

■ HPI MINI TROPHY-TRUCK VON LRP ELECTRONIC ■ FIRST LOOK: 4WD-SPORTSLINE-CHASSIS FG
 ■ DURANGO DNX 408 VON RUDDOG ■ EUROPEAN SHORT COURSE MASTERS VON THUNDER TIGER

www.cars-and-details.de

Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport

Von Altem und Neuem



RetroDesign-Karosserie von LRP electronic



**Losi XXX-SCT
 Readylift
 zu gewinnen**

**Außerdem:
 Exklusive
 erste Bilder**



Losi XXX-SCB



DBX 2.0 von Kyosho

CARS & Details-Film
 Video zum Bericht auf
www.cars-and-details.de

SECOND STRIKE



Ausgabe 8/2011
 August 2011
 10. Jahrgang
 Deutschland: € 5,00
 A: € 5,80 CH: sfr 9,80
 NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75



Vordermann
 FF-03Pro von Tamiya



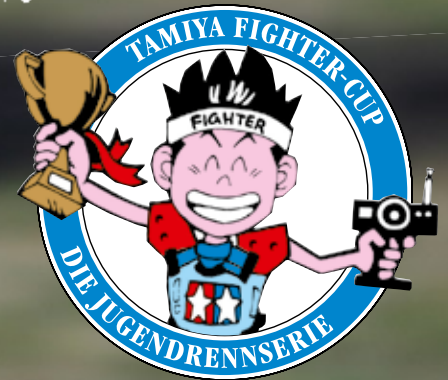
Country Crosser
 Venom VMX 450 von RC-Motorradshop



Der Preis ist heiß
 Reflex Wheel Pro LCD von Carson

2011 Das Jubiläumsjahr

Rennfahrer gesucht! m/w



Der **TAMIYA FIGHTER-CUP**

Die weltweit größte Jugendrennserie für ferngesteuerte Elektroautos feiert das 15. Finale

ACTION



SPEED

MEGA-FINALE SONNEBERG **29. - 31. JULI 2011**

Die Firma DICKIE-TAMIYA veranstaltet den TAMIYA FIGHTER-CUP bereits seit über 14 Jahren und Ende Juli findet das 15. Finale statt. Das Jubiläumsfinale lockt mit einem besonders umfangreichen Rahmenprogramm Teilnehmer und Besucher. Über das gesamte Jahr werden deutschlandweit Qualifikationsläufe bei Modellbau-Händlern vor Ort veranstaltet. Hier qualifizieren sich die besten RC-Fahrer und auch Fahrerinnen für das große Deutschland-Finale in Sonneberg. Für Anfänger stellt DICKIE-TAMIYA sogar kostenlos Leihfahrzeuge zur Verfügung. Um den zahlreichen Finalteilnehmern gerecht zu werden, gibt es ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm für Klein und Groß. Technisches Tuning ist nur bedingt erlaubt. Verändern, wie zum Beispiel tunen, kann man an den Modellen nur wenig. Schließlich soll im TAMIYA FIGHTER-CUP nicht das teuerste Modell, sondern der beste Fahrer gewinnen und im Vordergrund soll der Spaß am Hobby stehen.



www.fightercup.tamiya.de

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

GRATIS VERSAND *

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

DER NEUE

KATALOG 2011/2012
kostenlos !!!
Portopauschale € 5,-

KATALOG 2011/12
mit über 576 Seiten !!

1/8 Buggy zum Spitzenpreis!



SPECTER SPORT V28

- fertig aufgebauter Buggy
- fertig lackierte Karosserie
- 4 Ccm Motor
- 40 MHz Fernsteueranlage
- Beschreibung

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

~~349.00~~ B-Nr. 90026

229.00

Aktion s.Vr



B-Nr.: 84858

84.90

SPECTER SPORT V28 SONDERSET

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

~~374.00~~ B-Nr. 90029

245.90

BRUSHLESS SET KL-60 1/8

- Features Motor:
- Betriebsspannung 8,4V
 - 2200 U/Volt
 - Gewicht 290g
 - Wellendurchmesser 5mm

- Features Regler:
- Dauerstrom 60A
 - Spitzenstrom 380A
 - 32x28x24 mm

TAMIYA FERRARI F60

Motorart: EP
Antrieb: 2WD
Maßstab: 1:10
Chassis: F104
Verwendung: ONROAD
Länge: 425 mm
Breite: 180 mm
empf.Motor: Typ 540
Ausführung: KIT

Aktion s.Vr

B-Nr. 83306

~~169.00~~

129.00

- Baukasten mit unlackierter Karosserie
- Elektromotor Typ 540
- ausführliche Beschreibung
- PS-F60 Farbe Ferrarirot B-Nr.: 83393 nicht enthalten.

TRUGGY 4X4

- fertig aufgebauter Truggy
- fertig lackierte Karosserie
- 2-CH MHz Pistolen-Fernbedienung
- 7,4V / 1100mAh Ni-Mh-Akku
- Ladegerät
- elektr. Fahrtenregler
- Beschreibung

Motorart: EP
Antrieb: 4WD
Maßstab: 1:16
Chassis: -
Verwendung: OFFROAD
Länge: 250 mm
Breite: 205 mm
empf.Motor: beinhaltet
Ausführung: RTR

~~149.00~~

B-Nr. 90890

79.90

WELLPOWER SE CAR LIPO-AKKUS

Kapazität	Spannung	Gewicht	max.Dauerstrom	L/B/H mm	B-Nr.	Euro
4000 MAH	7,4 V	240 g	50/100C	25/46/138	90318	29. ⁹⁰
5000 MAH	7,4 V	300 g	50/100C	25/46/138	90317	35. ⁹⁰
5000 MAH	11,1 V	450 g	50/100C	40/46/138	90316	55. ⁹⁰
5000 MAH	14,8 V	605 g	50/100C	48/46/138	90315	69. ⁹⁰
5200 MAH	7,4 V	295 g	30/60C	25/46/138	90320	34. ⁹⁰
6000 MAH	14,8 V	650 g	30/60C	48/46/138	90319	79. ⁹⁰

so günstig kann Spitzenqualität sein !!

ROCKET XXL COMPETITION



B-Nr. 89677

999.00

Motorart: EP
Antrieb: 4WD
Maßstab: 1:5
Chassis: -
Verwendung: OFFROAD
Länge: 680 mm
Breite: 415 mm
empf.Motor: beinhaltet
Ausführung: RTR

- fertig aufgebautes Modell
- fertig lackierte Karosserie
- Brushless Motor
- Brushless Regler 150A
- 2,4 GHz Sender Race-X Pro
- 2,4 GHz Empfänger
- Lenkservo mit 22kg Stellkraft
- 2x LiPo-Akku 11,1V mit 5000mAh
- Koffer im Carbonlook
- Beschreibung



online-shop www.lindinger.at

E-Mail: office@lindinger.at

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



Trends ...

... kommen und gehen. Manche halten sich hartnäckig, andere sind schon wieder weg, bevor man sie bemerkt hat. Und dabei könnte man meinen, Trends seien immer etwas ultimativ Neues. Aber falsch gedacht. Manche Trends werden einfach aus anderen Bereichen übernommen – oder wieder aus der Mottenkiste gezaubert. Die neuesten Klamotten-Trends haben ihren Ursprung in den modischen Kreationen von vor 40 Jahren, Autos werden im „Retro-Look“ wieder aufgelegt. Manche Trends lösen nicht selten einen regelrechten Boom aus. Bestes Beispiel: Short Course. Die RC-Car-Klasse, die derzeit in aller Munde ist. Jeder hat davon gehört, es gesehen und viele haben es sogar schon mal ausprobiert. Und das verwundert wenig.

Nachdem wir diesen Trend bereits frühzeitig erkannt und mit **RC-Short-Course-Action** das passende Fachmagazin herausgebracht haben, gibt es mittlerweile fast täglich Neuigkeiten auf diesem Gebiet. So berichtet beispielsweise Jürgen Lautenbach in seiner LRP-Kolumne darüber, dass die S10 Blast-Familie Zuwachs bekommt – natürlich von einem Short Course-Truck.

Oder seht Euch das aktuelle Gewinnspiel in dieser Ausgabe an. Was gibt es zu gewinnen? Richtig, einen Short Course-Truck. Und zwar einen richtig schicken. Den XXX-SCT von Losi im Readylift-Design. Und weil wir Euch nicht die Katze im Sack schenken wollen, findet Ihr in dieser Ausgabe auch gleich den passenden Testbericht über das Modell. Und wo wir gerade beim Thema Losi sind: Von Horizon Hobbys RC-Car-Marke haben wir auch noch ein anderes Highlight für Euch: Wir haben als erstes Fachmagazin ein Modell des neuen XXX-SCB, einen Short Course-Buggy, bekommen. Natürlich wollen wir Euch das nicht vorenthalten und deshalb könnt Ihr die ersten Bilder von dem 1:10er-Buggy ebenfalls exklusiv in diesem Heft sehen.

Nun wünsche ich Euch viel Spaß beim Lesen der aktuellen Ausgabe.

Jan Schnare
Redaktion **CARS & Details**

Ein Frontmotor kombiniert mit Frontantrieb ist im RC-Car-Sport selten anzutreffen. Tamiya wagt diesen Schritt nicht zum ersten Mal und präsentiert mit dem FF-03 Pro mal wieder ein erstklassiges 1:10er-Chassis in einer solchen Konstellation

84



92

Das ist scale: Der HPI Mini Trophy Desert-Truck von LRP electronic ist ein waschechter Wüstenrenner für die Langstrecke. Im Gegensatz zu vielen Short Course-Modellen ist der 1:12er-Truck seinen Vorbildern optisch und technisch exakt nachempfunden

104



Alle neuen Produkte dieses



56

Wer den Offroadmarkt aufmerksam verfolgt, dem wird nicht entgangen sein, dass viele Brushlessmodelle auf ihren Nitro-betriebenen Brüdern basieren. Mit dem Umbausatz V3 von Ace Cars lässt sich nun fast jeder beliebige Nitro-Buggy auf Elektro umrüsten



32

Ihr wollt gut, günstig und stilvoll in die Short Course-Klasse einsteigen? Mit dem Losi XXX-SCT von Horizon Hobby gelingt dieser Spagat mit Leichtigkeit. Neben dem Testbericht über das Modell könnt Ihr es auch in dieser Ausgabe gewinnen



Kaum ein anderer Buggy ist so bekannt wie Kyoshos Inferno. Gerade für Einsteiger im 1:8er-Buggy-Segment boten sich der Inferno VE im Elektro- und der Inferno Neo im Verbrennerbereich an. Nun gibt es beide auch in Renn-Varianten



Markt

18 Neue Modelle, Motoren und Elektronik



Cars

- 24 DBX 2.0 von Kyosho
- 32 Losi XXX-SCT von Horizon Hobby
- 38 First Look: 4WD-Sportsline-Chassis von FG Modellsport
- 44 Venom VMX450 von RC-Motorradshop
- 62 Losi Mini-T von Horizon Hobby
- 84 FF-03 Pro-Chassis von Dickie-Tamiya
- 92 HPI Mini Trophy Desert-Truck von LRP electronic
- 104 Vergleich: Inferno Neo Race Spec und VE Race Spec von Kyosho
- 108 Durango DNX408 von Ruddog Distribution



Technik

- 56 Umbausatz V3 von Ace Cars
- 60 On The Rocks: Tipps und Tricks für Crawler und Scaler
- 74 RetroDesign-Karosserie von LRP electronic
- 90 Carson Reflex Wheel Pro LCD von Dickie-Tamiya



Sport

- 6 Szene: Alle News aus dem RC-Car-Sport
- 40 Interview: Im Gespräch mit Andreas Och von Staufenbiel
- 76 Juraj Hudy-Kolumne
- 80 Spektrum: Alle Infos zu Events, Modellen und Herstellern
- 100 European Short Course Masters 2011



Standards

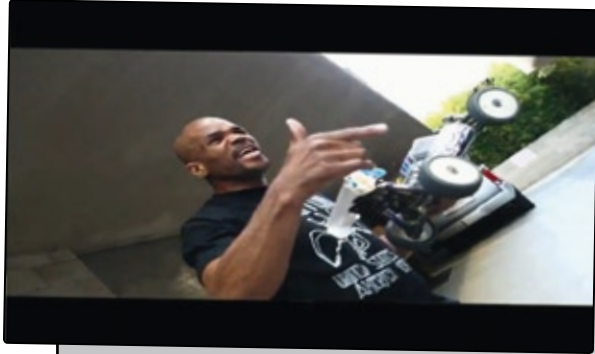
- 52 CARS & Details-Shop
- 54 Euer Kontakt zu CARS & Details
- 68 Gewinnspiel
- 70 Fachhändler
- 78 Termine
- 114 Vorschau



Titelthemen sind mit diesem Symbol gekennzeichnet

Monats ab Seite 18





Die Leudde ...

Jo, Alder, das ist krass, das ist voll fett, das geht ab ... So oder so ähnlich klingt es, wenn eine Hip-Hop-Legende am Gaszug zieht. RUN DMC und Navy CIS-Star Pauley Perrette haben eine Menge Spaß beim Testen des Kyosho MP9e. Rampe rauf, Sprung, Spaß, Gelächter. Da hat die Szene wohl zwei prominenten Fürsprecher. Wer hätte gedacht, dass RC-Car-Fahren so viel Laune macht. Egal, wir wissen es und das ist das Wichtigste, oder? Unter www.youtube.com/watch?v=gJlcWrXJpP0 könnt Ihr das Video ansehen.



Museumsstücke Oldtimermesse im österreichischen Tulln



Als eines der schönsten Fahrzeuge der Messe wurde ein Mercedes SSK, Baujahr 1928 präsentiert

Das österreichische Tulln war im Mai 2011 Anlaufstelle für alle Fans und Enthusiasten von Oldtimern. Zirka 30.000 Besucher gaben sich ein Stelldichein auf der beliebten Oldtimermesse. Besonderen Anklang fanden die teilweise piffigen Club- und Museumspräsentationen. Herausragend war vor allem die Sonderausstellungen 125 Jahre Automobil – Mercedes Benz-Mobile, 50 Jahre Jaguar E und 50 Jahre Citroen AMI. Auf einer Gesamtfläche von 95.000 Quadratmeter präsentierten rund 700 Aussteller aus 18 Nationen ihre Fahrzeuge und Waren. Unter den 90 Clubs und acht Museen wählte eine unabhängige Jury die schönsten Präsentationen. Die nächste Auflage der Oldtimermesse findet vom 19. bis 20. Mai 2012 statt. Internet: www.oldtimermesse.at

Jörns Wörld

Euro Warm Up in Sand am Main

In Sand am Main wurde vom 13. bis 15. Mai der Euro Warm Up ausgetragen. Das Event war sehr schnell ausgebucht. Die meisten Fahrer nutzten es, um sich optimal auf die Europameisterschaft im August vorzubereiten. Möglicherweise gelingt auf Grundlage dieser Testfahrten sogar die Entwicklung neuer Teile. Am Freitag gab es jeweils vier Trainingsläufe. Ich probierte als Erstes, welcher Picco-Motor für die Strecke optimal war. Zunächst fuhr ich den Picco Boost 3 port, den ich normalerweise immer einsetzte. Die Power war super, außer an der Bergaufpassage, wo extrem viel Power im unteren Drehzahlbereich benötigt wird. Daraufhin wechselte ich auf den Picco Boost 5 port. Danach war die Bergaufpassage kein Problem mehr.

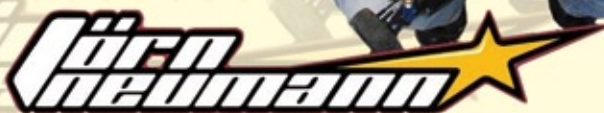
Am Samstag konzentrierten wir uns dann nur auf das Fahrwerk. Wir probierten verschiedene Dämpfersetups. Das beinhaltet Kolbenplatten, Federn und Öle. Danach testeten wir Camber Links lang, kurz, oben und unten. Jeweils an der Vorder- und der Hinterachse. Die Vorläufe liefen nicht sonderlich gut. Vielleicht auch ein Ergebnis der vielen Veränderungen, die wir ausprobiert haben.

Ich stand im Viertelfinale auf Startplatz eins. Es ging über 20 Minuten. Ich konnte mich direkt ein wenig absetzen und stieg als Erster ins Halbfinale auf. In diesem, das ebenfalls 20 Minuten dauerte, hatte ich leider ein Problem. Danach war das Finale nicht mehr zu erreichen.

Wir blieben aber noch zwei weitere Tage nach dem Euro Warm Up dort, um weitere Läufe zu absolvieren. Am Montag teste ich das Dämpfersetup von Elliot Boots. Dieses lag mir sehr gut. Am letzten Tag probierten wir alle verschiedenen JConcepts-Reifen in verschiedenen Mischungen, um genau zu wissen, welchen Reifen wir für die Vorläufe und welche wir im Finale einsetzen können.



Jörns Wörld



Einer von fünf Neuen. Neben weiteren internationalen Top-Fahrern wird der Finne Teemu Leino das LRP-Team in der Saison 2011 verstärken



Blue Racer Neue Teamfahrer bei LRP electronic

Gleich fünf Neuverpflichtungen für die Saison 2011 kann das LRP-Team vermelden. Bei diesen handelt es sich um echte Hochkaräter – Schwergewichte der Rennstrecke. Zum einen wäre dort der Brite Neill Cragg, IFMAR Weltmeister 2005 und mehrfacher Europameister. Er tritt in den Klassen: 1:10er-Elektro-Offroad, 1:8er-Verbrenner-Offroad an. Der Finne Teemu Leino, Finnlands Top-Fahrer, geht in den Klassen 1:8er-Verbrenner-Offroad und 1:10er-Elektro-Tourenwagen an den Start. Darren Bloomfield aus Großbritannien sicherte sich beim WM Warm-Up-Rennen in Finnland den Sieg. Er fährt in der Klasse 1:10er-Elektro-Offroad. Des Weiteren erweitert der ehemalige Europameister und WM A-Finalist Peter Pinisch aus Österreich den LRP-Fahrerkader in den Klassen 1:10er-Elektro-Offroad, 1:8er-Elektro-Offroad, 1:8er-Verbrenner-Offroad. Last but not least hat sich der deutsche Stefan Scheuenpflug, seines Zeichens früherer Deutsche Meister, zum Ziel gesetzt, in der Klasse 1:8-Verbrenner-Offroad Erfolge zu feiern.

Thunder Tiger TV Team Associated dominiert die stärkste Liga der Welt

Welche ist die stärkste Liga der Welt? Im Fußball kann man darüber sicherlich streiten – im RC-Car-Sport hingegen steht das unumstritten fest. Nirgendwo anders als in den USA gibt es so viele Fahrer, die ihrem Hobby nahezu unter professionellen Bedingungen nachgehen und dazu mitunter in unterschiedlichen Positionen direkt bei den jeweiligen RC-Car-Firmen als Vollzeit-Beschäftigte unter Vertrag stehen.

Nirgendwo anders als in den USA gibt es so viele RC-Car-Firmen die ihre Fahrer und Kunden vor Ort bei Events auf höchst professionelle Art und Weise supporten. Nirgendwo anders als in den USA ist die Konkurrenz auf nationalem Niveau größer. Siege bei US-National-Championships sind Siege auf allerhöchstem Niveau, die nur schwerlich mit nationalen Meisterschaften verglichen werden können.

Team Associated konnte am vergangenen Wochenende bei den prestigeträchtigen US-Offroad-National-Championship des ROAR-Dachverbands überzeugend gleich beide 1:8er-Nitro-Offroad-Klassen für sich entscheiden und hatte dabei zudem noch – sowohl im Bereich Buggy als auch bei den Truggys – mit vier beziehungsweise drei die meisten Fahrzeuge aller Hersteller im Finale positioniert.

Die Highlights der beiden spektakulären Finalläufe kann man im Internet unter events.redrc.net ansehen. Weitere Informationen gibt es unter: www.teamassociated.com



Erfolgreich dabei: Ryan Cavallieri und Ryan Maifield setzen beide auf den Team Associated RC8B Factory Team



Fotos: www.teamassociated.com
Brent Fiege/RedRC



2.4 GHz
RADIO SYSTEM

RTR
Ready To Run!



Haben Sie ein Smartphone?



Scannen Sie hier für mehr
Blitz 2.4GHz Infos

SAGENHAFTE SHORT-COURSE ACTION, JETZT WASSERDICHT MIT 2.4GHz!

Der HPI Blitz - Der Short-Course Truck, der die Szene im Sturm erobert hat, indem er das Beste an Haltbarkeit, Leistung, Aussehen und Innovation vereint, ist zurück und besser als jemals zuvor! Der Blitz wurde überarbeitet, mit einer Menge spannender und neuer Zugaben ausgestattet und ist somit bereit wieder der Maßstab der Dinge auf dem Markt der Short-Course Trucks zu sein!

Der neue Blitz RTR ist jetzt mit einer hochwertigen 2.4GHz RC-Anlage (quarzfrei!) ausgestattet und besitzt neben dem wasserdichten SC-15WP Regler auch eine Empfängerbox, die das Fahren im Nassen ermöglicht. Oben drauf gibt es eine frische Skorpion Karosserie in neuem Design, die ebenso stark aussieht, wie es das Chassis darunter ist.



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

WWW.LRP.CC

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

WASSERDICHT ELEKTRONIK

Dieses HPI Auto ist so gestaltet, dass es wasserdicht ist und somit bei nassen Bedingungen (z.B. Regen, Schnee, Pfützen) gefahren werden kann. Nicht zum Untertauchen geeignet.



WATERPROOF! BLITZ

✓ 2.4 GHz RADIO

NEW
SKORPION
BODY



HPI WASSERDICHT ELEKTRONIK

Der neue Blitz ist jetzt wasserdicht ausgestattet und bereit bei nassem Wetter wie Regen, Schnee und Matsch anzugreifen. Der neue 2.4GHz Empfänger ist sicher in einer neuen wasserdichten Empfängerbox untergebracht, geschützt gegen die Elemente sorgt er für störungsfreien Empfang. Das neue SF-10WP wasserdichte Lenkservo und der SC-15WP wasserdichte elektronische Regler runden das Paket ab.



UPE 249,90 €

H105833

RTR BLITZ W/ 2.4GHz - 1/10 4WD Elektro
Short-Course Truck mit wasserdichter Elektronik,
2.4GHz RC-Anlage und lackierter Skorpion Karosserie.

WWW.HPIRACING.COM

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



Einstellbare Stahl-
Spurstangen
(vorne & hinten)

Stabiles, verlängertes
Nylon-Chassis
mit Seitenschutz

Offiziell lizenzierte Maxxis Trepador
Comp Off-Road Reifen

Komplette Racing-
Aufhängung



hpi-racing™

RTR
Ready To Run



2.4GHz

FACTORY
ASSEMBLED

4WD
WHEEL DRIVE



Haben Sie ein Smartphone?



Scannen Sie hier für mehr
Bullet ST 3.0 Infos

BULLET NITRO POWER MIT 2.4GHz

Starten Sie in den Nitro-Spaß mit den Bullet Nitro Trucks!

Die Bullet Serie der Off-Road Trucks ist extrem populär bei den HPI Fans. Und um die Faszination auf diesem hohen Niveau zu halten, haben wir die Nitro 3.0 Versionen des Bullet Monster Trucks und des Stadium Trucks aktualisiert! Zusammen mit der fantastischen 2.4GHz RC-Anlage besitzen der Bullet MT 3.0 und der ST 3.0 Truck nun wasserdichte Servos und eine clevere, wasserdichte Empfängerbox! Diese großartigen neuen Features sind die Krone auf der bisherigen Ausstattung der Bullet Nitro Trucks: Nitro Star G3.0 Motor, 8 ölgefüllte Stoßdämpfer, Heavy-Duty Antriebsstrang - All das in einem kompletten Ready-To-Run Paket.

Alles, was Sie zum Starten noch brauchen, sind Batterien und Kraftstoff!



LEISTUNGSSTARKER NITRO STAR 3.0 MOTOR

Das neueste .18 Nitro-Aggregat von HPI. Optimiert für ultimative Leistung, minimale Einstellarbeit und jede Menge Spaß!

BEIM BULLET 3.0 ENTHALTEN:



2.4GHz

RC-ANLAGE

Bereits eingebaute HPI
2.4GHz RC-Anlage.



WASSERDICHTER SERVOS

Wasserdichte Servos vormontiert.



SPRITZWASSER- GESCHÜTZTER LUFTFILTER

Spritzwassergeschützter Luftfilter als
Hilfe damit der Motor unter allen
Bedingungen läuft.



WASSERDICHTER EMPFÄNGERBOX

Wasserdichte
Empfängerbox hält die
Elektronik trocken.



8 LANGHUBIGE STOSSDÄMPFER

8 langhubige, ölgefüllte
Stoßdämpfer nehmen jeden Schlag
auf.

LRP
BLUE IS BETTER

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

WWW.LRP.CC

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

BULLET 3.0

1/10th SCALE
NITRO TRUCKS

Haben Sie ein Smartphone?



Scannen Sie hier für mehr
Bullet MT 3.0 Infos



WASSERDICHTE ELEKTRONIK



Dieses HPI Auto ist so gestaltet, dass es wasserdicht ist und somit bei nassen Bedingungen (z.B. Regen, Schnee, Pfützen) gefahren werden kann. Nicht zum Untertauchen geeignet. Nitro-Motoren sind spritzgeschützt und benötigen besondere Pflege, wenn im Nassen gefahren wird.

Leistungsstarker Nitro Star 3.0 Motor mit Seilzugstarter

8 ölgefüllte Stoßdämpfer

Einstellbare Stahl-Spurstangen (vorne & hinten)

Kegelrad-Diffs an Vorder- und Hinterachse



Schwarze Chrom-Felgen

Extra griffige Reifen



H101701

RTR BULLET MT 3.0 2.4GHz -

Vormontierter 1/10 4WD Monster Truck mit Nitro Star G3.0 Motor, lackierter Karosserie und 2.4GHz RC-Anlage.



H101700

RTR BULLET ST 3.0 2.4GHz -

Vormontierter 1/10 4WD Stadium Truck mit Nitro Star G3.0 Motor, lackierter Karosserie und 2.4GHz RC-Anlage.



HPI DVD

Jeder HPI Baukasten enthält eine umfangreiche DVD als professionelle Einführung in die Welt der HPI Autos und Trucks. Sie ist ideal für Besitzer von Nitro-Autos und Nitro-Trucks, da Sie ihnen alles über Nitro-Motoren zeigt: vom Einlaufvorgang über das Einstellen hin zur Wartung und noch viel mehr! Mit dieser DVD werden Sie umgehend vom Nitro-Einsteiger zum Experten!

WWW.HPIRACING.COM

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



hpi-racing™

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



LRP *inside*

■■■■■ BLUE IS BETTER



In dieser Ausgabe meiner Monatskolumne möchte ich von einigen unserer neuen und innovativen Produkte berichten. Mein Produktmanager Reto König investierte viel Zeit in unsere neue Brushless-Combo, bestehend aus dem LRP-Vector-K4-Motor und den LRP-Spin-Brushlessreglern, die direkt vor ihrer Markteinführung stehen. Gleichzeitig baute mein Produktmanager Moritz Gaul die sehr erfolgreiche LRP-S10-Blast-Linie mit dem LRP S10 Blast Short Course-Truck weiter aus.

LRP S10 Blast SC

Unsere LRP-S10-Blast-Familie bekommt Zuwachs: Moritz Gaul etablierte die sehr erfolgreiche Short Course-Klasse bei LRP. Basierend auf den kraftstrotzenden Originalvorbildern aus den USA, wird der neue LRP S10 Blast Short Course seinen großen Brüdern mehr als gerecht. Eine ausladende, realistisch aufgebaute Karosserie und weitere Short Course-Details wie scalige Front- und Seitenrammer und Schmutzfänger aus Gummi prägen das Bild. Erhältlich ist der Truck in den Farbkombinationen Blau/Silber sowie – zum ersten Mal bei LRP – auch im stylischen Rot/Schwarz. Die Short Course-



Klasse hat in den letzten Jahren einen großen Boom erlebt. Ein Grund dafür liegt sicher in der Kombination der Stärken von Offroad- und Onroadmodellen. Springen und Schleudern entstammt dem Offroad-Racing, während die abgedeckten Räder echte Tür-an-Tür-Action wie bei den Onroadern erlauben.

Während der europäischen Wintersaison hat unser internationales R&D-Team auf der spanischen Insel La Gomera Testreihen unter härtesten Bedingungen durchgeführt. Das machte sich bezahlt. Aufgrund des höheren Gewichts durch die größeren Dimensionen entschied sich Moritz, anstelle des S10-Standardmotors einen drehmomentstarken Short Course-Motor zu implementieren. Um echte Short Course-Abmessungen zu erreichen, wurde weiterhin ein längeres Chassis konstruiert. Das erlaubt den Einsatz der beliebten 550er-Motoren wie dem LRP X12L Short Course. Unsere Reifen basieren auf aktuellen Short Course-Wettbewerbsreifen und sind bereits jetzt in der LRP-Offroad-Challenge vorgeschrieben, wo sie die Piloten durch viel Grip und eine lange Lebensdauer beeindrucken. Aktuell basieren die meisten Short Course-Trucks auf 2WD-Technologie – nicht so der LRP S10 Blast SC. Unser Short Course-Modell ist ein vollwertiger 4WD-Truck und bietet signifikante Vorteile in Sachen Handling – überzeugt Euch selbst.

Vector K4 und Spin-Brushlessregler

Es ist schon eine Weile her, dass wir unsere erste Brushless-Combo für den Einsteigermarkt präsentierten, bestehend aus AI-Brushlessregler und Eraser-Motor. Seit damals hat sich der Markt verändert: Die Kunden wünschen sich mehr Power, neue Technologien stehen zur Verfügung und die Zahl der möglichen Anwendungen im Car-Sektor ist gestiegen. Aus diesem Grund startete mein Produktmanager Reto König zu Beginn des Jahres 2010 ein von Grund auf neues Projekt. Aufbauend auf den Vorzügen vergangener Produktreihen und unseren Erfahrungen entwickelten wir eine vollkommen neue Plattform, die unseren Kunden aktuelle Technologien und höchste Performance zu einem mehr als vernünftigen Preis bietet. Im Herbst 2010 konnte Reto den ersten Prototypen des LRP Vector K4 fertigstellen, der von



Beginn an sehr gut funktionierte. Während der weiteren Tests waren nur noch geringe Anpassungen nötig, sodass die Motoren der ersten Produktionsserie rechtzeitig zur Nürnberger Spielwarenmesse 2011 eintrafen. Die Besucher unseres Messestands waren überrascht, vollwertige Renntechnik wie Hochleistungs-Sintermagneten, HDS-Technologie, PreciSensor-System und zerlegbare Komponenten in einem Motor der Einsteigerklasse anzutreffen. Ebenfalls im Herbst 2010 wurde der erste Prototyp des Spin-Brushlessreglers fertiggestellt. Ziel war es, die Wettbewerbssgene unseres SXX-Reglers in den preiswerteren Spin-Regler zu transferieren, bei gleichzeitig sehr einfacher Bedienbarkeit. Der Spin-Regler arbeitet mit 2s- bis 4s-LiPos, kann über unsere USB-Brücke upgedated werden und bietet mächtige Power mit niedrigen Motorlimits. Ein dramatischer Mangel an einigen Spezialkomponenten, verursacht durch den japanischen Tsunami 2011, hatte einen Lieferengpass zur Folge und verzögerte dadurch die Produktion der endgültigen Version bis Juli. Doch jetzt können wir mit Stolz unsere großartige Brushless-Combo für den Einsteigermarkt präsentieren. Ihr werdet sie lieben.





Mekka des Modellbaus

16. modell-hobby-spiel in Leipzig

Eine Pilgerfahrt nach Mekka ist im Islam religiöse Pflicht. Erlösung bietet eine Reise nach Leipzig zwar nicht, aber trotzdem sollte jeder RC-Car-Fan mal zu Gast auf der modell-hobby-spiel gewesen sein, in den wohl schönsten Messehallen Deutschlands.

Hier trifft sich vom 30. September bis 03. Oktober alles, was in der Modellbauwelt Rang und Namen hat. Egal ob Hersteller, Fachhändler, RC-Car-Profi oder Hobbypilot – Leipzig ist ein Pflichttermin im Messejahr. Es gibt viel zu sehen, viel zu entdecken und viel zu erleben. So findet auch in diesem Jahr der internationale Messe-Cup statt, der vom Deutschen Minicar Club (www.dmc-online.com) veranstaltet wird. Dieses unbestrittene Messe-Highlight bildet traditionell den Auftakt der internationalen Indoor-Saison. Mit rund 180 Teilnehmern ist die Veranstaltung sehr gut besetzt (www.messecup-leipzig.de).

Buggy- und Truggyfahrer zeigen beim Messe-Cup auf der modell-hobby-spiel, was sie können



Und auch das Team von **CARS & Details** ist natürlich vor Ort. Am Stand des Hamburger Verlagshauses Wellhausen & Marquardt Medien präsentieren die Macher des Magazins für Test und Technik im RC-Car-Sport sich und das umfangreiche Verlagsprogramm. Ein Besuch in Halle 5 des Leipziger Messezentrums lohnt sich.



Fahrerisches Können, Geschicklichkeit und viel Spaß am Sport – das prägt den Messe-Cup Leipzig

RCACTION.de News

- Planet-RC bietet eine eigene LiPo-Serie an. Planet-RC zu Thema: „Top-Qualität und coole Optik waren die Kriterien für unsere eigene LiPo-Serie. Durch die hohen Anforderungen hat sich die Fertigstellung etwas verzögert. Jetzt sind sie jedoch da und wir sind zu 100 Prozent überzeugt, ein Top-Produkt erarbeitet zu haben, dass unseren Vorstellungen entspricht. Das Gehäuse ist im coolen Carbonlook gestaltet. Die beiden Halbschalen sind zusätzlich mit speziellem Carbontape verbunden.“ Mehr Infos gibt es unter www.rcaction.de



- Die technische Kommission der **Swiss R/C Car Clubs Association (SRCCA)** um Präsident Ernesto Camponovo und die Obmänner Christophe Pethoud, Giacomo Moretti unterstützt von Präsidentin Jacqueline Aebi hat nach einigen Recherchen folgenden Entscheid gefällt: Haftmittel, sprich Additive sind bei der Schweizermeisterschaft der Klassen 1:8 und 1:10 Verbrenner im Jahr 2011 erlaubt. Vorbehalt ist: Die Pneus dürfen präpariert mitgebracht werden, aber das Bearbeiten der Pneus ist während des Rennens untersagt.



- Nicht weniger als zwei WM-Titel und unzählige Erfolge auf europäischer Ebene machen den R4-Vorgänger besonders.



Der **R4 von Kyosho** folgt in der Basis dem V-One RRR, jedoch wurden alle Bereiche grundlegend weiterentwickelt und

für den kompromisslosen Wettbewerbs-einsatz konzipiert. Adrien Bertin und Takaaki Shimo, die geistigen Väter dieser Maschine, haben dieses Modell mitentwickelt und auf unzähligen Rennstrecken der Welt getestet.

www.rcaction.de

Get **READY** to EINE DER BESTEN WELT JETZT ALS SHORT

1/10-scale **Stronghold**
XXX-SCT RTR LOSB0109



HORIZON
H O B B Y

horizonhobby.de

©2011 Horizon Hobby, Inc. Losi is a registered trademark of Horizon Hobby, Inc. Bully Dog, Gear One, Geiser Bros., KC, Osiris, ReadyLift, Slednecks, Yokohama, Mastercraft and KMC Wheels are property of their respective owners and are used by permission or license by Horizon Hobby, Stronghold Motorsports, Maxxis Tires, Lamb Energy, Simpson, Pro Am Racing, Lucas Oil Products Inc., Fiberwax Inc., K & N, Multi Mechanical Inc., VP Racing Fuels and ReadyLift are property of their respective owners and are used by permission or license by Horizon Hobby, Rockstar is property of its respective owner and is used by permission or license by Horizon Hobby. 32592.G

ROCK it STRONG!

RC PLATTFORMEN DER COURSE TRUCK

Bashen, driften, springen – Die neuen Losi XXX-SCT rocken derbst! Egal ob auf dem Racetrack oder daneben – diese ultrastabilen Short Course Trucks sind das next big Thing in der europäischen RC Szene. Don't dare to miss it! www.horizonhobby.de



1/10-scale **Rockstar**
XXX-SCT RTR LOSB0108

1/10-scale **ReadyLIFT**
XXX-SCT RTR LOSB0106





Teamplayer

Hupo Hönigl im Gespräch mit CARS & Details

Die RC-Car-Ikone Hupo Hönigl ist auf den Rennstrecken dieser Welt unterwegs. Mit seinen gerade einmal 28 Jahren hat er den RC-Car-Sport entscheidend mitgeprägt. Er sprach mit CARS & Details über seine Pläne, Team Durango und die neuesten Cars sowie zukünftige Projekte der Edelschmiede.

CARS & Details: Kannst du dich bitte kurz vorstellen, Hupo?

Hupo Hönigl: Ich bin 28 Jahre alt und wohne in Wien. Ich arbeite für Team Durango als Fahrer und Entwickler. Außerdem bin ich in der Firma meines Vaters HOECO beziehungsweise ROEGA tätig, wo ich für den Service zuständig bin. Ich fahre RC-Car seit 1993 aber richtig ernst wurde es ab 1999/2000. Im Moment fahre ich in den Bereichen Elektro-Offroad 1:10 in den Klassen 2WD, 4WD, Truck und Short Course sowie Verbrenner Offroad 1:8er-Buggy und Truggy. Wenn dann noch Zeit ist fahre ich auch in der Klasse 1:12.

Welche Rolle spielst Du im Team?

Ich fahre seit Anfang 2010 für Durango und bin in verschiedenen Aufgabenbereichen tätig. Dazu gehört zum einen das Fahren an sich. Zum anderen das Testen diverser Teile oder Prototypen. Auch die Entwicklungsarbeit gehört zu meinen Aufgaben.

Arbeitest Du viel mit Gerd Strenge zusammen?

Ja, Gerd ist sozusagen das Gehirn des Unternehmens. Bevor bei Durango etwas in Produktion geht, baut Gerd Prototypen. Die werden dann ausführlich getestet. Erst wenn sie so funktionieren, wie wir uns das vorstellen, kommt das Teil oder das Auto in Serie. Andere Firmen lassen bei neuen Sachen die Kunden testen. Das ist bei uns nicht der Fall.

Seit der Weltmeisterschaft habt ihr Verstärkung durch Ryan Lutz erhalten. Ist seine Erfahrung eine große Hilfe für Euch?

Ryan ist wahrscheinlich der schnellste Teamkollege den ich je hatte. Von seiner Erfahrung werden sowohl das Team als auch die Kunden profitieren können.

Seit Anfang des Jahres wird nun der langerwartete DNX408 ausgeliefert. Was macht den Buggy aus Deiner Sicht so einzigartig?

Wie jedes Durango-Car – das Design und die Qualität der Teile. Ich persönlich finde die separat gekapselten Differenziale mit den Mittelkardans vorne und hinten sowie das Bremssystem am besten.

Kannst Du uns kurz beschreiben, warum sich die Auslieferung der ersten Kits so stark verzögert hat?

Erstens denke ich, dass der erste Auslieferungstermin sehr optimistisch angesetzt wurde. Zweitens wollten wir hundertprozentig sichergehen, dass alle verwendeten Teile und Materialien perfekt sind. Dadurch, dass der DNX408 das erste 1:8er-Car von Team Durango ist, fingen wir bei der Konzeptionierung komplett bei null an. Es war ein hartes Stück Arbeit, aber jetzt kann sich das Ergebnis sehen lassen.

Gibt es große Unterschiede in Bezug auf die Abstimmung im Vergleich zu anderen Buggys?

Wir haben bewusst eine eher konventionelle Aufhängung für das erste Auto gewählt, um kein unnötiges Risiko einzugehen. Daher gibt es keinen großen Unterschied in der Abstimmung zu anderen Autos. Wir haben aber schon wieder neue Ideen für weiter Evolutionsstufen, die aber erst getestet werden müssen.

Welche Öle würdest Du für die Differenziale beziehungsweise Dämpfer empfehlen?

Diffs sind bei 1:8er-Buggys ein sehr wichtiges Bestandteil eines optimalen Setups. Ein gutes Startsetup ist hier 5K-7K-2K. Bei den Dämpfern würde ich sagen zwischen 40 und 60WT – je nach Marke des Öls und Temperatur.

Gibt es bestimmte Tuningteile, die man auf jeden Fall haben sollte?

Federn und Stabis braucht man auf alle Fälle, um das Auto für die jeweiligen Streckenbedingungen optimal abstimmen zu können. Es wird außerdem bald eine Reihe von Leichtbauteilen geben, bei denen aber jeder selber entscheiden muss, ob sie für die persönlichen Vorlieben Sinn machen.

Kannst Du uns vielleicht ein paar Details zu weiteren Projekten von Durango verraten?

Von Durango wird es in naher Zukunft einige interessante Autos geben, wozu ich aber leider noch nichts sagen darf. Im Moment sind wir gerade bei finalen Tests des DEX210, der mit Sicherheit wieder für sehr viel Staunen in der Szene sorgen wird.





Drei auf einen Streich EM-B VG8 in Hildesheim



Das deutsche Team bestand aus zahlreichen bekannten und erfolgreichen Fahrern



Bei großen Rennevents herrscht höchste Konzentration an den Fahrerständen



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

Das dreifache „Euro-Jahr 2011“ für die Sektion Verbrenner-Glattbahn wurde in Hildesheim in der letzten Maiwoche mit der EM B VG8 beim AMC Hildesheim eröffnet. Mit 44 von insgesamt 125 genannten Fahrern stellte der DMC das größte Team. Erfreulich war, dass viele neue Fahrer bei der Aktion „EM-B 2011“ begrüßt werden konnten. Alleine dafür hatte sich die Bewerbung gelohnt.

Von Seiten der EFRA konnten wir Dallas Mathiesen als EFRA-Referee, Franky Noens als Rennleiter und Sander de Graaf als EFRA-Offiziellen begrüßen. Im Hinblick auf die Reglement-Änderungen der italienischen und schweizer Verbände in Sachen Reifenhaftmittel, mussten die Pneus ab dem „timed practice“ am Donnerstag zuerst zur technischen Abnahme. Dort wurden sie eingetütet und erst zu den Läufen wieder ausgegeben.

In der Saison 2011 gibt es auch bei VG8 keine Direktqualifizierten mehr und das Finale setzt sich aus den ersten Vier und den zwei Zeitschnellsten zusammen. Den ersten Vier, Andreas Giesa, Toni Gruber, Lars Hoppe und Mirko Salemi, wäre sicher die alte Version lieber gewesen. Dafür sind nun die ersten 14 Fahrer für die Halbfinalläufe gebucht. Diese Erweiterung zog sich bis zum Ende durch. Es waren 105 Fahrer in der Wertung, sodass wir am Freitag mit einem 1/256stel-Finale begannen und mit dem 1/64stel-Finale endeten. Samstags ging es mit dem 1/32stel-Finale weiter.

Die Ergebnisse selbst können auf der Homepage des AMC Hildesheim unter www.amc-hildesheim.de eingesehen werden.

Einen Platz im Halbfinale und damit die mögliche Option auf das Finale sicherten sich insgesamt zwölf Deutsche. Von ihnen schafften Merlin Depta, Tobias Hepp, Lars Hoppe, René Püpke, Timo Schröder und Jens Stark den Einzug, wo sie sich zu Niklas Johannson, Jürg Nydegger, Mattia Pesenti und Mirko Salemi gesellten.

Bei der EM B 2007 in Tolmin waren wir im Finale mit fünf Fahrern vertreten, was uns letztlich einen dritten Platz bescherte. Nun durfte man gespannt sein, wie es mit sechs Deutschen, davon drei AMC-Mitglieder, ausgehen sollte. Lars Hoppe machte Mirko Salemi deutlich, dass er ihm den ersten Platz nicht ohne Weiteres überlassen wollte. Das faire Duell war interessant anzusehen, als nach etwas mehr als einer Minute das Unglück passierte: Vor dem Fahrerstand bog Lars Hoppe nicht links ab, sondern rollte führungslos geradeaus in Richtung der Kurve vor der Zeitschleife. Der dortige Streckenposten stellte das Auto fatalerweise zurück auf die Strecke, wohl, um dem Fahrer etwas Gutes zu tun. Just in diesem Moment fuhr Timo Schröder mit Schwung heran und somit frontal ins Auto.

Nach 45 Minuten hieß der Europameister B 2011 Mirko Salemi, der mit 191 Runden vor Jürg Nydegger (189 Runden) und Mattia Pesenti (188 Runden) ins Ziel kam. Timo Schröder erhielt den Pokal „Juniorchampion“ als bester Jugendlicher von 16 Jahren oder jünger – ein kleines Trostpflaster für sein unfreiwilliges Ausscheiden.



Das Euro-Jahr 2011 für die Sektion Verbrenner-Glattbahn wurde in Hildesheim mit der EM B VG8 beim AMC Hildesheim eröffnet

markt

Modellbau-Neuheiten im Überblick

Engel Modellbau & Technik

Engel Modellbau & Technik erweitert das Sortiment des Koreanischen Teile-Produzenten Sercraft um verschiedene **Aluminium-Knüppelgriffe** für fast alle gängigen Sendertypen. Neben der rutschfesten Verzahnung an der Kuppe fallen diese durch ihre eloxierte Optik auf. Der Preis: Ab **4,90 Euro**.

Die beliebten **Rechts-links-Gewindestangen** von Engel Modellbau & Technik sind nun auch in Stahlbauweise erhältlich. Diese gibt es in den Größen von 34 bis 100 Millimeter und werden paarweise geliefert. Der Preis: ab **2,90 Euro**.

Rechts-links-Gewindestangen aus Stahl von Engel Modellbau & Technik

Die **XQ-Power-Servos** sind spritzwassergeschützt. Für eine optimale Wärmeableitung ist das mittlere Gehäuse aus Aluminium gefertigt. Alle Servos werden durch einen hochwertigen Glockenanker-Motor angetrieben und sind mit einem Titan-Getriebe bestückt. Verfügbar sind die Typen S4013D und S4016D mit einem Drehmoment bei 6 Volt zwischen 14,5 und 17,5 Kilogramm pro Zentimeter. Die Hochvolt-Versionen S4113D, S4116D und S4120D haben ein Drehmoment von 12,5 bis 17,8 Kilogramm pro Zentimeter. Der Preis: ab **44,50 Euro**.

XQ S4120D von Engel Modellbau & Technik



HPI Savage X 4.6 von LRP electronic

LRP electronic

Der Monstertruck **HPI Savage X 4.6** von LRP electronic hat in seiner neuesten Auflage nun vier große Big Bore-Dämpfer. Zudem ist jedes Modell mit einem HPI 2,4-Gigahertz-Funkfernsteuersystem ausgestattet. Die GT-3-Truck-Karosserie gibt es in zwei verschiedenen Farbgebungen. Sie ist bereits ausgeschnitten, an das Fahrzeug angepasst, beklebt und montiert. Für den vollendeten Look besitzt der Savage X 4.6 noch einen Satz schwarz-verchromte Warlock-Felgen, einen grau-eloxierten Kühlkopf und orange-eloxierte Aluminiumteile. Der neue F4.6-Motor soll Geschwindigkeiten von bis zu 73 Stundenkilometer ermöglichen und wird mittels des Roto Start 2-Systems angelassen. Der Preis: **529,90 Euro**.

FG Modellsport

Neu bei FG Modellsport gibt es **Savöx-Servos** für Gas und Bremse bei RTR-Verbrenner-Cars. Die Version SC-0251MG verfügt über ein Metallgetriebe und eine Stellkraft von 16 Kilogramm bei 6 Volt. Das SC-1256TG hingegen ist mit einem Titangetriebe ausgestattet und hat eine Stellkraft von 20 Kilogramm bei 6 Volt. Beide Servo-Varianten werden mit einem stabilen Servoarm und weiterem Befestigungsmaterial ausgeliefert. Das SC-0251MG kostet **34,20 Euro**, das SC-1256TG ist für **61,80 Euro** zu haben.

Savöx SC-1256TG von FG Modellsport



Neu bei FG Modellsport gibt es die hintere **Alu-Dämpferplatte 2011 EVO/Comp**. Diese eignet sich für den Einsatz in den Competition 07-510- und 07-530-Modellen sowie in den Competition EVO 08-510- und EVO 08-530-Modellen. Die Dämpferplatte verfügt über weitere Verstellbohrungen für die Stoßdämpfer. Durch eine geänderte Anordnung können die Stoßdämpfer in Verbindung mit dem ebenfalls erhältlichen Alu-Stoßdämpferhalter wesentlich flacher montiert werden. Die Alu-Dämpferplatte 2011 EVO/Comp kostet **28,10 Euro**, die Alu-Stoßdämpferhalter sind für **29,90 Euro** zu haben.

Ebenfalls neu ist ein um 26 Millimeter verlängertes **Aluchassis** für den Leopard 2 Competition. Dieses bewirkt ein ruhigeres Fahrverhalten, das bei unebenem Gelände Vorteile bringt. Für die Montage des Chassis werden die Versteifungsstreben, die ebenfalls im Sortiment von FG erhältlich sind, benötigt, ebenso, wie 100 Millimeter lange M4 Gewindestangen. Der Preis: **109,- Euro**.

Alu-Dämpferplatte 2011 EVO/Comp von FG Modellsport



Verlängertes Aluchassis für den Leopard 2 Competition von FG Modellsport



Die neue **Ford Mustang Boss 302-Karo** passt auf alle gängigen 1:10er-Tourenwagen. Die detailgetreue 1:10-Replika besitzt alle Details, die den 1970er-Mustang BOSS 302 ausmachen. Diese HPI-Karosserie wurde speziell für 200-Millimeter-Tourenwagen designet. Der Montagesatz besteht aus der glasklaren Polycarbonat-Karosserie, fotorealistischem und vorgeschrittenem Dekorbogen sowie glänzenden Chrom-Decals. Der Preis: **37,99 Euro**.

Ford Mustang Boss 302-Karo von LRP electronic



Großer Spaß und gutes Preis-Leistungs-Verhältnis sollen die Merkmale des neuen **Strada XT Evo S-Truggys** oder des **Strada TC Evo S Touringcars** sein. Zumindest für hohe Leistung sorgt der serienmäßig eingebaute Brushless-Antrieb. Alle Strada Evo S-Fahrzeuge beinhalten einen wartungsfreien Maverick-Brushless Motor mit 3.215 Umdrehungen in der Minute pro Volt und einen Maverick 80-Ampere-Fahrregler. Die Antriebskraft wird natürlich auf alle vier Räder übertragen. Ausgeliefert werden die Strada Evo-Modelle komplett Ready-to-run, inklusive Akku und Lader sowie einer 2,4-Gigahertz-Fernsteuerungsanlage. Der Preis: **229,90 Euro**.

Strada TC Evo S Touringcar von LRP electronic



powered by



Wir bewegen was!



Pro Modified Dragster von Lindinger

Modellbau Lindinger

Der neue **Pro Modified Dragster** von Lindinger ist ein 1:10er-Modell. Zu den Besonderheiten des RC-Cars zählen das Karbon-Chassis in Sandwichbauweise für extreme Stabilität und Geradeauslauf, die kugelgelagerte Wheeliebar mit stufenloser Höhenverstellung, das Akku-Schnellwechselsystem, die in allen Parametern einstellbare Vorderachse, das Hinterachspod mit einstellbarer Federung und Dämpfung für bestmögliche Beschleunigung und die starke Karbon-Hinterachse. Das Fahrzeug ist für alle Motoren der Baugröße 540 gedacht. Zum Kit gehören High-Grip-Moosgummireifen fertig verklebt auf Kunststoffellen. Zudem ist es komplett kugelgelagert und alle Alukomponenten sind in „Devilred“-eloxiert. Eine Höchstgeschwindigkeit bis 140 Stundenkilometer ist erreichbar. Preis: **399,- Euro**.

Multiplex

Bei Multiplex gibt es zwei neue 20-Millimeter-Einsteigerservos von Hitec. Das **HS-5495BH** sowie das **HS-5496MH** sind für den 2s-LiPo-Betrieb geeignet. Beide sind 40 x 20 x 38 Millimeter groß und verfügen über eine Stellzeit von 0,17 Sekunden auf 60 Grad bei 6 Volt. Das HS-5495BH ist mit einem Getriebe aus Karbonit ausgestattet und kostet **26,90 Euro**. Das HS-5496MH hat ein Metallgetriebe und einen Preis von **38,90 Euro**.



Hitec HS-5035HD-Servo von Multiplex

Ebenfalls neu bei Multiplex gibt es das kleinste und leichteste Digitalservo aus dem Hause Hitec – das **HS-5035HD**. Es ist mit einem Gleitlager ausgestattet und kann mit einer Betriebsspannung von 4,8 Volt betrieben werden. Es ist 18,6 x 7,6 x 15,5 Millimeter groß, wiegt 4,5 Gramm und kostet **33,90 Euro**.



Hitec HS-5496MH-Servo von Multiplex

RC-Car-Shop Hobbythek

Neu bei RC-Car-Shop Hobbythek ist der **HT Colour-Ex Farbentferner** in der 100-Milliliter-Flasche. Dabei handelt es sich um einen speziellen Lackentferner für Lexan- (Polycarbonat-) Farben. Die Karosserie wird dabei nicht angegriffen. Bei kleinen Korrekturen ist mit einem Wattestäbchen oder Ähnlichem, das mit Colour-Ex getränkt ist, und bei großflächigen Korrekturen mit einem fusselfreien Tuch zu arbeiten. Die Glasflasche wird inklusive Kindersicherung ausgeliefert und kostet **9,95 Euro**.

Die **hartcoatierte Starterklinke** für Zenoah und CY-Motoren ist absolut verschleißfest und löst auf Dauer das Problem mit eingelaufenen beziehungsweise gebrochenen Starterklinken. Sie ist passend für Zenoah G230/240/260/270 und CY-Motoren; nicht passend für GP (Carson/Smartech)-Motoren. Der Preis **24,90 Euro**.

HT Colour-Ex Farbentferner und hartcoatierte Starterklinke von RC-Car-Shop Hobbythek



Hersteller

Kontaktdaten

Engel Modellbau & Technik

Eberhäuser Weg 24, 37139 Adelebsen-Güntersen
Telefon: 055 02/31 42, Fax: 055 02/94 47 12
E-Mail: info@engelmt.de, Internet: www.engelmt.de

FG Modellsport

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

LRP electronic

Wilhelm-Esslé-Straße 132-134, 73630 Remshalden
Telefon: 071 81/409 80, Fax: 071 81/40 98 30
E-Mail: info@lrp-electronic.de, Internet: www.LRP.cc

Modellbau Lindinger

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

Multiplex

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

RC-Car-Shop Hobbythek

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

robbe

Metzloser Straße 36, 36355 Grebshain
Telefon: 066 44/870, Fax: 066 44/74 12
E-Mail: office@robbe.com, Internet: www.robbe.com

Robitronic Electronic

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

Shepherd Micro Racing

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

SMI Motorsport & T-M Models

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

Staufenbiel

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

T-M Models (Vertrieb in der Schweiz)

Klosterzelgstraße 1, 5210 Windisch, Schweiz
Telefon: 00 41/564 42 51 44
E-Mail: tm.models@bluewin.ch
Internet: www.tmmodels.ch

Thunder Tiger

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

Anzeige



robbe hat die neue T-18MZ für Oktober 2011 angekündigt

robbe

Die Firma robbe hat erste Details zur neuen T-18MZ bekannt gegeben. So wird das neue Flaggschiff der robbe/Futaba-Senderfamilie mit 18 Servo-Kanälen und dem bidirektionalen FASSTest-Telemetriesystem ausgestattet sein. Dies ermöglicht die Übertragung von bis zu 64 Telemetrie-Kanälen. Ein weiteres Highlight wird das HVGA-Display mit Touchscreen und Hintergrundbeleuchtung sein. Hier hat robbe vor allem bei der Reaktionszeit des Displays nachgelegt. Die Menüführung des neuen Senders wird sich an der T-14 orientieren. Die T-18MZ soll im Oktober 2011 auf den Markt kommen.

Shepherd Micro Racing

Von Team Shepherd ist ab sofort die neue Shepherd 1:8 GT-C5-Karosserie verfügbar. Sie wurde nach den neuen IFMAR-Vorgaben entwickelt und verfügt über entsprechend niedrige Seitenflügel. Das Design richtet sich streng an aerodynamische Ansprüche. Die Karosserie besteht aus hochwertigem, 0,75 Millimeter dickem Lexan und wird unlackiert geliefert.

Shepherd 1:8 GT-C5-Karosserie von Team Shepherd



Robitronic

Starke 27 Kubikzentimeter bringt der **Chung Yang F270** von Robitronic mit. Neu ist die Befestigung des Zylinderkopfs mit vier Schrauben am verstärkten Kurbelgehäuse. Als Vergaser dient ein Walbro WT 668B. Die maximale Leistung wird mit 2,8 PS bei 13.500 Umdrehungen pro Minute angegeben. Das maximale Drehmoment liegt bei etwa 1,67 Newtonmeter bei 11.000 Umdrehungen pro Minute. Für 4WD-MCD-Modelle werden spezielle Ausfräsungen benötigt. Der Preis: **189,- Euro** beziehungsweise **219,-** mit spezieller Ausfräsung für Robitronic 4WD-MCD-Modelle.



Chung Yang F270-Motor von Robitronic



Neu bei Robitronic: 1:6er-Allroundreifen mit robuster Seitenflanke mit viel Grip und speziell geformter Reifeneinlage. Der **Tourex X300** zeigt auch im schweren Offroad-Einsatz Durchhaltevermögen. Die Sechskant-Radaufnahme hat einen Durchmesser von 24 Millimeter und wird mit einem Metallring stabilisiert, um ein Durchdrehen der Aufnahme zu verhindern. Die Reifen sind mit Soft- oder Medium-Gummimischung erhältlich. Der Preis: **65,- Euro**.

Tourex X300-Allroundreifen von Robitronic



Tourex 1:8er-Reifen von Robitronic

Die beliebten **Tourex-Reifen** von Robitronic wurden überarbeitet. Die 1:8er-Reifen bieten nun noch mehr Spurtreue und eine bessere Reaktion auf Lenkbefehle. Die Reifen gibt es mit verschiedenen Profilen und vier unterschiedlichen Gummimischungen. Der Preis: **19,91 Euro**.

Neu im Programm von Robitronic sind **Silikonöle**. Diese sind absolut temperaturbeständig. Der Inhalt beträgt 100 Milliliter. Die Viskositäten sind für Großmodelle ausgerichtet. Silikonöle finden bei RC-Cars und -Bikes in den Dämpfern und in vielen Kegeldifferenzialen Verwendung. Ein Sicherheitsverschluss schützt gegen Auslaufen des Öls und gewährleistet bestes Dosieren beim Füllen von Dämpfern und Diffs.

Silikonöle von Robitronic



SMDV

Spielwaren Modelleisenbahn Direktversand



Augen auf!



**Zu jedem Nitro RC-Car ab 129€
erhältst Du eine gratis Nitrobox!**

mehr Infos unter:

www.smdv.de/aktion.html





NT1-Antriebswelle
von SMI Motorsport & T+M Models

SMI Motorsport & T+M Models

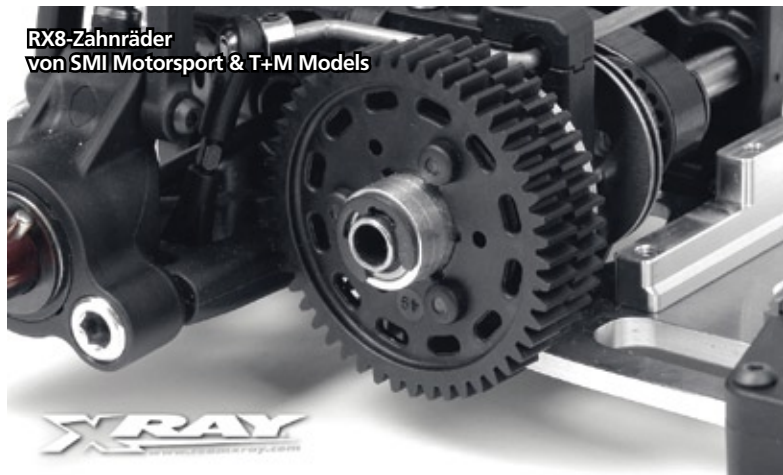
Um die zu beschleunigende Masse weiter zu verringern, sind nun aus hochwertigem Aluminium gefertigte **Antriebswellen** mit 60 Millimeter Länge für den NT1 verfügbar. Diese Wellen – mit 38 Prozent weniger Gewicht – sind für den Einsatz an der Hinterachse gedacht und müssen zusammen mit der Antriebswelle mit der Bestellnummer 335210 genutzt werden.

Um den RX8 noch besser auf die Strecke abstimmen zu können, hat XRAY nun diverse zusätzliche **Zahnräder** sowohl für den ersten als auch den zweiten Gang der XCA-Kupplung parat. Nach der präzisen Fertigung werden diese Ritzel oberflächengehärtet und bekommen die Zahnzahl mit einem Laser eingraviert.



RX8-Hinterachse
von SMI Motorsport & T+M Models

Um die enorme Leistung des RX8 noch besser auf die Strecke bringen zu können, hat das XRAY-Team eine neue **starre Hinterachse** entwickelt. Diese ist aus dem bekannt hochwertigen Hudy-Federstahl gefertigt und an den erforderlichen Stellen um 25 Prozent Gewicht erleichtert (im Vergleich zur serienmäßigen Achse). Selbstverständlich wird dieses hoch belastete Teil gehärtet und mit geringsten Toleranzen gefertigt, um eine möglichst lange Lebensdauer zu erzielen. Zum Lieferumfang gehört neben der Achse auch das darauf installierte 48-Zähne-Riemenrad.



RX8-Zahnräder
von SMI Motorsport & T+M Models

Um die Kurvengeschwindigkeit des XB808 weiter zu erhöhen, gibt es nun die neuen **Lenkhebel** mit 5 Grad Nachlauf für den XB808. Gefertigt werden diese extrem stabilen Teile aus festem 7075 T6-Aluminium und erhalten anschließend noch eine Oberflächenhärtung. Diese Lenkhebel empfehlen sich für alle Strecken mit engen Kurvenradien und einem generell engen Infield. Im Vergleich zu den normalen Lenkhebeln verringert sich bei diesen die Breite der Vorderachse um jeweils einen Millimeter. Der rechte Lenkhebel ist unter der Bestellnummer 352257 und der linke unter der Bestellnummer 352267 zu beziehen.



5-Grad-Lenkhebel
von SMI Motorsport & T+M Models

Staufenbiel

Beim **Dymond Wattmeter** handelt sich um ein innovatives und kompaktes Messgerät, das aufgrund seines geringen Gewichts und der Abmessungen sehr gut geeignet ist, direkt im Modell verbaut zu werden. Es misst elektrische Leistungsdaten, berechnet diese im Zusammenhang zur Zeit und speichert bis zum Abstecken des Akkus die relevanten Maximal- und Minimalwerte. Das Wattmeter liefert auf diese Weise interessante Einblicke in die Effizienz und Funktion eines Elektroantriebs. Der Preis: 24,90 Euro.

Dymond Wattmeter von Staufenbiel



Thunder Tiger

Thunder Tiger hat den **SC10** von Team Associated noch einmal überarbeitet. Der neue Race-Spec des erfolgreichen Short Course-Trucks verfügt nun über den leistungsfähigeren und wasserresistenten XP SC700-Brushlessregler, ein optimiertes Spiderdiff, verbesserte Stoßdämpfer und ein aktualisiertes Lenkungssystem. Der 2WD-Truck mit Brushlessmotor ist in verschiedenen Ausführungen erhältlich. Die Daten: Länge: 550, Breite: 293, Radstand: 327 Millimeter. Gewicht: 2.080 Gramm. Der Preis: 369,90 Euro.

SC10 Short Course Truck
von Thunder Tiger

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

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



ROBITRONIC
POWER FOR WINNERS



READY-TO-RUN

WRAITH™

1/10th SCALE ELECTRIC 4WD ROCK RACER

ANY CATEGORY, EVERY STYLE, ALL TERRAIN.

THE AXIAL WRAITH™ IS THE MOST VERSATILE PLATFORM; MAKING IT FUN WHEREVER YOU GO.



**DO ANYTHING,
GO ANYWHERE.™**



Wraith in Action www.axialracing.com



1:10 RTR Kyosho (www.kyosho.de)
DBX 2.0

SECOND STRIKE

NEW GENERATION RACER

Text: Tobias Meints
Fotos: Tobias Meints,
Jan Schnare



Ein Motor, der was zieht, ein robustes Chassis mit hochwertigen Komponenten und als Tüpfelchen auf dem i eine ansprechende Karosserie – das ist es, was gebraucht wird, für den uneingeschränkten Racing-Spaß auf einer Rennstrecke oder in der Sandgrube. Alle diese Features bietet der DBX 2.0, der neue Verbrennerbuggy aus dem Hause Kyosho.





Sowohl die Achsdifferenziale als auch das Mitteldiff sind als Zweispider-Varianten ausgeführt und vom Werk aus sehr gut geschmiert

Die Einstellung von Spur und Sturz gestaltet sich über die Pivotball-Aufhängung einfach. Sogar durch die Felgen hindurch können mit einem Inbusschlüssel die Einstellungen vorgenommen werden

Der Racer im Maßstab 1:10 wirkt auf den ersten Blick irgendwie zu groß geraten. Das liegt an seinem großen Radstand und den 1:8er-Reifen, die dem Verbrenner eine bullige und überaus ansprechende Optik verpassen. Tatsächlich ist er insgesamt 25 Millimeter länger als der DBX der ersten Generation. Ausgeliefert wird der 2.0 als RTR-Modell entweder mit einer aufwändig designten Karosserie in Blau-weiß-grau oder Rot-weiß-grau. Letztere Designvariante schmückt das Testmodell.

Unter der Haube

Befreit man den DBX von seiner Karosserie, präsentiert sich das Chassis, das auf einer Platte aus blau-eloxiertem Aluminium basiert, äußerst aufgeräumt. Im hinteren Bereich ist ein leistungsstarker GXR-18-Motor mit Anreißer verbaut. Dieser atmet über ein Aluminiumrohr aus, das auf der rechten Chassisseite platziert ist und das unverkennbare Geräusch eines Verbrenner-Cars hinaustrumpet. Links neben dem Motor ist das Gas-Brems-Servo stehend montiert und bereits ab Werk mit dem vorkonfektionierten Gestänge versehen.

Die linke Seite des Chassis wird dominiert von zwei spritzwasser- und stabgeschützten RC-Boxen. Die hintere, die mit dem Ein-aus-Schalter des DBX versehen ist, beinhaltet den Empfänger, die vordere beherbergt den Empfängerakku, der für die Stromversorgung des Receivers verantwortlich ist. In der Box ist bereits eine Akkurutsche zur Aufnahme von vier Mignonzellen installiert. Diese sollte jedoch zeitnah durch einen Akku ersetzt werden. Vor den Boxen befindet sich das liegende verbaute Lenkservo unter einer Abdeckung. Dieses ist baugleich mit dem Gas-Brems-Servo und sorgt über einen Servosaver und ein solide ausgeführtes Gestänge für die präzise Umsetzung der Lenkbefehle.

Die Öl Druckstoßdämpfer sind groß dimensioniert und die Federvorspannung lässt sich mittels der blau-eloxierten Rändelmutter einstellen



Die Vorder- sowie die Hinterachse des DBX 2.0 sind baugleich, abgesehen von der Lenkmechanik vorne. Beide basieren auf zwei großvolumigen Differenzialgehäusen, an denen die Querlenker montiert sind. Diese gehen in Lenkhebel und Radträger über. Die Pivotball-Aufhängung ermöglicht die Einstellung von Spur und Sturz, ohne die Räder zu demontieren. Bei den Rädern handelt es sich um 1:8er-Pneus, die bereits ab Werk sauber auf weißen Zehnspeichenfelgen aus Kunststoff verklebt sind.

Angefunkt

Zum Lieferumfang des DBX 2.0 gehört auch eine moderne Fernsteueranlage. Diese arbeitet mit der störungssicheren 2,4-Gigahertz-Technologie. Die Funke mit der Bezeichnung Synchro KT-200 verfügt über alle Einstelloptionen, die für den Betrieb des Racers notwendig sind. Sie liegt sehr gut in der Hand, verfügt über eine angenehme Haptik und ist sehr leicht. Betrieben wird sie mit nur vier Mignonzellen. Ihr Gegenstück ist der kleine KR-200-Vierkanal-Empfänger, der in der hinteren RC-Box unter dem Ein-aus-Schalter Platz findet.

In der zweiten Box befindet sich ab Werk bereits eine mit dem Empfänger verbundene Akkuaufnahme für vier Mignonzellen. Mit Tesafilm fest umwickelt, übernimmt die Konstruktion die Empfängerstromversorgung. Für Einsteiger ist dies ideal, fortgeschrittene Fahrer werden jedoch bald auf einen 4,8-Volt-Empfängerakku-Würfel wechseln.

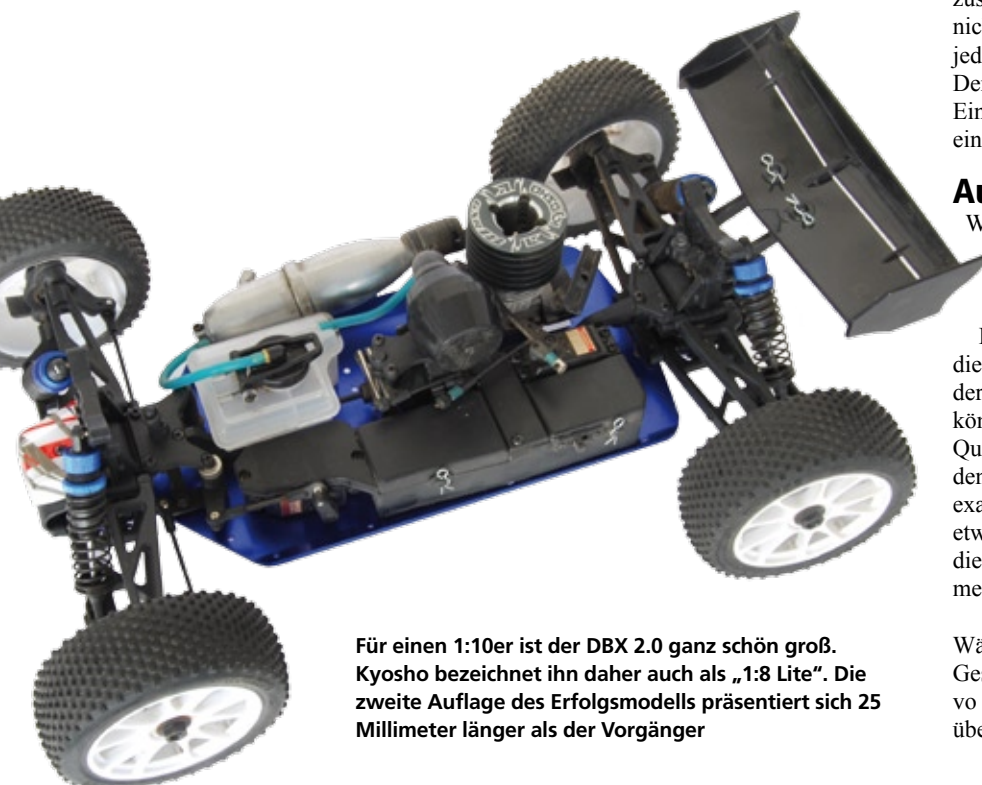
Für die Umsetzung der Lenkbewegungen ist eines der zwei im Modell verbauten Perfex KS101BK-Servos zuständig. Technische Daten ließen sich zu diesem nicht in Erfahrung bringen, Kyosho bescheinigt ihnen jedoch kurze Stellzeiten und ein hohes Haltemoment. Der erste Eindruck von der Lenkung bestätigt dies. Ein abschließendes Urteil kann jedoch erst nach einem ausgiebigen Test gefällt werden.

Auf Achse

Wie bereits erwähnt, sind die Vorder- und Hinterachse baugleich. Auffälligstes Merkmal ist die Pivotball-Aufhängung, über die sich Spur und Sturz einfach justieren lassen. Bei dieser Konstruktion handelt es sich um zwei Querlenker, die in Schwingenform ausgeführt sind. Mit beiden ist der Radträger über Pivot-Kugeln verbunden. Diese können mithilfe eines Inbusschlüssels stufenlos in die Querlenker hinein- und wieder hinausgeschraubt werden. Auf diese Weise lässt sich das Setup des Racers exakt einstellen. Möchte man beispielsweise schnell etwas mehr Sturz einstellen, ist dies möglich, ohne die Räder zu demontieren, da durch die Zwischenräume der Speichen hindurchgearbeitet werden kann.

Während die Radträger an der Vorderachse über ein Gestänge sowie einen Servosaver mit dem Lenkservo verbunden sind, sind die Träger der Hinterachse über justierbare Gewindestangen mit dem Differenzi-

Für einen 1:10er ist der DBX 2.0 ganz schön groß. Kyosho bezeichnet ihn daher auch als „1:8 Lite“. Die zweite Auflage des Erfolgsmodells präsentiert sich 25 Millimeter länger als der Vorgänger



SANWA SERVO HIGH-QUALITY FEATURES

- Doppelte Isolierung gegen Nässe
- Motor-Lebensdauer > 200.000 Lenkbewegungen
- Hochwertige Japanische Kugellager
- Funktionstests bei höchsten Temperaturen, niedrigsten Temperaturen, extremer Nässe und Dauerbetrieb
- Stoss getestet
- Gehäuse aus High Quality Spezialkunststoff
- Vielfacher Weltmeister

HVS-ZS HIGH VOLTAGE SPEED-SERVO

Kann mit 7.4V LiPo RX Pack ohne Regulator betrieben werden
 0.08sec/40° 6.0V | 16.2kg/cm 6.0V
 0.07sec/40° 7.4V | 20.5kg/cm 7.4V
 40.5 x 21 x 38mm | 63g
#107A53522A **139.99€****

Digital
BB
MG



HVS-ZV HIGH VOLTAGE TORQUE-SERVO

Kann mit 7.4V LiPo RX Pack ohne Regulator betrieben werden
 0.10sec/40° 6.0V | 17.3kg/cm 6.0V
 0.08sec/40° 7.4V | 24.2kg/cm 7.4V
 40.5 x 21 x 38mm | 63g
#107A53521A **139.99€****

Digital
BB
MG



SRG-BR BRUSHLESS SPEED-SERVO

Einsatz im Nitro-/Elektro-Onroad Bereich
 Super Response
 0.07sec/40° 6.0V | 8.0kg/cm 6.0V
 40.5 x 21 x 38mm | 61g
#107A53552A

Digital
BB
MG



SRG-BZ BRUSHLESS TORQUE-SERVO

Einsatz im Nitro-/Elektro-Onroad Bereich
 Super Response
 0.08sec/40° 6.0V | 13.0kg/cm 6.0V
 40.5 x 21 x 38mm | 63g
#107A53551A

Digital
BB
MG



SRG-CR CORLESS SPEED-SERVO

Einsatz im 1/8 Buggy OR Bereich
 Super Response
 0.07sec/40° 6.0V | 9.0kg/cm 6.0V
 40.5 x 21 x 38mm | 61g
#107A53542A

Digital
BB
MG



SRG-CZ CORLESS TORQUE-SERVO

Einsatz im 1/8 Buggy OR Bereich
 Super Response
 0.08sec/40° 6.0V | 14.8kg/cm 6.0V
 40.5 x 21 x 38mm | 63g
#107A53541A

Digital
BB
MG



ERG-VX DIGITAL SERVO (HT/BB)

High Torque Servo für On- und Offroad
 inkl. Alukühlkörper
 0.08sec/40° 6.0V | 14.0kg/cm 6.0V
 39.0 x 20.0 x 37.4mm | 60g
#107A53381A **139.99€****

Digital
BB
MG



SDX-801 LOW PROFILE SERVO

High-Competition Auto Servo mit sensationell kleinen Abmessungen
 0.05sec/40° 6.0V | 6.4kg/cm 6.0V
 40.5 x 21.0 x 26.5mm | 50g
#107A53471A **99.99€****

Digital
BB
MG



SDX-901 DIGITAL HIGH TORQUE SERVO

Flug-/Autoservo mit höchstem Drehmoment
 0.10sec/40° 6.0V | 29.0kg/cm 6.0V
 40.5 x 21.0 x 38.0mm | 66g
#107A53391A **129.99€****

Digital
BB
MG



RX-451R SUPER HIGH RES. EMPF. 2.4GHZ*

Bis zu 5-Mal schnelleres Ansprechverhalten durch die neue Signalübertragungstechnik SHR = Super High Response.
 36.5 x 24 x 14.5mm | 9g
#107A40973A **94.99€****

Perfekt für
M11X und
MX-3X



DIE FORMEL FÜR DAS SUPERSCHNELLE ANSPRECHVERHALTEN DES SANWA „SUPER HIGH RESPONSE“ SYSTEMS:
 SANWA SRG-SERVOs + LRP SXX STOCK SPEC "VERSION 2" BRUSHLESS REGLER.



#80915

Digital servo **Digital** Kugellager **BB** Metallgetriebe **MG**

* Bitte beachten Sie die weitgehenden Informationen und Hinweise zur Funktionalität mit Servos/Reglern auf der Produktdetailseite von www.Sanwa.de!
 ** Alle Preise sind unverbindliche Preisempfehlungen. Stand Februar 2011



Die Kegelraddifferenziale in den Achsen sind vollständig dicht. Schmutz hat keine Chance, einzudringen. Die Verarbeitung ist ausgezeichnet

algehäuse verbunden und somit bewegungsunfähig. Insgesamt verfügt der DBX 2.0 inklusive des Mitteldiffs über drei Zweispider-Differenziale, die mit Kegel- und Planetenrädchen aus Stahl ausgerüstet sind. Vom Werk aus sind sie gut gefettet und ein Garant für die Langlebigkeit des Antriebsstrangs.

Von den Outdrives der Achsdiffs übernehmen Antriebswellen aus Stahl die Kraftübertragung des Motors zu den Radachsen, auf denen über Sechskantmitnehmer die 115 x 45 Millimeter großen Räder befestigt werden. Diese 1:8er-Spike-Reifen kommen auch bei Kyoshos Erfolgsmodell Inferno Neo zum Einsatz und haben sich dank ihres Profils als Offroadreifen bewährt.

Abgedert

An den Gehäusen der Achsdifferenziale sind vorne sowie hinten Kunststoffstoßfänger befestigt, falls es auf der Strecke etwas härter zur Sache gehen sollte. An der Vorderachse findet man ein verschraubtes Verlängerungsstück der Karosserie, an die sich die Dämpferbrücke anschließt. Diese ist mit der der Hinterachse identisch, abgesehen von der zusätzlich verbauten Karosserieaufnahme. Die Brücken sind über vier Schrauben fest mit den Diffgehäusen verbunden und bieten insgesamt drei Aufhängungspunkte für die Stoßdämpfer.



Der Motor überträgt seine Kraft über eine Kupplungsglocke mit elf Zähnen an das Mitteldiff. Für die Verzögerung des Boliden sorgt eine Doppelscheibenbremsanlage



Vorder- und Hinterachse des DBX 2.0 sind baugleich. Sie basieren auf zwei Querlenkerstreben, die über Radträger die Pivotball-Aufhängung gewährleisten. Während die Vorderachse (siehe Bild) lenkbar gestaltet ist, sind die Radträger der Hinterachse über Gewindestangen am Diffgehäuse fixiert

An der Hinterachse fungiert die Befestigung der Dämpferbrücke zudem als Aufnahme für die Halterung des schwarzen Heckspoilers, der mittels zweier Karosserieklemmen befestigt wird. Er besteht aus weichem, leicht verformbarem Kunststoff, sodass bei Überschlägen oder härteren Einschlägen im Renneinsatz an dieser Stelle keine Bruchgefahr besteht.

Für die Federung im Gelände sorgen beim DBX 2.0 vier großvolumige Öldruckstoßdämpfer, die mit Silikonöl befüllt und mit mittelharten, schwarzen Federn ausgestattet sind. Die Justage der Federvorspannung erfolgt über blau-eloxierte Rändelmuttern und das Kunststoffgewinde des Dämpfergehäuses. Jeweils drei Aufhängungspunkte stehen an den Dämpferbrücken sowie den unteren Querlenkerschwingen zur Verfügung und bieten so diverse Möglichkeiten, das Setup des Racers an die Strecke anzupassen. Vom Werk aus sind jeweils die mittleren Befestigungspunkte gewählt. Die Konstruktion der Achsen kann überzeugen.



Die Syncro KT-200 Funkfernsteuerung bietet alle Einstelloptionen, die notwendig sind, um den DBX 2.0 durch die Kiesgrube zu jagen



RTR-typisch ist der Bolide komplett fertig aufgebaut. Auch das Gestänge des Gas-Brems-Servos ist konfektioniert, sodass Einsteiger ohne Änderungen am Setup direkt loslegen können, die Piste unsicher zu machen

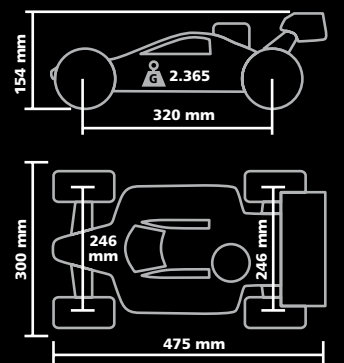
CAR CHECK

DBX 2.0
Kyosho

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 309,- Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: 4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Zweispider-Diffs

- Benötigte Teile: Glühkerzenstecker, acht Mignonzellen, Sprit



Das Setup des Boliden ist vom Werkaus ausgewogen und kann überzeugen. Mit den Standardeinstellungen liegt der 2.0 wie ein Brett auf der Strecke



Einziges Wermutstropfen: Es gehören keine Stabis zum Lieferumfang des DBX 2.0. Diese sind jedoch im Tuningteil-Sortiment von Kyosho zu beziehen.

Herzstück

Für einen kraftvollen Vortrieb des übergroßen 1:10ers sorgt ein GXR-18 SP-Verbrennungsmotor. Hierbei handelt es sich um die weiterentwickelte Version des GXR-18, der noch aus dem Vorgänger-DBX bekannt ist. Zu unterscheiden sind die beiden optisch durch die unterschiedlichen Kühlköpfe. Ist der des Vorgängermodells blau-eloxiert, verfügt die überarbeitete Version über einem grauen Kopf, über den die Wärmeleitung effektiver geschieht. Doch das ist nicht der einzige Unterschied. Durch Modifikationen der Kurbelwelle

konnte die Drehzahl des Motors gesteigert werden. Ausatmen kann der Motor über das mitgelieferte und auf der rechten Chassisseite verbaute Resorohr. Anlassen kann man den Motor über den Anreißstarter oder mithilfe einer Startbox über die Schwungscheibe, die durch einen Schlitz in der Chassisplatte zu erreichen ist. Der Luftfilter ist ab Werk bereits zusammengebaut und mit Öl versehen. Er muss nur noch aufgesteckt werden. Einsteigerfreundlicher geht's kaum.

Auf der Motorwelle ist eine Kupplungsglocke mit elf Zähnen platziert. Dieses überträgt die Motorkraft auf das Mitteldiff, das über einen 46 Zähne zählenden Zahnkranz verfügt. Die Gesamtübersetzung des Getriebes beträgt 12,88:1. Die Kraftübertragung zu den Achsdifferenzialen erfolgt über herkömmliche Antriebswellen in Knochenbauweise. Bewährt, solide und gut. Doch kein Antrieb ohne Sprit. Der Tank des DBX fasst 105 Milliliter und ist bereits mit dem Resorohr sowie dem Motor verbunden.



Der GRX-18SP-Motor ist die weiterentwickelte Version des Aggregats, das in der ersten Generation der DBX-Buggys verbaut war. Eine überarbeitete Kurbelwelle erlaubt höhere Drehzahlen



Der Tank des Verbrenner-Buggys ist schwergpunktoptimiert eingebaut und fasst 105 Milliliter. Eine Tankfüllung reicht bei moderater Fahrweise für mehr als 10 Minuten Fahrspaß

Leistungsstarker Motor
Hochwertige Komponenten
Solide Verarbeitung
2,4-Gigahertz-Technik
Ansprechende Optik

Serienmäßig keine Stabis



FAZIT

Der DBX 2.0 richtet sich sowohl an Hobbyeinsteiger als auch an erfahrene RC-Car-Piloten. Er ist mit einem kraftvollen und zuverlässigen Verbrennungsmotor ausgestattet und zeichnet sich durch die hochwertige, solide Verarbeitung der Komponenten aus. Für einen moderaten Preis bekommen RC-Enthusiasten einen Racer, der einfach Spaß macht.

Um das Modell adäquat abzubremsen, verfügt der DBX 2.0 über eine solide ausgeführte Doppelbremsanlage. Die Bremsbacken mitsamt ihren Belägen sorgen für eine gute Verzögerung des Racers. Das Gas-Brems-Gestänge, das ebenfalls von einem KS101BK-Servo bewegt wird, ist ab Werk bereits vorkonfektioniert und bedarf vor dem ersten Testlauf keiner Modifikation.

Einstellungssache

Genug der warmen Worte. Nun soll der DBX zeigen, was er kann und ob sich der positive erste Eindruck auch im Gelände fortsetzt. Empfängerakku einsetzen, Tank mit Nitrosprit füllen und Funke sowie Modell starten. Da Funke und Empfänger bereits aufeinander abgeglichen sind, erfolgt das Binden innerhalb weniger Sekunden. Schon spricht die Lenkung des Racers knackig an und die von Kyosho prophezeite hohe Geschwindigkeit des Servos trifft zu.

Nun folgt das bekannte Prozedere. Glühkerzenstecker aufsetzen und Anreißstarter ziehen. Nach wenigen Versuchen springt der GRX-18 SP an. Die erste Tankfüllung wird im Stand durchgebracht, die zweite und dritte bei langsamer Fahrt mit maximal Halbgas. Nach dieser Einlaufphase ist es Zeit für Tankfüllung vier und den ersten schnellen Ausritt mit dem DBX. Die Höchstgeschwindigkeit, die der übergroße 1:10er an den Tag legt, ist beeindruckend. Das Fahrwerk bügelt Unebenheiten sauber aus und es zeigt sich, dass das werkseitige Setups ausgezeichnet funktioniert. Nacharbeiten sind keine erforderlich. Die unkritischen Fahreigenschaften setzen sich auch bei Sprüngen fort. Das Flugverhalten ist neutral und die Lage kann mit leichtem Einsatz von Gas und Bremse gut beeinflusst werden.

Vor der nächsten Tankfüllung die Düsenadel für den oberen Drehzahlbereich schließen und somit das Gemisch nach und nach magerer einstellen. Nach zwei weiteren Tankfüllungen und weiteren minimalen



Ergonomisch geformt, angenehm von der Haptik und überaus leicht. Die zum RTR-Set gehörende Funke überzeugt – nicht zuletzt wegen der sicheren 2,4-Gigahertz-Technik – auf ganzer Linie

Einstellungen an den Nadeln läuft der Motor rund und das Modell zeigt sein ganzes Potenzial.

Begutachtung

Nach einem langen Testtag und rund einem Liter verfahrenem Sprit wird der DBX 2.0 noch einmal genau unter die Lupe genommen. Der Motor ist im Testbetrieb nicht übermäßig heiß geworden und überzeugt durch seine Laufruhe. Zudem ist der Spritverbrauch moderat, sodass Fahrzeiten von mehr als zehn Minuten mit gut 100 Milliliter Treibstoff locker drin sind. Abgesehen davon, dass der Racer sich in der Sandgrube ordentlich dreckig gemacht hat, gibt es nichts zu beanstanden. Trotz einiger heftiger Überschlüge und missglückter Landungen sind keine Beschädigungen oder gar Brüche von Komponenten festzustellen. ■

Die Kraft, die der GRX-18-Motor entwickelt, ist enorm. Dennoch bleibt der DBX 2.0 stets gut kontrollierbar. Auch der Spritverbrauch kann überzeugen. Er fällt so moderat aus, dass Fahrzeiten von zehn Minuten gut zu realisieren sind



ROADFIGHTER

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



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



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

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



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



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



www.facebook.de/gaupnernews



www.youtube.de/gaupnernews



Spaß im XXX-Format



Immer noch kein Short Course-Modell am Start? Dann wird's aber höchste Zeit. Mit der XXX-SCT-Serie bietet Horizon Hobby nun gleich mehrere Einsteigermodelle in ansprechendem Design. Entweder ganz in Schwarz mit coolem Rockstar Energy Drink-Aufdruck oder im Readylift-Look mit rot-schwarzem Muster. Karosserieform und Chassis sind dabei jeweils identisch. Mit beiden Modellen liegt Horizon mal wieder voll im Trend, denn das Verlangen nach neuen Modellen in dieser noch recht jungen Sparte ist ungebrochen.

Wie das Kürzel RTR im Namen verrät, handelt es sich bei dieser Version um die Ready-to-run-Ausführung. Und das kann man bei Losi wörtlich nehmen. Selbst die Batterien für den beigelegten 2,4-Gigahertz-Sender liegen bei. Lediglich die Wahl des Fahrakkus bleibt dem Besitzer überlassen. In diesem Fall ist das ein zweizelliger LiPo-Akku mit 5.000 Milliamperestunden Kapazität. Der sorgt an dem LiPo-freundlichen und dazu spritzwasserfesten Regler und dem 550er-Bürstenmotor für passenden Vortrieb. LiPo-freundlich bedeutet in diesem Fall, dass es eine Zellenerkennung und einen Spannungsschutz gibt. Die LiPos sind also gut behütet. Für mehr Sicherheit am Steuer sorgt außerdem die bereits erwähnte RC-Anlage. Diese besteht aus dem typischen Losi-Sender mit Spektrum-DSM-Technologie und dem dazu passenden SR300-Empfänger, ebenfalls aus dem Hause Spektrum. Hält man das Modell zum ersten Mal in den Händen, so überzeugt das Konzept sofort. Egal ob Reifen, Stoßfänger oder CVD-Wellen – die Qualität gefällt. Der weitere Test sollte den ersten Eindruck bestätigen.

Losi XXX-T-Plattform. Dieses wettbewerbserprobte Chassis stellt also die Basis für den Losi-Short Course-Truck dar. Um den amerikanischen ROAR-Bestimmungen gerecht zu werden, waren jedoch verschiedene Modifikationen nötig. Diese spiegeln sich zum Beispiel an den vorderen und hinteren Querlenkern wider. Die sind bei der Truckversion zu breit, um als ROAR-legal durchzugehen, weshalb sie auf das passende Maß gekürzt wurden. Ein weiterer Unterschied stellt die vergrößerte Chassislänge dar, um den Short Course-Verhältnissen gerecht zu werden und nebenbei die Spurtreue erheblich zu verbessern.

Außerdem wurden so genannte Nerfbars verbaut, also seitlich angebrachte Stoßfänger, die dem Fahrzeug bei Zusammenstößen zusätzlichen Schutz bieten. Ebenfalls neu sind die SCT-typischen Teile, wie die großen, sehr funktionalen Stoßfänger hinten und vorne, die Mudflaps an der Hinterachse und natürlich die Beadlock-Felgen mit den passenden Reifen. Letztere tragen die Bezeichnung Eclipse und sollten eingefleischten Losi-Fans ein Begriff aus dem 1:8er-Bereich sein. Bei der Mischung handelt es sich laut Losi um den idealen Mittelweg aus guter Haftung und Haltbarkeit, was sich nach ausgiebigen Testfahrten bestätigte. Egal ob



Eine 2,4-Gigahertz-Anlage von Spektrum gehört ebenso zum Lieferumfang wie die vier passenden Mignonzellen

Bekannte Gene

Wie die Bezeichnung unschwer zu erkennen gibt, handelt es sich bei dem Chassis um die bewährte

Text und Fotos: Mattias Döring

**GEWINN
MICH!**
Alle Infos in
diesem Heft



Short Course-Doppelpack

lehmige, staubige oder feste Untergründe – das feine x-förmige Profil findet überall Grip und hält das Heck des 2WD-Fahrzeugs in der Spur.

Sonstige Teile, wie die Dämpferbrücken, die C-Hubs und Bulkheads wurden bei dem XXX-SCT beibehalten. Besitzer eines XXX-T-Chassis können ihre bereits vorhandenen Ersatz- beziehungsweise Tuningteile also auch in der Short Course-Version verbauen. Sogar die Getriebegehäuse sind kompatibel. So ist es möglich, das bei Losi erhältliche Kugeldifferenzial in Verbindung mit der passenden Getriebebox zu verbauen. Je nach Wunsch kann dann mit verschiedenen Ölen gearbeitet werden, um das Modell den Streckenverhältnissen anzupassen.

Kurzarbeit

Da es sich beim Testfahrzeug um die RTR-Version handelt, gibt es nicht viel zu tun, um das Modell startklar zu machen. Der verwendete 2s-LiPo passt wie angegossen in den vorhandenen Akkuschacht. Mit den beiliegenden Schaumstoffblöcken wird der Akku zusätzlich in Position gehalten. Leider stellt die obere Akkustrebe auch eine Begrenzung der Akkugröße dar. Bei anderen Reglern und 3s-Betrieb muss also improvisiert werden.

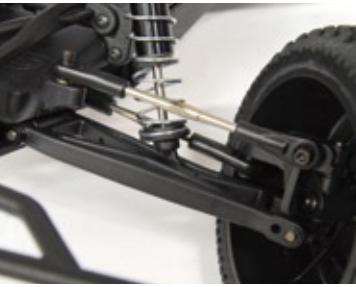
Wie bereits erwähnt, spendiert Losi einen Satz Mignonzellen. Sind die in den Sender eingelegt, kann es losgehen. Die Verbindung zwischen Fernsteuerung und Fahrzeug gestaltet sich, wie bei Spektrum üblich, kinderleicht. Nicht einmal das Lenkservo oder die

Gastrimmung mussten eingestellt werden. Beim ersten Trockentest überraschte das Ansprechverhalten des Motors positiv. Für einen Bürstenmotor dieser Größe arbeitet er angenehm zackig und mit dem verwendeten LiPo hat er auch genügend Drehzahl. Das digitale Servo, das vor dem Akkuschacht verbaut ist, um den Schwerpunkt zu senken, arbeitet präzise und setzt alle Lenkbefehle sauber um.

Bei den Arbeiten am Chassis fallen einem unweigerlich die sauber verlegten Kabel auf. Um für

Das Getriebe samt Motor sitzt hinter der Achse. Die Härte des Slippers kann über eine Mutter unter der Gummiabdeckung am Hauptzahnrad eingestellt werden



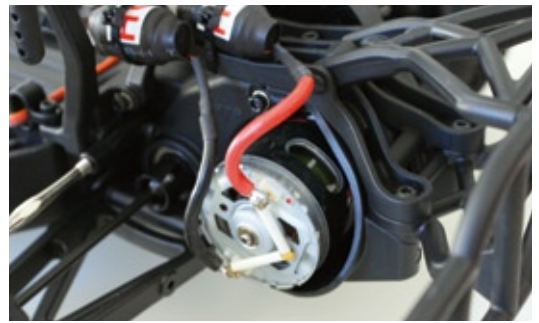


Rechts-links-Gewindestangen und mehrere Einhängpunkte derselben sorgen für vielfältige Setup-Optionen

mehr Ordnung an Bord zu sorgen, wurden auf beiden Seiten Kabelkanäle verbaut. Kabelsalat und -binder gehören beim Losi-Truck also der Vergangenheit an. Und auch bei der Verlegung des Reglerkabels wurde mitgedacht. So verläuft es nicht unterhalb des Akkus, sondern entlang der hinteren Dämpferbrücke, wo es ebenfalls durch zwei Halterungen fixiert wird. Dadurch braucht man sich keine Gedanken mehr über eine abgeriebene Isolierung zu machen – kleine Details, die das Modellbauerleben einfacher machen.

Stilecht

So gerüstet, ging es bei schönstem, aber kaltem Wetter zum Testgelände. Gefahren wurde auf kurz gemähter Wiese und Sand. Hier wurden dem Losi Short Course-Truck nach erfolgtem Reichweitentest richtig die Sporen gegeben. Das Fahrverhalten und die genaue Umsetzung der Steuerbefehle haben sofort überzeugt. Die exakte Lenkung ist auch dem Eclipse-Profil zu verdanken. Die Geschwindigkeit bei Vollgas ist für ein Bürstenmodell beachtlich. Natürlich macht sich hier der LiPo bemerkbar. Zusätzlich passt



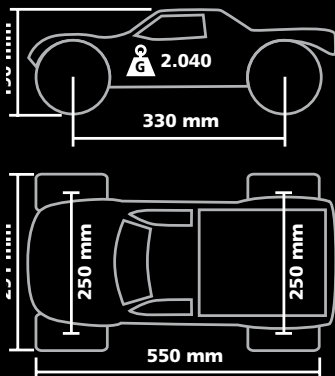
Der verbaute 540er-Bürstenmotor sorgt für ordentliche Fahrleistungen

die Topspeed einfach zum scaligen Fahrbild. Die detailgetreuen Beadlock-Felgen, die SC-Karosserie und die Mudflaps; da wären Wheelies am laufenden Band einfach fehl am Platz. Außerdem kommt die Geschwindigkeit auch Anfängern zugute. So sammelten sich am Testort schnell Modellbaukollegen und Interessierte und der Sender machte die Runde. Selbst von unerfahrenen Piloten wurde das Modell schnell beherrscht und sorgte für strahlende Gesichter.

CAR CHECK

LOSI XXX-SCT Horizon Hobby

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: Readylift: 219,99 Euro, Rockstar Energy: 229,99 Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: vier Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen
- Benötigte Teile: Fahrakku



Um das Fahrverhalten noch genauer beurteilen zu können, wurde mit ein paar Pylonen kurzerhand ein kleiner Rundkurs abgesteckt. Wie erwartet, meisterte der Losi-Truck auch diese Herausforderung sowohl auf Wiese als auch auf Sand mit Bravour. Auf lehmigem Untergrund gelangen mit ein wenig Übung und dem nötigen Feingefühl ein paar schöne Drifts, was echtes Short Course-Feeling aufkommen ließ. Der extrem niedrige Schwerpunkt trägt seinen Teil dazu bei. Und auch das Flugverhalten hat überzeugt. Zwar lässt sich das Chassis durch die geringe rotierende Masse nur geringfügig steuern, was das Modell durch die ideale Balance jedoch wieder wettmacht. Kam es doch einmal zu einer unsanften Landung oder einem Überschlag, so steckten das die verbauten Kunststoffteile gut weg.

Auf sandigem Untergrund packen die Eclipse Short Course-Räder von Losi mächtig zu



**AB SOFORT
IM HANDEL!**



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

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

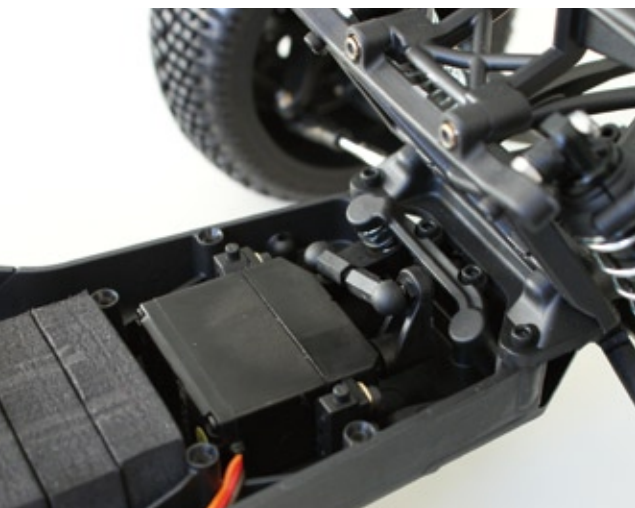


Ein ausgereifter Stoßfänger an der Vorderachse nimmt auftretende Kräfte bei Unfällen zuverlässig auf

Nach zirka 16 Minuten Fahrzeit schaltet der Regler in den Unterspannungsschutz, um einen Schaden der wertvollen Zellen zu verhindern. Bei einer Kontrolle wurde eine Restspannung von 3,2 bis 3,3 Volt gemessen. Also absolut im sicheren Bereich. Beachten sollte man die Motortemperatur. Bei längeren Fahrzeiten wird dieser recht warm. Kurze Pausen zwischen den Akkuwechseln können hier sicherlich nicht schaden.

Rückschlag

Während der dritten Akkuladung musste dann ein Boxenstopp eingelegt werden, denn das Lenkservo hatte seinen Dienst quittiert. Bei einer genaueren Inspektion stellte sich heraus, dass das Kunststoffgetriebe des Servos den Belastungen nicht standhalten konnte und unter Zahnausfall litt. Als Ersatz diente ein Digitalservo mit 14,4 Kilogramm Stellkraft und einer Stellzeit von 0,10 Sekunden. Der positive Nebeneffekt der Reparaturarbeiten machte sich sofort bemerkbar. Nun ging alles noch zackiger und genauer. Ein schnelleres Servo auf der Lenkung sollte also Tuningmaßnahme Nummer eins sein. Erst so lassen sich die positiven Fahreigenschaften des Chassis voll auskosten. Im gesamten weiteren Verlauf des Tests kam es zu keinen weiteren Schäden oder sonstigen Ausfällen, was ganz klar für die Qualität des Modells spricht.



Das liegend eingebaute Servo bewegt die Räder dank einer kurzen Anlenkung äußerst spielfrei

FAZIT

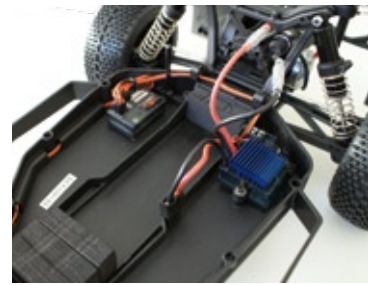
Der Losi XXX-SCT im Rockstar Energy- oder dem Readylift-Gewand ist eine absolute Spaßmaschine auf hohem Niveau. Sowohl für Einsteiger als auch Fortgeschrittene ist er das ideale Modell im Short Course-Segment. In der richtigen Klasse ist der XXX-SCT ohne jeden Zweifel absolut wettbewerbsfähig.

Sollte man mit dem Fahrverhalten des Modells noch nicht zufrieden sein, bietet das Fahrwerk die Möglichkeit, es komplett an die jeweiligen Streckenverhältnisse anzupassen. Spur und Sturz sind über Gewindestangen in Sekundenschnelle eingestellt. Außerdem findet beim XXX-SCT ein System Anwendung, das „Variable Length Arms“ genannt wird. Ist man also nicht an ein festes Reglement bezüglich der Spurbreite gebunden, bietet das Fahrwerk auch hier weitere Einstellmöglichkeiten. Auch die Dämpferbrücken lassen dem Fahrer jeden Freiraum, um die verbauten Aluminiumstoßdämpfer in die gewünschte Position zu bringen.

Gut gestimmt

Erwartungsgemäß fällt das Fazit zum Test des Losi XXX-SCT sehr positiv aus. Das Modell erscheint in gewohnter Losi-Qualität und das von den Reifen bis hin zum Getriebe. Alles an dem Fahrzeug scheint gut durchdacht. Das wird besonders an Teilen wie zum Beispiel dem vorderen Stoßfänger oder den Kabelschächten am Chassis deutlich. Sieht man von den Schrauben in Zollmaßen ab, gestalten sich die Wartung und Inspektion des Modells sehr einfach. Alle Bereiche sind übersichtlich und leicht zugänglich.

Zu bemängeln gibt es lediglich die Qualität des Servos beziehungsweise die Tatsache, dass es nicht über ein Getriebe aus Metall verfügt. Einen letzten, kleineren Punkt auf der Mängelliste stellt die Anleitung dar. Diese bietet über Sicherheitshinweise, eine kurze Einweisung zur Inbetriebnahme und Explosionszeichnungen keine weiteren Informationen zum Modell. Andere Hersteller geben an dieser Stelle Hinweise bezüglich verschiedener Setups und Abstimmungstipps. Besonders für den Einsteiger stellt dies eine Erleichterung dar und hilft ihm, das Fahrzeug und die Technik besser zu verstehen. ■



Sämtliche Servokabel werden durch Kanäle im Chassis sauber geführt



CVD-Wellen sorgen für eine sichere Kraftübertragung

Viel Fahrspaß für jedermann

Unterschiedliche Designs erhältlich

2,4-Gigahertz-Spektrum-Anlage

Unterdimensioniertes Lenkservo



Mit einer entsprechenden Rampe sind solche Jumps überhaupt kein Problem

Cars & Details SIX-PACK



Alle Ausgaben
findest Du unter:

**alles-rund-
ums-hobby.de**

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

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

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

Die Adresse für
RC-Cars mit Verbrennungsmotor:

www.rc-car-online.de



RC-Car-Shop Hobbythek
Nauenweg 55
47805 Krefeld
Tel.: 02151-820200 Fax: 02151-8202020



hpi-racing

HURRAX

**Alle HPI, FG, Hurrax
und Carson-Großmodelle
sofort lieferbar.**

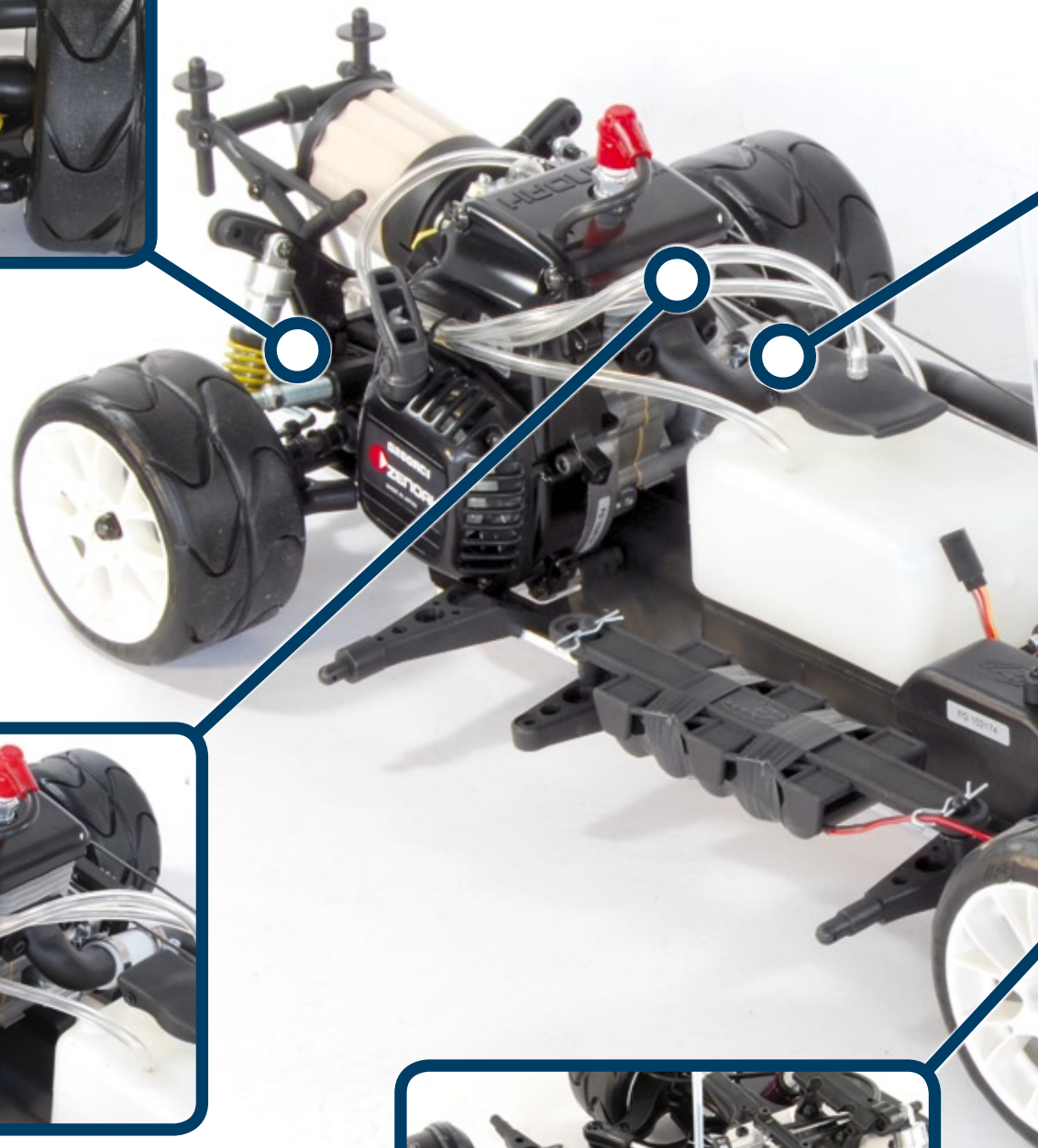




Bei Großmodellen macht FG Modellsport so schnell keiner etwas vor. Schon mehr als 20 Jahre fertigt das Winterbacher Unternehmen RC-Cars in 1:5 und 1:6. Mit dem 4WD-Sportsline-Chassis mit 530 Millimeter Radstand ist nun die Sparte der Verbrenner-Glattbahner um ein weiteres Highlight erweitert worden. Komplett fahrfertig ausgeliefert spricht das Modell vor allem Großmodell-Einsteiger an und ist dennoch sofort bereit, um an den ersten Wettbewerben teilzunehmen. Den Testbericht über das Modell gibt es dann in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.

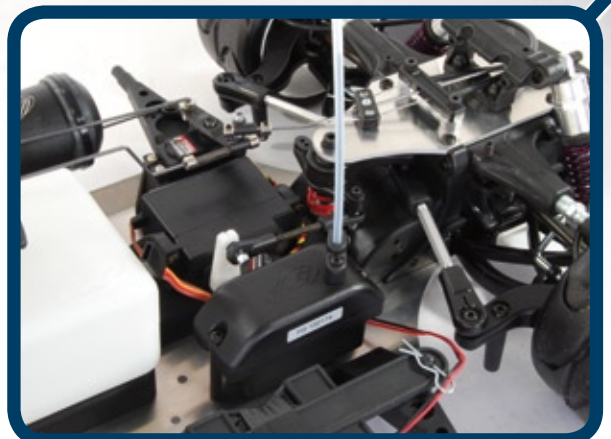


Alles was das 1:5er-Herz begehrt: Die Dämpfer sind über Rändelschrauben einstellbar, ein Stabilisator sorgt für besseres Kurvenfahrverhalten und drei Rechts-links-Gewindestangen alleine an der Hinterachse bieten zahlreiche Einstelloptionen

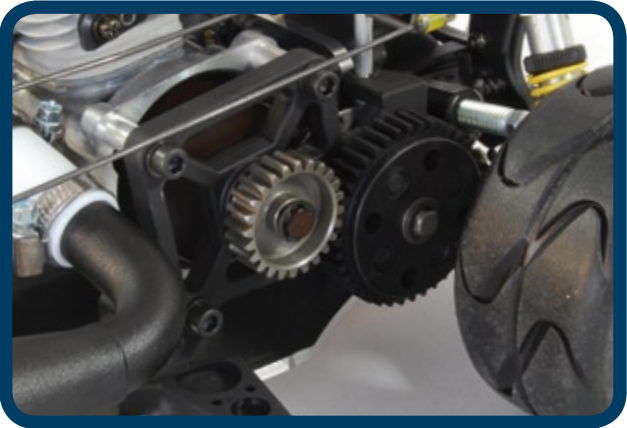


Der Zenoah-Motor hat einen Hubraum von 26 Kubikzentimeter und wird mit handelsüblichem Zweitakt-Gemisch betrieben. Ein mächtiges Resorohr senkt nicht nur den Geräuschpegel, sondern steigert vor allem auch die Leistung

Gewohnt aufgeräumt geht es an der Vorderachse zu. Das kräftige Lenkservo steuert den einstellbaren Servosaver und damit die Räder an. Das Gas-Brems-Servo bewegt die Vorderradbremsen über Stahlseile, während zur Getriebeklemmung ein Stahlgestänge führt



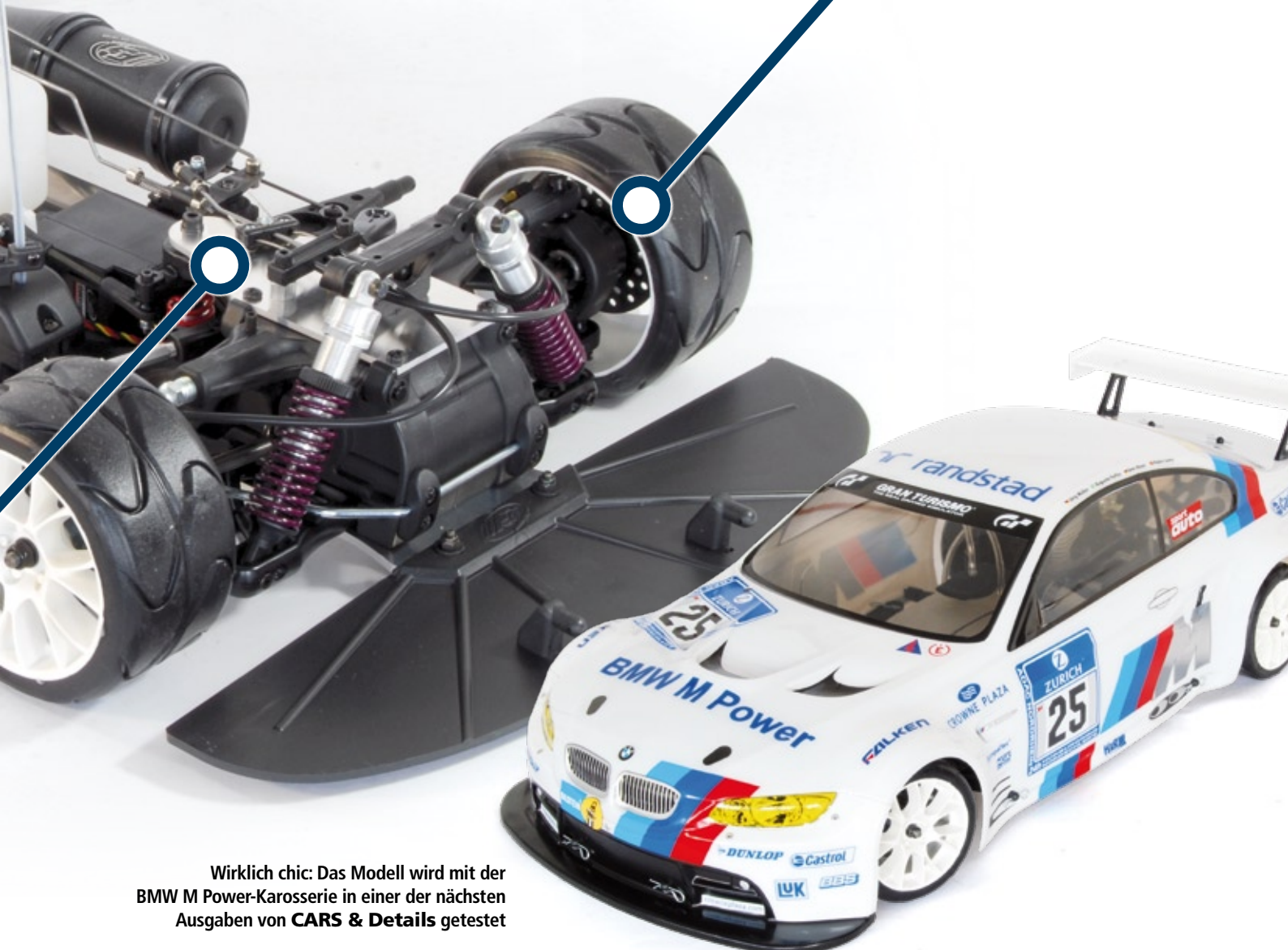
FIRST LOOK



Das Motorritzel aus Stahl gibt die Kraft an ein Kunststoffhauptzahnrad weiter. Alle Komponenten sind in typischer FG-Manier sehr hochwertig und passgenau gefertigt



Der Allradantrieb ist über Knochenwellen realisiert. Für ordentliche Verzögerungswerte sorgen Scheibenbremsen an der Vorderachse sowie eine Getriebebremse hinten



Wirklich chic: Das Modell wird mit der BMW M Power-Karosserie in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details** getestet



„In der Beratung liegt ein Grossteil unserer Kompetenz“ Staufenbiel und das neue Zentrallager

Barsbüttel Ende Mai 2011, der Geruch von frischer Farbe liegt in der Luft des zukünftigen Ladengeschäfts der Firma Staufenbiel. Zu Radiomusik weißen drei Maler die Wände. In einem Nebenraum installieren Techniker die Telefonanlage. Sie läuft immer noch nicht. Andreas Och, Geschäftsführer von Staufenbiel, spricht in sein Handy, erklärt dem Techniker am anderen Ende der Leitung, dass die Telefonleitungen noch heute stehen müssen.

Anfang Juni stehen die Telefonleitungen und Mitarbeiter Matthias Trier nimmt die ersten Bestellungen im neuen Gebäude entgegen

Stress. Andreas Och kennt diesen Zustand. Er ist zur Normalität geworden. Kein Tag ist in den letzten Wochen stressfrei geblieben. Auch nicht die Wochenenden. Und in sechs Wochen, am 01. Juli 2011, wird die Firma Staufenbiel ihr neues Zentrallager mit Ladengeschäft in Barsbüttel eröffnen. Bis dahin ist noch viel zu tun. Der Zeitplan ist eng. Dennoch nimmt sich Andreas Och die Zeit für ein Interview mit der **CARS & Details**-Redaktion, um über das neue Lager, die Gründe für den Neubau und die sich daraus ergebenden Vorteile für die Kunden zu sprechen.

Das Gebäude ist mit 1.600 Quadratmeter Nutzfläche groß geraten. Davon steht dem Lager die Hälfte zur Verfügung, teilweise in zwei Ebenen. Die Regale reichen in mehreren Reihen bis acht Meter hoch an die Decke, was über 600 Palettenplätzen entspricht – also einer ganzen Menge kleiner und großer Modellbaukästen. Hinzu kommen weitere Lagerplätze, beispielsweise für Zubehör oder Kleinteile. Geplant ist, etwa 5.000 bis 6.000 Artikel zu lagern. So weit die Grunddaten. Wir wollten noch mehr wissen und fragten nach. Welche Gefahren sich durch den Direktimport von Produkten aus Ostasien ergeben, vor allem für die Kunden. Und wir dürfen einen Blick in die neuen Büro- und Lagerräume werfen – sechs Wochen vor der Eröffnung.

CARS & Details: Herr Och, was hat Sie dazu bewogen, dem Heimatstandort Hamburg-Harburg nach 112 Jahren Lebewohl zu sagen?

Andreas Och: Die Ursachen liegen in der Politik. Trotz intensiver Suche war es nicht möglich, in



Noch eine Baustelle, doch ab dem 1. Juli steht der Parkplatz den Staufenbiel-Kunden bereit



Harburg eine Teil-Einzelhandelsgenehmigung zu erhalten. Das heißt, wir hätten dort nur als Gewerbebetrieb ohne Ladengeschäft oder umgekehrt arbeiten können, nicht jedoch beides zusammen. Hier in Barsbüttel, Schleswig-Holstein wurde die Möglichkeit, Lager und Ladengeschäft zu kombinieren, problemlos angeboten.

Ist nicht auch etwas Wehmut dabei, Harburg zu verlassen?

Ja, sicher, wir haben unsere Wurzeln und unseren angestammten Kundenkreis dort. Das tut schon etwas weh. Doch vieles hat sich im Laufe der Jahre verändert. Früher war das Ladengeschäft unsere Hauptsäule. Mittlerweile ist das etwas anders. Wir haben vier Säulen: das Ladengeschäft, der Versandhandel, unsere Franchise-Partner in Hamburg-Poppenbüttel und Berlin sowie andere Großhändler. Zudem bleibt das Ladengeschäft in Harburg zunächst erhalten, sodass der Kunde jetzt den für ihn günstiger liegenden Standort wählen kann.

Wann haben Sie das erste Mal darüber nachgedacht, ein solches Zentrallager zu bauen?

Schon seit Längerem. Doch vor etwa zwei Jahren zeigte sich zum ersten Mal so deutlich, dass wir zunehmend an und sogar über die Grenzen unseres möglichen Wachstums kommen und ein Ausbau der Kapazitäten unumgänglich wird. Dann begann die Suche nach einem Grundstück, die Planung des Gebäudes, Genehmigungen beantragen und einiges mehr.

Sie planen 5.000 bis 6.000 Artikel zu lagern. Das klingt nach viel. Bekommen Sie die unter?

Entscheidend ist bei uns weniger die Anzahl der Artikel, sondern deren Verfügbarkeit. Lieber bieten wir dem Kunden eine gute Auswahl, die dann auch verfügbar ist. Die Kapazitäten sind vorhanden.

Sieht der Kunde über den Internetshop, was gerade im Lager und lieferbar ist?



Die Verfügbarkeit von Artikeln ist das wichtigste Ziel für Andreas Och

Durch die Automatisierung der Warenläufe ist eine gesicherte Anzeige der Verfügbarkeit möglich. Der Kunde kann davon ausgehen, dass ein als vorhanden gekennzeichnetes und von ihm bestelltes Produkt auch wirklich da ist und er seine Bestellung bekommt.

Ist der Schritt, nach Barsbüttel zu gehen, auch auf eine Verschiebung weg vom Ladengeschäft hin zum Versandhandel zurückzuführen?

Verschiebung kann man nicht dazu sagen. Der Kunde und die weitere Entwicklung entscheiden darüber,



112 JAHRE STAUFENBIEL

1899 gründete Gustav Staufenbiel im Zentrum von Harburg ein Geschäft für Nähmaschinen und Fahrräder. In den 1950er Jahren wurde das Angebot durch Spielwaren ergänzt und die ersten Modellbauartikel kamen hinzu. Andreas Ochs Vater wurde in den 1960er Jahren Geschäftsführer und erwarb später das Unternehmen von der Tochter Gustav Staufenbiels. Der Geschäftsbereich Fahrräder wurde schrittweise ausgegliedert. 1986 wechselte Andreas Och aus der Industrie ins Unternehmen, übernahm es 1992 vollständig und baute es zum reinen Modellbaugeschäft um. Zu den Standorten Hamburg-Poppenbüttel und Lübeck kam 2003 Berlin hinzu.



Später werden Auslagen, Modelle, Regale, Zubehör und vieles mehr das neue Ladengeschäft zieren

welchen Stellenwert das Ladengeschäft oder der Versandhandel erhalten. Seit einiger Zeit wächst der Versandhandel überproportional schneller als das Ladengeschäft. Als Einzelhändler haben wir aber kein Interesse, am neuen Standort nur ein Lager zu bauen. Der direkte Kontakt zum Kunden auch an diesem Standort ist für Staufenbiel ganz wesentlich. Nicht zuletzt der Erfolg des Berliner Unternehmens bestärkt uns darin, im Einzelhandel präsent zu sein. In der Beratung liegt ein Großteil unserer Kompetenz, das ist das Entscheidende.

5.000 bis 6.000 verschiedene Artikel sind bei Staufenbiel verfügbar – das neue Lager bietet diese Kapazitäten

Bei einem Interview im vergangenen Jahr hatten Sie geäußert, so genannte „Aufreißer-Shops“ in Einkaufszentren zu initiieren. Kommt das?
 In der mittelfristigen Planung steht das auf dem Programm und das wäre mehr in Richtung Innenstadt orientiert. Das jetzt neue Zentrallager mit Ladenge-



KONTAKT

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

schäft würde dann die Funktion eines Outlet-Stores erhalten. Aber das ist Zukunftsmusik. Aktuell steht das nicht wirklich auf dem Aktionszettel.

Bietet Ihnen das neue Lager logistisch einige Vorteile?

Sogar sehr deutliche. Früher mussten wir Ware teilweise zwischenlagern und täglich mehrfach mit Kleintransportern zwischen Ladengeschäft und Lager oder Hafen pendeln, weil kein Lkw zum Entladen der Ware ins Einkaufszentrum in Harburg konnte. Containerware musste im Hamburger Hafen umgepackt werden. Das ging manchmal soweit, dass Artikel, die eigentlich zur Auslage im Laden vorgesehen waren, aus dem Transporter heraus versandfertig gemacht wurden. All das fällt weg. Wir ersparen uns eine Menge Aufwand.

Es geht ja immer das Gespenst um, dass ein ostasiatischer Hersteller im Hamburger Hafen ein Lager anmietet und von dort aus verkauft. Ist das für Sie eine Gefahr?

Solange der mit dem gleichen Wasser kocht wie wir, also den gleichen gesetzlichen Regeln unterworfen ist, sehe ich darin eine Herausforderung. Wird das jedoch unterlaufen, ist es eine Gefahr. Es ist unerlässlich, dass ein solcher Hersteller beispielsweise ganz normal Zoll bezahlen muss. Vielmehr sehe ich den Kunden in Gefahr, der dort kauft.

Warum begibt sich der Kunde in Gefahr?

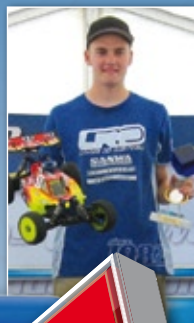
Viele machen sich hier schlichtweg strafbar. Tätigt eine Person eine Sammelbestellung für den Verein, wird er zum Inverkehrbringer, also Fachhändler und muss Zoll, Steuern und vieles mehr bezahlen sowie sich für die Elektroschrottverordnung registrieren lassen. Findet das nicht statt, kann es geahndet werden und zur Straftatverfolgung führen. Andererseits, wenn beispielsweise Hobbyking die Ware als Geschenk deklariert und aus Asien direkt hierher schickt, dann ist das nichts weiter als Schmuggel. Ein Besteller aus Deutschland, der dabei erwischt wird, bekommt viele Probleme, weil er Ware illegal einführt. Verkauft er diese weiter, ist das Hehlerei. Dessen sind sich viele Kunden, die in Asien direkt bestellen, leider gar nicht bewusst und setzen sich ungewollt einer großen Gefahr aus.

Aber man könnte die Ware doch auch direkt im Warenhaus im Hamburger Hafen bestellen.

In dem Moment ist die Gesetzeslage für den Kunden schon eine andere. Nur, sollte dann beispielsweise das gekaufte Ladegerät in Flammen aufgehen, hat der Kunde ein Problem. Wir haben eine Produkthaftpflichtversicherung, die gibt's beim Anbieter aus dem Hamburger Hafen gegebenenfalls nicht. Auf dem entstandenen Schaden bleibt der Kunde selbst sitzen. Vom nicht vorhandenen Kundenservice – unsere Kernkompetenz – brauchen wir da gar nicht erst sprechen. ■

ENERGY POWER FUEL

LASSEN SIE SICH VON DEM UNERWARTET GÜNSTIGEN PREIS ÜBERRASCHEN!



DEVELOPED - TESTED - DRIVEN BY CHAMPIONS

Der perfekte Sprit ist im Renneinsatz für den Sieg entscheidend. Deshalb vertrauen Champions aus aller Welt auf den High Performance Kraftstoff von LRP und fahren von Sieg zu Sieg:

- Deutscher Meister 1/8 Offroad 2010
- Seriensieger Monster Mania 2004, 2005, 2006, 2007, 2008
- Deutscher Vizemeister 1/8 Offroad 2006, 2007, 2008
- WM A-Finalist 2010



Nitro-Sprit ist eine Hightech-Substanz, welche die Leistung und Lebensdauer von Nitro Motoren durch neueste Entwicklungen und Experimente mit verschiedenen Mixturen bedeutend erhöhen kann. Nach den neuesten Errungenschaften in der Nitro Motorensparte stößt LRP jetzt auch mit der Entwicklung eines Nitro-Sprits, der perfekt mit Ihrem Motor harmoniert, in neue Dimensionen vor.

Gönnen Sie Ihrem Motor etwas Besonderes! Mit dem brandneuen Kraftstoff von LRP können Sie richtig Gas geben. Hochreine und ausgewählte Zusatzstoffe schonen das Material und holen das Optimum aus Ihrem Motor raus. Nur Spitzenkraftstoff sichert auch Spitzenleistungen. Nitro-Champions der Szene bestätigen dies.

Höchstleistung mit Qualitätsinhaltsstoffen und Power bis zum letzten Tropfen! Der neue Modellkraftstoff von LRP ist das Ergebnis intensiver Entwicklungs- und Testarbeit des Nitro R&D Teams in Kooperation mit führenden Laboren. Bereits der Vorgängersprit konnte vielfach überzeugen und fuhr von Sieg zu Sieg. Doch der Neue setzt noch eins drauf und katapultiert sich damit wieder an die Spitze: mehr Leistung, geringerer Verschleiß, höhere Zuverlässigkeit und einfachste Handhabung. Eben ein echter Spitzenkraftstoff aus der „Blue is Better“-Schmiede.

ENERGY POWER FUEL



- Leichtlauföl für höchste Drehzahlen
- Längere Fahrzeiten
- Anti-Korrosions Additive
- 100% reine Inhaltsstoffe
- Verlängerte Motorlebensdauer
- CleanBurn Formel
- Verbessertes Leerlaufverhalten
- German Technology



EXTRAPOWER FORMULA

Die extra Powerformel für den entscheidenden Kick und jeden Nitro-Motor! Sorry, mehr können wir hierzu nicht verraten.

COOLRUN TECHNOLOGY

Durch Verwendung neuartiger und hochreiner Öle, bleibt die Motortemperatur niedriger als mit herkömmlichen Spritsorten. Gut für Sie und Ihren Motor.

EASYSTART ADDITIVE

Gibt's nur bei LRP! LRP's Geheimentwicklung garantiert einen zuverlässigen Motorstart, auch im kalten Zustand. Einfach nur Nitro-FAHREN!

BEST. NR.	NITRO	INHALT	EINSATZEMPFEHLUNG
35511	16%	1.0l	Motoren bis .18
35711	16%	3.5l	(bis 3.0ccm)
35531	25%	1.0l	Motoren ab .18
35731	25%	3.5l	(ab 3.0ccm) z.B. Monstertrucks!
35910	36%	1.0l	Motoren ab .18
35930	36%	3.5l	(ab 3.0ccm)

Achten Sie bei Ihrem Fachhändler auf GRATIS Katalog und GRATIS Kundenzeitschrift „LRP News“

WWW.LRP.CC

Verkauf nur über den Fachhandel

LRP electronic GmbH | Wilhelm-Ennsle-Str. 132-134 | 73630 Remshalden | Deutschland | www.LRP.cc | info@LRP.cc
 Technik + Service Hotline für D: 0900-5774624 (0900 LRP GmbH) (0,49 €/Minute aus dem öst. Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)
 Technik + Service Hotline für A: 0900-270313 (0,73 €/Minute aus dem deutschen Festnetz. Mobilfunkpreise können abweichen)





COUNTRY CROSSER

OFFROAD AUF ZWEI RÄDERN

Text und Fotos: Dieter Renzel

Moto-X – das heißt harte Rad-an-Rad-Kämpfe um die vorderen Positionen und den Gegner vor den Sprunghügeln auszubeschleunigen, um so wichtige Meter zu gewinnen. Untermalt von kleinen stimmigen Tricks während der Flugphase und mächtigen Dreckfontänen, wenn sich die groben Stollenreifen in das Erdreich fressen, kommt dabei richtig Stimmung auf. Speziell dann, wenn die Rennen publikumswirksam in kleinen, überschaubaren Arenen ausgetragen werden. Mit seiner recht originalgetreu designten VMX450 will Venom diese Stimmung nun auch im Bereich der RC-Geländefikes rüberbringen.

Die Umschreibung bullig passt noch am ehesten zur Optik des VMX450. Die Designabteilung hat sich ordentlich ins Zeug gelegt und dementsprechend eindrucksvoll wirkt dieses Modell mit seiner grobstolligen Bereifung, einer mächtigen Doppelbrücken Upside-Down-Gabel, die im Zusammenspiel mit dem großvolumigen, verstellbaren Öldruckstoßdämpfer an der Doppelarmhinterradschwinge ordentlich Federweg für die Absorbierung größerer Sprünge bietet.

Versteckt

Unter der ausladenden Karosserie mit den seitlichen Kühlleitblechen verbirgt sich ein kompaktes Kunststoffchassis im verwindungssteifen D-Box-Design. Hier findet sich der über eine untere Verschlussklappe schnell austauschbare Fahrakku senkrecht montiert und staubgeschützt. Am oberen Ende wird die Vorderradgabelaufnahme zwar leider ohne Crash-Back-System, aber zumindest in Gummilagern etwas flexibel fixiert. Am hinteren, unteren Ende findet sich noch genügend Raum für die Antriebstechnik. Hier setzt Venom als einziger Hersteller seiner Klasse auf die Technik der großen Vorbilder. Anstatt einer herkömmlichen Antriebschwinge (Antriebsachse gleich Drehachse der Schwinge) sind Antriebs- und Drehachse hier mit einer chassisseitigen Antriebsachse plus separatem Schwingendrehpunkt getrennt.

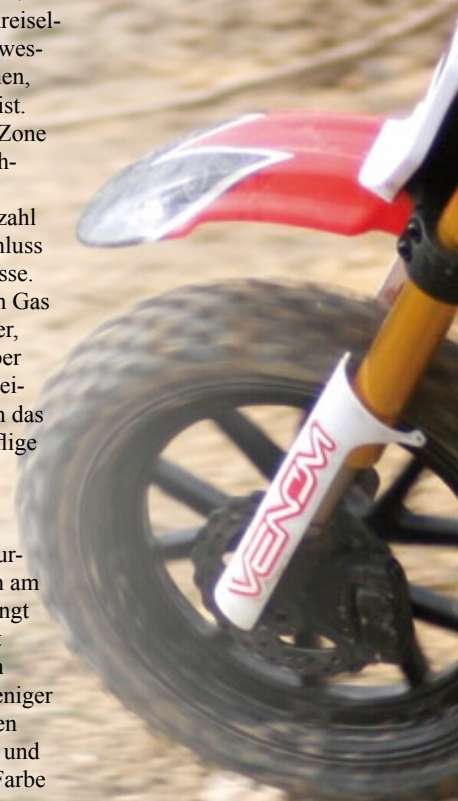
Die Schwingendrehpunktaufnahme kann über zwei Paar Kunststoffeinlegeblöcke von der neutralen, mittigen Ausgangslage entweder nach oben (agileres Fahrverhalten) oder nach unten (trägeres Fahrverhalten bei rutschigerem Untergrund) gelegt werden. Nicht nur gegen ein übermäßiges Durchdrehen des Hinterrads schützt hierbei der einstellbare Slipper auf der Hauptwelle. Mit seiner Hilfe kann die Power des verbauten Brushlessantriebs dosiert über die breite Gliederkette an das Hinterrad weitergegeben werden. Zudem schützt die Rutschkupplung das Getriebe im Hinterrad vor zahnausfallfördernden Kraftspitzen.

Getriebe im Hinterrad? Ja, auch das VMX kommt im Geländefetrieb nicht ohne die unterstützende Kreiselwirkung eines hochdrehenden Metallrings aus, weswegen das Hinterrad nicht auf filigranen Speichen, sondern in dezenter Vollverkleidung aufgebaut ist. In dieser vor Witterungseinflüssen geschützten Zone treibt ein Umlenkgetriebe über eine Innenverzahnung der Felge konstant eine einstellbare Zweibackenkupplung an. Ab einer bestimmten Drehzahl öffnen sich die Backen, es kommt zum Kraftschluss und damit zur Beschleunigung der Schwungmasse. Muss man in langsamen Streckensektionen vom Gas gehen, schließt sich die Backenkupplung wieder, die kugelgelagerte Schwungmasse dreht sich aber unvermindert weiter und erzeugt weiterhin ausreichend Kreiselkraft und damit Stabilisierung, um das Bike auch in langsamer Fahrt sicher durch knifflige Streckenpassagen bringen zu können.

Sicherheit

Für seitlichen Schutz und zum Abstützen bei Kurvenfahrt sorgen auch bei der VMX zwei seitlich am Rahmen angebrachte Sturzbügel – nicht unbedingt schön aber auch im Wettbewerbsbetrieb absolut sinnvoll bekommt man sein Bike so nach einem Sturz meistens wieder zurück auf die Räder. Weniger nützlich, sondern einfach nur schön sind dagegen die seitlich am Rahmen angeschraubten Motor- und Abgasattrappen, die sich bei Bedarf mit etwas Farbe sicherlich noch mehr aufpeppen lassen.

Hinter der Nummerntafel an der Vorderradgabel verbirgt sich die Anlenkung. Hier wird anstelle einer aufwändigen Parallelogrammlenkung auf einen zentralen Drehpunkt gesetzt, wobei die Ansteuerung indirekt über einen ölgefüllten Lenkungsdämpfer erfolgt. Apropos Steuerung: Da Motocrosser nicht unbedingt zu den Schönwettermodellen zählen, hat Venom neben einem durchdachten Spritzschutz für die Vorderradgabel und den hinteren Öldruckstoßdämpfer



Der mitgelieferte
Modellständer ist nicht
nur schick, sondern
auch funktionell





Der mächtige Öldruckstoßdämpfer an der Hinterradschwinge schluckt ordentlich was weg. Position und somit Wirkungsweise können über die vorhandenen Montagepunkte am Rahmen leicht verändert werden



Die Reifen bieten sehr viel Grip auch auf rutschigen Untergründen

den Empfänger unter einer wasserfesten Abdeckung über dem Hinterrad positioniert. Mit dem wasserdichten Regler sollten dann auch Ausflüge bei feuchter Witterung kein Problem mehr sein.

Volle Packung

Die VMX450 wird als RTR-Modell im Maßstab 1:4 ausgeliefert und entsprechend voluminös fällt die Schachtel aus. In dieser findet sich zwischen einer umweltfreundlichen Eierkartonschutzhülle neben dem vormontierten Modell die adrett gestylte Fahrerpuppe in Moto-X-Aufmachung aus robustem, flexiblem Schaummaterial. Preislich angemessen gibt es eine 2,4-Gigahertz-Computer-Funke samt aller nötigen Einstellmöglichkeiten und natürlich die obligatorischen Anleitungen. Das i-Tüpfelchen bildet jedoch der einfache aber geniale Fahrzeugständer. Auf den als Montagebock ausgeformten Kunststoffteil wird das Bike einfach aufgesetzt und unterstützt so den Fahrer bei leichten Einstellarbeiten oder vermindert die gefürchteten Plattfüße an den Reifen, wenn das Modell doch mal länger im Regal stehen muss.

Cooler Optik, gute Brushless-RTR-Ausstattung, funktionelle Technik – die VMX450 ist dadurch natürlich kein Schnäppchen, sondern eher ein ernstzunehmendes Freizeitgerät. Dafür muss sie sich vor dem Tracktest was Qualität, Verarbeitung und Vormontage betrifft, auch mal genauer unter die Verkleidung schauen lassen. Vor der eigentlichen Endmontage geht es mit metrischem Werkzeug und anhand der Bauanleitung ans Eingemachte. Äußerlich gab es soweit nichts zu bemängeln, das Vorderrad hatte etwas seitliches Spiel, aber alle Schraubverbindungen waren tadellos.

Inspektion

Auch das Thema Wartungsfreundlichkeit kann überzeugen. Die VMX ist natürlich nicht so offen

Mit der beiliegenden 2,4-Gigahertz-Funke geht es störungssicher über Stock und Stein. Der Empfänger ist dabei in einer eigenen Box vor Spritzwasser geschützt untergebracht



Im Inneren der langen Gabelholme des Vorderrads sorgt eine ordentliche Portion Öl in Verbindung mit den Kunststoffkolben für gute Dämpfung

aufgebaut wie beispielsweise ein Tourenwagen. Dennoch kommt man an die Gabel und den Antriebsstrakt schnell heran. Das Einstellen des Slippers unter der Gummikappe stellt auch kein Problem dar und das Justieren der Kettenspannung über die Verzahnung an der Hinterachsaufnahme in der Doppelarmschwinge ist ein Kinderspiel.



Der von Venom ausgewählte, wasserfeste Regler mit dazugehörigem kernigem Brushlessmotor fügt sich harmonisch in und an den schlank gehaltenen Kunststoffrahmen



Jeden Monat neu.

3 für 1

Jetzt zum Reinschnuppern:
Das vorteilhafte Schnupper-Abo

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

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

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

... und vieles mehr!



Jetzt bestellen!

Einfach Coupon ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

wellhausen & Marquardt
Mediengesellschaft

Leserservice
RC-Heli-Action
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@rc-heli-action.de
Internet: www.rc-heli-action.de

Ich will RC-Heli-Action im Schnupper-Abo testen: Bitte sendet mir die nächsten drei Ausgaben zum Preis von einer, also € 6,00 (statt € 18,00 bei Einzelkauf). Falls ich das Magazin nach dem Test nicht weiterlesen möchte, sage ich bis 7 Tage nach Erhalt der dritten Ausgabe mit einer kurzen Notiz ab. Andernfalls erhalte ich RC-Heli-Action im Jahres-Abonnement (12 Ausgaben) zum Vorzugspreis von € 62,00 statt € 72,00 Euro bei Einzelbezug. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. **Ich kann aber jederzeit kündigen. Das Geld für bereits bezahlte Ausgaben erhalte ich zurück.**

Ja, ich will zukünftig den RC-Heli-Action-E-Mail-Newsletter erhalten.

* Abo-Preis Ausland: € 75,00

Ausgabe des Abostarts

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Leserservice: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120
Im Internet: www.rc-heli-action.de

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Ich zahle einfach und bequem per Bankeinzug:

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD 1108



Die von der eigentlichen Antriebsachse separat gelagerte Hinterradschwinge kann über zwei Kunststoffeinlegeplättchen in drei Positionen montiert werden



Um ordentlich Schwung zu holen, wird die Radumdrehung über zwei Zahnradpaarungen noch mal ordentlich gesteigert, um den Kreisel schnell in einen stabilisierenden Drehzahlbereich zu bringen

Aufwändiger geht es dagegen am und im Hinterrad zu. Je zehn Schrauben halten Vorder- und Hinterreifen sowie die Einlagen sicher auf der Felge. Um an die Zweibackenkupplung zu gelangen, bedarf es dem Lösen weiterer acht Schrauben. Unter der Kreiselchwungmasse verbirgt sich das Getriebe. Jeweils zwei Doppelzahnradpaare aus Kunststoff und Stahl beschleunigen über das zentrale Messingzahnrad das Schwungrad. Hier empfiehlt die Bauanleitung, alle sechs Akkuladungen das Nachfetten der Zahnräder und das Nachölen der beiden Gleitlager. Am Testmodell lief die erste Getriebestufe noch nicht 100-prozentig deckend mit den Felgenzahnrad. Mit 0,5 Millimeter starken Beilagscheiben unter allen vier Getriebezahnradern plus reichlich Schraubensicherungslack wurde hier kurzerhand nachjustiert. Aber Achtung: Bei der Montage der Zahnräder muss man unbedingt darauf



Alles unter Kontrolle:
 Die beigefügte RTR-Funke arbeitet im störsicheren 2,4-Gigahertz-Bereich und verfügt über zahlreiche Einstellmöglichkeiten

achten, dass die beiden Metallzahnräder mit dem Markierungspunkt auf einer Linie mit dem Zentralritzel liegen. Andernfalls klemmt das Getriebe und die Kunststoffzahnräder werden beschädigt. Nach etwas Fummelarbeit saß das Hinterrad endlich wieder an seinem Platz und es konnte losgehen.

Start frei

Zunächst sollte das Modell erstmal auf befestigtem Untergrund erprobt werden. Trockentests mit Regler- und Lenkfunktion waren erfolgreich, die Grundeinstellung schien soweit zu stimmen. Also erstmal leicht Gas geben, die Schwungmasse beschleunigen lassen und die Crossmaschine auf das ungewohnte Territorium loslassen. Auch wenn die weichen, grobstolligen Reifen hier alles andere als optimal sind, hinterließ die VMX bereits einen guten ersten Eindruck. Vortrieb und Endgeschwindigkeit mit dem verbauten Brushlessset in Verbindung mit einem 2s-LiPo waren mehr als ausreichend. Wheelies erfolgten nahezu auf Kommando. Also erstmal den Slipper etwas lockerer eingestellt,

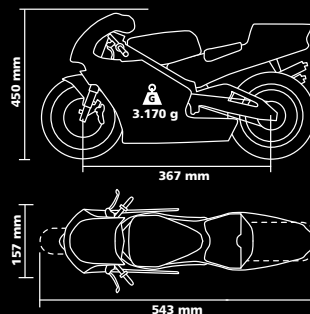


Einmal in Schwung gebracht, wirkt der Metallring wie ein Kreisel. Die einstellbare Zweibackenkupplung bestimmt, ab welcher Drehzahl die Schwungmasse beschleunigt wird

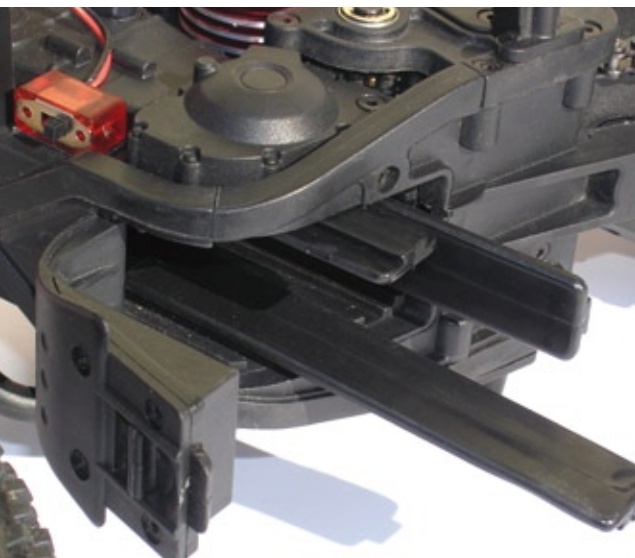
BIKE CHECK

VENOM VMX 450
RC-Motorradshop

- Klasse: Elektro-Offroad 1:4
- Empfohlener Verkaufspreis: 449,- Euro
- Bezug: direkt
- Technik: Einstellbarer Slipper, Doppelarmhinterradswinge, ölgefüllte Upside-Down-Gabel, Öldruckstoßdämpfer, Gyroskopsystem im Hinterrad, Schaumstoffeinlagen, Beadlock-Felgen, komplett kugellagert
- Benötigte Teile: Fahrakku, acht Mignonzellen, Ladegerät



Bei zu viel Schräglage helfen die Schutzbügel an den Seiten vor größeren Schäden



Distanzeinlegestreifen im Akkuschaft erlauben die Verwendung zahlreicher aktueller Hardcase-LiPos im 2s-Format

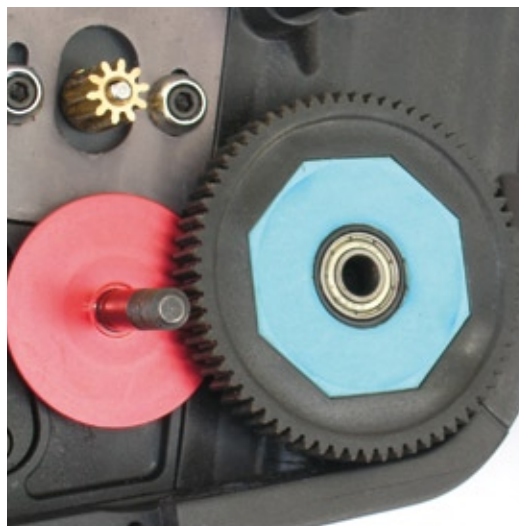
um die Wheeliefahrt einzudämmen und speziell das Kreiselgetriebe zu schonen. Die ersten Meter pfiff der Slipper nun deutlich hörbar durch und die VMX zog nun auch bei harter Beanspruchung des Gashebels deutlich gemäßiger aber immer noch flott genug aus den Kurven heraus.

Das anfangs noch etwas rau laufende Kreiselgetriebe lief sich mit der Zeit immer besser ein. Lediglich die Kupplung schien sich nicht sauber von der Schwungmasse zu lösen, wodurch das Hinterrad nach dem Bremsen immer etwas zum Nachlaufen neigte. Vor der zweiten Akkuladung wurde daher der Spalt zwischen den Kupplungsbacken auf die vorgeschriebenen 2,7, später auf 2,5 Millimeter nachkorrigiert, was gerade auf Asphalt deutlich Wirkung zeigte. Dadurch wurde die Schwungmasse nur noch bei hoher Motordrehzahl aktiviert. In den langsamen, kurvenreichen Sektionen lief das Bike aufgrund der während dieser Phase ausgeklinkten Schwungmasse nun deutlich agiler durch die Kurven. Dies funktioniert aber nur auf griffigen Strecken wie der nächste Test auf einem kurzgemähten Bolzplatz zeigte.

Hier krallten sich die Stollenreifen förmlich in die griffige Oberfläche und ließen haarsträubende Kurvenmanöver zu, deren Schräglage nur durch die seitlichen Sturzbügel begrenzt wurde. Hier zeigten sich auch die Qualitäten der Fahrwerksabstimmung. Hinten vielleicht noch etwas zu weich, pflügte die VMX förmlich über den Rasen und die Maulwurfshügel. Wahrscheinlich auch ein Vorteil der nicht verwendeten Schaumstoffeinlagen, die den Reifen genügend Möglichkeiten zur Verformung und zur Dämpfung gaben. Auch Beschleunigungsvermögen und Topspeed waren absolut brauchbar.

Kurz übersetzt

Serienmäßig wird die VMX mit der zweitniedrigsten Übersetzung ausgeliefert. Im Gelände ist das absolut ein Vorteil wie sich beim Erklimmen des anliegenden Hügels bestätigte. Doch so ganz ohne Blessuren ging es dann leider nicht: ein übersehener Ast beendete die Fahrt mit einer Vorwärtsrolle und begrub



Die einstellbare Rutschkupplung am Hauptzahnrad vermindert übermäßige Wheelie-Neigung, schützt das Kreiselgetriebe vor Belastungsspitzen und erhöht die Traktion beim Beschleunigen

den Piloten unter seinem Bike. Der Fahrer hat die Aktion jedoch – abgesehen von ein paar Kratzern – unversehrt überlebt.

Den Abschluss des Praxistests bildete ein Besuch im ortsansässigen Dirt-Park. Hier auf den festgestampften Lehm-pfaden sollte sich die kleine VMX eigentlich wie zu Hause fühlen. Was auf den schnellen Streckenabschnitten und den weitläufigen Anliegern ausgezeichnet gelang, erforderte auf den engen, langsamen Streckenabschnitten schon etwas mehr Gefühl am Gasfinger und der Lenkung, um den Crosser sicher auf Kurs zu halten. Hier auf diesem rutschigen, mitunter nur mit Halbgas zu befahrenden Untergrund, ist die Anpassung der Zweibackenkupplung im Hinterrad absolut notwendig, um den mechanischen Kreisel auch bei niedrigeren Motordrehzahlen ausreichend in Rotation bringen zu können. Okay, ein Trailgerät wird Venoms VMX sicherlich nie werden, die wahren Stärken liegen ganz klar in der flotteren Gangart und insbesondere bei den Jumps.

Im Dirt-Park fanden sich ausreichend Möglichkeiten, die großen Federwege des Bikes an die Grenze zu bringen. Obwohl das Modell in der Luft etwas auf



**Geniale
Motocross-Optik
Einstellbares
Gyroskopsystem
Kraftvoller
Brushlessantrieb
2,4-Gigahertz-System**

**Verschleißanfällige
Kreiselmechanik**

Das Vorderrad wird über einen ölbefüllten Lenkungs-dämpfer angesteuert





Gas und Bremse reagiert, ist hier doch meist die richtige Absprungtechnik mit Beschleunigungsphase auf den letzten Metern vor dem Absprung der Schlüssel zum Erfolg. Beim Plumpen Sprunghügel-Räubern kippt die Maschine öfter mal über das Vorderrad ab und die Landung endet glücklichenfalls in einem Nose-dive. Auch wenn die Flugphase an sich wahrscheinlich schon aufgrund der entstehenden Kreiselwirkung recht stabil und dabei überschaubar verläuft.

Ende Gelände

Nach einem Wochenende Fahrspaß kam die Stunde der Abrechnung und damit auch die Frage wie sich die VMX nach etwa 15 Akkuladungen geschlagen hatte. Reifenverschleiß? Kaum. Auf Rasen und Lehmuntergrund sollten die Stollen der Pneus noch lange halten. Dafür hatte es den Fahrer erwischt. Auf der Graspiste hakten sich die Füße in Schräglage einfach ein und konnten leider nicht mehr aufgefunden werden. Neben ein paar Kratzern blieb das aber soweit auch das einzige äußerliche Manko. Positiv hat das Beadlock-System der Felgen überzeugt. Die Reifen blieben den kompletten Praxistest über auf der Felge – und das völlig ohne Sekundenkleber.

In langsameren Passagen entfaltet der Kreisel im Hinterrad seine volle Wirkung und stabilisiert das Modell enorm

FAZIT

Wer als Zweirad-Fan auch abseits der befestigten Pisten mal richtig am Gashahn ziehen möchte, sollte sich Venoms VMX450 einmal genauer ansehen. Mit der griffigen Bereifung auf weichen Schaumstoffeinlagen, großen Federwegen, dem stabilisierenden Gyroskopsystem im Hinterrad und einem leistungsgerechten RTR-Antrieb wird das Bike zum echten Spaßmacher. Voraussetzung dafür ist natürlich die regelmäßige Wartung des Kreiselsystems sowie der Schraubverbindungen, um sich mit zunehmender Erfahrung an die zahlreichen Einstelloptionen des Fahrwerks heranzuwagen.

Etwas lockerer ging es da schon an der Lenkung zu. Klar sollten auch bei einem RTR-Modell regelmäßig alle Schraubverbindungen überprüft werden. Die locker gegangenen Kunststoffverschraubungen im Bereich der Lenkungsdämpferaufnahmen zeigten deutlich, welche starken Kräfte im Offroadbetrieb auf die Lenkung einwirken. Wirklichen Verschleiß gab es nur im Bereich des Kreiselgetriebes im Hinterrad festzustellen. Hier sieht man trotz regelmäßiger Wartung am zentralen Messingkegelrad einen deutlichen Abrieb verursacht durch die beiden härteren Stahlzahnräder, wohingegen die Kunststoffzahnräder noch wie neu aussahen. ■



BEASTIE BOYZ...!

KYOSHO
THE FASTEST RADIO CONTROL MODEL

TECHNISCHE DATEN

Länge: 475 mm; Breite: 300 mm; Höhe: 154 mm;
Spur (v/h): 246 mm; Radstand: 320 mm; Reifen (v/h): 115 x 45 mm; Gewicht: 2.365 g; Motor: GXR-18; Getriebeübersetzung: 12,88:1

readysset[®]

NEU!

NEU!

SYNCRo

2.4 GHz

EXTREME PURPOSE DESIGN

DBX 2.0

- ★ Fahrfertig aufgebautes ReadySet
- ★ Innovatives 2.4GHz-Syncro-Fernsteuersystem
- ★ 4WD-Offroad-Buggy 1:8 Lite
- ★ Verbessertes GXR-18SP-Motor mit Resorrohr
- ★ 20 mm längeres Chassis als beim DBX
- ★ Hochwertige HiPerformance-Servos
- ★ Verbesserte Pivotball-Aufhängung an Vorder- & Hinterachse
- ★ Bigbore-Öldruckstoßdämpfer
- ★ Tank mit 105 ml für lange Fahrzeit
- ★ 1:8-Spike-Reifen vom Inferno NEO
- ★ Aerodynamische FREAK-Karosserie
- ★ Spritzwassergeschützte RC-Box

NEU!

€ 309.-
Best.-Nr. 31098T1/T2



NEU! Smartphone QR Code Link direkt zum Produkt!



Erlebe den DBX 2.0 Buggy in Action!
www.youtube.de/kyoshostream

<http://www.dbx-buggy.de>

follow us



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

Lieferung nur über den Fachhandel!

Irrtum vorbehalten

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



Oldtimer Simulator

Erwirb mit Deinem Startkapital Dein erstes Auto und rüste es durch die gewonnenen Preisgelder auf. Kaufe neue Motoren, Bremsen, Reifen oder verbessere Deine Karosserie. Mit dieser Simulation ist fast alles möglich.

Artikel-Nr. 12620
€ 14,99

Offroad Rally Simulator 2010

Hier steuerst Du die stärksten und beeindruckendsten Geländewagen. Zeige, wie sich Dein Offroader in den schwersten Prüfungen verhält, wenn die Strecken nahezu unpassierbar sind.

Artikel-Nr. 12621
€ 14,99



RC-Cars richtig tunen, einstellen und warten (DVD)

An einem ferngesteuerten Automodell gibt es immer etwas zu verbessern und gelegentlich auch zu reparieren. Auf dieser DVD siehst Du alles, was einen erfolgreichen Einsatz des Modells im Maßstab 1:6 gewährleistet. Du siehst, wie Du Deinen RC-Buggy durch verschiedene Tuningmaßnahmen verbessern kannst und aus ihm einen richtig tollen „Flitzer“ machst.

Artikel-Nr. 12644
€ 24,95

RC-Cars richtig tunen, einstellen und warten

Dieses Buch vermittelt anschaulich, wie Du Dein RC-Car tunen und somit verbessern kannst. Daneben wird auch dem korrekten Einstellen und Abstimmen breiter Raum eingeräumt. Wertvolle Tipps und Hintergründe vermitteln das nötige Basiswissen, um auch RC-Neulingen die Grundlage bereitzustellen, dass sie von Beginn an Spaß an ihrem neuen Hobby haben.

Artikel-Nr. 12643
€ 19,95



RC-Short-Course-Action Ausgabe 2011

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

Artikel-Nr. 12640
€ 12,00



Werner Frings

Modellmotoren praxisnah

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

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80



Ludwig Retzbach

Akkus und Ladetechniken

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

Artikel-Nr. 11373
€ 29,95



RC-Monster-Action Ausgabe 2010

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

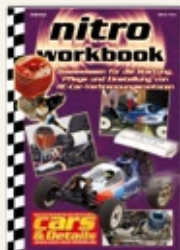
Artikel-Nr. 11635
€ 12,00



RC-Crawler-Action Ausgabe 2010

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

Artikel-Nr. 11588
€ 12,00



Nitro Workbook

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.

68 Seiten, A5-Format
Artikel-Nr. 11586
€ 8,50

Tuning Workbook

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

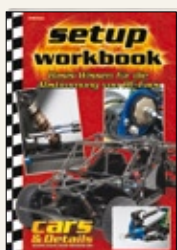
68 Seiten, A5-Format
Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Setup Workbook

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.

68 Seiten, A5-Format
Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90

Deinen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 54.

Bestell-Fax: 040/42 91 77-199

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

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

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

www.RC-Motorradshop.de

Online-Shop für RC-Motorradmodelle
und Zubehör



- entdecke den faszinierenden Modellsport auf zwei Rädern
- über 2.000 Artikel für RC-Bikes
- Ersatzteile - Tuningteile - Service
- Straßen-, Motocross- und Supermoto-Bikes
- lieferbar mit Elektro- oder Verbrennungsmotor
- Maßstäbe 1:8 - 1:5 - 1:4



ARX / ARM 540



Venom VMX 450 RTR



TT SB5 RTR



Venom GPV-1 PRO

RC-Motorradshop Gregor Schinner

Königshammerstr. 44 - 90469 Nürnberg
Tel. (0911) 48094408 - Fax (0911) 48094075
E-Mail: info@rc-motorradshop.de



Modellbau
SEQUOIA

HPI Baja 5SC SS Kit
Bauen Sie den ultimativen 1:5 Baja!

hpi-racing



1099,99

Der aufregende Baja 5SC bekommt jetzt die SS Behandlung! HPI ist stolz, Ihnen das Ergebnis dieser Entwicklung vorzustellen – spektakuläres Short-Course Racing mit dem HPI Baja 5SC SS. Wie die übrigen Modelle der SS-Baureihe, kommt auch der Baja 5SC SS als Bausatz zu Ihnen, damit Sie ihn von Grund auf selbst aufbauen können. Aber dies ist noch lange nicht alles. Der Baja 5SC SS enthält bereits alle High-End Artikel. Das Triebwerk wurde mit dem Fuelie 26S Hochleistungsmotor im Zusammenspiel mit dem optionalen Alu-Tuning Endrohr weiter optimiert. Weitere Infos zu diesem Modell erhalten Sie unter www.seq-modell.de oder per Telefon 089 666 592 80.

www.seq-modell.de

SEQUOIA Modellbau, Karlstraße 8a, 82041 Oberhaching

Schnelle Lieferung, umfangreiches Lager und faire Preise!

Automodelle | Tuningteile | RC-Anlagen | Zubehör | Ersatzteile

DIGITALE KRAFTZWERGE!

Technische Daten DS1015:

Größe: 41,8 x 20,6 x 39,6mm
Gewicht: 66g
Haltekraft: **30kg** bei 6.0V
Stellgeschwindigkeit: 0,108 sec/60° bei 6.0V

Features:

- ausgestattet mit hochpräzisiertem Getriebe - neu entwickelter Microprozessor für schnelleres und feineres Ansprechverhalten - Alu-Mittelgehäuse mit Kühlrippen, leitet die Wärme ab und verhindert Fading - 8 Schrauben verstärken nachhaltig die Gehäusestruktur - extrem hohe Haltekraft und aktive Fehlerkorrektur zeichnen dieses Servo aus - überlegenes Drehmoment und Stellkraft bei gleichzeitig niedrigem Stromverbrauch - Staub- und Spritzwasserschutz - sehr hohe Rückstellgenauigkeit

Power Servo

für R/C Car, Jet, TOC & Heli



High Speed Servo

für R/C Car & Heli

Technische Daten DS0606:

Größe: 41,8 x 20,6 x 39,6mm
Gewicht: 60g
Haltekraft: **11kg** bei 6.0V
Stellgeschwindigkeit: 0,058 sec/60° bei 6.0V



Best# 8127 Digitalservo DS1015
Best# 8130 Digitalservo DS0606

Thunder Tiger

www.thundertiger-europe.com

COMpetition RXL

AKKU LIPO

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



**1/8
RTR**

**ROCKET XXL
COMpetition**

**UP TO
90KM/H**

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



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

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

Tel: +49 / 9621 / 782 293
Fax: +49 / 9621 / 782 451
eMail: info@df-models.com
Internet: www.df-models.com

Lieferung nur über den Fachhandel

df drive & fly
models



Do it yourself

1:8er selbst auf Elo umrüsten

Zugegeben, etwas Besonderes hat immer seinen Reiz. Und gerade im Bereich der 1:8er-Elektrobuggys gibt es zwar mittlerweile eine Vielzahl an fahrfertigen Modellen. Wer aber selber umbauen möchte oder gar auf der Suche nach einem speziell auf die Bedürfnisse des Elektroantriebs zugeschnittenen Modell ist, ging mitunter leer aus.

Text und Fotos:
Julian Kollé

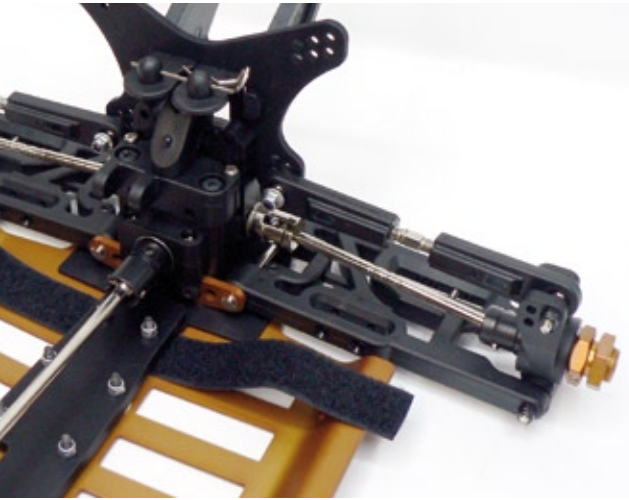
Die Modelle aus der Schmiede der Firma Ace-Cars waren schon immer etwas anders. Hier bekam man bereits vor über sechs Jahren die ersten Umbausätze, um sein 1:8er-Verbrenner-Modell auf einen Brushlessantrieb umzurüsten. Der neueste Umbausatz wurde nun auch für das von mir favorisierte Modell herausgebracht – neben 15 weiteren Umbausätzen für Modelle von verschiedenen Herstellern. Allen gemein ist der komplette Lieferumfang, denn neben dem Umbausatz werden nur ein Basisfahrzeug und die Elektrik benötigt. Bei der Auswahl der elektronischen Komponenten kann man nahezu alle auf dem Markt angebotenen Regler, Motoren, Akkus und Servos verwenden. Der Umbausatz nutzt einige Teile des Originalmodells und beinhaltet alle Bauteile, um den

Bereich zwischen den Achsen komplett zu verändern. Doch ich wollte von Anfang an die Möglichkeiten einer mechanischen Bremse ausprobieren und so wurde es eben noch ein wenig spezieller und es waren extra für dieses Modell einige Zusatztteile erforderlich.

Neue Mitte

Der Umbausatz selbst verwendet sauber gefertigte und hochwertig verarbeitete Aluminiumteile, um aus mehreren Chassisteilen einen komplett neuen mittleren Teil des Buggys zu bauen. Hierbei wurde konsequent auf einen sehr niedrigen Schwerpunkt geachtet. So finden sich zum Beispiel nicht nur die Akkus direkt auf dem Chassis wieder, sondern auch der oftmals schwere Regler kann bei diesen Modellen auf

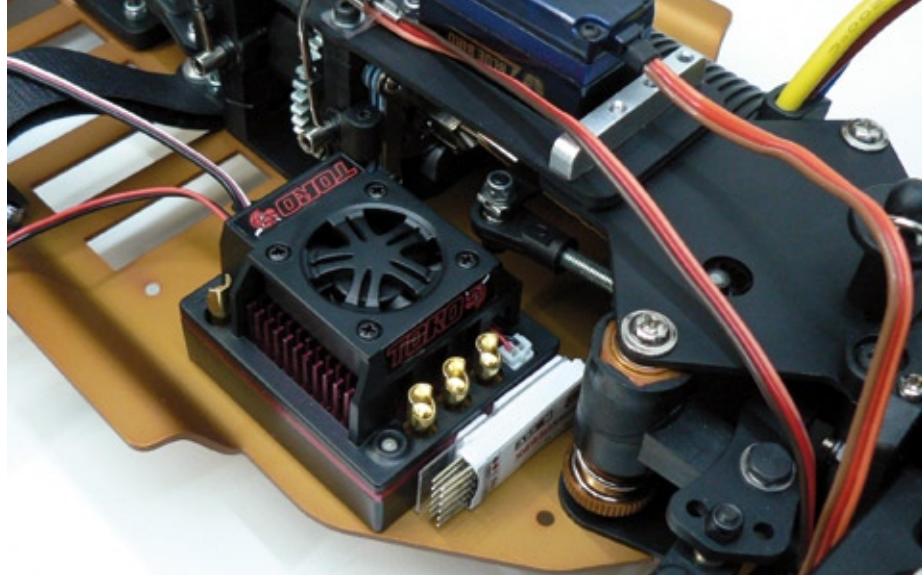
Da auch ein Truggy umgebaut werden sollte, konnte der hierfür deutlich bulligere Regler ebenfalls mal probesitzen – dieser würde noch recht gut in den Buggy passen



Chic schaut das Modell aus, die orangenen Aluteile verleihen dem Modell einen besonderen Charme

das Chassis montiert werden. Hier hat man wiederum sehr penibel auf eine möglichst gute Verteilung des Gewichts geachtet. Wenn man es bei der Motorauswahl nicht übertreibt, kann man ohne Zusatzgewichte sogar annähernd eine 50-zu-50-Verteilung erreichen. Mit etwas Bastelarbeit sollte es auch möglich sein, den Regler so auf die Aluchassisplatte zu montieren, dass die Fläche des Chassis als Ergänzung zum Reglerkühlkörper genutzt werden kann.

Die Akkuverteilung ist so gewählt, dass eine leichte Gewichtsverschiebung zugunsten der Vorderachse erreicht wird, dies sollte das Modell beim Beschleunigen zusätzlich stabilisieren. Das Gewicht kann jedoch auch auf die Hinterachse gelegt werden, indem man entweder Gewichte anbringt oder anstelle eines Akkupacks sogar zwei 2s-Packs pro Seite verwendet. Damit wäre zur Not sogar ein 8s-Betrieb möglich. Der bringt zwar mehr Gewicht auf die Waage, aber durch die höhere Spannungslage würde der Strom sinken und somit auch die Temperaturentwicklung.

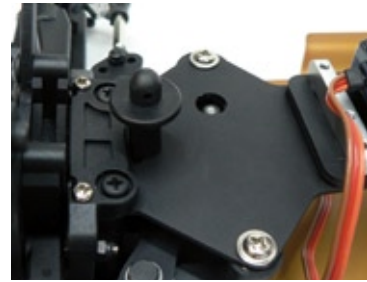


Kleine Feinheiten erleichtern das Leben – zur Demontage des Topdecks kann die Lenkung durch dieses Loch schnell gelöst werden

Derart viel Platz in einem 1:8er-Buggy-Modell ist ungewöhnlich und dennoch werden die im Rennreglement vorgeschriebenen Daten komplett eingehalten – was leider bei anderen Modellen zuvor nicht der Fall war. Der Hersteller wirbt mit einer patentierten Chassiskonstruktion und dies ist an vielen Stellen sichtbar. Der Aufbau ist nicht nur wartungsfreundlicher, sondern ermöglicht auch eine gezielte Gewichts- einsparung an den notwendigen Stellen.

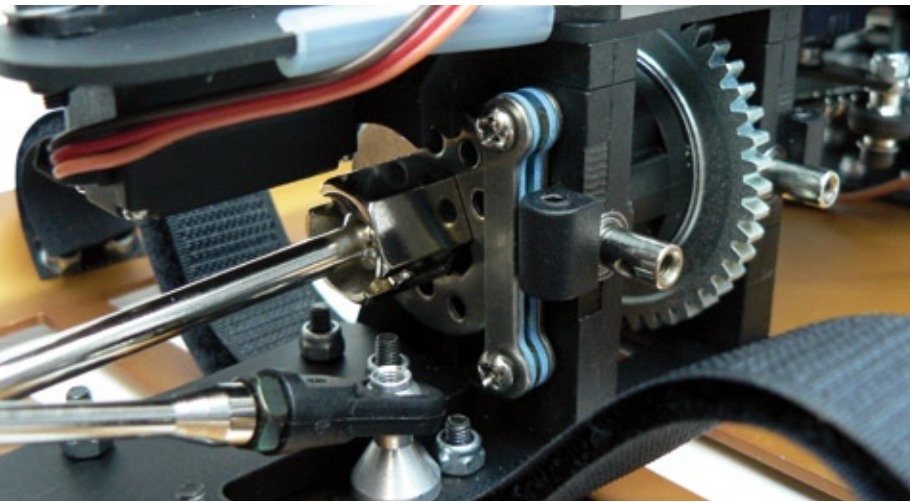
Das Bessere

Das Chassislayout und die Platzierung der Bauteile lassen einen sehr niedrigen Schwerpunkt errahnen und dennoch ist es auch möglich, das Modell mit einem für einen Buggy eher großen Regler und Motor auszustatten. Die Wahl fiel hier auf einen Tenshock-Vierpoler mit der Bezeichnung TS-X 801. Der Vorteil dieses Motors gegenüber anderen ist der seitliche Kabelabgang und das komplett geschlossene Gehäuse. So kann kein Schmutz eindringen und die Kabelführung wird vereinfacht. Da der Regler dem Motor gegenüber montiert werden kann, lassen sich die Kabel nebenbei sehr kurz halten.



Der niedrige Schwerpunkt schreit geradezu nach einem Low-Profile-Servo, aber die Leistungsfähigkeit des verwendeten Brushlesssets und das Gewicht des Buggys verlangen nach einem starken Lenkservo

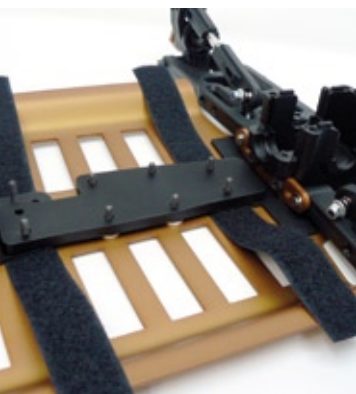




Der Einsatz einer Bremse ist nicht ganz einfach, denn der Platz wird dann sehr eng. Dennoch gelingt es bei diesem Modell, beide Bremscheiben unterzubringen

Die Kabel zu den Akkus sollten nach Möglichkeit über das mittlere Differenzial geführt und dort mit einem Kabelbinder befestigt werden. Bei den Akkus wird den Nutzern die Wahl zwischen zwei 6er-NiMh-Akkus oder zwei 2s-LiPos gelassen. Die Schlitz im Chassis passen für alle Akkuarten. Wer LiPo-Akkus mit Buckeln auf der Unterseite sein Eigen nennt, kann dadurch den Halt der Energiespender im Chassis sogar noch verbessern. Im Extremfall kann man zwei 3s-LiPos nutzen, um daraus einen 6s-Antrieb zu erhalten – diese Leistung ist dann aber kaum noch zu kontrollieren.

Der Einbau des Motors ist kinderleicht und durch den freien Zugang vom Akkuschacht aus, kann das Ritzelspiel jederzeit schnell eingestellt oder kontrolliert werden. Eine Besonderheit gilt es bei den Motorhaltern zu beachten, denn der Hersteller nutzt zwei verschiedene Halterungen. Die eine kann alle Motoren mit einem Durchmesser von 36 Millimeter aufnehmen und die andere Version alle Motoren von 36 bis hin zu 45 Millimeter Durchmesser. Wohl eines der patentierten Konstruktionsdetails stellt der bei den kleineren Motoren genutzte, Motorschutzbügel dar. Die 36-Millimeter-Motoren können leichter am Lagerschild aufplatzen, daher entschied man sich, dem Motor einen Bügel zur Seite zu stellen, um ein Aufplatzen nach einer harten Landung oder einem Crash zu verhindern. Bei den größeren Motoren steht dieser Bügel nicht zur Verfügung. Angesichts des mit sechs Schrauben befestigten vorderen Lagerschildes des Tenshock-Motors wird dieser aber auch nicht benötigt.



Eine der patentierten Lösungen dieser Umbausätze besteht in den Versteifungsplatten zwischen den Akkus – unterschiedliche Dicken, Materialien oder Formen ermöglichen eine Einstellung des Chassisflex

Runde Sache

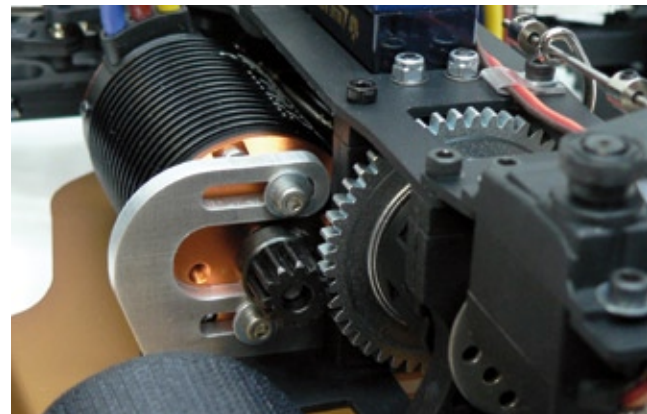
Da mein Modell als Besonderheit eine mechanische Bremse nutzen sollte, wurde diese vom Hersteller mit integriert. Das kleine Bremsservo verfügt über genügend Kraft, um das Modell zum Stehen zu bringen. Die Bremsleistung des Reglers kann aber unterstützend genutzt werden. Mit den recht schweren elektronischen Bauteilen liegt das ohnehin nicht gerade leichte

FAZIT

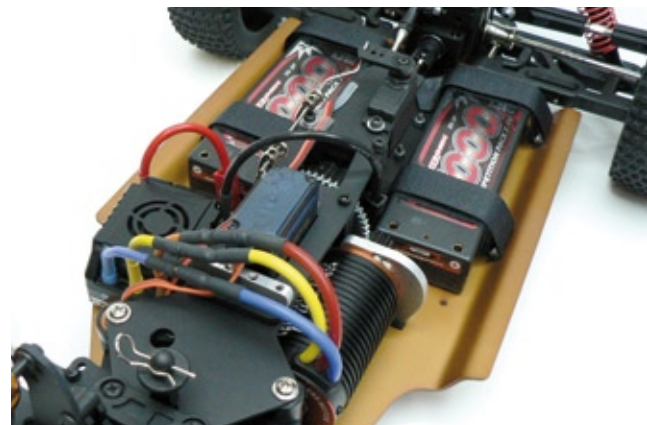
Sehr gut zugängliche Konstruktion mit guter Passgenauigkeit. Der Umbausatz ist nicht nur für den Umbau eines Nitro-Modells geeignet, sondern auch für das Tuning von Elektro- oder Nitro-Modellen gedacht, denn mit einem leichteren Basisfahrzeug und etwas kleineren Elektronikteilen wäre ein Fahrergewicht von 3.000 Gramm durchaus möglich.

Basismodell fahrfertig bei knapp unter 3.600 Gramm. Dennoch kein hoher Wert, wenn man andere Modelle betrachtet. Zudem verfügt das Motor-Regler-Set über mehr als genügend Leistung und schiebt das Modell brachial an. Wer nun ein leichteres Wettbewerbsmodell umbauen möchte, wird viel Gewicht sparen können und dann reichen auch kleinere Brushlessmotoren ohne Weiteres aus. Die Fahrttests sind noch nicht voll abgeschlossen, da gerade die Abstimmung zwischen mechanischer Bremse und Elektromotor mitunter viel Zeit fordert. Aber generell sind auch so gute Fahrzeiten jenseits der 13- bis 14-Minuten-Marke erreichbar.

Durch das durchdachte Konzept kann man zur Not die Zeiten mit zusätzlichen Akkupacks pro Seite verdoppeln. Der Einsatz von zwei Akkus pro Seite verlangt aber auch eine andere Abstimmung, da das Modell hinten schwerer wird. Man sollte bei derartigen langen Fahrten allerdings dem Regler eine Kühlpause zwischen den Runs gönnen, oder gleich einen stärkeren Regler aus dem Truggy-Bereich nutzen; vom Platz her würde es gehen. Da die Fahrleistungen aber auch im normalen 4s-Bereich vollkommen ausreichend sind, muss jeder selbst den Mehraufwand abwägen. Was bleibt, ist ein tolles Modell, das durch den Umbausatz agiler und auch wartungsfreundlicher geworden ist. Für die Zukunft wäre nur eine Art Unterbodenwanne das Tüpfelchen auf dem „i“.



Anhand der Längsschlitz kann man gut erkennen, dass der Halter sehr viele Untersetzungen zulässt, lediglich der dicke Motor verhindert den Einsatz der kleinsten Ritzel mit nur acht Zähnen



Die Kabelverlegung wirkt durchdacht, lediglich die Sonderausstattung mit dem zusätzlichen Bremsservo ist nicht einfach unterzubringen

RAS POWER MONSTER!



BRUSHLESS SYSTEM INSIDE

Technische Daten

Breite	434mm
Länge	532mm
Höhe	240mm
Radstand min.	360mm
Radstand max.	365mm
Gewicht	4180g
Untersetzung	17,9:1



Thunder Tiger

www.thundertiger-europe.com

-
-
-
-
-
-
-

Best# 6401-F081 MT-4 G3 Rot
Best# 6401-F082 MT-4 G3 Blau

Green Power System

TRIP 4WD





Text: Andreas Heinzinger
Fotos: Andreas Heinzinger,
Jörg Gröger, Timo Kaiser



Ab auf die Steine

Der Crawlerkeller-Wintercup 2011

Anfang des Jahres hieß es für die Crawlerzene wieder: „Die Crawler startklar machen und auf zum Crawlerkeller-Wintercup 2011“. Dieses Jahr startete dieser mit seinem ersten von insgesamt vier Läufen auf der neu angelegten Indoorbahn. Es wurden 23 Teilnehmer erwartet, unter anderem aus der Schweiz und Österreich.



Noch ein letzter Kontrollblick, bevor es an die Startlinie geht

Um 9 Uhr gingen die ersten Fahrer an die beiden bereits von ausgewählten Startern anspruchsvoll, aber dennoch fahrbar gelegten Kurse. Insgesamt wurden so vier Wettkampfkurse im Indoorbereich erstellt, an denen so mancher Fahrer seinen Crawler an die Leistungsgrenze brachte. Es wurden einige Fahrfehler gemacht und viele Tipps und Tricks verraten. In der Gesamtwertung des ersten Laufs konnte sich Andreas Heinzinger vor Andreas Winter und Manuel Alfieri aus der Schweiz behaupten. Für alle Teilnehmer und Zuschauer war es ein ereignisreicher Tag. Nach der Siegerehrung war der Keller für weitere Testfahrten geöffnet, um Crawler und Fahrkönnen an die neue Umgebung zu gewöhnen.

Hidden Track

Der Crawlerkeller V1.2, wie er inoffiziell genannt wird, hat an der flachsten Stelle eine Steigung von 40 Grad. Mit vielen gemeinen Ecken und Kanten bietet er mit seinen 800 Kilogramm Estrichmörtel

und 5 Tonnen Gestein ein ideales Areal für Crawler-begeisterte, die auch im Winter und bei schlechtem Wetter crawlen möchten.

Schnell waren vier Wochen vergangen und der zweite Lauf zum Crawlerkeller-Wintercup 2011 stand vor der Tür. Dieses Mal wurden 19 Fahrer erwartet, die wie immer bestens vorbereitet nach Scheyern in den Crawlerkeller kamen. Schnell war das Fahrerlager belegt. Nach dem Frühstück wurde wieder um die Wette gecrawlt, um den Sieger des Laufs zu ermitteln. Die Teilnehmer kämpften darum, jeden Fehlerpunkt zu vermeiden. Dies gelang jedoch bei weitem nicht allen. An diesem Tag beschlossen die Veranstalter wegen des schönen Wetters zwei der insgesamt vier Kurse auf dem Außengelände auszutragen. Letztendlich konnte sich der 15-jährige Michael Heinzinger gegen seine Mitstreiter durchsetzen und fuhr mit seinem modifizierten Axial XR10 auf den ersten Platz. Zudem konnte er sich wichtige Punkte für die Cupwertung sichern.



LESE-TIPP

Weitere Infos zum Thema gibt es im **CARS & Details-Sonderheft RC-Crawler-Action**. Dieses kann im Internet unter www.alles-rund-ums-hobby.de bezogen werden

Nummer Drei

Mitte März lud der Crawlerkeller zum dritten Lauf ein. Es wurden wieder viele Starter aus Deutschland und der Schweiz erwartet. Insgesamt fanden sich 19 Starter für die 2,2-Zoll-Pro-Klasse und erstmals auch sieben Starter für die 1,9-Zoll-Klasse ein. Für die 1,9-Zoll-Klasse wurden zwei Kurse gelegt, die es mit den kleinen Crawlern zu bezwingen galt. Wie auch bei den vergangenen Veranstaltungen wurde wieder reichlich Fachwissen ausgetauscht, das neueste Crawler-Modell bestaunt und über Fahrfehler diskutiert.

Gegen 15 Uhr waren alle Kurse von den Teilnehmern bezwungen und die Auswertung der Scoreboards lief auf Hochtouren. Das Ergebnis stand fest und alle Starter waren gespannt auf die Platzierungen in der 2,2-Zoll-Klasse, die wie folgt aussahen: Den ersten Platz konnte sich Jens Edelmann mit -34 Punkten sichern, dicht gefolgt von Sven Kießling mit -31 Punkten und Andreas Winter mit -29 Punkten. In der 1,9-Zoll-Klasse konnte sich Andreas Heinzinger gegen seine Mitstreiter durchsetzen und belegte mit seinem neuen, modifizierten Losi-Mini-Rock-Crawler den ersten Platz vor Manuel Alfieri aus der Schweiz und Jens Edelmann.

Final

Schließlich hieß es zum vierten und letzten Mal: „Ab in den Crawlerkeller“, zum letzten Lauf des Crawlerkeller Wintercups und somit auch zum Finale und der anschließenden Ehrung der Cupgewinner. Diesen Termin hatten sich die Crawlerpezialisten schon seit Wochen im Kalender notiert und so war das Starterfeld mit 24 Startern aus ganz Deutschland und der Schweiz voll ausgeschöpft. Das Wetter war super und die Teilnehmer konnten die Kurse auf dem Außengelände legen, die sie anschließend befahren sollten.

Gegen Mittag hatten fast alle Starter die ersten beiden Kurse bewältigt und konnten sich auf die nächsten beiden Kurse nach der Mittagspause vorbereiten und nochmals die LiPo-Akkus nachladen. Die folgenden Kurse legten Frank Renger und Jörg Gröger sowie von Daniel Schlotterbeck und Manuel Alfieri – beide aus der Schweiz. So mancher Fahrer stieß an seine Grenzen. Viele absolvierten die Kurse jedoch erfolgreich.

Am späten Nachmittag wurde dann mit der Auswertung der Fahrleistungen begonnen. Im vierten Lauf konnte sich Sven Kießling den ersten Platz und die begehrten Punkte für die Cupwertung sichern. Den zweiten Platz belegte Andreas Winter und den dritten Platz konnte Manuel Alfieri aus der Schweiz für sich entscheiden. Anschließend wurde die Cupwertung ausgewertet, woraus sich folgende Platzierungen ergaben: Den fünften Platz konnte sich Manuel Alfieri mit 452 Punkten sichern. Knapp davor mit



Auch die großzügige Außenanlage wurde befahren

455 Punkten setzte sich Michael Heinzinger. Mit 521 Punkten belegte Andreas Winter den dritten Platz. Bei den Plätzen eins und zwei wurde es richtig spannend. Die Favoriten Andreas Heinzinger und Sven Kießling führten den ganzen Wintercup hindurch ein Kopf-an-Kopf-Rennen und letztendlich siegten beide mit Punktgleichheit. Sven Kießling belegte durch das bessere letzte Ergebnis schließlich doch Platz eins in der Gesamtwertung.

Abgesahnt

Die ersten zehn Cupteilnehmer erhielten vom Crawlerkeller-Shop.de großzügige Sachpreise und für die Plätze eins bis drei waren zusätzlich Einkaufsgutscheine und Pokale vorgesehen. Nach der Siegerehrung wurden noch einige Akkus auf den Kursen geleert und so fand der Abend einen gelungenen Ausklang. Mehr Infos unter www.crawlerkeller.de



Sieger des ersten Laufs (von links): Manuel Alfieri, Andreas Heinzinger, Andreas Winter



Der Crawlerkeller V1.2 nach der Umbauphase im Winter 2010



T-Kesselchen



Klein, Flach, indoortauglich

Der Mini-T Stadiumtruck ist ein echter Evergreen von Losi. Er kommt im kleinen Maßstab 1:18 daher und zielt auf RC-Car-Fahrer ab, denen Qualität und Verarbeitung wichtig, aber das Verständnis für ein vernünftiges Preis-Leistungs-Verhältnis nicht abhanden gekommen sind. Losi wartet mit einem fertig aufgebauten Mini-Truck auf, der aufgrund seiner Bauweise und der guten Qualität für langanhaltenden Spaß erhalten soll. Grund genug, dieses kleine aber feine Fahrzeug unter die Lupe zu nehmen.

Text und Fotos:
Martin Zink

Erhältlich in verschiedenen Farbkombinationen, ist der Stadiumtruck aus der Verpackung heraus vollständig aufgebaut und mit ausreichend hochwertigen RC-Komponenten versehen. Neben einer kombinierten Sender- und Steuereinheit, verfügt das Fahrzeug über ein kraftvolles Lenkservo, das geschützt durch einen verbauten Servosaver über genug Kraft verfügt, um den Mini-T gezielt und spurtreu über einen abgesteckten Kurs zu manövrieren. Liegend angeordnet, senkt das Servo zwar den Schwerpunkt, jedoch ist die erwähnte Steuer-Empfangseinheit relativ weit oben angeordnet und gleicht das wieder aus.

Mittelweg

Die Empfangseinheit wurde großzügig konzipiert und baut sehr hoch auf. Zusätzlich wird diese auf dem im Fahrzeug verbauten Batteriefach angeordnet und wächst dadurch stark in die Höhe, wodurch logischerweise eine Verschiebung des Schwerpunkts nach oben bewirkt wird. Im Fahrtst zeigte sich dann aber, anlässlich einiger schnell gefahrener Runden, dass der vorhandene Kompromiss, bezüglich des Schwerpunkts und der Bauhöhe, ausreichend ist und nicht negativ zu Buche schlägt. Starke Kipp- oder Wankbewegungen waren nicht sichtbar.

Müssen bei einigen vermeintlichen Ready-to-run-Modellen noch allerhand Arbeiten am Fahrzeug ausgeführt werden, bevor diese auf eine erste Runde geschickt werden können, verzichtet Losi auf diese Verlagerung der Arbeitsschritte auf den Endanwender und übernimmt sie selbst. Hierdurch ist der Stadiumtruck tatsächlich komplett fahrfertig und kann nach dem Einlegen von vier Mignonzellen sofort auf die Piste geschickt werden.

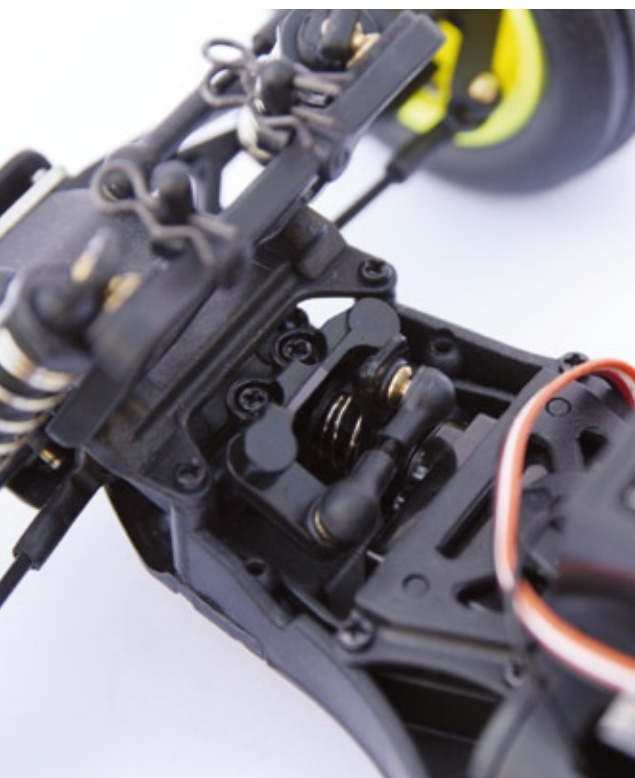


Die Stoßdämpfer sind auf das Gewicht des Fahrzeuges gut abgestimmt

Losi verpasst dem kleinen Flitzer vier Dämpfer, die wirkungsvoll ein Aufschaukeln und unkontrolliertes Ausbrechen des Fahrzeuges verhindern und so maßgeblich für den Fahrspaß verantwortlich sind. Findet auf der Hinterachse stolliges Profil seine Anwendung, kommt vorne ein Rillen-Profil zum Einsatz, das Lenkbefehle gut auf die Straße bringt und ständig guten Vorderachsgrif bietet. Das Profil der Heckpneus ist für den leichten Offroad-Einsatz geeignet und soll dort für ausreichend Haftung sorgen. Die Einzelradaufhängung ist sehr wirkungsvoll in ihrer Funktionsweise und überträgt die Vorteile verschiedener Fahrzeuge größerer Maßstäbe auf den Mini-Stadiumtruck.

Nachahmer

Grundsätzlich kann der Hobbyfahrer feststellen, dass der Truck mit einigen Abstrichen ähnlich dem größeren XXX-T aufgebaut ist. Dies zahlt sich durchaus aus, wobei dem Fahrer bewusst sein muss, dass weder die Geschwindigkeiten, noch die Haltbarkeit des XXX-T erreicht werden. Dennoch bedeuten diese Abstriche nicht, dass der Stadiumtruck schlecht



Der Servosaver schützt das liegend angeordnete Lenkservo vor Überlastung



aufgestellt ist – ganz im Gegenteil. Beispielsweise verfügt er über ein sehr verwindungssteifes, aber dennoch haltbares Chassis aus Verbundkunststoff, das dem Fahrzeug eine gute Haltbarkeit verleiht. Als Wannenchassis konzipiert, bietet es den verbauten RC-Komponenten ausreichend Schutz und sorgt für stimmige Größenverhältnisse. Generell passen die Proportionen des Stadiumtrucks gut. Auch die typische, sehr ansprechend gestaltete Karosserie unterstützt den Eindruck und lässt das Modell als verkleinerter Bruder der großen Modelle erscheinen. Neben der mitgelieferten Karosserie, kann man eine weitere Farbvariante bestellen, jedoch keine klare Haube zum Selber lackieren.

Muss bei Modellen, die im größeren Maßstab als der Mini-T gehalten sind, ein großes Gelände zur Ausfahrt gefunden werden, begnügt sich der Mini-T mit Strecken, die auch im Wohnzimmer aufgebaut werden können. Grund hierfür ist die extreme Wendigkeit des Modells, die es dem Fahrer ermöglicht, dank des auf das Fahrzeug abgestimmten Dämpfungssystems, sehr enge Kurven mit der passenden Geschwindigkeit zügig zu durchfahren. Im Gegensatz dazu sollte man es aber vermeiden, längere Geraden zu fahren. Grund hierfür ist die nur geringe Höchstgeschwindigkeit, die mit dem serienmäßig verbautem 280er-Motor erreicht werden kann – wobei die Beschleunigung auf diese Geschwindigkeit recht zügig erfolgt.

Upgrade

Losi bietet die Möglichkeit, den Motor gegen ein stärkeres Exemplar auszutauschen und damit das gesamte Fahrzeug agiler zu machen. Im Zuge dieser Tuning-

Die Antriebswellen sind ausreichend robust konzipiert und vertragen auch Tuningmaßnahmen



Vier Mignonzellen oder passende Akkus versorgen das Modell mit Energie

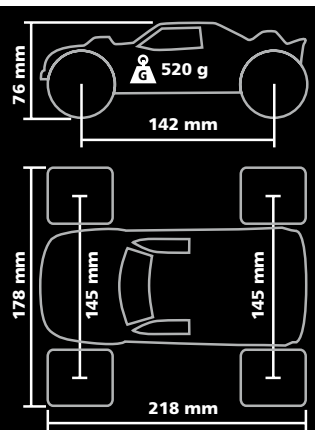
CAR CHECK

LOSI MINI-T Horizon Hobby

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

- Technik: 2WD-Heckantrieb, kombinierte Regler- und Empfängereinheit, kugelgelagertes Getriebe

- Benötigte Teile: vier Mignonzellen





Komplette Ausstattung
Schneller Fahrspaß
Gutmütiges Fahrverhalten

Vergleichsweise wenig Leistung

FAZIT

Der Mini-T ist der perfekte Zeitvertreib zwischen dem Fahren größerer RC-Modelle. Dank seiner leichten Offroad-Tauglichkeit, kann das Fahrzeug sowohl auf ebenem Untergrund als auch im soften Offroadbereich eingesetzt werden und wird damit zum Allrounder.

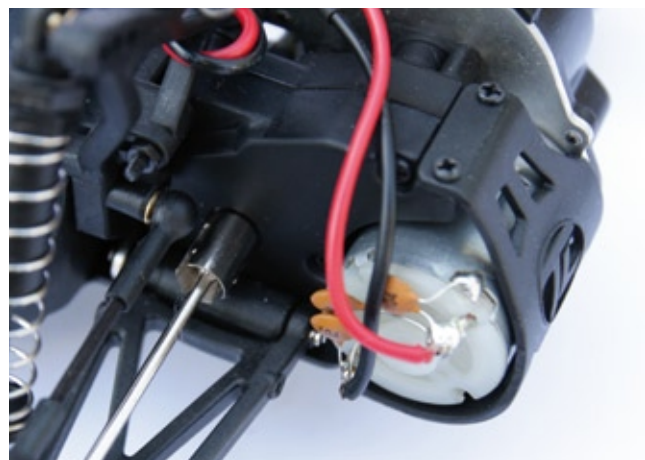
maßnahme muss man aber bedenken, die Steuer- und Empfangseinheit ebenfalls auszutauschen. Durch den Motorwechsel muss diese mit der erhöhten Belastung mithalten können. Problematisch ist hierbei, dass keine Leistungsdaten zur Steuer- und Regeleinheit angegeben werden und damit die Leistungsgrenzen des serienmäßig verbauten Systems nicht nachvollziehbar sind. Bevor also eine Überbelastung der Einheit den Gar ausmacht, sollte man ebenso in neue Empfangs- und Regeltechnik investieren.

Getriebe und Antriebswellen dürften unterdessen mit den erhöhten Belastungen zurecht kommen, da diese robust ausgeführt sind. Grundsätzlich sollte bei solchen Umrüstaktionen aber auf den Sinn geachtet werden. Sollte die Höchstgeschwindigkeit rapide steigen, muss das Fahrwerk kritisch begutachtet werden, da die erhöhten Anforderungen auch schnell in Überforderung umschlagen könnten. Serienmäßig ausgestattet, kann der Stadiumtruck sowohl im Wohnzimmer ausgeführt werden als auch auf einem passenden Outdoor-Gelände. Hierbei kann der Fahrer auch leichtes Offroad-Terrain nutzen, da die Bodenfreiheit ausreichend dimensioniert ist und das Fahrzeug so ebenfalls über gemähtes Gras oder leichten Schotter fahren kann. Dennoch reicht der Vortrieb nicht immer aus, um Hindernisse zu überqueren. Doch gerade der Heckantrieb bereitet Freude. Auf rutschigen Untergründen sind Drifts gut möglich und lassen den Truck zum Quertreiber werden, gezügelt nur durch den Gasfinger des Fahrers.

Die mitgelieferte Pistolenfernsteuerung verfügt über die im Einsteigerbereich üblichen Einstellmöglichkeiten und entspricht generell den Anforderungen. Zwar ist sie einfach aufgebaut und verspricht damit keinen besonderen Charme, kann aber dank ihrer Zuverlässigkeit überzeugen.



Die Regler- und Empfangseinheit baut relativ hoch und verlagert den Schwerpunkt nach oben



Serienmäßig ist ein 280er-Bürstenmotor verbaut, der jedoch etwas kraftvoller sein könnte

Ausreichend Bodenfreiheit sorgt für freie Fahrt auch im leichten Offroad-Gelände



Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!

Web-Race

**Cars
& Details**



Findet die Flagge mit der Zahl 1 auf einer der unten aufgelisteten Seiten. Der Gewinner erhält einen 200,- Euro Einkaufsgutschein.



www.rc-toy.de



www.mogatech.de



www.thundertiger-europe.com



www.robitrronic.com



www.ansmann-racing.de



www.horizonhobby.de



www.modellbau-bochum.de



www.smdv.de



www.kyosho.de



www.rc-car-online.de



www.mst-modellbau.de



www.der-schweighofer.at

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

Einsendeschluss ist der 09.08.2011. Die Lösung samt eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an webrace@cars-and-details.de oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost.

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

Die neue Dimension

- 6 x jährlich alles über ...
- ... die angesagtesten 3D-Helis
- ... die modernste Technik
- ... die coolsten Tricks
- ... die spektakulärsten Events
- ... die besten Piloten
- ... und Deinen Weg zum 3D-Bolzer

Mini-Abo – Maxi-Vorteil
**3 Hefte frei Haus –
nur 1 Heft bezahlen**
Abo jederzeit kündbar



Ruf an unter 040/42 91 77-110 oder klick rein:

www.3d-heli-action.de

Vom 13.05. bis 15.10.2011

ADRENALIN-TAGE



2011

FÜR ECHTE MODELLBAUFANS



- Tolle Live-Events
 - Mega Gewinnspiel
- Mehr Infos: adrenalin-tage.de

Seien Sie dabei:

15./16. Juli

12./13. August

09./10. September

14./15. Oktober

Conrad Electronic Filiale Kiel

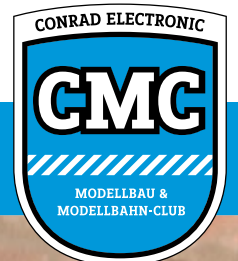
Conrad Electronic Filiale
Hamburg Altona

Conrad Electronic Filiale Bremen

Conrad Electronic Filiale
München Moosach

Powered by:

modellbau-club.de



Kataloge



Online-Shop: conrad.de



Filialen

ELECTRONIC
CONRAD
Voller Ideen

LOSI XXX-SGT READYLIFT VON HORIZON HOBBY GEWINNEN



TECHNISCHE DATEN

- Maßstab: 1:10 ■ Länge: 550 mm
- Breite: 291 mm ■ Höhe: 290 mm
- Radstand: 330 mm ■ Gewicht: 2.040 g

Der XXX-SGT ReadyLift von Losi ist ein Short Course Modell im Maßstab 1:10. Der Truck wird von einem 540er-Bürstenmotor angetrieben und überzeugt durch ein hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis. In der hier zu gewinnenden Bind-n-drive-Version (BND) wird zum Fahren lediglich eine Fernsteuerung mit DSM-System benötigt, die nur an den verbauten Spektrum-Empfänger gebunden werden muss. Zusätzlich muss man sich noch einen Akku besorgen und schon kann der Spaß beginnen. Und das ist schließlich das Wichtigste beim Short Course-Fahren: der Spaß. Mit Vollgas über die Piste brettern, sich spannende Zweikämpfe mit anderen Fahrern liefern und meterweite Sprünge absolvieren – das alles und noch viel mehr ist Short Course.

Wir verlosen den Losi XXX-SGT von Horizon Hobby in der Bind-n-drive-Version (BND). Zum Lieferumfang gehört das fahrfertige Modell mit Motor, Regler und Empfänger. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 12. August 2011 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de.

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

AUFLÖSUNG HEFT 06/2011

Der Gewinner des FG Baja von SMDV, den wir in **CARS & Details** 06/2011 verlost haben, ist Dettmar Partmann aus Lüdenscheid.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Was wird zum Fahren des
Losi XXX-SGT-Modells benötigt?

- DSM-Sender und Fahrakku
- Regler und Empfänger
- Karosserie und Räder

Frage beantworten und Coupon bis zum
12. August 2011 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: **CARS & Details**-Gewinnspiel 08/2011
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 12. August 2011 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ebenso die Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Wellhausen & Marquardt Medien und deren Familien. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

TRAXXAS

KEN BLOCK
GYMKHANA FIESTA

29 7309

EUR 329,90*



Zur Zeit ist Ken Block unzweifelhaft einer der spektakulärsten Fahrer. Ob im sportlichen Rally-Einsatz, bei schier unglaublichen Sprüngen oder bei Drifts im Gymkhanastyle, nur noch cool! Jetzt gibt es von TRAXXAS den Fiesta von Ken Block lizenziert mit allen Logos und natürlich TRAXXAS-like so motorisiert, daß man einfach versuchen muß, die YouTube-Stunts nachzufahren und die Reifen qualmen zu lassen. Just try it!

- Lizenzierte Ford Fiesta Karosserie
- Permanenter Allradantrieb
- 45 km/h mit beigefügtem Akku
- 80 km/h mit zusätzlichem Akku
- Velineon® 380 Brushless-Motor
- VXL 3s Regler (LiPo-fähig)
- Wasserfeste Elektronik
- Lizenzierte VOLK TE37 Felgen
- Slicks mit Gymkhana-Gummimischung
- 2.4GHz RC-System mit Traxxas Link
- Inkl. Traxxas Power Cell-Akku und Ladegerät

Technische Daten:

Länge	356 mm
Gewicht	964 g
Radstand	206 mm
Regler	VXL-3m
Motor	V 380 BL
Antrieb	4WD (Welle)
RC-System	2.4GHz mit TRX-Link™



* unverbindliche Preisempfehlung

TRAXXAS

The Fastest Name in Radio Control

www.traxxas.de

Im Vertrieb von: MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • D-75015 Bretten

MULTIPLEX

www.multiplex-rc.de

HITEC

www.hitecrc.de

RC System

www.rcsystem-multiplex.de

00000

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

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

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

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

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

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

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

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

10000

Modellsport Hahn, Reineckendorfer Straße 3,
13347 Berlin, Telefon: 030/53 67 99 03,
E-Mail: info@modellsport-hahn.de,
Internet: www.modellsport-hahn.de

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

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

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

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

20000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

30000

RC-Tune, Wülfelderstraße 10,
30539 Hannover, Telefon: 05 11/374 62 07, E-Mail:
support@rc-tune.de, Internet: www.rc-tune.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

40000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50000

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

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

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

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

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

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

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

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

60000

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

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

Wings-Unlimited, Siemensstraße 13,
61267 Neu-Anspach, Telefon: 060 81/161 26,
Internet: www.wings-unlimited.de

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

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

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

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

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

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

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

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

FG 1:5/1:6/Monster-billig?
www.motec-shop.de

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

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

Der heiße Draht zu CARS & Details:

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

Abo-service:
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120

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

Post:
Leserservice
CARS & Details
65341 Eltville

E-Mail: redaktion@cars-and-details.de
Internet: www.cars-and-details.de

E-Mail: service@cars-and-details.de
Internet: www.alles-rund-ums-hobby.de



In diesem Buch werden Grundlagen sowie praktisches Wissen zu allen Aspekten rund um Modell-Verbrennungsmotoren vermittelt. Es schafft umfangreiches technisches Verständnis und schärft den Blick für Ursache und Wirkung der verschiedensten Einflussfaktoren.

Artikel-Nr. 10664

**Mehr Informationen,
mehr Bücher und mehr Vielfalt im Online-Shop**
www.alles-rund-ums-hobby.de

BLITZ LOLA R11
erhältlich in 0,8mm / 0,9mm / 1,0mm
EFRA Nr. 31522

www.LMI-Racing.com

Neue AM-2WD Serie von AMEWI

Buggy AM10B brushless
Artikel: 22075
UVP: 199,-
Maßstab: 1:10
RTR

Truggy AM10ST brushless
Artikel: 22076
UVP: 199,-
Maßstab: 1:10
RTR

Buggy AM10B
Artikel: 22077
UVP: 129,-
Maßstab: 1:10
RTR

Truggy AM10T
Artikel: 22078
UVP: 129,-
Maßstab: 1:10
RTR

Nikolaus-Otto-Str. 6 - D-33178 Borcheln
www.amewi.com

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

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

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

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

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

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

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

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

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

70000

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

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

Cogius GmbH, Christoph Bergmann, Wörmelstraße 7, 71272 Renningen

Cornelsen Modellbautechnik, Hauptstraße 72, 71570 Oppenweiler, Telefon: 071 91/34 21 91, Internet: cornelsen24.de, E-Mail: info@cornelsen24.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

80000

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

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

Litronics2000, Stefan Graf, Fürstenfeldbrucker Straße 14, 82140 Olching

RC-Raceworld, Industriestrasse 27 a, 82194 Gröbenzell, Internet: www.rc-raceworld.de

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

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

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

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

Manuela Heinzinger, Raiffeisengasse 1a, 85298 Scheyern

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

90000

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

Albatros RC-Modellbau, Redweierstraße 1, 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mario's Modellbaushop, Brückenstraße 16, 96472 Rödental, Telefon: 09 65 63 50 94 83, E-Mail: info@rc-mm.de, Internet: www.rc-mm.de

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

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

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

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

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

Österreich

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

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

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

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

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

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

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

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

MIWO Modelltechnik, Kärntnerstraße 3, 8720 Knittelfeld

Schweiz

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

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

Niederlande

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

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

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

INFERNO NEO

- ★ BigBore Öldruckstoßdämpfer
- ★ Komplett kugellagerter Allradantrieb
- ★ GX-21BK Hochleistungsmotor m. Resonanzrohr
- ★ KT-6 Perfex-Fernsteuersystem mit Hochleistungs-Servos
- ★ Querlenker und Spurstangen mit R/L-Gewindestangen
- ★ Neue Abstützstreben für Getriebekästen
- ★ HighGrip-OffRoad-Reifen fertig verklebt mit Reifeneinlage auf MP9-Felge für maximale Traktion
- ★ Aerodynamisch optimierte Lexankarosserie fertig lackiert und ausgeschnitten

KYOSHO
THE LATEST RADIO CONTROL MODEL

€ 379.-
Best.-Nr. 31280T1

GO FOR IT...!

You Tube

Erlebe den Inferno Neo in Action!
www.youtube.de/kyoshostream



www.inferno-neo.de

TECHNISCHE DATEN

Länge: 496 mm; Breite: 307 mm; Höhe: 189 mm; Spur (v): 258 mm;
Spur (h): 261 mm; Radstand: 325,5 mm; Reifen (v/h): Ø116x44 mm;
Gewicht: 3.400 g; Motor: GX-21BK; Getriebeübersetzung: 11,70:1;
Maßstab 1:8

follow us



readyset[®]

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



Von Altem und Neuem

Oldschool-Look für HOer

Text und Fotos: Christian Hanisch



Für RC-Car-Karossen hat sich Lexan durchgesetzt. Nun zeigt die Firma RetroRacing im Vertrieb von LRP electronic in einer Kleinserie eine interessante Alternative zu diesem Werkstoff – und dies ausgerechnet an Karossen im Retro-Design. RetroRacing setzt auf Karossen aus Polyethylenterephthalat (PET), ein Material, das vor allem von Getränkeflaschen bekannt ist.

Zur Karosse gibt es einen Gestaltungsvorschlag, eine Beschreibung und zwei Aufkleberbögen



Mit der Materialwahl erschöpft sich aber nicht die Sonderstellung dieser Karossen. Sie bestehen aus zwei Teilen statt der im 1:10er- und 1:8er-Bereich üblichen einteiligen Hauben. Die zweiteilige Ausführung hat zwei Gründe: Zum einen gelingt damit die Herstellung von eingezogenen Karosseriestrukturen wie beispielsweise des typischen zur Fahrbahn gerichteten Kühlergrills der Fahrzeuge aus den 1960er- und 1970er-Jahren. Zum anderen wird bei der zweigeteilten Karosse quasi als Nebeneffekt eine Anpassung des Radstands in gewissen Grenzen machbar. Die Karosse ist dazu zwischen Motorhaube und Kabine getrennt. Die beiden Teile werden je nach Radstand mehr oder weniger überlappend zusammengesetzt und mit fünf kleinen Schrauben und gegebenenfalls zusätzlich Klebeband miteinander verbunden.

Linientreu

Das Ausschneiden der Karosse geschieht mit einer üblichen Lexanschere. Die Schnittlinie sollte vorher

mit einem Faserschreiber vorgezeichnet werden. Aufgrund der Schutzfolie eignet sich dazu allerdings nur ein wasserfester Stift. Die Striche können mit Isopropanol anschließend leicht entfernt werden. Das Anritzen des Materials und anschließende Ausbrechen der Karosse, wie bei Lexan häufig praktiziert, versagt beim PET. Das Material ist zäher und reißt eher als es bricht. Es muss deshalb komplett mit einer Schere ausgeschnitten werden. PET bietet gegenüber Lexan eine größere Flexibilität. Das sorgt für eine höhere Widerstandsfähigkeit gegenüber den typischen Einrisen bei Crashes.

Nach dem Ausschneiden wird die Karosse zum Bohren der Löcher für die Karosseriehalter und zur gegenseitigen Fixierung der beiden Karosseriehälften am Chassis angepasst. Das ist ein kniffliger Schritt, bei dem es hilfreich sein kann, wenn die Radhäuser zunächst noch nicht ausgeschnitten werden. So wird das korrekte Einstellen des Radstands erleichtert, denn die Räder fixieren sich in den Radhäusern von selbst. Es ist bisweilen auch hilfreich, wenn die beiden Karosseriehälften beim Anpassen gegeneinander mit einem Klebeband fixiert werden.

Farbenfroh

Wenn das Anpassen geschafft ist, geht es an die farbliche Gestaltung. Genau wie die Lexan-Karossen, werden auch die PET-Karossen von innen lackiert. Allerdings gibt es einen gravierenden Unterschied, denn die PET-Karossen dürfen nicht mit den lösemittelhaltigen Lexan-Farbsprays lackiert werden. Die Lösemittel verspröden das PET, sodass die wichtigsten Eigenschaften der Karossen – ihre Flexibilität und Stoßunempfindlichkeit – teilweise oder gänzlich verloren gehen. Bei einem Crash würde es dann also wirklich Bruch geben. Zum Lackieren sind deshalb nur Lacke auf Wasserbasis wie beispielsweise Faskolor oder AutoAir geeignet. Ansonsten ist die Prozedur aber wie bekannt: Karosse von innen mit Spüli-Wasser waschen und leicht anrauen. Zum Anrauen eignet sich bereits die raue Seite eines Haushaltsschwamms.

Das Abkleben geschieht ebenso wie gehabt mit Maskierfolie oder Abklebeband. Alternativ kann auch auf Maskierfilm, zum Beispiel Parma Fasmask, zurückgegriffen werden. Der Einsatz von Maskierfilm empfiehlt sich bei feinen Strukturen, die mit Klebeband nur schwer abzudecken sind. Er wird flächig aufgetragen, mit einem Hobbymesser geschnitten und in den zu lackierenden Zonen dann einfach abgezogen. Nach dem Lackieren werden die abgedeckten Zonen abgezogen – fertig ist eine saubere Kontur. Leider enthält der Bausatz keine Abkleber für die Fenster und nur sehr dürftige Aufkleber. Das Gestalten insbesondere der Kühlergrillpartie und gegebenenfalls noch der Zierleisten an den Fenstern mittels Lackierung führt zu einer regelrechten Abklebeorgie. Das ist nicht jedermanns Sache.

Die Lackierung wurde mit einer Airbrush-Pistole mit 0,5er-Düse und der AutoAir-Farbe mit der aufregenden Bezeichnung Iridescent Teal Lustre #4354 durchgeführt. Es wurden vier dünne Schichten aufgetragen. Danach erfolgte ein Hinterlegen der Farbe mit Base Coat Sealer-Schwarz. Erst das Hinterlegen bringt die volle Wirkung dieser halbdeckenden Farbe zum Vorschein. Da die Lackierung faktisch verkehrt herum



Karosseriebohrungen und die Verbindung der beiden Hälften müssen vor dem Lackieren festgelegt werden

aufgebracht wird, ist einige Erfahrung erforderlich, um die richtige Schichtdicke abzuschätzen, denn bis zum Hinterlegen mit Schwarz, Silber oder Weiß ist der Farbeffekt oft nur zu erahnen und bei einigen Farben überhaupt nicht auszumachen.

Eye-Catcher

In der Praxis erzeugt die Karosse zweifelsfrei Aufmerksamkeit, denn man vermutet aufgrund des Youngtimer-Modells ein RC-Car aus längst vergangenen Zeiten. Die aus den zwei Teilen aufgebaute Karosse bringt stabilitätstechnisch zunächst keine Nachteile. In argen Crashsituationen allerdings ist die Verschraubung eine Schwachstelle. Mit gut 180 Gramm ist die fertig gebaute PET-Karosserie deutlich schwerer als ihre Lexan-Verwandtschaft, die bei dieser Größe nur um die 120 Gramm auf die Waage bringt.



Um den Kühlergrill schwarz und silber zu gestalten, ist einige Abklebearbeit erforderlich

Nichtsdestotrotz ist die Retro-Karosserie aus PET ein Hingucker und aufgrund der ausgefallenen Youngtimer-Nachbauten mit Sicherheit etwas für die Showeinlage jenseits des harten Renneinsatzes. Beim Gestalten ist einiger Arbeitsaufwand erforderlich, der sich bei diesen Karossen aber durchaus lohnt. Wünschenswert wäre es jedoch, wenn etwas reichhaltigere Aufkleber die Arbeit erleichtern und so für noch mehr Attraktivität sorgen.

Die AutoAir-Lacke der Iridescent-Reihe sind halbdeckende Farben und erfordern ein Hinterlegen mit einem Base-Coat-Sealer, um den Farbeffekt zur Wirkung zu bringen



Vor dem Lackieren muss die Karosse probeweise auf dem Chassis montiert werden



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

Nachdem die letzten Wochen sehr stressig für uns alle waren, komme ich nun noch einmal auf die 1:8er-Glattbahn-WM zurück. Der Austragungsort in Miami war eine sehr anspruchsvolle Strecke – schlicht einer WM würdig. Der neue RX8 sollte hier seine Feuertaufe bestehen, wenn auch anders als erwartet. Für mich selbst stellte dieses Rennen etwas Besonderes dar, war ich doch schon einmal vor gut 15 bis 20 Jahren an dieser Bahn. Allerdings wollten wir damals neben dem RC-Car-Sport ein Indycar-Rennen ansehen. Die RC-Car-Strecke ist in direkter Nähe zu einer Indycar-Rennstrecke, daher ergibt sich schnell ein unverwechselbares Flair. Da wir knapp vor Rennbeginn an der Strecke ankamen, war es nicht verwunderlich, dass einige unserer Fahrer noch an ihren Modellen schraubten. Die ersten gezeiteten Runden waren daher auch eher schrecklich. Mein Ziel war es, um Platz 80 herum einzufahren – immerhin hatte ich seit zwölf Jahren keinen 1:8er-Glattbahner mehr im Renntrimm bewegt und selbst damals startete ich schon in der 40+ Klasse.

Schwierigkeiten

Der komplette Einsatz bei der WM stand anscheinend unter keinem guten Stern, denn derart viele Fahrer hatten mit Problemen zu tun. Diese lagen aber zum Glück in den seltensten Fällen beim Auto. Oftmals waren es kaputte Servos, zerstörte Kupplungen, tote Glühkerzen oder andere Kleinigkeiten. So kamen wir in die unglückliche Lage, viele Crash-tests überstehen zu müssen. Wenigstens etwas wurde damit erreicht, denn das Auto erwies sich als sehr stabil und es traten wenig Defekte am RX8 auf. Die Kupplung schien zunächst eines der am meisten geforderten Bauteile zu sein, denn unsere Variante wurde teilweise schnell zerschossen. Tests mit den Kupplungen anderer Hersteller zeigten aber, dass diese ebenfalls sehr schnell kaputt gingen. Die Lösung bestand in einem Lauf, bei dem der Motor nur mit verminderter Drehzahl eingesetzt wurde. Dadurch konnte sich die Kupplung gut einschleifen. Der Run danach konnte dann in gewohnter Manier erfolgen. Nun hielt die Kupplung einwandfrei.

Das Team bei der WM hatte mit vielen Hindernissen zu kämpfen. Dennoch konnten wir viele wertvolle Erkenntnisse für die weitere Entwicklung mitnehmen



Nachdem also der Nachteil an Erfahrung mit dem neuen Wagen nicht durch besonderen Trainingseifer wettzumachen war, begann für uns eine Zitterpartie. Immerhin wollten wir es wenigstens mit einem Fahrzeug ins Finale schaffen. Die Vorläufe zeigten dann mit den Plätzen 2 und 5 ein gutes Ergebnis, aber der eigentliche „Skandal“ sollte für uns alle erst noch kommen. Denn es waren nicht die fehlenden Kilometer auf der Strecke, die viele einbremsen sollten, sondern die Reifen oder besser deren Behandlung. Nach ersten offiziellen Beschwerden kam die Debatte über die Reifenbehandlung erneut hoch, da die IFMAR es bisher nicht geschafft hatte, hier für Transparenz zu sorgen. Üblicherweise wird das Schmieren der Reifen dazu genutzt, um das Moosgummi wieder weicher zu machen. Quasi um aus älteren Reifen wieder neuere zu machen, denn im Neuzustand sind die Reifen sehr weich und haben viel Grip.



Nach den Pleiten bei der 1:8-Onroad-WM tat der Einsatz auf der Offroadstrecke gut und es machte Spaß, auch mal wieder eher aus der Sicht eines Privatfahrers anzutreten

Gerade auf dieser Strecke war der Unterschied zwischen alten und neuen Reifen sehr groß und die Fahrer mit direkten Kontakten zu den Reifenherstellern waren im Vorteil, da sie frisches Material einsetzen konnten. Normalerweise ist der Einsatz von Schmiermitteln bei 1:8er-Glattbahnern verboten. Obwohl sich in den letzten Jahren gezeigt hat, dass es keine Probleme mehr gab, wenn man eine Rennklasse mit festgelegten Reifen fährt und dort das Schmierer zulässt. Die Regelung, kein Mittel zuzulassen, wurde zwar bei der Besprechung zu Beginn erneut erwähnt, doch die Messgeräte konnten am Ende doch keinen Unterschied zwischen geschmierten und neuen Reifen ausmachen.

Der nächste Ansatz, Alkohol zum Schmierer zu verwenden, führte zum Ablösen der Reifen und hatte bei einigen sehr filmreife Unfälle zur Folge. Die Organisatoren kamen nun mit der Idee eines Parc Fermé ähnlich der Formel 1 daher. Die Reifen sollten vor dem Abdrehen geprüft und nach dem Abdrehen in einem speziellen Bereich aufbewahrt werden, zu dem nur die Offiziellen Zugang hatten. Doch hier gab es nicht nur logistische Probleme bei der Masse der Reifen, sondern vor allem einige Fahrer, die es schafften, die Reifen vor dem Abdrehen zu schmieren. Da aber die Strecke nach sehr weichen 30 Shore-Reifen an der Vorderachse verlangte, nutzten



er von XRAY schreibt exklusiv in



Es muss nicht immer ein riesiges Nationalteam sein. Die Slowakei wurde von wenigen Personen bei der Onroad-WM in den USA vertreten

einem bei einem alten Reifen keinerlei Setup-Maßnahmen. Egal was man am Setup veränderte, die Auswirkungen waren kaum zu spüren, weil schlichtweg der Grip fehlte.

Gegen den Strom

Mit viel Akribie bei der Abstimmung gelang es mir, in den verbleibenden vier Vorläufen das Modell trotz der erwähnten Probleme soweit zu stabilisieren, dass eine Platzierung besser als Platz 80 für mich möglich war – bei immerhin 125 zumeist deutlich jüngeren Fahrern reichte mir dieses Ergebnis vollkommen. Bei den weiteren Vorläufen scheiterten sehr viele RX8-Fahrer an Kleinigkeiten, wie zum Beispiel mein Sohn Martin, der durch eine gebrochene Glühwendel seine Chance auf das Viertel-Finale verlor. Tragischer Höhepunkt war Erik Dankel, der eine Halbfinalteilnahme verlor, weil er einen extra Tankstopp zur Sicherheit einlegen musste – es fehlten nur wenige Sekunden. So blieb also nur Paul Lemieux. Doch auch er konnte die Kohlen nicht aus dem Feuer holen, da ein zerstörtes Lenkservo die Teilnahme am Finale verhinderte.

Wenn wir ehrlich zurückblicken, so haben wir uns trotz der Fehlschläge und dem noch mangelnden Wissen über das Auto ganz beachtlich geschlagen. Der NT1 benötigte vier Jahre, um seinen ersten WM-Titel zu erringen – wir sind nächstes Mal also wieder mit dabei.

In diesem Sinne wünsche ich allen viel Erfolg bei Ihren Rennteilnahmen.
Dipl. Ing. Juraj Hudy, XRAY Chef Designer

▼ Anzeigen

Kitsch oder Action

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

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



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

robbe
Modellsport

Besuchen Sie
uns jetzt auf
www.robbe.de

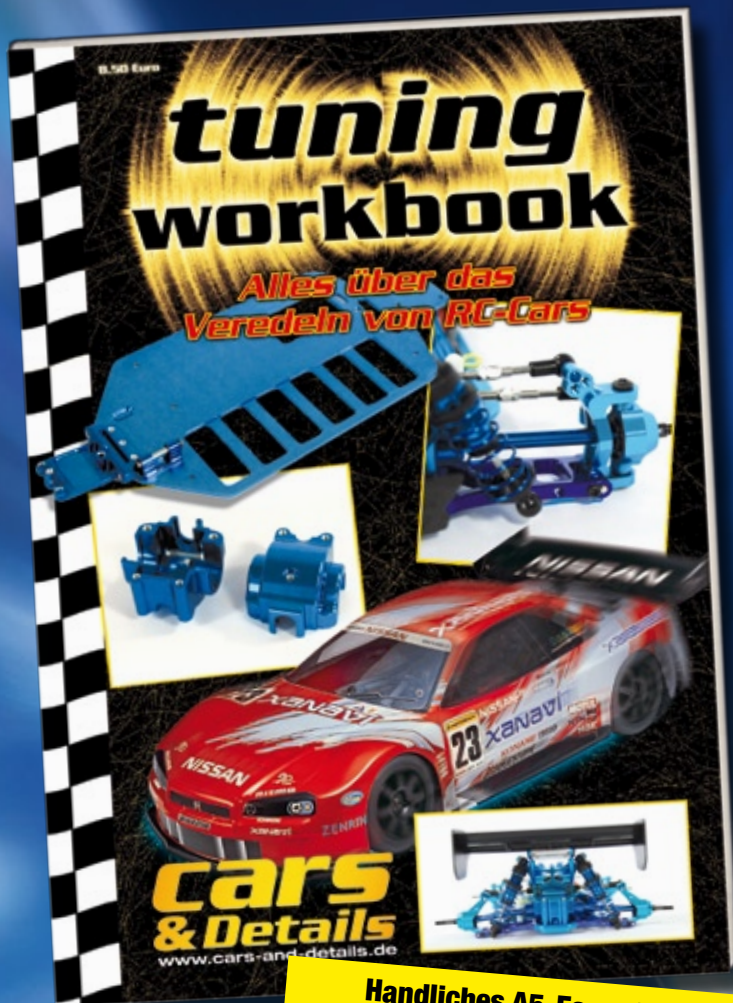


NEUHEITEN 2011

robbe.de

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk für die Veredelung von RC-Cars



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

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

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

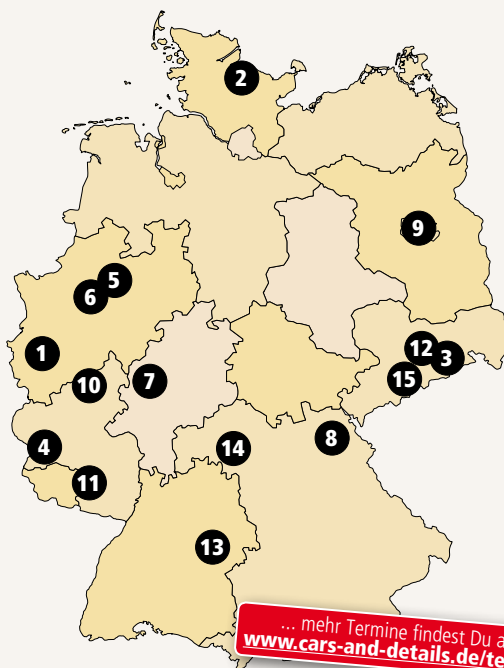
IM INTERNET

unter www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-100



TERMINE

Anzeige ▼



11. bis 17. Juli 2011

16. bis 17. Juli 2011

Auf der Rennstrecke des **MCK Dormagen (1)** findet der dritte Lauf des **NRW Cup 2011** statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax: 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbythek@t-online.de

17. Juli 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Nord** findet in **Kiel (2)** statt. Kontakt: RCCG Neu Wulmstorf, Matthias Poggensee, Gehrden 33, 21635 Jork, Telefon: 04 162 / 91 32 55, E-Mail: matthias-poggensee@gmx.de

18. bis 24. Juli 2011

22. bis 24. Juli 2011

Die **LRP-HPI Challenge DM** findet beim **MSC Höckendorf (3)** statt. Kontakt: MSC Höckendorf, Dippoldiswalder Str.7, 01774 Höckendorf, Telefon/Fax: 03 50 55/612 38, Internet: www.msc-hoekendorf.de/vu

25. bis 31. Juli 2011

30. bis 31. Juli 2011

Die **Turtle-Racing Trier (4)** veranstaltet die **Deutsche Meisterschaft im 2WD**. Internet: www.team-turtle-trier.de

30. bis 31. Juli 2011

Auf der Rennstrecke des **AMC Hamm (5)** findet der dritte Lauf des **NRW Cup 2011** statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax: 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbythek@t-online.de

31. Juli 2011

Im Zuge der **LRP-HPI Challenge Österreich Nord** wird der Lauf in der **Wiener Neustadt** als Nachtrennen ausgetragen. Kontakt: Oliver Grimm, Domplatz 17, 2700 Wiener Neustadt, E-Mail: r.c.grimm@aon.at

08. bis 14. August 2011

13. bis 14. August 2011

In **Dortmund (6)** findet die **Deutsche Meisterschaft Monstertruck** statt. Internet: www.mcdortmund.net

14. August 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Mitte** findet in **Heuchelheim (7)** statt. Kontakt: Christian Collet, Waldstrasse 31, 68305 Mannheim, Telefon: 06 21 / 74 64 92, E-Mail: Collet.TCH@web.de

14. August 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Süd** findet in **Bad Berneck (8)** statt. Kontakt: Bernd Ströbel, Gottliebstr. 25, 95460 Bad Berneck, E-Mail: bernd-daniela@tele2.de

14. August 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Ost** findet in **Berlin (9)** statt. Kontakt: Matthias Behrend, Gerlinger Str. 12, 12353 Berlin, E-Mail: matzeclaudi@hotmail.de

15. bis 21. August 2011

20. August 2011

Der **Automodell Sport Club Potsdam (9)** veranstaltet einen Tag der offenen Tür verbunden mit dem **6. Fun-Race** auf der Vereinsstrecke. Internet: www.asc-potsdam.de

20. bis 21. August 2011

Auf der Rennstrecke des **MCC Rhein-Ahr (10)** findet der vierte Lauf zum **FG Cup 2011** Gruppe West statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbythek@t-online.de

21. August 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI Challenge Österreich Nord** findet in **Wiener Neudorf** statt. Kontakt: Martin Schlüsselberger, Hauptstraße 6/4, A-3061 Ollersbach, E-Mail: schriftfuehrer@erc-wrneudorf.com

22. bis 28. August 2011

28. August 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Mitte** findet in **Hütschenhausen (11)** statt. Kontakt: Bertram Wahl, Rosenstraße 14a, 66882 Hütschenhausen, Telefon: 063 72 / 55 52, E-Mail: info@mac-huetschenhausen.de

29. August bis 04. September 2011

03. September 2011

Der **Automodell Sport Club Potsdam (9)** veranstaltet einen Tag der offenen Tür verbunden mit dem **7. Fun-Race** auf der Vereinsstrecke. Internet: www.asc-potsdam.de

04. September 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Ost** findet in **Dresden (12)** statt. Kontakt: Ralf Bode, Radeberger Str. 111, 01099 Dresden, Telefon: 01 79 / 21 42 94, E-Mail: ralf_pinguin_bode@web.de

04. September 2011

Der **Automodell Sport Club Potsdam (9)** veranstaltet zum sechsten Mal den **Potsdam Cup**. Internet: www.asc-potsdam.de

05. bis 11. September 2011

10. bis 11. September 2011

In 72637 **Neuffen (13)** findet die **Deutsche Meisterschaft 4WD** statt. Internet: www.mc2000neuffen.de

12. bis 18. September

17. bis 18. September 2011

Auf der Rennstrecke des **EVMC Velp (NL)** findet der fünfte Lauf des **NRW Cup 2011** statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbythek@t-online.de

19. bis 25. September 2011

25. September 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Mitte** findet in **Estenfeld (14)** statt. Kontakt: Peter Fischer, Kräuterbergstraße 20, 97261 Güntersleben, Telefon: 01 72 / 727 35 61, E-Mail: fischerspeter@online.de

25. September 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Ost** findet in **Gelenau (15)** statt. Kontakt: Norbert Nestler, Straße der Einheit 259, 09423 Gelenau, E-Mail: norbert.nestler@tsv-gelenau.de

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

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

www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand

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



Dieses Buch führt auf verständliche Weise in die Welt der Batterien ein. Erklärt werden die Grundlagen elektrochemischer Energiespeicher, die Unterschiede und typischen Einsatzbereiche von Batterien und Akkus.

Artikel-Nr. 11373

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



LRP expandiert!
Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir einen weiteren Mitarbeiter (m/w).

WIR SIND:

- Ein führendes Unternehmen im R/C Modellbau
- Ein dynamisches und stark wachsendes, international tätiges Unternehmen mit derzeit 70 Mitarbeiter/innen
- Über 25 Jahre erfolgreich am Markt tätig

WIR BIETEN:

- Eine interessante und abwechslungsreiche Aufgabe
- Einen sicheren Arbeitsplatz
- Diskrete Behandlung Ihrer Bewerbung

FORSCHUNG + ENTWICKLUNG (m/w)

WIR SUCHEN SIE FÜR:

- Internationale Lieferantenkommunikation
- Produktideen im Bereich Car entwickeln und umsetzen
- Projektplanung
- Begleitung der Produktentwicklung bis zur Markteinführung
- Stammdatenpflege
- Racesupport auf Veranstaltungen

WIR ERWARTEN:

- Gute PC-Kenntnisse (Microsoft-Office)
- Kaufmännisches und technisches Grundverständnis
- Sicheres Englisch in Wort und Schrift
- Kenntnisse im R/C Modellbau Bereich Car
- Strukturiertes und zuverlässiges Arbeiten
- Überdurchschnittliches Engagement

SCHRIFTLICHE BEWERBUNGEN BITTE AN:

LRP electronic GmbH, Personalwesen, Frau Weber, s.weber@LRPcc
Wilhelm-Enssle-Str. 132-134, 73630 Remshalden

www.LRP.cc



Krabbeln deluxe

Crawler Bayerncup 2011



Abschlussfoto des zweiten Laufes zum Crawler Bayerncup. Teilnehmer und Veranstalter zeigten sich sehr zufrieden

Zur nun schon zweiten Saison des Crawler Bayerncups luden die Veranstalter zahlreiche Crawlerpiloten zur Auftaktveranstaltung am 30. April 2011 in den Crawlerkeller ein. Die ersten Teilnehmer trafen bereits gegen 8 Uhr am Samstagmorgen ein und belegten ihre Plätze im Fahrerlager mit ihren Crawlern.



Michael Marggraff mit seinem selbst konstruierten Crawlerchassis

Nach einer kurzen Stärkung stand das Legen der Kurse in der Außenanlage auf dem Programm. An diesem Tag wurden insgesamt vier Kurse mit jeweils zehn Toren für die 2,2-Zoll-Pro-Klasse von den Fahrern gelegt. Außerdem fand an diesem Tag die erste Probe der neuen Scoresheets vom Crawlerkeller statt. Diese Wertungsbögen im Din A5-Format enthalten nur noch die



Die zerklüftete Crawlerstrecke bringt die Fahrer an ihre Grenzen

einzelnen Kursergebnisse mit Unterschrift des Fahrers und Judges. Während der Fahrer den Wettkampfkurs befährt, schreibt der Judge die Fehlerpunkte auf einem Schmierzettel in Form eines herkömmlichen Scoresheets mit. Anschließend wird das Ergebnis ausgewertet und auf den Wertungsbogen übertragen. Dieses System erleichtert die spätere Auswertung enorm und sorgt zusätzlich dafür, dass die Fahrer sicher sein können, dass nirgendwo Fehler bei der Auswertung geschehen können. Auf Kurs eins konnte Sven Kießling sich das beste Ergebnis mit -20 Fehlerpunkten sichern. Auf Kurs zwei hatte Michael Heinzinger die Nase mit -19 Fehlerpunkten vorne.

Gegen Mittag waren die ersten beiden Kurse von allen Fahrern bezwungen. Nach einer kurzen Pause wurden die letzten beiden Kurse in die Steine gelegt. Gemütlich gingen die Teilnehmer mit frisch geladenen Akkus an den Start. Auch diese Strecken waren wieder anspruchsvoll und forderten Mensch und Crawler. Letztendlich konnte Andreas Heinzinger den dritten Parcours als Einziger ohne Fehler befahren und erzielte die maximale Punktezahl von -20 Fehlerpunkten. Mit ebenfalls -20 Fehlerpunkten konnte sich Sven Kießling das beste Ergebnis auf dem vierten und letzten Kurs sichern.

Im Anschluss an die Siegerehrung legten die Fahrer noch einige Trainingsrunden ein. Grund zum Training bestand für die Fahrer allemal, da bereits 14 Tage später

KURS EINS

Platz	Name	Punkte
1.	Sven Kiesling	-9/-5/-2/-14/-30
2.	Michael Heinzinger	10/0/-6/2/6
3.	Felix Kreuzer	2/30/2/-20/14
4.	Jens Edelmann	5/22/10/-11/26
5.	Sauer Haijo	25/20/6/-11/40
6.	Andreas Heinzinger	22/26/1/1/50
7.	Thomas Süßmuth	22/26/0/2/50
8.	Michael Marggraff	22/6/24/4/56
9.	Florian Sochor	-6/30/24/9/57
10.	Martin Heinzinger	5/24/26/22/77
11.	Eri Reinhardt	30/24/24/-7/81
12.	Mario Stöhr	30/30/26/24/110
13.	Falko Meier	30/30/32/28/120
14.	Jörg Höchemer	26/30/26/50/132
15.	Andreas Winter	15/22/50/50/137
16.	Mark Reuß	50/83/28/26/187

Frisch aus der Fabrik

Erste Bilder vom neuen Losi XXX-SCB von Horizon Hobby

Früh am Morgen war das Fahrerlager schon gut belegt

der zweite Lauf zum Crawler Bayerncup stattfinden sollte.

Eigentlich war geplant, den zweiten Lauf in einem Steinbruch bei Schleierth durchzuführen. Dieser wurde jedoch kurzfristig in den Crawlergarten von Michael Marggraff, dem Veranstalter des Bayerncups, in Ebelsbach verlegt. Marggraff ließ extra für diese Veranstaltung einige Tonnen Steine für sein Crawler-Gelände liefern, die am späten Freitagabend noch verbaut wurden, um am Samstag den Startern eine angemessene Ersatz-Location bieten zu können.

Am Samstag war es dann auch so weit. Nach der Fahrerbesprechung wurde der Wettkampf eröffnet und die Piloten gingen an die zuvor gelegten Kurse. Die teilweise noch sehr staubigen Sandsteinplatten bescherten einigen Fahrern den einen oder anderen Fehlerpunkt. Bei einigen Toren, die in extremer Seitenlage oder über lange und hohe Kanten zu passieren waren, konnten nicht alle Fahrer Minuspunkte erzielen. Gegen 16 Uhr waren alle Kurse von den Piloten bezwungen und durch die perfekte Organisation von Marggraff und seinen Mitveranstaltern konnte direkt im Anschluss die Siegerehrung durchgeführt werden. Die Teilnehmer erhielten von Marggraff Medaillen und die ersten drei Sieger eigens angefertigte Pokale für ihre Leistung.

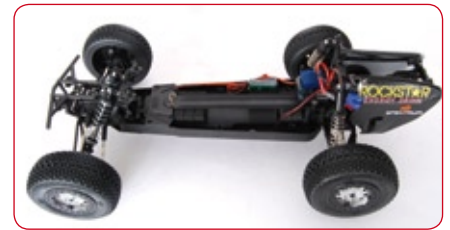
Weitere Infos unter
www.rc-rockcrawler.de oder
www.crawlerkeller.de.

KURS ZWEI

Platz	Name	Punkte
1.	Heinzinger Andreas	-8/-16/-20/-17/-61
2.	Kießling Sven	-20/-5/-10/-20/-55
3.	Winter Andreas	-8/3/-19/-10/-44
4.	Marggraff Michael	16/-18/2/-19/-19
5.	Heinzinger Michael	0/-19/-19/22/-16
6.	Sauer Hajo	4/21/-19/-6/0
7.	Woderschek Thomas	30/28/-12/22/68
8.	Hilbert Friedrich	38/30/22/26/116
9.	Kaiser Timo	28/34/22/28/118

Mit dem neuen Short Course-Buggy XXX-SCB präsentiert Losi im Vertrieb von Horizon Hobby ein neues RC-Car Konzept. Das Scale-Modell im Maßstab 1:10 verfügt über eine stylische Karosserie, Fahrerfiguren und einige technische Feinessen. Der

Racer stand der **CARS & Details**-Redaktion exklusiv zur Verfügung. Wir wollen Euch die ersten Fotos natürlich nicht vorenthalten. Den ausführlichen Bericht findet Ihr dann in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.





Jetzt zu haben

Neuheiten von Tamiya lieferbar



Das neue Großmodell von Tamiya, der Carson Dirt Attack XXL verfügt über ein kraftvolles Brushless-Aggregat und macht ordentlich Spaß

Das Warten hat ein Ende. Alle Fans von Tamiya und Carson Modellsport können sich freuen. Drei der in Nürnberg vorgestellten Messeneuheiten sind jetzt lieferbar. Unumstrittenes Highlight ist der Dirt Attack XXL, ein Elektro-Großmodell im Maßstab 1:5. Der Desert King, ein Brushless-Short Course-Truck und der X 18, ein 4WD Mini Race Truck in den Versionen Sport und Brushless im Maßstab 1:18 sind ebenfalls zu haben. Weitere Informationen unter: www.dickietamiya.de

amerikanische Limousine „Packard 180“. Die Ähnlichkeit mit dem sowjetischen Pendant ZIS 110/ZIS 115 ist zwar frappierend, es handelt sich jedoch um keine Kopie. So verschwanden die Ersatzräder im Kofferraum, die Trittbretter im Inneren des Wagens. Die Rückseite des Fahrzeugs wurde dynamischer gestaltet. Der ZIS 115 hat sieben Sitze und eine Panzerung mit einer Stärke von 4 bis 8,6 Millimeter. Das Panzerglas ist 75 Millimeter stark. Vor dem Einbau wurde es auf Schussfestigkeit geprüft.

Wer sich von der sowjetischen Ingenieurskunst selber überzeugen möchte, hat bis September 2011 im Sinsheimer Museum Gelegenheit dazu. Bei dem Ausstellungsstück handelt es sich um eine Leihgabe und eines von nur noch vier Exemplaren. Internet: www.technik-museum.de

TAMIYA HART... HÄRTER 2011 Speedweeks

Hardcore Tamiya Speedweeks 2011

Am letzten Juli- und am ersten August-Wochenende finden diesen Sommer zwei große Events statt. Der Tamiya Fighter-Cup, die weltweit größte Jugend-RC-Rennserie, wird zum insgesamt 15. Mal durchgeführt und der Tamiya Euro-Cup findet sogar bereits zum 20. Mal statt. Die beiden Markenpokale für RC-Cars erfreuen sich bei Fahrern und Zuschauern größter Beliebtheit. Dies ist auch nicht weiter verwunderlich, da die beiden Deutschland-Finalveranstaltungen spektakuläre Rahmenprogramme bieten – erst recht, wenn es um so ein Jubiläum handelt.

Der Tamiya Fighter-Cup beginnt am 29. Juli 2011. Hier sind Kinder und Jugendliche bis zu 21 Jahre am Start. Die beiden bekannten Klassen Rookie und Fighter-Pro sind auf 14 Jahre (Rookie) und 15 Jahre (Fighter Pro) begrenzt. Die neue Klasse Euro Fighter Pro, hervorgegangen aus dem Tamiya Euro-Cup, ist für alle Piloten bis 21 Jahre frei. In dieser Klasse starten die „Fighter-Profis“. Nun besteht auch für die Älteren die Möglichkeit, wieder oder weiter aktiv am Tamiya Fighter-Cup teilzunehmen. Weitere Informationen: www.tamiya.de

Prunk und Protz Staatskarosse der Sowjetunion im Auto & Technik Museum Sinsheim

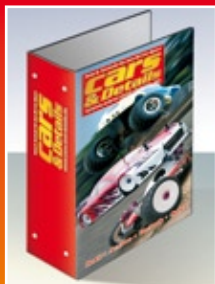
Ein ganz besonderes Highlight für Fans ausgefallener Autos gibt es im Technik Museum in Sinsheim zu sehen. Es handelt sich um die 1951 gebaute, gepanzerte Staatskarosse der Sowjetunion, die ZIS 115.

Im Kriegsjahr 1942 erhielt Andrey N. Ostrovstev den Auftrag, eine neue, prunkvolle Limousine für die Fahrbereitschaft Stalins und den Führungskader zu entwerfen. Ihm diente als Vorbild die



Die gepanzerte Staatslimousine der Sowjetunion ZIS 115 ist im Auto & Technik Museum Sinsheim zu sehen

Cars & Details Sammelordner



Artikel-Nr. 10233 € 12,00

Der praktische Sammelordner für Deine CARS & Details-Ausgaben. Mit diesem attraktiven Wissensspeicher hast Du die geballte Kompetenz des RC-Car-Sports schnell und übersichtlich zur Hand. Durch stabile Stäbchen gehalten, bleiben die Hefte mit ihrem geballten Fachwissen vollkommen unbeschadet.

- ✓ Platz für mindestens acht Ausgaben in einem Ordner
- ✓ Geballtes Wissen immer schnell zur Hand
- ✓ Dein persönliches Archiv in einem attraktiven Sammelordner



Einen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 54 in dieser Ausgabe.

Dieses und mehr attraktive Angebote gib't im Internet:

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

hpi-shop.com

Powered by
CORNELSEN
MODELLBAUTECHNIK

Tel.: (07191) 34 21 91
eMail: info@hpi-shop.com



Offroad Rally Simulator 2010 ist die härteste Offroad Rally-Simulation aller Zeiten. Hier steuerst Du die stärksten und beeindruckendsten Geländewagen.

Artikel-Nr. 12621

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

SC10 4x4

SHORT COURSE

1:10 Scale Electric 4WD
Off Road Race Truck Kit

Official R/C Car of the
LUCAS OIL
OFF ROAD RACING SERIES
GEICO

WWW.RC10.COM



Einzigartiger 4WD Antrieb mit 5mm Riemen

Getrennter Slipper für Vorder- u. Hinterachse

CVA's mit gesicherten Pins und 6mm Wellen

12mm Sechskantaufnahme

Spritzwassergeschützte RC-Box

13mm Dämpfergehäuse, Staubschutzgummi

Metrische Schrauben und Kugellager

540 und 550 Brushless Motoren montierbar

Der **SC10 4x4** setzt durch und durch in allen Belangen neue Maßstäbe und ist mit nichts Anderem innerhalb der faszinierenden Short Course Kategorie auch nur ansatzweise zu vergleichen. Eine geniale Chassis-Konstruktion in vollendeter, modular angelegter Kunststoff-Verbund-Bauweise mit integrierter, gedichteter RC-Box und einem Schnellwechsel-Regler-Halter bildet eine Fahrzeug-Basis in Vollendung. Dem Einsatzbereich optimal angepasste, 13mm mächtige „Big Bore“ Gewinde-Oldruck-Stoßdämpfer aus hochwertigem Aluminium sorgen für überragende Fahrwerks-Eigenschaften und erlauben somit die ungehinderte Entfaltung der einmaligen Allrad-Power, die von einem komplett neuen, zielgerecht entwickelten Antriebs-Strang-Konzept generiert wird. Eine hoch-innovative Hybrid-Kombination aus modernster Riemen/Zahnrad-Technik und einem entkoppelten, voll-Justierbaren Slipper Rutsch-Kupplungs-System lässt diesen Truck in Performance-Höhen vorstoßen, die bislang im Short Course Segment schlichtweg für unmöglich gehaltene worden sind. Es kommt wahrlich nicht oft vor, dass ein neues Modell eine gesamte Fahrzeug-Kategorie nicht nur revolutioniert, sondern komplett neu definiert. Das Ingenieur-Team der legendären „Area 51“ hat wieder einmal ein solches Wunder vollbracht und (wieder einmal...) ein legendäres RC-Car ganz im Stile der Tradition von Team Associated erschaffen. Baue und fahre den neuen **SC10 4x4** und Du wirst uns darin rundum zustimmen – DAS ist der 4x4 Short Course Race-Truck, auf den Du schon immer gewartet hast...

Der **SC10 4x4** Kit ist genau DAS, was man von **Team Associated** erwartet – ein nächster „Champion by Design“.

Best# 03090004 Team Associated SC10 4x4 Baukasten ohne Elektronik

Technische Daten: Länge: 550mm Breite: 293mm Radstand: 327mm Gewicht: 2775g

SC10 4x4
RC CAR ACTION
2011 INNOVATION
des Jahres

SC10 4x4
1. Platz
RC INNOVATION

ae
TEAM ASSOCIATED

Thunder Tiger Europe GmbH
Rudolf-Diesel-Str. 1
D-65453 Dossing
www.thundertiger-europe.com



Vordermann



Fronttriebler in dritter Generation

Die Silhouette des neuen FF-03 Pro Frontantrieb-Chassis von Tamiya ist für RC-Car-Verhältnisse ungewöhnlich. Einer wuchtig wirkenden Front folgt ein schlankes Heck. Beinahe scheint es so, als könne sich dieses Chassis wie ein Insekt über den Kopf einrollen.

Text und Fotos:
Christian Hanisch

Dabei ist der vor der Vorderachse sitzende Motor und Antrieb den großen Vorbildern näher als die typischen RC-Car-Chassis mit ihrem mittig, in der Fahrerkabine angeordnetem Motor. Die dritte Generation des Frontantriebschassis macht ihrem Namen wieder alle Ehre und zeigt sich so selbstbewusst wie sein FF-01 Urahn. Der Motor sitzt ungeachtet aller Bedenken, die vielleicht aus crashtechnischer Sicht aufkommen könnten, wieder deutlich vor der Vorderachse. Beim direkten Vorgängermodell, dem FF-02, war der Motor hingegen hinter die Vorderachse gewandert. Dank der Inboard Front

Suspension (IFS) Vorderachsfederung entsteht beim neuen Chassis zusätzlicher Platz für Motor und Getriebe vor der Vorderachse. Die im Schulterbereich angeordneten vorderen Federbeine sorgen nicht nur für eine flache Vorderfront, sondern auch für die bullig und kopflastig wirkende Erscheinung, obgleich gerade die IFS dazu beiträgt, dass der Schwerpunkt zur Mitte wandert.

Pur

Das FF-03 Pro-Chassis ist ein Bausatz ohne Karosserie, Fernsteuerung, Motor und Reifen. Es kommt damit

in einer puristischen Konfiguration wie die TRF-Modelle, bei denen jeweils individuell über die Komplettierung des Modells entschieden werden kann. Das Besondere des Bausatzes ist jedoch nicht diese minimalisierte Ausstattung, sondern die wohl durchdachte Aufwertung mit einer Auswahl an Tuningteilen und der Einsatz von bewährten Baugruppen aus dem Tamiya-Mittelklasse-Segment. Dazu zählen beispielsweise die aus schlagzähem Kunststoff gearbeitete Chassiswanne und die präzise gefertigten Radaufhängungen vom TA-05-Chassis. Bei den Tuningkomponenten sind vor allem die Aluminiumdämpfer hervorzuheben, die ein gut arbeitendes Fahrwerk garantieren. Daneben gibt es unter anderem die blauen Rechts-links-Gewindestreben, ein Kugeldifferenzial und die blaue Motorplatte. Das typische Blau der TRF-Renner leuchtet damit auch beim FF-03 und macht dieses Chassis zu etwas Besonderem, das es aber ohnehin schon durch die Limitierung des Bausatzes ist.

Die Anleitung beschreibt den Zusammenbau in insgesamt 37 Schritten und enthält auch Hinweise zum Setup sowie dem Umbau des Chassis auf die drei Radstände S mit 233 Millimeter, M mit 245 Millimeter und L mit den geläufigen 257 Millimeter. Die Anpassung der Radstände wird über eine in drei Positionen zu variierende Anordnung der Hinterachse erreicht. Mit der Veränderung der Radstände lassen sich die Fahreigenschaften beeinflussen, aber das Chassis kann damit auch für eine Reihe von speziellen Karossen wie etwa die des Porsche 934 Vaillant passend gebaut werden. Auf dem Karton befindet sich ein Aufkleber, der Auskunft darüber gibt, welche Karossen für dieses Chassis verwendet werden können. Die übliche Auflistung der sonst noch für das Chassis passenden Tuningteile fehlt aber. Weder der Karton enthält einen Hinweis darauf noch die Bauanleitung. Einzig das neue Tamiya-Handbuch 2011 enthält eine bebilderte Aufstellung der Tuningteile für das FF-03.

Nummer Sicher

Im vorliegenden Fall wurden zusätzlich noch die Aluminiumdifferenzial-Antriebe eingesetzt. Das Vertrauen in die Kunststoff-Antriebe war zum einen nicht allzu groß, zum anderen ist ein nachträglicher Wechsel



Einzelteile des Bausatzes, der das reine Chassis ohne Motor, Elektronik, Reifen und Karosse enthält

schwierig, da die geschliffenen Stahlscheiben des Kugeldifferenzials auf die Antriebe zu kleben sind. Das Entfernen dieser Scheiben von den Kunststoff-Antrieben und erneute Aufkleben auf die Aluminium-Antriebe kann je nach eingesetztem Kleber zu einer unlösbaren Aufgabe werden.

Der Zusammenbau muss mit entsprechender Aufmerksamkeit erfolgen, um nicht Details zu übersehen und Teile falsch zu montieren. Die Tücke beginnt bereits im Bauschritt eins. Die Explosionsdarstellung zeigt das Differenzial in senkrechter Position und ein Einsetzen der Zylinderkopfschraube von unten. Ein kleiner Pfeil in der Anleitung weist dann aber dezent darauf hin, das Differenzial zuvor um 180 Grad zu drehen. Im Chassis werden zahlreiche Distanzstücke verwendet. Diese sind sich zum Verwechseln ähnlich. Bei einer partiellen Demontage ist das kein Problem; wird hingegen das gesamte Chassis demontiert, dann müssen diese Teile gut sortiert voneinander aufbewahrt werden. Das Kunststoffmaterial der Chassiswanne und einiger Bauteile ist zäher als früher. Das Eindrehen der Schrauben muss deshalb noch gefühlvoller erfolgen, denn der Drehmomentunterschied zwischen Eindrehen, Festdrehen und Überdrehen ist minimal.



Der Zusammenbau beginnt mit dem Einbau der Lenkbrücke

Das Fahrwerk des FF-03 ist qualitativ hochwertig. Dennoch haben die vorderen Querlenker ein unschönes axiales Spiel in ihren Aufnahmen am Chassis. Den einzigen wirklichen Kritikpunkt, den dieses





Das Getriebe wird von einem schützenden Gehäuse eng umschlossen, sodass Schmierfett für optimalen Leichtlauf bedenkenlos eingesetzt werden kann



Für eine solide Verbindung von Getriebe und Motor sorgen eine massive Aluminiumplatte mit Kühlfunktion sowie ein zusätzlicher Bügel auf der Gegenseite

Chassis aber hinnehmen muss, betrifft den Lenkservoanschluss. Der Hebelanschluss vom Servo zum Lenkmechanismus ist geometrisch ungünstig. Der volle Lenkeinschlag kann damit nicht erreicht werden.



Bauteile der Tamiya TRF-Dämpfer

Die Akkuhalterung ist für klassische NiMH-Side-by-Side und Stick-Packs gemacht. Zu beachten ist deshalb, dass bei einigen LiPo-Akkus die zusätzlichen Kabelanschlüsse dieser Akkus mit der Akkuwanne gegebenenfalls kollidieren. Abhilfe schafft für diese LiPo-Akkus nur das partielle Entfernen der Stege im vorderen oder hinteren Bereich.

Komplettierung

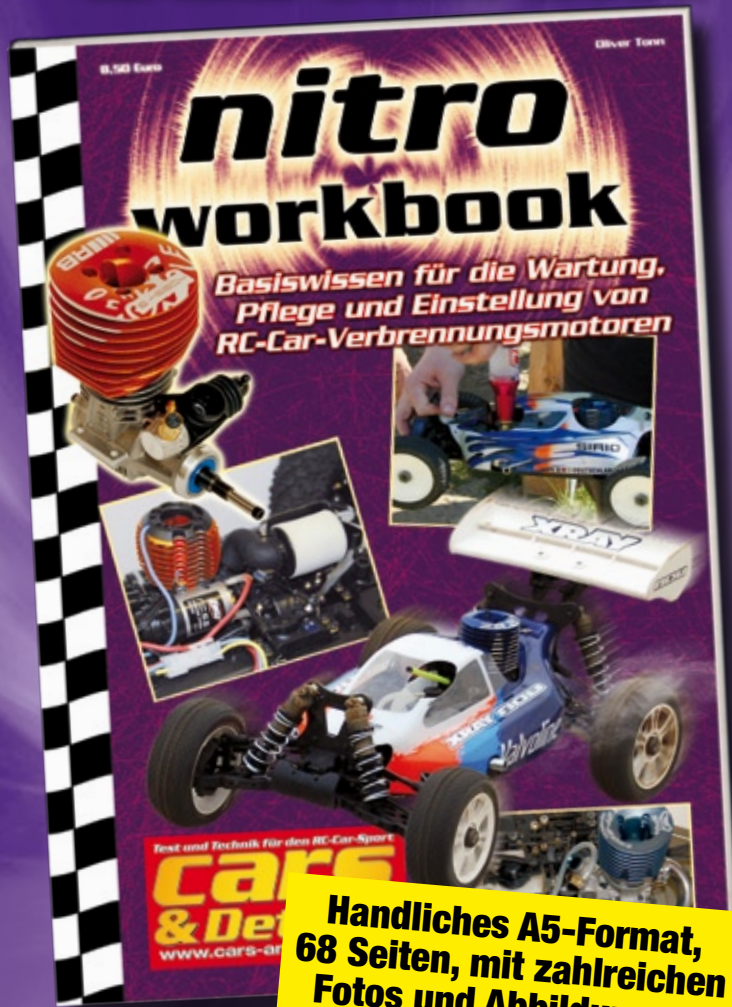
Für das Modell wurde nach einem kleinen Fahrregler Ausschau gehalten und beim Servo ein Low-Profil-Typ gewählt, ohne dass dies von der Einbausituation erforderlich gewesen wäre. Als Motor wurde ein Kollektormotor mit 13 x 3 Turns gewählt, der mit einem 22er-Ritzel eine passende Untersetzung von 8,04:1 ergab. Der Einbau der Fernsteuerkomponenten selbst ist ansonsten problemlos, solange sie klein genug sind.

Das FF-03Pro ist ein Modell, das einen preiswerten Einstieg in die Welt der RC-Car-Wettbewerbe ermöglichen soll. Es verfügt mit einem komplett einstellbaren Fahrwerk über alle Merkmale eines

Bauteile des Kugeldifferenzials, bei dem sich der Austausch der im Tuningprogramm erhältlichen Aluminium-Diff-Joints, im Bild oben, gegen die Kunststoffbauteile von vornherein empfiehlt



Jetzt bestellen!



**Handliches A5-Format,
68 Seiten, mit zahlreichen
Fotos und Abbildungen.
Nur 8,50 Euro
(zuzüglich 2,50 Euro Versand)**

Das Nitro-Workbook von **CARS & Details**: Das ideale Nachschlagewerk für Boxengasse und Hobby-Werkstatt.

- Die Wahl des passenden Motors
- Die richtige Spritsorte finden
- Wahl der optimalen Glühkerze
- Einbau und Ausrichtung des Motors
- Starten des Motors
- Optimieren der Vergasereinstellung

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-100



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

ACT Modelle steuern - aber sicher

2,4 GHz Sender-Erweiterungs-System

Schiffskapitäne, Trucker, Racer

ab € 99.-

S3D-Empfänger
Von 1,8 g bis 42 g, bis zu 26 Servoausgänge
Für ALLE Sender

nautic Set € 249.-
nautic Converter € 79.-

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

www.acteurope.de

IFMAR world champion

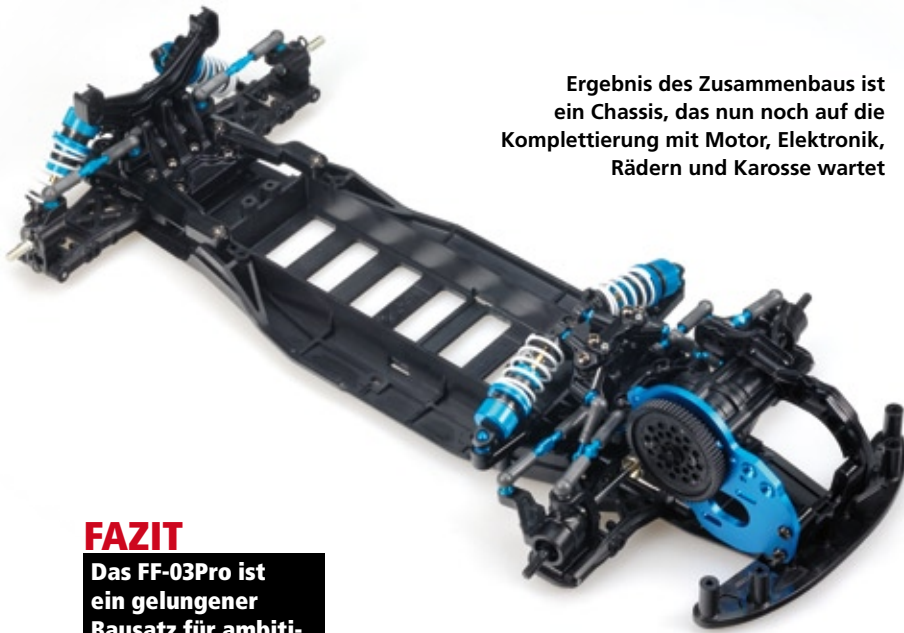
NISRAM

SPEED FORCE

product catalog 2011

Thunder Tiger Europe GmbH • Rudolf-Diesel-Str. 1 • D-86453 Dasing
www.thundertiger-europe.com

Thunder Tiger



Ergebnis des Zusammenbaus ist ein Chassis, das nun noch auf die Komplettierung mit Motor, Elektronik, Rädern und Karosserie wartet



Das Ausführen der Motorkabel ohne Steckverbindung schafft zusätzlich Platz und minimiert die elektrischen Verluste

FAZIT

Das FF-03Pro ist ein gelungener Bausatz für ambitionierte Einsteiger. Es bietet alles, was von einem richtigen RC-Car erwartet wird, angefangen beim professionell gemachten Bausatz, bis hin zu einem unkomplizierten Fahrverhalten und dem Potenzial, viel Motorpower auf die Piste bringen zu können.

Wettbewerbsfahrzeugs. Der Zusammenbau laut Anleitung liefert ein Grundsetup, das aber vor dem ersten Rollout kontrolliert werden sollte. Dafür reicht am Anfang Augenmaß und eine einfache Sturzlehre. Dem Bausatz liegt ein Setup-Sheet bei, auf dem alle eingestellten Fahrwerks- und Antriebs-Parameter festgehalten werden können. Für die Testfahrten wurden an der Vorderachse ein Grad und an der Hinterachse 1,5 Grad negativer Radsturz justiert. Die Spur der Vorderräder wurde neutral eingestellt.

Die Wartungsfreundlichkeit des Renners ist gut. Dazu zählt nicht nur die uneingeschränkte Zugänglichkeit zu den liegenden, vorderen Stoßdämpfern, sondern

auch die Möglichkeit des Wechsels der Querlenkerbefestigungsbrücken, ohne unbedingten Ausbau der Getriebe-Motor-Einheit. Die massive Brücke mit den Rocker-Arms für die liegenden Stoßdämpfer deckt zwar den Lenkmechanismus ab, aber es müssen nur sechs Schrauben gelöst werden und schon ist die Lenkung frei zugänglich.

Rollout

Die Motorisierung mit einem 13 x 3er-Motor erwies sich als passend. Das Chassis war dabei noch nicht am Ende seiner Möglichkeiten. Von konstruktiver Seite verträgt es durchaus auch noch etwas stärkere Triebwerke. Darüber hinaus ist es erstaunlich, welche Power sich mit dem Frontantrieb auf die Piste zaubern lässt. Der zur Vorderachse konzentrierte Schwerpunkt macht das Modell zu einem gut beherrschbaren und richtig schnellen Renner.

Mit dem recht neutralen Setup war das Chassis problemlos zu fahren und zeigte die typischen Eigenheiten eines Fronttrieblers: Aus den Kurven heraus und auf den Geraden ist der FF-03Pro souverän unterwegs und dies mit einer großen Gelassenheit gegenüber Fahrfehlern; beim Anbremsen und steilem Anfahren von Kurven hingegen sieht es ein wenig anders aus. Das Modell lässt sich zwar vehement abbremesen, aber das Haftungsvermögen zwischen Vorderachse und

Separat komplettierte Hinterachse vor ihrem Einbau in das Chassis



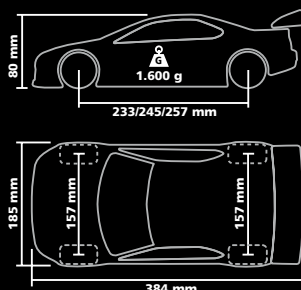
CAR CHECK

FF-03 PRO Dickie-Tamiya

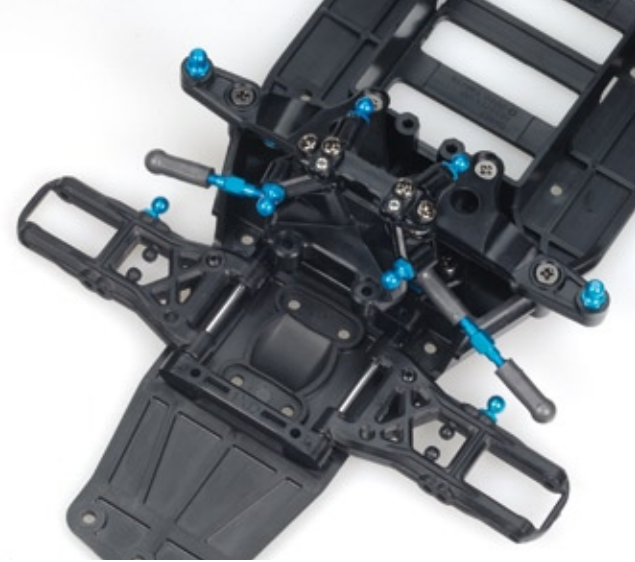
- Klasse: Elektro-Onroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 219,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

■ Technik: Frontantrieb, komplett kugelgelagert, Kugeldifferenzial, IFS vorne

■ Benötigte Teile: RC-Anlage, Lenkservo, Fahrregler, Fahrakku, Karosserie, Reifen

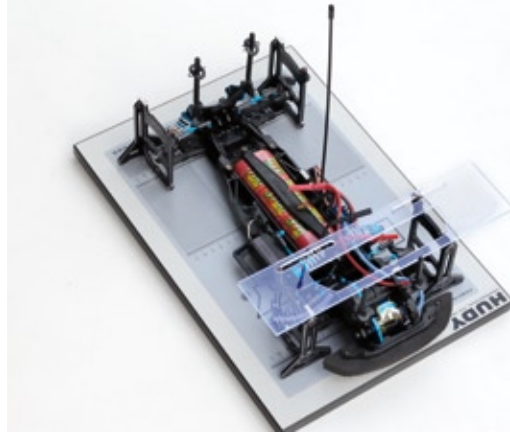


Der Motor liegt deutlich vor der Vorderachse und sitzt zwischen Aluminiumplatte und dem gegenüberliegenden Bügel in einem schützenden Käfig



Obwohl die vorderen Querlenkerbefestigungsbrücken unter der Motor-Getriebeeinheit verschwinden, können sie ohne Demontage dieser Einheit gewechselt werden

Hinterachse muss dabei stimmen und gut ausbalanciert sein. Das Heck drängt ansonsten unweigerlich nach vorne und die Fahrt endet dann abrupt in wilden Drehern. Dieses Ausbalancieren wird im Wesentlichen durch die Wahl der Reifen und die Abstimmung der Federung erreicht. Es empfiehlt sich, auf der Hinterachse weiche-



Für eine genaue Einstellung ist ein Setup-Board ideal, aber für den Anfang nicht unbedingt erforderlich

re Reifen einzusetzen und die Federung der Hinterachse zudem möglichst weich abzustimmen. Das sichert eine gute Haftung beim Anfahren und Anbremsen von Kurven sowie entsprechende Spurstabilität beim schnellen Durchfahren von weit gezogenen Kurven.

Was für den jeweiligen Streckenbelag am besten passt, muss aber letztlich ausprobiert werden. Wir haben vorn Tamiya Reinforced Slicks Type-A und hinten Type-B eingesetzt. Wenn ein brauchbares Pärchen gefunden ist, erweist sich das FF-03Pro als ein einfach zu pilotierendes, beeindruckend schnelles und zudem unempfindliches Modell, denn die Kapselung des gesamten Antriebssystems sorgt für weitgehende Robustheit gegenüber unsauberen Pisten. ■



Genau wie das Original besticht der FF-03Pro-Golf mit einem souveränen Handling und unkompliziertem Fahrverhalten

TUNINGTEILE INKLUSIVE

- 42102 TRF Alu-Dämpfer Set (4) schwarz beschichtet
- 51000 Hi-Torque Servo Saver schwarz
- 53159 Alu-Stoppmutter mit Bund M4/4 Millimeter blau eloxiert (5)
- 53642 TRF Alu Kugelkopf 5 Millimeter M3 blau eloxiert
- 54121 TA-05 Alu Ruderhorn H.T. Servo Saver 51000
- 54223 FF-03 Alu Motorkühlplatte blau eloxiert
- 53601 TRF Kugelpfanne 5 Millimeter (8) Low Friction
- 53640 TRF Alu Kugelkopfmutter 5 Millimeter M3 blau eloxiert (10)
- 53642 TRF Alu Kugelkopf 5 Millimeter M3 blau eloxiert
- 54249 Alu Spannachse M3 x 32 Millimeter blau eloxiert (2)
- 54248 Alu Spannachse M3 x 23 Millimeter blau eloxiert (2)

ZUSÄTZLICH EINGESETZT

- 54233 FF-03 Aluminum Diff Joint Set

▼ Anzeige

1/8 4WD Electric Offroad Buggy

XONIC

Brushless Buggy

2. Platz
Bischofsheim
Warm-Up

299,00 €
RTR/Set

CS-ELECTRONIC
FACTORY

80+km/h fahrfertig aufgebaut
2.4 GHz Fernsteuerung
No .C10120

www.cs-electronic.com



Der Preis ist heiss

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Viel Funke für wenig Geld



Gerade im Bereich 2,4 Gigahertz ist die Wahl des Senders eine sehr langfristige – bindet man sich doch beim Nachkauf von Empfängern an den Hersteller. Da ist es gut zu wissen, dass es auch programmierbare Sender im unteren Preissegment gibt, die gute Qualität liefern.



Die SW-Taste wird nur für den Binding-Vorgang benötigt, wohingegen der darunter liegende Schiebeschalter nur in Frankreich auf der Position „Fra.“ stehen darf

Der neue Sender von Carson basiert nicht mehr auf dem bekannten Design, es wurden hier völlig neue Wege beschritten. Dies fängt beim hintergrundbeleuchteten Display an und hört bei den benötigten vier Akkuzellen auf. Konventionelle Sender nutzen meist acht Mignonakkus, wohingegen der Carson Reflex Pro-Sender zwar Fächer für acht Akkus im Sockel des Senders aufweist, hiervon aber nur die Hälfte genutzt wird.

Gashebelwegs von 50/50 auf 70/30 gedacht. Darüber hinaus verfügt der Sender über eine Ladebuchse sowie die obligatorischen Trimmelemente rund um das Lenkrad.



Bluelight

Direkt nach dem Einschalten glimmt das 35 x 30 Millimeter große Digit-Display in hellem Blau – ohne jedoch zu grell zu wirken. Die Tasten sind allesamt direkt unter dem Display angeordnet und dienen ausschließlich der Steuerung des Menüs. Die weiteren Schieber auf der linken Seite des Senders sind für die Wahl des Einsatzgebietes (Frankreich oder Europa) sowie zum Verstellen des

Anders als bei einigen Einsteiger-Fernsteuerungen hat der Nutzer die Möglichkeit, bis zu 15 Modelle oder Abstimmungsvarianten im Senderspeicher zu hinterlegen. Die Identifikation erfolgt dabei über ein dreistelliges Namenskürzel, das frei eingestellt werden kann. Ebenso frei ist der Nutzer bei der Entscheidung, welche Einstellungen denn nun genutzt werden soll. Hier muss man sich entscheiden, welche Funktionen man benötigt: Exponential für Lenkung und Gas/Bremse – bei Letzterem auch nach Seiten getrennt –, lieber einen Feintrimm für alle Kanäle oder doch besser eine ABS-Funktion für die Bremse? Der Reflex Pro-Sender hat neben diesen Funktionen natürlich auch die grundlegenden Einstelloptionen wie Servowegumkehr, Servowegeinstellung und auch eine Failsafe-Funktion für den Gaskanal wurde nicht vergessen. Ganz nebenbei verfügt die Reflex Pro über einen dritten Kanal und kann daher bei Modellen mit Schalt- oder Rückwärtsgetriebe genutzt werden.

Neben den vier unteren Akkus kann man den oberen Teil des Fachs auch für vier Ersatzakkus nutzen. Neben einer Verlängerung der Betriebszeit ist der Sender dann auch ausgewogener und liegt besser in der Hand



Ein schickes Design mit gut ablesbarem Display und einer übersichtlichen Programmierung kennzeichnen den neuen Pro-Sender

Einfache Sache

Ein echtes Kinderspiel ist das Einstellen des Empfängers auf den Sender, das so genannte Binding. Zunächst den Empfänger mit Strom versorgen und diesen einschalten. Nun wird kurz der SW-Taster am Empfänger gedrückt und gleich danach der Sender eingeschaltet – das war schon der Binding-Vorgang, einfacher und schneller geht es kaum. Genauso schnell hat man auch die Failsafe-Funktion eingestellt. Gerade bei schnellen Modellen ist diese neben einer soliden Funkübertragung extrem wichtig. Die maximale Entfernung des Modells zum Sender darf 400 Meter nicht überschreiten. Beim Test funktionierte der Kontakt zwar noch knapp darüber, dennoch ist dies ein Wert, bei dem man das Modell schon lange nicht mehr gut genug sehen kann – also völlig ausreichend.

Selbst in schnellen und sehr starken Brushlessmodellen ließ sich die 2,4-Gigahertz-Anlage mit der Frequenzhopping-Technik nicht aus der Ruhe bringen – Störungen waren nicht auszumachen. Im direkten Vergleich zu weit teureren Anlagen fiel lediglich der etwas höhere Stromverbrauch des Senders auf. Wobei

Griffiges Moosgummi anstelle von Hartgummi – so soll ein Lenkrad aussehen, noch dazu im coolen Felgendesign mit roter Bremssattelattrappe



Gut zu sehen sind hier die Ladebuchse mit Pinbelegung und der obligatorische Umschalter für unsere französischen Nachbarn

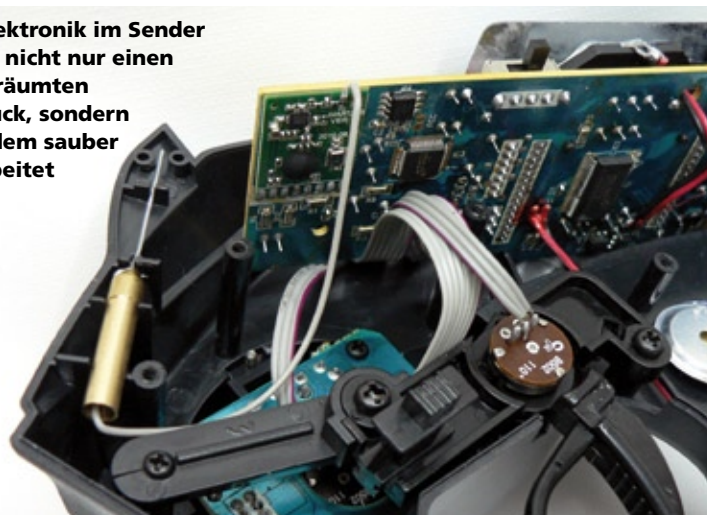
knapp unter 200 Milliampere zu den 240 Milliampere des Carson-Senders schon Meckern auf hohem Niveau darstellt. Mit handelsüblichen 2.100-Milliamperestunden-Akkus kann der nur 368 Gramm leichte Sender fast neun Stunden betrieben werden, was selbst Hardcorebasher an die Grenzen bringt. Damit der Nutzer aber dennoch schnell weitermachen kann, wurde auf der linken Seite eine Ladebuchse integriert. Diese sollte allerdings nicht überlastet werden, daher ist hier ein Ladestrom von 400 Milliampere nicht zu überschreiten.

Auch der Empfänger lässt sich im Modell dank der kleinen Abmessungen von 34,5 x 26,1 x 14,3 Millimeter und einem Gewicht von knapp 10 Gramm in nahezu jeder Ecke unterbringen. Die kurze Antenne muss dabei nicht zwingend aus dem Modell geführt werden, bei Tests war auch unterhalb der Karosserie ein störungsfreier Empfang möglich. Abgerundet wird das gute Bild durch eine leicht verständliche und in Deutsch verfasste Anleitung. ■



Eine negative Exponentialfunktion sorgt für ein sanfteres Ansprechen des Servos um die Mitte herum. Dies kann sogar nach Gas und Bremse getrennt eingestellt werden

Die Elektronik im Sender macht nicht nur einen aufgeräumten Eindruck, sondern ist zudem sauber verarbeitet



FAZIT

Einfach in der Handhabung, leicht und schnell programmierbar – der Carson-Sender Reflex Wheel Pro ist zu dem Preis ein guter Sender für alle ambitionierten Fahrer, da viele Features schon enthalten sind. Generell ist ein preiswerter Einsatz der Anlage möglich, da weitere Empfänger ebenfalls günstig zu haben sind.



Sandmann



Was gibt es besseres als mit Vollgas durch die Sandgrube zu bashen. Idealerweise passiert das Ganze mit einem Short Course-Truck. Solche Fahrzeuge erfreuen sich zurzeit großer Beliebtheit. Einen ganz speziellen Truck gibt es nun von HPI – der Mini Trophy Desert Truck. Dieser konzentriert sich mehr als seine Short Course-Brüder auf Originalität in Sachen Aussehen und Antrieb. Er ist keine Rennmaschine, bei der es nur auf Rundenzeiten ankommt, sondern vielmehr ein Langstreckenfahrzeug, das im Original auch mal eben 500 oder 1.000 Meilen durchhalten muss.

Text und Fotos:
Frank Jaksties

Der kleine Truck ist keineswegs ein echter Mini. Auch wenn der Maßstab mit 1:12 angegeben ist, verfügt er doch über eine beachtliche Länge von weit über 500 Millimeter. Er steht seinem Short Course-Brüder, dem HPI Blitz im Maßstab 1:10, in Nichts nach. Das Mini bezieht sich vielmehr auf die Klasse, in der das Original bei Rennen startet. Diese nennt sich 7200, was sich auf das Gesamtgewicht des Trucks in Pfund bezieht, und ist verglichen mit den anderen Klassen wirklich „mini“. Der Mini Trophy Truck verfügt über dieselbe Lackierung wie das Original. Auch die Decals stimmen exakt. Eine Besonderheit ist, dass der HPI Truck

vor seinem großen Bruder am Start war. Der TSA Trophy Truck im Maßstab 1:1 kam erst später. Das TSA Motorsports Team nahm den Mini als Vorbild für ihre Rennmaschine.

Leckerbissen

Der Mini Trophy Truck entbehrte, was den Aufbau eines RC Cars betrifft, jedweder bekannten Logik. Klar ist ein Allradantrieb verbaut. Alle Räder und die Achsen sind gefedert sowie mit Stoßdämpfern ausgestattet. Aber wie dieses Antriebskonzept gelöst wurde, ist beeindruckend. Der Truck basiert auf einem Kunststoff-Wannenchassis. HPI setzt bei

Mit Vollgas durch die Dünen



Die Stoßstangen bestehen aus extrem strapazierfähigem Nylon. So ist gewährleistet, dass bei einem Crash nicht gleich etwas kaputtgeht



Selbst Fahrer- und Beifahrerfigur finden sich im Inneren des Desert Trucks



Die Diffs bestehen aus Metall. Gut gefettet werden sie lange für Fahrspaß sorgen

seinem Kunststoff auf Nylon, das überaus strapazierfähig ist und so einiges einstecken kann. Im vorderen Bereich sind Dreiecksquerlenker ober- und unterhalb der aus Aludruckguß bestehenden Radträger verbaut. An ihnen sind die Öldruckstoßdämpfer aus Kunststoff befestigt. So weit so gut – bewährte Technik.

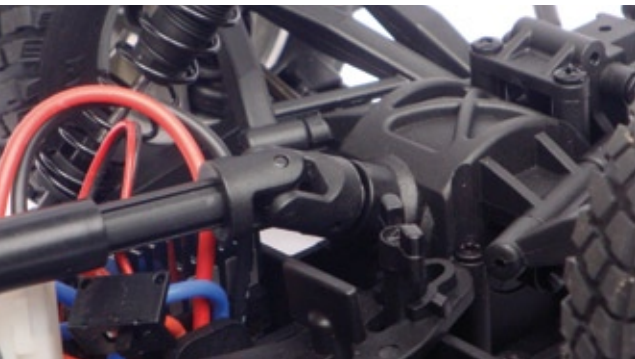
Abenteuerlich wird es dann aber beim Rest der Aufhängung. Der obere Anschlagpunkt der vier Stoßdämpfer liegt nicht wie üblich an zwei Dämpferbrücken, sondern ist stattdessen in den komplexen Gitterrohrrahmen integriert. Dieser besteht ebenfalls aus Kunststoff und macht – bedingt durch die vielen Streben – einen soliden Eindruck. Der Rahmen wird an mehreren Punkten am Chassis angeschraubt.

Die hintere Aufhängung ist klassentypisch den Desert Trucks nachempfunden und mit unteren Längslenkern ausgeführt. Die Längslenker münden in Radträgern

aus Aluguss, die mit den vorderen Trägern identisch sind. Eine zusätzliche Haltestrebe stabilisiert die Achskonstruktion. Der obere Punkt der Radträger ist wiederum mit Dreieckslenkern am Chassis befestigt. Die Einstellung der Vorspur erfolgt mittels Spurstangen. Die Stoßdämpfer bestehen aus Kunststoff, sind mit Silikonöl befüllt und verfügen über ein Außen-gewinde. Dadurch lässt sich die Federvorspannung mittels Rändelmutter einstellen.

Alle Viere

Der Antrieb ist als Allradversion ausgeführt und komplett kugelgelagert – so wie der Rest des Fahrzeugs auch. Um in dem relativ schmalen Truck ausreichend Platz für alle Komponenten zu schaffen, hat HPI die Antriebswellen samt Hauptzahnrad auf der rechten Chassisseite etwas erhöht verbaut. Der Motor liegt hingegen sehr tief im Chassis, genau unter dem Hauptzahnrad. So kann der Fahrakku auf der linken Seite platziert werden. Er speist den SC-



Die Differenziale in den Achsen sind angewinkelt verbaut

15-Fahrregler, der über die Funktionen vorwärts, Bremse, rückwärts verfügt und den 15-Turns-Firebolt-Motor ansteuert.

Antriebswellen aus Kunststoff leiten die Kraft vom Hauptzahnrad, das mit einem Slipper versehen ist, an die Differenziale weiter. Diese sind angewinkelt auf dem Chassis platziert, damit eine reibungslose Übertragung der Drehkräfte gewährleistet wird. Im Inneren der Differenziale finden sich gut gefettete Komponenten aus Metall, die sehr widerstandsfähig wirken. Über normale Stahlknochen wird die Drehbewegung an die Räder weitergeleitet.

Detaillösungen

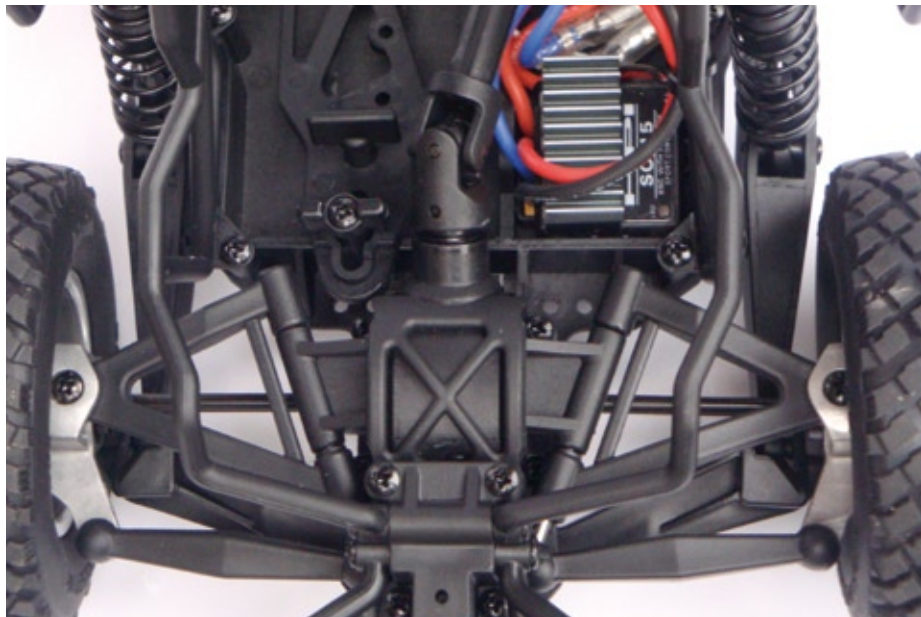
Beim ersten Betrachten des Mini-Trucks stellt sich wohl jedem die Frage, wie man denn den Akku wechselt. Die Lösung dafür ist recht simpel. Unter den hinteren Reserverädern, die im Übrigen nur Attrappen sind, befindet sich ein kleiner Drehverschluss. Dreht man ihn um neunzig Grad, kann man den mittleren Teil des Käfigs einfach hochklappen. Darunter hat man freien Zugang zum Akkuhalter, der ebenfalls mit einem Drehverschluss versehen ist. Der Akkuwechsel ist also einfach und schnell durchzuführen.

Über dem Akku und der Motor-Getriebeeinheit ist ein zweiteiliges Fahrerteam aus Lexan verbaut. Durch die klaren Scheiben der Karosserie sind die beiden Desert-Truck-Piloten von außen gut sichtbar und unterstreichen den Scale-Effekt des Trophy-Trucks. Die Karosserie ist als dreiteiliges Set ausgeführt. Motorhaube, Kotflügel und Fahrerkabine bestehen aus einem Stück Lexan. Hinzu kommen noch die hinteren Kotflügel, die mit je zwei Karosseriekammern am Käfig befestigt werden.

Bei den Reifen hat sich HPI nicht lumpen lassen und die Bereifung den Yokohama Geolandar offiziell und

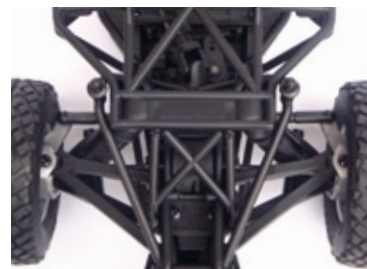


Der Motor in seiner Halterung. Alles ist beim HPI Mini Desert Truck etwas komplexer, so auch die Befestigung des Antriebsaggregats



Die Aufhängungsgeometrie des Mini Desert Truck ist einmalig. Hier finden sich keine Geraden, alles ist winklig verbaut

lizenziert nachempfunden. Sie entsprechen der klassischen 1,9-Zoll-Größe mit 12-Millimeter-Sechskantmitnehmern, wie sie auch bei 1:10er-Tourenwagen zu finden sind. So lässt sich auf Wunsch im Nachhinein fast jedes Felgendesign mit den großen, griffigen Reifen bestücken.



Prerun-Check

Vor der ersten Ausfahrt gilt es, dem Firebolt-Bürstenmotor in 540er-Baugröße eine Einlaufphase zu gönnen. Also, Gleitlager ölen und ein paar Motorprogramm-Durchgänge durchführen, bevor es auf die Strecke geht. Anschließend noch das Aggregat mit Druckluft ausgeblasen und die Gleitlager mit einem Tropfen Gleitlageröl versehen – fertig. So vorbereitet sollte der 15-Turner eine gute Performance bei langer Lebensdauer bieten.





Ein besonderes Schmankerl ist die Konstruktion des Käfigs. Er ist so komplex, dass man erst einmal mehr als ein Dutzend Schrauben lösen muss, um ihn zu demontieren. Nicht ganz einfach, wenn man mal eben an die Innereien will. Wartungsfreundlichkeit sieht anders aus

Der Akku, in diesem Fall ein 2s-LiPo mit 7,4 Volt und 5.000 Milliamperestunden, wurde platziert und die Fernsteuerung eingeschaltet. Wenn man den Mini zum Leben erweckt, muss man beachten, dass sich der Regler erst automatisch konfigurieren muss, bevor man losfahren kann. Nach dem Ertönen des Signals kann es losgehen.

Zunächst rollte der Mini Trophy Truck noch etwas verhalten über die Straße. Der Geradeauslauf wurde ein klein wenig korrigiert und der Gashebel immer weiter durchgezogen. Da es sich bei dem 15-Turns-Motor um kein Rennaggregat handelt, war die moderate Höchstgeschwindigkeit des Trucks keineswegs überraschend. Er ist schließlich in erster Linie für Einsteiger gedacht.

Test Time

Um die Performance zu steigern, bietet es sich an, das Übersetzungsverhältnis zu ändern. Dies geschieht über einen Wechsel des Ritzels. Der Tausch kann

Der NiMH Hyper Pack-Akku mit 7,2 Volt und 4.600 Milliamperestunden Kapazität von LRP electronic sorgt für Power und lange Fahrzeiten. Er wird einfach von hinten eingelegt



Geniale Optik
4WD-Antrieb
Überrollkäfig
Komplett
kugelgelagert

27-Megahertz-Technik
Zu weicher
Servosaver

durchgeführt werden, ohne den Käfig zu demontieren. Die Löcher zwischen den Käfigstreben sind gerade groß genug, um mit den Fingern hindurch zu fassen. Hier zeigt sich, dass der Mini-Truck nicht wirklich schrauberefreundlich ist. Wer auf mehr Power steht, hat die Möglichkeit, ein kraftvolles Brushless-Set mit maximal 5.700 Umdrehungen pro Minute und Volt in den Truck einzubauen. Das ist die maximale Belastung, die von HPI für den Antrieb zugelassen, oder vielmehr empfohlen wird.

Auf der Straße machte der Mini-Truck einen guten Eindruck. Die Reifen hatten ausreichend Traktion und nur das Fahrwerk werkelte ein bisschen zu viel. Die Seitenneigung in Kurven war immens und auf das Stock-Setup zurückzuführen. Der Truck ist eben für den Betrieb abseits befestigter Straßen gedacht. Ob Kiesgrube, Strand oder Spielplatz, das ist das Terrain, für das der Mini Trophy Desert Truck geschaffen wurde. Hier sieht es auch mit dem Fahrwerk schon ein wenig besser aus. Warum nur ein wenig? Ganz einfach: Das Silikonöl in den Dämpfern ist mit WT35 zu dünnflüssig. Vor allem auf der Hinterachse passt die Öl-Federkombination nicht besonders gut. Nach ein wenig Herumexperimenten-

Bedingt durch die schmale Spur ist die Kippgefahr bei schnellen Kurvenfahrten recht groß. Da heißt es beherzt gegenzulenken, bevor sich der Truck überschlägt



CAR CHECK

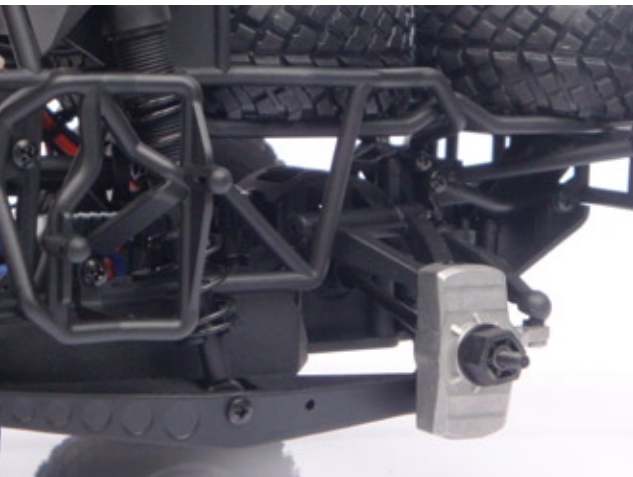
HPI MINI TROPHY DESERT TRUCK
LRP electronic

- Klasse: Elektro-Offroad 1:12
- Empfohlener Verkaufspreis: 249,90 Euro
- Bezug: Fachhandel

■ Technik: Allradantrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Bürstenmotor

■ Benötigte Teile:
Acht Mignonzellen, Fahrakku

2.200



Alle vier Räder verfügen über 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer, auf denen Felgen der Tourenwagengröße verbaut sind. Dem Original nachempfundene Längslenker an der Hinterachse ersetzen die üblichen Querlenker. Das Fahrwerk lässt sich über Rändelmuttern einfach einstellen. Am oberen Befestigungspunkt der Stoßdämpfer kann man noch eine andere Position wählen

werk schlägt zusehens durch und erscheint ein wenig schwammig. Vorne kann man die Dämpfer so belassen, hinten sollte man jedoch auf WT60 umsatteln. Wer es originalgetreu mag, kann für noch mehr Dämpfung einen weiteren Dämpfer einbauen. Dank der beiliegenden, langen Kugelaufnahmen ist dies kein Problem. Die zu verwendenden Zusatzdämpfer sollten eine Länge von 100 Millimeter nicht unterschreiten.

Der Servosaver ist ebenfalls nicht das Gelbe vom Ei. Sicherlich schützt er mit seinem sehr schnellen Ansprechen das Lenkservo, aber dem Fahrkomfort und der Performance steht er definitiv im Weg. Abhilfe schafft hier ein weiterer Ring um den Servosaver. Da beim HPI-Servosaver zwei Kunststoffringe verbaut sind, passt ein weiterer Ring aus Metall hervorragend über die beiden Kunststoffteile. Dadurch lässt sich verhindern, dass der Servosaver schon bei der geringsten Belastung aufmacht und die Lenkkraft verlorenght. Eine einfache und simple Tuningmaßnahme.

Des Weiteren war auffällig, dass der Lenkausschlag noch etwas größer hätte ausfallen könnte, da die Radträger noch nicht an ihren vorgesehenen Anschlag gerieten. Hier schafft die Versetzung des Anlenkpunkts am Servosaver-Hebel um eine Stelle nach innen Abhilfe. Durch den kürzeren Weg verfügt das Servo nun über mehr Stellweg.

tieren fand sich eine gute Abstimmung mit WT60 in den hinteren Dämpfern. So schlägt das Chassis nicht gleich bei der kleinsten Bodenwelle durch und zusätzlich federt es auch nicht mehr nach.

Das Springen über Dünen bringt mit dieser Abstimmung ebenfalls mehr Spaß, da der Truck sanfter landet und schneller wieder am Gashahn gezogen werden kann. Leider liegen dem Fahrzeug keine anderen Dämpferplatten bei. Damit wäre die Abstimmung noch leichter gefallen. Was noch auffiel, war, dass die Räder selbst mit 100 Prozent Dual-Rate an der Fernsteuerung nicht ganz einschlugen. Damit war der Wendekreis sehr groß. Hinzu kam noch, dass der Servosaver extrem weich ist und auf Passagen mit hoher Traktion die Vorderräder wieder gerade zog. Auch dies trug zu einem großen Wendekreis bei. In rutschigen Kurven kann der Truck mit seinem Allradantrieb glänzen. Das ausbrechende Heck lässt sich mit Gegensteuern und Gasgeben wieder einfangen. Da das Auge ja bekanntlich mitfährt, sind all die kleinen Ausreißer nach der ersten Fahrt wieder verziehen. Es ist einfach schön, das Fahrwerk arbeiten zu sehen und zu beobachten, wie der Truck sich in den Kurven zur Seite neigt und die Räder immer wieder im Radlauf verschwinden.

Feinabstimmung

Wie bereits erwähnt, bietet es sich an, das Silikonöl in den Dämpfern gegen ein etwas zäheres auszutauschen. Die originale Befüllung mit WT35 scheint nicht nur in schwerem Gelände etwas zu schwach. Das Fahr-

Um den Akku zu wechseln, reicht es, unter dem hinteren Ersatzrad den Schnellverschluss um 90 Grad zu drehen.

Dann lässt sich der Käfig mit den Ersatzrädern hochklappen und man kann den Akku von seiner Halterung befreien. Beide Ersatzräder sind Attrappen



FAZIT

Beim HPI Mini Trophy Desert Truck handelt es sich um ein gelungenes Einsteigermodell, das dem Benutzer viel Fahrfreude bereiten wird. Es ist etwas umständlich im Bezug auf die Wartung aber dafür umso genialer in Sachen Fahrdynamik und Optik.

Die Bürstencombo sorgt für Vortrieb und es macht Spaß, dem Desert-Truck zuzusehen, wie er durchs Gelände pflügt



Mini-Abo Maxi-Vorteil



3 für 1

**3 Hefte frei Haus
nur 1 Heft bezahlen**
Abo jederzeit kündbar

CARS & Details bringt monatlich alles über

**Offroadler & Glattbahner
Materialbearbeitung
Neuheiten am Markt
Fahrzeugtechnik
Elektro- & Verbrennungs-
motoren**

**Fahrtraining
Akkus & Ladegeräte
Slot-Racing
Elektrik & Elektronik**

... und vieles mehr!

Deine Schnupper-Abo-Vorteile

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

Jetzt bestellen – einfach ausfüllen und ab damit.

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

Im Internet: www.cars-and-details.de

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

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort Land

Geburtsdatum Telefon E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)
Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

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

CD1108



LEIPZIGER MESSE

IHR HOBBY-UNIVERSUM IN LEIPZIG

modell hobby Spiel

30.Sept. – 3.Okt.2011

von Freitag bis Montag



www.modell-hobby-spiel.de · www.hobby360.de

Mit freundlicher Unterstützung von



www.modell-aviator.de

www.rc-heli-action.de

www.3d-heli-action.de

www.cars-and-details.de

www.trucks-and-details.de

www.rad-und-kette.de

www.kite-and-friends.de

www.teddys-kreative.de

www.puppen-und-spielzeug.de

www.babypuppen-magazin.de

www.spielbox.de

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

The V-One R4 works best with



Smartphone
QR Code Link
direkt zum Produkt!

**KYOSHO-
iMotorSports**

www.discover-R4.de

V·ONE R4

.12 ENGINE POWERED TOURING CAR SERIES

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



Geschichtsträchtig



Das erste Mal - ein Riesenerfolg

Die Short Course-Klasse ist inzwischen in aller Munde. Und daran ist nicht zuletzt das Mega-Event der vergangenen Wochen beteiligt: die European Short Course Masters von Thunder Tiger. Der Austragungsort für dieses in Deutschland bisher einzigartige Spektakel war der Fuchstalring des MC Welden Anfang Juni. Zahlreiche internationale Spitzenfahrer wie der amerikanische Short Course-Superstar Ryan Maifield waren vor Ort.

Text: Jan Schnare
Fotos: Hubert Fischer,
 Thunder Tiger Europe



Trotz des meist griffigen Untergrunds ist die Strecke nicht leicht zu meistern

Für jeden RC-Car-Piloten gab es die richtige Klasse. Angefangen bei 2WD-Modified im Maßstab 1:10, 4WD-Modified ebenfalls in 1:10 über 2WD-Hobby 1:10 bis hin zur Königsklasse 4WD-Modified in der großen 1:8er-Klasse. So fand jeder Fahrer ganz nach individuellem Können und dem verwendeten Material die richtigen Gegner. Doch es war nicht nur der Spaß an Short Course-Modellen, die die Teilnehmer motivierten, bei dem Event an den Start zu gehen. Denn es warteten zahlreiche Sachpreise auf die Fahrer. Alleine für die Teilnahme bekam jeder Mitstreiter eine Flasche hochwertiges Silikonstoßdämpferöl von Team Associated geschenkt. Zusätzlich gab es Warengutscheine im Wert von 3.000,- Euro.

Stars und Sternchen

In den beiden 1:10 Modified Klassen ließen es die nationalen und internationalen Profis so richtig krachen – allen voran der US-Star Ryan Mayfield, Österreichs RC-Car-Fahrer Hupo Hönlgl und das deutsche Super-Talent Jörn Neumann. Reichlich Fahrspaß, Gesel-

ligkeit, Fairness, gesunder Ehrgeiz, Top-Leistungen und faszinierende Performance an allen Ecken und Enden, egal in welcher Fahrer-Gruppe oder Klasse, auf der Rennstrecke oder daneben – überall herrschte ausgelassene Stimmung. Der amtierende ORE-Doppel-Weltmeister Martin Achter sorgte für mächtig Furore und dominierte die spektakuläre 1:8er-Klasse. Urgesteine wie Robert Hart, Gerd Pfeiffer und Stefan Mößner zeigten wieder einmal, dass RC-Car-Fahren keine Jugend-Domäne ist. Speziell Robert und Gerd waren immer in direkter Schlag-Distanz zur absoluten Spitzen-Gruppe. Ganz besonders im Rampenlicht standen natürlich alle die Fahrer, die ganz für sich persönlich dieses Event mit dem Erreichen des A-Finales ihrer jeweiligen Klasse krönen konnten.

So richtig versöhnlich wurde es dann auch noch mal im Anschluss an die Siegerehrung, als Thunder Tiger Warengutscheine unter allen Teilnehmern verlost hat und so manchem die anschließende Heimfahrt mit bis zu 600,- Euro versüßt wurde. ■

Die Klasse der imposanten 1:8er-Trucks war sehr beliebt bei den Massen. Ein unvergleichlich originales, Fahrbild beim Driften, verblüffende Original-Optik und der Mix aus Nitro- und Elektro-Modellen im direkten Vergleich bildeten ein wundervolles Gesamterlebnis für Fahrer und Beobachter



Bayrisches Nitro-Urgestein neben US Universal-RC-Car-Künstler: Michael Stammitz betreute Ryan Mayfield während der gesamten Veranstaltung

Team Durango war stark im 4WD – hier Gerd Pfeifer und der amtierende ORE IFMAR Doppel-Weltmeister, Martin Achter. Schade, dass der neue Team Associated SC10 4x4 und seine Fahrer in Welden durch Motor-Probleme eingebremst wurde



2WD MODIFIED

Position	Fahrer	Chassis
1.	Hönigl, Hubert	Team Associated SC10
2.	Neumann, Jörn	Team Associated SC10
3.	Mayfield, Ryan	Team Associated SC10
4.	Hart, Robert	Team Associated SC10
5.	Eberhard, Florian	Team Associated SC10
6.	Moessner, Stefan	Team Associated SC10
7.	Wirthner, Peter	Team Associated SC10
8.	Knott, Stefan	Team Associated SC10
9.	Bremicker, Tim	Kyosho Ultima SC R
10.	Geier, Christian	Team Associated SC10
11.	Scharrer, Martin	Team Associated SC10



Die Schnellsten in der Klasse 2WD Standard SC10 (von links): Thomas Kremser, Manuel Rapp und Lars Wunderlich

2WD STANDARD SC10

Position	Fahrer	Chassis
1.	Rapp, Manuel	Team Associated SC10 RTR
2.	Kremser, Thomas	Team Associated SC10 RTR
3.	Wunderlich, Lars	Team Associated SC10 RTR
4.	Klotz, Maximilian	Team Associated SC10 RTR
5.	Kripp, Christopher	Team Associated SC10 RTR
6.	Hennek, Joerk	Team Associated SC10 RTR
7.	Resch, Rico	Team Associated SC10 RTR
8.	Werner, Heinz	Team Associated SC10 RTR



Die 1:8er-Fahrer unter sich



Groß, anspruchsvoll, einzigartig – der Fuchstalring des MC Welden bot eine imposante Bühne für die European Short Course Masters



Der Team Associated SC10 in der Factory Team-Version des Siegers 2WD Modified, Hupo Hönigl aus Österreich. Es ist schön zu wissen, dass man heutzutage selbst in der offenen Klasse an einem serienmäßigen Short Course-Fahrzeug eines renommierten Herstellers kaum noch Tuningteile nachrüsten muss



Weite Sprünge und packende Überholmanöver gehören auf dem Fuchstalring zum Programm



So sehen Sieger aus. Die Gewinner konnten sich unter anderem über Gutscheine im Wert von 50,- ...



Power und Grip. Es ist schon imposant, wenn ein Short Course-Truck trotz seines langen Radstands seine Nase lupft



... bis hin zu 600,- Euro freuen

4WD MODIFIED

Position	Fahrer	Chassis
1.	Neumann, Jörn	Durango
2.	Hönigl, Hubert	Durango
3.	Achter, Martin	Durango
4.	Pfeiffer, Gerd	Durango
5.	Hart, Robert	Team Associated SC10 4x4
6.	Dobetsberger, Christoph	Team Associated SC10 4x4
7.	Knott, Andreas	Team Associated SC10 4x4
8.	Mayfield, Ryan	Team Associated SC10 4x4
9.	Khorosh, Marcel Louis	Durango
10.	Kilian, Werner	Team Associated SC10 4x4
11.	Knott, Stefan	Team Associated SC10 4x4

4WD SC8 1:8 MODIFIED

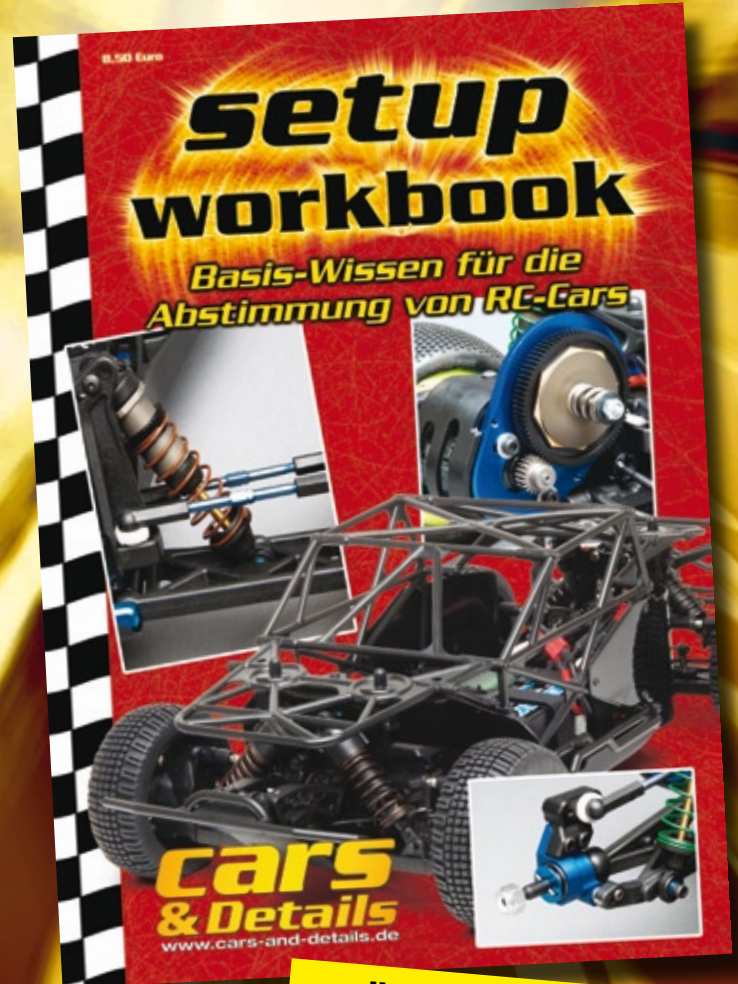
Position	Fahrer	Chassis
1.	Achter, Martin	CS-XONIC Short Course
2.	Ertl, Andreas	Team Associated SC8e
3.	Forster, Norbert	CS-XONIC Short Course
4.	Gillig, Robert	Team Associated SC8e
5.	Stamnitz, Michael	Team Associated SC8e
6.	Jacobi, Dominik	Team Associated SC8
7.	Dobetsberger, Daniel	Team Associated SC8
8.	Feilner, Thomas	Team Associated SC8e
9.	Resta, Giuliano	Team Associated SC8e
10.	Hochholzer, Markus	Team Associated SC8e
11.	Frischknecht, Marc	Team Associated SC8e
12.	Resch, Rainer	Team Associated SC8



Das A-Finale der SC8-Klasse. Man sieht ihnen gar nicht an, wie heiß es mitunter unten auf der Piste zugeht – DAS war Gaudi pur!

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk zur Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars



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

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

IM INTERNET

unter www.alles-rund-ums-hobby.de
oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-100

▼ Anzeige



Short Course bedeutet Kontakt. Aber dabei kommt es entscheidend auf den dazugehörigen Winkel an. Stumpfe 90 Grad sind aber eindeutig zu viel und erfordern auch schon mal in einen Eingriff durch die Rennleitung



Das A-Finale 4WD Modified

WEB-TIPP

Unter www.thundertiger-tv.de findet sich ein Video, in dem Ryan Mayfield bei einer Spaß-Session mit einem SC8e demonstriert, wie Short Course im Permanent-Power-Voll-Drift in Vollendung aussieht – ansehen lohnt sich.



Die Sieger 2WD Modified (von links): Jörn Neumann, Hupo Hönigl und Ryan Mayfield



Duo Infernale



Mit den Ablegern der Inferno-Serie Neo und VE bietet die Firma Kyosho Einsteigern seit einiger Zeit die Möglichkeit, wahlweise mit Verbrenner- oder Elektroantrieb Zugang in die interessante Welt der Offroad-Buggys im Maßstab 1:8 zu erlangen. Die Race-Spec-Varianten der Erfolgsmodelle gehen einen Schritt weiter und offerieren Ausstattungsmerkmale, die speziell auf die Rennstrecke abzielen.

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Dass eine Gegenüberstellung dieser zwei Modelle mit so unterschiedlicher Antriebstechnik überhaupt möglich ist, verdanken wir den jüngsten Entwicklungen in der Brushless-Technologie. Noch vor wenigen Jahren waren 1:8er-Buggys fast ausschließlich mit Nitro-power unterwegs, die sich auch heute noch großer Beliebtheit erfreut. Doch die Konkurrenz im eigenen Lager steht längst bereit.

Der Neo

Kernansatz des Inferno Neo ist es, vor allem Hobbyneulingen ein komplettes Technikpaket an die Hand zu geben, das alle Ansprüche an einen robusten Offroader abdeckt, zeitgleich aber erschwinglich bleibt. Das Konzept ist typisch für ein Modell dieser Klasse: Ein Aluminium-Chassis bildet die Basis, auf dem die gesamte Konstruktion aufbaut. Antriebswellen aus Stahl verteilen die Kräfte über drei Kegelrad-Differenziale an beide Achsen und schaffen so einen permanenten Allradantrieb. Die zwei Wellen der Vorderachse wurden in Kardan-Bauweise umgesetzt,



An beiden Buggys bügeln Bigbore-Dämpfer Unebenheiten effizient aus

während im Zentrum und an der Hinterachse gängige Knochenwellen ihren Dienst verrichten.

Vier großvolumige Bigbore-Öldruckstoßdämpfer sorgen für eine ruhige Fahrt auch im gröberen Gelände.



Die sehr gelungenen 2,4-Gigahertz-Sender stellen weit mehr als eine Alibi-Dreingabe dar

Pfeilschnell und rennfertig



Ihre Kunststoff-Gehäuse sind mit Gewinden sowie den dazugehörigen Rändelmuttern versehen, mit deren Hilfe die Bodenfreiheit des Buggys stufenlos justiert werden kann. Rechts-links-Gewindestangen sorgen dafür, dass auch in Sachen Spur- und Sturzeinstellung keine Wünsche offen bleiben. Stabilisatoren an beiden Achsen bilden den ersten Unterschied des Race Spec gegenüber der Standard-Version des Neo. Und das ist noch lange nicht alles.

Als Antrieb dient ein neuer Kyosho-Motor mit der Typenbezeichnung KE25. Schon sein Name verrät, dass er über einen Hubraum von etwa 4 Kubikzentimeter verfügt. Für einen Buggy ein hoher Wert, aber der Motor hat noch mehr zu bieten. Die Fünfkanaal-Laufgarnitur, der große und erleichterte Kühlkopf sowie der Kompo-

Brushless- gegen Nitropower – ein ewig junges Duell



Ein beleuchtetes Senderdisplay hält alle Parameter gut ablesbar bereit

sit-Vergaser zeigen deutlich, dass die Triebwerks-Designer durchaus auf Spezifikationen zurückgegriffen haben, die sonst eher bei Wettbewerbsmotoren anzutreffen sind. Das zeigt auch die Dreibacken-Aluminiumkupplung, mit deren Hilfe die Motorpower fast verlustfrei in den Antriebsstrang geleitet wird. Als Highlight gibt es ein hartverchromtes Resonanzrohr, dass sich qualitativ ebenfalls deutlich von dem des Standard-Neo abhebt.

Insgesamt verdient unser Proband durchaus die Bezeichnung Race Spec. Einzig die Wahl des Hubraums sorgte für etwas Kopfzerbrechen. In der Buggyklasse haben sich 3,5-Kubikzentimeter-Motoren als absolut dominanter Standard etabliert. Entsprechend ist man mit einem 4-Kubik-Triebwerk bei den meisten Rennen nicht startberechtigt. Natürlich gibt es diverse Spaßrennen, an denen man mit dem Neo trotzdem teilnehmen dürfte. Dennoch hätte es uns besser gefallen, wenn die Race-Spec-Ausführung mit der gängigen Motorengöße bestückt worden wäre.

Spider-Diffs bilden für den Neo eine angemessene, für den VE jedoch eine eher grenzwertige Ausstattung





2.050 Umdrehungen pro Minute und Volt mutieren an einem 4s-LiPo zu Drehzahlen im Bereich von 35.000



Neben einem passiven Kühlkörper hält auch ein aktiver Lüfter die Wärmeentwicklung des Vortex-8-Reglers auf niedrigem Niveau

Der VE

Über solche Dinge müssen sich Interessenten des VE Race Spec keine Gedanken machen. Sein Antrieb zielt auf die Verwendung von LiPo-Akkus in 4s-Konfiguration ab und entspricht auch ansonsten den Vorschriften gängiger Reglements. Wer mit ihm an einem offiziellen Rennen teilnehmen möchte, kann das unbesorgt tun. Für Konkurrenzfähigkeit dürfte gesorgt sein, denn die Kombination aus Vortex-8-Brushlessregler und Vortex-8-Motor mit 2.050 Umdrehungen pro Minute und Volt hat bereits in der Vergangenheit bewiesen, dass sie sich mit ihrer satten Power vor niemandem verstecken muss.

Der Grundaufbau des VE wie Chassis, Aufhängung und Federung deckt sich fast vollständig mit dem Neo Race Spec. Einzig die zwei Mudguards an den hinteren unteren Querlenkern hat der VE seinem Verbrenner-Zwilling voraus. Das Vorgehen, unterschiedliche Modelle auf ein und dieselbe Plattform zu stellen, ist in vielen Bereichen des Fahrzeugbaus längst gängiger Standard. Vor allem bei den Konstruktionskosten bietet sie viele Vorteile. Doch sie hat auch Schwächen, wie sich am Vergleich unserer Testmodelle belegen lässt.

Sowohl der Neo als auch der VE verfügen nur über jeweils zwei kleine Spider-Rädchen im Inneren der Diffs. Was dem Neo recht ist, sollte dem eigentlich VE billig sein, aber dem ist nicht so. Ein Verbrennungsmotor entwickelt seine maximale Leistungsabgabe erst mit steigenden Drehzahlen. Ein Brushlessantrieb jedoch liefert seine volle Power bereits von Beginn an. In der Folge wird der Antriebsstrang des VE vor allem beim Beschleunigen aus dem Stand heraus deutlich höher belastet. Dazu kommt noch, dass die Kupplung des Neo trotz ihrer griffigen Alubacken zumindest ein Minimum an Schlupf zulässt. Das Motorritzel des VE hingegen ist vollkommen starr

FAZIT

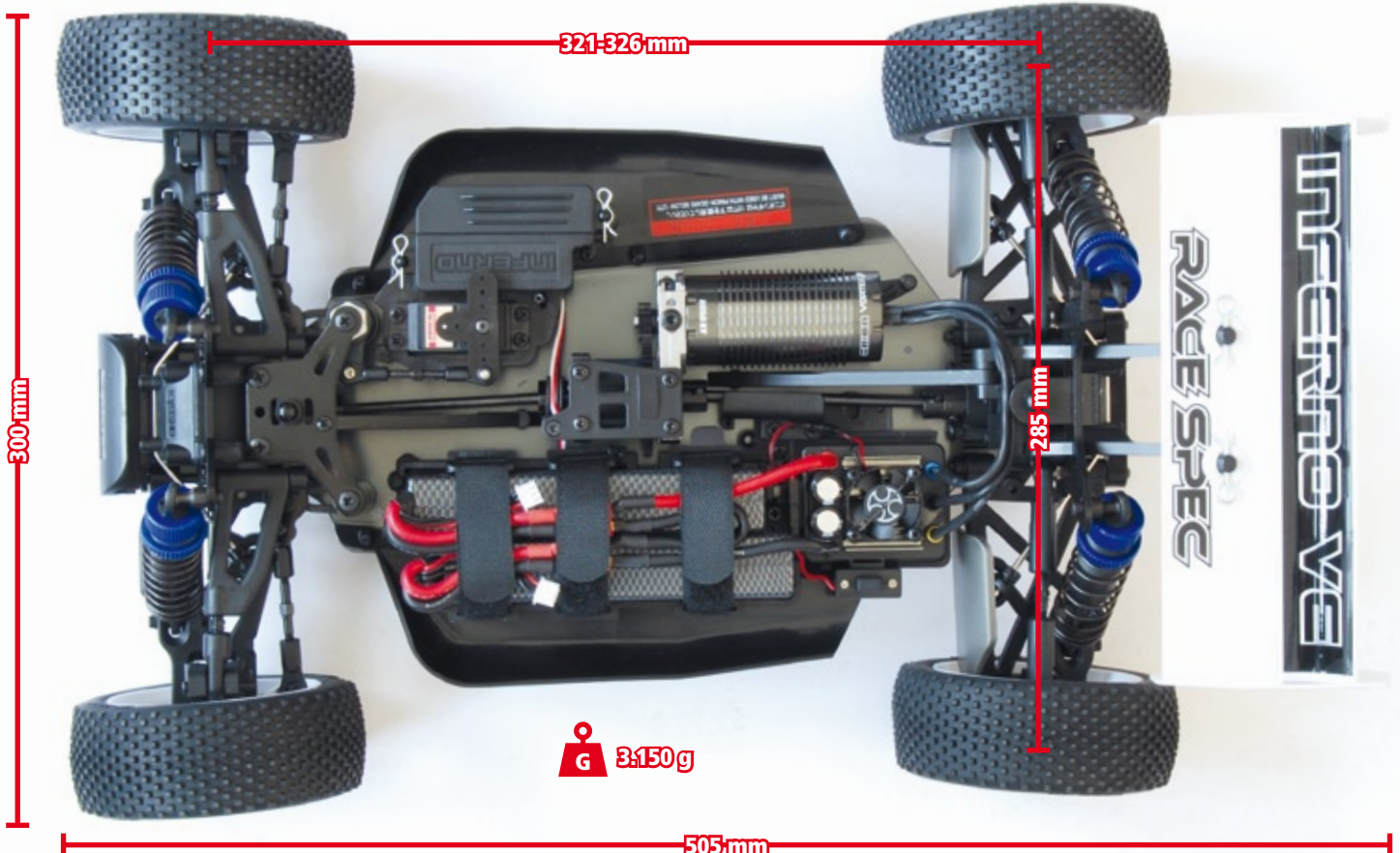
Neben der schieren Kraft sind es auch der leise Betrieb und fehlende Emissionen, die den Inferno VE Race Spec auszeichnen. Sowohl Einsteiger als auch Fortgeschrittene finden in ihm die ideale Ausrüstung für Rennen auf Vereins-Niveau.

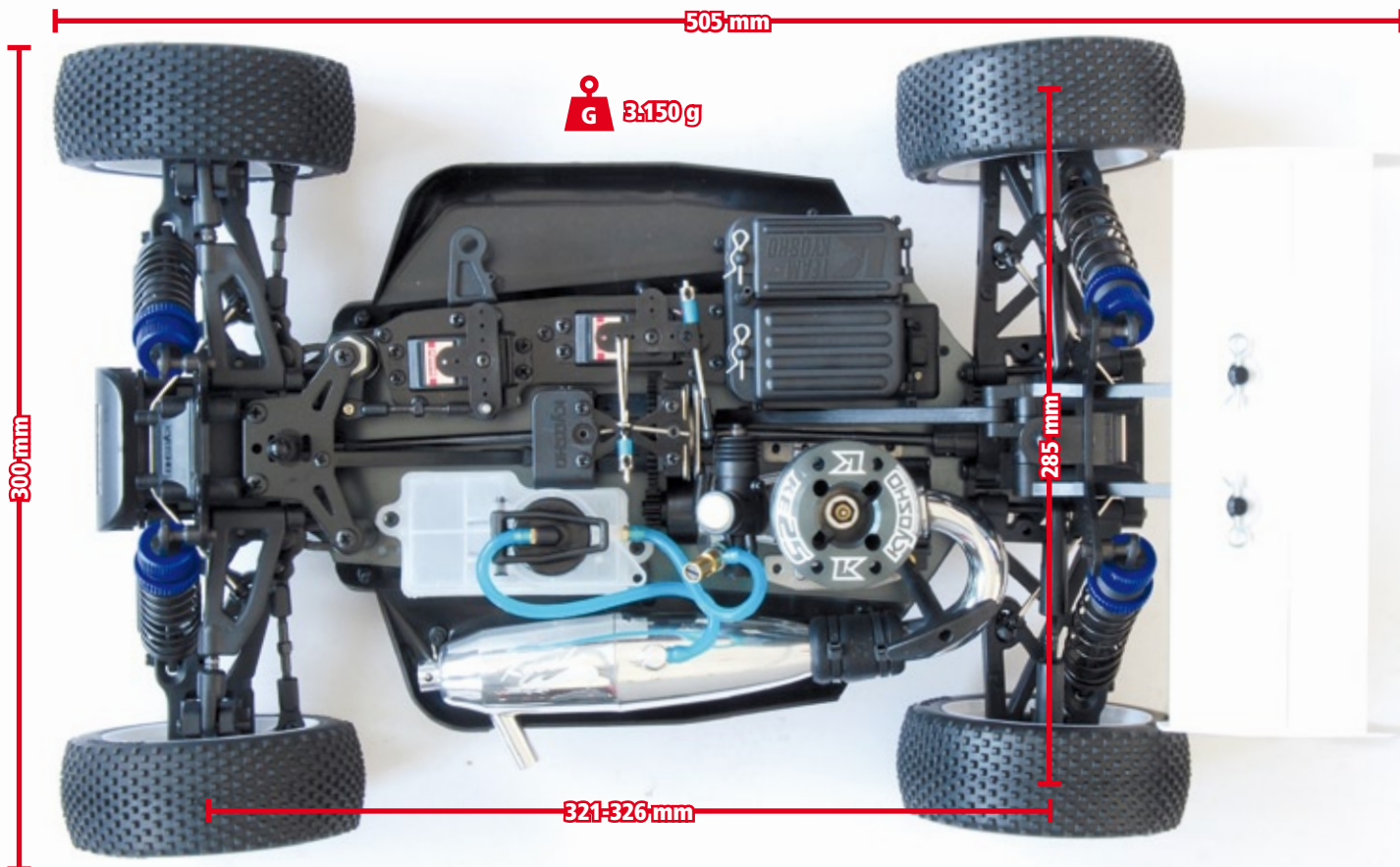


Auf der Piste packt der VE im Renntrimm alles aus, was er hat

angebunden. Unter dem Strich bedeutet dies, dass die Zwei-Spider-Diffs für den Neo sicher noch ausreichend sind. Beim VE jedoch dürften sie spätestens bei der Verwendung von 4s-LiPos restlos überfordert sein. Hier wäre eine entsprechende Anpassung wünschenswert gewesen.

Angemessene Gleichheit herrscht hingegen bei der Bestückung mit RC-Komponenten – und hier gibt es Erfreuliches zu berichten. Der mitgelieferte Computersender mit der Bezeichnung KT-201 Syncro moduliert im modernen 2,4-Gigahertz-Verfahren. Eingaben werden über Druckknöpfe vorgenommen, veraltete Drehregler sucht man vergebens. Zusammen mit dem beleuchteten Display und 15 Modellspeichern bietet die Anlage deutlich mehr als der Klassenstandard – sehr gut.





Auf der Piste

Um zwei Race-Spec-Modelle angemessen miteinander zu vergleichen, kam als Testgebiet natürlich nur eine permanente Rennstrecke in Frage. Obwohl beide Buggys grundsätzlich fahrfertig ausgeliefert werden, konnte es mit dem VE deutlich zügiger zur Sache gehen. Einlaufvorgang, Vergaserjustierungen – all das brauchte er nicht. Wie üblich bei 1:8er-Elektromodellen, wurden die ersten Fahrten mit einem 3s-LiPo an Bord abgespult, um mit gemäßigter Motorpower ein erstes Kennenlernen zu ermöglichen. Schon in diesem Setup zeigte der VE Race Spec sehr ordentliche Fahrleistungen. Fahrwerk und Abstimmung erwiesen sich als durchaus rennfähig, Eingriffe waren vorerst nicht notwendig. Zügig wurde sich dem Neo zugewandt, dessen Motor nun die bereits erwähnte Einlaufprozedur abspulen musste. Nachdem das geschafft war, konnte das Kopf-an-Kopf-Duell endlich steigen.

Das 4-Kubik-Triebwerk des Neo spielte seinen großen Hubraum voll aus, was durchaus zu erwarten

FAZIT

Der Inferno Neo Race Spec ist ein robuster RTR-Buggy, der mit guter Performance und einem kräftigen Motor besonders auf der Rennstrecke glänzen kann. Seine Zielgruppe sind Hobbyracer aller Erfahrungsstufen.



war. Bemerkenswert war daneben allerdings das Drehzahlniveau, denn auch hier gab sich der KE25 keinerlei Blöße und jubelte munter drauf los. Der Elektro-VE hatte bis zu diesem Punkt durchaus Mühe zu folgen, obwohl auch er alles andere als langsam unterwegs war. Allerdings trug er noch immer den 3s-LiPo im Rumpf, was sich nun ändern sollte. Als neue Kraftspender diente ein Paar 2s-LiPos aus Team Orions Carbon-Pro-Serie mit 5.500 Milliamperestunden Kapazität und maximalen Entladeraten von satten 90C. In Reihe geschaltet, drückten nun reale 16,8 Volt in den Elektroantrieb des VE Race Spec und sorgten dafür, dass sich das Blatt wendete. Zwar wehrte sich der Neo tapfer, musste sich aber letztlich knapper als erwartet, jedoch spürbar der schieren Kraft des Inferno VE beugen.

Für welchen der zwei Probanden man sich entscheidet, hängt letztlich von den eigenen Vorlieben ab. Rational betrachtet, muss der Inferno VE aus diesem Vergleich als Punktstieger hervorgehen. Er ist schneller, stärker und durch seinen leisen Betrieb auch dort einsetzbar, wo der Neo Nachbarn oder Anwohner stören könnte. Dennoch hat auch der Verbrennerbuggy seinen Reiz, denn echter Motorsport verursacht eben Lärm. Wer mit einem der Buggys bei Hobbyrennen starten will, ist grundsätzlich gut gerüstet. Allerdings ist dabei eine Zusatzinvestition in beiden Fällen unverzichtbar. Sowohl dem Neo als auch dem VE gibt Kyosho ein müdes Lenkservo mit der Bezeichnung KS-102BK mit auf den Weg. Neben dessen anfälligen Kunststoffgetriebe liegen auch Kraft und Geschwindigkeit auf einem niedrigen Niveau. Wer hier nachbessert, wird sowohl mit der Brushless- als auch der Nitro-Ausführung des RTR-Inferno viel Freude haben. ■

Auf der Strecke lädt der großvolumige KE25-Motor zu heißen Ritten ein



Per hartverchromtem Resonanzrohr wird auch das letzte bisschen Leistung aus dem Motor gekitzelt



Die Radioplatte des Neo beherbergt beide Servos in stehender Ausrichtung



1:8 HIT Rudder Distribution (www.rudder-shop.com)
Team Durango DNX408 Nitro

DNX-Analyse



Text und Fotos:
François Legrand

Durangos Team-Player

Die Firma Durango ist das Werk von Gerd Strenge und Michael Vollmer, zwei passionierten Modellbauern mit zahlreichen Ideen und Visionen, die in der Offroad-Szene etwas verändern wollen. Nach zahlreichen Erfolgen mit Einzelanfertigungen für namhafte Topiloten sorgte Jörn Neumann 2007 durch seinen Sieg bei der Pro-Line-Indoor-Challenge in England für Aufsehen in der 1:8er-Offroad-Szene. Mehr als zwei Jahre verschlang die Weiterentwicklung des damaligen Prototyps, bevor das zwischenzeitlich entstandene Unternehmen die Produktion des serienreifen Buggys verkündete. Pünktlich zum Weihnachtsgeschäft 2010 erfolgte schließlich die Auslieferung des langersehnten Chassis DNX408.



Die Big-Bore-Dämpfer überzeugen durch die erstklassige Verarbeitung und Funktion



Bling-Bling oder elegant? Geschmackssache – die Verarbeitung der Aluparts ist auf jeden Fall erste Sahne

Zahlreiche Publikationen, die die Feinheiten des Chassis beschrieben sowie der Deutsche Meistertitel 2010 durch Hupo Hönigl, verschafften Durango viele Vorschusslorbeeren. Doch spätestens seit der Verpflichtung zahlreicher Top-Piloten – darunter drei WM-Finalisten in Thailand – steht fest, dass die junge Truppe keine Statistenrolle, sondern vielmehr einen Sieg bei der kommenden Weltmeisterschaft im Visier hat. Aber was unterscheidet den DNX408 von anderen Verbrennerbuggys? Alles und doch nichts. Im Klartext: Durango hat das Rad nicht neu erfunden, aber durch eine Vielzahl von Änderungen die Eigenschaften verbessert.

Neue Ansätze

Durangos Bestreben, erstklassige Wettbewerbsmodelle zu konstruieren, basiert grundsätzlich darauf, das Gewicht beziehungsweise die Komponenten bestmöglich zu zentrieren, um den Schwerpunkt und das Fahrverhalten zu verbessern. Diese Maßgabe trifft auch auf den DNX408 zu, der mit 104 Millimeter den Titel für das schmalste und mit 5,3 Millimeter gleichzeitig das dickste Chassis der Szene für sich beansprucht. Großzügige Ausfräsungen, eine erstklassige Verarbeitung und die champagnerfarbene Eloxierung sowie eine Lasergravur zeugen bereits zu Beginn vom hohen Qualitätsstandard. Durch die Dicke der Platte ergeben sich Ansätze, die sonst nicht möglich sind. So werden beispielsweise die meisten Komponenten mit zylindrischen statt Senkkopfschrauben befestigt, während andere, dank Gewinden in der Chassisplatte selbst, unmittelbar mit dieser verbunden werden.

Bei der Konzeption der Antriebs- und Aufhängungseinheiten hat sich Durango eindeutig vom Prinzip elektrobetriebener Tourenwagen inspirieren lassen. Die Montage der Querlenker erfolgt, völlig unabhängig vom Antrieb, mittels Aluminiumbrücken mit integrierten Kunststoffbuchsen, die an der Hinterachse eine Veränderung der Vorspur und des Sturzes ermöglichen. Shim-Scheiben aus Kunststoff, vor und hinter den Schwingen, erlauben außerdem die Justierung des Radstands um einige Millimeter. Klassische Getriebekästen, die sowohl die Differenziale beherbergen als auch der Montage aller weiteren Teile dienen, sucht man vergebens. Diesen Part übernehmen vorne und hinten je zwei so genannte Bulkheads



Die Kegelraddifferenziale gefallen durch die außergewöhnliche Lagerung der vier Satellitenzahnräder

aus 4 Millimeter dickem Alu, an denen die exzellenten Dämpferbrücken aus gleichem Material sowie die Composite-Chassisstreben befestigt werden. In die Bulkheads können schließlich von vorne und von hinten die Differenzialeinheiten eingeschoben werden.

Diese modulare Bauweise hat den Vorteil, dass sich die Diffs auch während eines Rennens mit wenigen Handgriffen ausbauen lassen, ohne die kompletten Antriebseinheiten zerlegen zu müssen. Möglich wird dies durch ein separates Gehäuse, welches das Differential, das Ritzel inklusive CVD-Welle, sowie die dazugehörigen Kugellager beherbergt. Aufgrund der Symmetrie wäre auch ein Tausch der beiden Differenziale durchaus denkbar. Die restlichen Aufhängungsteile bestehen aus klassischen Elementen wie Radträgern hinten sowie C-Hubs und Lenkhebeln vorne, deren Verarbeitung und Dimensionierung Sicherheit vermitteln. Sie werden ergänzt durch vier CVD-Antriebswellen höchster Güte einschließlich Laserbeschriftung und Schutzmanschetten, welche die sensiblen Gelenke vor Staub und Matsch schützen sollen. Die 17-Millimeter-Sechskant-Radaufnahmen aus Alu wurden nicht nur optisch dem Gesamtbild angepasst, sondern aus Gewichtsgründen auch großzügig ausgefräst. Ein Beispiel für die erfreuliche Serienausstattung ist, dass dem Bausatz je zwei Sätze hinterer Radträger (0 + 1 Grad Vorspur) sowie C-Hubs (10 + 14 Grad Nachlauf) beiliegen.

Platzordnung

Den Mittelpunkt des Antriebsstrangs bildet das Kegeldifferential inklusive zwei Epoxy-Bremsscheiben, wobei die Verschiebung zur rechten Seite nicht so stark ausfällt wie bei manchen Konkurrenten. Das 48er-Stahlzahnrad wird von einer Kupplungsglocke mit 13 Zähnen angetrieben, die ihrerseits von einer bewährten Dreibackten-Alukupplung mit 1-Millimeter-Federn in Bewegung gesetzt wird.

Ein absolutes Highlight – in technischer und auch optischer Hinsicht – bilden die Differentialböcke. Die CNC-gefrästen Alu-Teile dienen wie gewohnt der Aufnahme beider Bremssättel und Hebel, allerdings wurden sie für einen günstigeren Schwerpunkt um zirka 135 Grad zur Seite gekippt. Dank einer Rechts-links-Gewindestrebe zwischen den Steuerhebeln, die im Übrigen auch zur Justierung der Bremsbalance dient, wird lediglich eine Ansteuerung seitens des Gas/Brems-Servos benötigt.



Aufgrund der Materialstärke konnten Zylinderkopfschrauben mit Innensechskant verwendet werden

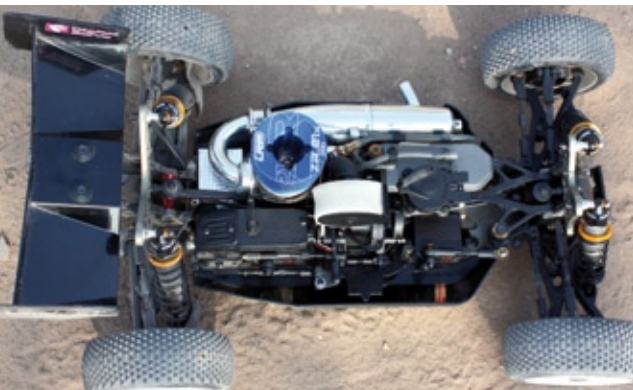


Die komplette RC-Einheit ruht auf einer dünnen Metallplatte, die sich komplett aus dem Chassis entfernen lässt

Links des Antriebs sind der Motor und der Tank installiert. Auch hier liefert Durango interessante Denkansätze. Im linken Motorbock wurde eine Alu-plakette integriert, die permanent auf dem Chassis befestigt bleibt und die wiederkehrende Justierung des Ritzelspiels überflüssig macht. Der rauchfarbene Tank fällt durch den gigantischen Verschluss auf, der zudem stark dezentralisiert wurde. Dieses unorthodoxe Format ermöglicht es, den Füllstutzen genau in der Mitte der Frontscheibe zu positionieren, wodurch sich Tankstopps schneller und präziser abwickeln lassen. Durangos Slogan „Serious about racing“ wird durch feine Details, wie beispielsweise den Tankstutzen mit integriertem Anschlag für eine Tankpistole untermauert.

Trotz des äußerst schmalen Chassis schafft es Durango, beide Servos liegend zu installieren. Diese, sowie eine verschachtelte Box für den Empfänger und den Akku, sind gemeinsam auf einer dünnen Metallplatte installiert. Sie ermöglicht es, die RC-Elemente integral aus dem Chassis zu entnehmen. Genial und tückisch zugleich erweist sich die Positionierung des Empfängerakkus. Die entsprechende Box befindet sich nämlich quer zur Fahrtrichtung, liegend, unmittelbar vor





Die zentrale Anordnung der Komponenten verleiht dem DNX408 eine schmale Silhouette, die allerdings auch für beengte Verhältnisse sorgt

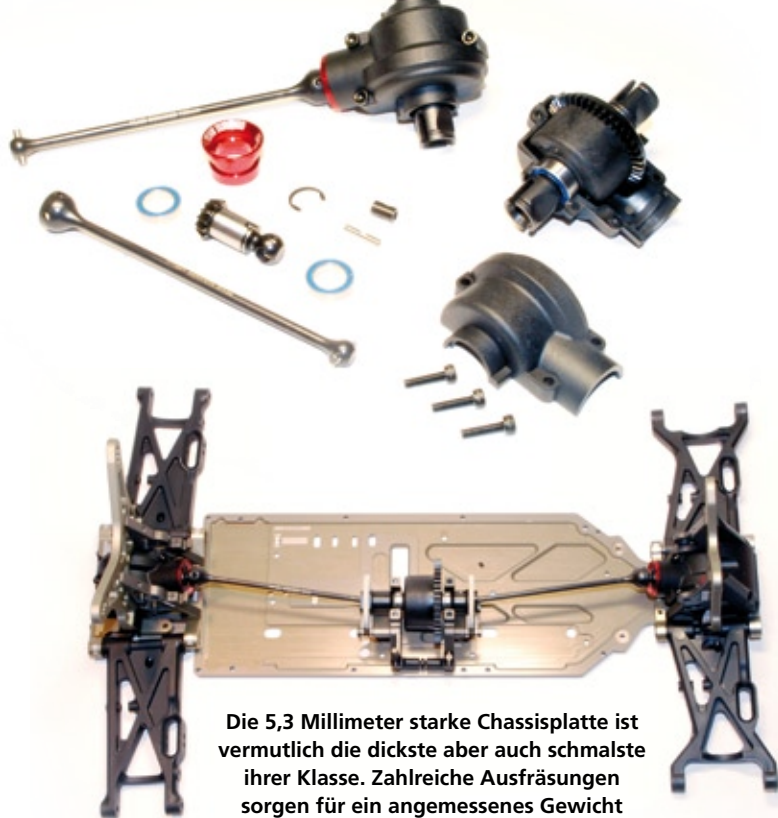
der Hinterachse. Im Bezug auf die Gewichtsverteilung eigentlich ideal, erweist sich die Box beim Ausbau der kompletten Einheit aufgrund der Enge zwischen den Bauteilen als ein wenig fummelig.

Vieles mehr

Der Offroad-Star hat in der Tat noch zahlreiche weitere Details zu bieten, die Durangos Engagement, eine nahezu perfekte Rennmaschine zu konstruieren, hervorheben. Hierzu zählen selbstverständlich vier Öldruckstoßdämpfer erster Güte. Teflon beschichtete Alugehäuse mit Außengewinde, 4-Millimeter-Kolbenstangen mit doppelter Abdichtung und Führung sowie unterschiedliche Kolbenplatten und Staubschutzfüllen sind Attribute, die keinesfalls fehlen dürfen.

Vier erstklassige Halter, die eine schnelle Veränderung der Dämpferpositionen an den Brücken ermöglichen und zwei gestylte, wenn auch etwas kleine Mud-Guards an den hinteren Schwingen bilden ein perfektes Rahmenprogramm. Pfiffig ist auch das Befestigungssystem der hinteren Chassisstrebe. Dank einer Elastomerbuchse, die ausgetauscht werden kann, lassen sich die Dämpfung beziehungsweise das Flexverhalten des Chassis verändern. Keinesfalls

Das Fahrverhalten des DNX408 überzeugt auf Anhieb. Sofort stellt sich ein vertrautes Gefühl beim Fahren ein



Die 5,3 Millimeter starke Chassisplatte ist vermutlich die dickste aber auch schmalste ihrer Klasse. Zahlreiche Ausfräsungen sorgen für ein angemessenes Gewicht

fehlen dürfen die seitlichen Schmutzabweiser, die sowohl mit dem Chassis als auch mit der optisch sehr ansprechenden und aerodynamisch geformten Karosserie bestens harmonisieren. Dank zwei kleiner Bohrungen im rechten Kunststoffprofil können die Stellhebel beider Servos problemlos befestigt werden. Ein weiteres Beispiel für Durangos Feingefühl. Ein praktischer Transponderhalter, eine Schutzhaube über dem Hauptzahnrad sowie ein großer, stark profilierter, schwarzer Spoiler aus zähem Kunststoff runden ein nahezu perfektes Package ab.

Der Baukasten ist sehr gut bestückt und beinhaltet unter anderem Öle für Diffs und Dämpfer in großzügigen Mengen, Fett und Schraubensicherungslack sowie einen Satz Felgen. Dank der farbigen Explosionszeichnungen kommt die Montageanleitung fast ohne Texte aus, die trotz allem in vier Sprachen – darunter auch Deutsch – aufgeführt sind. Grundsätzlich kann die Anleitung als sehr gut bezeichnet werden, sodass ein routinierter RC-Car-Fahrer keine Probleme damit hat. Ein paar kleinere Fehler, wie zum Beispiel eine zu lange Schraube für die Befestigung der Kuppelglocke, eine falsche Maßangabe der Spurstanglänge und der Dämpferbefestigungsschrauben

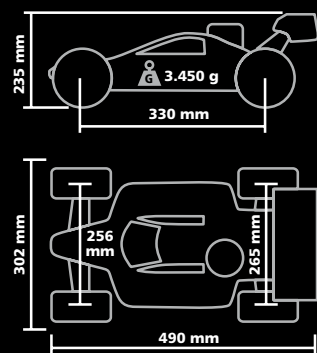
CAR CHECK

DURANGO DNX408 Ruddog Distribution

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 539,90 Euro
- Bezug: Fachhandel

■ Technik: 5,3-Millimeter-Aluminiumchassis, CVD-Wellen, Big-Bore Öldruckstoßdämpfer, komplett kugellagert, drei Kegelrad-differenziale, Dreibacken-Alu-Kupplung

- Benötigte Teile: RC-Anlage, Empfänger-akku, Motor, Auspuffanlage, Räder





hinten, bieten noch Verbesserungspotenzial. Dies gilt auch für die Montage und Justierung des außergewöhnlichen Gas-Brems-Gestänges, das für einige Tüftler zur Herausforderung werden dürfte. Durango hat in diesem Fall aber bereits Abhilfe geschaffen und auf seiner Website eine Erklärung veröffentlicht.

Durch die sehr kompakte Bauweise kann es, in Abhängigkeit der verwendeten Servos und des Motors, an der einen oder anderen Stelle schon mal sehr eng werden. Im äußersten Fall muss vielleicht der Dremel her. Das ist aber eher die Ausnahme und war beim Testmodell nicht nötig. Ein Aha-Effekt stellt sich bei der Montage der Empfängerakkubox ein, die mittels vierer Miniaturschrauben auf der Montageplatte befestigt wird. Für diese Operation wird nämlich ein 1,3-Millimeter-Inbusschlüssel benötigt, was einem Zoll-Schlüssel von 0,05 inch entspricht. Die Box selbst ist verhältnismäßig groß und bietet sowohl Platz für ein fünfzelliges NiMH-Straight-Pack als auch für den hier verwendeten Vampire LiFe-Racing-Akku.

Los geht's

Nach dem Einbau der RC-Anlage musste nur noch die Kupplung auf dem LRP ZR21.X Spec 2-Motor installiert werden. Angesichts der schmalen Karosse ist es unvermeidlich, dass der Krümmer gegen die Karosse drückt, was leider etwas unschön aussieht. Abhilfe schaffen hier RB-Krümmer, deren Radius deutlich kleiner ausfällt. Nach einer Grundeinstellung und dem Bekleben der von Dubi-Design realisierten Karosserie, ging es los zum ersten Rollout. Bis auf das 600er-Dämpferöl, das direkt gegen 450er ersetzt wurde, erfolgte der Test gemäß der Baukastenabstimmung. Der DNX408 geht mit einem Gewicht von rund 3.450 Gramm an den Start, was nicht gerade wenig aber durchaus akzeptabel ist.

Verwöhnt durch zahlreiche positive Tests in den vergangenen Monaten, war der Anspruch von Anfang an sehr hoch – aber es gab keine Enttäuschung. Kupplung und Motor harmonisierten auf Anhieb, die

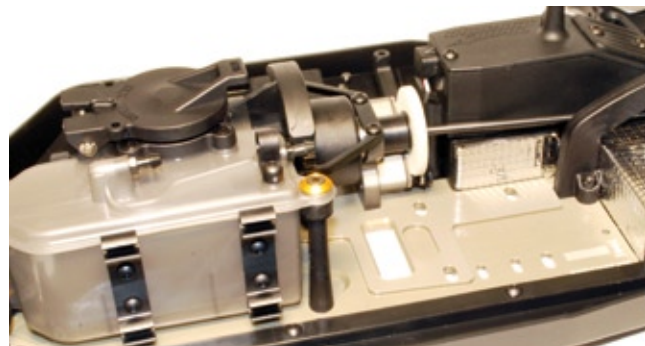
Gute Verarbeitung
Außergewöhnliche Detaillösungen
Diff's schnell und leicht zugänglich
Umständliches Gasgestänge



Ein Servosaver im rechten Umlenkhebel ist Programm. Beide Umlenkhebel sind – ebenso wie der gesamte Antriebsstrang – mit gedichteten Kugellagern bestückt

Lenkung reagierte präzise, nur die Bremse war noch etwas heftig eingestellt. Das Chassis beschleunigte ebenso spritzig wie die anwesenden Konkurrenten und zeigte in keinem Bereich der Indoorstrecke eine Schwäche. Die Performance war derart vertraut, dass der ganztägige Test nur zum Tanken und Reifenwechsel unterbrochen wurde.

Ein Satz weichere Federn erwies sich als nicht sinnvoll, sodass schnell wieder auf die original Bestückung zurück gewechselt wurde. Auf jeden Fall empfiehlt es sich, mit dem Ausfederweg zu arbeiten und das Fahrzeug so schnell und wirkungsvoll den Streckenverhältnissen anzupassen. Beeindruckt vom Chassis aber auch der Leistung des Motors, dauerte es nicht lange, bis einige Fahrer sich nach ein paar Testrunden erkundigten. Die zufriedenen Gesichtsausdrücke, Kommentare oder ein Grinsen machten jede Nachfrage überflüssig. ■



Durch die Verschiebung des Schnelltankdeckels befindet sich dieser genau in der Längsachse des Chassis

FAZIT

Der Durango DNX408 von Riddog Distribution ist ganz klar ein Titelanwärter für die kommende Saison. Das stimmige und zugleich einzigartige Chassiskonzept überzeugt vollends. In Verbindung mit dem hervorragenden Materialmix und der guten Verarbeitung ist der 408 ein 1:8er-Buggy der Extraklasse



Auch Sprünge sind mit dem Modell ein Kinderspiel. Dem neutralen Flugverhalten sei Dank

TERRIER 2.0

ANSMANN
RACING

ANSMANN
RACING



NEW

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

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

Weitere Informationen unter www.ansmann-racing.com

ANSMANN
RACING

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

IMPRESSUM



Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Christoph Bremer

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

Redaktion
Mario Bicher
Tobias Meints
Jan Schnare
Jan Schönberg
Stefan Strobel

Teamassistentz
Dana Baum,

Autoren, Fotografen & Zeichner
Matthias Döring,
Andreas Heinzinger,
Julian Kollé,
François Legrand,
Dieter Renzel,
Martin Zink

Grafik
Jannis Fuhrmann,
Christoph Egger, Martina Gnaß,
Tim Herzberg, Bianca Kunze,
Sarah Thomas, Galina Wunder
grafik@wm-medien.de

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Anzeigen
Sven Reinke (verantwortlich)
anzeigen@wm-medien.de

Vertrieb
Janine Haase
Telefon: 040/42 91 77-100
service@wm-medien.de

Abo-Service
Leserservice CARS & Details
65341 Eltville
Telefon: 040/429177-110
Telefax: 040/429177-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerberg West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/428-0
Telefax: 03 92 91/428-28

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem
Papier. Printed in Germany.

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich

Einzelpreis
Deutschland: € 5,00
Österreich: € 5,80
Schweiz: sFr 9,80
Niederlande: € 5,90
Luxemburg: € 5,90

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

Abonnement
Abonnementbestellungen über den
Verlag. Jahresabonnement für
Deutschland
€ 54,-
Ausland
€ 63,-

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

Grosso-Vertrieb
SI special interest GmbH & Co. KG
Nordendstraße 2
64546 Mörfelden-Walldorf
Telefon: 06 10 59/75 06-0

E-Mail: info@special-interest.com
Internet: www.special-interest.com

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

Heft 09/2011 erscheint am 16. August 2011

Dann berichten wir unter anderem über ...



... den Losi Mini-Slider
von Horizon Hobby.



... den Novarossi-Motor
Plus.21-4BTT.S.

... den Einsteiger-Buggy
S8 Rebel BX von LRP electronic.

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

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



Feature-Feuerwerk zum Budgetpreis

Bereit für den nächsten Schritt? Die Spektrum DX3C ist die optimale Einsteiger-Anlage für Newbies mit Racing-Ambitionen.

Mit 20 Modellspeichern, frei belegbaren Schaltern, und einem programmierbaren Mischer lässt sie keine Wünsche offen und eignet Sie sich perfekt dazu, all deine RTR Fahrzeuge über den Track zu jagen.

DX3C - Die Mittelklasse 3-Kanal-Anlage zum echten Einsteigerpreis.

go faster.

Alle Infos unter www.horizonhobby.de

HORIZON
H O B B Y

horizonhobby.de

©2011 Horizon Hobby, Inc. The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc. SD is a trademark of SD-3C, LLC. The Spektrum logo is a registered trademark of Horizon Hobby, Inc. US patent 7,391,320. Other patents pending. 28850.G


SPEKTRUM

DBX VE

ReadySet®

KYOSHO
THE FASTEST RTRDS.COM.TOC.MD2013

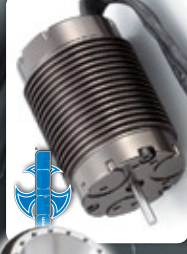
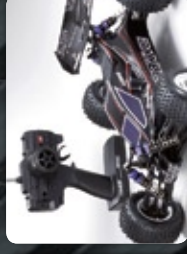
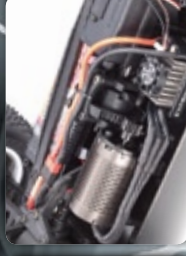
Brushless Power Is Magic....!

- ★ 1/10 OffRoad-Buggy mit Team Orion LiPo-Brushless-Antrieb
- ★ ReadySet mit 2.4GHz Syncro KT-200 Fernsteuersystem
- ★ Team Orion Vortex 10 Hi-Power-Brushless-Motor 2.800 KV
- ★ CNC-gefräste Motorhalterung für einfache Wartungsarbeiten
- ★ Team Orion Vortex Experience 2 Pro Regler
- ★ Konzipiert für 2s Team Orion LiPo Rocket und LiPo Molekular Packs
- ★ Permanenter Lüfterbetrieb des Reglers
- ★ Temperatur- und Überlastschutz
- ★ Bremsfunktion bei Verlust des Servosignals
- ★ Deans (Super Plug) GOLD-Steckersystem
- ★ BEC-Stromversorgung 6,0V / 2A
- ★ Hochleistungsservo für Lenkung
- ★ Permanenter, komplett kugelgelagerter 4WD-Antriebsstrang
- ★ Pivotball-Aufhängung an Vorder- und Hinterachse
- ★ BigSize-Öldruckstoßdämpfer
- ★ HighGrip-Spike-Reifen

NEU!



€ 379,-
Best.-Nr. 30842S



OSLTPB
ORION SUPERIOR LIPO PERFORMANCE BATTERY



LiPo Molekular 4SC
2s / 7.4V / 4.600mAh
ORI14021 | 119€

LiPo Molekular 4SC
2s / 7.4V / 5.000mAh
ORI14021 | 119€



NEU!
Smartphone
QR Code Link
Direkt zum Produkt!

TECHNISCHE DATEN
Länge: 460 mm, Breite: 328 mm, Höhe: 150 mm, Spur (Vh): 274 mm,
Radstand: 259 mm, Reifen (Vh): 110x56 mm, Gewicht ca.: 2.200 g, Motor:
Vortex 10 BL 2.800 KV, Regler: Experience 2 Pro, Getriebeübersetzung:
10,9:1, Verteilungssystem: Syncro KT-200 2,4GHz

MOTOR VORTEX 10
Typ: sensores; KV: 2.800 U/min/V; Wicklung: 10T; Weile: Ø 3,17 mm; max.
Drehzahl: 30.000 U/min; Länge: 77 mm;

REGLER VORTEX EXPERIENCE 2 PRO
Typ: sensores; Zählzeit LiPo: 2s; BEC: 6,0V / 2,0A; Dauerlast: 70A;
Spitzenlast: 150A