

FIRST LOOK: ERSTE BILDER VOM TEAMMAGIC-MONSTERTRUCK E6 RAPTOR

CARS & Details



CARS

& DETAILS

TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



HoBao geht mit dem DC-1 unter die Scaler

GELÄNDEPIONIER

www.cars-and-details.de



Ausgabe 07/2018
September/Oktober 2018
18. Jahrgang

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



ACTION AUF SECHS RÄDERN
So viel Spaß macht Tamiyas Konghead



BREITREIFEN-ELITE
Die Highlights der Truggy-DM 2018



GLÄNZENDER AUFTRITT
Das kann Sanwas Mittelklasse-Colt
im Edel-Look

TEST
UND
VIDEO

CARSON
MODEL SPORT

CYELINE

1:5er elektro rc-cars



ab **399,90 €**

- mit kompletter Fernsteuerung
- mit Brushless Motor
- mit 150A Regler



BAJAREY

LOS!

2018
NEUHEIT

799,90 EUR Ready to Run

RC-Car BigScale
Schnuppertage

13. und 14. Oktober
auf der Bochumer Rennstrecke!



[weitere Infos]

rc-car-online.de

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

VINTAGE CLASSIC



- mit 23 cm³ Motor
- mit 800ml Tank

ab **555,55 €**

IB
modell sport

Morder
OFF-ROAD-BUGGY

E power



- mit Brushless Motor
- mit 150A Regler

ab **645,- €**

NEU

HT206AC/DC Duo 2 Charger



Professionelles
400Watt Ladegerät!



Aktionspreis:

189,90 EUR



high quality



LBP58110-780KV Brushless Motor
LBP5892-1090KV Brushless Motor
ab **169,90 EUR**

- Leopard, RC-Run TOP5V3 200A
ab **189,90 €**
- ZTW Beast Pro 12S 300A
ab **279,90 €**



Premium LiPo-Akkus

- Höhere Energiedichte mit geringerem Gewicht
- Höhere Zyklenzahl, bei entsprechender Behandlung bis zu 200 mal
- Als Impulsbelastbarkeit kann bei LiPo-Akkus im Allgemeinen das Doppelte der Nennbelastbarkeit angesetzt werden
- 2S/3S/4S/6S

ab **49,90 EUR**

DER SOMMER ...



... hat Deutschland voll im Griff. Es ist so warm und sonnig wie schon seit Jahren nicht mehr. Und das nicht nur für ein paar Tage, sondern über Wochen hinweg. Abgesagte Rennveranstaltungen aufgrund von Regen oder Unwetter brauchte in diesem Sommer bisher niemand zu befürchten. Und die Vorzeichen stehen gut, dass auch die verbleibenden Wochen bis zum Herbstbeginn schön bleiben.

Beste Voraussetzungen also, um in seiner freien Zeit dem schönsten Hobby der Welt nachzugehen – dem RC-Car-Sport. Natürlich hat die Hitze im sprichwörtlichen Sinne auch ihre Schattenseiten: Man schwitzt schon vom Nichtstun, die am Limit betriebene Brushless-Combo überhitzt schnell und das halbe Fahrerlager steht voll mit lauwarmen Getränken. Aber unterm Strich nehme ich das alles gerne in Kauf, wenn mir dafür die sonst eher durchwachsenen deutschen Sommermonate erspart bleiben. Denn mal ehrlich: Wenn man am Wochenende nicht mehr vor der Entscheidung steht, ob man bashen gehen kann, sondern nur noch überlegt womit – was will man da noch mehr?

Wenn auch Ihr noch überlegt, womit es in nächster Zeit in den Steinbruch oder auf die Onroad-Rennstrecke geht, können wir Euch vielleicht ein wenig helfen. Denn natürlich findet Ihr in dieser Ausgabe wieder ausführliche Testberichte zu Modellen aus den verschiedenen Sparten. Wie wäre es zum Beispiel mit unserem Titelmodell? Der DC-1 ist der erste Scaler von Hobao. Unser Autor Michael Klaus hat ihn auf Herz und Nieren getestet. Für die Vintage-Fans unter Euch könnte der kultige Konghead 6x6 von Tamiya die richtige Wahl sein. Und wer einfach nur den schnellen Fahrspaß sucht, wird mit dem Fast 2000 Rock Crawler von Ripmax fündig.

Aber natürlich muss man bei dem Wetter nicht unbedingt RC-Car-Fahren gehen. Es gibt schließlich noch zahlreiche Alternativen. Zum Beispiel könnt Ihr Euch die aktuelle Ausgabe von CARS & Details ganz entspannt zu Gemüte führen – egal ob im Freibad oder im kühlen Bastelkeller. Wo auch immer Ihr uns lest – ich wünsche Euch dabei viel Vergnügen.

Euer

Jan Schnare
Chefredakteur CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



Die diesjährige **Truggy-DM** war für die Familie Kilic gleich in doppelter Hinsicht erfolgreich. Was es darüber sonst noch zu berichten gibt, hat Michael Klaus zusammengefasst.

ab Seite 28

Wie viel Spaß kann man für knapp 170,- Euro haben? Dieser Frage ist CARS & Details-Redakteur Tobias Meints mit dem Test des Fast 2000 von Ripmax nachgegangen.

ab Seite 54



>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

|||| MARHT

18 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

|||| CARS

>> 10 IM TEST: HOBABO DC-1 VON ROBOTRONIC

>> 22 FIRST LOOK: TEAM MAGIC E6 RAPTOR

>> 34 KONGHEAD 6X6 VON TAMIYA IM TEST

54 IM TEST: FAST 2000 VON RIPMAX

60 AUF DEM PRÜFSTAND: JAVELIN VON KYOSHO

|||| TECHNIH

>> 24 BERICHT & VIDEO: SANWA MT-S PIANO BLACK

50 PRAXIS-TIPP: HINTERACHSSPIEL EINSTELLEN

52 VORGESTELLT: REEDY BLACKBOX 510R

|||| SPORT

6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE

>> 28 VOR ORT: TRUGGY-DM 2018 IN MEININGEN

32 AUSBLICK: DARUM LOHNT EIN BESUCH DER MODELL-HOBBY-SPIEL IN LEIPZIG

46 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN

51 TERMINE

58 BILANZ: EURO TOURING SAISON 2017/2018

|||| STANDARDS

30 CARS & DETAILS-SHOP

42 FACHHÄNDLER

44 GEWINNSPIEL

66 VORSCHAU



24 BERICHT & VIDEO: SANWA MT-S PIANO BLACK

Die Zeiten, in denen Geräte allein durch ihre technischen Fertigkeiten Fans und Käufer fanden, sind längst vorbei. Optik, Image, Lifestyle – all diese Kriterien, die eigentlich wenig über die praktischen Qualitäten aussagen, stehen heutzutage ganz oben auf der Prioritätenliste. Nur logisch also, dass Sanwa mit optisch aufgewerteten Varianten seiner RC-Car-Anlagen wie der MT-S in Piano Black für Furore sorgen will.



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





60

TEST: JAVELIN VON KYOSHO

Im Jahr 2014 beschloss Kyosho, einige der legendären 1:10er-Buggymodelle aus den 1980er-Jahren in technisch verbesserten Versionen wieder aufzulegen. Damit waren die *Legendary Series* geboren. Begonnen wurde diese Reihe mit dem *Scorpion*, gefolgt vom *Beetle* und dem *Tomahawk*, sowie dem unerreichten *Optima* und dem innovativen *Turbo Scorpion*. Inzwischen ist mit dem Re-Release des *Javelin Buggys* von 1986 ein weiterer Vertreter dieser Serie im Handel erhältlich.

VOR ORT: TRUGGY-DM 2018 IN MEININGEN



28

Steinig, wellig und staubig – die Strecke, die der MRC Meiningen für die Truggy-DM 2018 präpariert hatte, forderte bei der diesjährigen Deutschen Meisterschaft in den Klassen ORET und ORT viel von Mensch und Material. Die Teilnehmer erwartete eine knapp 250 Meter lange Strecke mit einer Mischung aus Naturboden, Pflaster und Gummimatten, die anspruchsvoll zu befahren war. Dafür benötigten die schnellsten Fahrer gerade mal knapp unter 30 Sekunden pro Runde.

TEST: KONGHEAD 6X6 VON TAMIYA

34

Aus dem Hause Tamiya kommt mit dem *Konghead 6x6* ein ungewöhnliches Fahrzeug mit Sechsrad-Antrieb. Es verspricht Fahrspaß bei gleichzeitig cooler Optik. Die Grundlage des Modells bildet das bekannte *GF-01*-Chassis. Doch abgesehen davon ist bei diesem Offroader so ziemlich gar nichts bekannt – und schon gar nicht gewöhnlich.





JETZT BEI
Google Play



Laden im
App Store

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

RENNAKTION IN BERNAU

ODER-POMERANIA-CUP BEIM RC-SPEEDRACER

Der Oder-Pomerania-Cup ist eine Rennserie von vier Vereinen aus Deutschland und Polen. Mit dabei sind der SMK Szczecin (Stettin, Polen), der RC Club Poznan (Poznan, Polen), der RC-Speedracer (Bernau) und der MC Schwedt (Schwedt). In diesem Jahr war es bei dem RC-Speedracer auf der Kunstrasenstrecke der zweite Saisonlauf, nachdem die Saison 2018 beim RC Club Poznan vor wenigen Wochen eingeleitet wurde. Gleichzeitig wurde im Rahmen des Events am 23. und 24. Juli 2018 ein Sportkreis-Lauf Ost in den Klassen Elektro 1:10 Offroad ausgetragen. Das wechselhafte Wetter sorgte zusätzlich für Spannung. Zwischendurch gab es an beiden Tagen leichte Schauer. Der Kunstrasen trocknete kaum ab, was das Fahren und Abstimmen der Fahrzeuge nicht einfach machte. Die richtige Reifenwahl war gefragt. Wer die richtige Gummi-Mischung mit im Gepäck hatte, der konnte sehr schnelle Zeiten auf der Strecke erzielen.



Text und Foto: Michael Klaus

Leider fiel das Training vor den letzten Vorläufen fast buchstäblich ins Wasser. Es nieselte und so blieben die meisten Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen in der Box und warteten auf besseres Wetter. Nachdem es trockener wurde, konnte das Rennen beginnen. Auf der Strecke ging es besonders in den beiden Klassen ORE8 und OR8 sehr spannend zu. An der Spitze lagen die Fahrer sehr dicht beieinander. Eine starke Leistung zeigte der junge polnische Fahrer Bartosz Zalewski, der von seinem Vater das Wochenende unterstützt wurde. Bartosz Zalewski fuhr nicht nur die Vorlaufbestzeit, sondern konnte sich in beiden Finalläufen gegen Steven Norddorf und Thilo Schittko durchsetzen. Gleich zweimal ganz oben auf dem Siegerpodest stand der amtierende Deutsche Meister ORE4WDST Mirko Morgenstern.

Den Abschluss der Finalläufe bildete der 30-minütige Finallauf der Klasse OR8. Nach den ersten Runden konnte sich Mateusz Dudzic von Startplatz 1 an der Spitze absetzen. Zwar war die Rundenzeit von Christopher Toni Beer nicht langsamer, aber bei ihm schlichen sich kleinere Fehler ein, sodass er den Anschluss auf den Führenden verlor. Auf Platz 3 folgte Daniel Bliefert, den ein technischer Defekt bis auf Platz 6 zurückwarf. Diese Chance konnte Justin Dochow nutzen. Er beendete auf Platz 3 das Rennen hinter Mateusz Dudzic und Christopher Toni Beer. <<<<<

LACK UND CHROM

Text und Fotos: Arnd Bremer
CLASSIC DAYS 2018
AM SCHLOß DYCH



Ein akustisches und optisches Highlight: Der 24 Liter Napier-Railton Langstrecken-Rekordwagen aus dem Baujahr 1933

Die Classic Days fanden auch 2018 wieder im Schloß Dyck bei Jüchen statt. Vor historischer Kulisse präsentierten sich am ersten August-Wochenende automobile Legenden auf dem Gelände eines der bedeutendsten Wasserschlösser des Rheinlands. In den Parkanlagen und auf den angrenzenden Landstraßen konnten die Boliden bestaunt werden. Eine Besonderheit der Classic Days ist der 2,8 Kilometer lange Rundkurs, auf dem die Helden vergangener Tage aktiv zu bewundern waren. Für 29,- Euro im Vorverkauf konnte man als Besucher einiges erwarten und das wurde auch geboten. Es standen Aktionen wie „Racing Legends“, „Jewels in the Park“, „Mit Wumms, Charme und Melone“ und vieles mehr auf dem Programm. Zu Letztgenannten gehört unter anderem der 24 Liter Napier-Railton Langstrecken-Rekordwagen aus dem Baujahr 1933. Der Flugzeugmotor katapultiert den Wagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 270 Kilometer pro Stunde. Der Sound dieses Wagens und der übrigen Bentleys wird nicht nur gehört, man fühlt ihn auch. Zu Gehör brachten sich auch die DTM-Helden. Angeführt von

Mike Rockenfeller im aktuellen Audi RS5, zogen Mercedes Benz 190E EVOII, Ford Cosworth, BMW 635i und andere ihre Runden. Neben aktuellen DTM-Fahrern waren auch Legenden wie Jochen Maas, Walter Röhrl und Christian Geistdörfer am Start. Im Parkbereich wurden die Oldies entsprechend in Ruhe präsentiert. Die Moderatorin brachte den Zuschauern interessante Details zu den jeweiligen Fahrzeugen näher. Die „Autostadt“ hatte als Premiere den rein elektrischen Rekordwagen vom Pikes Peak vor Ort. Da wirkte der ausgestellte Bugatti Chiron schon fast nebensächlich. Ein rundherum gelungenes Programm in schattiger Parkatmosphäre. <<<<<



LOSITHEKENTAGE IN BOCHUM

Am 13. und 14. Oktober 2018 finden in Bochum auf dem Gelände des RC-Offroad-Wesel die diesjährigen Losithekentage statt. Die zweitägige Veranstaltung bietet Spaß und Unterhaltung für Jung und Alt im Bereich der 1:5-Offroad-Großmodelle. Neben der Möglichkeit, auf der Strecke zu fahren, werden auch Workshops zu verschiedenen Themen abgehalten. Hier kann der Veranstalter auf die Unterstützung des Horizon-Werksfahrerteams zählen. Außerdem werden für Jugendliche Fahrzeuge gestellt, um Rennluft zu schnuppern. Des Weiteren findet im Rahmen der Losithekentage auch das Losilandforumtreffen statt. Es werden eine Menge Fahrzeuge und ihre Besitzer erwartet. Internet: www.rc-car-online.de <<<<<



TONISPORT ONROAD SERIES 2017/2018

In Düren gewann Andreas Weihofen (Mitte) vor Karsten Bartsch (links) und Rüdiger Hepp. In der Saisonwertung hat Karsten Bartsch die Nase vorne



FINALE IN DÜREN

Mit dem Finale auf der Rennstrecke des RMC Düren ging bei herrlichen Sommertemperaturen mit dem sechsten Lauf die vierte Saison der Tonisport Onroad Series (TOS) in der Division West zu Ende. Gefahren wurden die vier TOS-Klassen Tourenwagen Modified und Stock 13,5 Turns, Formel sowie FWD 13,5 Turns. Teilnehmerstärkste Klasse war – wie immer – die Klasse Tourenwagen Stock 13,5 Turns. Durchgesetzt haben sich nach drei Vor- und drei Finalläufen Marvin Riedelbauch in Formel, Andreas Weyhoven in FWD, Jonas Völker in Tourenwagen Stock und Domenic Paul in Tourenwagen Modified. <<<<<

Als die Tonisport Onroad Series 2014 aus der Taufe gehoben wurde, gab es im Westen zunächst zwei Klassen: Tourenwagen Modified und Tourenwagen Stock, später kam die in dieser Zeit stark expandierende Klasse Formel dazu. Das Reglement der Tonisport Onroad Series war und ist eng an das der Euro Touring Series angelehnt. Im Jahr 2017 kam die Klasse FWD 13,5 Turns dazu, die sich besonders im Westen großer Beliebtheit erfreut. Diese Klasse ist vor allem für die Modellbauer ein Eldorado. Wie in keiner anderen Rennklasse gibt es so viele Eigenkonstruktionen und Tuningexperimente mit selbst konstruierten Tuningteilen. Nach Rennen in den Divisionen West und Nord gab es schon bald Rennen in der Division Mitte. In diesem Jahr kam die Division Süd dazu. In nur vier Jahren entwickelte sich die Serie zu einer der größten in Deutschland. 23 Rennen wurden in der gerade abgelaufenen Saison insgesamt gefahren.

Wie im letzten Jahr treffen sich auch in diesem Jahr die Fahrer aus allen Divisionen zum TOS Masters in der Arena 33 in Andernach. Im letzten Jahr waren über 111 Fahrer dabei. Beim TOS Masters 2018 (13./14. Oktober 2018) auch die jeweiligen Saisonsieger der einzelnen Klassen und Divisionen geehrt. Dabei sind dann auch die Gesamtsieger der Division West, die nach dem Lauf in Düren feststanden: Domenic Paul in Tourenwagen Modified, Sebastian Meibörg in Tourenwagen Stock, Dirk Flachmann in Formel und Karsten Bartsch in FWD 13,5 Turns. <<<<<





DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM



ÖFFENTLICHKEITSWIRKSAM: RC-CAR-RENNEN TRIFFT SATTEL-FEST

Viel zu oft finden RC-Car-Rennen unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Der AMC Hamm geht einen eher unüblichen Weg und verknüpft zwei Veranstaltungen, um eine breite Öffentlichkeit für den Automodellrennsport sowie für den Verein und seine permanente Rennstrecke in Hamm-Uentrop zu erreichen. Vor einem Jahr war der Auto-Modell-Club erstmals eine der offiziellen Stationen beim Sattel-Fest, das mit bis zu 50.000 Teilnehmern als größtes Fahrrad-Event seiner Art in Nord-

rhein-Westfalen gilt und über eine Strecke von 42 Kilometern zwischen Hamm und Soest führt. Der AMC sorgte für die Verpflegung der Radfahrer, die beim AMC Station machten, während auf der Rennstrecke RC-Car-Fahrer unterschiedlicher Klassen vielbeachtete ihre Trainingsrunden drehten.

Für die 2018er-Auflage des Sattel-Festes am 22. Juli vollzog der Verein unter Führung seines Vorsitzenden Emil Kwasny den nächsten Schritt. Der AMC Hamm richtete werbewirksam ein Rennen aus, den vierten Lauf zum populären Nitro-West-Masters, gleichzeitig

das offizielle Warm-Up zur Deutschen Meisterschaft VG10 und zum Deutschland-Cup VG10S. Für das Team des AMC war dies eine große Aufgabe, denn neben den mehr als 50 RC-Piloten nebst Anhang musste am Renn-tag auch die Schar der Fahrrad-Enthusiasten versorgt werden, die bei dieser offiziellen Verpflegungsstation einkehrten. Ein Highlight des Tages war zweifellos der Besuch von Maskottchen Conrad. Der Gute-Laune-Hamster begrüßte die Radfahrer an der Rennstrecke, posierte für reichlich Selfies und stellte sich auch dem offiziellen Foto auf dem Fahrerstand. Teilweise in Zweierreihen



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.

Conrad, das Maskottchen des Sattel-Fests war ein beliebtes Selfie-Motiv





standen die Radfahrer fast über den gesamten Tag am Zaun und verfolgten interessiert und oftmals erstaunt das Geschehen auf der AMC-Rennstrecke.

In der Klasse VG10 beendete Jakub Rozycki (MRC Leipzig) seine DM-Vorbereitung erfolgreich und gewann mit seinem XRAY vor Titelverteidiger Tim Benson (MAC Geesthacht) mit Mugen. Seriensieger Melvin Diekmann (MRG Voerde) beklagte in der Hitze einige Motorenabsteller und brachte seinen WRC letztlich als Dritter ins Ziel. Auch für den Deutschland-Cup sind die Piloten augenscheinlich gut gerüstet. In der Nitro-West-Masters-Klasse HC10, identisch mit der VG10S, ging es sogar noch einmal um Punkte zur Sportkreis-Meisterschaft West. Die volle Punktezahl eroberte Florian Dümpe von Neusser Motorsportclub, den Shepherd-Doppelsieg komplettierte Hermann-Josef Fuchs vom AMSC Herne auf Rang zwei. Dass der AMC-Vorsitzende Emil Kwasny nicht nur die Organisation im Griff hatte, sondern auch seinen Sender, bewies der Serpent-Pilot mit Rang drei.

Bei der DM vom 23. bis 26. August war noch eine dritte Klasse als Internationale Meisterschaft am Start, die Nitro-West-Masters-Klasse HC8 alias VG8-Stock (VG8S), in der wie in der ebenfalls günstigen HC10/VG10S-Einheitsmotoren von Novarossi und Picco/Sonic vorgeschrieben sind. Beim 4. Nitro-West-Masters holte sich Ralf Wacker den Sieg, obwohl der Mugen-Fahrer vom RMC Düren das Training am Samstag noch hatte auslassen müssen. Als Zweiter stand Swen Braciak (Stoppelhopper Oberhausen/Serpent) auf dem Podium, als Dritter Matthias Günther (MRT Unna/Shepherd). In der Königsklasse VG8, bei der DM in Hamm nicht vertreten, triumphierte der für den RT Harsewinkel fahrende Belgier Steven Cuypers. Der ehemalige Deutsche Meister verwies seinen Mugen-Kollegen Daniel Toennessen (RMC Düren) auf den zweiten Platz, gefolgt von Shepherd-Pilot Benjamin Lehmann (MAC Walsum) auf Rang drei.

Internet: www.nitro-west.de,
www.amc-hamm.de



Markus Feldmann (Mitte) ist der neue Europameister Tourenwagen 1:5. Neben ihm auf dem Podium stehen seine Teamkollegen Giovanni Verbrugghe (links) und Patrick Folmann (rechts) (Foto: Mecatech)

EUROPA-STAR

MARKUS FELDMANN HOLT SICH DEN SIEBTEN EM-TITEL

Bei den diesjährigen Europameisterschaften holte sich Markus Feldmann seinen siebten Europameistertitel in der Klasse Tourenwagen 1:5. Im Finale setzte sich der erfolgreichste Großmodellfahrer Deutschlands mit einem Mecatech FW-01 2018 in Tourlaville (Frankreich) gegen seine Teamkollegen, den Belgier Giovanni Verbrugghe und den Dänen Patrick Folmann durch. Markus Hetland aus Norwegen und Cedric Prevot aus Frankreich auf den Plätzen vier und fünf machten den Erfolg von Mecatech komplett. Michael Donovan wurde als zweitbesten deutsche Fahrer Neunter. Er war ebenfalls mit einem Mecatech FW-01 unterwegs. <<<<



GIAIMO ERFOLGREICH IN SPANIEN

DOPPELSIEG FÜR HB RACING

Bei der EFRA-Europameisterschaft in der Klasse GT konnte der HB Racing-Teamfahrer Rosario Giaimo sowohl in der Elektro- als auch in der Verbrenner-Klasse den Sieg erlangen. Giaimo übernahm früh die Führung und konnte sich den Top-Qualifier in der 1:8er-Nitro-Klasse sichern und fuhr seinen RGT8 souverän als Erster über die Ziellinie. Auch in der 1:8-Elektro-Klasse ging Giaimo von er Pole ins Rennen und war mit einem RGT8-E siegreich. Bereits im Herbst dieses Jahres soll der RGT8 in den Handel kommen. Internet: www.hbracing.com <<<<



Text und Fotos:
Michael Klaus

GELÄNDE- PIONIER

HoBao geht unter die Scaler

Dass der taiwanesische Hersteller HoBao einmal ein Scale-Modell heraus bringt, hätte wohl vor einigen Jahren niemand gedacht. Schließlich ist HoBao hauptsächlich im 1:10er- und 1:8er-Offroad-Bereich mit verschiedenen Fahrzeugen zu finden, die eher schnell und wenig vorbildgetreu sind. Doch zur großen Überraschung der Fans präsentierte HoBao zu Beginn des Jahres einen reinrassigen Scaler-Crawler, der in drei Varianten erhältlich ist. Für diesen Test stand das Modell in der RTR-Version zur Verfügung.





Blick in das hintere Getriebegehäuse mit dem gesperrten Kegelrad

Das hintere Achsgetriebe samt Heavy-Duty-Antriebswellen mit Längenausgleich



HoBao schickt den ersten Scale-Crawler mit der Bezeichnung DC-1 in drei Varianten ins Rennen. Den vorbildgetreuen Offroader gibt es als reines Baukastenfahrzeug mit unlackierter Karosserie ohne Elektronik sowie in zwei RTR-Versionen. Diese unterscheiden sich jedoch lediglich in der Farbe ihrer vorlackierten Karosserien – entweder blau oder grau. Zum Fahren fehlen bei den RTR-Paketen nur die Akkus und ein Ladegerät zum Laden.

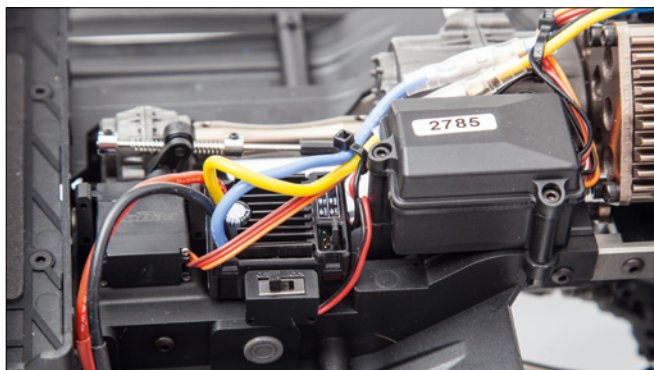
Vorbild erkennbar

Beim DC-1 in der RTR-Variante handelt es sich um einen 1:10er-Ready to Run-Trail-Crawler mit lackierter Karosserie, die stark einer Mercedes G-Klasse ähnelt. Optisch sind vor allem die formschönen ABS-Kunststoffteile mit den kleinen Details an der Karosserie überzeugend gelungen. Im Inneren der Lexanhaube ist genug Platz, um das Interieur individuell anzupassen. Front- und Heckstoßstange passen gut zu der Karosserie, wie auch die Radkästen und Trittbretter an der Seite. Dachreling, Spiegel, Scheibenwischer und Schäkel runden den ersten positiven Eindruck des Fahrzeuges ab.

Unter der Haube verbirgt sich das komplett vormontierte Fahrzeug mit dem WP-1060 RTR-Fahrregler, einem HB-2.4R-Empfänger und einem HB-5518MG-Servo mit 18 Kilogramm Stellkraft und Metallgetriebe, um den knapp 3,5 Kilogramm schweren HoBao DC-1 um die Ecke zu lenken. Die Elektronik ist spritzwassergeschützt, wodurch Wasserdurchfahrten möglich sind. Der HB-2.4R-Empfänger wurde in einer geschlossenen Box platziert, um ihn vor weiteren Umwelteinflüssen zu schützen. Der Fahrregler ist mittels zweier sogenannter Jumper einstellbar. Der Crawler-Modus ist für den DC-1 serienmäßig voreingestellt. Klar, denn das Fahrzeug ist für das Gelände gebaut. Mit Vorwärts/Bremse oder Vorwärts/Bremse/rückwärts gibt es zwei weitere Einstellmöglichkeiten, wie der Regler auf die Befehle am Sender reagiert.

„Das Modell ist optisch ansprechend, technisch durchdacht und reichhaltig ausgestattet.“





Die Elektronik ist übersichtlich aufgebaut. Links das Mini-Servo zum Schalten des Zweigang-Getriebes, daneben der Fahrregler und die Empfängerbox

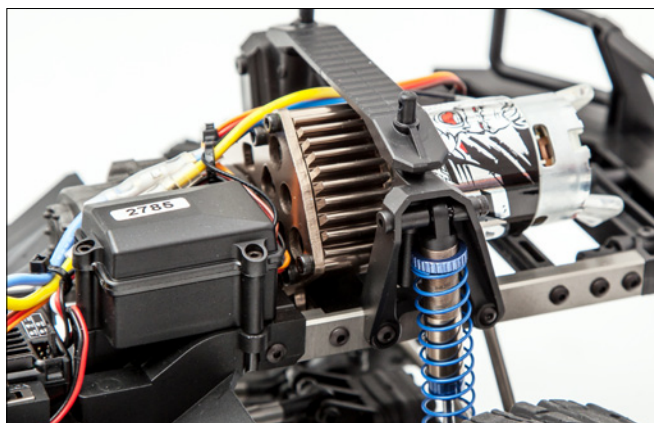
Krafterzeuger

2s- oder 3s-LiPo-Akkus in Standardgröße passen in das große Akkufach mit der Schnellwechselhalterung, alternativ können auch NiMH-Akkus eingesetzt werden, die den nötigen Strom an den 27-Turns-Brushed-Motor liefern. Damit diesem im Einsatz nicht die Puste ausgeht, ist ein Kühlkörper an der Getriebeplatte montiert. Welchen Akku man verwenden sollte, das ist eine gute Frage. Ein 3s-LiPo-Akku liefert mehr Power, wodurch kürzer „geritzelt“ werden kann, also eine kürzere Übersetzung fahrbar ist. Dies hat den Vorteil, dass mehr Drehmoment an den Rädern zur Verfügung steht, wodurch das Fahrzeug an steileren Anstiegen oder im unwegsamen Gelände besser vorankommt.

Dem RTR-Baukasten liegt ein Dreikanal HB-2,4-Gigahertz-Pistolensender mit übersichtlichem Bedienpult und den wichtigsten Einstellmöglichkeiten bei. Servo-Reverse-Funktion, EPA, Trimmung und Lenkausschlag sind die wichtigsten Funktionen, die über Taster und Drehpotis einstellbar sind. Nicht zu vergessen der fast unscheinbare Taster im Handgriff. Mit diesem wird das zweite Servo neben dem Fahrregler geschaltet. Über ein Gestänge bedient es im Getriebe eine Schaltklaue und ermöglicht damit einen Gangwechsel. Ja, richtig gelesen, der HoBao DC-1 verfügt über ein Zweigang-Getriebe. Für die Stromversorgung des Senders ist im Standfuß Platz für vier Mignon-Zellen, wodurch der Sender gut ausbalanciert ist. Für ein gutes Fahrgefühl sorgt das Lenkrad mit Moosgummiüberzug. Der Gas-/Bremshebel ist übrigens nicht einstellbar. Vom Gefühl liegt der Sender gut in der Hand und wirkt übersichtlich aufgebaut.

Robuste Technik

Die Basis des DC-1 ist ein Rahmenchassis aus zwei gefrästen C-Profilen aus Aluminium, welche mittels Kunststoffteilen fest miteinander verbunden sind. In der Mitte sind an der Skid-Platte vier sogenannte Links zur Befestigung der beiden Antriebsachsen befestigt. Wie für diese Fahrzeuge üblich, verfügt der DC-1 über



Blick auf die wassergeschützte Empfängerbox. Dahinter ist der Fahrregler und davor der Motor platziert

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

www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand

Airbrushtechnik & Modellbau Farbenhäus Gührig • Hauptstraße 17 • D-01877 Rammenau • 035 9479 04 50

www.race-drift.de



www.modellbau-berlinski.de

HOBBY HT THEKE



Beratung + Service = mehr Hobbyspaß

Tel: 06021/80781

Lauestrasse 32 - 34 // 63741 Aschaffenburg

www.hobby-theke.de

CAD

Gegen Vorlage
dieser Anzeige erhalten Sie
den ermäßigten Eintrittspreis
von 12€ statt 15€

Faszination
Modellbau

Internationale Leitmesse für
Modellbahnen und Modellbau

1.-4. November 2018
MESSE FRIEDRICHSHAFEN



Öffnungszeiten:

Do. bis Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00-17.00 Uhr

www.faszination-modellbau.de

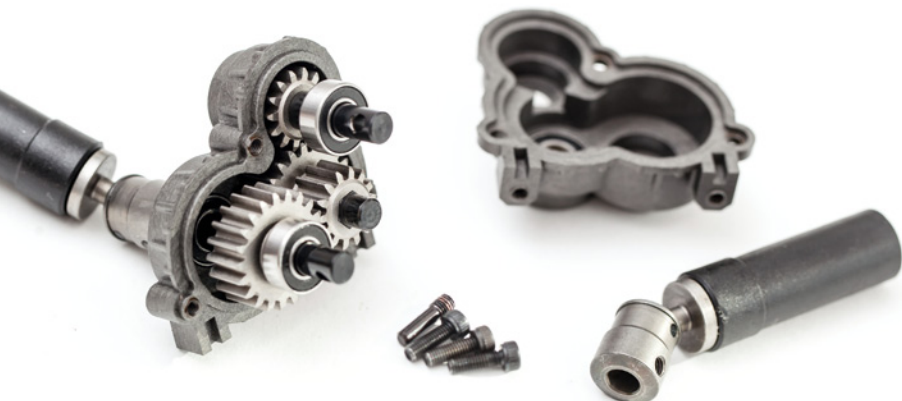
[instagram.com/faszination.modellbau](https://www.instagram.com/faszination.modellbau) [youtu.be/39AKUYOV0M4](https://www.youtube.com/channel/UC39AKUYOV0M4)

[facebook.com/Faszination.Modellbau](https://www.facebook.com/Faszination.Modellbau)

VERANSTALTER:

Messe Sinsheim GmbH • T +49 (0)7261 689-0 • modellbau@messe-sinsheim.de

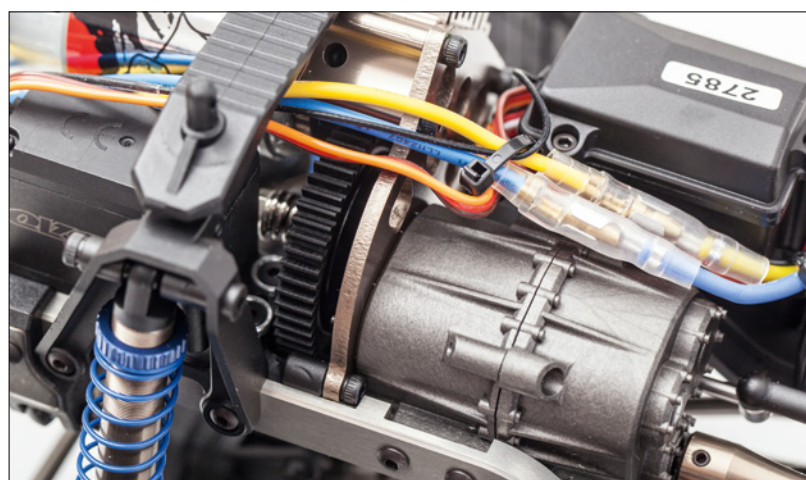
CAD



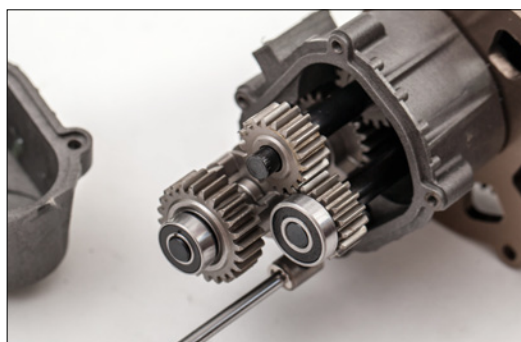
Einblick ins Innere des mittleren Getriebes mit den Metallzahnradern. Die Wellen und Zahnräder sind kugelgelagert

eine Vierlink Aufhängung mit Panhard-Stabbefestigung an der Vorderachse. Dieser wird benötigt, um einen Versatz der Vorderachse während der Fahrt zu vermeiden. Damit die möglichen Federwege und Verschränkungen der beiden Achsen ausgeglichen werden können, sorgen Heavy Duty Antriebswellen mit Längenausgleich aus Kunststoff für die Übertragung des Drehmomentes vom mittleren Getriebe zu den beiden Achsgetrieben mit starrem Vortrieb.

Im HoBao DC-1 ist der Motor mit dem Zweigang-Getriebe, das mit einem Mini-Servo geschaltet wird, verbunden. Weiter geht es zu einem weiteren Getriebe, an dem die Heavy Duty-Antriebswellen befestigt sind. Im Inneren sind die Zahnräder aus Metall, wie auch die Teller- und Kegelräder in den Achsgetrieben. Die Antriebskraft wird weiter über Antriebswellen und an der Vorderachse mittels Universal CVA-Frontantriebswellen an der Vorderachse zu den vier Rädern weitergeleitet. Diese ermöglichen einen guten Lenkausschlag an der C-Hub-Aufhängung. Der komplette Antrieb ist kugelgelagert. Der DC-1 verfügt über einen einstellbaren Slipper an dem Hauptzahnrad, welches aus Kunststoff besteht. Für die Verwendungen unterschiedlicher Ritzel ist das Ritzelspiel stufenlos einstellbar. An den Achsgetrieben ist außen eine Verzahnung



Servo und Motor sitzen über der Vorderachse. Der Motor ist an einer stabilen Getriebeplatte aus Aluminium mit großem Kühlkörper montiert, woran das Zweigang-Getriebe mit dem Hauptzahnrad und der einstellbaren Rutschkupplung montiert ist



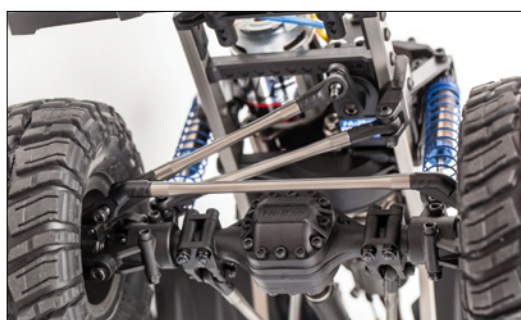
Das schaltbare Zweigang-Getriebe mit den Metallzahnradern könnte etwas mehr Fett vertragen

angebracht. Diese sorgt an der Vorderachse für die Möglichkeit, den Nachlauf der C-Hub Aufhängung in 10-Grad-Schritten (10, 20 und 30 Grad) zu verändern.

Damit die Antriebsleistung gut auf die Strecke übertragen werden kann, sind weiche BT-505-Profilreifen auf den Felgen mit 12-Millimeter-Sechskantaufnahmen montiert. Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass das Fahrzeug über ein vollwertiges Reserverad verfügt. Dieses befindet sich am Heck des Modells. Allgemein wurde im HoBao DC-1 an kaum einem Detail gespart. Vier Öldruckstoßdämpfer aus Aluminium sorgen für die Dämpfung des Fahrzeugs im Gelände. Diese sind mit Öl befüllt und die Federvorspannung ist an dem Schraubgewinde am Dämpfergehäuse stufenlos einstellbar. Weitere Einstellmöglichkeit ergeben sich durch den Einsatz anderer Federn und eine Änderung des Dämpferöls, um das Fahrverhalten anzupassen. Gut geschützt, sind die Dämpfer an den oberen Dämpferbrücken montiert, die den robusten Eindruck und die durchdachte Konstruktion des Fahrzeugs unterstreichen.

Ab ins Gelände

Bevor der HoBao DC-1 seine Crawler-Qualitäten unter Beweis stellen konnte, wurde das Fahrzeug teilweise zerlegt. Dabei zeigte sich, dass die einzelnen Baugruppen gut montiert waren. Die Antriebsteile



Die Vorderachse mit Anlenkung und Panhardstab



Der Rahmen ist aus metallenen C-Profilen geformt. In der Mitte sind die Links an der Skid-Platte befestigt.

CAR CHECK

HoBao DC-1 Robitronic

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

Technik: Vierlink-Aufhängungen, Starrachsen vorne und hinten, vier Öldruckstoßdämpfer, Zweigang-Getriebe, komplett kugelgelagert, C-Hub-Aufhängung vorne

Benötigte Teile: Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:

HOBBYFAHRER



Blick ins Innere der Karosserie mit den Radkästen, die in Verbindung mit den Seitenplatten am Fahrzeug das Eindringen von Staub und Dreck verringern. Ein Lenkrad, Cockpit und zwei Sitze sind serienmäßig vorhanden. Das Cockpit ist mit kleinen Details versehen, um den Scale-Faktor zu erhöhen. Der hintere Radkasten zeigt stellvertretend, wie detailreich die Karosserie gestaltet ist

in den Getrieben waren ausreichend gefettet und die beweglichen Teile ließen sich leicht bewegen. Einzig die Schrauben hätten einen Tick fester verschraubt sein können. Einen Tipp für die Schraube am Servohebel. An dieser Stelle empfiehlt sich eine längere Schraube zur Befestigung des Kugelkopfes für die Lenkungsstange zu verwenden. Man sollte die werksmäßige M3 x 6-Schraube am besten gegen eine M3 x 10-Schraube austauschen, um auf Nummer sicher zu gehen.

Nach dem Einschalten zeigte sich, dass der HoBao DC-1 gut eingestellt war. Anhand der beiliegenden Anleitungen für den Sender und Fahrregler sind die Einstellmöglichkeiten gut erklärt. So ging es auf eine Crawler-Strecke, die das Fahrzeug mit den vielen Hindernissen an seine Grenzen bringen sollte. Zuerst wurde ein Fahrtstest auf Asphalt neben der Strecke

durchgeführt. Der Geradeauslauf wurde leicht korrigiert und die Funktion des Zweigang-Getriebes getestet. Diese schaltete ohne Probleme zwischen den beiden Gängen hin und her.

Im Crawler-Modus bremste das Fahrzeug abrupt an, was spektakulär aussieht, jedoch den Antrieb ziemlich belastet. Wer eher etwas „schneller“ mit dem Fahrzeug eine Tour im Gelände unternehmen möchte, der sollte auf einen der beiden anderen Fahrmodi zurückgreifen, bei denen das Fahrzeug ausrollt, nachdem der Gashebel auf neutral gestellt wird. Im Gelände beim Crawl ist dies ein Nachteil. Das Fahrzeug soll auf der Stelle stehenbleiben, um einem Hindernis gekonnt und mit hoher Präzision ausweichen beziehungsweise umfahren zu können. Die Motorleistung lässt sich über den Regler präzise regulieren, wenn man gefühlvoll mit dem Gasfinger am Sender umgeht.



Serienmäßig liegt dem RTR-Paket der HoBao HB-2,4G-Pistolensender bei

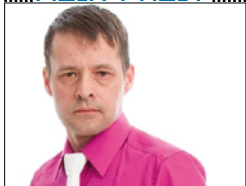
Anzeige

ABSIMA
www.absima.com

CONQUER THE TRAIL



MEIN FAZIT



Mit dem DC-1 schickt HoBao seinen ersten Crawler ins Rennen und landet damit direkt einen Volltreffer. Das Modell ist optisch ansprechend, technisch durchdacht und reichhaltig ausgestattet. Wer einen Scaler abseits der Mainstream-Marken sucht, wird hiermit fündig.

Michael Klaus

- Gutes Preis-Leistungsverhältnis
- Komplett kugelgelagert
- Gelungene Optik
- Solide RTR-Technik
- Getriebeteile aus Metall

Schrauben nicht alle fest
 In den Getrieben fehlt etwas Fett

Langsam oder schnell

Ganz langsam zog der HoBao DC-1 seine Bahn auf der Crawler-Strecke, wobei sich mit dem langsamen Gang das Fahrzeug eindeutig genauer steuern ließ. Mehr Kraft und ein besseres Ansprechverhalten ermöglichen eine bessere Steuerung im unebenen und steileren Gelände, im Gegensatz zu dem schnelleren Gang. Hier sollte jeder für sich entscheiden, was ihm besser gefällt.

Mit dem Servo ist der RTR-Crawler von HoBao recht gut ausgestattet. Mit seinen 18 Kilogramm Stellkraft gibt das Servo die Lenkbefehle gut auf die Antriebsräder weiter. Einzig die Stellgeschwindigkeit könnte etwas schneller sein, was jedoch verschmerzbar ist. Die Reifen mit ihrem Profil sind gut gewählt. Diese boten eine gute Traktion auf den unterschiedlichsten Untergründen und zeigten dabei kaum Schwächen. Bei Anstiegen mit knapp 50 Prozent Steigung und auf losem Lehm stößt manch anderes Fahrzeug auch an seine Grenzen. Egal ob über Steine, Holzbrücken, kleine Berge und bei Wasserdurchfahrten, der HoBao machte riesig Spaß zu fahren. Abseits von befestigten Wegen, da fühlt sich das Fahrzeug wohl. Kaum ein Berg ist ihm zu hoch. Mit dem Regler im Crawler-Modus hielt der HoBao DC-1 seine Position, auch wenn es mal steil war.

Geht man mit dem Gasfinger gefühlvoll um, lassen sich Hindernisse und aufgestellte Tore, die es bei Wettkämpfen gibt, präzise mit dem Fahrzeug umfahren. Zu beachten ist, dass die Rückfahrfunktion etwas

„ruppiger“ einsetzt. Mit etwas Übung lässt sich das Fahrzeug aber in beiden Richtungen ganz gemächlich fahren. Wechselt man anstatt eines 2s- auf einen 3s-LiPo-Akku, hat der Motor mehr Leistung. Wird diese gezielt eingesetzt, entwickelt der HoBao DC-1 noch bessere Crawler-Qualitäten im Gelände bei den Steigungen und wenn mehr Kraft benötigt wird.

Alles Gut

Ganz klar, der HoBao DC-1 verdient mit seinem guten Preis-Leistungsverhältnis einen Daumen nach oben. Der HoBao DC-1 ist nicht nur optisch ein gelungenes Fahrzeug, sondern überzeugt mit seinem guten Fahrverhalten, der guten Verarbeitung und Qualität der verbauten Komponenten. Die Karosserie mit den Anbauteilen ist gut gelungen. Wer möchte, der kann den optischen Look mit Lichtsets und Zubehörteilen aufwerten. Platz bietet dafür unter anderem die Dachreling. Nicht unerwähnt sollte bleiben, dass der HoBao DC-1 über einen geschlossenen Unterboden verfügt, welcher Verschmutzung im Inneren des Fahrzeugs verhindert. Einzig die Schrauben sollte man vorsichtshalber kontrollieren und die Getriebe nachfetten in der RTR-Version. Wer sein Fahrzeug zerlegen möchte, der bekommt eine bebilderte Bauanleitung zur Hand gelegt, in der sowohl die Bauabschnitte erklärt als auch eine Teileliste und Explosionszeichnung abgedruckt sind. Sehr gut ist, dass die Bedienungsanleitung für den Sender in deutscher Sprache beiliegt. Rundum ein gelungener Crawler aus dem Hause HoBao, der sicher öfter auf den Crawlerstrecken zu sehen sein wird. <<<<



ONLINE

DAS DIGITALE MAGAZIN.



**Auch
für PC und
Notebook**

FÜR JEDES BETRIEBSSYSTEM

FÜR JEDEN INTERNET-BROWSER

FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS

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

NUTZEN SIE UNSER DIGITAL-ARCHIV:



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

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



**JETZT BEI
Google Play**

**Laden im
App Store**



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



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

Markt

FREAKWARE

Das sichere Aufbewahren von modernen Stromspendern ist wichtig. Doch je mehr Akkus man sein Eigen nennt, desto größer wird der Platzbedarf. Der **Bat-Safe XL** ist groß genug, um sogar 12s-LiPo-Stangen und eBike-Akkus aufzunehmen. Im Fall eines Akku-Brands kann der entstehende Druck im Inneren durch die oberen Lüftungsbohrungen nach außen gelangen. Gleichzeitig wird dort der Rauch auch gefiltert, sodass keine schädlichen Emissionen in die Umwelt gelangen. Der Preis: **94,- Euro**.



Bat-Safe XL von freakware

Der **ISDT T8 Smart Charger DC** ist ein 1.000-Watt-Ladegerät mit LC-Farbdisplay, das freakware anbietet. Der Smart Charger ermöglicht das Laden/Entladen von ein- bis achtzelligen LiPo-, LiFe-, LiHV-,

LiIon-, ein- bis 21-zelligen NiMH- beziehungsweise NiCd- und ein- bis 14-zelligen Pb-Akkus. Der Ladeausgang liefert eine maximale Ladeleistung von 1.000 Watt und 20 Watt Entladeleistung. Darüber hinaus ermöglicht ein USB-Anschluss die Stromversorgung von elektronischen



ISDT T8 Smart Charger DC von freakware

IM ÜBERBLICK

Geräten wie Smartphones oder Digitalkameras. Außerdem ist das Gerät mit einem effizientem Kühlsystem und mehreren Sicherheitsfunktionen wie Überhitzungs-, Überstrom-, Überspannungs- und Rückspannungsschutz ausgestattet. Die Bedienung erfolgt über ein Tastenfeld, sowie ein 2,4-Zoll-Grafikdisplay mit einer Auflösung von 320 x 240 Pixeln. Der Ladestrom kann in 0,1-Ampere-Schritten von 0,1 bis 30 Ampere eingestellt werden. Der Entladestrom beträgt bis zu 5 Ampere. Der Preis: **119,90 Euro**.



TRX-4 Sport von Traxxas im Sortiment von freakware

Der **TRX-4 Sport** von Traxxas ist ein Crawler im Maßstab 1:10. Freakware hat dieses Modell nun im Sortiment. Es kombiniert eine große Bodenfreiheit und eine gute Fahrdynamik dank der Traxxas-Portalachsen. Zu den weiteren Features zählen griffige Canyon-Trail-Reifen und eine leichte Pickup-Karosserie für einen schlanken, leistungsorientierten neuen TRX-4. Stoßfänger, Räder und Karosserie der Sportversion wurden für bessere Fahrleistungen ebenfalls weiterentwickelt.



TLR 8IGHT-X Race-Kit von Horizon Hobby

oder RC-Komponenten ausgeliefert. Er ist vorgesehen für den Einbau eines 3,5-Kubikzentimeter-Verbrennermotors. Der Preis: **669,99 Euro**.

HORIZON HOBBY

Mit dem **TLR 8IGHT-X** präsentiert Horizon Hobby die neueste Evolutionsstufe des beliebten und bewährten 1:8er-Offroad-Buggys. Die erfolgreiche Wettbewerbs-Plattform wurde dafür vollständig neu designt und erfüllt auch die höchsten Anforderungen. Zu den Features zählen eine verbesserte Aufhängung, ein verbreitertes Chassis, um 20 Grad einstellbare Sturzblöcke, Aluminium-Stoßdämpferendkappen mit gefrästen Überlauföffnungen, größere Lagerspindeln und Aufnahmen, eine XXL-Motorhalterung zur Verwindungsminimierung, eine überarbeitete Aluminium-Dämpferbrücke mit neuen Aufnahmepunkten, ein neu ausgerichteter Antriebsstrang für besseres Fahrgefühl, neue Chassis-Seitenschützer samt einer besseren Integration in das Chassis, ein einfacher Zugang zu Front- und Heckdifferenzialen, ein neues Querstabilisatorsystem, optimierte Dämpfer und vollständig metrische Schrauben. Wie üblich für einen Wettbewerbs-Buggy wird der 8IGHT-X als Baukasten ohne Antriebsmotors. Der Preis: **279,99 Euro**. Das Set ist auch ohne Empfänger für **219,99 Euro** erhältlich.

Spektrum DX5 Pro von Horizon Hobby



Die neueste RC-Car-Fernsteuerung aus dem Hause Horizon Hobby ist die **DX5 Pro**. Es handelt sich dabei um einen Pistolen-Sender mit fünf voll proportionalen Kanälen und zahlreichen Features. Dazu zählen Spektrum Lap Timer, AVC-Technologie, Telemetrie, mehrere Mischer und vieles mehr. Die Funke arbeitet mit DSMR-2,4-Gigahertz-Technologie mit einer Framerate von 5,5 Millisekunden. Zum Lieferumfang gehört außerdem ein antennenloser SR2100-Empfänger. Die Stromversorgung erfolgt entweder mit vier Mignonbatterien oder über einen optional erhältlichen LiPo-Akku. Der Preis: **279,99 Euro**. Das Set ist auch ohne Empfänger für **219,99 Euro** erhältlich.



HRC DISTRIBUTION

HRC Distribution erweitert das Sortiment an hochwertigen **Goldsteckverbindern**. Neu sind EC3- und EC5-Verbindungen. Erhältlich sind diese als Einzelpaare, sowie im Dreier-Set (drei Stecker und drei Buchsen).

EC3- und EC5-Steckverbindungen von HRC Distribution



Neu im Sortiment von HRC Distribution sind **dreipolige Hochstrom-Steckverbinder** vom Typ MR30. Diese sind dazu gedacht, Brushless-Regler mit dem entsprechenden Motor zu verbinden. Durch die spezielle Form der gelben Kunststoffgehäuse sind die Stecker absolut verpolungssicher, einfach zu lösen und zusammenzustecken. Erhältlich sind drei verschiedene Ausführungen: Ein paar mit männlichem und weiblichem Part, zehn männliche Parts oder zehn weibliche Parts.

MR30-Steckverbindungen von HRC Distribution

RIPMAX

Ein neues Servo aus dem Ripmax-Sortiment ist das **Futaba HPS-CB700**. Laut Hersteller handelt es sich dabei um das stärkste Standard-servo aller Zeiten. Sagenhafte 49 Kilogramm Stellkraft bei einer Stellzeit von nur 0,07 Sekunden bietet die Rudermaschine. Zu verdanken ist das dem neu entwickelten HPS-Motor, der deutlich kühler im Betrieb ist als herkömmliche Motoren. Auch der Stromverbrauch fällt dadurch deutlich geringer aus. Das neue Vollaluminiumgehäuse hat eine Größe von 40,5 x 21 x 37,7 Millimeter und das Servo ist sowohl für den SR-Modus der T7PX geeignet als auch voll programmierbar über das S.BUS2-System. Natürlich zählen ein Metallgetriebe, Kugellagerung und HV-Tauglichkeit zu den weiteren Features. Der Preis: **209,- Euro**.



Futaba HPS-CB700 von Ripmax

HPI 1968 Chevrolet Camaro-Karosserie von Ripmax



Der **1968 Chevrolet Camaro** ist eine Legende unter den Musclecars, bekannt für seine hervorragende Leistung. Nun können Camaro-Fans ihre eigene Replika im Maßstab 1:10 fahren, die auf nahezu alle 200-Millimeter-Tourenwagen passt. Die Lexanhaube ist hinten 210 Millimeter breit und hat einen Radstand von 255 Millimeter. Vorne werden Felgen mit 0, hinten mit 6 Millimeter Offset empfohlen. Die Linienführung des original Camaro wurden genau nachgebildet. Der beiliegende Dekorbogen mit vorgestanzten Aufklebern inklusive Fensterrahmen, Lichtern, Kühlergrill, Rücklichtern und vielem mehr, verleiht dem Modell einen einmaligen Look. Eine Sprühnebelschutzfolie und Fensterabkleber ermöglichen ein schnelles und einfaches Lackieren der klaren Karosserie. Ein optionaler, realistischer Heckspoiler liegt der Karosserie bei. Der Preis: **32,90 Euro**.



Ripmax hat mit dem **HPI F5.9** einen kraftvollen Nitromotor im Sortiment, der für hohe Geschwindigkeiten und jede Menge Drehmoment im bewährten Savage XL 5.9 sorgt. Dieser Motor ist nun auch einzeln erhältlich, um damit einen kleineren Savage aufzurüsten oder einen Monstertruck einer anderen Marke zu tunen. Die Leistung des Seilzuster-Triebwerks beträgt rund 3,76 PS und es kann optional das HPI Roto Start System nachgerüstet werden. Der Hubraum beträgt – wie der Name schon vermuten lässt: 5,9 Kubikzentimeter und der Vergaser hat einen Durchlass von 8,5 Millimeter. Der Preis für den Motor ohne Auspuff: **259,- Euro**.

HPI F5.9-Nitromotor von Ripmax

HERSTELLER Kontaktdaten

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

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

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

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

ROBITRONIC ELECTRONIC
Pfarrgasse 50, 1230 Wien, Österreich
Telefon: 00 43/19 82/09 20
Fax: 00 43/19 82/09 21
E-Mail: info@robitronic.com
Internet: www.robitronic.com

RUDDOG DISTRIBUTION
Troppauer Strasse 4, 83395 Freilassing
Telefon: 01 73/324 91 18
Telefax: 086 66/92 94 81
E-Mail: support@ruddog.eu
Internet: www.ruddog-shop.com

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

STURMHIND
St.-Guido-Stifts-Platz 5, 67346 Speyer
Telefon: 062 32/298 41 50
Fax: 062 32/298 41 99
E-Mail: info@sturmkind.com
Internet: www.sturmkind-shop.com



Pro-Line_Trencher von Pro-Line

Markt

PRO-LINE

Speziell für den Traxxas X-Maxx hat Pro-Line neue Reifen im Sortiment. Die **Trencher 4,3 Zoll Pro-Loc-Reifen** sind für extremes Gelände ausgelegt. Die Reifen sind breiter und somit wuchtiger als die beliebten Badlands-Reifen.

Außerdem sorgen sie durch die super weiche Gummimischung für besonders viel Grip. Ein horizontales, H-förmiges Profil erhöht die Traktion zusätzlich auf nahezu jedem Untergrund und das Reifenbett wurde verstärkt, damit die Pneus noch widerstandsfähiger sind. Durch das Pro-Loc-System werden die Reifenflanken in den Felgen verklemt und verschraubt, was ein Kleben überflüssig macht. Jeder Reifen wiegt 653 Gramm und misst 218 Millimeter im Durchmesser und 116 Millimeter in der Breite. Je Set bekommt man zwei Reifen samt passender Schaumstoffeinlagen.



Neue Sunpadow-Akkus im Sortiment von Robitronic

ROBITRONIC

Von Sunpadow ist bei Robitronic eine neue Lieferung mit **1s- und 2s-Wettbewerbsakkus** eingetroffen. Es handelt sich dabei um EFRA-legale Hardcase-LiPos mit 4-Millimeter-Goldkontakten und besonders tiefem Schwerpunkt. Erhältlich sind zunächst vier neue Varianten: Ein 2s-Shorty mit 3.800 Milliamperestunden Kapazität und bis zu 130C maximaler Kurzzeitbelastung. Ebenfalls im Shorty-Format sind erhältlich zwei 1s-LiPos mit 6.300 Milliamperestunden Kapazität (bis zu 130C) beziehungsweise 8.200 Milliamperestunden Kapazität (bis zu 100C). Außerdem ist ein 2s-Competition-Stick-Pack mit 8.400 Milliamperestunden Kapazität mit 120C maximaler Belastung im Sortiment. Die Preise reichen von **55,- Euro** bis **94,- Euro**. Die erste Lieferung wird in limitierter Stückzahl mit einer Akkutaste ausgeliefert.



Crawler-Motoren von Robitronic

Robitronic präsentiert eine neue Serie von **Bürstenmotoren für Crawler-Modelle**. Die Motoren besitzen ein hohes Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen. Die Kraftentfaltung ist bei diesem Motor so gewählt, dass sehr feinfühlig im Gelände manövriert werden kann. Die Features der Motoren: doppelt kugelgelagert, verstellbares Timing und für Wartungsarbeiten zerlegbar.

Die Motoren in 540er-Baugröße sind für einen Spannungsbereich von 4,8 bis 9,6 Volt ausgelegt und sind erhältlich mit 27, 35, 55 oder 80 Turns für jeweils **29,90 Euro**.

Robitronic hat eine neue Killerbody-Karosserie in Form eines **Land Rover Defender D90** im Sortiment. Die Karosserie ist mit vielen Details versehen und aus ABS-Kunststoff gefertigt. Dadurch ist sie laut Hersteller robust und steckt im rauen Alltagsbetrieb einiges weg. Kurze Überhänge garantieren gutes Handling im Gelände und sorgen für große Böschungswinkel – ganz wie beim Original. Das Interieur besteht aus einer Wanne, in der die Sitze

befestigt werden. Seitenverkleidungen für die Türen, ein Armaturen Brett mit Lenkrad und beiliegende Aufkleber für die Instrumente ergeben ein realistisches Innenleben. Auch im Außenbereich ist einiges an Details vorhanden wie zum Beispiel Scheibenwischer, Rückspiegel, Türscharniere und noch einiges mehr. Als besonderes Highlight sind die Lüftungsgitter links und rechts am Kotflügel aus Edelstahl gefertigt. Die 207 Millimeter breite Karosserie hat einen Radstand von 280 Millimeter und wird unlackiert ausgeliefert. Der Preis: **72,- Euro**.



Killerbody-Karosserie Land Rover Defender D90 von Robitronic

Unter dem Motto „klein aber mächtig“ gibt es bei Robitronic ein neues Ladegerät für verschiedene Anwendungszwecke. Das **SkyRC B6 Nano DC Ladegerät** verfügt über ein gut ablesbares, kontrastreiches Display mit allen für den Lade-/Entladevorgang wichtigen Parametern. Das B6 nano wird über drei kapazitive Touch-Tasten einfach und intuitiv bedient. Per Bluetooth kann es auch über eine App via Smartphone angesteuert werden. Der Winzling bietet alle üblichen Lade- und Entlademodi wie Charge, Balance-Charge, Fast-Charge, Storage und Discharge. Am Ein- und Ausgang sind XT-60-Stecker verbaut. Der Balancer-Anschluss ist im XH-Format gehalten. Das 320 Watt starke Ladegerät hat einen einstellbaren Ladestrom von 0,1 bis 15 Ampere und kann mit maximal 3 Ampere entladen. Damit ist es möglich, LiPo-, LiFe-, LiIon- oder sogar LiHV-Akkus mit bis zu 6 Zellen zu füllen und zu leeren. Auch Nickel- und Blei-Akkus können natürlich geladen werden. Das 130 Gramm wiegende Ladegerät misst 76 × 85 × 37 Millimeter und kostet **68,- Euro**.



SkyRC B6 Nano DC Ladegerät von Robitronic



Team Associated
CR12 Ford F-150
Pick-Up von Ruddog
Distribution

RUDDOG DISTRIBUTION

Der neue **Team Associated CR12 Ford F-150 Pick-Up** von Ruddog Distribution kommt als Ready-to-Run-Set. Er ist ausgestattet mit der Reedy Power-Elektronik und ist in den Grundfarben Schwarz und Blau erhältlich. Der im Maßstab 1:12 gehaltene Elektro-Offroader verfügt über permanenten Allradantrieb und realistische Reifen und Felgen sowie eine lizenzierte Ford F-150 Pick-up-Karosserie. Das Stahlrahmenchassis sorgt für jede Menge Stabilität und die Vierlink-Aufhängung mit Gewindestoßdämpfern sowie die weichen Gummireifen lässt den Truck auch schweres Gelände ohne Probleme meistern. Dazu kommen ein kompaktes Getriebe mit drei Zahnrädern, CVA-Antriebswellen vorne und hochwertige Kugellager. Zum RTR-Set gehören auch ein 2,4-Gigahertz-RC-System sowie ein 850-Milliampere-stunden-Li-Ion-Akku samt passendem Ladegerät. Die Länge des Modells beträgt 372 Millimeter und das Gewicht 1.110 Gramm.

STURMHIND

Von Sturmkind gibt es eine neue **Limited White-Version** des DRIFT-Racers. 550 PS warten darauf, per Smartphone zum Drift oder Rennen losgelassen zu werden. Der DRIFT-Racer bewegt sich mit der Fahrdynamik eines realen Rennautos. Während herkömmliche ferngesteuerte RC-Car-Modelle aufgrund der Verkleinerung immer unrealistisch und kaum kontrollierbar zu fahren sind, simuliert DRIFT die komplette Fahrphysik eines echten Rennautos. Somit fahren, beschleunigen, driften und lenken die DRIFT-Racer absolut authentisch. Das Modell ist wie die anderen DRIFT-Modelle im Maßstab 1:43 gehalten.

DRIFT-Racer in Weiß
von Sturmkind



RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

Bei rc-car-online sind einige weitere **Tuningteile für den Losi Super-Baja Rey** und mit dem **ZTW-Beast Pro 300A 12S** ein Regler der absoluten Spitzenklasse für 1:5er- und 1:6er-Modelle neu erhältlich. Letzterer bringt nach eigenen Angaben als Eigenschaften eine verbesserte Gasannahme, ausgezeichnete Beschleunigung, Linearität und Fahrbarkeit mit. Das PC-Interface ermöglicht Einstellungen, Programmierung und Firmwareupdates. Parallel ist der Regler mittels LCD-Programmierskarte voll programmierbar. Der BEC-Ausgang ist einstellbar auf 6 oder 7,4 Volt und der Ausgangsstrom reicht bis 8 Ampere. Vielfache Schutzmechanismen wie Unterspannungsabschaltung, Überhitzungsschutz und Schutz bei Signalverlust runden das Paket ab. Der Dauerstrom kann bis 300 und der Spitzenstrom (10 Sekunden) 1.800 Ampere betragen. Der Preis: **299,90 Euro**.

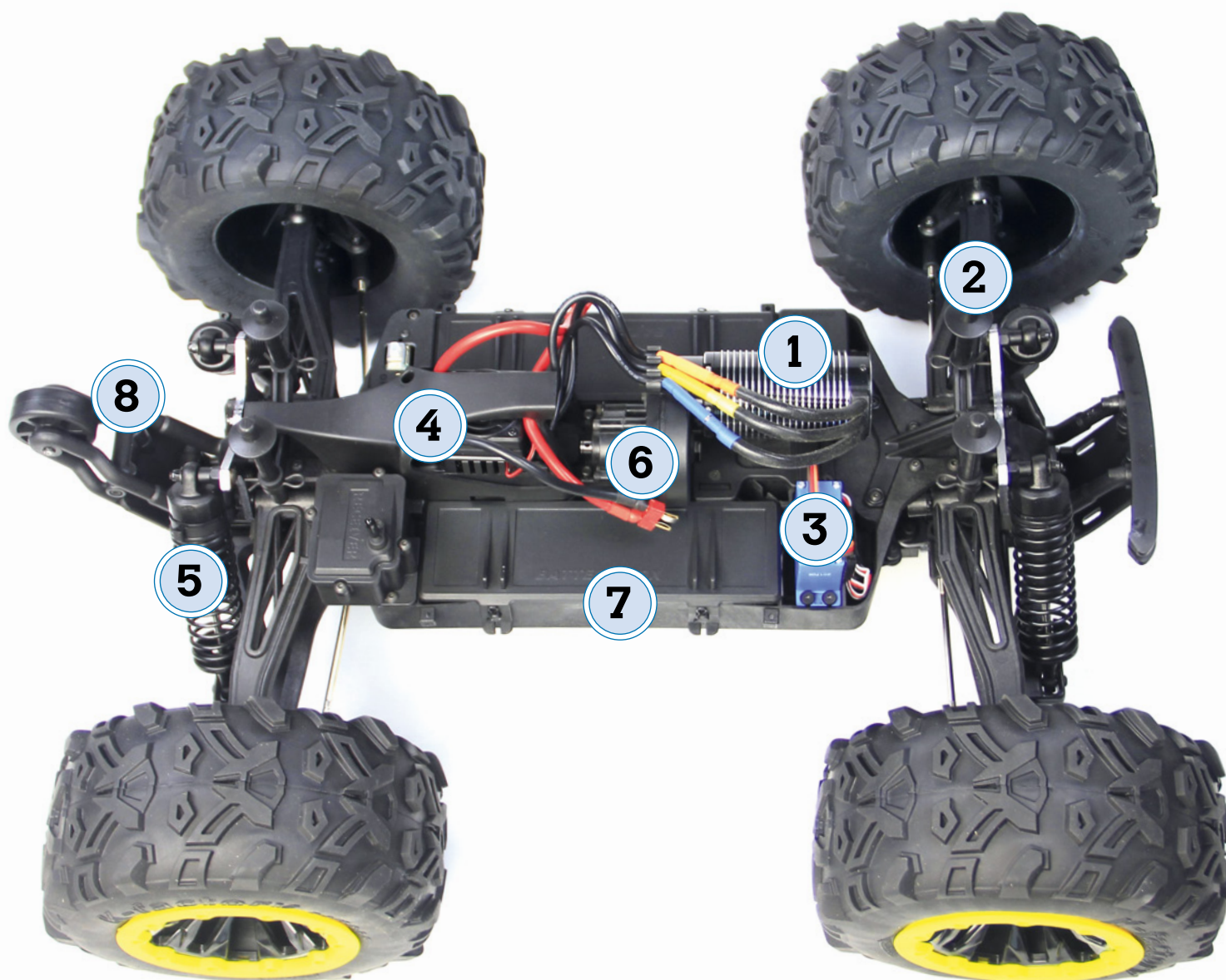


RC-Car-Shop Hobbythek - Nauenweg 55 - 47805 Krefeld
Tel.: 02151 820200 - Fax: 02151 8202020 - hobbythek@t-online.de

rc-car-online.de

Losi Super-Baja Rey-Tuningteile und ZTW-Beast Pro 300A 12S RC-Car-Shop - Hobbythek

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

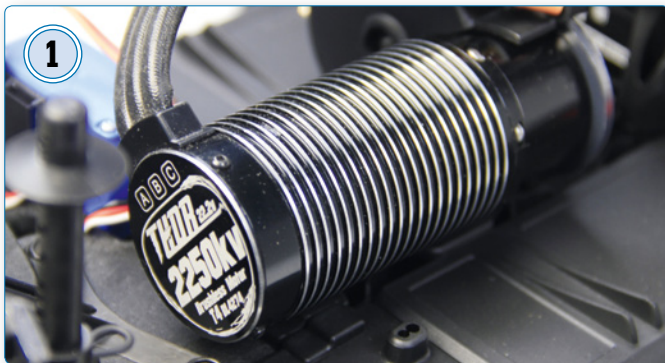


FIRSTLOOK

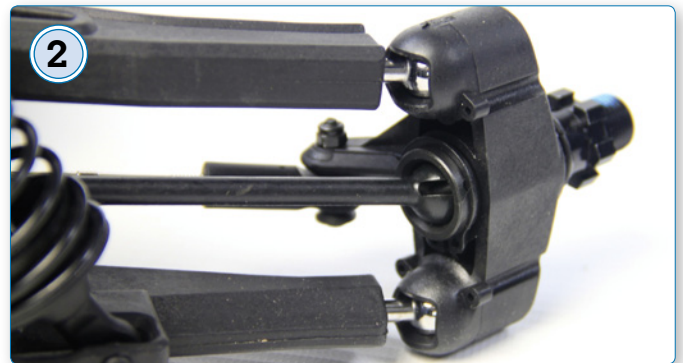
Text und Fotos: Thomas Strobel

Monstertrucks im Maßstab 1:8 erfreuen sich im RC-Car-Bereich seit Jahren größter Beliebtheit. Das liegt vor allem daran, dass man mit ihnen so gut wie überall Spaß haben kann, egal ob auf einem Parkplatz oder abseits der Straßen. Gerade ein Monstertruck im Maßstab 1:8 kommt mit fast jedem Gelände klar, was natürlich an der großen Rädern und der hohen Bodenfreiheit liegt. Seit es auch noch die elektroangetriebenen Brushlessmodelle gibt, ist auch die Lärmbelästigung kein Thema mehr. Team Magic hat mit dem E6 Raptor einen weiteren neuen Monstertruck auf den Markt gebracht.

Der E6 Raptor kommt komplett aufgebaut als Ready-to-run-Version mit modernster Brushless-Technologie und tollem Design. Der Truck ist in zwei Farbvarianten erhältlich. Zum einen schwarz/grün und zum anderen in schwarz/gelb, den wir hier vorstellen. Die Teilequalität lässt keine Wünsche offen. Der Truck wird mit 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem mit Mikroempfänger ausgeliefert. Das Brushless-System kann mit bis zu 6s-LiPo-Akkus betrieben werden. Lediglich letztere fehlen im ansonsten vollständigen Lieferumfang. Einen ausführlichen Testbericht zum Team Magic Monstertruck gibt es in einer der nächsten Ausgaben von CARS & Details. <<<<



Der massive THOR Brushlessmotor T4 dreht mit 2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt



An der Vorderachse sorgen CVD-Antriebswellen für eine perfekte und spielfreie Kraftübertragung an die Räder



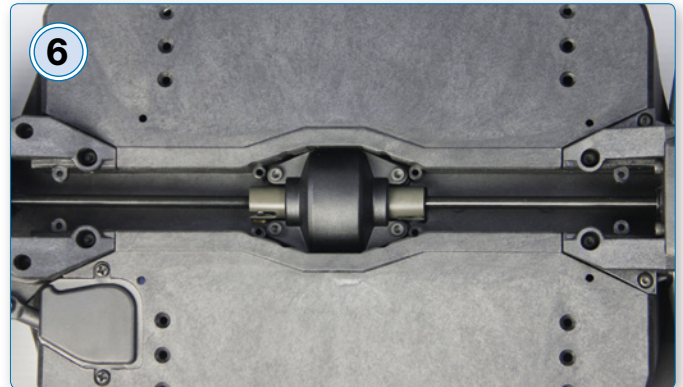
Ein Savox SW0231-Lenkservo mit einer Stellkraft von 15 Kilogramm sorgt zusammen mit dem einstellbaren Servosaver für eine präzise und kraftvolle Steuerung der Räder. Das verbaute Metallgetriebe sorgt zudem für die nötige Haltbarkeit



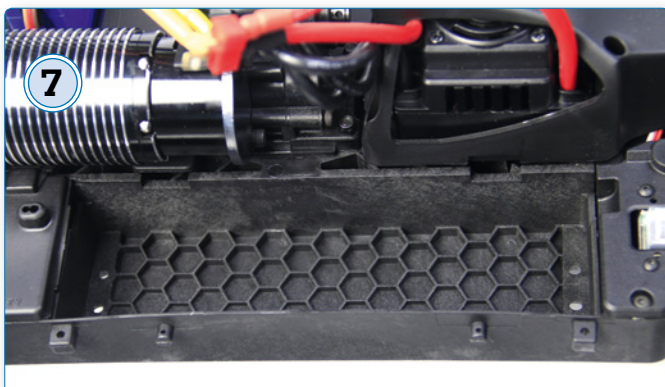
Der wasserfeste Brushlessregler verträgt bis zu 150 Ampere und kann mit bis zu 6s-LiPo-Akkus betrieben werden. Für die optimale Kühlung sorgt der aktive Lüfter der auf dem Regler montiert ist. Zudem bietet der luftzuführende „Käfig“ einen guten Schutz



Die Big-Bore-Stoßdämpfer sind komplett aus Kunststoff gefertigt. Mit den mitgelieferten Clips kann die Federvorspannung geändert werden



Toll ist das leicht zugängliche Mitteldifferenzial. Mit nur vier Schrauben am Unterboden kommt man ans Differenzial und kann es zum Beispiel sperren oder bei Bedarf reparieren



Die Akkufächer sind etwas fummelig zu öffnen beziehungsweise zu schließen, hier gibt es aber ein passendes Tuningteil von Team Magic, mit dem der Akku durch Klettband fixiert wird

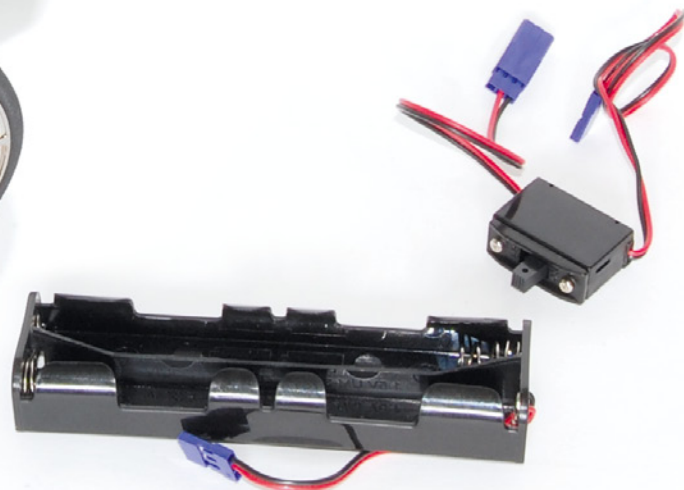


Eine ab Werk angebrachte Wheeliebar ergibt bei so einem leistungsstarken Monstertruck durchaus Sinn

Sanwas Mittelklasse im Edel-Look



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



GLÄNZENDER AUFTRITT

Die Zeiten, in denen Geräte allein durch ihre technischen Fertigkeiten Fans und Käufer fanden, sind längst vorbei. Optik, Image, Lifestyle – all diese Kriterien, die eigentlich wenig über die praktischen Qualitäten aussagen, stehen heutzutage ganz oben auf der Prioritätenliste. Nur logisch also, dass Sanwa mit optisch aufgewerteten Varianten seiner RC-Car-Anlagen wie der MT-S in Piano Black für Furore sorgen will.

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Insgesamt ist die MT-S nach dem markeneigenen Flaggschiff M12S und der oberen Mittelklasseanlage MT-4S bereits die dritte Fernsteuerung, die seitens Sanwas ab Werk in einer limitierten Auflage ausgeliefert wird. Das Besondere ist jeweils die Lackierung in Klavierlack, also tief schwarzem Glanzlack. Hand aufs Herz – praktische Vorteile ergeben sich hierdurch keine. Doch da das Auge bekanntlich mitfährt, kann ein bisschen Eye Candy niemals schaden.

Klein, schwarz, stark

Folgerichtig hat sich an den grundsätzlichen Stärken der MT-S nichts geändert. Zwar wird sie herstellerseitig innerhalb der Mittelklasse angesetzt und muss sich dort sogar noch der Sanwa MT-44 unterordnen. Nüchtern betrachtet, lassen ihre Features aber etwas ganz anderes erahnen als Mittelmaß.

Das kompakt gehaltene Layout der MT-S geht Hand in Hand mit ihrem Basisgewicht von nur knapp über



Kommt ein 2s-LiPo als Stromspender zum Einsatz, dann begnügt sich die MT-S mit einem Gesamtgewicht von deutlich unter einem halben Kilogramm. Viel leichter geht's kaum

360 Gramm. Setzt man einen passenden 2s-LiPo als Stromspender ein, so summiert sich das Gesamtgewicht auf etwa 450 Gramm. Viele leichter kann ein moderner Coltsender eigentlich kaum sein. Dem gegenüber fühlt sich die MT-S aber alles andere als klapperig oder flatterig an. Speziell in der Klavierlack-Version wirkt das Gehäuse sehr hochwertig und solide. Etwas schade ist, dass sich die Mittelklassen-Sanwa nicht für Linkshänder umbauen lässt, was innerhalb dieser Preiskategorie allerdings auch nicht üblich ist.

Im Vergleich zu den anderen, sowohl aktuellen, als auch vergangenen Mittelklasse-Fernsteuerungen der Marke verfügt die MT-S weder über eine gummierte

TECHNISCHE DATEN

- Kanäle: 4 • Stromversorgung: 4,8 bis 7,4 V • Modulation: 2,4 GHz, FH 3/FH 4T • Modellspeicher: 20 • Mitgelieferter Empfänger: RX-482 • Telemetrie: Ja • Umbau auf Linkshänder: Nein • Gewicht: 364 g • Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen • Bezug: Fachhandel



Per griffigem Moosgummi-Überzug auf dem Lenkrad wird die Richtung gewechselt. In direkter Nachbarschaft sitzen drei Trimmshalter zur Direkteingabe frei wählbarer Funktionen

Griffauflage, noch über das Wechselsystem für unterschiedliche Griffstärken. Hier jedoch lässt sich ideal aus der Not eine Tugend machen. Fehlende Gummigriffe hin oder her, viele Piloten verpassen ihren Sendern ohnehin rutschfeste Griffbänder aus dem Zubehör für Tennis- oder Squashschläger. Auf dem Kunststoff-Gehäuse der MT-S haften diese Bänder ideal, sodass sich mit einer geringen Zusatzinvestition von 2,- bis 3,- Euro ein perfekter Griffbereich schaffen lässt.

Innenleben

Bei allem Fokussieren auf die Optik dürfen technische Fertigkeiten bei einer RC-Car-Anlage natürlich nicht fehlen. In Sachen Bedienung unterscheidet sich die MT-S von vielen ihrer Markengeschwister dadurch, dass das gewohnte Scrollrad zum Abrufen der unterschiedlichen Software-Menüs fehlt. Stattdessen setzt die MT-S auf vier Buttons zur Menü-Navigation, an deren Arbeitsweise man sich sehr schnell gewöhnt. Zusätzlich stehen drei Trimm- und drei zusätzliche Funktionsschalter zur Verfügung, die sich unterschiedlich belegen lassen und dann direkten Zugriff auf die gewünschte Funktion ermöglichen.

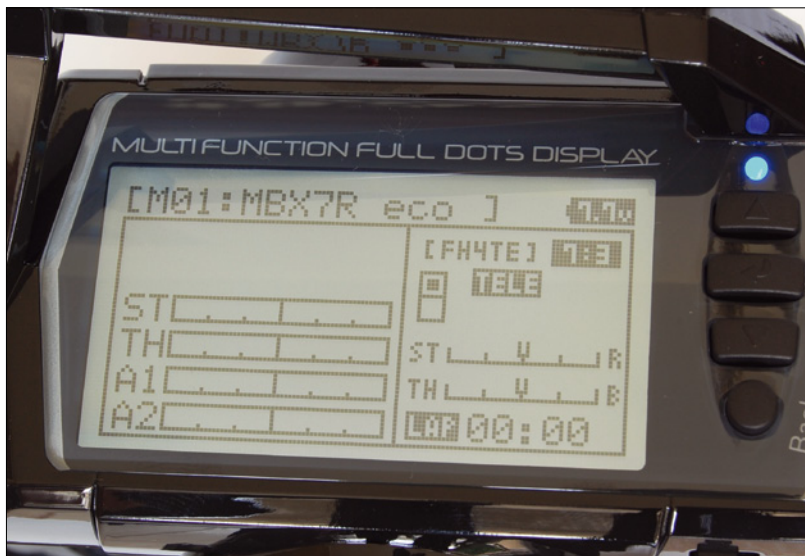
Auch bei Sanwas Spezialdisziplinen kann die MT-S glänzen. Sie unterstützt die SSR-Funktion (Sanwa Super Response), bei der spezielle Sanwa-Servos



Neben den Anschlüssen Lenkung, Gas/Bremse sowie zwei zusätzlichen Kanälen verfügt der Vierkanal-RX-481 auch über einen Port für SSL-fähige Endgeräte wie Sanwas Fahrtenregler der Super-Vortex-Serie



Mit seinen geringen Abmessungen und der integrierten Antenne zielt der RX-482 speziell auf den Einsatz in kleineren Modellen ab – wie beispielsweise 1:10er-Buggys



Das beleuchtete Display ist bei allen Lichtsituationen sehr gut ablesbar. Alle notwendigen Daten werden bereitgehalten, ohne den Bildschirm dabei zu überladen

mit einer extra hochfrequenten Taktung angesprochen werden. Ebenfalls an Bord ist SSL (Sanwa Synchronized Link). Dabei handelt es sich um eine spezielle Telemetrie, die es zusätzlich erlaubt, passende Sanwa-Fahrerregler direkt über die MT-S zu programmieren. In Sachen Basisfeatures ist die Anlage ohnehin über jeden Zweifel erhaben. Alles, was man zum Steuern eines modernen RC-Cars benötigt, kann die MT-S bieten.

Ebenfalls Sanwa-üblich ist das Vorgehen, RC-Car-Anlagen in Bundles mit unterschiedlichen Empfängern anzubieten. So wird unsere limitierte MT-S mit einem RX-482-Empfänger ausgeliefert. Dessen spezielle Stärke ist neben der Unterstützung des SSL-Features das Fehlen einer externen Kabelantenne. Damit empfiehlt sich der RX-482 speziell für Elektromodelle in kleineren Maßstäben wie beispielsweise 1:10, wo Größen- und Strecken-bedingt keine allzu großen Distanzen zwischen Fahrer und Modell zustande kommen. Natürlich lässt sich der RX-482 auch in 1:8ern perfekt unterbringen, aber die hier anfallenden größeren Entfernungen könnten aufgrund der im Empfängergehäuse integrierten Antenne zumindest theoretisch zu Verbindungsproblemen führen.

MEIN FAZIT



„Nix für Poser – eher was für Puristen“ könnte der Slogan für Sanwas MT-S heißen. Doch ganz so einfach ist die Sache nicht, denn die Mittelklasseanlage bietet neben technischen Feinheiten auch optische Schmankerl, was natürlich speziell für die ultra schicke, limitierte Ausführung in Klavierlack-Optik gilt.

Oliver Tonn
 Fachredaktion CARS & Details

- Großer Funktionsumfang +
- Beleuchtetes Display
- Schicke Optik

Nicht für Linkshänder geeignet -



Da der Gashebel nicht einstellbar ist, muss man ihn nehmen, wie er ist. Für die allermeisten Fahrer sicher kein Problem



Die Klavierlack-Optik der limitierten Sonderedition der MT-S verleiht der ansonsten eher nüchternen Anlage buchstäblich zusätzlichen Glanz

Insgesamt konnte die limitierte Sanwa MT-S in Klavierlackoptik genauso überzeugen, wie es auch schon ihrer technisch identischen „Normalo-Schwester“ in unserem Test gelungen war. Der Funktionsumfang ist modern und sehr reichhaltig gestaltet, die kleine Schwäche der fehlenden Gummiauflage im Griffbereich lässt sich mit minimalem Aufwand ausbügeln und mit ihren insgesamt 20 Modellspeichern dürften 99,9 Prozent der potenziellen Kunden ihre Fuhrparks locker abdecken können. Klar, selbst in der Klavierlack-Variante fehlt der MT-S etwas der „Glamour-Faktor“ von Sanwas Top-Anlagen, mit denen man so schön auf dem Fahrerstand angeben kann. Wer aber einfach nur eine technisch ausgereifte, sehr gut verarbeitete und mit allen nötigen Features ausgestattete Coltfernsteuerung sucht, der ist hier goldrichtig. <<<<



Statt des sonst bei Sanwa-Anlagen häufig verwendeten Scrollrads kommen bei der MT-S vier Knöpfe zur Menüsteuerung zum Einsatz

Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

Modellbau Lindinger



Traxxas TRX 4
Land Rover Defender



Horizon Hobby



Losi TENACITY



HPI



Trophy Truggy FLUX



RC-Car-Shop-Hobbythek



MadMax Reifen Programm



Buri-Racer



E1 drift show 2017



Carson



1:8 Beat Warrior Buggy



Modellsport Schweighofer



MODSTER Cito
Electro Buggy



Text: Michael Klaus
Fotos: Marcus Krause

Truggy-DM 2018 in Meiningen



BREITREIFEN-ELITE

Steinig, wellig und staubig – die Strecke, die der MRC Meiningen für die Truggy-DM 2018 präpariert hatte, forderte viel von Mensch und Material. Vom 29. Juni bis zum 01. Juli fand dort die diesjährige Deutsche Meisterschaft in den Klassen ORET und ORT statt. Die Teilnehmer erwartete eine knapp 250 Meter lange Strecke mit einer Mischung aus Naturboden, Pflaster und Gummimatten, die anspruchsvoll zu befahren war. Es gab einen Überecktable, einen Stufensprung, einen großen Table, eine abfallende Pflasterkurve, eine Dreier-Kombination, eine schräg abfallende Kurve und einen großen Sprung im Streckenlayout. Dafür benötigten die schnellsten Fahrer gerade mal unter 30 Sekunden pro Runde.

Das Rennen begann am Freitag mit dem Training bei schönstem Sommerwetter in Gruppen, wobei im Laufe des Tages immer mehr Teilnehmer anreisten. Mit vor Ort waren die letztjährigen Deutschen Meister Ronny Schiffner und Stev Krause, wie auch André Kuchenbecker (40+-Sieger). Beim Blick auf das Teilnehmerfeld wurde jedoch klar, dass es in diesem Jahr schwer werden würde mit der Mission Titelverteidigung. Neben dem Vizemeister aus dem Vorjahr Johannes Klett und Sascha Nelson, der Platz 3 belegte, standen Tom Sommer, Damiano Muscella und Burak sowie Berkan Kilic auf der Teilnehmerliste. Mit Sophie Müller und Leony Schwinkowski waren in diesem Jahr außerdem zwei junge schnelle Damen mit am Start. Einen positiven Trend gab es in der Klasse ORET zu verzeichnen. Diesmal konnte der Veranstalter immerhin elf Fahrer begrüßen.

Entspannte Spannung

Am Samstag wurde es nach der Fahrerbesprechung zum ersten Mal spannend für die Teilnehmer. Der erste von den fünf Vorläufen stand auf dem Programm. Nach einem technischen Problem bei der Zeitnahme, mussten die ersten beiden Vorläufe wiederholt werden. Dies tat der Entscheidung für das Vorlaufergebnis jedoch keinen Abbruch. Dafür kamen alle in den Genuss, zwei weitere Läufe auf der Strecke fahren zu können. Übrigens herrschte vor Ort eine entspannte Stimmung bei warmem und sonnigem Wetter.

Die Entscheidung für die Finaleinteilung fiel nach den letzten beiden Vorläufen am Sonntagmorgen. An der Spitze der Klasse ORT stand Burak Kilic bereits als Vorlaufschleunster fest. Er war eine Klasse für sich. Im letzten Vorlauf schaffte sein Bruder Berkan eine Verbesserung auf den zweiten Platz vor Tom Sommer und Ronny Schiffner. Dies hatte den Vorteil, dass ihr Vater Abdullah Kilic nicht zwei Fahrzeuge gleichzeitig in den Halbfinals betreuen musste. In der Klasse ORET war es Andreas Ruepp, der vor Udo Oehler, Markus Fischer und dem noch amtierenden Deutschen Meister Stev Krause die Rangliste anführte.



Die anspruchsvolle Strecke wartete mit unterschiedlichen Untergründen auf

Adrenalin

Nach der Mittagspause ging es Schlag auf Schlag. Die A-Finals der Klasse ORET wurden dreimal mit einer Fahrzeit von jeweils 10 Minuten gefahren. Gewertet wurde nach Punkten. Die Entscheidung um den Deutschen Meistertitel fiel im letzten Finale. Die Spannung stieg, nachdem Stev Krause und Andreas Ruepp jeweils ein Finale gewannen. Bis zur Ziellinie war der Titelgewinn völlig offen. Von Platz 8 gestartet lag Johannes Wagner plötzlich auf Titelpfad, aber dahinter benötigte Stev Krause nur hinter ihm als Zweiter ins Ziel fahren, um seinen Titel zu verteidigen. Es kam zu einem Herzschlagfinale. Mit knapp einer Sekunde Vorsprung machte Johannes Wagner seinen Titelgewinn klar, da Udo Oehler vor Stev Krause den zweiten Platz in diesem Finale belegte. Für Stev Krause reichte es zum Vizemeister und Udo Oehler machte das Podium auf Platz 3 komplett. Der Juniorentitel ging an Stev Krause und der neue Jugendmeister war gleichzeitig der Deutsche Meister Johannes Wagner.

In der Klasse ORT begannen zuerst die aufsteigenden Finals, bis in den beiden Halbfinals die besten fünf Fahrer aus jedem Lauf ins Finale aufstiegen. Mit dabei war Sophie Müller, die bei ihrer ersten Teilnahme bei der Truggy-DM ins Finale fuhr. Nach technischen Problemen blieb ihr diesmal jedoch nur Platz 10. An der Spitze entbrannte der Zweikampf zwischen Burak und Berkan Kilic in dem 40-minütigen Finale um den Sieg. Beide bauten ihren Vorsprung langsam aus, wobei Burak Kilic nochmal den gewissen Tick schneller war als sein Bruder Berkan.

Der Sieg ging völlig verdient an Burak Kilic vor Berkan Kilic und Johannes Klett, der den letztjährigen Deutschen Meister Ronny Schiffner und Tom Sommer



Bereit zum Finalstart. Kurz zuvor stehen die Fahrzeuge in der Box und warten auf die Freigabe der Vorbereitungszeit durch den Rennleiter



Finalstart zum A-Halbfinale der Klasse ORT

Action beim Tanken in der Boxengasse. Daniel Sommer (links) ist bereit für den Tankstopp seines Sohns Tom

auf Distanz hielt. Dirk Kirchwehm folgte auf Platz 6, was er jedoch verschmerzen konnte. Immerhin gewann er das Finale ORT 40+ und wurde Deutscher Meister 40+. Seinen nächsten Titel gewann Stev Krause (Junior) in dieser Klasse und Johannes Klett wurde Jugendmeister vor Tom Sommer und Sophie Müller. Glückwunsch an alle Pokalgewinner, die bei der abschließenden Siegerehrung ihre Pokale in Empfang nehmen durften. <<<<<



Die Pokalgewinner der Klasse ORT: Burak Kilic (Mitte) siegte vor seinem Bruder Berkan (links) und Johannes Klett

ERGEBNISSE

ORT

1. Burak Kilic
2. Berkan Kilic
3. Johannes Klett
4. Ronny Schiffner
5. Tom Sommer
6. Dirk Kirchwehm
7. Stev Krause
8. Niklas Bannach
9. Thomas Lucas
10. Sophie Müller

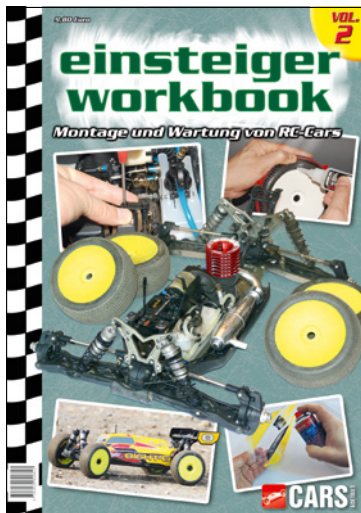
ORET

1. Johannes Wagner
2. Stev Krause
3. Udo Oehler
4. Andreas Ruepp
5. Markus Fischer
6. Lukas Krappmann
7. Patrick Grübel
8. Edvin Yousefian
9. Robert Gillig
10. Silvio Richter



SHOP

**Keine
Versandkosten**
ab einem Bestellwert
von 29,- Euro

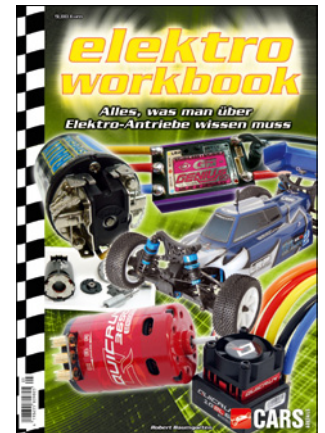


**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12099
€ 9,80

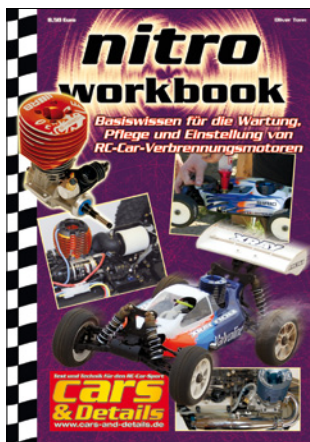


**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12045
€ 9,80

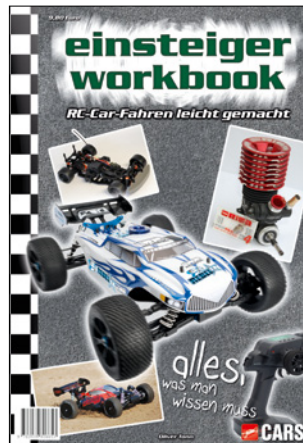


**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586
€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990
€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



6 Ausgaben für 35,- Euro

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

So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037
€ 9,80



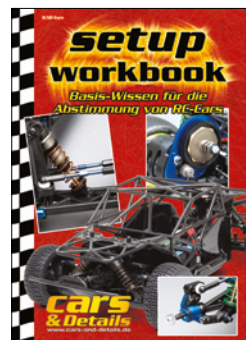
Auch digital als eBook erhältlich



Modellmotoren praxisnah
Werner Frings

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

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80

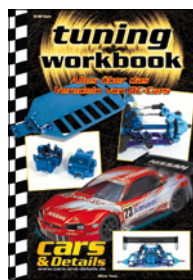


Auch digital als eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



Auch digital als eBook erhältlich

Tuning Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



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

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

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

Problemlos bestellen >

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

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

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

- Ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 5,90. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtungen.
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eitville
Gläubiger-Identifikationsnummer DE54ZZZ0000009570

DARUM LOHNT SICH EIN BESUCH DER MODELL-HOBBY-SPIEL 2018 IN LEIPZIG



HALLEN-SAUSE

Jedes Jahr kommen rund 100.000 Besucher Anfang Oktober in die Leipziger Messehallen, um die modell-hobby-spiel zu besuchen. Das Event zählt zu den größten Messen für Modellbahn, kreatives Gestalten, Spiel, Philatelie und natürlich Modellbau in ganz Deutschland. So wird das Messezentrum der sächsischen Stadt auch 2018 wieder ein Magnet für Hobbyisten aus den verschiedensten Sparten sein. Der Termin ist der 05. bis 07. Oktober.

Die modell-hobby-spiel ist viel mehr als nur eine Hobbymesse. Von Drohnen bis Robotik und Virtual Reality tauchen Technik-Fans bei dem Event in die digitalisierte Hightech-Spielwelt der Tekkie Area ein. So finden Tüftler

DATEN & FAKTEN

Am 5. und 6. Oktober 2018 öffnet die modell-hobby-spiel von 10 bis 18 Uhr sowie am 7. Oktober von 10 bis 17 Uhr.

An der Tageskasse kostet die Tageskarte für Messesfreitag und -sonntag 14,- Euro und am Samstag 15,- Euro. Ermäßigte Tagestickets sind für 9,90 Euro, Tageskarten für Kinder von sechs bis zwölf Jahren für 5,- Euro erhältlich. Der Eintritt für Kinder bis einschließlich fünf Jahre ist frei. Dauerkarten (nur online und an den Tageskassen) gibt es für 29,- Euro, Gruppenkarten (ab zehn Personen, nur Tageskasse) für 9,90 Euro pro Person.

Aktuelle Informationen zur Messe gibt es unter www.modell-hobby-spiel.de sowie auf www.facebook.de/modell-hobby-spiel

im Makerspace Zugang zu den aktuellen Trends im 3D-Druck. Flug- und Fahrschulen begeistern mit ferngesteuertem Modellsport. Spektakuläre Erlebnisse sind garantiert, wenn Race-Cars über die Rennstrecke sausen oder Multikopter mit Onboard-Kameras in die Luft gehen und dabei per FPV die Sicht aus der Onboard-Perspektive bieten. Neue Technologien für den Hobbyraum wie CNC-Fräsen oder Lasergravur lassen sich live ausprobieren. Somit bietet die Leipziger Traditionsmesse etwas für die ganze Familie. Neben dem bunt gemischten Besucherfeld gibt es natürlich auch zahlreiche namhafte nationale und internationale Aussteller, die in Leipzig ihre schönsten Ausstellungsstücke präsentieren, Modelle in Aktion zeigen und natürlich auch allerhand Produkte zum Verkauf anbieten. <<<<<



TEKKIE-PARADIES

3D-DRUCK UND MEHR

Die Tekkie Area der modell-hobby-spiel beleuchtet mit Zukunftsthemen wie 3D-Druck und Robotik, wohin in Sachen Hobby die Reise geht. Digitale Technologien sind inzwischen fest etabliert im Freizeit- und Spielwarenmarkt. Kleine Serien, noch individuellere Bauteile und Zubehör aus dem 3D-Drucker erobern den Modellbau. In Leipzig können Technik-Begeisterte Neuheiten entdecken, testen und mitnehmen – inklusive Beratung und Tipps direkt von Fachleuten. <<<<



BRÜCKENSCHLAG

PROBEFAHREN IM ELEKTRO-RENNER

Wie eng RC-Cars und Motorsport zusammenhängen, zeigt ein schneller Stromer, den das Technisch-Ökologische Projektzentrum Rabutz präsentiert. Der neuentwickelte Formel-E-Flitzer hat zwei Drehstrom-Asynchronmotoren. Konstruktion und Steuerung werden von technikbegeisterten Schülern erläutert. Die Besonderheit: Der Rennwagen mit Elektroantrieb kann Probe gefahren werden. <<<<

HONTAHT
modell-hobby-spiel
Messe Allee 1, 04356 Leipzig, Telefon: 03 41/678 81 98
Internet www.modell-hobby-spiel.de

FACHTREFFPUNKT MODELLSPORT UND TECHNIK

PROFI-VORTRÄGE

Der Fachtreffpunkt Modellsport und Technik zieht seit einigen Jahren die Besucher der modell-hobby-spiel magisch an. Hier referieren Fachleute über aktuelle Trendthemen aus dem Modellsport und vermitteln Grundlagenwissen für Ein- und Umsteiger. Durch die Beantwortung der Besucherfragen entstehen so zahlreiche lebendige Präsentationen, zu denen



jeder Besucher herzlich eingeladen ist. RC-Car-Fahrer haben hier die Möglichkeit, über den Tellerrand zu blicken und sich über Trendthemen wie Drohnen oder 3D-Druck zu informieren. <<<<

Wie ein 3D-Drucker funktioniert, was alles möglich ist und wo die Grenzen der Einsatzmöglichkeiten liegen, erklären Experten in kurzweiligen Vorträgen



INDOOR-SPIELPLATZ

LEIPZIGER MESSE-CUP 2018

Getunte Motoren dröhnen wieder durch die Messehalle 4: Hochspannung im Fahrerlager und Mitfiebern im Publikum sind garantiert, wenn Miniboliden auf der modell-hobby-spiel auch in diesem Jahr wieder ins Rennen gehen. Doch neben dem traditionellen Messe-Cup – dem größten Indoor-Rennen Deutschlands – gibt es auch noch einige andere Highlights für RC-Car-Fans. Auf zehn erfolgreiche Jahre schaut der MesseCup Leipzig zurück. Zum elften Mal liefern sich RC-Boliden Wettkämpfe um den begehrten Pokal. Für vier Tage messen sich auf Europas größtem asphaltiertem Indoor-Racetrack nationale sowie internationale Piloten der 1:8er-Offroad-Gemeinschaft. Auf der sprung- und kurvenreichen Strecke starten Verbrenner-Buggys, -Truggys und Elektro-Buggys der Klassen OR8, ORT, ORE8. <<<<

ALLES, NUR NICHT GEWÖHNLICH

Text und Fotos: Michael Klaus



Großer Spaß
auf sechs Rädern



Aus dem Hause Tamiya kommt mit dem Konghead 6x6 ein ungewöhnliches Fahrzeug mit Sechsradantrieb. Es verspricht Fahrspaß bei gleichzeitig cooler Optik. Die Grundlage des Modells bildet das bekannte GF-01-Chassis. Doch abgesehen davon ist bei diesem Offroader so ziemlich gar nichts bekannt – und schon gar nicht gewöhnlich.

Für die Umsetzung des Konghead hat Tamiya ein längeres Kunststoffgehäuse für die zahlreichen Zahnräder und die drei Kegeldifferenziale entwickelt. Der Antrieb ist in dem neuen G6-01, wie Tamiya das Chassis bezeichnet, komplett gekapselt untergebracht. Über Zahnräder erfolgt die Übertragung von dem Motorritzel an die drei Achsen. Über sechs Outdrives aus Metall wird die Kraft an die Knochen zu den Radachsen und damit zu den Rädern übertragen. Als Felgenaufnahme entschied sich Tamiya für den 12-Millimeter-Sechskant, der in den meisten Fahrzeugen zum Einsatz kommt. Die nicht einstellbaren Doppelquerlenkerachsen sorgen in Verbindung mit den Kunststoffstoßdämpfern und den großen Profilreifen für einen guten Bodenkontakt zur Fahrbahn. Besonders auffällig ist die schicke Karosserie, die dem Bullhead nachempfunden ist. Das i-Tüpfelchen sind die Anbauteile, wie die verchromten Auspuffrohre und die Air-cleaner. Ein schöner Dekorbogen liegt dem Baukasten bei, der dem Konghead 6x6 einen einzigartigen Look verleiht.

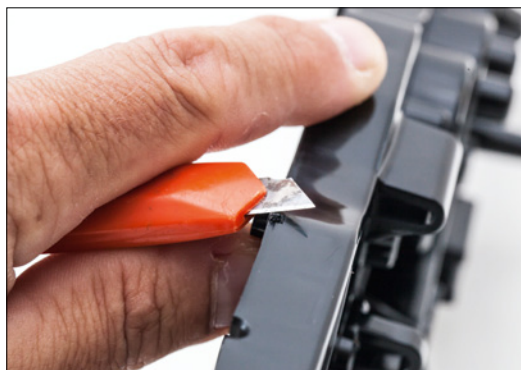
Der Baukasten

Der Konghead 6x6 wird in einem großen bebilderten Baukasten geliefert. Dank der schicken Verpackung bekommt man sofort einen guten Eindruck von dem Fahrzeug und Lust auf den Bau. Nach dem Öffnen hat man direkt freie Sicht auf den aufgeräumten Inhalt des Baukastens. Darin sind die Teile in Kunststofftüten verpackt, wobei die Kleinteile, wie Schrauben, Muttern, Scheiben, Knochen und Lager nach Baugruppen von B bis E beschriftet, sortiert und eingepackt sind. Sehr vollbildlich ist die bebilderte Bauanleitung mit den Hinweisen für den Zusammenbau. Die Kunststoffteile sind an beschrifteten Kunststoffspritzgussästen befestigt, die sich mit einem scharfen Messer leicht abtrennen lassen. Durch die Nummerierung an den Spritzgussästen findet sich schnell das richtige Teil zu dem jeweiligen Bauabschnitt. Das Suchen der Teile wird erleichtert, da am Ende der Anleitung die einzelnen Parts abgebildet sind.





Die Kunststoffteile sind an Spritzgussästen befestigt und lassen sich mit einem Cuttermesser leicht entgraten



Dass sich dieser – wie auch die meisten anderen Tamiya-Baukästen – an Einsteiger richtet, zeigt das beiliegende Werkzeug. So finden sich im Baukasten ein 1,5-Millimeter-Winkel-Inbusschlüssel und das bekannte Tamiya-Radkreuz mit den gängigen Sechskantgrößen von 5,5 und 7 Millimeter. Fett für die Achsen, Lager und Differenziale fehlt ebenfalls nicht. Ebenfalls einsteigertypisch ist die Verwendung von Kreuzschlitzschrauben, anstelle von Inbusschrauben. Daher waren für den Zusammenbau nur ein Kreuzschlitzschraubendreher und ein Cuttermesser notwendig.



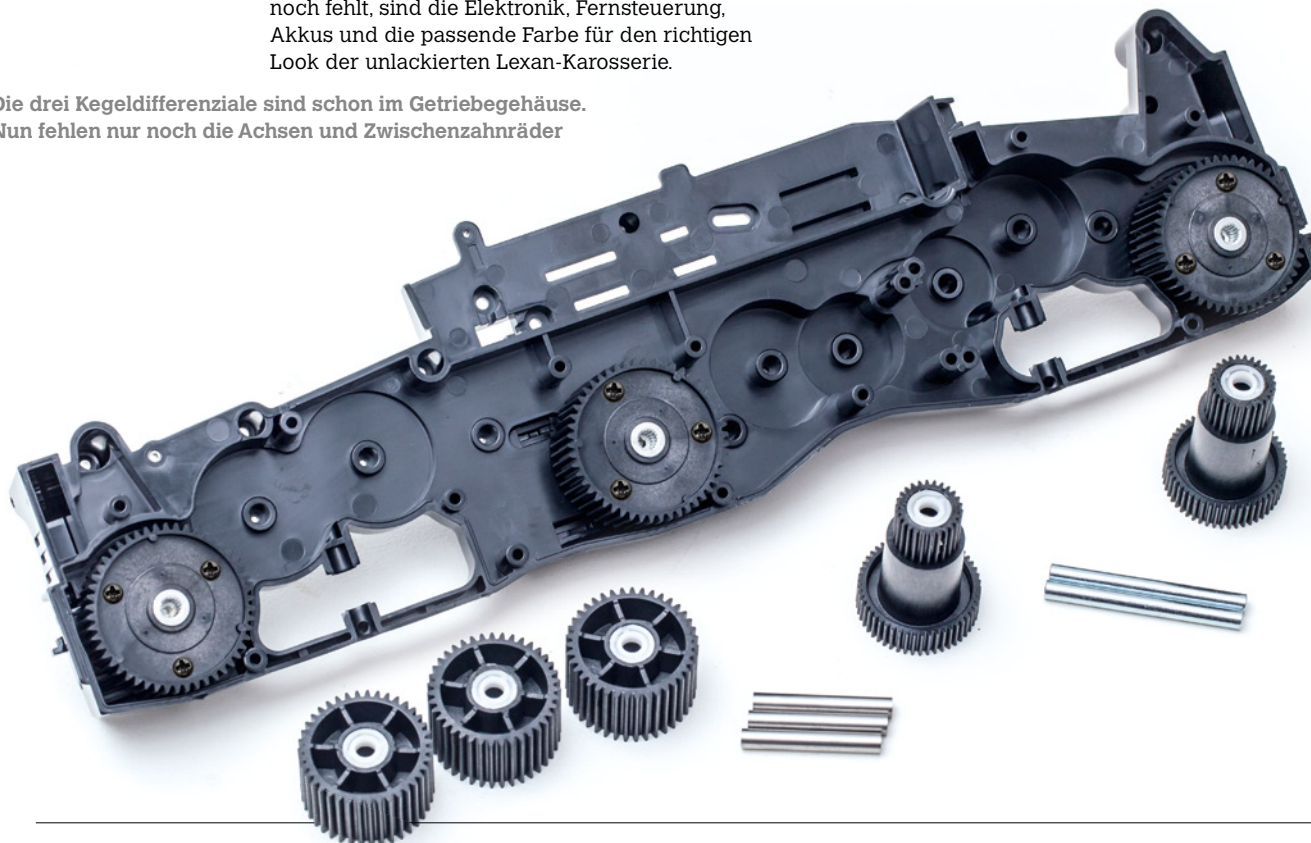
Ordnung muss sein. Tamiya hat die Kleinteile nach Baugruppen verpackt

Weiterhin sind im Baukasten die Karosserie mit Anbauteilen und ein Dekorbogen enthalten. Einen Kugellagersatz sucht man hingegen vergeblich. Tamiya schreibt dazu, dass Kugellager bei der Baukastenmotorisierung mit dem bewährten 540er-Motor nicht nötig seien. Wer jedoch plant, später einen stärkeren Motor einzubauen, der sollte sich einen Kugellagersatz kaufen und diesen beim Zusammenbau direkt montieren. Das bringt den Vorteil, dass der Antrieb leichtgängiger ist. Außerdem werden die Lagersitze im Getriebegehäuse, den Radträgern und der Achsen geschont, was frühzeitiges Spiel verhindert. Was zur Komplettierung des Modells noch fehlt, sind die Elektronik, Fernsteuerung, Akkus und die passende Farbe für den richtigen Look der unlackierten Lexan-Karosserie.



Die Getriebeteile im Überblick

Die drei Kegeldifferenziale sind schon im Getriebegehäuse. Nun fehlen nur noch die Achsen und Zwischenzahnräder



CAR CHECK

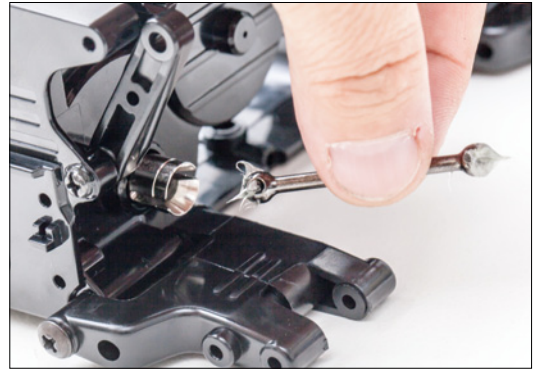
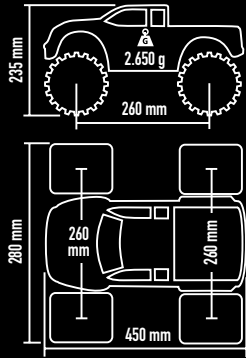
Konghead 6x6 Tamiya

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 219,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, drei Dreispider-Differenziale, Doppelquerlenkeraufhängung, sechs Kunststoff-Stoßdämpfer, C-Hub-Vorderachse, optional lenkbare Hinterachse

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

Erfahrungslevel:



Vor dem Einbau der Knochen sind diese einzufetten

Mutitalent

Tamiya hat bei der Entwicklung des G6-01-Chassis nicht nur einfach eine Achse hinzugefügt, sondern gibt dem Käufer die Möglichkeit, sich für eine von zwei Anlenkungsvarianten der Räder zu entscheiden. Typischerweise haben Sattelschlepper im Original die Lenkung an der Vorderachse und die beiden hinteren Achsen bleiben starr. Dies ist beim Konghead 6x6 mit einem Servo möglich. Für Technikfreaks und Liebhaber der Vierrad-Lenkung liegen die passenden Teile für den optionalen Umbau bei. Dafür wird ein zweites Servo an der Hinterachse montiert. Für den Umbau liegt ein zweiter Satz der unteren Querlenker, C-Hubs und Lenkhebel mit den benötigten Spurstangen serienmäßig bei. Fehlt also nur ein zweites Servo und schon ist die Hinterachse mitlenkend.

Beim Zusammenbau des Konghead 6x6 empfiehlt es sich, die Bauabschnitte nach Bauanleitung abzu- arbeiten. Lieber einen Blick mehr reinwerfen, um keine Fehler zu machen. Der Bau beginnt gleich mit den beiden Getriebegehäusen, an denen die mittlere Aufhängung montiert wird. Die Schraubgewinde leicht einfetten, wie auch die Aufhängungsstifte. Dies erleichtert das Einschrauben der Kreuz- schlitzschrauben und die Aufhängung verrichtet leichtgängig ihren Dienst. Ganz wichtig ist, dass die Schrauben gerade eingeschraubt und die Pass- schrauben nicht bis zum Anschlag festgezogen werden, bis der Kunststoff zusammengedrückt wird. Die unteren und oberen Querlenker sollten sich auf jeden Fall leicht bewegen lassen. Dies gilt für alle beweglichen Teile der Aufhängung, welche in den weiteren Schritten montiert werden.

Anzeige

RS4 SPORT 3 DRIFT

VAUGHN GITTIN JR FUN-HAVER FORD MUSTANG FR

VAUGHNGITTINJR

STOP AT NOTHING.



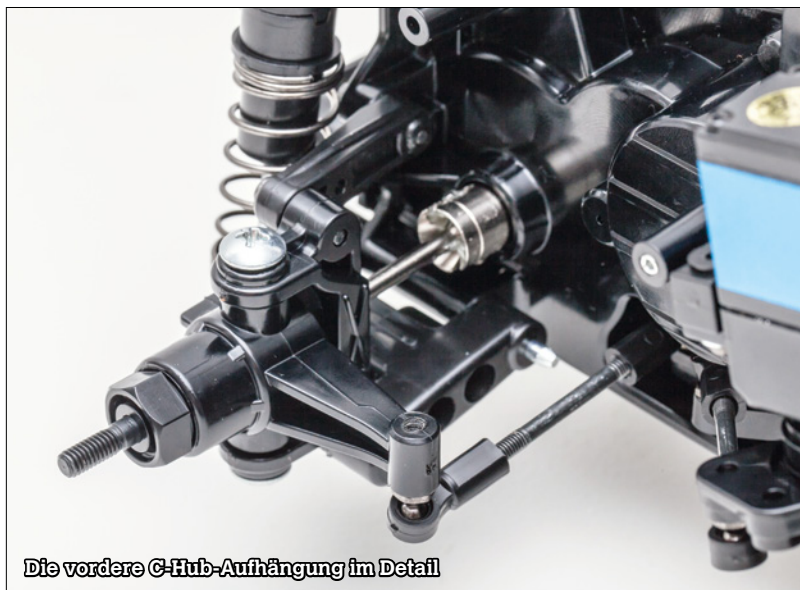
WWW.HPIRACING.COM

Ripmax
Supporter Store 20.12.
D-71739 Weinstadt - Deutschland
Tel: +49 (0)7141 409 870
E-Mail: info@ripmax.de
http://www.ripmax.de

Die fertig montierten Kunststoffdämpfer. Insgesamt hat der Konghead sechs Stück



Der Aufbau eines Dämpfers im Überblick. Die Dämpfungswirkung wird durch ein gefettetes Stück Gummischlauch erzielt



Die vordere C-Hub-Aufhängung im Detail

„Der Konghead lässt sich durch fast nichts stoppen.“

Dreimal drei

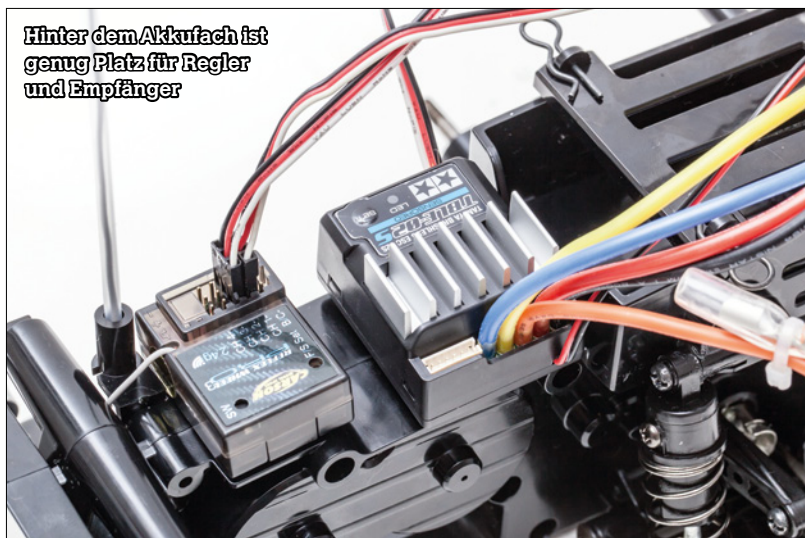
Weiter geht es mit den drei Dreispider-Kegelrad-Differenzialen. Diese sind alle drei baugleich und einfach aufgebaut. Die Zahnflanken werden nur mit dem beiliegenden Fett benetzt, damit diese nicht trocken laufen. Die Differenziale sind nicht abgedichtet, sodass normales Differenzialöl nicht lange im Inneren bleiben und das Fahrzeug verschmutzen würde. Die Deckel für die Differenziale fest anziehen und ab damit in die erste Getriebehälfte. Vorher die Kunststofflager einsetzen und diese leicht einfetten. Dies gilt für die Kunststoff- und Bronzelager, die für die Zahnräder im Getriebe benötigt werden. Beim Einbau der Zahnräder müssen die Achsen an die korrekten Positionen gesteckt werden. Hier hilft ein Blick in die Anleitung.

Damit die Querlenker, welche aus zwei Teilen bestehen, nicht verwechselt werden, sind diese markiert. Tamiya hat an dieser Stelle daran gedacht, damit selbst ungeübte Käufer keine Probleme bei der

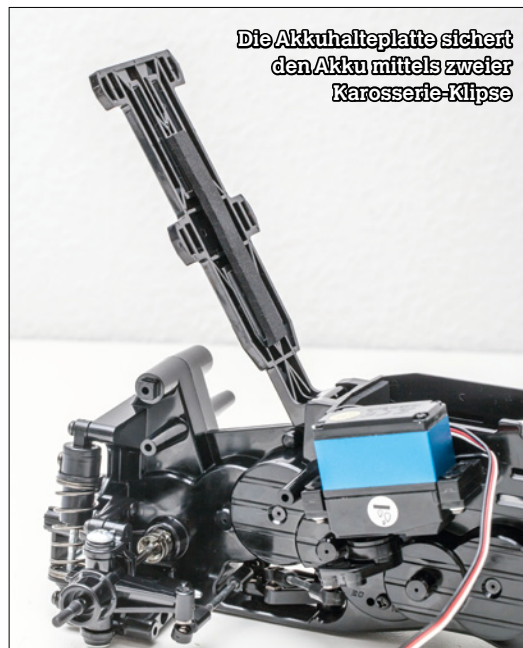
Montage haben. Verschlossen wird das Getriebe mit 12 Schneidschrauben. Komplettiert wird der Antrieb durch den Einbau des 540er-Elektromotors. Der Motor selbst kann in zwei Positionen fest montiert werden. Ein Motorritzel mit 18 Zähnen liegt bei, aber es besteht die Möglichkeit, ein Motorritzel mit 20 Zähnen einzubauen und so den Topspeed zu erhöhen. Für beide Möglichkeiten sind die Positionen am Gehäuse mit 18 und 20 beschriftet. Das Ritzel-spiel ist fest eingestellt.

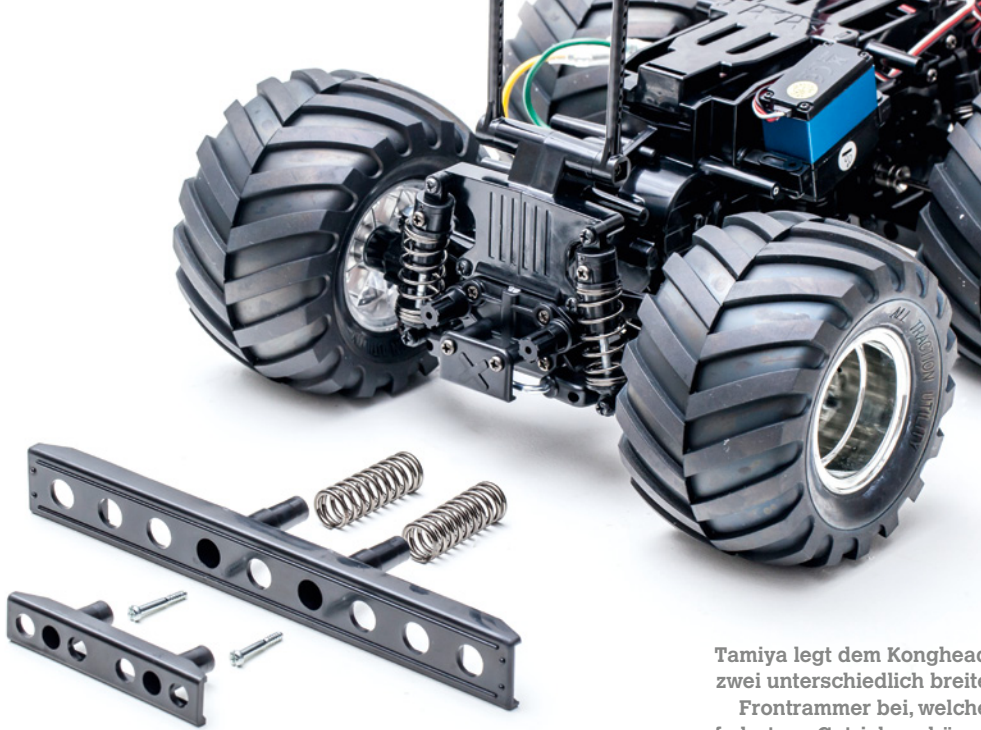
Nachdem die vordere Aufnahme für den Frontramer montiert ist, werden die Outdrives für das vordere Kegeldifferenzial eingesetzt. Eine erste Funktionsprobe durch Drehen der Outdrives zeigte, dass das Getriebe gut bis zum hinteren Differenzial mitdrehte.

Hinter dem Akkufach ist genug Platz für Regler und Empfänger



Die Akkuhalteplatte sichert den Akku mittels zweier Karosserie-Klippe





Tamiya legt dem Konghead zwei unterschiedlich breite Frontrammer bei, welche gefedert am Getriebegehäuse befestigt sind

Mittels einer U-förmigen Metallachse konnte der vordere untere Querlenker eingesetzt werden. Dieser besteht ebenfalls aus zwei Teilen und hat eine Markierung, die genau übereinstimmen muss.

An der Vorderachse wurde eine klassische C-Hub-Aufhängung realisiert, die beidseits verwendet werden kann. Dies trifft nicht nur auf die C-Hubs und die Lenkhebel, sondern auch auf die Querlenker, Radträger, Knochen und Radachsen zu, wobei die vorderen Radachsen eine andere Teilenummer haben. Die Maße sind mit den vier weiteren Radachsen identisch. Wer an dieser Stelle die Vierrad-Lenkung einbauen möchte, muss in der Anleitung weiterblättern und gewisse Bauabschnitte auslassen, bevor mit den sechs Dämpfern die Montage weitergehen kann. Wie für Tamiya typisch, passten die Teile auf Anhieb ohne Nacharbeit. Bei der Montage der Aufhängung sollte man prüfen, ob sich die Lenkung leicht bewegen lässt. Meist ist eine schräg eingeschraubte

oder zu fest angezogene Schraube die Ursache, wenn es an einen oder anderen Stelle klemmen sollte.

Einfach gedämpft

Die sechs Stoßdämpfer sind wieder gleich im Aufbau. Im Inneren kommt kein Öl, wie man es von normalen Stoßdämpfern kennt, zum Einsatz. Die Dämpfung übernimmt ein Stück Gummirohr, das in das Dämpfergehäuse geschoben wird und durch das die Kolbenstange gleitet. Wichtig hierbei ist, dass man die Innerfläche des Gummirohres einfettet, dann funktioniert die einfache Konstruktion ganz gut. Die vorderen Dämpfer sind mit einem Distanzstück etwas vorgespannt. Zum Schluss wurden die Dämpfer mit Passschrauben am Fahrzeug befestigt. Die Dämpferbrücken sind bereits am Getriebegehäuse vorhanden.

Direkt oberhalb des Getriebegehäuses befindet sich das Akkufach mit Schnellwechselplatte, welches für 2s-LiPos und 7,2-Volt-NiMh-Akkus der Standardgröße ausreichend



Wo die Dekors angebracht werden, ist in der Anleitung beschrieben

Anzeige



IHR RC-MODELLBAUSHOP



Traxxas: TRX-4 TACTICAL Crawler 1:10



Silikon Dämpfer Öl



2.4GHz 4-Kanal Sender



Akkus und Ladegeräte



freakware

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

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

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

www.freakware.com

Platz bietet. Fahrregler und Empfänger werden dahinter mit Doppelklebeband befestigt. Für den Test kamen ein Tamiya TBLE-02S-Fahrregler, das Carson CS-6 Servo mit Metallgetriebe und eine Carson Reflex Wheel 3 Pro-Fernsteuerung zum Einsatz. Wer über die Verwendung der Vierrad-Lenkung nachdenkt und keine passende Fernsteuerung sein Eigen nennt, der sollte sich eine Fernsteuerung mit Mix-Funktion zulegen.

Die (vor-)letzten Schritte

Der Einbau der Elektronik mit dem Lenkservo gestaltete sich ohne Probleme. Es passen die gängigsten Standard-Servos in das Fahrzeug. Zwei passende Adapter und Schrauben für Servos von Tamiya, Carson, Futaba und Sanwa für die Befestigung des Servo-Savers liegen dem Baukasten bei. Nachdem die Spurstangen auf die richtige Länge eingestellt sind, kann die Grundeinstellung der Elektronik mit dem Sender erfolgen. Zum Schluss wurden die letzten Teile, wie Karosseriehalter und die beiden Rammer, am Fahrzeug befestigt.

Der Konghead 6x6 besticht durch seinen optischen Look mit der Bullhead-Karosserie und die großen Gummireifen. Diese müssen mit den Felgen in Chromoptik verklebt werden, bevor der Konghead auf eigenen „Füßen“ steht. Ganz wichtig ist es, auf die Laufrichtung der Profilreifen vor dem Verkleben zu achten. Zu guter Letzt kam die Karosserie an die Reihe. Für diese gibt es ein extra Beiblatt, auf dem die Schnittkanten, Löcher für die Anbauteile und Karosseriehalter

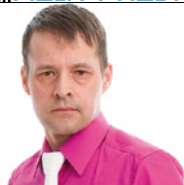
gezeigt werden. Diese sind zusätzlich an der Karosserie markiert, wodurch die Karosserie nach wenigen Schnitten und Bohrungen bereit zum Lackieren und Bekleben mit dem Dekorbogen ist.

Auf der Piste

Mit dem beiliegenden Motor dürfen keine großen Leistungssprünge erwartet werden. Die Endgeschwindigkeit hält sich in Grenzen, jedoch wird der Fahrspaß dadurch nicht gebremst. Die Reifen bieten auf Antrieb gute Traktion. Zieht man am Gashebel, drehen die Räder sogar manchmal durch und der Truck zieht eine große Staubwolke hinter sich her. Ohne Probleme schluckt das Fahrwerk sämtliche Unebenheiten und die drei Achsen arbeiten zuverlässig und sorgen für Spurtreue. Egal ob Wiese, Schotter, Asphalt oder Wald: Der Konghead lässt sich durch fast nichts stoppen.

Im groben Gelände kann es schon mal vorkommen, dass der breite Frontrammer stört, jedoch kann man diesen gegen den beiliegenden, schmaleren Rammer tauschen, wodurch sich kleinere Hindernisse besser überfahren lassen. Dank des enormen Vortriebs der sechs Räder sind selbst Steigungen von knapp 40 Prozent kein Problem, solange die Reifen genug Griff auf dem Untergrund hatten. Zurück in der Werkstatt, wurde für einen weiteren Test die Hinterrad-Lenkung montiert. Der Vorteil liegt eindeutig in der besseren Wendigkeit des Konghead 6x6. Wer im unwegsamen Gelände unterwegs ist, wird die Wendigkeit schnell zu schätzen wissen. <<<<<

MEIN FAZIT



Mit dem Konghead 6x6 hat Tamiya einen echt coolen Truck mit guten Fahreigenschaften für viel Spaß auf den Markt gebracht, der durch seinen Sechsrad-Antrieb und das einzigartige Aussehen besticht. Die Ausstattung des Baukastens ist vorbildlich. Unterstützt wird dies von der ausführlichen Bauanleitung. Einsteiger, welche ihr erstes RC-Car zusammenbauen, sollten keine Probleme bei der Montage bis zur Fertigstellung haben. Zum Inhalt gehören neben Fett und etwas Werkzeug die notwendigen Teile für den Umbau auf die optionale Vierrad-Lenkung. Für Tamiya spricht die gute Verarbeitung und Haltbarkeit der Teile, was der Test zeigte. Wer seinen Konghead mit mehr Motorpower ausstatten möchte, der sollte auf jeden Fall einen Kugellagersatz einbauen, damit der Antrieb leichtgängiger und reibungsfreier funktioniert.

Michael Klaus

Gute Bauanleitung
Schicke Karosserie
Gute Baukastenausstattung
Viel Fahrspaß
Gute Qualität der Teile

Keine Kugellager

APPS FÜR MODELLBAUER

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



Berlinski RC



CARS & Details



copter.eu



DMFV-News



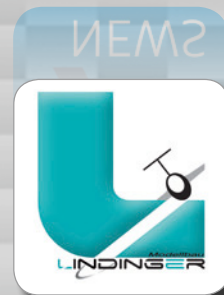
DRONES



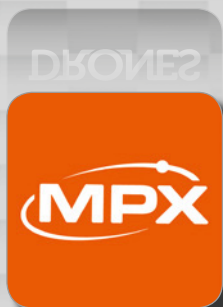
Graupner



Modell AVIATOR



Modellbau Lindinger



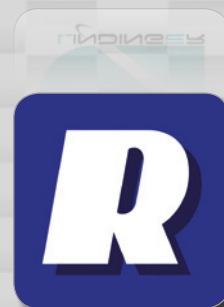
MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



Ripmax



SchiffsModell



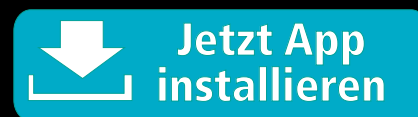
TRUCKS & Details



XciteRC NEWS



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





TEAM ASSOCIATED RC28T VON RUDDOG DISTRIBUTION

GEWINNEN

Team Associates Klassiker, der RC10T Stadium Truck, wurde auf Handflächengröße geschrumpft. Daher gibt es mit dem RC28T nun einen kleinen Elektro-Offroader im Maßstab 1:28. Der kleine Truggy wird mit einer Fernsteuerung samt integriertem Ladegerät ausgeliefert – so kann man den Truck ganz einfach über den Sender überall laden. Die 1:28er-Serie ist Team Associates neue Linie von Produkten, bei denen der Spaß an erster Stelle steht. Zudem sind sie preisgünstig, einfach in der Handhabung und robust. Das Modell kommt komplett ausgestattet, mit allem, was zum Fahren benötigt wird. Die Karosserie ist eine Replika des 1:10er-Bruders RC10T. Auf dem Chassis befinden sich eine integrierte Regler-Empfänger-Einheit sowie ein Lenkservo. Das Modell misst 147 Millimeter in der Länge und hat eine Breite von 93 Millimeter. Das Gewicht des 2WD-Boliden liegt bei gerade einmal 90 Gramm.

Wir verlosen einen Team Associated RC28T von Ruddog Distribution. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 05. Oktober 2018 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

Vorname: _____

Name: _____

Straße, Nr.: _____

PLZ, Ort: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

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

Welcher 1:10er-Truggy stand Pate beim Design des RC28T?

- A RC10T
- B RC10B
- C RC10SC

CD0718

Frage beantworten und Coupon bis zum 05. Oktober 2018 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 07/2018
Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 05. Oktober 2018 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen.

Auflösung Heft 06/2018

Der Gewinner des Extremo 1:10 4WD Rock Crawler von Ripmax, den wir in Ausgabe 06/2018 verlost haben, ist **Benedikt Spies** aus Altena.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!





MIT FREUNDLICHER
UNTERSTÜTZUNG VON

MODELL
AVIATOR

DRONES

CARS

TRUCKS

RAD

TEEDYS

PUPPEN

SchiffsModell

**modell
hobby
Spiel**

Nimm Maß in der
**Modell-
welt**

5.-7.10.2018

Leipziger Messe

modell-hobby-spiel.de



/modellhobbyspiel



/modellhobbyspiel



BERLINER LUFT

SPORTKREIS-LAUF OST

Text und Fotos:
Michael Klaus

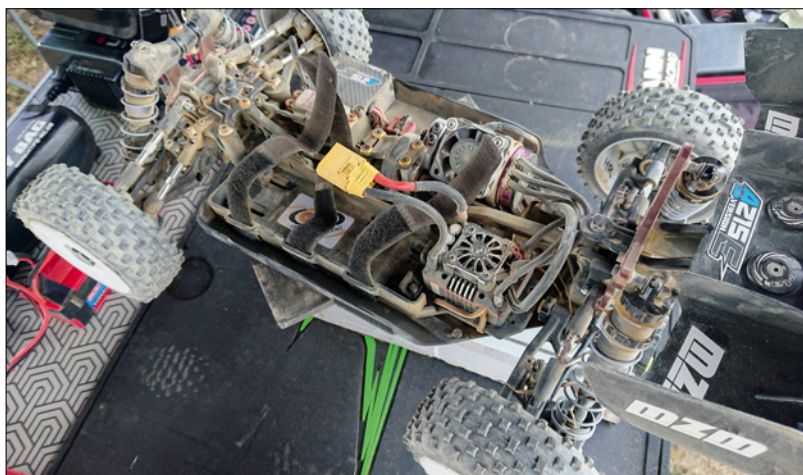
Im Sportkreis 5 lud der Verein Roadrunner Berlin zum Sportkreis-Lauf des Sportkreises Ost auf der Motocross-Anlage des MCC-Schenkenhorst ein. Die Teilnehmer kamen zu einem Rennen auf der knapp 240 Meter langen Strecke zusammen, um weitere Punkte für die Qualifikation zu den Deutschen Meisterschaften OR8 und ORE8 zu sammeln. Die Strecke war mit einem großen Sprung, einer Vierfach-Sprungkombination, einer Haarnadelkurve und einer schnellen Pflastersteinkurve ausgestattet, die in die lange Gerade mündete. Speziell beim Anbremsen gab es diverse Abflüge durch eine Bodenwelle in der Strecke. Traf man die richtige Linie, klappte das Anbremsen ohne Probleme in die Spitzkehre mit der Vierfach-Sprungkombination. Diese durfte aus Sicherheitsgründen nur einzeln oder 2 x 2 gesprungen werden.

Gerade in diesem Streckenteil hatten die Helfer viel zu tun. Bis auf die Pflastersteinkurve bestand der Rest der Strecke aus Lehm, Beton beziehungsweise aus mit Lehm aufgefüllten Rasengittersteinen. Damit

war die Reifenwahl für das Rennwochenende relativ klar. AKA Moto- oder Star Pin-Reifen waren die erste Wahl der Teilnehmer, um schnelle Zeiten fahren zu können. In der Boxengasse und auf dem Fahrerstand fiel auf, dass mehr und mehr Fahrer auf das UL2SD UltraLITE 2-Personen-Headset-System von Eartec zurückgreifen, welches legal ist. Die Kommunikation zwischen Fahrer und Mechaniker ist damit einfacher und ohne lautes „Brüllen“ möglich. Neben der Ansage, wann getankt wird, nutzen viele das System, um vor und während der Läufe miteinander zu reden. Um eventuelle Durchsagen der Rennleitung mithören zu können, bleibt das eine Ohr frei. Ansonsten war der neue Mugen MBX8 Eco zu bewundern, der auf den MBX8 ein paar Monate später in diesem Jahr folgte.

Gestartet wurde mit dem Rennen am Samstagmorgen mit dem freien Training. Nachdem die ersten Teilnehmer ihre Pavillons im Fahrerlager aufgebaut oder ihren Platz im überdachten Fahrerlager eingenommen hatten, wurden die ersten Trainingsrunden bei schönem Wetter absolviert. Der Verein war von Beginn an gut vorbereitet und so konnten sich die RC-Car-Fahrer auf das Training, den Erfahrungsaustausch und das Finden eines guten Setups konzentrieren.

Mit vor Ort waren der Sportkreisvorsitzende Ost, Frank Morgenstern als Rennleiter und OR-Referent Ost, Marcus Krause, der selbst in der Klasse ORE8 mit am Start war. Nachdem am Nachmittag das Rennen mit der Fahrerbesprechung offiziell



Die Fahrzeuge wurden im Rennen ziemlich zugestaubt



Aaron Rönick gewann mit seinem Mugen MBX8 Eco die Klasse ORE8

ERGEBNISSE

OR8

1. Steven Schöniger
2. Philipp Guschl
3. Johannes Klett

ORE8

1. Aaron Rönick
2. Nicolaas Burleigh
3. Steven Nortdorf



Die Pokalgewinner der Klasse OR8



Die Sieger in der Elektro-Offroad 1:8-Klasse

gestartet wurde, blieb allen Teilnehmern noch eine Stunde Zeit zum Trainieren, bevor der erste von den vier Vorläufen gestartet wurde. Manuel Meyer (OR8) und Aaron Rönick (ORE8) konnten diesen Vorlauf für sich entscheiden, bevor es in den gemütlichen Teil ging. Der Samstagabend wurde nicht nur genutzt, um die Fahrzeuge für den Sonntag vorzubereiten, sondern Erfahrungen auszutauschen und Small-Talk zu halten.

Der Sonntag begann früh ab 9 Uhr mit den letzten Vorläufen. Der zweite Vorlauf musste wegen eines technischen Problems gestrichen werden, also blieben noch zwei Läufe übrig. Nun wurde um die Halbfinalplätze gekämpft. Niemand wollte sich über die Viertelfinale erst ins Halbfinale qualifizieren. Der Reifenverschleiß war enorm hoch auf der Strecke. An der Spitze blieb es unverändert, aber das Feld rückte näher zusammen. Aaron Rönick dominierte die Läufe in der Klasse ORE8 mit seinem neuen Mugen MBX-8 Eco. In der Klasse OR8 behielt Manuel Meyer seine Führung nur knapp. Dahinter lauerten Aaron Rönick, Philipp Guschl, Steven Schöniger und Ronny Schiffner auf ihre Chance. Für Spannung war gesorgt.

Die Entscheidungen in den beiden Klassen fielen am Nachmittag. So langsam wurde es auf der Strecke staubig. Neben der Ideallinie lag loser Lehm, der immer wieder von den durchdrehenden Rädern nach oben geschleudert wurde. Schon bei der ersten Entscheidung des Tags in den beiden Finalläufen der Klasse ORE8 wurde es spannend, die jeweils über 10 Minuten ausgetragen wurden. An der Spitze ließ sich Aaron Rönick den Sieg nicht nehmen. Beide Läufe gewann er vom Start weg bis ins Ziel. Dahinter fiel der Kampf um Platz 2 relativ früh im zweiten Finale, nachdem Steven Nortdorf in den ersten Runden bis fast ans Ende des Felds zurück fiel. Nicolaas Burleigh war der Nutznießer, der auf Platz 2 das Rennen vor Steven Nortdorf und Sophie Müller beendete.



Auf der Strecke wurde um jeden Platz gekämpft

Nicht so optimal lief es für den Sieger in der Klasse ORE8. Aaron Rönick bekam eine Auszeit, um seinen Motor zu wechseln, bevor die zehn Finalisten zum 30-minütigen Finale auf die Reise geschickt wurden. An der Spitze entbrannte ein Dreikampf um den Sieg zwischen Steven Schöniger, Philipp Guschl und Johannes Klett, nachdem Manuel Meyer nicht mehr ganz an sein gutes Vorlaufergebnis anknüpfen konnte. Zwischendurch änderte sich die Reihenfolge durch die unterschiedlichen Tankstopps, wobei Steven Schöniger den Vorsprung langsam ausbaute. Wer den Sieg für sich entscheiden würde, blieb bis zum Schluss offen. In den letzten drei Minuten mussten ein paar Fahrer zum Tanken in die Box. Niemand riskierte es, mit einem leeren Tank stehen zu bleiben. Der Sieg ging an Steven Schöniger vor Philipp Guschl und Johannes Klett. Ronny Schiffner folgte auf Platz vier vor dem Vorlaufschnellsten Manuel Meyer.

Für Steven Schöniger war es der erste Saisonsieg in diesem Jahr, aber auch Aaron Rönick zeigte sich in einer bestechenden Form. Mit dieser Leistung haben beide Fahrer berechnete Chancen unter den Top-Ten der Deutschen Meisterschaften in den Klassen 1:8 Offroad zu landen. Den Abschluss fand das Event beim Verein Roadrunner Berlin mit der Siegerehrung durch Frank Morgenstern, der von Andreas Liebermann in der Zeitnahme unterstützt wurde. <<<<<



Die Strecke der Roadrunner Berlin

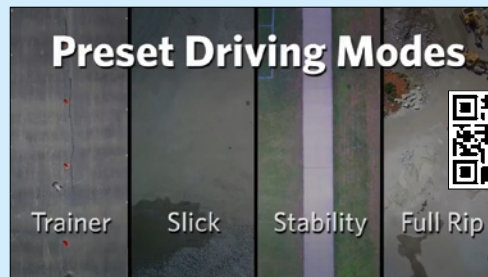


CHALLENGER

HORIZON ZEIGT
SPEKTRUM DX5 PRO IM
EINSATZ

"Ein innovativer Pistolensender, der die Grenzen der Perfektion herausfordert." Es sind große Worte, mit denen Horizon die Markteinführung der neuen Spektrum-Funke DX5 Pro begleitet. Dass der RC-Car-Sender hält, was das Marketing verspricht, dass will der Global Player aus Champaign im US-Bundesstaat Illinois mit einem informativen Video unterstreichen. Neben der reinen Produkt-Präsentation werden – getreu dem Motto: bewegte Bilder sagen mehr als 1.000 Worte – die werkseitig geladenen Modellvoreinstellungen mit speziell abgestimmten AVC Smart Drive-Modi präsentiert. Schließlich ist nicht jeder Pilot ein Racer und die Einsatzmöglichkeiten der unterschiedlichsten RC-Cars ausgesprochen vielfältig. Und für all die verschiedenen Surface-Segmente soll die Spektrum DX5 Pro geeignet sein, um tatsächlich die Grenzen der Perfektion herauszufordern. <<<<

Im Produktvideo von Horizon werden die verschiedenen Smart Drive-Modi demonstriert



ROBITRONIC ZIEHT UM

TAPETENWECHSEL

„Wir expandieren: Unser aktueller Standort in 1150 Wien ist uns mittlerweile zu klein, daher übersiedeln wir in ein größeres Firmenobjekt nach 1230 Wien, Pfarrgasse 50.“ verkündete Robitronic kürzlich in einer offiziellen Pressemitteilung. Der Umzug erfolgte Mitte Juni und seit dem 18. Juni läuft der Betrieb wieder regulär. <<<<

KONTAKT
Robitronic Electronic
Pfarrgasse 50
1230 Wien, Österreich
Internet: www.robitronic.com

FASZINATION
MODELLBAU
2018

ACTION AM BODENSEE



INFO
Termin: 01. bis 04. November 2018
Öffnungszeiten: Donnerstag bis Samstag 9 bis 18 Uhr
Sonntag 9 bis 17 Uhr
Eintrittspreise: Tageskarte Erwachsene: 15,- Euro
Tageskarte ermäßigt: 12,- Euro
Happy-Hour-Karte (ab 15 Uhr): 10,- Euro
Zweitageskarte Erwachsene: 26,- Euro
Familienkarte: 35,- Euro
Kinder bis 8 Jahre haben freien Eintritt

Ein Modellbau-Spektakel mit Flugshow, Mitmach-Events und zahlreichen ideellen und kommerziellen Ausstellern erwartet die Besucher auf der diesjährigen Faszination Modellbau 2018. Die Messe auf dem Messegelände in Friedrichshafen wird vom 01. bis 04. November 2018 in sieben Messehallen, im Foyer West, auf dem Außengelände mit Messe-See und im Innenhof sowie auf dem direkt angrenzenden Fluggelände, die Welt der Miniaturen zu Lande, zu Wasser und in der Luft präsentieren. Speziell für RC-Car-Fans finden sich natürlich auch einige Highlights. Beispielsweise in Halle A7, wo beim alljährlichen German Open RC-Car-Masters, RC-Cars und -Bikes in sechs Klassen mit bis zu 100 Kilometer pro Stunde über die Indoor-Strecke brettern, um sich mit sensationellen Drifts und kühnen Überholmanövern den ersehnten Pokal zu schnappen. Die Präsentation von Neuerscheinungen und Highlights der Szene gibt es dann in den Rennpausen. Mit dabei sind unter anderem 1:5er-Großmodelle, Dragster, Seitenwagen-Bikes und Monstertrucks. Internet: www.faszination-modellbau.de <<<<



Beleuchteter Traxxas
von Christian Lehmann

NIGHT-RACER

ERGEBNISSE

ORE2WDSTD

1. Eberhard Beck

ORE2WD

1. Gerrit Mazana
2. Gordon Mai
3. Jan Markus Pattri

ORE4WDSTD

1. Gordon Mai
2. Dietmar Spiess
3. Eberhard Beck

ORE4WD

1. Jörg Liesigk
2. Arne Schmiedeberg
3. Nico Siedhoff

ORETR2

1. Oliver Krebs
2. Christian Lehmann
3. Robert Röbert

VINORT

1. Martin Goecks
2. Robert Komfort

ORESC2

1. Danilo Latussek
2. Maik Goerke
3. Florian Niedermeier

VINORE

1. Michael Breitrück
2. Marc Röder
3. Michael Klaus

Das alljährliche Nachtrennen beim ASC-Potsdam fand am 30. Juni und 01. Juli 2018 statt. Bei trockenem Wetter lud der Verein zu diesem vorerst letzten Rennen auf der schönen Berg- und Talbahn mit über 2 Meter Höhenunterschied ein.

Ab dem Nachmittag füllte sich das Fahrerlager und ein Pavillon nach dem anderen wurde in Reihe aufgebaut. Ganz gut besucht waren die ausgeschriebenen Vintage-Klassen, in denen Fahrzeuge aus den frühen 1990er-Jahren eingesetzt wurden, wie die Neuauflagen von Tamiya, Kyosho und Team Associated. Es war eine bunte Mischung aus aktuellen Fahrzeugen mit Brushless-Technik und älteren Fahrzeugen mit Bürstenmotoren.

Das Nachtrennen begann um 19.30 Uhr mit der Fahrerbesprechung und den drei Vorläufen. Dafür wurde die Flutlichtanlage eingeschaltet, welche die Strecke erhellte. Eine extra Beleuchtung mussten die Teilnehmer in ihre Fahrzeuge nicht einbauen. Dafür reichte die gute Ausleuchtung der Strecke beim ASC-Potsdam. Alle Streckenteile waren vom Fahrerstand gut einzusehen, sodass die Rundenzeiten ziemlich

konstant blieben. Einzig für die Ausleuchtung des Fahrerlagers war nicht gesorgt, sodass die Teilnehmer für ihren Schrauberplatz eine Lampe nicht vergessen durften, wollten sie nicht im Dunkeln sitzen.

Obwohl der Spaß im Vordergrund stand, ließen es die Teilnehmer auf der Strecke so richtig fliegen. So blieben Crashes bei Rad-an-Radkämpfen nicht aus, die trotz allen Ehrgeizes fair ausgetragen wurden. Eine Kurve, beziehungsweise der Doppelsprung, kurz bevor es auf die Start-Ziel-Gerade ging, hatte es in sich. Nach der Landung folgte eine leichte Rechtskurve mit anschließender Doppellinkskurve auf die Gerade vor dem Fahrerstand. Dies war schon zuletzt die Schlüsselstelle der abwechslungsreichen Strecke, die in einem Waldgebiet liegt. Neben den zahlreichen Kurvenpassagen und kleineren Sprüngen ist die knapp über 2 Meter tiefe Senke das Highlight.

Kurz vor Mitternacht wurde eine Pause eingelegt. Die Vorläufe waren beendet und die Finaleinteilung wurde ausgelost. Für ein paar Fahrer war nun Schluss. Die späte Stunde und der lange Tag forderten ihren Tribut. Trotzdem wurde weitergefahren. In allen Klassen und Finals standen nochmal drei Läufe an, die in packenden Läufen gegen 2.30 Uhr ihren Abschluss fanden. Übrigens gab es für die SK-Lauf-Teilnehmer am Ende des Abends eine Extra-Wertung. Der Verein hatte sich entschieden, dass Rennen als SK-Lauf in den Terminplan aufzunehmen. Als der Rennleiter Alexander Gebert kurz vor 3 Uhr die verbleibenden Teilnehmer zur Siegerehrung rief, waren die Augen schon kleiner geworden. Nachdem die Pokalgewinner ihre Pokale überreicht bekamen, war aufräumen angesagt. Ein Lob an den Verein, der eine Klasse Veranstaltung auf die Beine gestellt hatte. <<<<<



Die Teilnehmer des Nachtrennens in Potsdam

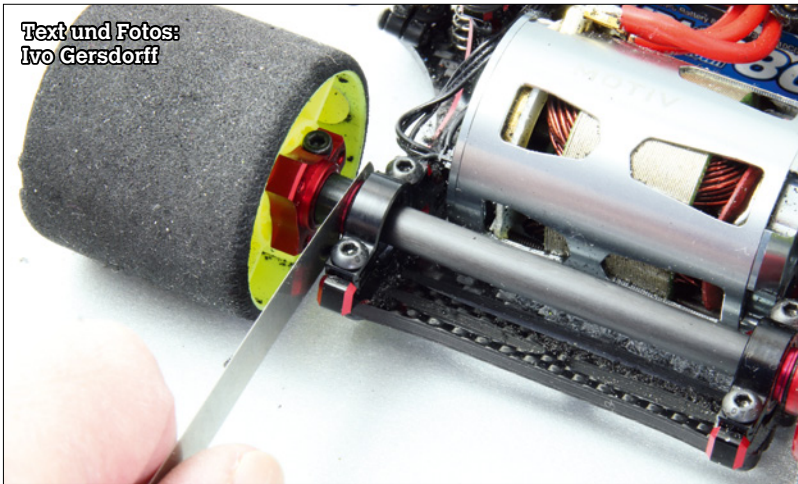


Die Strecke bei Nacht beleuchtet mit Flutlicht

FÜHL THE DIFFERENCE

Hinterachsspiel am Pan-Car einstellen

Text und Fotos:
Ivo Gersdorff



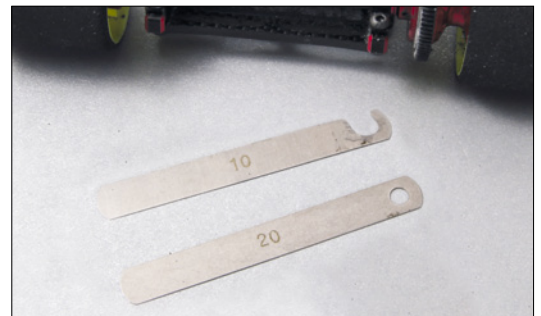
In den Bauanleitungen der 1:12er-Pan-Cars ist immer ein Hinweis bei der Montage der Hinterachse, dass man hier 0,1 oder 0,2 Millimeter Spiel einstellen soll. Da stellt sich für Neulinge auf diesem Gebiet natürlich die Frage: Wie soll man das bewerkstelligen? Wie soll man das messen? In den meisten Fällen dient hier das „Gefühl“ oder Augenmaß als hinreichende Bezugsgröße. Doch man wird schnell feststellen, dass das sehr ungenau ist, da man eben nicht weiß, wie groß das Spiel denn am Ende wirklich ist.

Es gibt jedoch einen einfachen Trick, mit dem man das Hinterachsspiel bei Pan-Cars präzise nach Herstellervorgabe einstellen kann. Die grundlegende Idee dahinter war es, eine Fühlerlehre zu modifizieren, sodass sich diese ein Stück um die Hinterachswelle herum legen lässt. Fast jeder Modellbauer wird wohl irgendwo im Keller beim „Hauswerkzeug“ noch einen Satz Fühlerlehrern haben. Andernfalls bekommt man ein kleines Sortiment mit 10 oder 15 Blättchen im Kfz- oder Werkzeug-Bedarf. Der Preis liegt in den meisten Fällen bei nicht mehr als rund 5,- Euro.

Umfunktioniert

Das Set mit den Fühlerlehrenstreifen wird nun geöffnet, sodass man die zwei wichtigsten Lehren entnehmen kann. Mit meinem Multitool und einem zylindrischen Schleifaufsatz wird nun das Loch der Lehre von einer Seite aus aufgefräst und passend für eine Welle geformt. Die Grate muss man sauber entfernen, da sie ansonsten das Messergebnis verfälschen würden. Angenehmer Nebeneffekt: Das Maß der jeweiligen Lehre steht gleich mit drauf.

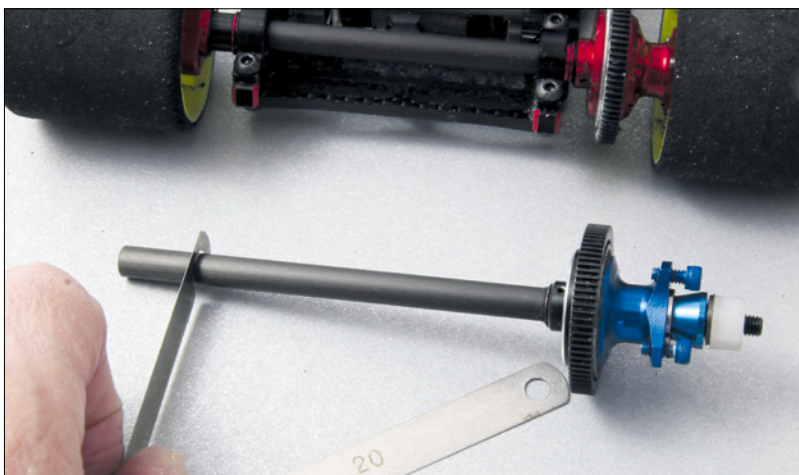
Die Einstellung ist dann sehr einfach. Hat man die Hinterachse aus irgendeinem Grund ausgebaut, oder will man generell jetzt mit dem Werkzeug einstellen, steckt man hinten links zwischen Radaufnahme und Shims oder Abstandshülsen die hergestellte Lehre, schiebt die Radaufnahme mit dem Rest der Hinterachse zusammen und befestigt die Klemmschraube. Lehre herausnehmen und das Spiel ist eingestellt – einfacher und genauer geht es kaum. <<<<



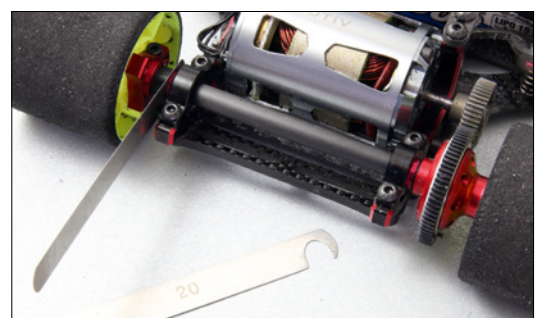
Eine Lehre ist schon modifiziert, die andere wird es noch



Zum Bearbeiten der Öffnung sollte man das Fühlerblatt in den Schraubstock spannen

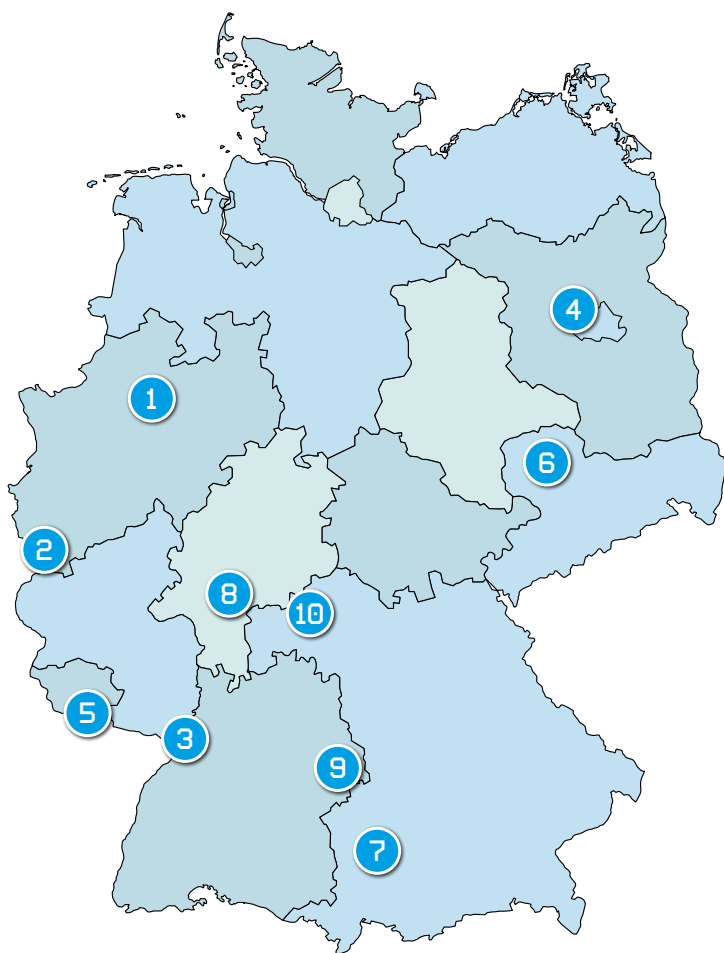


Hier sieht man, wie die Lehre um die Achse greift



Zwei praktische Helfer sind einsatzbereit

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



14. bis 16. September 2018

Auf dem Mitsubishi-Korz-Ring. An der Johannisbrücke in 66113 **Saarbrücken (5)** findet ein **internationales RC-Bike-Treffen** mit einem Freundschaftsrennen statt. Internet: www.dmc-online.com

01. BIS 08. OKTOBER 2018

05. bis 07. Oktober 2018

Die **modell-hobby-spiel** in den **Leipziger Messehallen (6)** ist nach Veranstaltungangaben Deutschlands besucherstärkste Publikumsmesse für die Bereiche Modellbau, Modelleisenbahn, kreatives Gestalten, Handarbeiten und Spiel. Ob beim Brettspiel, bei Kreativworkshops oder in der Miniaturwelt rund um Auto, Flugzeug, Schiff und Bahn – erlebnisreiche Stunden auf 90.000 Quadratmetern sind garantiert. Internet: www.modell-hobby-spiel.de

05. bis 07. Oktober 2018

Im Rahmen der modell-hobby-spiel 2018 in **Leipzig (6)** findet wieder der beliebte **Messe-Cup** statt. Organisiert wird das Rennen für Fahrzeuge der Klassen 1:8-Nitro und -Elektro vom Verein RC-Speedracer sowie dem Messe-Cup-Leipzig-Team. Internet: www.dmc-online.com

04. bis 07. Oktober 2018

Der **MCC Türkheim (7)** lädt ein zum **Oktoberfestpokal** auf der vereinseigenen Rennstrecke. Gefahren wird dabei mit Modellen der Klassen VG, VG10, VG10SCA, VG10SCASP, V68, V68KL1 und V68KL2. Internet: www.dmc-online.com

08. BIS 14. OKTOBER 2018

13. Oktober 2018

Der RC-Offroad-Club in **Staaken (4)** lädt ein zu einem echten Spektakel: Dem **Wohnwagenrennen**, das 2018 bereits zum zweiten Mal stattfindet. Es gehen Offroad-Fahrzeuge im Maßstab 1:6 an den Start, die auf der Rennstrecke mit selbstgebaute Wohnwagen in gleichem Maßstab um die besten Rundenzeiten kämpfen. Internet: www.dmc-online.com

22. BIS 28. OKTOBER 2018

28. Oktober 2018

Die **MFG Kaichen (8)** veranstaltet ihre traditionelle **Modellbauerbörse**. Um Stand-reservierung wird gebeten. Kontakt: Franz Kern, Telefon: 01 74/469 94 43, Internet: www.mfgkaichen.de

05. BIS 11. NOVEMBER 2018

10. November 2018

Der **RC-Fliegerverein Crailsheim (9)** veranstaltet einen **Modellbauflorhmarkt**. Für Verpflegung ist gesorgt. Verkaufstische werden auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Anmeldungen werden per E-Mail entgegengenommen. Telefon: 01 77/909 72 93, E-Mail: rcfcrailsheim@gmail.com, Internet: www.rcf-cr.de, Facebook: www.facebook.com/rcfcrailsheim

03. BIS 09. DEZEMBER 2018

09. Dezember 2018

Die **MSG Hammelburg (10)** veranstaltet eine **Modellbau- und Eisenbahnbörse**. Tische können über die Website gebucht werden. Internet: www.msg-hammelburg.de

20. BIS 26. AUGUST 2018

23. bis 26. August 2018

Beim **AMC Hamm (1)** findet die **Deutsche Meisterschaft der Verbrenner-Glattbahnmodelle** zusammen mit dem **Deutschland-Cup** statt. Das Event richtet sich an Fahrer von Modellen der Klassen VG, VG10, VG10SCA und VG10SCASP. Internet: www.dmc-online.com

03. BIS 09. SEPTEMBER 2018

08. bis 09. September 2018

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

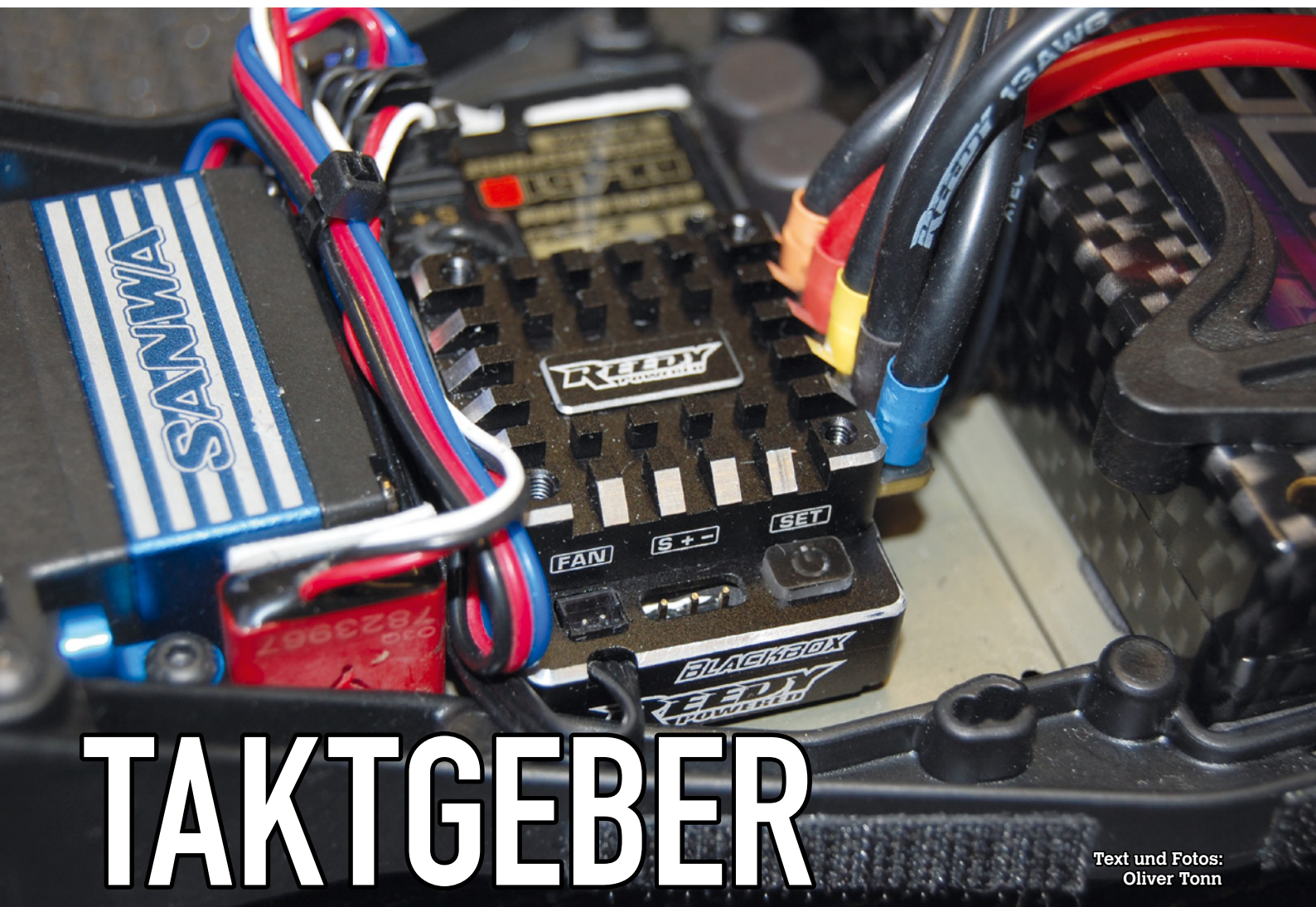
10. BIS 16. SEPTEMBER 2018

13. bis 16. September 2018

Die **Deutsche Meisterschaft der Verbrenner-Glattbahnmodelle im Maßstab 1:8** wird vom **MC Ettlingen (3)** ausgetragen. Es wird mit Modellen der folgenden Sparten gefahren: V68, V68KL1 und V68KL2. Internet: www.dmc-online.com

14. bis 16. September 2018

Der **RC Offroad-Club Staaken (4)** veranstaltet die **Deutsche Meisterschaft der Offroad-Großmodelle im Maßstab 1:6**. Es wird in den Klassen OR6, OR62WD, OR64WD und OR6SC4 gefahren. Internet: www.dmc-online.com



TAKTGEBER

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Fahrregler für Anspruchsvolle

Wer sich auf die Suche nach Brushless-Equipment für 1:10er-On- und Offroader macht, der begegnet neben einer ganzen Reihe namhafter Marken auch Herstellern, die zwar einen guten Ruf genießen, aber den deutschen Markt noch nicht gänzlich erobern konnten. Zu ihnen zählt die US-amerikanische Edelschmiede Reedy, die sich speziell im Reigen der prestigeträchtigen Wettbewerbsklassen mit Top-Zubehör hierzulande einen Namen machen will. Mit der Black Box 510R schickt Reedy ein echtes Pfund ins Rennen.

Dabei ist der Begriff "Pfund" nicht allzu wörtlich zu nehmen. Moderne Wettbewerbsregler sind alles, aber nicht schwer. Das gilt speziell für Ausführungen, die auf Modelle im Maßstab 1:10 abzielen. Hier spielen ein niedriges Gewicht sowie dessen ideale Verteilung entscheidende Rollen. Gleiches gilt auch für die Größe des Reglers. Auf modernen, schlanken Chassis geht es eng zu. Entsprechend sollten alle Komponenten möglichst klein ausfallen, um ideal platziert werden zu können.

Kleinkaliber

Die Blackbox 510R erfüllt all diese Anforderungen in vorbildlicher Weise. Mit einer Grundfläche von gerade mal 30 x 38 Millimeter findet der Regler auch auf kleinstem Raum seinen Platz. Dabei möchte man ihn schon aus optischen Gründen eigentlich besonders exponiert präsentieren, denn

das schicke, gefräste Gehäuse aus Vollaluminium schafft im Zusammenspiel mit der schwarzen Eloxierung einen echten Eyecatcher. Auch, wenn es nichts über seine Qualität in der Praxis aussagt – die Tatsache, dass eigentlich rein funktionale Bauteile eines RC-Cars idealerweise auch gut aussehen sollten, hat die Branche längst erkannt.


Seitlich findet sich der Anschlussbereich für die werkseitig verlöteten Powerkabel – wie üblich zwei für den Akku sowie drei für den Motor. Die Lötunkte der Akkukabel werden zusätzlich für die Anbringung zweier Kondensatoren genutzt. Ihre Aufgabe ist es, Spannungseinbrüche bei hoher Last zu verhindern und so die dauerhafte Stromversorgung zu gewährleisten. Praktischerweise schrumpft Reedy die Kondensatoren gemeinsam mit einer kleinen Trägerplatte ein. So ergibt sich eine ebene Auflagefläche, die sich gut per doppelseitigem Klebeband am Chassis befestigen lässt. Gänzlich verzichtet hat man hingegen auf die Mitlieferung eines aktiven Lüfters, den man separat kaufen kann. Angesichts des Preises für die Blackbox erscheint das nicht angemessen. Eigentlich kann man erwarten, dass ein solcher Lüfter bereits werkseitig beiliegt. Das gleiche gilt für das benötigte Sensorkabel, das ebenfalls nicht mitgeliefert wird.

MEIN FAZIT



Wettbewerbsregler gibt es wie Sand am Meer. Um sich in diesem unübersichtlichen Marktsegment durchsetzen zu können, muss ein Brushlessregler über viele Stärken verfügen, darf sich aber gleichzeitig kaum Schwächen leisten. Die Blackbox 510R von Reedy erfüllt beide Grundvoraussetzungen uneingeschränkt, wengleich Peripherie wie Aktivlüfter und Sensorkabel natürlich in den werkseitigen Lieferumfang gehören.

Oliver Tonn
Fachredaktion CARS & Details

Hochwertige Verarbeitung 
Top Performance
Gute Programmierbarkeit

 Lieferumfang könnte umfangreicher sein



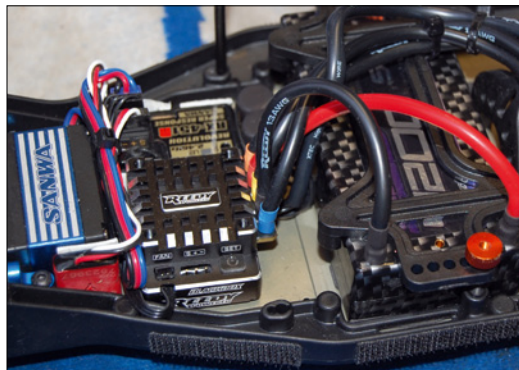
Gefrästes Aluminium dient als Werkstoff für das Gehäuse des Reedy-Reglers. Der Powerschalter wurde mit integriert. Ein anfälliger mechanischer Schalter am Kabel ist damit vom Tisch

Auf der Strecke

Im Modell platziert und fertig verlötet, sollte der Reedy-Regler alsbald zeigen, was er drauf hat. In der vorliegenden Ausführung liegt der Verpackung der Programmer 2 ein. Dabei handelt es sich um ein elektronisches Programmiergerät, mit dem Eingriffe in die Setup-Menüs des 510R sehr einfach vorstatten gehen. Gut: Anfangs lässt sich per Programmiergerät festlegen, ob die Standard- oder Expert-Menüstruktur aufgerufen werden soll. Wer beispielsweise in einer Stock-Klasse unterwegs ist, in der ohnehin keine leistungssteigernden Einstellungen am Regler erlaubt sind, der wählt Standard. Geht es im Modified zur Sache, schaltet man auf Expert um und kann jetzt in Sachen Reglersetup aus dem Vollen schöpfen. Ein Modus mit Rückwärts-Funktion ist ebenfalls enthalten, was speziell beim Training ohne Streckenposten sehr sinnvoll sein kann.

Im Testmodell auf der Piste ließ die Blackbox nichts anbrennen. Wie von einem hochwertigen Wettbewerbsregler erwartet, reagierte der Antrieb perfekt auf Gas- sowie Bremsstöße. Doch Hand aufs Herz: Wäre dem nicht so, gehörte der Reedy-Regler nicht ins oberste Regal im Reigen der Fahrregler. Doch

Neben einer Stand-alone-Variante ist auch die vorliegende Ausstattungsversion mit beiliegendem Programmiergerät erhältlich. Letztere erwies sich in der Praxis als sehr nützlich



Dank seiner moderaten Abmessungen lässt sich der Regler einfach in modernen, engen RC-Cars unterbringen



Als Trägermodell für unsere Testfahrten diente ein Team Associated RC10B6, also ein Vertreter der modernen 1:10er-Buggys mit Heckantrieb

genau dort positioniert ihn sein erstklassiges Handling mit Nachdruck. Das Gleiche gilt für die kleine, sehr praxistaugliche Programmierkarte. Mithilfe des – oh Wunder – bereits beiliegenden Anschlusskabels lässt sie sich mit dem Regler verbinden und über vier Funktionstasten bedienen. Viel einfacher und direkter geht es kaum noch.

Am Ende der Testfahrten war der Reedy Blackbox 510R ein durchweg positives Zeugnis auszustellen, sieht man einmal vom sehr spartanischen Lieferumfang ab. Bedienung, Feinfühligkeit und Performance – all diese Disziplinen beherrscht der Regler mit Bravour. Bleibt ihm zu wünschen, dass er sich auf dem deutschen Markt und dessen hoher Konkurrenzdichte wird durchsetzen können. Das technische Rüstzeug dazu bietet er in jedem Fall. <<<<



Durch ihre ebene Grundfläche lässt sich die Kondensatoreinheit ideal auf das Chassis kleben



Vier Tasten kommen bei der Bedienung des Programmiergeräts zum Einsatz. Dank eines gut ablesbaren Displays lassen sich alle Parameter kontrollieren

TECHNISCHE DATEN

- Abmessungen: ca. 38 × 30 × 18,5 mm • Gewicht (komplett): 79 g • Maximale Zellenzahl: 2s Lipo • Maximaler Dauerstrom: 150 A • Motorlimit: 3,5 T • Empfohlener Verkaufspreis: 199,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

KRABBEL-RACER



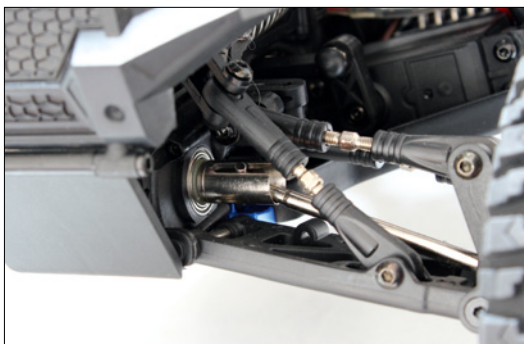
Text und Fotos:
Tobias Meints

Das kann der Fast 2000 von Ripmax

Der Fast 2000 ist laut Hersteller Ripmax ein Rock Crawler für RC-Car-Neulinge. Die Namenswahl für das Modell ist schon ein wenig irreführend. Normalerweise schließen sich das kontrollierte Krabbeln über Steine sowie extrem unebenes Gelände und hohe Geschwindigkeiten, die das „Fast“ nun mal impliziert, an. Wir haben uns das Einsteiger-Auto mal genauer angeschaut und geprüft, wie viel Crawler wirklich in dem Fast 2000 steckt.



Die Stoßdämpfer an der Vorderachse sind liegend verbaut und verrichten ihre Arbeit über ein Umlenkgestänge



Über Gewindestangen lässt sich die Vorderachse an die persönlichen Vorlieben und die Strecke anpassen

Der Fast 2000 von Ripmax schlägt mit 179,- Euro zu Buche, ist im Fachhandel jedoch schon teilweise deutlich günstiger zu bekommen. Der Crawler-Käufer erhält neben dem fahrfertig aufgebauten Modell einen sehr einfachen 2,4-Gigahertz-Colt-Sender, einen LiPo-Akku samt Lader sowie eine ausführliche Anleitung. Der Energiespender ist übrigens nicht in ein Hardcase eingeschlossen, wie man es von RC-Car-Akkus normalerweise kennt. Zwar passt er so sehr gut in den Akku-Schacht am Heck des Modells, ist bei Crashes jedoch nicht geschützt. Man könnte nun argumentieren, dass Unfälle mit einem Rock Crawler aufgrund der niedrigen Geschwindigkeiten meist ohne Schäden bleiben, allerdings kann das Modell bei Fahrten in steilem Gelände durchaus verunglücken, wobei der Akku Schaden nehmen könnte.

Nette Optik

Für den vergleichsweise geringen Anschaffungspreis bekommt der Fast 2000-Fahrer ein echt ansehnliches RC-Car. Der Elektro-Bolide im Maßstab 1:10 wartet mit einer schicken, mehrteiligen Karosserie auf, die mit dem Chassis verschraubt ist. Selbst eine Fahrerbüste wurde integriert, was den Scale-Faktor noch einmal deutlich steigert. Gleiches gilt für den Überrollrahmen sowie die liebevoll gestaltete Front und das Heck. Hier wartet der Fast 2000 mit einer Überraschung auf. Anstelle von Aufklebern in Form von Scheinwerfern und Rücklampen, hat Ripmax dem Crawler LED spendiert, vorne sind es vier, hinten zwei, die den Fahrtweg ausleuchten und sogar Fahrten in der Dämmerung und bei Dunkelheit ermöglichen. Die Verkabelung ist bereits ab Werk vorgenommen. Das gefällt, weil es bei Modellen dieser Preisklasse ein unübliches Feature ist, das man – wenn überhaupt – nur nachrüsten kann.

CAR CHECK

Fast 2000 Ripmax

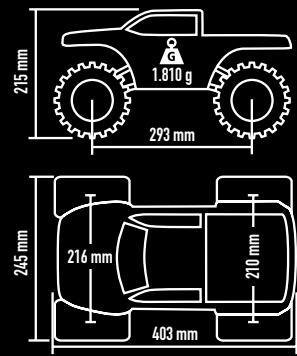
Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener 179,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:

4WD-Antrieb, zwei Differenziale, Link-Aufhängung, liegend verbaute Dämpfer vorne

Benötigte Teile:
vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:



Einen ebenfalls sehr positiven Eindruck hinterlassen die Räder. Sie bestehen aus mittelharten, grobstolligen Pneus mit asymmetrischem Profil, die mithilfe von roten Beadlock-Ringen aus Kunststoff auf die verchromten Felgen gepresst werden. Theoretisch kann man die Räder so aufbleien und das Fahrverhalten sowie den Schwerpunkt des Modells positiv beeinflussen. Wie oft ein solcher Eingriff bei einem solchen Einsteigermodell tatsächlich vorgenommen wird, sei mal dahingestellt.

Unter der Haube

Da man die Karo nicht ohne Weiteres abnehmen kann – man muss zunächst 18 Schrauben lösen – gestalten sich Wartungsarbeiten am Chassis im Allgemeinen und dem Antriebsstrang im Speziellen nicht so einfach wie bei einem RC-Car, bei dem man nur zwei Klammern lösen muss, um den Deckel anheben zu können. Lugt man jedoch ins Innere des Fast 2000 erspürt man ein solides Kunststoffchassis, auf dem alle Komponenten schwerpunktsgünstig platziert sind. Kernstück ist der 540er-Bürstenmotor des Typs K949-76, der über ein mehrstufiges Getriebe verfügt. Von hier aus wird die Motorkraft über zwei kurze zentrale Antriebswellen an die Achsen verteilt und somit der Allradantrieb sichergestellt. Da der Fast 2000 Crawler-typisch mit einer heckseitigen Link-Aufhängung aufwartet, ist die hintere Antriebswelle in Teleskopbauweise ausgeführt. Theoretisch verfügt das Modell über eine ordentliche Bodenfreiheit und eine ansehnliche Achsverschrängung. Das sagt aber noch nichts über das Fahrverhalten im Gelände aus.

Ebenfalls Crawler-typisch ist die weiche Federung. Dazu tragen lange Federbeine am Heck bei, bei denen die Vorspannung der mittelharten Federn mittels C-Klippen einstellen lässt. Vorne verfügt der Fast 2000 über kürzere, liegend verbaute Dämpfer, die über eine Umlenkmechanik verfügen.

Kommen wir zur Vorderachse: Neben den Dämpfern wartet sie mit keinerlei weiteren Überraschungen auf. Es handelt sich um eine typische Doppelquerlenker-Konstruktion – Schwingen unten, Gewindestangen oben. Verschiedene Aufhängungspunkte sucht man hier vergebens, allerdings lassen sich sämtliche Gestänge feinjustieren. Das gilt auch für die Lenkung, die mit etwas Spiel behaftet ist. Bewegt wird das Lenkgestänge übrigens von einem Standard-25-Gramm-Servo.





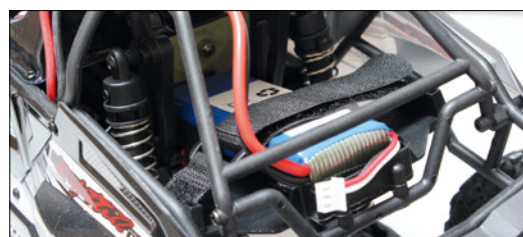
Der beiliegende Pistolensender ist sehr einfach gehalten, bietet zum Glück jedoch die Möglichkeit die Lenkung zu trimmen und den Dual-Rate-Wert für den Gaskanal anzupassen



LED an der Vorder- sowie der Hinterachse sind beim Fast 2000 serienmäßig dabei. Auf diese Weise kann man das Modell sogar in der Dunkelheit fahren

On the road

Für den aufgerufenen Preis bekommt man ein schickes, solide verarbeitetes RC-Car. Doch wie verhält sich der kleine Bolide auf der Strecke? Zunächst wird der Akku geladen. Das dauert über das mitgelieferte Ladegerät recht lange. Wer die Möglichkeit hat, greift einfach auf einen Kompaktlader zurück. Was gefällt: Der Energiespender verfügt über das hochstromfähige Deans-Stecksystem. Nun noch den Pistolensender mit vier Mignonzellen laden und schon kann es losgehen. Modell und Sender einschalten und innerhalb weniger Sekunden steht die Verbindung. Lenkbefehle werden recht knackig umgesetzt und die LED-Beleuchtung ist selbst bei Tageslicht gut zu sehen und ein wahrer Eyecatcher.



Der Akkuschacht ist sehr schmal. Wohl auch ein Grund dafür, warum dem Modell kein durch einen Hardcase geschützter LiPo beiliegt

Zieht man am Gashebel, setzt sich der Fast 2000 mit einem Satz nach vorne in Bewegung. Hossa. Hier ist Feingefühl am Gasfinger gefragt, denn ansonsten pilotiert man keinen Rock Crawler, sondern einen Rock Racer. Zum Glück gibt es ja einen Drehgeber am Sender für Dual-Rate. Nach ein bisschen Feintuning, ist der 1:10er etwas gezähmt und man kann sich mit ihm ins Gelände wagen. Hier schlägt er sich recht wacker. Aufgrund der weichen Federung und der großen Bodenfreiheit, überwindet er leichte Hindernisse problemlos. In schwererem Gelände stößt der Fast 2000 dann allerdings schnell an seine Grenzen. Für anspruchsvolles Klettern ist er nicht gemacht, dafür beherrscht er auch die schnelle Gangart und kann mit seinen Sprinter-Qualitäten punkten.



Der 2s-LiPo mit einer Kapazität von 2.200 Milliamperestunden hält Energie für rund eine Viertelstunde Fahrvergnügen bereit

Nach gut 13 Minuten ist Schluss mit dem Fahrspaß. Dann muss der Akku wieder geladen werden. Für das Testmodell ist es Zeit für die erste Inspektion. Trotz einiger Seitwärtsrollen und eines sehenswerten Überschlags ist das Modell vollständig unbeschädigt. Selbst die Karo hat die Crashes klaglos weggesteckt. <<<<

MEIN FAZIT



Schick ist der Fast 2000 ohne Frage und Features wie die integrierte LED-Beleuchtung machen das Modell für Hobbyeinsteiger und erfahrene RC-Car-Fahrer gleichermaßen interessant. Auch der Preis kann überzeugen. Wer allerdings ein Auto sucht, um ins Rock Crawl einzusteigen, sollte sich nach Alternativen umsehen. Der Fast 2000 ist eher ein Racer als ein Kletterer. Man könnte ihn als Allrounder bezeichnen.

Tobias Meints
Redaktion CARS & Details

Schicke Optik
Solide Verarbeitung
Kompletter Lieferumfang
Breites Einsatzspektrum

Feineinstellung der Federvorspannung nicht möglich
Fahrakku ist kein Hardcase-LiPo



Leichtes Gelände und kleinere Hindernisse überwindet der Fast 2000 sehr gut. An einem höheren Bordstein ist schon fahrerisches Geschick gefragt



WWW.DRONES-MAGAZIN.DE



BEEINDRUCKEND

Mit der Drohne über
Lava-Feldern auf Hawaii

ÜBERSICHT

12 Einsteiger-Drohnen
für unter 200,- Euro

LUFTTAXIS

So plant Airbus die
Mobilität der Zukunft



FILMEN, FIGHTS & FUN:
SO VIELSEITIG SIND DROHNEN EINSETZBAR



FREIZEIT- DROHNEN



JETZT BESTELLEN!

www.drones-magazin.de/kiosk
040 / 42 91 77-110

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

- Jede Ausgabe bares Geld sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive

Euro Touring Saison 2017/2018

Text und Fotos: Bernd Bohlen

DAS WAR GUT!



Ein gewohnter Anblick der abgelaufenen Saison: Jan Ratheisky (Startnummer 1) kämpft mit Max Mächler (Startnummer 2) um den Sieg

Die elfte Saison der Euro Touring Series (ETS) ist vorüber. Beim Finallauf in der Hudy Arena kürte sie ihre Champions. Einmal mehr standen dabei die XRAY-Fahrer Bruno Coelho und Jan Ratheisky ganz oben auf dem Treppchen.

Bruno Coelho, der Portugiese vom Team XRAY, brauchte zu Beginn der Saison dann doch ein paar Rennen, um wieder so richtig in die Gänge zu kommen. Erst ab dem vierten Lauf fand er zu seiner gewohnten Dominanz zurück. Die drei letzten Läufe gewann er, nachdem er zuvor auch den zweiten in Daun gewonnen hatte. Es war sein dritter Champions-Titel hintereinander. Marc Rheinard (Team Infinity) startete verheißungsvoll in die Saison. Er gewann den ersten Lauf in Wien. Danach waren andere schneller. Schließlich wurde er Vizechampion. Den dritten Podiumsplatz holte sich Alexander Hagberg (Team XRAY) aus Schweden. Der Rekordchampion

in Modified, Ronald Völker (Team Yokomo), der den Titel zwischen 2011 und 2015 fünf Mal hintereinander gewann, musste sich mit dem vierten Platz begnügen. Sein Teamkollege Christopher Krapp wurde Gesamtfünfter. Nach vier Siegen in dieser Saison rückt Bruno Coelho immer näher an die beiden Führenden in der Siegerliste, Marc Rheinard und Ronald Völker, heran. Ein Sieg fehlt ihm nun noch, um ebenso 15 ETS-Siege auf dem Konto zu haben.

Doppelchampion

Nach 2016 schaffte Jan Ratheisky es zum Abschluss der Saison 2017/2018 erneut, Doppelchampion zu werden – und zwar in den Klassen Tourenwagen Stock und Formel. In Formel ist es sein fünfter Champions-Titel, in Stock sein zweiter. Das Jahr ohne ETS-Champions-Titel (2017) hat er damit erfolgreich hinter sich gelassen. Ratheiskys härtester Konkurrent in der Formelklasse war dieses Jahr der Belgier Olivier Bultynck (Team Roche). Titelverteidiger David Ehrbar (Team Serpent) wurde in dieser Saison Dritter. Der Awesomatix-Fahrer Max Mächler forderte Jan Ratheisky in der Klasse Tourenwagen Stock heraus. Aber als Max Mächler den dritten Lauf in Madrid gewann, hatte Jan Ratheisky bereits die ersten beiden Läufe in der Tasche. Stock-Titelverteidiger Alexandre Duchet (Team XRAY) aus Frankreich sicherte sich mit seinem Sieg in der Hudy Arena noch den dritten Champions-Platz hinter Max Mächler.

Thomas Oehler wurde übrigens erster Champion in der neuen Klasse Tourenwagen Masters 40+. Der ARC-Pilot setzte sich gegen Christian Drießle (Team Awesomatix) und den Schweizer Beni Stutz (Team Infinity) durch. Die Fahrer in Masters setzen das gleiche Material ein, dass auch in der normalen Stockklasse gefahren wird. Sie sind lediglich einige Jahre älter als die Fahrer der Stockklasse. Der Zuspriech zu dieser Klasse ist im Übrigen groß.

XRAY dominiert

Seit Jahren dominiert XRAY die Euro Touring Series. Von den 15 Champions-Titeln der letzten fünf Jahre gingen zwölf an das Team des slowakischen Herstellers. Sieben Mal hintereinander stand seit 2012 ein XRAY-Fahrer in der Klasse Tourenwagen Pro Stock auf dem obersten Podiumsplatz. In Formel holte sich Jan Ratheisky die letzten drei Titel mit einem XRAY. Die beiden Male davor fuhr er einen Serpent. Nach drei Tamiya-Titel und schließlich fünf Yokomo-Titel gewann XRAY schließlich auch drei Mal die Modifiedklasse.



Jan Ratheisky wieder einmal in Siegerpose. Vier Mal gewann er die Klasse Pro Stock, drei Mal die Klasse Formel



Die Formelklasse ist nach wie vor gefragt. Die Gruppen sind besetzt, wie hier bei einem Vorlaufstart im Megadrom Andernach. Stark zugenommen hat die Zahl der Fahrzeughersteller



Bruno Coelho verteidigte seinen Championstitel in Modified erfolgreich. Er gewann vier der insgesamt sechs Läufe

Kommt Tamiya zurück?

Zumindest in der Formelklasse sorgt Tamiya wieder für positive Meldungen. Simon Lauter holte mit dem neuen Formel-Racer beim letzten Lauf in der Hudy Arena den ersten Sieg für Tamiya. Schon beim Rennen davor in Apeldoorn hatte er sich im Kampf um die Pole durchgesetzt, musste sich dann aber dem erfahrenen Piloten Jan Ratheisky geschlagen geben. In den Anfängen der Euro Touring Series dominierte Team Tamiya vor allem in der Klasse Tourenwagen Modified. 21 ETS-Siege holten Marc Rheinard, Jilles Groskamp und Yannic Prümper bis 2015 für das Team. So viele Siege hat kein anderes Team in Modified bis heute auf dem Konto.

Im Jahr der WM

Im Jahr einer Weltmeisterschaft ist die Euro Touring Series von ganz besonderer Bedeutung. Wo sonst haben die großen Favoriten die Chance über



Christian Drießle, Thomas Oehler und Beni Stutz (von links) dominierten von Anfang an die Klasse Masters 40+. Häufig standen sie – wie hier in Andernach – gemeinsam auf dem Podium

mehrere Monate ihre Kräfte im direkten Vergleich zu messen. Wo sonst haben die Hersteller die Chance, neue Entwicklungen einem harten Praxistest zu unterwerfen. Keine Rennserie der Welt ist härter, keine lässt so wenig Fehler zu. Die Weltmeister Tourenwagen Modified und Formel kommen wohl auch dieses Jahr wieder aus dem Teilnehmerkreis der Euro Touring Series. <<<<<

DIE ETS-CHAMPIONS DER SAISON 2017/2018			
KLASSE	PLATZ 1	PLATZ 2	PLATZ 3
TW Modified	Bruno Coelho (P)	Marc Rheinard (D)	Alexander Hagberg (S)
TW Stock	Jan Ratheisky (D)	Max Mächler (D)	Alexandre Duchet (F)
Formel	Jan Ratheisky (D)	Olivier Bultynck (B)	David Ehrbar (D)
Masters 40+	Thomas Oehler (D)	Christian Drießle (D)	Beni Stutz (CH)



Bruno Coelho startet einmal mehr von der Pole in die Finalläufe

SPEERSPITZE



**80er-Bolide
mit neuer Technik**

Text und Fotos: Markus Hummel



Im Jahr 2014 beschloss Kyosho, einige der legendären 1:10er-Buggymodelle aus den 1980er-Jahren in technisch verbesserten Versionen wieder aufzulegen. Damit waren die Legendary Series geboren. Begonnen wurde diese Reihe mit dem Scorpion, gefolgt vom Beetle und dem Tomahawk, sowie dem unerreichten Optima und dem innovativen Turbo Scorpion. Inzwischen ist mit dem Re-Release des Javelin Buggys von 1986 ein weiterer Vertreter dieser Serie im Handel erhältlich. Dieser Test soll nun die Unterschiede zum ursprünglichen Javelin, sowie die Gemeinsamkeiten mit den anderen Legenden näher beleuchten.



Nicht mehr häufig zu finden heutzutage: Edel verpackte Baugruppen, bei denen die technischen Highlights in den Vordergrund gestellt werden

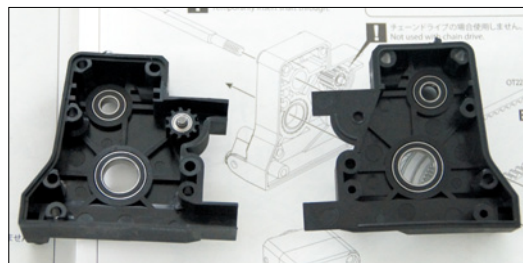
Mit dem Javelin brachte Kyosho 1986 auf Basis des Optima-Chassis eine weitere, für damalige Verhältnisse absolut renntaugliche, 4WD-Version eines Dune-Buggys auf den Markt. Quasi die sprichwörtliche Speerspitze – Javelin – des technisch Machbaren. Der Javelin wurde nun 2017 im Vergleich zur Urversion konsequent optimiert und serienmäßig mit Tuningteilen ausgeliefert, wodurch er auch der heutigen Antriebstechnik mit burstenlosen Motoren stand hält.

Augenschmaus

Beim Betrachten des Lieferumfangs fällt der Blick zuerst auf die hochwertig verpackten Alu-Dämpfer, die Räder und die anderen technischen Highlights des Baukastens. Alles ist wie üblich für Modelle der Legendary Series in imposanten Blisterpackungen zur Schau gestellt. Die restlichen Teile befinden sich in einem kleinen Karton, alles schön fein säuberlich nach Bauschritten in Plastikbeutelchen verpackt. Eine als vorbildlich zu bezeichnende Montageanleitung und ein umfangreicher Dekorbogen, der für zwei Buggy-Modelle ausreichen würde, runden den Lieferumfang hervorragend ab. Auf jegliche Elektrik vom Lenkservo bis zum Motor und Regler wurde wie bei anderen Wettbewerbsmodellen der heutigen Zeit verzichtet, sodass jeder Fahrer hier seine individuellen Komponenten nutzen kann. Als kleines Goodie legt Kyosho dem Baukasten ein Spare Parts-Päckchen mit bei.



Die beiden Differenziale beherbergen gefräste Metallzahnräder und sind sehr hochwertig ausgeführt



Gummigedichtete Kugellager bilden eine hervorragende Basis für einen leichtgängigen Antrieb

Schön ist auch die Tatsache, dass Kyosho dem Begriff Modellbau auch bei seinem Re-Release des Javelin Rechnung trägt, und vor dem Fahrspaß den Aufbau des Modells durch den Käufer setzt. Das ermöglicht es dem Piloten, sein Modell von Grund auf bestens kennenzulernen und individuell auf den eigenen Fahrstil abzustimmen. Im Folgenden wird nun etwas näher auf die erforderliche Montage eingegangen, die mit etwas Übung innerhalb von wenigen Stunden problemlos zu bewältigen ist.

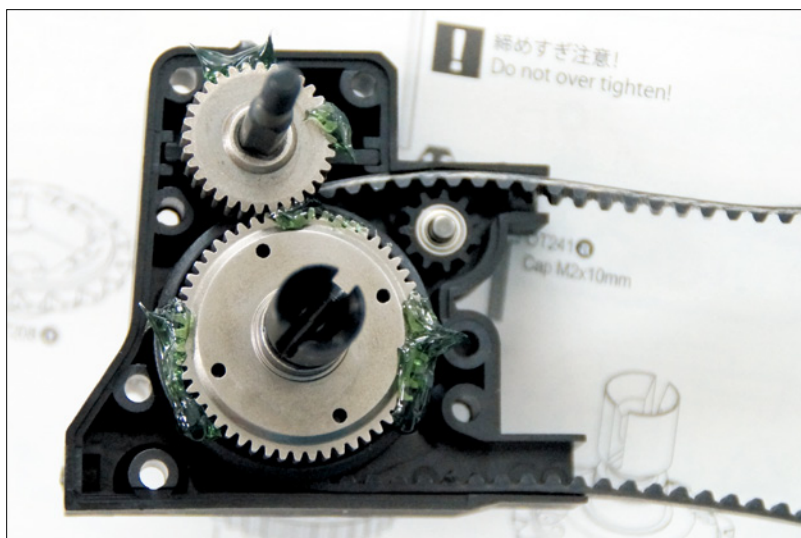
Der Kern

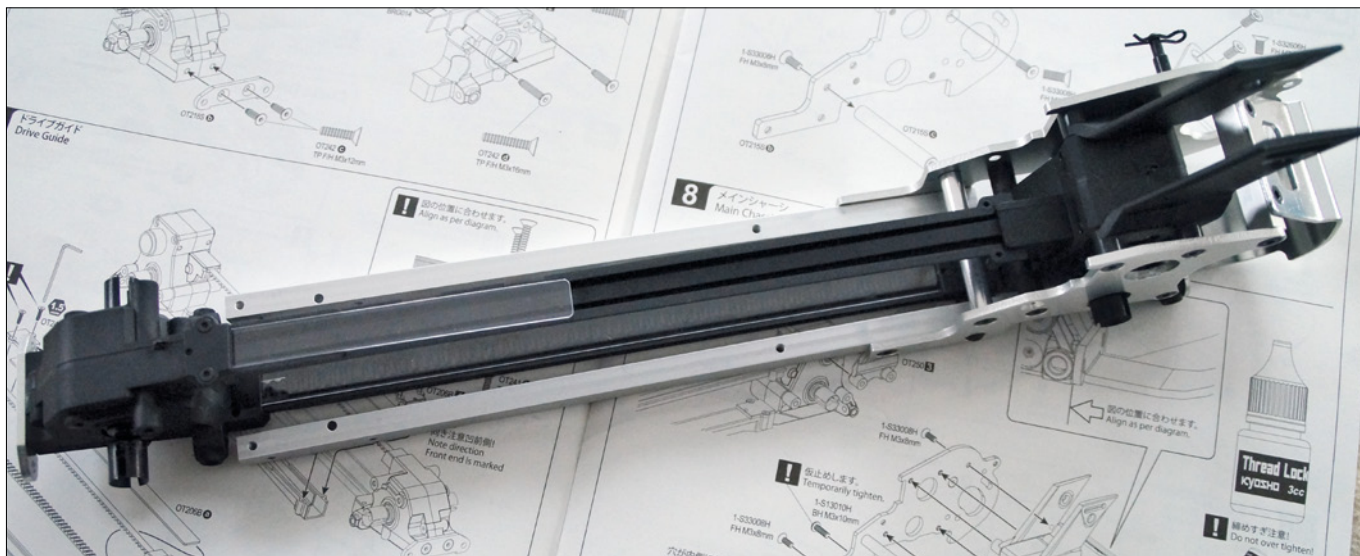
Der Aufbau des Javelin geht relativ einfach von der Hand, vorausgesetzt man schenkt der ausführlich illustrierten Bauanleitung die notwendige



Ein Blick auf das überarbeitete Getriebe: alles kugellagert, einstellbarer Slipper, Motorritzel aus Stahl – so soll es sein

Das beiliegende Fett sollte man auf den Getriebezahnradern großzügig verteilen

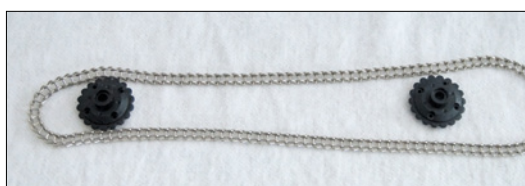




Das gesamte Chassis wird nach und nach in Sandwichbauweise um den zentralen Antriebsstrang herum aufgebaut

Aufmerksamkeit. Angefangen wird wie beim Urmodell mit dem Highlight des Modells: dem Antriebsstrang. Hervorzuheben ist an dieser Stelle, dass der Javelin mit zwei Optionen für die Kraftübertragung geliefert wird. Zwischen den Achsen kann die Kraft entweder klassisch wie in der Urversion mittels Kette übertragen werden, oder eben per Riemen. Ersterer ist für die Nostalgiker sicherlich erste Wahl (der Sound ist auch einzigartig), aber bei modernen Brushless-Antriebssystemen ist definitiv der Riemenantrieb vorzuziehen, da er die wirkenden Kräfte einfach besser wegstecken kann.

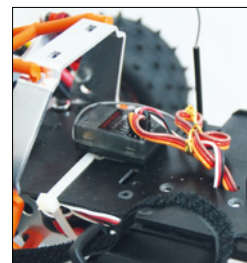
Um den gekapselten Antriebsstrang sorgt ein zweigeteilter Sandwichrahmen aus Aluprofilen für die erforderliche Steifigkeit des Chassis. Auf diesem wird der ebenfalls zweiteilige Servo-Saver montiert. Die Getriebebox aus Aludruckguss muss anders als bei den meisten Legendary-Modellen vollständig mit den beiliegenden Zahnrädern und gedichteten



Optional liegt dem Javelin der ursprüngliche Kettenantrieb noch bei, ist jedoch nur für den Einsatz mit schwächeren Motoren empfehlenswert

Kugellagern bestückt werden. Auch die beiden Differenziale müssen komplett aus den Einzelteilen zusammengesetzt werden. Standardmäßig setzt Kyosho auf Zweispiderdifferentials, die Gehäuse bieten jedoch die Möglichkeit, auch vier Spiderzahnäder zu verwenden. Beim Einbau des Motors hat man baukastenseitig nur die Wahl für eine mögliche Untersetzung: 9,24:1.

Der Vortrieb erfolgt über einen Motor der 540er-Standardbaugröße. In unserem Fall kommt hier ein Brushlessmotor mit 10 Turns und passendem Regler zum Einsatz. Dieser leistet bereits im Kyosho Optima beeindruckende Dienste und Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 60 Stundenkilometer sollten damit bei Verwendung eines zweizelligen LiPo-Akkus kein Problem darstellen. Die Antriebsenergie wird an Vorder- und Hinterachse jeweils über zwei gehärtete Stahlkardanknochen an die super soften Spikereifen übertragen. Im Gegensatz zur Version aus den 1980er-Jahren setzt Kyosho bei ihren Re-Releases nun auf 48dp-Getriebezahnräder, die in Kombination mit einer Rutschkupplung einen absolut sanften Vortrieb und die Verwendung von stärkeren Brushless-Aggregaten ermöglichen.



Auf dem GFK-Topdeck findet nur ein kleiner Empfänger Platz

Kunststoff-Achsen

Nach der Montage der hinteren Dämpferbrücke und des Motorschutzkäfigs aus massivem Alu wird die Druckguss-Getriebeeinheit mit dem Leiterrahmen verschraubt. Sowohl Hinter- als auch Vorderachse sind wie beim Optima aus hochwertigem Kunststoff gefertigt. An der Vorderachse kommen



Der verbaute Brushlessmotor wird durch einen massiven Alurammer am Heck gut geschützt

CAR CHECK

Javelin Kyosho

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 359,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb über Riemen oder Kette, komplett kugellagert,
 vier Öldruckstoßdämpfer, Zweispider-Differenziale, einstellbare
 Slipperkupplung

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

Erfahrungslevel:

HOBBYFAHRER

MEIN FAZIT



Nach dem Optima im Jahr 2016, wurde nun sein jüngerer Bruder, der Javelin auf der gleichen technischen Basis neu aufgelegt. Hierbei wurde wie bei allen Modellen der Legendary Series, genau an den richtigen Stellen optimiert und State-of-the-Art Technik verwendet. Der Riemenantrieb bietet eine absolut smoothie Kraftübertragung an die Achsen und sollte bei geplanter Verwendung von aktuellen Brushlessmotoren von Vornherein verbaut werden. Durch die Rund-Um-Modernisierung ist der Javelin kein aufgewärmter Oldtimer, sondern ein konkurrenzfähiges Renn-Modell.

Markus Hummel

Stabile Konstruktion
 Klassischer Look
 Viel Fahrspaß



Dämpferposition nicht optimal

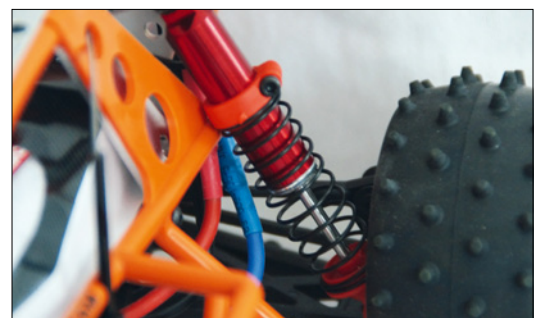


Der Javelin weist aufgrund seiner Dämpfergeometrie eine relativ hohe Bodenfreiheit auf

dabei Radträger aus Aludruckguss zum Einsatz. Dadurch ergibt sich eine enorme Steifigkeit und gutes Ansprechverhalten des gesamten Fahrwerks. Letzteres wiederum ist auf dem simplen und ultraleichten Sandwichrahmen montiert, der mittels einer Aluminium-Überrollbügelkonstruktion und eines GFK-Topdecks ausgesteift wird.

Durch die sehr steife Chassis-Konstruktion kommt den ebenfalls aus Aluminium gefertigten Öldruckstoßdämpfern eine hohe Bedeutung zu. Die Dämpfer, im Übrigen dieselben 12-Millimeter-Exemplare wie beim Optima, arbeiten super soft und bügeln Bodenunebenheiten auf der Haus- und Hofstrecke ganz leicht aus, vorausgesetzt die Montage erfolgte vorschriftsmäßig nach Anleitung. Die Dämpfer des Re-Releases verfügen im Gegensatz zu früher über gehärtete Kolbenstangen und verbesserte Kunststoffteile, die um einiges stabiler als die Bauteile aus den 1980er-Jahren sind. Für die Montage legt Kyosho sogar passendes Werkzeug bei. Es empfiehlt sich jedoch, auch eine entsprechende Tischunterlage für das austretende Öl und ein gutes Maß an Geduld parat zu haben.

Wie beim Optima gibt es keine Chassiswanne, die die RC-Komponenten wie Regler, Empfänger und Lenkservo aufnimmt. Auf dem Chassis-Topdeck wird der Empfänger mit doppelseitigem Klebeband fixiert, der wasserdichte Regler mit 60 Ampere Spitzenleistung



Die großen Alustoßdämpfer können stufenlos in ihrer Federvorspannung verändert werden. Die Hinterachse bietet mehrere Aufhängungspunkte für die hochwertigen Aludämpfer

findet ebenfalls mit doppelseitigem Klebeband und Kabelbinder befestigt auf der Unterseite Platz. Der digitale Lenkservo mit 12 Kilogramm Stellkraft wurde zur Senkung des Schwerpunkts liegend montiert. An der Front kommt ein massiver Frontrammer aus sehr flexiblem Kunststoff zum Einsatz. Er schützt das Modell bei potenziellen Crashes optimal.

Letze Schritte

Die Pneus weisen wie bei den meisten Modellen der Legendary Series die damaligen Maße aus den 1980er-Jahre auf, sprich keine Normierung auf den heutigen Standard. Die beiliegenden Reifeneinlagen mittlerer Härte müssen zuerst in die super soften und griffigen Reifen eingebracht werden, bevor diese mit den Chromfelgen verklebt werden können. Ein Verkleben mit extra starkem Sekundenkleber ist vor der ersten Ausfahrt unbedingt angeraten, da der Brushlessmotor sonst die Reifen von den Felgen katapultiert. Erfreut konnte festgestellt werden, dass Kyosho für alle drehenden Teile hochwertige gummi-gedichtete Kugellager beigelegt hat. Diese vermindern den Verschleiß doch enorm.

Eine einteilige Karosserie gibt es nicht, diese muss der Käufer zunächst aus orangen Plastikteilen zusammenschrauben. Der beiliegende Fahrerkopf sowie der umfangreiche Dekorbogen komplettieren den Scale-Look. Bevor es auf die Piste gehen kann, muss zuerst noch ein 2s-LiPo-Akku mit 7,4 Volt eingesetzt werden. Dieser wird wie beim Optima quer unter dem Antriebsstrang mit zwei beiliegenden Klettstreifen am Chassis befestigt. Dadurch ergibt sich ein sehr mittiger Schwerpunkt, der eine ausgeglichene Traktion erwarten lässt.



Die großen Alustoßdämpfer weisen vorne leider nur eine Montagemöglichkeit an den massiven Querlenkern aus Kunststoff auf, arbeiten aber absolut smooth



Ein massiver Überrollbügel aus Aluminium ist in den Framebody des Modells integriert und schützt das Modell effektiv bei Überschlagen



Die Rutschkupplung kann von außen problemlos in ihrem Ansprechverhalten eingestellt werden. Der Antrieb des Javelin erfolgt über gewöhnliche Antriebsknochen aus Stahl

Mach´ Männchen

Die erste Akkuladung wurde zwecks Einstellung des Lenkservos und des Reglerverhaltens noch vor dem Haus auf Asphalt und im heimischen Garten durchgeführt. Dabei konnte man feststellen, dass das Modell bei höheren Geschwindigkeiten auf Asphalt aufgrund der langen Spikes zum Hin- und Herschlingern neigt. Also eher nicht der passende Untergrund für den Javelin. Auf einer kurzgeschnittenen Wiese konnten die Reifen dann ihr wahres Grip-Potenzial entfalten und beim ruckartigen Gasgeben dank des kraftvollen Brushless-motors meterlange Wheelies machen. Nachdem während der ersten Fahrten die Lenkung sauber justiert war, ging es auf eine sandige Feldstrecke mit durchzogenen Kiesabschnitten.

Hier zahlte sich die ordnungsgemäße Montage der soften Öl Druckstoßdämpfer aus. Das Fahrwerk schien mit jeder Akkuladung besser anzusprechen. Die Reifen hatten phänomenalen Grip, sodass auch bei wechselnden Untergründen die volle Motorleistung auf den Boden gebracht werden konnte. Dank seines sehr geringen Eigengewichts und der wirklich sauber arbeitenden Dämpfer glitt der Javelin regelrecht über kleine Bodenebenheiten hinweg. Es war eine wahre Pracht, beim Durchziehen des Gashebels die Dreckfontänen am Heck des Modells hochfliegen zu sehen. Dank des Allradantriebs waren sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich. Die Lenkung arbeitet dank des digitalen Lenkservos überaus präzise und der Buggy folgte allen Lenkbefehlen seines Fahrers willig.

Bei Sprüngen geriet der Javelin dann jedoch mehr und mehr an seine Grenzen. Aufgrund der extrem flach montierten Frontdämpfer ist die Dämpfungskurve relativ kurz. Im Baukastensetup neigt das Heck bei großen Sprüngen zum Durchschlagen. Hier muss im Nachgang noch etwas am Dämpfersetup modifiziert werden. Am Heck sind mehrere Montagemöglichkeiten verfügbar. Durch den Allradantrieb verhält sich der Javelin Buggy bei Sprüngen jedoch neutral und kann mit Gasbefehlen gut ausbalanciert werden. Ungeschickte Landungen und Überschlänge verzeiht das Modell aufgrund seiner kompakten und stabilen Bauweise und des flexiblen Karosseriekäfigs problemlos.

Verschleiß

Der genutzte Fahrregler ermöglicht sogar die Verwendung eines 3s-LiPos. Damit ist der Javelin jedoch weder auf Asphalt noch im Gelände richtig

beherrschbar. Überdies würde dadurch der Verschleiß bei den Bauteilen enorm in die Höhe getrieben werden, weshalb hier von einem dauerhaften Gebrauch wirklich abzuraten ist.

Apropos Verschleiß: Nach einigen Akkuladungen auf Asphalt- und Kies musste sich der Javelin einem intensiven Checkup unterziehen. Dabei gab es nichts weiter zu beanstanden, wenn man alles gemäß der sehr guten Bauanleitung gebaut und mit Sicherungslack gesichert hat. Bis auf etwas Sand und Staub steht der Javelin da wie neu. Besonders beeindruckt haben während des gesamten Tests die Grundstabilität sowie die enormen Performancereserven des Modells. Ein aktueller Wettbewerbsbuggy weist zwar mehr technische Spielereien und Einstellmöglichkeiten auf, kann aber in Puncto Stabilität und Look nicht unbedingt mit dem Javelin mithalten. <<<<



Die Reifen und Felgen des Javelin folgen keiner aktuellen Wettbewerbsnorm. Die verwendete Gummimischung und das grobe Spikeprofil der Reifen ermöglichen dennoch extreme Performance



Radachsen aus Druckguss und geschraubte Felgenmitnehmer aus Metall – besser geht es fast nicht

Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

Redaktion
Hans-Henny-Jahnn-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
Jan Schnare
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

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

Redaktion
Mario Bicher
Tobias Meints

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlen
Ivo Gersdorff
Markus Hummel
Michael Klaus
Thomas Strobel

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

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 08/2018 erscheint am 06. November 2018.

Dann berichten wir unter
anderem über ...

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
26.10.2018

... den TR8EV2 RTR
von Absima, ...



... werfen wir einen
ersten Blick auf den
1:10er-Serpent-
Buggy SDX4 ...

... und gehen mit der
X-8E von Graupner
auf den Fahrerstand.



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

Ausgabe 05/2018
www.brot-magazin.de

Brot

Brot



BROTBOTSCHAFTERIN
Enie van de Meiklokjes
und ihr Ciabatta-Rezept

KREATIVES GESCHENK
Brot im Blumentopf

WASSER IM BROT
Alles, was man wissen muss

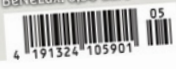
MEHL, MON AMOUR
• Alles über französische Mehle
• Plus 3 Exklusiv-Rezepte
von Dietmar Kappl

GLUTENFREIE SEMMELN
Rezept mit Schritt-für-
Schritt-Anleitung

So schmeckt der Sommer

Gelingsichere Rezepte für
leichte Brote und Aufstriche

5,90 EUR
A: 6,50 Euro, CH: 11,60 sFR,
BeNeLux: 6,90 Euro



IM HEFT
mehr als
30 Rezepte
lecker, kreativ,
gelingsicher

2 für 1
Zwei Hefte zum
Preis von einem
Digital-Ausgaben
inklusive

IM HEFT
mehr als
30 Rezepte
lecker, kreativ,
gelingsicher

5,90 EUR
A: 6,50 Euro, CH: 11,60 sFR,
BeNeLux: 6,90 Euro



Jetzt bestellen!

www.brot-magazin.de

040 / 42 91 77-110



SPEKTRUM®

Impulse Setzen



DX5PRO

Die Spektrum DX5 Pro wurde auf perfekten Einsatz in multiplen Surface Segmenten entwickelt.

Nicht jeder Fahrer ist ein Racer und alle sind unterschiedlich.

So war das wichtigste Ziel mit den vielfältigen Softwarefeatures

eine adaptive Ergonomie zu entwickeln, die die Anlage für

jeden Fahrer und Einsatz perfekt macht. Das Lenk- und Gasgefühl wurde deutlich verbessert was der Präzision und Ausdauer zugute kommt. Das alles bietet die DX5R zu einem außerordentlich budgetfreundlichen Preis.

Erhältlich mit 5.5ms Micro SR2100 DSMR Empfänger mit integrierter Antenne



**BEST
BRANDS
IN RC**

HORIZON
H O B B Y