON HOBBY



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-Car-News



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



RC-Heli-News



RC-TESTS



RC-TRUCKS



RC Schiffe



Staufenbiel



Thunder Tiger



Vario Helicopter



XciteRC NEWS



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



Eine Rallye-Legende ist zurück



Text und Fotos:
Markus Hummel

SCALE MASTER

In Ausgabe 09/2015 wurde bereits der Desert Truck GT10DT der noch recht jungen asiatischen Marke Carisma RC vorgestellt. Seit 2014 werden die Carisma-Modelle auch in Deutschland über verschiedene Online-Fachhändler vertrieben. In diesem Testbericht geht es um den scaligen Rallye Porsche 959 im Maßstab 1:8 mit pottem Brushless-Antrieb: den Carisma M48S.

Der 959 von Porsche wurde entwickelt, um die legendär schwierige Paris-Dakar-Rallye in den Wüsten von Nordafrika zu meistern, die er in seiner Klasse im Jahr 1986 gewann. Ein Modell im Maßstab 1:8 von Carisma RC ist als Reminiszenz dem originalen Siegermodell im Maßstab 1:8 nachempfunden. Die voll lizenzierte Karosserie beinhaltet Details wie Spiegel, Scheibenwischer, Türgriffe, Heckflügel-Abschnitt, Oberlichter und Scale-Profilreifen auf weißen 7-Speichen-Felgen. Die Verpackung ist dabei das einzige, was einem noch vom sofortigen Spaß haben abhält. Denn das RTR-Modell ist komplett aufgebaut und es benötigt nur einen geladenen Nickel-Akku mit 7,2 Volt Betriebsspannung oder einen 2s-LiPo und ein paar Mignonzellen zur Stromversorgung der Fernsteuerung, schon kann es praktisch losgehen.

Antrieb

Doch bevor es soweit ist, interessiert natürlich, wie der Porsche eigentlich daher kommt. Zur Ausstattung des M48S gehören ein Brushlessmotor der 540er-Größe mit 3.000 Umdrehungen pro Minute

und Volt sowie ein entsprechend dimensionierter elektronischer Fahrregler in wasserdichter Ausführung mit Vorwärts- und Rückwärtsfunktion. Dieser lässt sich bei Bedarf mit dem One-Button-Setup sehr einfach neu programmieren. Auf der Oberfläche des Reglers ist zur besseren Wärmeabfuhr noch ein großer blauer Kühlkörper montiert. Der Motor könnte in puncto Beschleunigung und Topspeed zwar etwas mehr Bums haben, aber trotz allem macht er dem 959 ordentlich Beine und ermöglicht so auch schöne Highspeed-Drifts. Der verbauten Regler ist zwar laut Beschreibung nur bis 2s-LiPos ausgelegt, kann aber auch gut 3s-LiPos für etwas mehr Geschwindigkeit ab. Und er ist wirklich wasserdicht, ähnlich wie der Regler im Carisma GT10DT.

Der grundsätzliche Aufbau des Modells erinnert ein wenig an einen 1:8er-Buggy. Auf der Alu-Chassisplatte sind die Elektronikkomponenten platzsparend untergebracht. Dazu zählen neben den bereits erwähnten Antriebskomponenten auch der Empfänger für die Signale des 2,4-Gigahertz-Pistolensenders,





Die Öldruckstoßdämpfer arbeiten zuverlässig, sind jedoch werksseitig einen Tick zu weich. Eine Füllung mit Öl anderer Viskosität kann hier Abhilfe schaffen



Das liegend verbaute Servo ist wasserdicht und durch einen einstellbaren Servosaver geschützt



An allen Achsen wurden leider nur einfache Antriebsknochen statt CVD-Wellen verbaut

der in einer wasserdichten Empfängerbox untergebracht ist. Last but not least wurde auch das liegend montierte Lenkservo in einer wasserdichten Ausführung verbaut – so soll es sein.

Traktionsvermittler

Der Antriebsstrang basiert auf einem Allradsystem, das über ein vollgekapseltes Mitteldifferenzial und extra massive Kardanknochen die Power des Brushlessmotors an die vorderen und hinteren Differentialgetriebe weitergibt. Letztere sind natürlich aus Metall gefertigt und vollständig kugelgelagert. Von dort aus wird die Kraft über Heavy Duty-Dogbones an die Straßenreifen



Die originalgetreuen Siebenspeichen-Räder verleihen dem Porsche einen scaligen Look. Die Pneus könnten jedoch mehr Grip haben



Sturz und Vorspur kann durch den Piloten sehr individuell eingestellt werden



Das Mitteldiff läuft bestens geschützt in einem Gehäuse. Hier kann bei wilden Geländeausflügen definitiv kein Schmutz eindringen

weitergeleitet. Um zusätzlich eine noch höhere Chassis-Steifigkeit zu erreichen, sind die vordere und hintere Diffboxen über Plastikstreben mit der steifen Chassisplatte verbunden.

Das Fahrwerk arbeitet dank der an den massiven Querlenkern angebrachten Öldruckstoßdämpfer äußerst zufriedenstellend. Über einstellbare obere Querlenker und Spurstangen können sowohl Vorspur als auch Sturz individuell verändert werden. Die Stoßdämpfer lassen sich oben und unten jedoch nur an zwei verschiedenen Positionen befestigen. Das ist zum Bashen durchaus ausreichend, für ambitionierte Racer aber zu wenig.


CAR CHECK

Carisma RC Porsche 959 Mr-Crazy.de


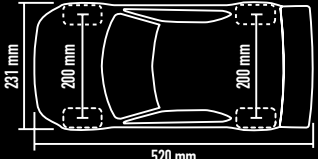
Klasse: Elektro-Offroad 1.8
 Empfohlener Verkaufspreis: 289,- Euro
 Bezug: direkt

Technik:
 Allradantrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Gewindestangen

Benötigte Teile:
 Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:


HOBBYFAHRER

MEIN FAZIT



Alles in allem ist das M48S Porsche 959-Paket von Carisma ein sehr wertig ausgestattetes Komplettset, das keine Wünsche offen lässt. Das Modell bietet Anfängern genauso viel Freude wie erfahrenen Fahrern, die sich nach einem günstigen und qualitativ hochwertigen Spaßmobil umsehen. Das Modell ist daher uneingeschränkt zu empfehlen.

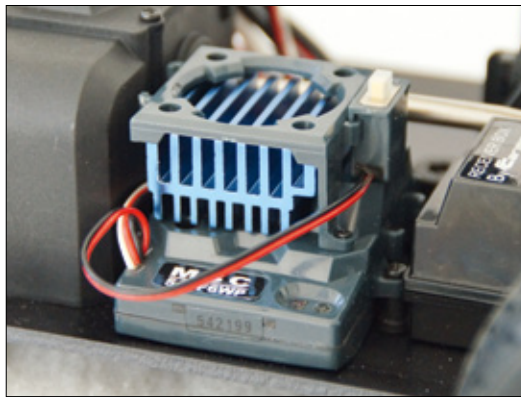
Markus Hummel

Gelungene Karosserie

Viel Fahrspaß

Kompletter Lieferumfang

Reifen bieten wenig Grip



Ein großer Alukühlkörper schützt den wasserdichten Regler effektiv vor Überhitzung



Ein massiver Schaumstofffrontträger schützt im Kampfgetümmel

Wie das Original

Die Karosserie des Modells kann hinsichtlich Lackierung, Materialstärke und Decals wirklich als sehr gelungen bezeichnet werden. Für den Scale-Look fehlt eigentlich nur noch eine passende Fahrerfigur, wie es Ende der 1980er-Jahre der Tamiya Porsche 959 bot. Als Zubehör ist optional ein LED-Beleuchtungsset verfügbar. Die Profilreifen runden den scaligen Look des Modells gebührend ab.

Die beiliegende Pistolenfernsteuerung bietet die klassenüblichen Features und sendet natürlich im 2,4-Gigahertz-Band. Dem RTR-Package liegen dazu passend noch vier Mignon-Batterien bei. Es erfüllt alles seinen Zweck, aber wer längerfristig Spaß mit dem Modell haben will, hat hier die Möglichkeit, früher oder später das eine oder andere Upgrade in Form von besserem Equipment durchzuführen.

Fast and Furious

Der erste Test fand auf einem nahe gelegenen Parkplatz statt. Das Lenkservo ist werksseitig bereits korrekt eingestellt. Der Porsche beschleunigte bei

vorsichtigem Ziehen des Gashahns absolut beherrschbar. Wenn man den hingegen voll durchzieht, jagt er zwar wie von der Tarantel gestochen davon, aber in höheren Drehzahlen hat man das Gefühl, dass der eingesetzte 7,2-Volt-Nickel-Akku die Fähigkeiten des Modells beschränkt. Daher wurde für den zweiten Lauf auf einen dreizelligen LiPo mit 11,1 Volt Spannung gesetzt. Mit diesem ging es dann vom Asphalt auf einen unebenen Feldweg. Hier konnte der 959 das volle Potenzial seines Allradantriebs und des Fahrwerks ausschöpfen. Die serienmäßigen Reifen ließen hier jedoch oftmals den nötigen Grip vermissen, was zwar zu schönen Drifts führte, aber ein zielgerichtetes Pilotieren des Modells erschwerte. Hier sollte man früher oder später auf richtige Rallye-Block-Reifen umrüsten.

Davon abgesehen war der M48S wirklich sehr hart im Nehmen: missglückte Sprünge, Überschläge und direkte Kollisionen mit feststehenden Gegenständen waren alles keine Probleme, die zu Defekten führten. Hier kann der M48S an die guten Erfahrungen des GT10DT nahtlos anknüpfen.

««««



Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

CARS & Details



AMT8 von Absima



VBC Racing



Firebolt RM



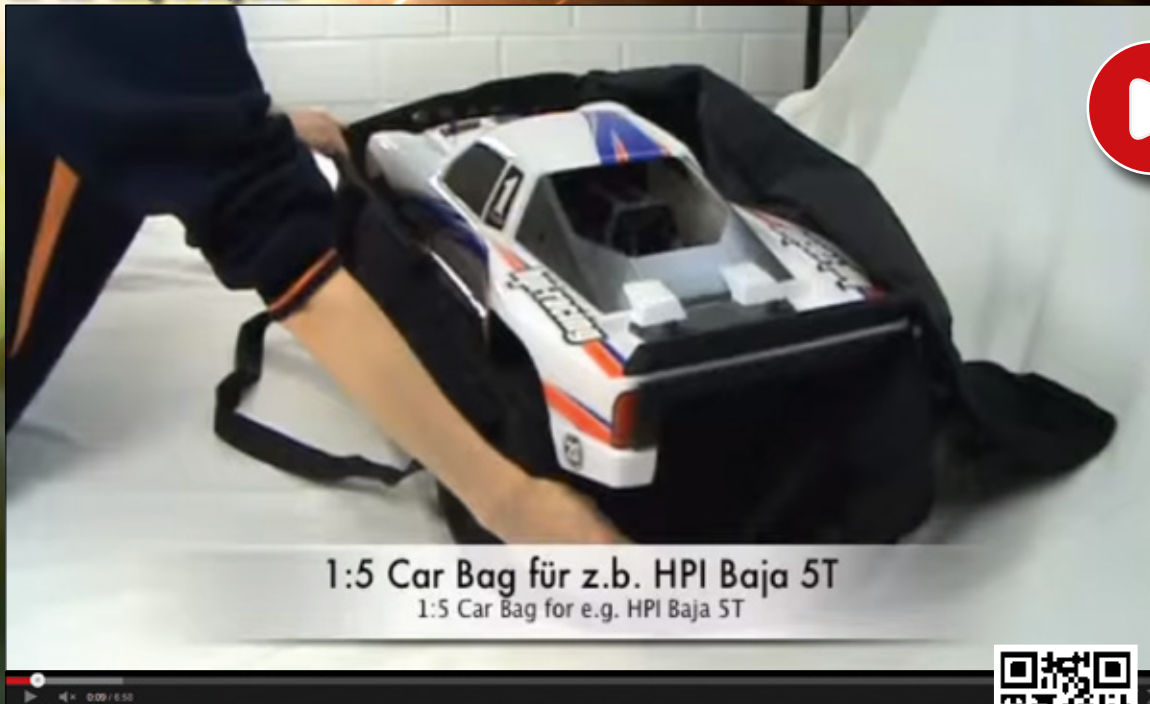
Horizon Hobby



Losi Baja Rey 1/10
4WD RTR



RC-Car-Shop Hobbytek



Car Bags - RC Car Taschen



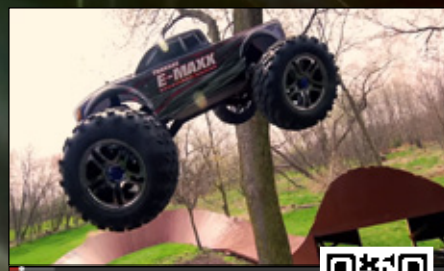
Team Associated



B6 and B6D Team Kits



Traxxas



Backyard
BMX Freestyle Session



Conrad Electronic



Reely Modellbau



Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

Für diese Ausgabe recherchiert,
testeten, bauten, schrieben und
produzierten 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
Florian Kastl
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistenz
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlens
Ivo Gersdorff
Markus Hummel

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

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich.

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

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

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

Grosso-Vertrieb
VU Verlagsunion KG
Meßberg 1
20086 Hamburg

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.

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 08/2016 erscheint am 08.07.2016.

Dann berichten wir unter
anderem über ...

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
24.06.2016



... den Maverick ION RX
von LRP electronic,...



... das Großmodell
Oskart von RC-Car-Shop
- Hobbythek,...



... und zeigen die
Möglichkeiten des 3D-Drucks.

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

BOLD & POWERFUL

Stand out from the crowd whether you're sitting still or blasting past speed limits. Rustler VXL, Bandit VXL, and Stampede VXL bring 65+ mph speed and style with the Velineon brushless power system and a paint scheme inspired by the Traxxas Funny Car driven by Courtney Force.



Stampede VXL
36076-3



Bandit VXL
24076-3

Courtney Force
EDITION



Rustler VXL
37076-3

Velineon
EXTREME BRUSHLESS POWER



VELINEON VXL-3S
Waterproof Electronic Speed Control

The Velineon® VXL-3s simplifies brushless technology with easy operation that gives you all the control you need for maximum fun.

TRAXXAS
The Fastest Name In Radio Control®

© Copyright Traxxas 2016. 1P-Courtney-Force-Edition-Bandit-Rustler-Stampede-160426

TRAXXAS **LRP** **SANWA**
THE 2.4GHz SPECIALISTS
HUDY **YELLOWARD** **castle**
XRAY **PL** **F**

Distributed by:
RC-CONNECT
EUROPEAN RC DISTRIBUTOR
www.rc-connect.nl / info@rc-connect.nl
TEL+31172-471117



MONSTER TRUCK XL



Losi Monster Truck XL
1/4 4WD RTR
LOS05009T1, schwarz
LOS05009T2, weiß

Ein auf dem DBXL basierender Allradantrieb jagt den beeindruckenden Riesen über jedes noch so unerbittliche Offroad-Gelände. Während ein leistungsstarker Dynamite 29cc Benzinmotor für Höchstgeschwindigkeiten über 50 km/h sorgt, bringen die integrierte AVC-Technologie und zwei Großmodell-Lenkservos die Kraft des 1/5-Monsters dabei sauber auf die Straße.



4WD-Antrieb
basierend auf
Desert Buggy XL



Weitere Informationen sowie einen Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: horizonhobby.de

HORIZON
H O B B Y

HÄNDLER
horizonhobby.de/haendler

VIDEOS
youtube.com/horizonhobbyde

NEWS
facebook.com/horizonhobbyde

SERIOUS FUN.™