

CARS & Details



CARS

& DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



BERICHT
UND
VIDEO

So viel Spaß macht
Team Magics 1:8er-Monster

WILDTIER

www.cars-and-details.de



Ausgabe 08/2018
November/Dezember 2018
18. Jahrgang

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

AKKU-RAT
Tipps zum sicheren Umgang
mit LiPo-Zellen

+ GEWINNSPIEL



GLATTBahn-GRÖSSEN
Die Highlights der VG5F1-DM 2018

COLTSTÜCK
Graupner-Funke
für höchste Ansprüche



Selbstverständlich werden Sie von unseren Kollegen im Verkauf kompetent beraten! Unter anderem von Günter Honert, dem mehrmaligen deutschen Meister der 1:5er Formel 1, Tourenwagen und Race-Truck 2018!



Preis ab 1.462,- € für ein 1:5er Basic-Modell und ca. 3.000,- € für ein Komplettfahrzeug mit 23 cm³ Race-Motor, je nach Ausstattung und Modell.



IE Sportsline
Formel 1
ab 1.179,90 EUR



799,90 EUR

- mit kompletter Fernsteuerung
- mit 1200kV Brushless Motor
- mit 160A Regler

RTR Ready to Run **Painted** **4WD** **E Power**



CYELINE
1:5er elektro rc-cars



ab **399,90 €**

- mit kompletter Fernsteuerung
- mit 1600 kV Brushless Motor
- mit 150A Regler

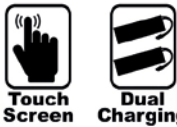
rc-car-online.de

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

HT206AC/DC Duo 2 Charger



Professionelles
400Watt Ladegerät!



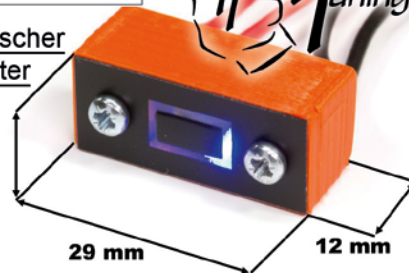
Aktionspreis:

189,90 EUR

TT1000 Top Tuning Elektronischer high voltage 30 Volt Schalter

49,90 EUR
39,90 EUR

13 mm



29 mm 12 mm

TT0990 Top Tuning Failsafe mit Killswitch und Status LED für alle Fernsteuerungen

42,90 EUR
34,90 EUR



high quality

- LBP5892 1090kV Leopard Motor - 169,90€
- LBP58110 780kV Leopard Motor - 189,90€
- BP70120 620kV ZTW Beastmotor - 349,90€

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



y2007
Digital Brushless Servo

DM4000
K-Power Servo

High-class Servos für 1:10 / 1:8 / 1:6 / 1:5 Cars



Leistung:	7,4 V	6 V
Haltekraft kg-cm	30,0	26,0
Stellzeit Sek./60°	0,11	0,14
Maße: LxBxH:	40 mm, 20 mm, 41 mm	
Aktion:	109,90 €	89,90 €

Leistung:	8,4 V	7,4 V	6 V
Haltekraft kg-cm	54,0	30,0	26,0
Stellzeit Sek./60°	0,11	0,13	0,15
Maße: LxBxH:	65,8 mm, 30 mm, 57,4 mm		
Aktion:	89,90 €	69,90 €	

Premium LiPo-Akkus



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

ab **49,90 EUR**

DER HERBST ...



... ist irgendwie merkwürdig. Eigentlich ist er gar keine richtige Jahreszeit, sondern nur das notwendige Übel zwischen Sommer und Winter. Bei manchen sorgt er sogar für Depressionen. Verwunderlich ist das nicht. Denn draußen ist es grau, stümisch, die Temperaturen fallen und die Tage werden kürzer. Und dann das modrige Laub überall - da möchte man doch am liebsten gar nicht mehr vor die Tür gehen.

Gut beraten in der ganzen Herbst-Tristesse sind diejenigen, die ein wetter- und jahreszeitenunabhängiges Hobby haben. So wie den RC-Car-Sport zum Beispiel. Klar, zum Bashen muss man auch nach draußen gehen. Aber nur, weil ein paar ungemütliche Monate auf uns warten, muss man sich nicht gleich eine neue Freizeitbeschäftigung suchen. Es gibt schließlich noch so viel mehr, was man als RC-Car-Fahrer machen kann. Wie wäre es beispielsweise damit, endlich mal das langersehnte Tuning-Projekt durchzuziehen? Mit dicken Puschen, stärkerem Motor, knallbunter Karosserie und schnelleren Servos? Oder man schnappt sich Zahnbürste, Lappen und Reiniger, um damit seinen Fuhrpark mal wieder so richtig auf Vordermann zu bringen. Bei der Gelegenheit kann man seine Modelle auch direkt zerlegen, verschlissene Komponenten ersetzen und bewegliche Teile schmieren. Doch auch aufs Fahren muss man im Herbst nicht verzichten. Entweder macht man es einfach unabhängig vom Wetter - etwas mehr Putzaufwand inklusive. Oder man begibt sich auf eine der zahlreichen Indoor-Rennstrecken und tobt sich dort aus.

Ihr seht, langweilig wird uns RC-Car-Fahrern auch im Herbst nicht. Im Gegenteil: Nach dem Wahnsinnsommer 2018 ist man ja vor lauter Fahren kaum zum Schrauben gekommen. Doch dafür haben wir nun wieder ausreichend Zeit und können so mal wieder auf andere Gedanken kommen und uns kreativ ausleben. Ein paar Anregungen findet Ihr natürlich in dieser Ausgabe von CARS & Details. Und ganz nebenbei berichten wir zum Saisonabschluss traditionsgemäß über die Rennhighlights der vergangenen Wochen. Zum Sommerende fanden nämlich wieder einige hochkarätig besetzte Events statt.

In Vorfreude auf einen abwechslungsreichen Herbst wünsche ich Euch nun viel Spaß beim Lesen der neuen Ausgabe - übrigens auch eine tolle Beschäftigung bei schlechtem Wetter.

Euer

Jan Schnare
Chefredakteur CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



Was tun, damit's nicht brennt? Diese Frage hat sich **Oliver Tonn** gestellt und gibt Tipps zum sicheren Umgang mit LiPos.
ab Seite 26



Die 1:8er-Buggy-DM zählt zu den beliebtesten RC-Car-Events. **Bernd Bohlen** hat die Highlights des 2018er-Events zusammengefasst.
ab Seite 48

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

|||| MARHT

18 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

|||| CARS

- >> 10 IM TEST: TEAM MAGIC E6 RAPTOR
- 30 FIRST LOOK: TR8EV2 VON ABSIMA
- 40 KURZVORSTELLUNG: ABSIMA-CRAWLER GEN7 PRO
- 52 TAMIYAS LANDFREEDER IN DER MATTE-BLACK SPECIAL-EDITION
- 60 BUGGY IN 1:10: SERPENT SDX4 IM TEST

|||| TECHNIH

- >> 26 WISSEN: TIPPS ZUM SICHEREN UMGANG MIT LIPO-ZELLEN
- >> 36 GRAUPNERS PISTOLENSENDER X-8E HOTT IM TEST
- 54 IM TEST: SECHSKANAL-SENDER CR6P VON ABSIMA

|||| SPORT

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- >> 22 FORMEL 1: HIGHLIGHTS DER VG5F1-DM 2018
- 34 VOR ORT: EINDRÜCKE VON DER MODELL-HOBBY-SPIEL IN LEIPZIG
- 42 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN
- 46 TERMINE
- >> 48 TITELKÄMPFE: SO LIEF DIE BUGGY-DM 2018
- >> 58 GROSSES FINALE: ERGEBNISSE DER HPI CHALLENGE

|||| STANDARDS

- >> 29 GEWINNSPIEL
- 32 CARS & DETAILS-SHOP
- 50 FACHHÄNDLER
- 66 VORSCHAU



60

TEST: SERPENT SDX4

Wer auf der Suche nach einem echten Wettbewerbsmodell ist, sollte den SDX4 auf jeden Fall im Blick haben. Die Kombination aus hochwertigen Teilen und einer passgenauen Verarbeitung ergibt einen sehr stabilen und dennoch schmalen Buggy. Dabei sieht man dem SDX4 seine Verwandtschaft mit dem SRX4 deutlich an, aber dennoch wurde an etlichen Stellen ein anderer Weg eingeschlagen.

36

TEST: GRAUPNERS PISTOLENSENDER X-8E HOTT

Eine Handvoll renommierter Hersteller liefert sich eine offene Schlacht um den Markt der Top-Fernsteuerungen für RC-Cars. Dieser ist auch deshalb so wichtig, weil asiatische Billiganbieter in ihm noch nicht Fuß fassen konnten. Damit das auch so bleibt, tritt mit der X-8E von Graupner ein neues Flaggschiff auf den Plan, um die Konkurrenz aus dem Oberhaus in ihre Schranken zu weisen.



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



Laden im  App Store

JETZT BEI  Google Play





FORMEL 1: HIGHLIGHTS DER VG5F1-DM 2018



22

Während die „große“ Formel 1 Pause machte stand beim MRC-Leipzig auf der über 300 Meter langen Strecke im RC-Car Park die diesjährige Deutsche Meisterschaft VG5F1 auf dem Terminplan. Im Rahmen dieses Events wurden die „inoffizielle“ Deutsche Meisterschaft VG6Truck und ein SK-Lauf des Sportkreises Ost in den beiden Tourenwagenklassen VG5MO und VG5ST ausgetragen.

TEST: TAMIYA LANDFREEDER MATTE-BLACK SPECIAL-EDITION

Kaum ein anderer RC-Car-Anbieter versteht sich so gut darauf Kultmodelle zu kreieren, wie Tamiya. Die größtenteils im Maßstab 1:10 gehaltenen Fahrzeuge des japanischen Herstellers vereinen solide, einfache Technik mit vorbildgetreuer Optik und machen Spaß beim Bau und im Betrieb. Da macht auch der Landfreeder in der Matte-Black Special-Edition keine Ausnahme. Die Basis ist zwar bekannt, die Optik jedoch spektakulär neu.



52



JETZT BEI
Google Play



Laden im
App Store

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

GLORREICHES DEBÜT

SERPENT ERFOLGREICH BEIM SAAR-PFALZ-CUP 2018

Am letzten September-Wochenende ist auf der permanenten RC-Anlage des MAC-Hütschenhausen der Saar-Pfalz-Cup der Saison 2017/2018 zu Ende gegangen, bei dem sechs Rennen in acht unterschiedlichen Klassen ausgetragen wurde. In der Klasse Standard konnte Julian Garbi bei seiner ersten kompletten Saisonteilnahme einen beachtlichen zweiten Gesamtplatz mit seinem Serpent S411 4.1 einfahren. Seine Titelchancen, die bis zum letzten Lauf gut waren, wurden leider durch eine Rennabsage aufgrund schlechten Wetters zunichte gemacht. In der Klasse Formel aber hatte er bereits zuvor den sprichwörtlichen Sack zugemacht, sodass ihm der Gesamtsieg mit dem Serpent F110 S3-Chassis nicht mehr zu nehmen war. Die nächste Saison des Saar-Pfalz-Cup, der sich in der Großregion Saarland/Rheinland-Pfalz und sogar Frankreich und Luxemburg großer Beliebtheit erfreut, steht bereits in den Startlöchern. Internet: www.mac-huetschenhausen.de



Julian Garbi beendete seine erste vollständige Saison beim Saar-Pfalz-Cup mit den Plätzen 2 (17.5T) und 1 (Formel)



TEAM ORCA SIEGT BEIM LANGSTRECKENPOKAL

Mit zwei zweiten Plätzen und zwei Siegen konnte sich das Team ORCA by Manu Wagner den Gesamtsieg bei der erstmals ausgetragenen RCL-Langstrecken-Challenge erkämpfen. Nachdem man das erste Rennen der Saison über vier Stunden aus terminlichen Gründen ausfallen lassen musste, konnte das Team vor allem bei den Longruns über acht und 16 Stunden durch Siege kräftig punkten. Nach Platz zwei beim 6- und beim 12-Stunden-Rennen war Team ORCA um Teamleiter und CARS & Details-Autor Patrick Garbi schließlich uneinholbar in Führung gegangen. Den geplanten Höhepunkt der Saison, ein 24-Stunden-Rennen, musste RCL-Organisator Christian Kaufmann mangels Teilnehmer zwar kurzfristig absagen, die Planungen für die zweite Ausgabe des Langstreckenpokals in 2019 sind aber bereits in vollem Gange. Infos zum Team ORCA by Manu Wagner gibt es auf Facebook unter www.facebook.com/ORCAbyManuWagner, die zur Rennserie unter www.rcl-langstrecke.de



HEISSE KURVEN

MISS TUNING KALENDER 2019

Was haben das schwedische Dalapferd und der Miss Tuning Kalender 2019 gemeinsam? Beide haben ihren Ursprung in der Region Dalarna, wo im Juli die 17. Auflage des beliebten Sammlerstücks der Tuning World Bodensee produziert wurde. Im Herzen Schwedens wurden die 24-jährige Laura Fietzek und die 13 Showcars von Playboy-Fotograf Andreas Reiter in Szene gesetzt. „Es war eine mega spannende Woche und es hat sehr viel Spaß gemacht“, schwärmt die Tuning-Queen. Genau wie bei der für Schweden typischen roten Holzfigur in Pferdeform, ging es auch beim Shooting der 13 Motive um jede Menge Pferdestärken. Vom roten Dodge Charger RTR und dem schwarzen Dodge Charger RT, den beiden Gewinnern der European Tuning Showdowns 2018 und 2013, bis hin zum Ford Mustang 66 GT, hielten zwei- und vierrädrige Schönheiten, darunter zahlreiche US Muscle Cars, Model und Fotograf auf Trab. Der auf 1.500 Exemplare limitierte Kalender ist für 25,- Euro inklusive Versand erhältlich. Das Bestellformular, weitere Fotos sowie ein Video zum Making-Of gibt es auf www.tuningworldbodensee.de





DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

SPORTBUNDTAG 2018

Der Sportbundtag ist das wichtigste Gremium des Deutschen Minicar Clubs. Hier kommen die Referenten der verschiedenen Klassen, das Präsidium sowie die Vereinsvertreter zusammen, um gemeinsam die Weichen für die Zukunft des RC-Car-Sports zu stellen. 2018 findet der Sportbundtag im Zeitraum vom 24. bis 25. November statt. Veranstaltungsort ist das

Hotel Freizeit Auefeld
Hallenbadstraße 33
34345 Hann. Münden
Internet: www.transworldhotels.com

Es sollten möglichst alle Vereine ihre Delegierten zum Sportbundtag schicken, denn hier können die Teilnehmer mitentscheiden, wie die Zukunft im RC-Car-Sport aussieht. Nur mit einer Vielzahl von Informationen,

wie die Vereine und Mitglieder sich den RC-Sport wünschen, kann das Präsidium diese Wünsche auch umsetzen. Aus den hoffentlich fruchtbaren Diskussionen können dann Rahmenbedingungen und Reglements erstellt werden, die möglichst alle zufrieden stellen.

Um den Sportbundtag vorzubereiten, hat sich das Präsidium bereits am 13. und 14. Oktober 2018 zu einer Vorbesprechung getroffen. Hier wurden die bis dahin vorliegenden Anträge katalogisiert, damit ein übersichtlicher Antragskatalog den Delegierten zur Verfügung gestellt werden kann.

In der Hoffnung, Euch auf dem Sportbundtag zu treffen, wünsche ich denen, die zum Sportbundtag kommen, eine gute Anreise.

Jörg Tönnies
DMC-Schriftführer



KLICKTIPP

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

BUGATTI CHIRON IN 1:1 AUS LEGO

Wie weit Modellbau im weitesten Sinne gehen kann, hat das dänische Traditionsunternehmen Lego kürzlich bewiesen. Mit den eigentlich für Kinder und Junggebliebene gedachten Bausteinen hat ein mehrköpfiges Team den Supersportwagen Bugatti Chiron im Maßstab 1:1 nachgebaut. Doch der Wagen sieht nicht nur so aus wie sein (gleich-)großes Original, sondern kann auch von einem Fahrer gesteuert werden. Lego veröffentlichte dazu ein spannendes Video auf Youtube. In der Videobeschreibung heißt es: „Als wir sagten, man könne mit LEGO Technic real und authentisch bauen, meinten wir das auch so! Hier ist unsere großartige 1:1 Version des ikonischen Bugatti Chiron. Es schaut nicht nur aus wie das Original, es fährt auch! Um das zu beweisen, haben wir eine kleine Runde auf der deutschen Strecke gedreht, auf welche Bugatti auch selbst immer seine Autos testet.“



Aus über einer Million Lego-Teilen besteht dieser Bugatti Chiron im Maßstab 1:1

EINE MILLION TEILE



Der einmalige Nachbau wurde in 13.400 Arbeitsstunden aus über einer Million Teilen zusammengebaut. Stillecht wird der 1.500 Kilogramm schwere „Renner“ von 2.300 echten Lego-Spielzeugmotoren angetrieben. Topspeed: rund 20 Kilometer pro Stunde. Andy Wallace, Testfahrer bei Bugatti, hat den Lego-Nachbau Probe gefahren und sagte: „Den Lego-Chiron zu fahren, war eine tolle Erfahrung, die ich sehr genossen habe. Ich hätte mir früher nicht vorstellen können, dass ich einmal tatsächlich ein Lego-Auto fahren würde. Als ich den Lego-Chiron zum ersten Mal sah, war ich gleich von der Genauigkeit des Modells und der Liebe zum Detail beeindruckt. Aus etwa 20 Metern Entfernung ist tatsächlich nicht zu erkennen, dass es sich um ein Lego-Auto handelt.“

Wer sich selbst ein Bild von dem Lego-Chiron machen will, findet das Video hier: <https://tinyurl.com/lego-chiron>

ACTION AUF ZWEI RÄDERN

INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT RC-BIKE 1/5 2018

Text und Fotos:
Michael Klaus



Vom 20. bis 22. Juli 2018 stand die permanente Rennstrecke des MRC-Leipzig ganz im Zeichen der RC-Bikes im Maßstab 1:5. Dort fand auf der wunderschönen Modellsportanlage ein weiteres Mal mit der Internationalen Deutschen Meisterschaft ein Rennen für die „Biker“ unter den Modellsportlern statt. Aufgrund des Streckenlayouts und den rund zu fahrenden Kurven ohne Spitzkehre, bietet sich die etwa 360 Meter lange Strecke optimal für die Bikes an. Bei dem Event handelte es sich um eine offene Deutsche Meisterschaft, an der Fahrer aus dem In- und Ausland teilnehmen konnten. Dies zeigte sich beim Blick auf das Teilnehmerfeld mit Fahrern aus einigen europäischen Ländern, wie aus Italien, Dänemark, Schweden, Österreich und Deutschland.

Mit am Start waren einige A-Finalisten der Bike-WM 2016, welche genau auf dieser Strecke ausgetragen wurde. In den Kampf um die drei ausgeschriebenen Titel wollten unter anderem Martin Hähn, der Vizeweltmeister und der Drittplatzierte Sören Jörgensen (beide Nitrobike) und Michele Repetati, der Vizeweltmeister Superbike aus dem Jahr 2016, ein Wörtchen mitreden. Ganz wie im echten Motorradsport faszinieren die Bikes in den Kurven durch ihre extremen Schräglagen und das sehr realistische Fahrverhalten. Neben Eigenbauten gibt es einige Hersteller, die an der Entwicklung eigener RC-Bikes beteiligt sind. Im groben Aufbau sind die Modelle den originalen Rennmaschinen ähnlich. Sie verfügen über gefederte Vorderradgabeln, Scheibenbremse vorne, gefederte Hinterradschwinge, Riemenantriebe, aerodynamische Verkleidungen und eine Fahrerfigur. Mit der Elektronik und dem Motor zusammen ist alles auf engstem Raum verbaut. Die Bikes gibt es als Elektro- und Nitroversion.

Antriebsabhängig

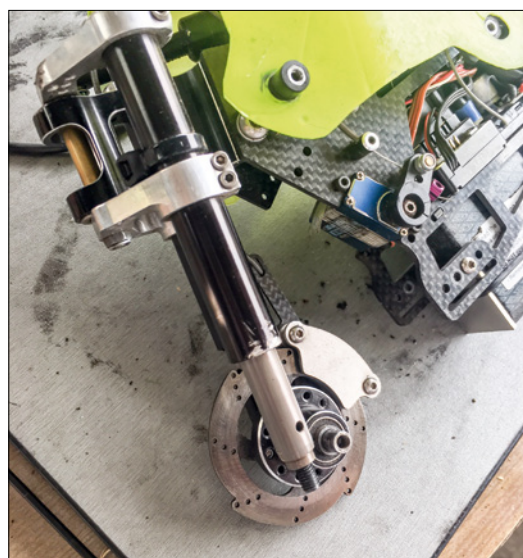
Die Laufzeit in den Vorläufen war mit beiden Antriebsvarianten identisch, nur am Finaltag gab es für die Elektrobikes jeweils drei Finalläufe und bei den

Nitros gab es einen 30-minütigen Lauf. Dies war dem Akkuwechsel geschuldet, der bei Nitrobikes nicht nötig ist. Aufgrund der Tankstrategie hat diese Klasse ihren besonderen Reiz. Dadurch gab es im Laufe des Rennens leichte Verschiebungen. Ganz interessant war der Finalstart, der bei allen Klassen gleich abließ. Ein Starter schickt jedes Bike nach der Startaufstellung ins Rennen, wodurch spektakuläre Startunfälle eher selten sind. Die Bikes werden zuvor nebeneinander im selben Abstand vor der Startlinie hingelegt. Gibt der Rennleiter das Rennen frei, muss der Starter schnell sein und das jeweils nächste Bike im gleichen Abstand ins Rennen schicken.

Ganz wie in der Realität legten sich die Bikes in die Kurven und kamen ab und zu ins Schlingern, was die Piloten mit geschickten Handbewegungen teilweise gut kontrollieren konnten, um einen Überschlag zu verhindern. Spektakuläre Rad-an-Rad-Kämpfe blieben auf der Strecke nicht aus. Teilweise ging es nebeneinander in die Kurven und auf den geraden Teilstücken lieferten sich die Piloten atemberaubende Beschleunigungsduelle. Nachgeben wollte keiner, aber die nächste Kurve folgte schon. Dies war am Finaltag in Leipzig nicht ganz einfach. Es war durch das wechselhafte Wetter eine Herausforderung für die Fahrer.

Nitrobikes

Nach dem Start des Finallaufs bei den Nitrobikes standen 30 Minuten Fahrzeit bevor. In dieser Zeit war es zu Beginn fast trocken, doch dann gab es zur Halbzeit etwas Regen. Die Fahrer mussten nun höllisch aufpassen, um keinen Abflug zu riskieren. Mit den Bedingungen kam der amtierende Vizeweltmeister Sören Jörgensen am besten zurecht. Nach 30 Minuten winkte ihn der Rennleiter mit der schwarz-weiß-karierten Flagge vor Rudolf Grahamer und Klaus Steinhübl als Deutschen Meister Nitrobike ab.



Eine Vorderachsgabel mit Scheibenbremse. Über einen Seilzug wird gebremst. Dafür sorgt das blaue Miniservo rechts

ERGEBNISSE

STOCKBIKE

1. Hagen Theilig
2. Thomas Kiwitt
3. Erasmus Kresin

SUPERBIKE

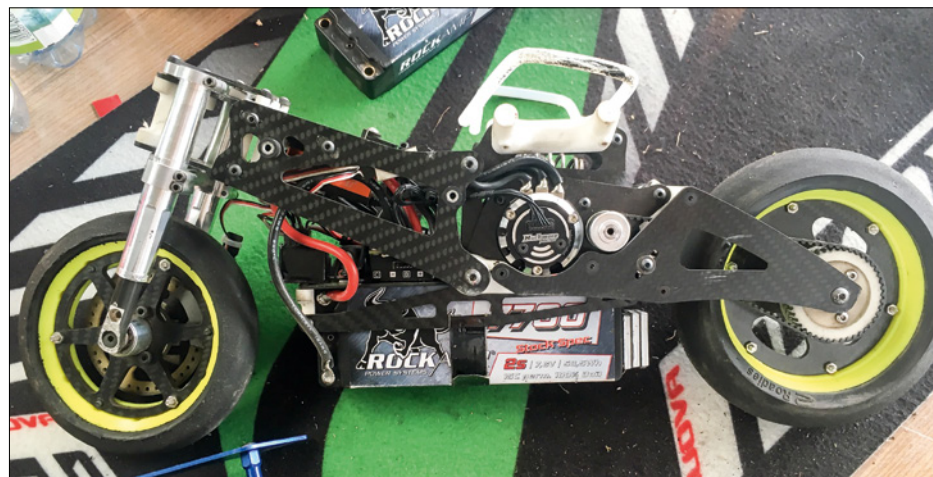
1. Michele Repetati
2. Marc Lutz
3. Peter Kahler

NITROBIKE

1. Sören Jörgensen
2. Rudolf Grahamer
3. Klaus Steinhübl

BIKE 1:8

1. Bernhard Renner
2. Peter Kahler
3. Hagen Theilig



Der Akku bei diesem Superbike sitzt längs, aber hochkant. Fahrregler und Brushlessmotor sind gleich darüber angeordnet. An der Vorderachse wird mit Scheibenbremse gebremst und hinten über den Fahrregler

Elektros

Der Unterschied zu den Nitrobikes zeigte sich nicht nur am Motorgeräusch, dem fehlenden Nitrogeruch in der Luft und der Fahrzeit im Finale. Aufgrund des Gewichtes, des Schwerpunktes und der Gewichtsverteilung, sind die Elektromodelle etwas träger und nicht ganz so agil im Fahrverhalten. Dies spiegelte sich in den Rundenzeiten wider. Weiterhin gibt es eine Unterteilung der Elektro-Klassen in Stock- und Superbike. Die Stock-Klasse ist relativ einfach gehalten. Regler und Motoren sind vorgeschrieben, die Untersetzung frei und eine Vorderadbremse ist nicht erlaubt, was die Kosten reduziert und die Geschwindigkeit kontrollierbar macht. Der Fahrspaß und die Schräglagen bleiben dabei jedoch erhalten.

Für die Teilnehmer der Stockbike-Klasse änderte sich vom ersten Finale zum letzten Finale die Strecke. Zu Beginn feucht, im zweiten Finale trocken und im letzten Finale stärker Regen. Auch wenn die Bikes nicht ganz so stark motorisiert sind wie die Superbikes, war eine saubere und ruhige Fahrweise gefragt. Nur nicht die Konzentration verlieren und seine Fahrlinie halten. Ein Abflug konnte einen unaufholbaren Rückstand bedeuten. Nach den drei Finals war es Hagen Theilig, der vor Thomas Kiwitt und Erasmus Kresin den Deutschen Meistertitel holte. Mit



Ein Nitrobike in Action auf der Strecke

mehr Dampf legten die Superbikes bei den Rundenzeiten noch eine Schippe drauf. Siegreich war in dieser Klasse Michele Repetati vor Marc Lutz und Peter Kahler.

Rundum gab es positive Stimmen zum Rennen beim MRC-Leipzig. Die Strecke lädt mit dem tollen und flüssig zu fahrenden Layout förmlich zum Biken ein. Mit der abschließenden Siegerehrung ging ein gelungenes Rennwochenende mit der IDM Bike zu Ende. Der Rennablauf lief ohne Probleme ab und trotz des Regens zwischendurch ließ man sich nicht aus der Ruhe bringen. Internet: www.rc-car-park-leipzig.de



Beachtlich bei den RC-Bikes sind die extremen Schräglagen in Kurven

Anzeige



IHR RC-MODELLBAUSHOP



DryFluid EXTREME - RC-Cars
Innovativer Gleitstoff für RC-Modellautos (20ml)



Li-Polar
www.bat-safe.de



freakware

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

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

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

www.freakware.com

So viel Spaß macht Team Magics 1:8er-Monster

Text und Fotos:
Thomas Strobel

WILDTIER

Monstertrucks im Maßstab 1:8 zählen in der Offroad RC-Car-Szene gerade bei Hobbyfahrern zu den beliebtesten Fahrzeugen. Sie machen vor nichts Halt, sind in fast jedem Gelände einsatztauglich und stecken so einiges weg. Modelle mit Brushless-Antrieb sind schnell einsatzbereit, haben mehr als genug Leistung und durch die geringe Geräuschentwicklung kann man fast überall Spaß haben. Team Magic hat mit dem E6 Raptor jetzt ein überarbeitetes Modell mit bürstenlosem Antrieb auf den Markt gebracht. Der Raptor ist sowohl optisch als auch technisch ein Top-Fahrzeug, ein einsteigerfreundliches Ready-to-Run Modell, mit dem aber auch Profis viel Spaß haben können.



Der E6 Raptor wird von Team Magic als Ready-Set mit einem 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem geliefert. Das Herzstück des Trucks ist ein 2.250-kv-Brushlessmotor in Verbindung mit einem wasserdichten 150-Ampere-Regler mit aktivem, elektronischem Lüfter, der das Modell auf über 65 Kilometer pro Stunde beschleunigen soll. Das Savöx-Servo mit einer Stellkraft von 15 Kilogramm, eine stylish lackierte Lexankarosserie und diverse Kleinteile gehören ebenfalls zum Lieferumfang. Man benötigt nur noch vier AA-Batterien oder -Akkus für den Sender und zwei Fahrakkus, bis man das Monster freilassen kann.

Stromverteiler

Die Geschwindigkeit regelt ein 150-Ampere-Brushless-Fahrregler. Dieser ist wasserdicht und kann mit 4s- oder 6s-Akkus befeuert werden. Für die optimale Kühlung sorgt der aktive Lüfter, der auf dem Regler montiert ist. Zudem bietet der luftzuführende „Käfig“ einen guten Schutz für den Regler. Ein weiteres Ausstattungsmerkmal ist die eingebaute Minimalspannungsabschaltung. Der Regler überwacht permanent die Spannung der Akkupacks. Fällt die Spannung unter den zulässigen Wert, wird die Motorstromversorgung abgeschaltet.

Das Chassis ist komplett aus Kunststoff mit Glasfaserverstärkungen gefertigt, was dem Truck die nötige Stabilität verleiht. Mittig darauf sitzen die elektronischen Komponenten wie Motor, Zentralgetriebe und der Regler inklusive aktivem elektronischem Lüfter. Hinten rechts ist die RC-Box platziert. Gegenüber findet man den kleinen Ein-aus-Schalter mit einer Silikonhülle, die vor eindringendem Schmutz und Spritzwasser schützt. Links und rechts sind jeweils eine Akku-Box angebracht. Auf der rechten Seite sitzt das kopfüber eingebaute Savöx-Lenkservo. Die



Der wasserfeste Brushlessregler verträgt bis zu 150 Ampere und kann mit bis zu 6s-Lipo-Akkus betrieben werden. Für die optimale Kühlung sorgt der aktive Lüfter, der auf dem Regler montiert ist

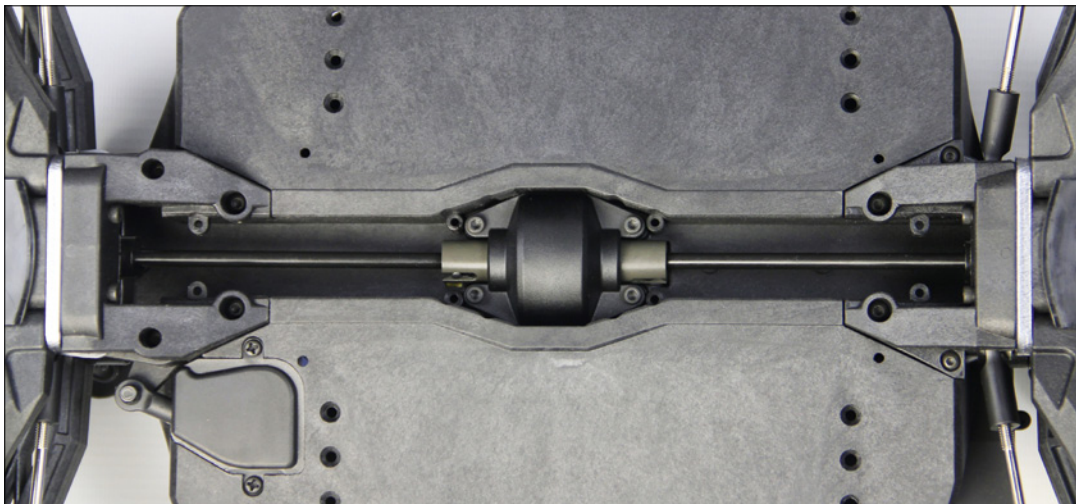
Anordnung der gesamten Komponenten sorgt für eine optimale Chassisbalance, wodurch auch extreme Fahrmanöver möglich sind, ohne dass man gleich die Kontrolle über den Raptor verliert.

Keine Wheelies?

Wie mittlerweile in vielen anderen Monstertrucks, verfügt auch der E6 über ein Mitteldifferenzial. Natürlich ist das Geschmacksache, aber ein Monstertruck ist eben kein Rennwagen, sondern ein Bashcar, mit dem man durch die Kiesgrube oder über Feldwege und Wiesen brettert. Da macht es doch mehr Spaß, wenn man mal einen Wheelie machen kann. Ein Mitteldiff ist zwar bei Wheelies eher hinderlich, ist jedoch in diesem Fall kein Problem, da wirklich mehr als genug Leistungsreserven vorhanden sind. Ohne Mitteldifferenzial würde der Truck wahrscheinlich nur eine unkontrollierte Rolle rückwärts machen. Toll gelöst ist hier die leichte Zugänglichkeit zum Mitteldiff. Mit nur vier Schrauben am Unterboden kommt man an das Differenzial und kann es zum Beispiel sperren oder bei Bedarf reparieren.



Der Team Magic E6 Monstertruck im Maßstab 1:8 macht einen super Eindruck. Die fetten Räder und die fertig bedruckte Karosserie sind ein absoluter Hingucker



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

Vom Mitteldifferenzial wird die Kraft über Dogbones jeweils an das vordere und hintere Differenzial weitergegeben. Die vier CVD-Antriebswellen sind aus Rundstahl mit einem Durchmesser von stolzen fünf Millimeter gefertigt. Alle drei Kegeldifferenziale sind CNC-gefertigt, gut abgedichtet, optimal mit Fett befüllt und natürlich kugelgelagert. Der Hauptantrieb ist perfekt für die enorme Brushlesspower ausgelegt und Getriebe sowie Wellen arbeiten reibungslos und zuverlässig.

Gut gedämpft

Für eine gute Dämpfung sorgen die vier 135 Millimeter langen Öldruckstoßdämpfer, die schon ab Werk mit Öl gefüllt sind. Mit einem Durchmesser von 20 Millimetern machen sie dem Namen „Big Bore“ alle



Die 4 Millimeter starken Dämpferbrücken sind aus Aluminium gefertigt und haben sowohl vorne als auch hinten zwei Befestigungspunkte für die Stoßdämpfer



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

Ehre. Die Dämpfergehäuse inklusive Verschlusskappen und Einstellmutter sind aus Kunststoff gefertigt. Die Federvorspannung kann durch die mitgelieferten Clipse variiert werden. So kann man den AMT8 auch auf die Schnelle mal etwas tiefer oder höher legen. Die schwarzen Federn aus 2,3 Millimeter starkem Stahl machen die Dämpfer komplett.

Team Magic spendiert dem E6 Raptor ein Savöx-Lenkservo, das kopfüber von oben eingebaut ist. Es handelt sich dabei um ein Savöx SW0231 mit 15 Kilogramm Stellkraft. Das Metallgetriebe zusammen mit dem einstellbaren Servosaver sorgt für die nötige Haltbarkeit. Das ist perfekt auf die Größe und das Gewicht der Monstertrucks ausgelegt. Egal ob im Stand oder in voller Fahrt, das Servo zieht die Räder ohne Probleme in die gewünschte Richtung. Damit beim Bashen das Servo nicht zu Schaden kommt, ist am Unterboden noch eine kleine Platte montiert, die den Servoarm und die Anlenkung schützt und trotzdem leicht zugänglich macht.

Den Kontakt zum Boden stellen die Monsterreifen mit einem Durchmesser von 180 Millimetern her. Diese sorgen für optimalen Grip auf der Straße und im Gelände. Die weiche Gummimischung macht einen sehr guten Eindruck. Die Reifen sind nicht wie üblich auf den Felgen verklebt, der Raptor fährt nämlich auf schraubbaren Beadlock-Felgen durch die Gegend. Hier wird ein Verkleben der Reifen überflüssig. Das hat den Vorteil, dass man verschlissene Reifen leichter wechseln kann und nicht extra neue Felgen kaufen muss. Außerdem spart man sich die mühselige Arbeit, verklebte Reifen



Die Fernsteuerung trägt den Namen HT3GDS und kann alles, was eine RTR-Fernsteuerung können muss



Die fetten Monsterräder haben einen Durchmesser von knapp 180 Millimeter. Die Reifen sind schön weich, mit einer Einlage versehen und auf Beadlock-Felgen verschraubt

CAR CHECK

E6 Raptor Team Magic

Klasse: Elektro-Offroad 1.8
 Empfohlener Verkaufspreis: ab 599,- Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Pivot-Ball-Aufhängungen vorne und hinten, Rechts-links-Gewindestangen, Wheeliebar

Benötigte Teile: Vier Mignonzellen, Fahrakkus, Ladegerät

Erfahrungslevel:

FORTGESCHRITTENE

260 mm

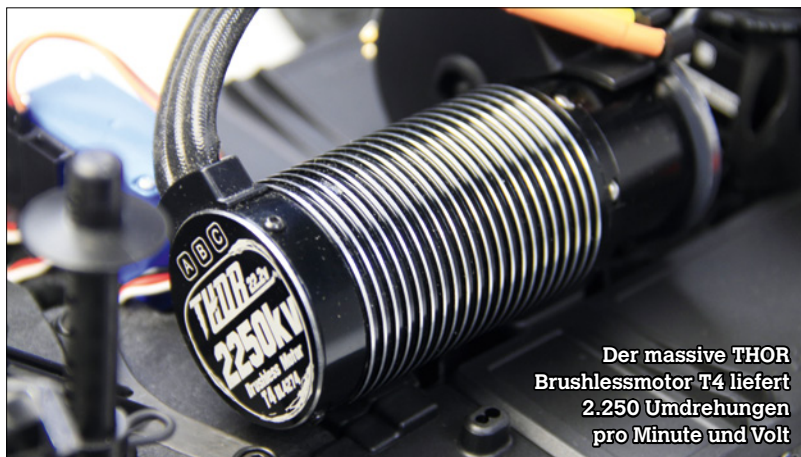
4.980 g
350 mm

440 mm

440 mm
560 mm



An beiden Achsen kommen Pivot-Ball-Aufhängungen zum Einsatz



Der massive THOR Brushlessmotor T4 liefert 2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt

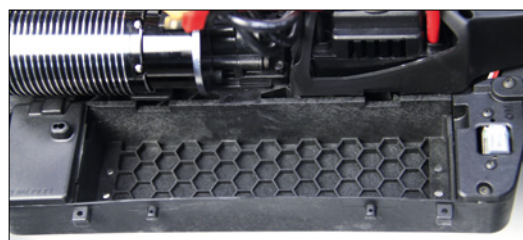
von der Felge zu entfernen. Natürlich sind die Reifen auch mit einer Schaumstoff-Reifeneinlage ausgestattet. Die Verbindung von Felge und Antriebswelle übernehmen 17-Millimeter-Sechskantmitnehmer.

Lange Haxen

Das Fahrwerk komplettieren vier Einzelradaufhängungen mit zirka 130 Millimeter langen Querlenkern und einer maximalen Bodenfreiheit von 97 Millimetern. Damit kann das Team Magic Monster nahezu jedes Hindernis, das sich ihm in den Weg stellt, überwinden. In Verbindung mit den beschriebenen Big-Bore-Öldruckstoßdämpfern verfügt der Truck über ein perfektes Fahrwerk, das die Energie auf nahezu jedem Untergrund in Vortrieb umsetzen kann.

Viele Einstellmöglichkeiten beim Setup benötigt man für ein Monster nicht unbedingt. Entsprechend ist es kein Nachteil, dass man beim Raptor nur die Spur sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse mittels Rechts-links-Gewindeschrauben einstellen kann. Der verwendete faserverstärkte Kunststoff ist hart genug, um unerwünschte Verformungen im Hardcore-Einsatz zu verhindern, aber dennoch flexibel genug, um einem Bruch vorzubeugen. Die Achsgeometrie vorne und hinten ist identisch, was in einem Reparaturfall den entscheidenden Vorteil hat, dass man nicht so viele Ersatzteile lagern muss, weil an beiden Achsen baugleiche Teile eingesetzt werden können.

Was die Fernsteuerkomponenten angeht, setzt Team Magic auf bewährte 2,4-Gigahertz-Technik. Der Dreikanalsender und der Empfänger kommunizieren auf der mittlerweile weitverbreiteten und sicheren FHSS-Ebene. Der HR3GR Micro-Empfänger ist wirklich sehr klein und findet problemlos Platz in der RC-Box. Der Pistolensender hat ein griffiges Gummikrad. Neben den normalen Servoreverse-Funktionen für Lenkung und Gas/Bremse gibt es noch eine Trimmung und einen Schalter für den dritten Kanal. Eine LED informiert über den Betriebs- beziehungsweise Akkuzustand. Dank der nur vier, für den Betrieb benötigten AA-Batterien



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

oder Akkus, bleibt diese Funke schön leicht und liegt gut in der Hand. Allgemein wirkt die Fernsteuerung zwar nicht sehr hochwertig, tut aber, was sie soll.

Seinen Saft zieht der Truck aus zwei 2s- oder 3s-LiPo-Akkus, die nicht im Lieferumfang enthalten sind. Die Akkuboxen sind etwas fummelig zu öffnen beziehungsweise zu schließen. Vor allem bei eingelegttem Hardcase-Akku lässt sich die Nase des Deckels nur schwer einfädeln. Im Lieferumfang befindet sich allerdings noch ein zweites Paar Akkuhalter, bei denen man die Deckel weglassen und somit die Akkus auch leichter befestigen kann. Ein nettes Gimmick sind die vier LED-Scheinwerfer auf dem Dach, die schön anzusehen sind wenn der Truck im Regal steht, aber im Einsatz leider nicht lange halten würden. Sie wurden deshalb erst einmal abmontiert.



DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN: NITRO-BUGGY, FORMEL 1 & HPI-CHA

3 für 1

Drei Ausgaben
zum Preis
von einer

CARS & Details



CARS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

BERICHT
UND
VIDEO

So viel Spaß macht
Team Magics 1:8er-Monster

WILDTIER

www.cars-and-details.de



Ausgabe 08/2018
November/Dezember 2018
18. Jahrgang
Deutschland: € 5,90
A: € 6,80

AKKU-RAT
Tipps zum sicheren Umgang
mit LiPo-Zellen



GLATTBAHN-GRÖSSEN



GOLISTÜCK

JETZT BESTELLEN

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

→ Bis zu 11,80 Euro sparen
→ Jederzeit kündbar

→ Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive
→ Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung

www.cars-and-details.de/kiosk
040 / 42 91 77-110



„Das komplette Chassis besteht aus hochwertigen Materialien.“



Ein Savox SW0231-Lenkservo mit einer Stellkraft von 15 Kilogramm sorgt zusammen mit dem einstellbaren Servosaver für eine präzise und kraftvolle Lenkung



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



Ob die LED-Scheinwerfer auf dem Dach dem harten Offroad Einsatz lange Stand halten werden, ist fraglich

Freilauf

Genug Theorie, jetzt muss der Raptor zeigen, was er in der Praxis kann. Nach einem kurzen Test, ob die Fernsteuerung richtig arbeitet, ging es erst einmal auf die Straße. Funke an, Regler an und schon bekommt man in Form einer akustischen Tonfolge die Betriebsbereitschaft von der Bordelektronik am Auto signalisiert. Die erste Probefahrt erfolgt mit 4s, um erst mal zu sehen wie sich der Truck verhält. Kurz am Gashahn gezogen, legt der Raptor auch schon los. Ein sehr gutmütiges Fahrverhalten zeigt sich schon nach den ersten Metern, er legt sich schön in die Kurve und bringt die Leistung ordentlich auf den Asphalt. Die Beschleunigung ist spitzenmäßig, die Endgeschwindigkeit ist schon mit 4s sehr gut. Trotz Mitteldifferenzial sind auch hier schon Wheelies möglich, was den Fahrspaß bei einem Monster auch ausmacht und einem bei jedem kräftigen Zug am Gashahn ein Grinsen ins Gesicht zaubert. Man sieht deutlich wie sich die Vorderräder aufblähen, da sie bei Entlastung mehr drehen als die Hinterräder, hier geht zwar einiges an Traktion verloren, aber so ist der Truck auch leichter zu beherrschen. Nach zirka 20 Minuten Spaß auf der Straße sind die Akkus soweit entleert, dass der Regler abschaltet, um die Akkus vor einer Tiefentladung zu schützen.

Als Nächstes soll die Leistung mit 6s getestet werden. Dazu geht es auf einen Modellflugplatz, auf dem ausreichend Platz zur Verfügung steht, um das Monster auch mal ausfahren zu können. Die flach gemähte Wiese hat überraschend guten Grip, sodass man sehr vorsichtig Gas geben muss, damit der Raptor nicht eine Rolle rückwärts macht – und das trotz der Wheeliebar, die ab Werk montiert ist. Die Leistung ist wirklich enorm, der E6 fliegt förmlich über die Piste und die Reifen sind bei Topspeed riesengroß. Für Anfänger ist der Truck in diesem Zustand nicht leicht zu beherrschen und auch nicht zu unterschätzen. Wenn diese knapp fünf Kilogramm von der richtigen Bahn abkommen, kann es für umherstehende Menschen oder Gegenstände schon mal gefährlich werden. Völlig ungefährlich ist hingegen das Grinsen auf dem Gesicht des Fahrers. Denn der Raptor macht richtig Spaß, da man selbst bei hohen Geschwindigkeiten noch Wheelies machen kann.



Erschwerte Bedingungen

Doch ebene Flächen mit viel Grip sind für ein RC-Car keine Herausforderung. Also ging es nun ins Gelände – in einen nahegelegenen Steinbruch, um genau zu sein. Über den doch recht groben Untergrund bügelte der Truck aber auch hier, als wäre nichts gewesen. Das Fahrwerk konnte hier zeigen, was es kann und erlaubt sich keine Schwächen. Je höher die Geschwindigkeit, desto besser schluckt er die Unebenheiten. Durch den Allradantrieb ist der E6 Raptor auch auf losem Untergrund gut zu beherrschen und lässt sich hervorragend durch die Kurven driften, dabei wirft er mit reichlich Dreck und Staub um sich. Mit ein wenig Schwung ging es dann auf einen Kiesberg zu. Vorsichtig mit dem Gas gespielt, klettert der Truck mit durchdrehenden Rädern den Berg hoch. Auch diese Übung meistert der Raptor gut, allerdings muss man schon sehr feinfühlig mit dem Gas arbeiten, damit er sich nicht eingräbt oder nach hintenüberkippt.

Nach der Eingewöhnungsphase, geht's jetzt mal richtig zur Sache. Zunächst mit kleinen Sprüngen angefangen, um sich mit den Flugeigenschaften vertraut zu machen. Nachdem die Einsteigerübungen beendet waren, konnte es so richtig los gehen. Mit mächtig Speed über diverse Hügel, auch mit Vollgas über den Sprung, all das ist kein Problem für Team Magic Raptor. Trotz Mitteldifferenzial macht der Truck in jeder Fluglage einen guten und kontrollierbaren Eindruck. Die Bremse allerdings ist recht heftig, gerade in der Luft sollte man damit sehr vorsichtig umgehen, sonst macht man ganz schnell mal einen ungewollten Frontflip. Das Flugverhalten allgemein ist als neutral zu bezeichnen. In Sachen Mitteldifferenzial kann jeder selbst entscheiden, ob er diese mittels Heißkleber außer Gefecht setzt, was natürlich den kompletten Antriebsstrang einer wesentlich höheren

Belastung aussetzen würde. Wirklich nötig ist das jedoch nicht, weil der Truck so wie er ist, richtig Spaß macht.

Bullet-Proof

Zur Materialqualität und Haltbarkeit bleibt nicht viel Negatives zu sagen. Die Landungen steckt das Fahrwerk absolut ohne Probleme weg. Auch unsanfte Einrad-Landungen beeindrucken den Raptor in keiner Weise. Nach einigen Überschlägen und Bruchlandungen sind am E6 Monster keinerlei Schwächen oder Defekte zu erkennen, nicht einmal die Karosserie zeigt Ermüdungserscheinungen in Form von Rissen oder Ähnliches. Die Radmutter sind am Bund mit kleinen Graten versehen, die sich, wenn man das Ganze ordentlich anzieht, in der Felge verhaken und so ein selbständiges Lösen der Mutter verhindern.

Die komplette Elektronik hat dem Hardcore-Einsatz ebenfalls Stand gehalten. Es gab zu keiner Zeit Hitze-probleme oder sonstiges. Sogar der kleine Lüfter, der den Regler kühlt, tut trotz der Drecksorgie unbeeinträchtigt seinen Dienst. Nach mehreren Akkuladungen und ausführlichen Testfahrten in der Kiesgrube neigt sich der Tag dem Ende und die Tortur für das Modell geht ohne Schäden zu Ende. Es ist schon fast erstaunlich, dass der Raptor das ausgehalten hat.

Dennoch ging es nach diesem Ausflug in die heimische Werkstatt, um den Wagen zu inspizieren und auf eventuelle Schäden zu prüfen. Kurzerhand alles grob zerlegt, konnten außer einigen normalen Gebrauchsspuren wie Kratzern an der Chassis-Unterseite und Querlenkern keine Defekte festgestellt werden. Auch Abnutzungserscheinungen am Ritzel und Hauptzahnrad waren kaum zu finden. Die Differenziale sehen ebenso aus wie neu, was auf die gute Ausstattung mit Kugellagern und die hervorragende Materialqualität von Team Magic zurückzuführen ist. <<<<

MEIN FAZIT



Mit dem Raptor E6 hat Team Magic einen gelungenen Brushless-Monstertruck im Maßstab 1:8 auf den Markt gebracht. Spaß, Leistung und Bedienerfreundlichkeit stehen hier im Vordergrund, umgesetzt mit guten Komponenten und extrem haltbaren Materialien. Ein absolut bashtauglicher Monster-Truck, der mit seinem durchdachten Fahrwerk und der beeindruckenden Haltbarkeit sowohl von RC-Einsteigern als auch von alten RC-Hasen problemlos gefahren werden kann.

Thomas Strobel

Sehr gute Materialqualität
Extrem stabile Bauweise
Viel Fahrspaß
Ausgereifte Konstruktion



Empfindlicher
LED-Lichtbalken



Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK



DELIUS HLASING

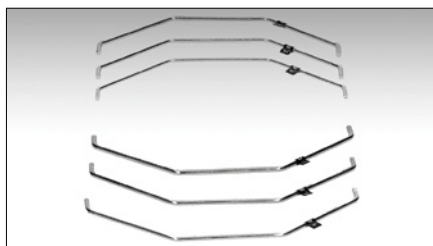
„Die Revell-Story“: Der reichhaltig bebilderte Band aus dem Delius Klasing-Verlag erzählt die Geschichte der 1956 gegründeten deutschen Revell-Dependance. Ulli Taubert, Co-Autor des Buches, ist der Firma seit 50 Jahren verbunden und hat als Chef der Entwicklungsabteilung das Modell-Portfolio der Ostwestfalen über Jahrzehnte hinweg geprägt. Zweiter Autor dieses einmaligen Werkes ist Andreas A. Berse, Chefredakteur der Fachzeitschrift MODELL FAHRZEUG. Das Ergebnis der Recherchen und der Zusammenarbeit beider Kenner ist neben einer Chronologie von Revell, auch die spannende Unternehmensgeschichte eines erfolgreichen Mittelständlers. Das Buch mit 176 Seiten und 467 Abbildungen hat ein Format von 22 x 24,6 Zentimeter und kostet **29,90 Euro**.



HB RACING

Neu im Sortiment von HB Racing ist **Velcro-Tape** – also Klettband – für verschiedene Einsatzzwecke im RC-Car-Sport. Die selbstklebenden Streifen messen 20 x 200 Millimeter und eignen sich zum Beispiel zur schnellen Montage von Empfängern, Reglern oder anderen Komponenten. Außerdem lassen sich Karosserien damit am Chassis fixieren, sodass Schmutz nicht eindringen kann. Der Preis: 5,- Dollar (etwa **4,30 Euro**).

Passend für den HB Racing 1:8er-Buggy D418 gibt es neue **Stabilisator-Sets**. Sie sorgen für eine bessere Abstimmbarkeit des Modells auf die Streckenbedingungen. Diese neuen Stabis sind steifer als die originalen und eignen sich somit bestens für den Einsatz von Modellen auf Astro-Turf- und Teppich-Strecken. Die Sets sind für die Vorder- und Hinterachse erhältlich und enthalten Stabilisatordrähte in 1,6 sowie 1,8 und 2 Millimeter Stärke. Jeder Stabi ist mit einem kleinen Fähnchen beschriftet, damit sich die Stärke auf einen Blick erkennen lässt. Der Preis pro Achse liegt bei 15,- Dollar (ungefähr **13,- Euro**).



HRC DISTRIBUTION

HRC Distribution aus der Schweiz bietet nun **Reifenwärmer** für Modelle im Maßstab 1:8 an. Sie sind speziell für Rallye-Game- und Buggy-Modelle geeignet und können auch für ähnliche Reifengrößen verwendet werden. Die Wärmer kommen zusammen mit einem elektronischen Steuergerät, das an eine 7,4- bis 12-Volt-Stromquelle angeschlossen werden kann und mit der sich die Temperatur stufenlos einstellen lässt.

Mit dem neuen **Präzisions-Messinstrument** bietet HRC ein praktisches Tool aus der TSW-Serie (TSW = Team Secret Weapons) an. Mit dem aus Aluminium gefertigten Werkzeug – das im Übrigen speziell für den Wettbewerbseinsatz konzipiert wurde – können verschiedene Parameter des Fahrzeugs gemessen werden. So zum Beispiel der Sturz von -10 Grad bis +10 Grad und die Chassishöhe von 1,5 bis 7 Millimeter in 0,5-Millimeter-Schritten. Zudem steht eine Standard-Messskala von 20 bis 80 Millimeter zur Verfügung.





HERSTELLER Kontaktdaten

DELIUS HLASING VERLAG
 Siekerwall 21
 33602 Bielefeld
 Telefon: 05 21/55 90
 Telefax: 05 21/55 98 81 14
 E-Mail: info@delius-klasing.de

HB RACING
 Neidhart SA
 Pré-Fleuri 31
 Plan-les-Ouates 1228, Schweiz
 Internet: www.hbracing.com

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

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

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

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

ROBITRONIC ELECTRONIC
 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

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



HORIZON HOBBY

Mit dem **ECX Torment SCT** hat Horizon Hobby einen einsteigerfreundlichen Short Course-Truck im Maßstab 1:10 im Sortiment. Im gleichen Maßstab gehalten sind auch der **Stadium-Truck Circuit** und der **Monstertruck Ruckus**. Alle drei wurden optisch überarbeitet und technisch verbessert, sodass dem wilden Offroad-Einsatz nichts mehr im Weg steht. Während der Torment und der Circuit jeweils 507 Millimeter lang, 295 Millimeter breit und rund 2.300 Gramm schwer sind, bringt der Ruckus 200 Gramm mehr auf die Waage und ist auch etwas bulliger. Alle drei Offroader werden von einem 540er-Bürstenmotor an der Hinterachse angetrieben und sind in jeweils zwei Designs erhältlich. Zum Lieferumfang gehören das komplett aufgebaute Modell inklusive 2,4-Gigahertz-RC-Anlage, Regler, Lenkservo, Anleitung und Kleinteile. Zum Fahren wird lediglich noch ein 2s-LiPo mit EC3-Stecker samt passendem Ladegerät benötigt. Der Preis beträgt **149,99 Euro** je Modell.

Mit dem **Losi Five-T 2.0** präsentiert Horizon Hobby ein neues Großmodell im Maßstab 1:5. Es handelt sich um eine überarbeitete Version des bewährten und beliebten Five-T. Der Short Course-Truck im Maßstab 1:5 verfügt über einen Allradantrieb und kommt in einer fahrfertig aufgebauten Bind-and-Drive (BND)-Version daher. Verbaut sind ein original Zenoah G320RC-Benzinmotor mit 32 Kubikzentimeter Hubraum, ein Spektrum SR6000T-Telemetrie-Empfänger und die entsprechenden Servos. Neben der Optik und dem Motor sind unter anderem die Lenkung, das Zentralfederlager, der Antriebswinkel und vieles mehr überarbeitet. Das 965 Millimeter lange und 527 Millimeter breite Modell wiegt fahrfertig rund 16 Kilogramm. Zum Fahren werden noch eine DSMR-Fernsteuerung, ein 2s-LiPo-Akku für die Stromversorgung des Empfängers und der RC-Anlage sowie ein passendes Ladegerät benötigt. Das Modell ist in zwei verschiedenen Farbdesigns erhältlich. Der Preis liegt bei **1.649,99 Euro**.



Der **Arrma Big Rock Crew Cab** ist ein 1:10er-Monstertruck mit Allradantrieb, der neu im Programm von Horizon Hobby ist. Angetrieben wird der Offroader von einem 3s-Brushlessantrieb. Die Länge beträgt 514 Millimeter, die Breite 328 Millimeter und das Gewicht liegt bei rund 2.840 Gramm. Eine einstellbare Wheelie-Bar zählt ebenso zu den Features des Modells wie dBoots Ragnarok MT-Reifen, Öldruckstoßdämpfer und verstärkte Dif-

ferenziale. Zum Fahren werden noch ein 6- bis 8-zelliger Nickelakku oder ein 2s- bis 3s-LiPo sowie ein passendes Ladegerät und vier Mignonbatterien für den Sender benötigt. Der Preis: **329,99 Euro**.

Der **Vaterra Chevy Suburban** von 1972 auf Basis des Ascender 2.0-Chassis ist ein neuer Scale-Crawler im Maßstab 1:10 von Horizon Hobby. Das Modell wird als Ready-to-Run-Set angeboten. Zu den Features zählen ein gestanztes Leiterrahmenchassis aus Stahl, eine Hinterachse mit überarbeiteter Geometrie, LED-Scheinwerfer und gelbe Lauflichter, ein vergrößertes Akkufach und Öldruckstoßdämpfer. Für den Vortrieb sorgt ein 540er-Bürstenmotor mit 35 Turns, der von einem 60-Ampere-Regler angesteuert wird. Die Vorderräder werden von einem Lenkservo mit einer Stellkraft von 9 Kilogramm bewegt. Zur Steuerung des 495 Millimeter langen, 203 Millimeter breiten und 1.814 Gramm wiegenden Scalers liegt dem Set eine Spektrum STX2-Fernsteuerung bei. Das Komplettsset kostet **339,99 Euro**.





Anzeige

Markt

ROBITRONIC

Das **SRT BH6015** ist ein neues Low-Profile-Servo aus dem Hause Robitronic. Es handelt sich um ein Hochvolt-Exemplar, das in einem Spannungsbereich von 6 bis 8,4 Volt betrieben werden kann. Bei 8,4 Volt liegt die Stellgeschwindigkeit bei 0,05 Sekunden auf 60 Grad, die Kraft bei 15 Kilogramm pro Zentimeter. Der Brushlessmotor überträgt seine Kraft auf ein Titan-Aluminium-Getriebe und der Abtrieb hat eine 25T-Verzahnung. Das Gewicht des 41 × 20 × 26,4 Millimeter messenden Servos beträgt 52 Gramm. Es ist für den Einsatz in 1:10er-Onroadern vorgesehen und wird inklusive zweier Ruderhörner und eines Aufkleberbogens für **79,- Euro** geliefert.



Fans der **Nissan Skyline-Serie** finden im Sortiment von Robitronic nun passende Killerbody-Karosserien. Egal ob Nissan Skyline 2000 Turbo GT-ES, R31, R34 oder Hardtop 2000 – hier ist für jeden Nissan-Fan die richtige Lexanhaube dabei. Alle Karosserien kommen fertig lackiert und mit entsprechendem Dekor und Details versehen. Darüber hinaus sind auch unlackierte Varianten erhältlich. Die Preise beginnen bei den lackierten Karosserien bei **46,50 Euro**.

Der **Ko Propo Electrical Switch 3** ist ein elektronischer Ein-aus-Schalter. Er hat eine hohe Beständigkeit gegen Vibrationen und Stöße, sodass Fehler, wie sie bei mechanischen Schiebeschaltern auftreten können, vermieden werden. Die CPU merkt sich den aktuellen Betriebszustand (ein oder aus). Dies verhindert, dass die Stromversorgung



aufgrund schlechten Kontakts des Steckers oder Schalters durch Vibrationen im Einsatz im Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ausfällt. In Betrieb zeigt der Schalter im Display die gemessene Minimalspannung dauerhaft an. Somit kann die geringste Spannung während des Betriebs leicht kontrolliert werden. Der Eingangsspannungsbereich liegt bei 5 bis 10 Volt, der Dauerstrom bei 8 Ampere (kurzzeitig 14 Ampere). Der 10 Gramm wiegende Schalter misst 39,2 × 17,5 × 9,5 Millimeter und kostet **41,10 Euro**.

Die bewährte Robitronic **Soft-Tankflasche** mit größerem Fassungsvermögen (600 Milliliter statt bisher 500 Milliliter) ist ab sofort wieder lieferbar. Sie ist aufgrund ihres weichen Materials mit eloxiertem Tankstutzen aus Aluminium sehr flexibel und reicht für mehrere Tankstopps. Dank der zusätzlichen Gummidichtung bleibt auch alles da, wo es bleiben soll. Die Flasche im typischen Robitronic-Design in Rot und Grau kostet **7,40 Euro**.



RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

Die **Elektro RC-Car Beast-Kombination** von RC-Car-Shop – Hobbythek ist als Kombipaket – Regler und Motor – ab **649,90 Euro** erhältlich. Der enthaltene Beast 300-Ampere-Regler ist mit einem Dauerstrom von 300 Ampere und kurzzeitigem Spitzenstrom bis 1.800 Ampere belastbar. Der BEC-Ausgang stellt bei 6 oder 7,4 Volt einen Ausgangsstrom bis 8 Ampere bereit. Der 115 Millimeter lange, 74 Millimeter breite und 500 Gramm wiegende Regler kann per LCD-Programmierschaltkarte oder PC-Interface eingestellt werden und kostet **279,90 Euro**. Der Beast 620-kv-Motor verfügt über ein hochwertiges Kugellager sowie hochwertige Magnete. Bei 70 Millimeter Gehäusedurchmesser, 120 Millimeter Länge und 30 Millimeter langer 8-Millimeter-Welle wiegt er 1.730 Gramm und kostet **349,90 Euro**.

Neue Tuningteile von ATOP und GPM gibt es bei RC-Car-Shop – Hobbythek. Unter anderem sind **Chassisstreben, Rutschplatten** und **Federteller** neu im Sortiment sowie **Längslenker, Diffgehäuse** und **Hinterachseingänge**. Sie eignen sich für die Losi-Großmodelle 5ive-T, Desert-Buggy XL und Super Baja Rey. Sämtliche Teile sind aus hochwertigem Aluminium CNC-gefräst und werden inklusive aller benötigten Kleinteile geliefert.





RIPMAX

Die **Futaba T7PXR** ist ein professionelles Siebenkanal-2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem im mit 4,3 Zoll Farb-Touchdisplay für RC-Cars. Nun ist der Sender in einer Limited Edition in hochwertigem Carbon-Look erhältlich. Die Lenkradaufnahme ist aus Aluminium gefertigt und bietet maximale Festigkeit. Zusätzlich verfügt die Limited Edition über eine weiße Griffschale. Eine schwarze Griffschale ist zusätzlich im Lieferumfang enthalten. Die ultraschnelle Signalübertragung T-FHSS SR und der bewährte R334SBS Vierkanal-Empfänger mit zwei Antennen zeichnen dieses System aus. Das Gewicht des Senders beträgt rund 580 Gramm. Zu den weiteren Features zählen eine Telemetrie-Funktion, ein eingebauter Lautsprecher, 40 interne Modellspeicher (erweiterbar per SD-Karte), Rundenzeitnahme, ABS-Funktion, Softwareupdate-Fähigkeit und vieles mehr. Der Sender kostet im Set **899,- Euro**.

Der **HPI RS4 Sport 3** aus dem Sortiment von Ripmax ist das aktuellste 1:10er-Tourenwagen-Chassis von HPI Racing. Das günstige Chassis kann jetzt mit eigenen Elektronikkomponenten bestückt werden. Dies ermöglicht jedem einen relativ günstigen Einstieg in die RC-Car-Racing-Szene. Die Länge des Modells beträgt 431 Millimeter, die Breite 190-200 Millimeter und der Radstand 254 Millimeter. Zu den Features zählen ein einteiliges Wannenchassis, ein permanenter Allradantrieb, Vierspider-Metalldifferenziale, Doppelquerlenker, eine komplette Kugellagerung und vieles mehr. Der Preis: **159,- Euro**.



RUDDOG DISTRIBUTION

Team Associateds neuer **Reflex 14B 1:14 4WD Ready-to-Run-Buggy** kommt serienmäßig vormontiert, mit einem Reedy Power Brushlessmotor sowie -Fahrregler, einem High-Torque-Lenkservo und einer 2,4-Gigahertz-RC-Anlage beim Kunden an – und ist bei Ruddog Distribution erhältlich. Der kleine Buggy bietet jede Menge Power und 4WD-Kontrolle ohne lange Bauzeit. Zusätzlich lassen sich diverse Fahrwerksparameter einstellen, um auf jedem Untergrund die optimale Performance zu erzielen. Serienmäßig sind drei abgedichtete Kegelraddifferenziale, eine Aluminium-Lenkungsplatte sowie eine leichte Aluminium-Mittelwelle verbaut. Man benötigt lediglich noch einen passenden Fahrakku und schon kann man Offroad-Action im Westentaschenformat erleben. Die Länge des Offroaders beträgt 304 Millimeter, die Breite liegt bei 202 Millimeter. Ebenfalls erhältlich ist ein Truggy auf derselben Basis. Dieser trägt den Namen **Reflex 14T**.



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

STARKE HERBSTNEUHEITEN

Jetzt im Handel
erhältlich

QUALITY PRODUCT
MADE IN FRANCE/GERMANY



6000ER E-Marder
Buggy – 1/6 – 2WD – Brushless – L: 770mm



T4939 Pirate Rocker
Crawler – 1/8 – 4WD – L: 510mm



T4939 Pirate Swinger
Crawler – 1/10 – 4WD
4WS – 2 Motoren
2 Steuerungsservos
4 Steuerungsmoden
L: 450mm



T4941 Pirate XT-S
Racing Truck – 1/10 – 4WD – L: 450mm



T4944 Pirate Zombie
Buggy – 1/10
2WD – L: 400mm

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

www.fg-modellsport.de www.t2m-rc.fr/de

T2M
RACING PRODUCTS

Text und Fotos:
Michael Klaus

Die Highlights der VG5F1-DM 2018



GROSSWILD

Genau in der Sommerpause der „großen“ Formel 1-Boliden stand beim MRC-Leipzig im RC-Car Park auf der über 300 Meter lange Strecke die diesjährige Deutsche Meisterschaft VG5F1 auf dem Terminplan. Im Rahmen dieses Events wurden die „inoffizielle“ Deutsche Meisterschaft VG6Truck und ein SK-Lauf des Sportkreises Ost in den beiden Tourenwagenklassen VG5MO und VG5ST ausgetragen.

Die Veranstaltung begann mit dem Training am Freitag, dem 24. August 2018. Beim Blick auf die Rangliste und die Zeiten wurde deutlich: kein DM-Teilnehmer ließ sich das Training entgehen. Mit dabei war eine junge Dame aus der belgischen Hauptstadt Brüssel. Emmanuelle Vanhaesendonck reiste mit ihren Vater nach Leipzig, um mit ihrem FX3, dem neuen Formel-Renner von H.A.R.M.-Racing, um den Titel mitzukämpfen. Eine noch weitere Anreise hatte der Österreicher Rudolf Grahamer, der sich ebenfalls nicht die Chance nehmen ließ, an der Deutschen Meisterschaft teilzunehmen, für die bisher keine Qualifikation nötig war. Dies ist nur für die kommende VG5-DM nötig, wofür das Rennwochenende gleichzeitig als Sportkreis-Lauf genutzt wurde.

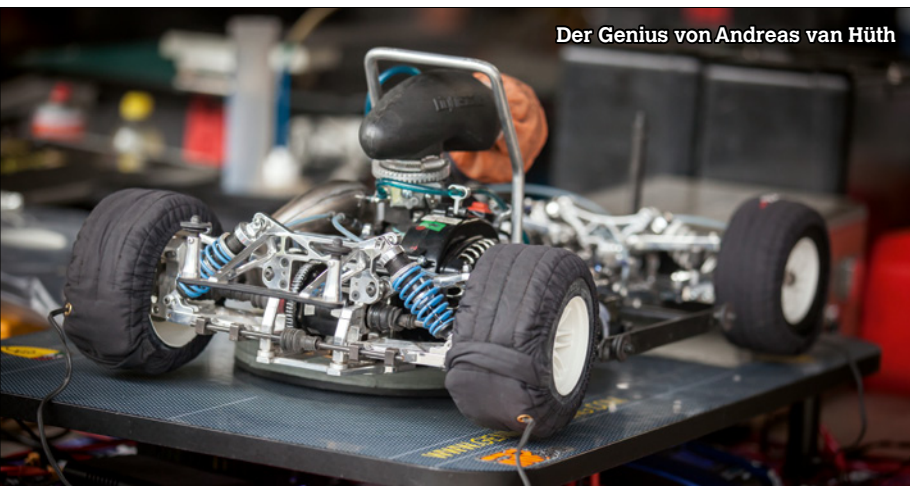
Gratwanderung

Der große Vorteil für die angereisten Teilnehmer zeigte sich beim Griff auf der Strecke. Je mehr Fahrzeuge auf der Strecke unterwegs waren, desto sauberer und griffiger wurde die Ideallinie. Dies wurde während des Rennwochenendes immer deutlicher. Durch den Reifenabrieb wurden die Rundenzeiten immer schneller, wenn der Fahrer mit seinem Fahrzeug auf der Ideallinie blieb. Daneben war die Strecke trotzdem staubig und voll von „Fremdgummi“ neben der Ideallinie, der sich auf den Reifen festsetzte, wodurch das Fahrzeug an Griff verlor. Gab ein Fahrer zu viel Gas, gab es einen Dreher oder die nächste Kurve wurde verpasst. Dies erinnerte beim Zusehen ganz an die echten Formel 1- und DTM-Rennen. Vom Fahrverhalten sind diese RC-Car Glattbahn-Großmodelle am Nächsten am Original dran.

Nachdem der Freitag für das freie Training genutzt wurde, gab es am Samstagmorgen ein letztes Gruppentraining vor den entscheidenden vier beziehungsweise fünf Vorläufen für die Finaleinteilung am Sonntag. Die Formel-Piloten durften insgesamt fünf Vorläufe fahren und dafür standen ihnen zwei Reifensätze zur Verfügung. Reifenmanagement gehört in diesen Klassen genauso dazu, wie die richtige Tankstrategie, um an dieser Stelle dem Finaltag zuvorkommen. Neue Reifen mussten erstmal angefahren werden, dann bauten diese sehr viel Griff auf. Jedoch bewiesen



Dichtes Gedränge an der Boxenausfahrt. Erst als der Rennleiter die Strecke freigab, durften die Fahrzeuge die Box verlassen



Der Genius von Andreas van Hühth



Günter Honerts Siegerpose nach seinem Finalsieg der VG6-Truck-Klasse

einige Fahrer, dass man auch mit gebrauchten Reifen durchaus schnelle Zeiten auf der Strecke hinlegen konnte. Sichtbar wurde dies im letzten Vorlauf, den einige Teilnehmer mit neuen Reifen starteten, aber ohne Verbesserungen blieben.

Spitzenreiter

Während der Vorläufe gab es einen spannenden Kampf in der Klasse Formel und Tourenwagen um die Pole-Position. Natürlich wollte Martin Mittelstädt seinen Vorjahrestitel verteidigen, was dagegen Fahrer, wie Tobias Gagesch (Vize-Europameister 2018), Timo Nau (Platz 3 – Europameisterschaft 2018), Flavio Budulig, Ernst-Peter Utz und Markus Michelberger verhindern wollten. Im ersten Vorlauf wurde deutlich, dass es für Martin Mittelstädt nicht einfach mit der Titelverteidigung werden würde. Markus Michelberger legte die erste Bestzeit vor Tobias Gagesch und Flavio Budulig auf die Bahn, wobei die Fahrer nach dem zehnerminütigen Vorlauf jeweils drei Sekunden Abstand voneinander hatten. In den nächsten vier Vorläufen schlug sich der bessere Griff auf der Strecke in den besseren Rundenzeiten nieder. Nahezu alle Teilnehmer konnten sich im dritten und vierten Vorlauf in ihren Klassen steigern.

Die Belgierin Emmanuelle Vanhaesendonck fuhr auf Platz 6 hinter dem Urgestein Ernst-Peter Utz. An die Spitze des Feldes setzte sich Tobias Gagesch. Er schaffte 29 Runden. Markus Michelberger, Flavio Budulig und Timo Nau folgen auf den weiteren Plätzen. Während des letzten Vorlaufes der Formel-Fahrer begannen die ersten Teilnehmer ihre Fahrzeuge für den Finaltag vorzubereiten oder packten zusammen. Fast unbemerkt von den Blicken legte Tom Haacke einen schnellen Lauf hin. Trotz alten Reifen, die schon drei Läufe im Einsatz waren, unterbot er die bisherige Bestzeit um 1 Sekunde und setzte ein Ausrufezeichen für die kommenden Finalläufe. Für einen spannenden Finaltag war somit gesorgt.

Zuvor noch ein Blick auf die anderen Klassen. Bei den VG6-Trucks, die wie im Vorjahr ihre inoffiziellen Deutsche Meisterschaft austragen, dominierte Andreas Van Hühth in den ersten Vorläufen und war teilweise über eine Sekunde pro Runde schneller als der Rest des Feldes. Mit 26 Runden lag er ungefährdet an der Spitze vor Paul Beetz und Andreas Jäkel. Im letzten Vorlauf griff Günter Honert ins Renn-geschehen ein, der sich bis dahin auf die Klasse Tourenwagen konzentrierte. Platz 2 war eine gute Ausgangsposition für den Finalstart am nächsten Tag.

Die Stock-Klasse beim Sportkreis-Lauf ist mit drei Teilnehmern recht dünn besetzt. Marcus Oppenhorst vor Andreas Jäkel und Sarah Schmedicke lautete die Reihenfolge. Die zweite Klasse war etwas besser besucht und umkämpft. Zwar kamen auch nur 13 Teilnehmer zusammen, jedoch war der elitäre Kreis mit Europameistern, EM- und DM-Finalisten gut besetzt. Die Vorläufe liefen nicht für alle Fahrer nach Wunsch. Vor allem die einheimischen Piloten mischten an der Spitze kräftig mit. Die schnellste Zeit mit 20,2 Sekunden für eine Runde fuhr Marcel Thieme vom MRC-Leipzig. Er lag damit zwar knapp zwei Zehntel unter der Rundenzeit von Maximilian Hornig. Aber nach zehn Minuten Fahrzeit zeigte die Uhr bei Maximilian eine Bestzeit von 10:17.250 Minuten für 29 Runden an, die Marcel Thieme um knapp sieben Zehntel verpasste. Das war knapp. Günter Honert folgte auf Platz 3 vor Mirko Engert und Sven Müller.



Die ersten drei der Klasse VG5-Standard im Bild (von links): Andreas Jäkel (Platz 3), Marcus Oppenhorst (Platz 1) und Sarah Schmedicke (Platz 2)



Der H.A.R.M. SX5 von Emmanuelle Vanhaesendonck



Die 23-jährige Belgierin Emmanuelle Vanhaesendonck war aus Brüssel angereist



Der Genius vom Sieger der Klasse VG5TW, Maximilian Hornig

Honert siegt in Truck

Nachdem der Sonntag mit einem kurzen freien Training für alle Teilnehmer nach Klassen beendet war, stand vor der ersten Entscheidung der Trucks das Viertelfinale der Formel-Klasse auf dem Programm. Von den neun Piloten stiegen die ersten sechs Fahrer in die beiden Halbfinals auf. Nun waren die VG6-Trucks an der Reihe. Beeindruckend anzusehen, wie die Fahrzeuge nach Ertönen des Startsignals in die ersten Kurven gingen. An der Spitze setzte sich Andreas van Hühth in den ersten Runden etwas von seinem Verfolger ab. Einzig Günter Honert konnte das Tempo halten. Gegen Mitte des Rennens schien die Entscheidung gefallen zu sein, jedoch war Günter Honert nach ein paar Fehlern von Andreas van Hühth mit seinem FG am Heck des Genius und schob sich am Ende der Geraden innen vorbei. Ein echt tolles Überholmanöver. Danach baute Günter Honert seine Führung bis auf 7 Sekunden Vorsprung aus, als er überglücklich als Sieger die Ziellinie als Erster überquerte. Zweiter wurde Andreas van Hühth vor Thomas Richter und Andreas Jäkel mit acht beziehungsweise neun Runden Rückstand.



Tom Haackes Fahrzeug in Action



Andreas van Hühth war der Vorlaufschleunigste unter den Truck-Fahrern

Nachdem die erste Titelentscheidung gefallen war, standen die Halbfinals der VG5F1-Fahrer auf dem Programm. Hier konnten sich die Favoriten aus den Vorläufen klar für das Finale qualifizieren. Nur für Emmanuelle Vanhaesendonck war das Halbfinale nach schon gut 3 Minuten beendet. Sie erreichte nach einem grandiosen Start auf Platz 3 liegend ein technischer Defekt. Für die Fahrer blieb bis zum 45-minütigen Finale noch etwas Zeit. Dazwischen war Mittagspause, dann folgte die Entscheidung in der VG5-Standardklasse zu Gunsten von Marcus Oppenhorst, der einen sicheren Start-Ziel-Sieg vor Sarah Schmedicke und Andreas Jäkel einfuhr. Etwas schwerer wurde es in der VG5-Modified-Klasse für Maximilian Hornig. Nach einem tollen Start fuhren die Fahrzeuge dicht an dicht hintereinander um den Kurs. Die eine und andere Positionsänderung gab es auch schon zu vermelden. Schnell war klar, dass niemand zum Tankstopp rein musste und Reifenwechsel waren auch nicht geplant. Die Entscheidung mussten die neun Fahrer und mit Emmanuelle Vanhaesendonck als einzige Dame in diesem Finale unter sich ausmachen.

Dass die 45-minütigen Finalläufe nicht ohne einen Tankstopp zu bewältigen waren, war klar. Nach den ersten Runden hatten die Fahrer ihre vorzeitige Position im Feld gefunden. Es führte Markus Michelberger vor Timo Nau, Flavio Budulig und Tom Haacke, die jederzeit zuschlagen konnten, wenn der Vordermann einen Fehler machen sollte. Die Strecke in Leipzig ist mit Abstand die Größte in Deutschland. Nach 20 Minuten standen die ersten Boxenstopps an, wobei sich an der Spitze der Zweikampf zwischen Markus Michelberger und Timo Nau fortsetzte. Tom Haacke bekam Probleme mit dem Fahrzeug und fiel auf Platz 6 am Ende zurück. In den letzten Minuten gab es ein dramatisches Ende. Der Genius vom Führenden Markus Michelberger blieb stehen. Hektisch holte der Mechaniker das Fahrzeug zurück. Diagnose: Kein Sprit mehr im Tank. Also



Timo Nau war überglücklich über seinen ersten Deutschen Meistertitel



Die Finalisten der Klasse VG5F1 im Bild (von links): Flavio Budulig (Platz 2), Timo Nau (Platz 1) und Tobias Gagesch (Platz 3)

schnell nachgetankt und weiter ging es, was sich als Fehler herausstellte. Zwei Tankstopps ist laut Reglement nicht erlaubt, wodurch Markus Michelberger von Platz 2 auf 10 zurückgesetzt wurde. Der Titel ging an den freudestrahlenden Timo Nau vor Flavio Budulig, Tobias Gagesch und Ernst-Peter Utz.

Gutes Ende

Die 16. Deutsche Meisterschaft VG5F1 ging mit einem neuen und übergläublichen Deutschen Meister Timo Nau beim MRC-Leipzig zu Ende. Die Leipziger boten ein schönes und gut organisiertes Event unter Leitung von Sven Müller und Andreas Lamers, der ihm zur Seite stand. Für den gemütlichen Teil bot der Verein ein leckeres Buffet mit gemütlichem Zusammensein am Samstagabend an, was sehr viele in Anspruch nahmen. Bis spät in die Nacht wurde zusammengesessen und Erfahrungen wurden ausgetauscht. So manch einer nutzte die Gelegenheit, um sein Fahrzeug für den Finaltag vorzubereiten. In der Zeitnahme hielt Ivonne Thieme das System am Laufen und ein wachsameres Auge hatte unter anderem Andreas Genuit in der technischen Abnahme auf die Fahrzeuge und die Technik.

Auch in diesem Jahr herrschte große Markenvielfalt. Fahrzeuge von Bergonzoni, RS5, Genius, H.A.R.M., MD01 und FG waren reichlich in den verschiedensten Varianten zu sehen. Bei den Reifen vertrauten die Fahrer auf Produkte von PMT, GRP oder Roadies. In Sachen Elektronik waren Sanwa- oder Futaba-Sender eindeutig die erste Wahl im Fahrerlager, wobei die Mix-Funktion ganz wichtig ist. Schließlich werden zwei Servos für die beiden Bremsen benötigt, damit die Bremskraft verteilt werden kann. Es gibt kaum etwas, das an den Großmodellen nicht einstellbar ist. Selbst die Aerodynamik spielt bei den Fahrzeugen eine entscheidende Rolle.

Eine tolle Entwicklung, die in vielen Fahrzeugen zu sehen war, war das Powerlock Differenzial 2 aus dem Hause SCS M2. Es ist von außen einstellbar, ohne das Öl zu wechseln. Daran wird deutlich, wie wichtig die kleinen Details bei den Fahrzeugen sein können. Die Entwicklung geht weiter und für die Leipziger stand schon wenige Wochen später mit der 25. Deutschen Meisterschaft VG5TW das nächste große Event auf dem Terminplan. <<<<<

ERGEBNISSE

VG5F1

1. Timo Nau
2. Flavio Budulig
3. Tobias Gagesch
4. Ernst-Peter Utz
5. Sebastian Keller
6. Tom Haacke
7. Martin Mittelstädt
8. Rudolf Grahamer
9. Enrico Hahn
10. Markus Michelberger

VG6Truck

1. Günter Honert
2. Andreas Van Hüth
3. Thomas Richter
4. Andreas Jäkel
5. Dominik Zeidler
6. Eckhard Schulze
7. Christian Hamm
8. Paul Beetz
9. Uli Krell

VG5TW

1. Maximilian Hornig
2. Sven Müller
3. Mirko Engert
4. Rene Genuit
5. Thomas Kleiner
6. Özgür Derin
7. Marcel Thieme
8. Emmanuelle Vanhaesendonck
9. Günther Honert
10. Andre Friedel
11. Falko Ketter
12. Tom Haacke
13. Tobias Gagesch

VG5Standard

1. Marcus Oppenhorst
2. Sarah Schmedicke
3. Andreas Jäkel



Der Genius FR2 E von Guido Mamat (links) im Zweikampf mit dem Modell von Thorsten Hausler

AKKU-RAT

**GEWINN
MICH!**

Alle Infos in
diesem Heft



Text und Fotos:
Oliver Tonn

Tipps zum sicheren Umgang mit LiPo-Zellen

Kaum etwas hat den RC-Car-Sport in den letzten Jahren so einschneidend verändert wie der Siegeszug von Lithium-Polymer-Akkus. Gegenüber den veralteten Zellen auf Nickel-Basis verfügten die Neulinge über deutlich mehr Power und Kapazität bei gleichzeitig niedrigerem Gewicht – eine regelrechte Revolution. Doch wo viel Licht ist, da ist auch immer etwas Schatten. Speziell im Bereich der Langlebigkeit sowie der Sicherheit zeigen LiPos durchaus Schwächen.

Wer will, der kann über Internet-Suchmaschinen mühelos jede Menge Horrorgeschichten über aufblühende oder gar in Brand geratene LiPo-Akkus aufreiben. Nicht immer ist dabei wirklich nachvollziehbar, inwiefern derartige Berichte auf fehlerhafte Akkus zurückzuführen sind und nicht auf Fehler bei der Handhabung. Eins ist jedoch klar: So ganz an den Haaren herbeigezogen sind die Problembeschreibungen nicht. Davon zeugen immer wieder durchaus eindrucksvolle Internet-Videos, in denen ein LiPo entflammt und unter starker Rauch- und Hitzeentwicklung abbrennt.

Wahrheit und Dichtung

Trotz aller Horrorgeschichten: Die Chance, dass ein LiPo wirklich in Flammen aufgeht, ist sehr gering. Tut er es jedoch, dann sind die Folgen oftmals schwerwiegend. Umso wichtiger ist ein korrekter Umgang mit den potenten Zellen, was für die Bereiche Nutzung und Wiederaufladung genauso gilt wie für Lagerung und das sichere Löschen bei Eintritt des

Worst Case. Übermäßige Panikmache ist dabei genauso wenig sinnvoll wie das Gegenteil, nämlich ein vollkommen sorgloser und laxer Umgang.

Bei der Handhabung der Zellen, also dem Fahren mit dem Modell, ist es wichtig, die Fahrtzeit nicht zu sehr in die Länge zu ziehen. Idealerweise verfügt der Fahrtenregler über eine Abschaltfunktion, die die Fahrt bei Niederspannung des Antriebsakkus selbständig abbricht. Grundsätzlich gilt, dass ein LiPo stets mindestens 20 Prozent Restkapazität bewahren soll, statt ihn ganz leer zu fahren. Tiefentladung zählt zu den häufigsten Ursachen von beschädigten Zellen.

Langsam laden

Beim Wiederaufladen ist es wichtig, keine zu hohen Ladeströme zu verwenden, denn auch hierbei gibt es Problempotenzial. Viele Hersteller empfehlen das Laden mit einer Rate von 2C, also dem Doppelten der Kapazität. Beispielfähig würde ein Akku mit

EXTOVER

- Materialform: Granulat
- Zweck: Lager- und Ladeschutz, Löschmittel
- Gebindeform: Kissen, weitere Gebinde erhältlich
- Gebindegröße: 5 Liter, weitere Größen erhältlich
- Preis: 9,90 Euro (5 Liter)
- Bezug: www.voltmaster.de



- BAT-SAFE**
- Bauform: Kasten
 - Zweck: Lager- und Ladeschutz
 - Abmessungen (Innen): 245 × 165 × 78 mm
 - Abmessungen (Außen): 310 × 230 × 160 mm
 - Gewicht: 1.980 g
 - Preis: 58,90 Euro
 - Bezug: www.voltmaster.de

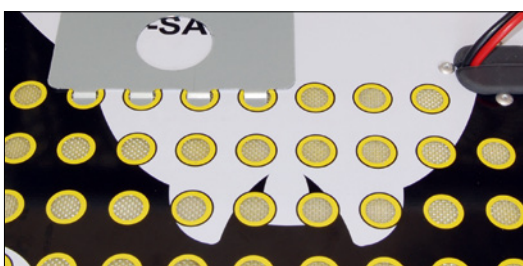
Ladekoffer wie der Bat-Safe leisten einen aktiven Beitrag zur Schadensprävention beim Umgang mit LiPo-Akkus

7.000 Milliamperestunden, also 7 Amperestunden dann mit 14 Ampere geladen. Selbst bei Zellen, die für Ladeströme bis zu 3, 4 oder gar 5C zugelassen sind, empfiehlt sich die Begrenzung auf 2C. Der Grund: Mit steigender C-Rate beim Laden steigt auch die Verlustleistung, die sich zum Beispiel durch Erwärmung der Zellen bemerkbar macht. Dadurch verlängert sich der Ladevorgang und der Zeitvorteil der großen Laderate schrumpft, während die Zellen durch die hohen Ströme stärker belastet werden.

Ein weiteres Kriterium ist das Lagern der LiPos, wenn sie nicht benötigt werden. Dabei sollten sie weder vollkommen leer, noch komplett gefüllt eingelagert werden. Viele Ladegeräte bieten einen sogenannten Storage-Modus, der die LiPos auf etwa

DREI GOLDENE REGELN IM UMGANG MIT LIPOS

1. Es sollten immer mindestens 20 Prozent Restkapazität im Akku verbleiben
2. Die Laderate von 2C sollte nicht überschritten werden
3. Vor dem Einlagern ist der LiPo auf 3,85 Volt pro Zelle zu laden beziehungsweise zu entladen



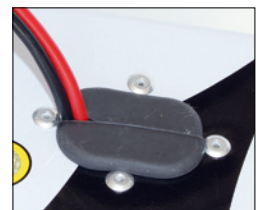
Brennt es im Inneren des Ladekoffers, kann der entstehende Rauch über Lüftungslöcher mit Filterelementen nach außen abströmen

3,85 Volt pro Zelle lädt beziehungsweise entlädt. Diese Spannung kann damit als Richtwert angesehen werden, wenn die Akkupacks über einen längeren Zeitraum nicht genutzt werden.

Hässliche Rundungen

Ein großes Thema bei der Nutzung von LiPo-Akkus ist die Problematik des Aufblähens. Kaum ein anderer Effekt löst bei RC-Enthusiasten derart kontroverse Diskussionen aus wie dieser. Während eine Seite dafür plädiert, einen LiPos sofort zu entsorgen, wenn er auch nur die leichteste Gehäuserundung zeigt, fährt die andere munter mit LiPos in Kugelfisch-Form durch die Gegend. Natürlich liegt die Wahrheit in diesem Bereich wie so oft in der Mitte. Jeden LiPo zu entsorgen, dessen Gehäuse eine leichte Rundung zeigt, dürfte eine ziemlich teure Angelegenheit werden.

Auf der anderen Seite darf der Moment, in dem eine LiPo-Zelle derart stark aufbläht, dass sie die Gehäusenhälften eines Hardcase-Akkus auseinandersprengt,



Die Durchführung der Ladekabel ins Innere erfolgt durch eine Gummidichtung. Sie soll verhindern, dass bei einem Feuer ungefilterter Rauch nach außen strömt



Mittels eines zusätzlichen Halters sowie des mitgelieferten Klettbandes lässt sich das Ladegerät an der Oberseite des Bat-Safe platzieren

MEIN FAZIT



Am richtigen Handling von LiPo-Akkus scheiden sich die Geister. Ich selbst war zwei Mal Zeuge eines brennenden LiPos und muss ehrlich eingestehen, dass mich das gleißende Feuer sowie die überaus dicke und chemisch stinkende Rauchentwicklung nachhaltig beeindruckt haben. Andererseits habe ich in meiner RC-Car-Karriere hunderte oder gar tausende LiPos einwandfrei funktionieren sehen. Es bedarf also einer gehörigen Portion Pech, um in diese Situation zu geraten. Ist es aber soweit, so kann man von Glück reden, wenn der Brand in einem dafür konstruierten Behälter wie dem Bat-Safe stattfindet oder ein Löschmittel wie Extover verfügbar ist.

Oliver Tonn
Fachredaktion CARS & Details



Wenn LiPos gelagert werden, sollten sie zuvor auf eine Spannung von 3,85 Volt pro Zelle gebracht werden. Viele moderne Ladegeräte setzen diese Spannung beim Abrufen des Storage-Modes bereits selbstständig

durchaus als ein Signal zur Entsorgung des LiPos gedeutet werden. Doch zwischen den genannten Zuständen gibt es noch jede Menge Spielraum. Letztlich ist es jedem selbst überlassen, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form er einen aufgeblähten LiPo wegwirft, der noch ordentliche Werte bei Zellspannung, Innenwiderstand und Zellendrift aufweist. Die Diskussion zeigt jedoch, dass LiPos durchaus Problem- sowie Gefahrenpotenzial bieten. Ein Grund mehr, sie außerhalb des Fahrens in einer gesicherten Umgebung zu behandeln und zu lagern.

Eine vielversprechende Lösung stellt der Bat-Safe von Voltmaster dar. Der Ladekoffer ist aus feuerfestem Material gefertigt und so gegen Hitzeentwicklung isoliert, dass selbst ein brennender LiPo im Inneren die Temperatur der Außenhülle nicht über 80 Grad Celsius steigen lassen würde. Etwaige Rauchentwicklung wird durch Lüftungslöcher im Deckel abgeleitet, die über ein Filtersystem verfügen. Mittels eines mit Klettband angebrachten Halters an der Oberseite lässt sich das Ladegerät an der Abdeckung anbringen. Durch einen Gummi-gedichteten Zugang verlaufen die Lade- sowie Balancerkabel ins Innere des Bat-Safe.

Im Inneren des Ladekoffers werden die Kabel an den LiPo angeschlossen. Dann wird der Deckel des Bat-Safe geschlossen und der Akku damit weitestgehend von der Außenwelt abgeschottet



Eine etwas rustikalere, aber nicht weniger sinnvoll anmutende Lösung bietet das Löschmittel Extover. Gerät ein LiPo in Brand, lässt er sich mit gängigen Löschmethoden – allen voran mit Wasser – kaum oder gar nicht unter Kontrolle bringen. Extover besteht aus einem Granulat aus kleinen Kügelchen, mit denen sich ein brennender LiPo zuverlässig löschen lassen soll. Außerdem bieten zwei oder mehr der 5-Liter-Granulat-kissen die Möglichkeit, LiPos zwischen ihnen zu lagern oder zu laden, sodass ein möglicher Brand buchstäblich bereits im Keim erstickt wird.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass LiPo-Akkus bei richtiger Behandlung zwar nur sehr selten wirklich brennen oder gar explodieren, aber dass es absolut sinnvoll ist, sich auf den Fall aller Fälle vorzubereiten. Panik ist beim Umgang mit der potenten Technologie genauso fehl am Platze wie übermäßiger Leichtsin. Einen kühlen Kopf bewahren und rational vorgehen – wer sich daran hält, wird viel Freude an seinen LiPo-Akkus haben.

<<<<<



Das Extover-Löschmittel besteht aus rundem Körner-Granulat. Neben seinen Fähigkeiten zum Eindämmen eines Feuers richtet es keine Folgeschäden an wie sie bei flüssigen Löschmitteln oder Schaum fast immer zu verzeichnen sind

Zwei oder mehr der Extover-Kissen in 5-Liter-Größe sind ideal geeignet, um zwischen ihnen Akkus zu lagern oder zu laden. Gerät ein Akku in Brand, wird die Kissenhülle zerstört, das Granulat kommt in Kontakt mit dem Feuer und löscht es



1 x BAT-SAFE + 20 x EXTOWER VON VOLTMASTER GEWINNEN

Der falsche Umgang mit LiPo-Akkus kann zu Bränden führen. Für mehr Sicherheit bietet Voltmaster entsprechende Produkte zum Schutz vor LiPo-Bränden an. Eine vielversprechende Lösung stellt der Bat-Safe von Voltmaster dar. Der Ladekoffer ist aus feuerfestem Material gefertigt und so gegen Hitzeentwicklung isoliert, dass selbst ein brennender LiPo im Inneren die Temperatur der Außenhülle nicht über 80 Grad Celsius steigen lassen würde. Etwaige Rauchentwicklung wird durch Lüftungslöcher im Deckel abgeleitet, die über ein Filtersystem verfügen. Mittels eines mit Klettband angebrachten Halters an der Oberseite lässt sich das Ladegerät an der Abdeckung anbringen. Durch einen Gummigedichteten Zugang verlaufen die Lade- sowie Balancerkabel ins Innere des Bat-Safe. Die perfekte Ergänzung dazu ist das Löschmittel Extover. Dabei handelt es sich um ein Granulat aus kleinen Kügelchen, mit denen sich ein brennender LiPo zuverlässig löschen lässt. Außerdem bieten zwei oder mehr der 5-Liter-Granulat-kissen die Möglichkeit, LiPos zwischen ihnen zu lagern oder zu laden, sodass ein möglicher Brand buchstäblich bereits im Keim erstickt wird.

Wir verlosen einen Bat-Safe-LiPo-Koffer zusammen mit zwanzig Paketen Extover-Granulat. Du willst das Zeug gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 05. Dezember 2018 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.



Auflösung Heft 07/2018

Der Gewinner Team Associated RC28T von Ruddog Distribution, den wir in Ausgabe 07/2018 verlost haben, ist **Heiko Proft** aus Göppingen.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Wie heiß wird die Außenhülle des Bat-Safe bei einem LiPo-Brand maximal?

- A 36 Grad Celsius
- B 150 Grad Celsius
- C 80 Grad Celsius

CD0818

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

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 08/2018
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

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

FIRSTLOOK

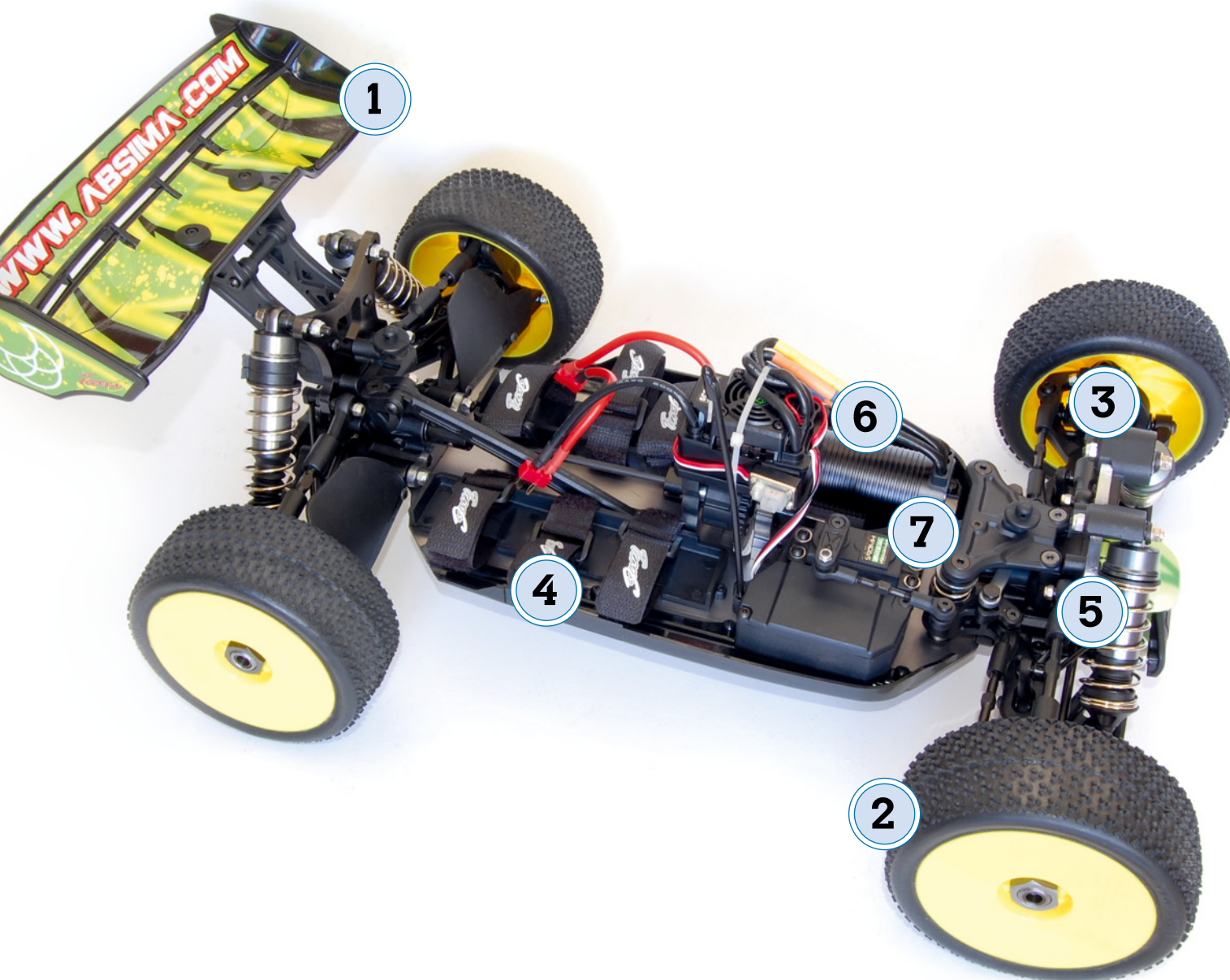
Text und Fotos: Oliver Tonn

Es ist noch gar nicht so lange her, da zählten Begriffe wie "Silberkohlen" oder "Kollektordrehbank" zu den Merkmalen der ultra-zickigen 1:10er-RC-Cars mit Elektroantrieb, die signifikante Elektronik-Kenntnisse fast schon zwingend erforderten. Doch mit dem Einzug der Brushlesstechnik wurde alles anders. Von nun an konnten auch Hobbyneulinge die Vorzüge der Stromer auskosten. Darüber hinaus wurden mit den größeren Maßstäben 1:8 sowie den Großmodellen neue Fahrzeugklassen erschlossen.

Ein typischer Vertreter der 1:8er-Brushlessbuggys ist der neue TR8EV2 von Absima. In RTR-Ausstattung geliefert, bringt er mit Ausnahme der Stromversorgung, also sprich der Akkus, bereits alles mit, was es für die ersten Ausfahrten braucht. Insgesamt drei 4-Spider-Diffs verteilen die Antriebskräfte präzise und zuverlässig zu den Achsen und Rädern. Vier großvolumige Bigbore-Stoßdämpfer aus Aluminium bügeln Bodenwellen sauber aus und schaffen dadurch die Voraussetzungen für optimale Haftung der Pin-Bereifung.

Mit an Bord ist ein einfacher, aber durchaus funktionaler Coltsender, mit dessen Gaszug man die Power des sensorlosen 2.100-kV-Motors regelt. Typisch für 1:8er-Elobuggys von Absima ist die Platzierung von zwei Akkuhaltern für jeweils einen 2s-LiPo, die eine optimale Gewichtsverteilung erzeugen soll. Ob sich das auch in der Praxis derart positiv bemerkbar macht, wie der Hersteller verspricht, könnt ihr in einem ausführlichen Testbericht in einer der kommenden Ausgaben von CARS & Details erfahren.

«««





Neben dem komplett vormontierten Modell wird auch die Karosserie fertig ausgeschnitten und lackiert ausgeliefert. Ihr mehrfarbiger Look fällt durchaus spektakulär aus



Neben mechanischem trägt idealerweise auch aerodynamischer Anpressdruck zu einer optimalen Traktion bei. Dafür hat man dem Absima-Buggy einen großen Heckflügel verpasst



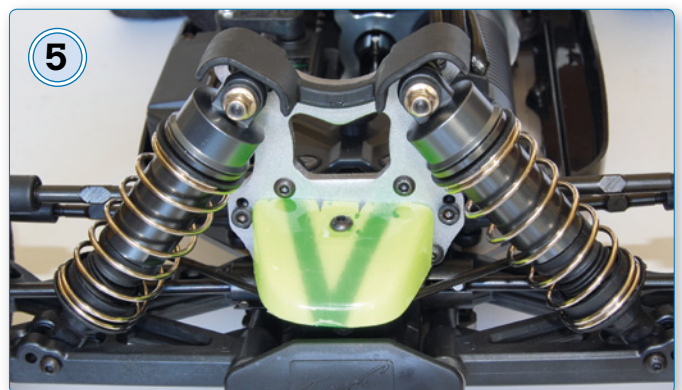
Mittelfeine Pins auf den recht harten Reifen sollen sich im Untergrund festbeißen. Felgenmitnehmer mit 17-Millimeter-Sechskant entsprechen dem Standard in dieser Modellklasse



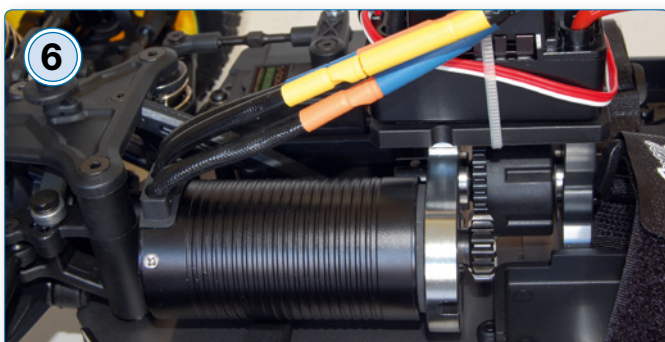
Die Lenkkonstruktion per C-Hub zählt zusammen mit der Pivotball-Bauweise zu den zwei gängigen Lenkungsformen und hat sich bereits in unzähligen RC-Cars bewährt



Per Klettbandern werden die Antriebsakkus sicher in ihren Haltern verzurrt. Die zwei Einzelhalter nehmen jeweils einen 2s-LiPo auf. Dadurch soll eine optimale Gewichtsverteilung erzeugt werden



Den großvolumigen Aluminium-Stoßdämpfern des Buggys fällt eine zentrale Bedeutung zu. Egal ob auf einem Schotterplatz oder auf der Rennstrecke, sollen sie Stöße und Schläge möglichst effektiv absorbieren und dafür sorgen, dass die Räder im Idealfall ständig den Boden berühren



Der sensorlose Brushlessantrieb kombiniert einen aktiv gekühlten Fahrgregler mit einem Antriebsmotor, der 2.100 Umdrehungen pro Minute und pro Volt generiert. Eine Zahl, die viel Power erahnen lässt

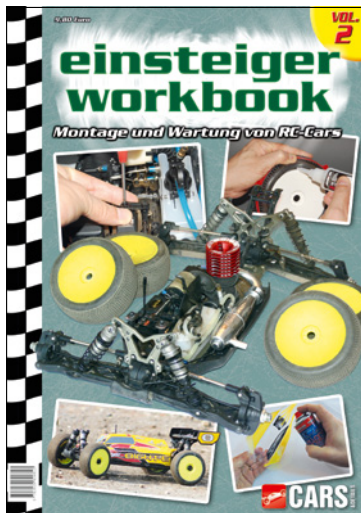


Damit es im rauen Offroad-Alltag nicht gleich die Segel streichen muss, hat Absima dem Lenkservo ein robustes Metallgetriebe verpasst



SHOP

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



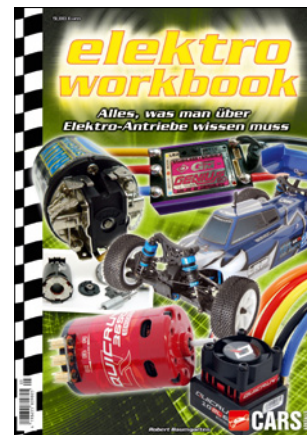
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12099

€ 9,80



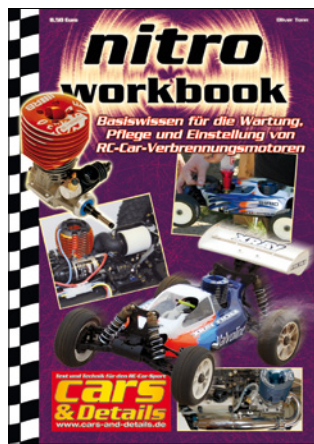
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12045

€ 9,80



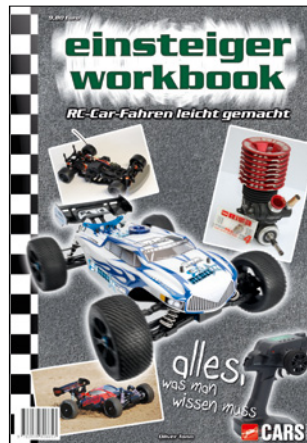
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586

€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



6 Ausgaben für 35,- Euro

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

So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037
€ 9,80

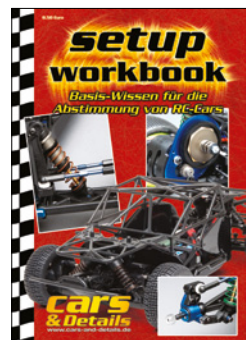


Auch digital als eBook erhältlich

Modellmotoren praxisnah Werner Frings

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

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80

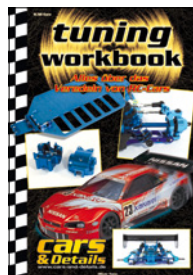


Auch digital als eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



Auch digital als eBook erhältlich

Tuning Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



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

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

Problemlos bestellen >

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

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

service@alles-rund-ums-hobby.de

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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

MODELL-HOBBY-SPIEL 2018

HOBBYRAUM

Wer Großes entdecken will, muss sich manchmal ganz klein machen: Das erfuhren vom 5. bis 7. Oktober 2018 einmal mehr die Besucher der modell-hobby-spiel. Denn auf über 90.000 Quadratmetern gab es Innovationen, Trends und Klassiker aus den Bereichen Spiel, Kreativität, Tekkie und Modellbau. Von der detailreichen Miniaturanlage am Boden bis zu rasanten Überfliegern in luftigen Höhen. Mit 625 Ausstellern aus 13 Ländern ließ Deutschlands größter Hobbyraum dabei keine Wünsche offen. Da wurde natürlich auch für RC-Car-Fans einiges geboten.

Aussteller und Besucher erlebten eine erfolgreiche und vielfältige Messe. „Zudem schafft es die modell-hobby-spiel alljährlich wie keine zweite Messe, die ganze Familie für ein paar Stunden aus dem häufig stressigen Alltag zu holen – das macht diese Ausstellung so beliebt und erfolgreich“, weiß Martin Buhl-Wagner, Geschäftsführer der Leipziger Messe. „Drei Tage lang konnten Kids ein neues Lieblingsspiel oder Spielzeug finden, Eltern Inspirationen für einen kreativen Ausgleich zum Job suchen und Großeltern neue Hobbys entdecken.“

Die modell-hobby-spiel war 2018 in fünf Themenwelten unterteilt. Während die Spielwiese mit tausenden Brett-, Bewegungs- und Kopfnuss-Spielen lockte, bot der Kreativraum unzählige Anregungen rund ums Basteln, Malen, Handarbeiten und Dekorieren. Die große weite Welt im Miniaturformat bestaunen konnten die Besucher der Modellwelt, in der zahlreiche Eisenbahnanlagen sowie

Flug-, Auto und Schiffsmodelle die Raffinessen des Modellbaus zeigten. Einen Schritt weiter ging die Tekkie-Area, in der die klassische Modellbaukunst mit neuesten technischen Entwicklungen kombiniert wurde. Auf der Suche nach dem bestimmten Etwas waren Philatelisten und andere Liebhaber in der Sammelecke genau richtig. Die Vorliebe zum Selbstaustausprobieren einte auch in diesem Jahr wieder alle fünf Themenwelten. Neben zahlreichen Vorführungen, spannenden Wettkämpfen und Meisterschaften in verschiedensten Disziplinen luden deshalb täglich rund 300 Workshops und Kurse alle Besucher zum spontanen Mitmachen ein. <<<<<

FACHTREFFPUNKT MODELLSPORT UND TECHNIK



Maik Jähne vom Projekt HybridHeads informierte umfassend über die Möglichkeiten des 3D-Drucks

Er ist schon ein fester Bestandteil der modell-hobby-spiel in Leipzig: der Fachtreffpunkt Modellbau in Halle 5. Hier erfuhren alle Interessierten jede Menge Wissenswertes rund um spannende Themen aus dem Modellbau-Bereich. Experten aus den verschiedensten Bereichen referierten über Themen wie Drohnenrennen oder 3D-Druck. Besonders interessant für RC-Car-Fahrer war beispielsweise der Vortrag von Maik Jähne vom Projekt HybridHeads zum Thema 3D-Druck. Sein Vortrag zeigte eindrucksvoll die beinahe grenzenlosen Möglichkeiten der noch jungen Rapid-Prototyping-Technik auf. Auch René Becht von der Firma Createx fesselte die Zuschauer mit seinem Grundlagenreferat zum Thema Airbrush. <<<<<



Auch René Becht von der Firma Createx fesselte die Zuschauer mit seiner Live-Demonstration zum Thema Airbrush

JUGENDTREFF

RACE OF CHAMPIONS

Die inzwischen schon etablierte Teppich-Rennstrecke für junge Nachwuchs-Racer lockte auch dieses Jahr wieder RC-Car-Fans aller Altersklassen an. Hier veranstaltete der Deutsche Minicar Club mit Unterstützung von Horizon Hobby und CARS & Details das Race of Champions. Dabei hatten Kinder und Jugendliche die Möglichkeit, mit Elektromodellen aus dem Horizon Hobby-Sortiment im K.O.-Verfahren gegeneinander anzutreten. Die besten Fahrer konnten sich über wertvolle Preise freuen. Darunter RC-Cars von Horizon Hobby und die passende Literatur aus der CARS & Details-Redaktion. <<<<



Jugendliche und ihre Eltern zog es an die Rennstrecke des Race of Champions des DMC



Mit ECX Torment Short Course-Trucks von Horizon Hobby traten die Teilnehmer gegeneinander an



INDOOR- GAUDI



Auf dem griffigen Boden führen sowohl Verbrenner- als auch Elektromodelle

DER LEIPZIGER MESSE-CUP

Der Messe-Cup auf der modell-hobby-spiel hat Tradition. Und das nicht nur bei den Besuchern, sondern besonders auch bei den Fahrern. Hier gingen auch dieses Jahr wieder bekannte RC-Car-Fahrer an den Start, um sich auf der größten



Indoor-Rennstrecke Deutschlands mit Gleichgesinnten zu messen. Auch in diesem Jahr optimierten, justierten und probierten die Fahrer in den Klassen Buggy und Truggy mit Elektro- und Verbrennungsmotoren wieder ihre Modelle, um für die actionreichen Rennen bestens vorbereitet zu sein. Spannende Action war somit nicht nur auf dem Fahrerstand, sondern auch bei den Zuschauern garantiert. Infos und Ergebnisse gibt es unter www.messecup-leipzig.de <<<<



Der Doppelsprung vor der 90-Grad-Kurve forderte den Fahrern einiges an Können ab

Graupner-Funke für höchste Ansprüche

Text und Fotos:
Oliver Tonn



COLT- STÜCK

Auf dem Gipfel ist die Luft dünn – viel besser als durch diese alte Weisheit lassen sich die Verhältnisse bei den Top-Fernsteuerungen für RC-Cars kaum auf den Punkt bringen. Eine Handvoll renommierter Hersteller liefert sich eine offene Schlacht um einen Markt, der auch deshalb so wichtig ist, weil asiatische Billiganbieter in ihm noch nicht Fuß fassen konnten. Damit das auch so bleibt, tritt mit der X-8E von Graupner ein neues Flaggschiff auf den Plan, um die Konkurrenz aus dem Oberhaus in ihre Schranken zu weisen.



Drei Trimmknöpfe sitzen rund um das Lenkrad mit griffigem Moosgummi-Ring platziert

Es ist noch keine Ewigkeit her, da stellten Graupner-Fernsteuerungen im RC-Car-Sport so etwas wie eine undurchdringliche Phalanx dar. Die Marktanteile waren fest vereinnahmt und es schien, als wäre die Konkurrenz chancenlos, jemals zum Klassenprimus aufzuschließen. Doch mit dem Einzug der 2,4-Gigahertz-Technik kam die Veränderung. Es machte den Eindruck, als würde man bei Graupner der neuen Technologie nicht recht trauen. Statt wie zuvor zu führen, folgte man nur widerwillig. Doch der technische Fortschritt duldet kein Zögern. Die Konkurrenz, die voll auf 2,4 Gigahertz gesetzt hatte, bekam ihre Chance – und nutzte sie.

Das Imperium schlägt zurück

Heute hat man natürlich auch bei Graupner längst verstanden, was die Stunde geschlagen hat. Mit der markeneigenen HoTT-Übertragungstechnik sowie der X-8-Serie von Fernsteuerungen ist man längst zu alter Bestform aufgelaufen. Doch ob auf den Fahrerständen der RC-Strecken oder in der Kieskuhle bei Bash-Events, ist es Graupner bisher nicht gelungen, sich auch zahlenmäßig die alte Spitzenposition zurück zu erobern. Ein Grund mehr also, mit einem komplett neuen Flaggschiff die Karten neu zu mischen.

Wer die X-8E aus ihrem Karton hebt, dem wird sofort klar, dass Graupner mit ihr etwas Ernsthaftes plant. Optik und Haptik des in Grau-Metallic gefassten Kunststoffgehäuses können durchaus gefallen. Nichts knackt oder knarzt. Gummierte Bereiche am Handgriff sorgen auch dann für einen sicheren Halt, wenn ein aufregender Rennverlauf oder ein schwieriger Stunt die Hände ins Schwitzen bringen. Die werkseitig Lenkrad-Tieferlegung sorgt dafür, dass sich beide Hände des Piloten annähernd auf der gleichen Höhe befinden, während er lenkt. Gas gibt und bremst. Wem das nicht ausreicht, der kann die Lenkrad-Tieferlegung mittels zweier Schrauben lösen und sie nach Wunsch rotieren. Ein beiliegender Adapter sorgt dafür, dass sich auch der Lenkradwinkel anpassen lässt.

TECHNISCHE DATEN

- Kanäle: 4 • Stromversorgung: 3,4 bis 6 V • Modulation: HoTT (FHSS) • Modellspeicher: 35 • Mitgelieferte Empfänger: GR-8
- Telemetrie: Ja • Umbau auf Linkshänder: Ja • Gewicht: 632 g
- Empfohlener Verkaufspreis: 409,99 Euro • Bezug: Fachhandel



Beim Hebel für Gas- und Bremse gehen die persönlichen Anpassungsmöglichkeiten munter weiter. Fingergröße, Federwiderstand und Hebelposition – all das lässt sich so justieren, dass es optimal passt. Und das natürlich nicht nur für Rechtshänder, auf deren Belange die X-8E im Auslieferungszustand abzielt. Auch Linkshänder profitieren, denn auch für sie lässt sich das neue Graupner-Topmodell perfekt umrüsten. In der Summe dieser Eigenschaften dürfte es schwierig sein, jemanden zu finden, dem die X-8E nicht optimal in der Hand liegt.

Nicht weniger opulent ist die Anzahl an Drehreglern, Wippschaltern und Knöpfen, mit denen die Graupner-Anlage bestückt wurde. Sie alle verfügen über saubere Druckpunkte und geben dadurch dem Finger des Anwenders eine gut nachvollziehbare Rückmeldung. An der Stirnseite findet sich die „Kommunikationszentrale“. Ein Slot für eine Micro-SD-Karte, ein Data-Port sowie ein Mini-USB-Anschluss ermöglichen unter anderem den Daten Im- und Export, Firmware-Updates und das Laden des serienmäßigen 1s-LiPos



Damit sich beide Hände des Piloten auf einer Höhe befinden, verfügt die Graupner-Coltanlage serienmäßig über eine schwenkbare Tieferlegung

Nach dem Einschalten präsentiert der Startbildschirm eine Fülle von Parametern und Funktionen. Viele von ihnen lassen sich per Fingerdruck auf das Display direkt aufrufen, ohne den Umweg über die Untermenüs nehmen zu müssen



Unter einer Klappe sitzen die Anschlüsse zur Kommunikation mit der Außenwelt. Hier lassen sich unter anderem Daten im- und exportieren, Firmwareupdates aufspielen sowie der Akku laden



Wie es sich für eine Top-Anlage gehört, verfügt die X-8E über eine Aufnahme zur Umrüstung für Linkshänder

mit seiner Kapazität von 5.000 Milliamperestunden. Dass das Informationszeitalter längst auch beim RC-Equipment angekommen ist, ist kein Geheimnis. Die Graupner X-8E macht hier keine Ausnahme.

Innere Werte

Mindestens genauso wichtig wie die Hardware ist natürlich die Software. Graupner präsentiert letztere auf einem 3,5 Zoll großen, farbigen Touchscreen, der in Schärfe und Auflösung vielleicht nicht das Niveau moderner Smartphones erreicht, aber dennoch alle Zahlen und Icons gut leserlich darstellt. Das ist auch dringend nötig, denn der Startbildschirm ist gerammelt voll mit Angaben zu unterschiedlichsten Funktionen – böse Stimmen könnten behaupten, er sei hemmungslos überladen. Ganz von der Hand zu weisen ist diese These nicht, denn dicht an dicht platziert und mit

Mit seinen 5.000 Milliamperestunden Kapazität ermöglicht der LiPo-Akku im Fuß der Anlage viele Stunden Betriebszeit. Wem das Nachladen über die Mini-USB-Buchse zu lange dauert, der kann ihn natürlich entnehmen und extern mit einem LiPo-Ladegerät befüllen



Der Gas- und Bremshebel lässt sich über eine Vielzahl von Einstellmöglichkeiten auf die ergonomischen Belange des Fahrer abstimmen



Die zahlreichen Knöpfe und Schalter weisen gut spürbare Druck- und Rastpunkte auf

kryptischen Bildchen und Abkürzungen versehen ist in einigen Fällen kaum zu erraten, wofür die Angabe oder das Icon stehen. Ob man all das wirklich schon auf dem Startbildschirm platzieren musste, sei dahin gestellt.

Doch hinter diesem Vorgehen steckt durchaus Kalkül. Viele der Darstellungen lassen sich per Fingerdruck auf das Touch-Display direkt vom Startbildschirm aus aufrufen und justieren. Wer sich also mit den Funktionen vertraut gemacht hat, der erhält stets direkten Zugriff aus dem Startmenü, ohne sich erst lange durch die Untermenüs hangeln zu müssen. Wenn es mal schnell gehen muss – beispielsweise während eines Boxenstopps bei einem Rennen – lässt sich so wertvolle Zeit einsparen. Nach dem Rennen kann man dann in die Untermenüs eintauchen und weiter reichende Änderungen vornehmen.

Den kompletten Funktionsumfang der Anlage an dieser Stelle angemessen zu beschreiben, würde den Rahmen dieses Testberichts weit sprengen. Fest steht: Die X-8E kann alles, was eine top moderne Spitzenanlage können muss. So warten 35 Modellspeicher auf ihre Zuordnung, die darüber hinaus noch über jeweils fünf Unterprofile verfügen. Eigene Modi für Crawler, Kettenfahrzeuge und Boote erleichtern die Anpassung der Anlage an solche Modelle. All das verlangt natürlich, dass man sich intensiv mit den Funktionen der X-8E auseinandersetzt. Mal eben im Vorbeigehen klappt das natürlich nicht, aber unabhängig vom Hersteller kann man schlichtweg nicht erwarten, dass sich die Software einer derart hoch komplexen RC-Car-Fernsteuerung auch nur ansatzweise von selbst erklärt.

Und dennoch hätte es Graupner seinen Fans einfacher machen können, sich in die X-8E reinzufuchsen. Statt auf Deutsch, korrespondiert der Sender nämlich in einem lupenreinen Denglisch mit seinem Benutzer. Die kryptischen Kürzel auf dem Bildschirm zu verstehen



In den Untermenüs lassen sich alle erdenklichen Funktionen bearbeiten. Amtssprache ist Denglisch mit kryptischen Kürzeln

ist schwer genug – da kann man es wenig gebrauchen, wenn man nicht mal weiß, ob hier ein englischer oder ein deutscher Begriff abgekürzt wird. An dieser Stelle findet sich der größte Kritikpunkt an der Graupner X-8E: Ihre Funktionalität gab zu keinem Zeitpunkt Anlass für Kritik, aber in Sachen Benutzerfreundlichkeit gibt es noch reichlich Luft nach oben.

Zeig, was du kannst

Optik, Haptik, Nutzerfreundlichkeit hin oder her – am Ende ist es entscheidend, wie sich eine RC-Fernsteuerung im praktischen Einsatz schlägt. Dazu wurde der angenehm kleine 2,4-Gigahertz-Empfänger nacheinander in einen 1:10er-Elektro-Tourenwagen, einen 1:8er-Nitrobuggy sowie in ein 1:5er-Großmodell mit Benzinmotor gepflanzt. Zugegeben, keine dieser Modellklassen stellt besonders hohe Ansprüche an die Funktionstiefe einer Fernsteuerung, wohl aber an deren Präzision und Schnelligkeit.

Die X-8E leistete sich zu keiner Zeit auch nur den geringsten Patzer. Speziell die Anpassungsmöglichkeiten von Lenkradposition und Gas-Brems-Hebel wurden durch mehrere Piloten reichlich genutzt. Die leichten Startschwierigkeiten aufgrund der sehr komplexen



Ebenfalls per Direktzugriff über eine Taste lässt sich ein Kontrollbildschirm aufrufen, der primär Auskunft über die Kanalwege und Trimmpositionen gibt

und manchmal unklar bezeichneten Software-Menüpunkte schwanden nach einer kurzen Eingewöhnungsphase, denn letztlich muss man ja nicht alle Funktionen seiner RC-Car-Anlage auswendig lernen, sondern nur die, die man für das jeweilige Modell benötigt. So überzeugte das neue Graupner-Flaggschiff praktisch über den gesamten Testzeitraum hinweg. So ausgerüstet, steht der Rückeroberung der alten Spitzenposition eigentlich nichts mehr im Wege. Doch die Konkurrenz schläft nicht und es wird mit Spannung zu erwarten sein, ob sich die Graupner X-8E gegen ihre beinharten Mitbewerber im Konzert der Spitzen-RC-Anlagen wird behaupten können.



MEIN FAZIT

Als ich mit dem RC-Car-Sport angefangen habe, stellten Graupner-Anlagen das absolute Nonplusultra dar. Die X-8E hat durchaus das Zeug, daran wieder anzuknüpfen, denn technisch bringt sie alles mit, was eine Top-Anlage braucht. Noch mehr als die Konkurrenz setzt die X-8E auf die Möglichkeit, viele Funktionen per Direktzugriff und ohne Umweg über die Untermenüs abzurufen – sei es über einen der vielzähligen Knöpfe oder eines der Icons auf dem Startmenü des Touch Screens. Das macht die Bedienung zusammen mit dem bunten Mix aus Deutsch und Englisch nicht immer besonders komfortabel und erfordert eine verlängerte Einarbeitungszeit. Doch diese Investition lohnt sich, denn wer sie beherrscht, der hält mit der X-8E eine hervorragende Fernsteuerung in der Hand – ganz gleich ob in der linken oder der rechten.

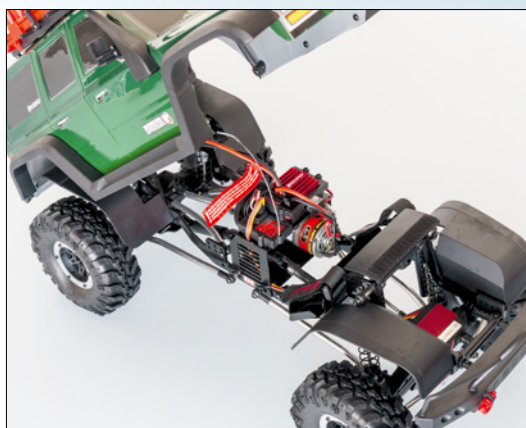
- Oliver Tonn
Fachredaktion CARS & Details
- ✓ Solide Hardware
 - ✓ Farbiger Touchscreen
 - ✓ Riesiger Funktionsumfang
 - ✗ Wechselnde Menüsprache



Vier Kanäle und ein Anschluss für einen optionalen Spannungs- oder Temperatursensor (T/V) finden sich an dem kleinen GR-8-Empfänger. Durchaus beachtenswert ist die Tatsache, dass an den T/V-Anschluss laut Bedienungsanleitung keinesfalls ein Akku direkt angeschlossen werden darf, da der Empfänger sonst zerstört wird. Nitro-Piloten, die den Steckplatz für einen Batterie-Anschluss halten und dort unbedarft ihren Empfängerakku anstöpseln, könnten also eine böse Überraschung erleben



Neben dem Sender und Empfänger gibt es zur X-8E noch jede Menge Zubehör ab Werk mit dazu



Das Chassis präsentiert sich aufgeräumt. Motor, Regler und Empfänger sind mittig platziert, das Lenkservo sitzt im Achsbereich



Auf den Beadlock-Felgen sitzen lizenzierte Intercro Super Swamper-Reifen

Kurzvorstellung: Everest Gen7 Pro von Absima

GIPFELSTÜRMER

Mit dem Everest Gen7 hat Absima einen neuen Scale-Crawler im Sortiment. Er wird fahrfertig geliefert und ist im Maßstab 1:10 gehalten. Die Basis bildet ein pulverbeschichteter 3-Millimeter-Stahl-Leiterrahmen, an dem Starrachsen montiert sind. Letztere sind über jeweils vier Links gehalten und vollständig gesperrt, sodass man sich im Gelände auf maximalen Vortrieb über alle vier Räder verlassen kann. Apropos Räder: Hier kommen nicht nur formlose Fantasie-Gummis zum Einsatz, sondern lizenzierte Intercro Super Swamper-Pneus, bei denen das dreistufige Laschen-Profil design originalgetreu nachempfunden wurde. Sie sitzen auf 1,9-Zoll-Beadlock-Felgen mit verschraubten Stahl-Ringen. Angetrieben wird das Modell von einem robusten Bürstenantrieb mit wasserdichtem Regler, ausgelegt für den Betrieb an einem sechszelligen Nickel-Akku oder einem LiPo.

Doch nicht nur technisch ist der Everest-Scaler ausgereift, sondern er weiß auch optisch zu überzeugen. So wartet unter der vorbildähnlichen Karosserie ein ausgeklügelter Überrollkäfig für maximale Stabilität des Aufbaus selbst bei Überschlägen. Zu der realistischen Optik tragen außerdem zahlreiche Details wie Benzinkanister und Werkzeuge auf dem Dach, ein Ansaugschnorchel für Wasserdurchfahrten und Zurösen an den Stoßstangen bei. Das 521 Millimeter lange Modell wiegt 3.130 Gramm und wird von einer 2,4-Gigahertz-RC-Anlage gesteuert. Zum Betrieb werden lediglich noch ein entsprechender Fahrakku samt passendem Ladegerät und vier Mignonzellen für den Sender benötigt. Einen ausführlichen Testbericht des Modells gibt es natürlich in einer der kommenden Ausgaben von CARS & Details. <<<<

Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

Buri-Racer



E1 drift show 2017



Modellsport Schweighofer



MODSTER Cito
Electro Buggy



Carson



1:8 Beat Warrior Buggy



RC-Car-Shop-Hobbythek



RC - Paint Lexan Farbe



HPI



Trophy Truggy FLUX



Modellbau Lindinger



Traxxas TRX 4
Land Rover Defender



Horizon Hobby



Losi TENACITY



Text und Fotos:
Michael Klaus



JÖRN NEUMANN GEWINNT 4. DM-TITEL 2018

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT ORE2WD IN HELLENTHAL

Die Rennstrecke des MAC-Eifel-Elos war der Schauplatz der diesjährigen Deutschen Meisterschaft der Elektro 2WD-Offroader. In das abwechslungsreiche Streckenlayout hatte der Verein insgesamt vier Sprünge, einen Doppelsprung und einen Ecktable integriert. Für die 102 Teilnehmerinnen und Teilnehmer war es ein sehr schönes DM-Wochenende, das am Freitag mit der Anreise begann. Viele junge Fahrer nahmen an der DM teil, die in den Pausen ihren Spaß zusammen hatten, wenn die Papas an ihren Fahrzeugen schraubten. Der jüngste Teilnehmer war Ferrara Shia mit sechs Jahren, der vor einem Jahr mit dem RC-Car Sport angefangen hatte.

Vor dem Rennen war nicht abzusehen, wer in den beiden Klassen die Titel holen würde. Für Vorjahressieger Marcel Schneider und Jürgen Kropp würde es aufgrund der starken Konkurrenz nicht einfach werden, ihre Titel zu verteidigen. Im Laufe des Jahres konnten sich mehrere Fahrer bei der Generalprobe und dem Warmup in Szene setzen. Jens Becker und Jörn Neumann reisten als Titelanwärter an. Außerdem Marcel Röttgerkamp, der in diesem Jahr vor Stephan Eberding und Patrick Beltrallo auf dieser Strecke siegreich war.

Insgesamt standen drei Trainings, fünf Vorläufe und für alle Teilnehmer drei Finalläufe auf dem Zeitplan. Damit es keine Probleme bezüglich des Reglements gab, musste jeder Fahrer vor dem Lauf die technische Abnahme durchlaufen. Im Training war dann noch nicht so richtig an schnelle Zeiten zu denken. Die Strecke war einfach zu feucht. Dies betraf die Fahrer der beiden DM-Klassen ORE2WD und ORE2WDST gleichermaßen. Vorgeschoben waren an der Hinterachse die Mini Dart Reifen von Schumacher und an der Vorderachse war die Wahl frei. Trotzdem herrschte hier Einigkeit, dass der Schumacher Low Profile die beste Alternative war.

In der Klasse Modified 2WD war es Jörn Neumann, der mit seinem Schumacher ganz klar die Vorläufe dominierte. Von Beginn an legte er die schnellsten Rundenzeiten auf die Bahn und war über eine halbe Sekunde pro Runde schneller als seine Kontrahenten. Im letzten Vorlauf war es Micha Widmaier, der sich auf Platz 3 hinter Luca Rau verbessern konnte. Tom Maquel folgte auf Platz 4 vor Aaron Münster. In der Standard-Klasse sah es am Anfang so aus, als ob Mirko Morgentern vor Patrick Beltrallo und Stephan Eberding von Startplatz 1 im Finale starten würde. Doch in den letzten beiden Vorläufen schlug die Stunde des bis dato amtierenden Deutschen Meister Jürgen Kropp. Mit zwei Laufsiegen konnte er sich im letzten Moment die Pole-Position sichern.

Die Finale

Optimale Voraussetzungen für die Finals gab es am Sonntagnachmittag für alle Finalläufe bei schönstem Sonnenschein. Alle Teilnehmer durften noch dreimal fahren, wobei zwei Läufe gewertet wurden. Aufgrund des Streckenlayouts wurde bereits in den Vorläufen deutlich, dass überholen kaum möglich war, wenn der vorausfahrende Fahrer nicht gerade einen Fehler machte. Dies zeigte sich übrigens in allen Finalläufen, welche hart, aber fair umkämpft waren.

Nach seiner tollen Vorstellung in den Vorläufen ließ Jörn Neumann sich den Sieg nicht nehmen. Vom Start weg legte er zwei blitzsaubere Start-Ziel-Siege hin, was für ihn vorzeitig den vierten Deutschen Meistertitel 2018 und den 34. DM-Titel insgesamt bedeutete. Dahinter wurde es dagegen richtig spannend. Im ersten A-Finale patzte Luca Rau und fiel nach einem Fahrfehler weit zurück. Die Gunst der Stunde nutzte Michael Lepuschitz, der seinen zweiten Platz gegen Tom Maquel bis ins Ziel verteidigte. Im zweiten Lauf sahen die Zuschauer eine weitere „Galavorstellung“ von Jörn Neumann. Sage und schreibe knapp 17 Sekunden Vorsprung fuhr er auf Aaron Münster und Luca Rau heraus. Die Entscheidung um Platz 2 fiel im letzten Finale. Diesmal schied Jörn Neumann nach 14 Runden mit technischem Defekt aus. Doch er ließ



Die Strecke des MAC Eifel-Elos war bestens vorbereitet



Der Team Associated-Buggy von Ulli Upmeier



Jörn Neumann gewann bei der DM in Hellenthal bereits seinen 4. Titel in der Saison 2018



In der ersten Kurve wurde es eng. Hier der Start zum zweiten A-Finale ORE2WDST

es sich zuvor nicht nehmen, die 21er-Rundenzeit zu knacken. Der Sieg ging dann an Luca Rau, der sich damit den Vizemeistertitel vor Aaron Münster sicherte.

Auch Jürgen Kropps Fahrzeug erlitt – in Führung liegend – einen Defekt. Ein zerstörtes Zahnrad stoppte seinen Laufsieg im ersten Finale, das Mirko Morgenstern gewann. Im zweiten Finale legte Kropp dann einen klassischen Fehlstart hin, was seine Titelverteidigung zunichtemachte. Mirko Morgenstern

hingegen wurde nahezu sieben Minuten lang von Patrick Beltrallo attackiert. Doch egal, was Beltrallo versuchte, Morgenstern ließ sich nicht aus der Ruhe bringen. Ohne Fehler konnte er die Angriffe abwehren und wie Jörn Neumann vorzeitig den Deutscher Meistertitel in seiner Klasse klar machen. So lautete das Endergebnis: Mirko Morgenstern vor Patrick Beltrallo und Stephan Eberding.

Grandioses Rennen

Die Rahmenbedingungen für die erste Deutsche Meisterschaft waren optimal. Dafür sorgte Stephan Elgas mit dem Verein in den letzten Monaten vor dem Rennen. Mit Bruno Czernik konnte ein erfahrener Rennleiter gewonnen werden. <<<<

ERGEBNISSE	
ORE2WD	
1.	Jörn Neumann – Schumacher
2.	Luca Rau – Yokomo
3.	Aaron Münster – Yokomo
Jugendmeister: Marcel Schneider	
Juniorenmeister: Elias Ehrmann	
40+: Tom Maquel	
ORE2WDST	
1.	Mirko Morgenstern
2.	Patrick Beltrallo
3.	Stephan Eberding
Jugendmeister: Mika Huss	
Juniorenmeister: Noah Schwartz	
40+: Mirko Morgenstern	



Die Teilnehmer der Deutschen Meisterschaft 2018

OFFROAD- MEKKA



SCALER PARCOURS IN HÜTSCHENHAUSEN

Der MAC Hütschenhausen ist im Bereich Gruppe Mitte sehr bekannt für seinen Saar-Pfalz-Cup und andere Veranstaltungen im On- und Offroadbereich. Der Verein nutzt eine Sporthalle, um Onroad- und Offroad-Veranstaltungen durchzuführen. Außerdem besitzt der Verein eine Asphaltaußenstrecke und eine recht neue Offroadaußenstrecke mit Kunstrasen. Nun kam noch im Außenbereich eine Scalerstrecke hinzu, die sich gut am Rand des kleinen Waldes anschmiegt. Zwei große Sektionen, die von einem Garten- und Landschaftsbauer erstellt wurden, sind derzeit präpariert und werden noch weiter bebaut und verändert im Laufe der Zeit.

CARS & Details-Autor Ivo Gersdorff war mit seinem Modell dabei, um es zu testen auf der Offroadstrecke und schaute natürlich auch bei den Scalern vorbei. Diese hatten einen Probewettbewerb als Test für geplante künftige Veranstaltungen. In den Sektionen sind unterschiedliche Tore gesteckt worden, die es zu durchfahren gilt, ohne sie zu berühren. An manchen Stellen war die Neigung der Fahrzeuge sehr groß und nur mit viel Geschick konnte man diese bewältigen, ohne dass das Fahrzeug umkippte. In der Pause hatte Gersdorff die Gelegenheit bekommen, selbst solch ein Fahrzeug zu bewegen und hatte dabei viel Spaß. Es bleibt zu hoffen, dass in Zukunft der Zuspruch entsprechend groß sein wird. <<<<<

Eine von zwei Sektionen, die der MAC Hütschenhausen erstellt hat



TAMIYA FIGHTER-CUP 2018

Text: Michael Klaus
Fotos: Oliver Herz



ERFOLGREICHE NACHWUCHSARBEIT

Das absolute Jahreshighlight für Nachwuchsfahrer war vom 27.-29. Juli 2018 das Tamiya Fighter-Cup-Finale auf dem Raceway in Sonneberg. Nach den zahlreichen regionalen Events in Deutschland konnten sich Kinder und Jugendliche bis zu einem Alter von 16 Jahren bei den regionalen Events qualifizieren. Seit September 2017 gab es deutschlandweit viele regionale Veranstaltungen bei Vereinen und Händlern. Dort bekamen die interessierten Fahrerinnen und Fahrer die Möglichkeit, sich für das Finale in Sonneberg zu qualifizieren. Ein eigenes Fahrzeug war bei diesen Veranstaltungen nicht wirklich erforderlich. Es gab Leihfahrzeuge, mit denen gefahren werden konnte. Für Einsteiger und Neulinge genau das Richtige, um in den RC-Car Sport reinzuschnuppern. Wer sich für das Finale in Sonneberg qualifizierte, der nutzte die Ferienzeit, um mit Gleichgesinnten auf dem größten Rennen in Deutschland für Kids Zeit zu trainieren. Der Vorteil war, dass sich die Teilnehmer mit anderen RC-Car-Fahrern austauschen konnten und einen Einblick in die Firma Tamiya bekamen.

Wie schon die Jahre zuvor, waren auch zahlreiche Fahrerinnen am Start, die den Jungs zeigten, dass sie auch mit dem Sender umgehen können. Das Rennen selbst wurde am Wochenende in zwei separate Rennen unterteilt. Am Samstag wurde Onroad gefahren und Sonntag wechselten die Piloten zur Offroadstrecke. Insgesamt waren in beiden Klassen 256 Teilnehmer startberechtigt, wovon 46 Fighter Super Stock- und 96 Fighter Rookie-Fahrer waren. Zwischen beiden Klassen gibt es vom technischen Reglement ein paar kleine Unterschiede, wobei die Rookie-Klasse nahezu der Serienausstattung entspricht. In der Super Stock-Klasse durfte die stärkere Carson Cup Machine eingesetzt werden, ein paar Tuningteile waren erlaubt und die Jugendlichen durften maximal 16 Jahre jung sein.

Internationale Gäste

Am Samstag waren Leistung und eine gute Fahrlinie auf der Asphaltstrecke entscheidend, um nach den Kurven gut beschleunigen zu können. Auf der Geraden konnte die Toppespeed zum Überholen des Kontrahenten genutzt werden. Gefahren

Enge Positionskämpfe sorgten für spannende Rennen an dem Wochenende mit 15 Fahrzeugen gleichzeitig auf der Bahn. Neben der Strecke verfolgten die zahlreichen Zuschauer, Eltern und Teilnehmer das Renngeschehen





Die Finalaufstellung in der Onroad-Klasse

wurde in den Klassen Rookie und Superstock, wobei es jeweils eine Gastklasse gab, in der junge Fahrer aus Polen, den Niederlanden und der Schweiz starteten. Dies zeigt, dass auch in anderen Ländern das Interesse an solchen Events besteht. An beiden Tagen wurden die Vorläufe und Finals jeweils vier Minuten gefahren. Eine Ausnahme waren die A-Finals, in denen die Entscheidung in drei Finalläufen fiel. Vor dem Finale mussten die Teilnehmer oder ein Helfer an Tischen in der Startaufstellung den gestellten Motor einbauen, um Manipulationen zu verhindern. Danach ging es los. 15 Starter kämpften pro Finallauf, wodurch es spannend auf der Strecke zuging.

Nach den beiden Renntagen gab es die Mixed-Wertung in den vier Klassen des Wochenendes. Dabei wurden die beiden Ergebnisse aus dem Onroad- und Offroad-Rennen addiert. Beim Blick auf die Ergebnisse zeigte sich, dass die jungen Fighter-Piloten richtige „Allroundtalente“ sind. Wer in Onroad auf den ersten Plätzen zu finden war, war einen Tag später auf der Offroadstrecke auch vorne dabei. Entscheidend für ein gutes Ergebnis waren eine gute Vorbereitung, Training, Talent und die Reifenwahl. Tamiya hält das Reglement so einfach und kostengünstig wie möglich, was man an dem Erfolg der Serie über die vielen Jahren sieht. Ein besonders schöner Wettbewerb darf nicht vergessen werden, bei dem die Kreativität der Kids gefragt war. Denn seit Jahren wird die schönste Karosserie gekürt. Die jüngsten Teilnehmer bewiesen in diesem Jahr eine tolle Mischung von umgesetzten Ideen, wie einer Turbo Schnecke, einem Flugzeug, einem Hot Rod, und vielem mehr. Die Wertung gewann Daniel Dörhöfer mit seiner Turbo Schnecke.

Happy End

Nach den schönen Tagen ging am Sonntag ein ereignisreiches Event zu Ende. Angesprochen werden mit diesem Rennen Kinder

bis zu einem Alter von 16 Jahren, um ihnen einen einfachen und günstigen Einstieg unter Gleichaltrigen in den RC-Car-Sport zu bieten. Dabei unterstützen einige Schulen dieses Projekt, was die rege Teilnahme einiger Modellbau-AGs von Schulen zeigten. Von Tamiya-Carson gibt es teilweise kostenlose Leihfahrzeuge für die Events, wenn keine Fighter-Buggys vorhanden sind. Beim Fighter-Cup soll der beste Fahrer gewinnen, deswegen ist das technische Tuning nur sehr begrenzt erlaubt. Tamiya-Carson freut sich auf die neue Saison und das 22. Fighter-Cup-Finale 2019. <<<<<



Fahrzeuge des Karosseriewettbewerbs

www.fw.eu
fw

IHR RC-MODELLBAUSHOP

Carisma Adventure SCA-1E Lynx ORV 1/10 Scale
WB285 mm - RTR

Silikon Dämpfer Öl



2.4GHz 4-Kanal Sender



Akkus und Ladegeräte



freakware

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

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

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

www.freakware.com



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

11. November 2018
 Die **RC-Modellbaubörse** des MFV-Biebertal findet im Bürgerhaus in **35444 Biebertal (5)**, Mühlbergstraße von 9 bis 13 Uhr statt. Tische müssen vorher reserviert werden. Kontakt: Peter Dittmann, Telefon: 01 62/455 10 27 oder Jürgen Mühlich, Telefon: 01 71/640 24 60.

19. BIS 25. NOVEMBER 2018

24. bis 25. November 2018
 Das wichtigste Gremium des Deutschen Minicar Clubs, der **Sportbundtag**, findet 2018 im Trans World Hotel **Hannoversch Münden (6)** statt. Hier werden nicht nur wichtige Abstimmungen für das kommende Jahr getroffen, sondern richtungsweisende Weichenstellungen für den RC-Car-Sport in Deutschland vorgenommen. Internet: www.dmc-online.de

25. November 2018
 Der Flug- und Modellbauclub Maintal veranstaltet im Bürgerhaus in **Maintal-Wachenbuchen (7)** seinen traditionellen **Modellbauflormarkt** für Modelle und Zubehör aller Art. Eine Standgebühr für die Tische wird nicht erhoben. Tische können telefonisch reserviert werden. Kontakt: Thomas Kaufeld, Telefon: 061 82/681 39, Internet: www.fmcm.eu

26. NOVEMBER BIS 02. DEZEMBER 2018

02. Dezember 2018
 Die Modellsportgruppe Kemnath veranstaltet in der Mehrzweckhalle in **95478 Kemnath-Stadt (8)** eine **Modellbaubörse** mit Modellbauausstellung. Die Börse findet von 6.30 bis 14 Uhr statt, die Ausstellung ist von 9 bis 15 Uhr geöffnet. Kontakt: Christian Leypold, Telefon: 09 642/70 27 119, E-Mail: christianleypold@t-online.de, Internet: www.msg-kemnath.de

02. Dezember 2018
 Auf der permanenten Rennstrecke des AMC Hamm in **Uentrop (9)** findet der **Glühwein-Cup** zusammen mit dem **Nitro-West-Treff** statt. Dabei gehen Fahrer von Fahrzeugen der Klassen VG10 und VG8 an den Start. Internet: www.dmc-online.de

03. BIS 09. DEZEMBER 2018

09. Dezember 2018
 Die **MSG Hammelburg (10)** veranstaltet eine **Modellbau- und Eisenbahn-börse**. Tische können über die Homepage gebucht werden. Internet: www.msg-hammelburg.de

10. BIS 16. DEZEMBER 2018

16. Dezember 2018
 Fahrer von Elektro-Glattbahnern sollten sich das dritte Adventswochenende schon mal vormerken. Denn dann findet ein **Hallenrennen** in **Singen (11)** statt. Es handelt sich um den zweiten Sportkreislauf für 2019 und es werden Modelle der folgenden Klassen eingesetzt: EA, EB, EC, EG, EG10, EGF1, EGT, EGTWHO, EGTWMO, EGTWSP. Internet: www.dmc-online.de

18. BIS 24. FEBRUAR 2019

22. bis 24. Februar 2019
 Thüringens größte **Modellbaumesse** findet in den Messehallen **Erfurt (12)** statt. Auf der Modell Leben findet sich die ganze Vielfalt des Modellbaus. Internet: www.messe-erfurt.de

22. BIS 28. OKTOBER 2018

28. Oktober 2018
 Die **MFG Kaichen (1)** veranstaltet ihre traditionelle **Modellbaubörse**. Um Standreservierung wird gebeten. Kontakt: Franz Kern, Telefon: 01 74/469 94 43, Internet: www.mfgkaichen.de

29. OKTOBER BIS 04. NOVEMBER 2018

01. bis 04. November 2018
 Mit der **Faszination Modellbau** in **Friedrichshafen am Bodensee (2)** findet eine der deutschlandweit größten und wichtigsten Modellbaumessen statt. Hier präsentieren zahlreiche kommerzielle und ideelle Aussteller ihre Produkte, Modelle und Zubehör. Auf den zahlreichen Vorführflächen kann man die ferngesteuerten Flugzeuge, Trucks und natürlich Cars auch live in Aktion sehen. Die Messe hat von Donnerstag bis Samstag von 9 bis 18 Uhr und Samstag von 9 bis 17 Uhr geöffnet. Die Tageskarte für Erwachsene kostet 15,- Euro, ermäßigt 12,- Euro. Internet: www.faszination-modellbau.de

02. bis 04. November 2018
 In **Köngen (3)** findet ein **Hallenrennen** statt. Gefahren wird mit Modellen der Klassen ORE, ORE2WD, ORE2WDST, ORE4WD, ORE4WDST und ORETR2. Es handelt sich dabei um den ersten Sportkreislauf ORE für das Jahr 2019. Austragender Verein ist der RCC Köngen. Internet: www.dmc-online.de

05. BIS 11. NOVEMBER 2018

10. November 2018
 Der **RC-Fliegerverein Crailsheim (4)** veranstaltet einen **Modellbauflormarkt**. Für Verpflegung ist gesorgt. Verkaufstische werden auf Anfrage zur Verfügung gestellt. Anmeldungen werden per E-Mail entgegengenommen. Telefon: 01 77/909 72 93, E-Mail: rcfcrailsheim@gmail.com, Internet: www.rcf-cr.de, Facebook: www.facebook.com/rcfcrailsheim

APPS FÜR MODELLBAUER

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



Berlinski RC



CARS & Details



copter.eu



DMFV-News



DRONES



Graupner



Modell AVIATOR



Modellbau Lindinger



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



Ripmax



SchiffsModell



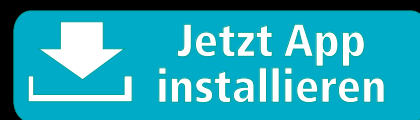
TRUCKS & Details



XciteRC NEWS



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



Die Highlights der Nitro-Buggy-DM 2018



Die Deutschen Meisterschaften Buggy Nitro 1:8 endeten mit dem Sieg des derzeit besten deutschen Offroadfahrers, Jörn Neumann. Der Sworkz-Fahrer gewann beide DM-Läufe. Sowohl auf dem Rhein-Main-Circuit in Bischofsheim im ersten Lauf (10. bis 12. August) als auch auf dem Ostbayernring in Osterhofen im zweiten Lauf (24. bis 26. August) setzte er sich gegen Burak Kilic durch. Carsten Keller schaffte den Sprung auf den dritten Podiumsplatz.

In den beiden Juniorenfinalen gewann jeweils Burak Kilic (13 Jahre) vor seinem jüngeren Bruder Berkan (12 Jahre). Dritter in der Gesamtrangliste nach drei Läufen wurde Kevin Schwarz. In den beiden Finalläufen 40+ überquerte jeweils Rekordmeister Daniel Reckward als Erster die Ziellinie und darf sich so Deutscher Meister 40+ nennen. Neben ihm auf dem Podium standen Robert Hard (Platz 2) und Holger Ehling (Platz 3). In der Jugendwertung sicherte sich Max Hesse zum ersten Mal den Titel vor Titelverteidiger Micha Widmaier und Aaron Rönick.

Harte Kämpfe

Die Titelkämpfe in der Klasse Buggy Nitro 1:8 sind derzeit die härtesten im RC-Car-Sport. Es ist die einzige Klasse, in der die Deutschen Meisterschaften in zwei Läufen über jeweils drei Tage ausgefahren werden. Der Sieger muss zwei Finalläufe zu je 40 Minuten erfolgreich bestreiten. Davor darf er sich keinen Schnitzer in den Halbfinalen à 20 Minuten leisten. Denn da muss er am Finaltag zuerst durch. Direktqualifizierte für das Hauptfinale gibt es nicht.

An insgesamt sechs Tagen müssen Fahrer und Fahrzeug bestens aufeinander abgestimmt sein, weder ein kurzer Aussetzer des Motors noch gröbere Fehler von Fahrer und Boxenhelfer darf es in der Finalphase geben. Fahrer, Fahrzeug, Motor und die Unterstützung in der Box durch seinen Vater Detlef passten bei Jörn Neumann in beiden Läufen bestens zusammen. Nur so waren die am Schluss immer deutlichen Siege in den Finalläufen möglich. Jörn Neumann half vor allem auch, dass er auf die Laufdauer von 40 Minuten sowohl im Finale in Bischofsheim als auch im Finale in Osterhofen jeweils einen Tankstopp weniger benötigte. Gerade darin dokumentiert sich das perfekte Zusammenspiel der genannten Komponenten. Für Jörn Neumann ist es nun der vierte DM-Titel in dieser Klasse.

Burak Kilic war während der beiden DM-Läufe der wohl härteste Herausforderer des Sworkz-Fahrers. Der 13-Jährige nutzte wirklich jede Gelegenheit, Jörn Neumann auf der Strecke zu attackieren. Im entscheidenden Lauf in Osterhofen ging er im Finale mehrfach in Führung. Sein oft noch großes Temperament stand ihm in beiden Finalen letztendlich im Weg. Seinen deutschen Juniorenmeistertitel verteidigte er mit Bravour. Sein größter Herausforderer war dabei sein jüngerer Bruder Berkan Kilic. Beide bestritten nach dem Juniorenfinale auch das 40-minütige Hauptfinale. Das zeigt, wie stark die beiden Brüder – dank der Unterstützung ihres Vaters Abdullah sind.

Viele gute Jugendliche

Ein Blick auf die finale Rangliste der Deutschen Meisterschaft dokumentiert vor allem auch das fahrerische Können der Jugendlichen. Neben den beiden Junioren (bis 14 Jahre) rangieren noch drei Fahrer in der Altersklasse bis 18 Jahre unter den ersten Zwölf. Max Hesse auf Platz vier, Micha Widmaier auf Platz fünf und Aaron Rönick auf Platz sieben. Micha Widmaier ist der erfolgreichste der jungen Riege. 2017 wurde er Deutscher Meister und gleichzeitig Deutscher Juniorenmeister. Zusätzlich gewann die Euro B. In diesem Jahr holte er sich den Titel in der Klasse Buggy Elektro 1:8.



Burak Kilic (Startnummer 7) und Jörn Neumann (Startnummer 2) lieferten sich sowohl in Bischofsheim als auch auf der Strecke in Osterhofen harte und enge Zweikämpfe

Die Steilkurve ist ein Alleinstellungsmerkmal auf dem Bayernring in Osterhofen. Es braucht Mut, auf dem Gas zu bleiben. Es braucht Timing, um nicht zu früh auf die Lehmstrecke zurückzukommen



Schnellste junge Frau im Fahrerfeld war die 19-jährige Vanessa Wende. In der DM-Rangliste belegte sie nach den beiden Läufen Platz 22. In beiden Läufen gelang der überglücklichen Fahrerin der Aufstieg ins Viertelfinale. Kim Winona Einert war die zweit-schnellste junge Frau auf Platz 40. Beide sind schon einige Jahre im Rennzirkus dabei.

Rekordmeister Daniel Reckward ist auch im Alter von 43 Jahren immer noch vorne dabei. Als einziger 40+-Fahrer startete er in den beiden Hauptfinalen. Seine Siege in den beiden 40+-Finalen bescherten ihm zum dritten Mal den DM-Titel in dieser Altersklasse. Zehn Mal war er zuvor regulärer Deutscher Meister. Auf seinem Konto sind zusätzlich drei Europameistertitel und sogar ein Weltmeistertitel (1998).

Unterschiedliche Strecken

Die zwei DM-Strecken hätten kaum unterschiedlicher sein können. In Bischofsheim waren es die vielen schwierigen Sprünge auf 330 Meter, die die Spreu vom Weizen trennten. In Osterhofen waren es die Abwechslung von sehr schnellen Passagen – unter anderem eine Steilwandkurve – und langsameren Streckenpassagen auf 280 Meter, die die Fahrer vor große Herausforderungen stellte. Wer vorne dabei sein wollte, musste mit beiden Strecken zurechtkommen. Beide Vereine, der ESV Bischofsheim und der MSC Osterhofen, hatten ihre Strecken und ihre Anlagen bestens präpariert und gaben den Fahrern und Fahrerinnen das Gefühl, willkommen zu sein.



Siegerehrung Top 3 der DM (von links): Burak Kilic (Platz 2), Jörn Neumann (Platz 1) und Carsten Keller (Platz 3)

Der Sommer des Jörn Neumann

Sommer 2018 – das war der Sommer des Jörn Neumanns. Neben dem Titel in Buggy Nitro 1:8 holte er sich drei weitere DM-Titel. Zwischen den beiden Läufen in der Nitroklasse vervollständigte er seine nationale Titelsammlung um gleich zwei weitere. Auf der Offroadstrecke in der Arena 33 in Andernach wurde er zuerst Deutscher Meister in der Klasse Truggy 2WD und anschließend in der Klasse Buggy 4WD. In Truggy begleiteten ihn Jens Becker und Guido Kraft auf das Podium, in Buggy 4WD waren es Luca Rau und Marcel Schneider.

Auf der Strecke der Eifel Elos in Hellenthal wurde er unangefochten vor Luca Rau und Aaron Münster Deutscher Meister in der Klasse Buggy 2WD. In den Elektroklassen startet der erfolgreiche Fahrer im Übrigen für Team Schumacher. National hat Jörn Neumann mit den vier Siegen in diesem Jahr insgesamt 34 Titeltrophäen in seiner Sammlung. Dazu kommen sieben EM-Titel. <<<<<<



Wer schnell sein will, muss hin und wieder auch über die Curbs wildern – wie hier auf der Strecke in Osterhofen



Jörn Neumann auf dem Fahrerstand in der Arena 33 nach seinem Sieg in der Klasse Buggy 4WD-Elektro

00000

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

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

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

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

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

ESS GmbH. Liebknechtstraße 10, 06406 Bernburg, Telefon: 034 71/62 64 95, Fax: 03 47/162 64 97

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

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

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

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

10000

freakware GmbH division east Ladenlokal/Verkauf, Jütunsteig 21 13088 Berlin, Telefon: 030/55 14 93 03



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

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

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

20000

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

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

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

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

Bestler-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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hobby-Center Maschmühlenweg 40, 37081 Göttingen

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

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

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

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

40000

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

Modellbau Bertinski. Märkische Straße 51-53 44141 Dortmund, Telefon: 02 31/52 25 40 Fax: 02 31/52 25 49, E-Mail: mber1@aol.com

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

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

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

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



Haus des Kindes Bartz Brandenburger Straße 7, 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 hobbytek. Nauenweg 55 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax: 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbytek@t-online.de Internet: www.rc-car-online.de

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

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

50000

freakware GmbH HQ Kerpen Ladenlokal/Verkauf & Versand, Karl-Ferdinand-Braun Str. 33, 50170 Kerpen, Telefon: 022 35/68 18 80, Fax: 022 35/68 77 87, E-Mail: info@freakware.com Email: info@freakware.com



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

Modellbau Derkum Blaubauch 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

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

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



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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

Hobby-Theke Aschaffenburg Lauestraße 32-34, 63741 Aschaffenburg Telefon 06021/80781, Email: info@hobby-theke.de Internet: www.modellbaufan.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

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.de

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

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

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

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

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

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

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

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7. 71272 Renningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modellbau Segmüller
Marktkir 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

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

freakware GmbH division south
Ladenlokal/Verkauf
Neufarmer Strasse 34. 85586 Poing
Telefon: 081 21/779 60. Fax: 081 21/77 96 19.
Email: south@freakware.com

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

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

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

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

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

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

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

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

Albatros RC-Modellbau
Redweiherstraße 1. 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

D-Édition. 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
Röental. Telefon: 095 63/50 94 83.
E-Mail: info@rc-mmr.de. Internet: www.rc-mmr.de

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

Monster-Hopups
Friedrich-König-Straße 12. 97297 Waldbüttelbrunn.
Telefon: 09 31/78 01 06 40. Fax: 09 31/78 01 06 41.
E-Mail: info@monster-hopups.de
Internet: www.monster-hopups.de

Wecando Group GmbH. Florian Höhe
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 Großerndorf
Telefon: 0 93 49/92 98 0

ÖSTERREICH

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

Modellbau Speed & Sport. Landstr. 6/4.
2000 Stockerau, Österreich

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

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

Modellbau Schenk. Ziegeleistraße 31
5020 Salzburg. Telefon: 00 43/662/24 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

MIWO Modelltechnik
Kärntnerstraße 3. 8720 Knittelfeld

SCHWEIZ

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

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

NIEDERLANDE

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

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

Warum Tamiyas Landfreeder immer noch aktuell ist

Text und Fotos:
 Jan Schnare



THROWBLACK

Kaum ein anderer RC-Car-Anbieter versteht sich so gut darauf, Kultmodelle zu kreieren, wie Tamiya. Die größtenteils im Maßstab 1:10 gehaltenen Fahrzeuge des japanischen Herstellers vereinen solide, einfache Technik mit vorbildgetreuer Optik und machen Spaß beim Bau und im Betrieb. Da macht auch der Landfreeder in der Matte-Black Special-Edition keine Ausnahme. Die Basis ist zwar bekannt, die Optik jedoch spektakulär neu.

Wer ein Tamiya-Modell zusammenschrauben will, der muss kein Profi sein. Ganz gezielt sprechen die schicken und unkomplizierten Cars Einsteiger an. Dass das ein gut funktionierendes Konzept ist, hat sich schon längst gezeigt. Aber seit einigen Jahren hat sich ganz automatisch auch eine neue Fangruppe gebildet. Denn auch immer mehr Wiedereinsteiger - die Neulinge von früher - besinnen sich auf ihre Anfänge und wollen noch einmal das Modell zusammenbauen, mit dem sie damals ihre ersten Schritte im RC-Car-Sport gemacht haben. Und das war nun mal in den meisten Fällen ein Tamiya-Baukasten. Doch egal, um welche Zielgruppe es sich handelt: Tamiya bietet nicht die immerselben Modelle an, sondern verbessert hier und dort etwas oder bringt - wie beim Landfreeder - eine Special-Edition auf den Markt.

Alles neu?

Der „neue“ Landfreeder kommt in der sogenannten Matte Black-Variante mit einer mattschwarz lackierten Karosserie daher, die dem Kunden die - gerade für Einsteiger - nicht immer einfache Lackierung der Lexanhaube spart. Noch dazu mit einem schicken matten Finish, das sich mit einfachen Farben aus dem Modellbauladen um die Ecke in den wenigsten Fällen umsetzen lässt. In Verbindung mit den beiliegenden Chromteilen, die ebenfalls Bestandteile der Special-Edition sind, sowie den schön gemachten Aufklebern und den blitzenden Felgen ergibt sich eine wirklich tolle Optik. Bei diesem Anblick kann man schnell vergessen, dass der Landfreeder nicht einmal ein originales Vorbild hat, sondern lediglich der Fantasie der Tamiya-Designer entsprungen ist. Doch wie Tamiya selbst schreibt, handelt es sich um einen Pickup-Truck im Stile eines Fahrzeugs aus den 1980er-Jahren. Und das ist so gelungen, dass einem Laien kaum auffallen dürfte, dass der Landfreeder nie mit Personen an Bord über die Straßen der Welt gerollt ist.

Die schöne Optik sorgt dann doch ein wenig für Hemmungen beim Fahren. Schließlich will man den glänzenden Chrom und den kratzempfindlichen matten Lack nicht beschädigen. Doch während ein paar lockeren Runden auf dem Feldweg oder der

CAR CHECK

Landfreeder Matte Black Edition Tamiya

Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 209,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, zwei Dreispider-Differenziale, Starrachse hinten, Doppelquerlenker-Achsen vorne

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

Erfahrungslevel:
EINSTEIGER

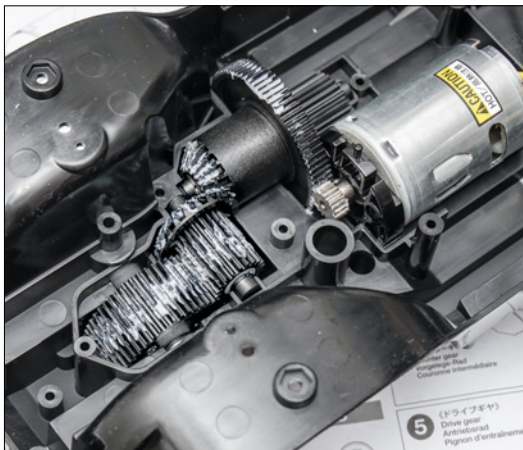


Der Landfreeder erinnert mich an meine ersten Rollversuche im RC-Car-Sport. Ein Bekannter hatte damals ein ähnliches Tamiya-Modell in Rot. Ein toller, unkomplizierter Geländewagen, der nicht nur Einsteigern Spaß macht, sondern auch langjährigen RC-Car-Enthusiasten. Schicke Optik trifft auf langlebige Technik.

Jan Schnare
Chefredakteur CARS & Details

Ausgereifte Technik
Sehr gute Passgenauigkeit
Karosserie fertig lackiert
Vorbildgetreue Optik

Federn sind etwas zu hart



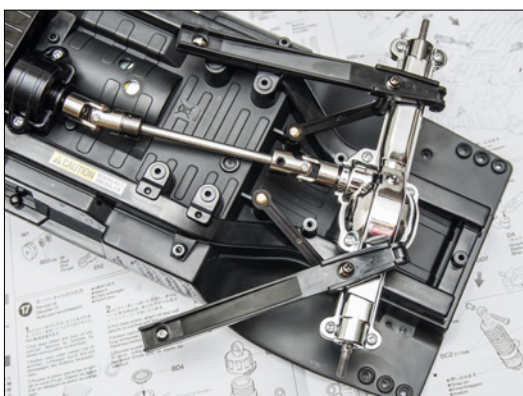
Der Allradantrieb ist zur Vorderachse über Zahnräder, nach hinten über eine Kardanwelle realisiert

Wiese kann nicht viel passieren. Und hier fühlt sich der Pickup auch am Wohlsten. Denn unter der Haube verbirgt sich ein CC-01-Chassis, das ebenfalls eher eine Konstruktion aus den 80ern ist. Starrachse mit langen Längslenkern hinten, einfache Einzelradaufhängung vorne. Der Federweg ist nur so mittelmäßig groß und die Special-Edition-Tuning-Federn sind eigentlich eine Spur zu hart für das leichte Allradmodell. So kommt es, dass der kleine Pickup eher über die Wiese hoppelt, als souverän darüber hinweg zu bügeln.

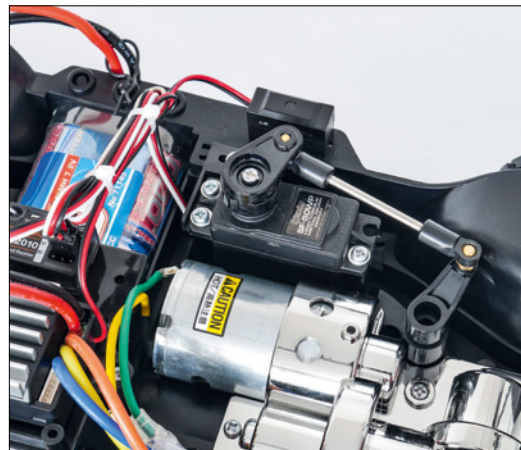
Entspannt cruisen

Doch man nimmt es dem Landfreeder keineswegs übel, dass er fahrwerkstechnisch eher vom alten Eisen ist. Denn wie schon angedeutet, hat die Käuferschaft eines solchen, wiederaufgelegten Klassikers auch nicht die Ansprüche eines Wettbewerbs-Racers. Es geht nicht um maximale Abstimmbarkeit auf die verschiedensten Untergründe bei bester Performance. Vielmehr muss das Gesamtpaket stimmen. Hier geht es um das Erlebnis der RC-Car-Faszination im Allgemeinen. Und hier weiß Tamiya genau, was die Kunden erwarten.

Das geht schon los mit dem problemlosen Zusammenbau, der selbst erfahrenen Modellbauern immer wieder ein Grinsen ins Gesicht zaubert. Die Teile sind einfach durchdacht, passen prima zusammen und garantieren schnelle Erfolgserlebnisse ohne Spezialwerkzeug und Frust. Und wenn doch mal etwas sein sollte, bekommt man fast überall auf der Welt schon seit Jahrzehnten die entsprechenden Ersatzteile. Fast so lange wie der mechanische Zusammenbau des Modells dauert das Bekleben der Karosserie mit



Die starre Hinterachse ist mit vier Links am Chassis befestigt



Motor und Regler liegen dem Baukasten bei, das Standard-Servo ist selbst beizusteuern

den Aufklebern – wenn man es wirklich ordentlich machen will. Denn auch die filigranen Fensterdichtungsimitate rund um die Scheiben herum wollen genau platziert und ausgerichtet werden. Das gehört zu einem Tamiya-Modell ja irgendwie dazu.

Antrieb dabei

Wie man es von Tamiya kennt, liegt natürlich ein klassischer 540er-Bürstenmotor mit den Grün-Gelben-Anschlüssen bei. Ein passender elektronischer Fahrregler gehört ebenfalls zum Lieferumfang. So benötigt man lediglich noch eine einfache Zweikanal-RC-Anlage und einen sechszelligen Nickelakku, um die ersten Runden zu drehen. Auch der geringe finanzielle Aufwand ist ein Markenzeichen der Tamiya-Modelle.

Ist der neue Landfreeder denn nun wirklich eine Empfehlung für Einsteiger? Die Antwort lautet ganz klar: Ja. Natürlich gibt es zahlreiche fertige RC-Cars auf dem Markt, die teilweise sogar noch günstiger sind und vielleicht auch besser fahren. Aber wer nicht nur auf der Suche nach einem schnellen Spaßmacher für Zwischendurch ist, sondern eine solide Basis für ein tolles Hobby legen will, der wird mit einem solch klassischen Tamiya-Modell deutlich mehr und länger Spaß haben. <<<<



Ein echtes Geduldsspiel ist das Aufbringen der zahlreichen feinen Aufkleber. Ausschneiden muss man sie übrigens auch noch



SIX-PISTOL

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Absimas neuer Mittelklasseender mit sechs Kanälen

Absima hat mit dem CR6P einen Pistolensender mit sechs Kanälen zu einem sehr günstigen Preis auf den Markt gebracht. Was der Sender mit seinem sehr stylischen Design sonst noch kann, zeigt der Test.

Aus der Schachtel heraus bietet Absima dem Käufer eine ganze Menge, denn neben den echten Proportionalkanälen fünf und sechs gehören noch ein reiner Taster sowie ein Schalter mit drei Positionen zur Ausstattung der CR6P – zusätzlich zu den üblichen zwei Steuerkanälen natürlich. Da es sich aber dennoch bei der CR6P um einen sehr leichten (394 Gramm) und gut in der Hand liegenden Pistolensender handelt, stellt sich rasch die Frage, wie der 5. und 6. Kanal angesteuert werden. Derlei Kanäle eignen sich in der Regel für Scalefunktionen oder Ähnliches.

Gut erreichbar

Die beiden oberhalb des beleuchteten Displays angeordneten Drehpotis sind gut für derlei Aufgaben platziert und werden vor allem nicht aus Versehen betätigt. Ähnlich verhält es sich mit dem rechts in den Griff integrierten Taster (Kanal 3), denn dieser ist versenkt angeordnet und kann zum Beispiel

für das Schalten des Fahrlichts genutzt werden. Den vierten Kanal stellt ein Positionsdrehschalter mit drei Werten dar und lässt sich beispielsweise für Mehrganggetriebe nutzen. Der Drehschalter ist dabei bewusst etwas schwergängiger als die anderen Schalter und verfügt zudem über die entsprechenden Rastungen in den jeweiligen Positionen. Links vom Lenkrad finden sich zudem die beiden Tastwippen zur Feineinstellung der Trimmung für den Gas- und Lenkkanal.

Alle weiteren Einstellungen inklusive der Servoreversefunktion für alle Kanäle lassen sich bequem über das 52 × 34 Millimeter große Display tätigen. Generell werden dabei unterschiedliche Töne für das Auswählen und Bestätigen von Werten verwendet, um jederzeit eine klare Rückmeldung zu geben, wo man sich gerade im Menü befindet. Selbstverständlich gehören Exponentialfunktionen ebenso zum Repertoire wie eine Steuerwegbegrenzung und eine Feintrimmung.

TECHNISCHE DATEN

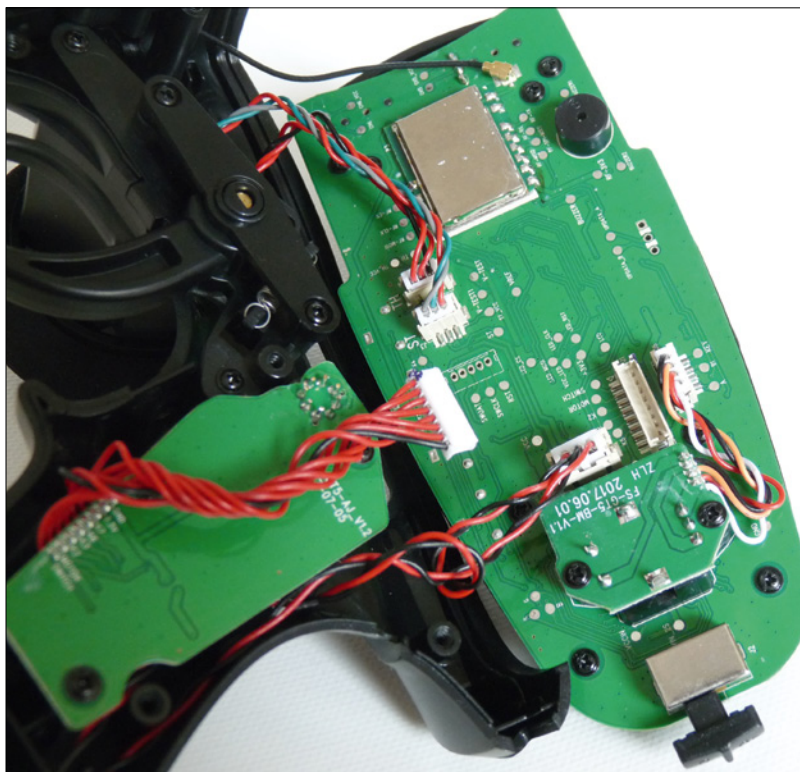
- Maße: 170 × 100 × 250 mm • Gewicht : 394 g • Kanäle: 6
- Modellspeicher: 20 • Übertragungssystem: 2,4 GHz A.F.H.D.S.2A.
- Stromversorgung: 4,4-7,4 V



Neben dem extrem kompakten Empfänger gehört auch eine weitere Griffschale zum Lieferumfang



Der obere Teil des Bildschirms ist fest auf die Oberfläche gedruckt und wird lediglich markiert, wenn man diese Einstellung im Menü auswählt. Der untere Teil besteht aus einer Punktmatrix-Anzeige zur Darstellung feiner Schrift sowie diverser Einstellwerte



Das Herzstück der CR6P bildet die Hauptplatine, welche neben dem darauf angebrachten Display und dem Dreh-Drücktaster vor allem das Sendemodul beherbergt. Die Verarbeitung ist perfekt

Spezial-Features

Sonderfunktionen wie ein einstellbares Failsafe oder eine ebenfalls justierbare ABS-Funktion lassen sich im Bedarfsfall aktivieren. Letztere ermöglicht über verschiedene Werte wie die Intervallzahl oder die maximale Leistung eine Anpassung der Bremse an den Untergrund. Gerade 2WD-Modelle lassen sich mit einer ABS-Funktion leichter beherrschen. Die etwas bläuliche, aber sehr helle Beleuchtung sorgt dabei für eine gute Ablesbarkeit, egal ob im Dunkeln oder in hellem Sonnenlicht. Ganz abschalten lässt sich die Beleuchtung aber nicht. Sie wird allerdings nach etwa 8 bis 9 Sekunden ohne Aktivität abgeschaltet, um Strom zu sparen. Da sich das Display nur durch Betätigen des Dreh-Drücktasters oder der Bind- beziehungsweise Back-Taste wieder aktivieren lässt, wird reichlich Strom gespart. Dadurch sind mit modernen NiMH-Mignonakkus mit Kapazitäten von bis zu 2.700 Milliamperestunden etliche Stunden Betriebszeit möglich.

Anzeige

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

www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand

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

www.race-drift.de



www.modellbau-berlinski.de



Beratung + Service = mehr Hobbyspaß

Tel: 06021/80781
Lauestr. 32 - 34 // 63741 Aschaffenburg

www.hobby-theke.de

MEIN FAZIT



Die CR6P bietet eine solide Ausstattung, was sie für alle Bereiche des RC-Car-Sports interessant macht. Die Besonderheiten sind zudem gerne gesehen, da es derzeit nur wenige Anlagen mit solchen Funktionen und schon gar nicht zu diesem Preis-Leistungsverhältnis gibt.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details



Sechs vollwertige Kanäle
Reichhaltige Ausstattung
Elektronische Stabilisierung im Empfänger
Lange Betriebszeiten möglich

Keine deutsche Menüführung



Vier Mignonakkus oder -batterien sind dann auch das Einzige, was zur Inbetriebnahme fehlt. Denn neben dem speziellen Sechskanal-Empfänger liegen auch noch eine weitere Griffschale sowie natürlich der Binding-Stecker und eine deutschsprachige Anleitung in der Verpackung. Auffallend ist hierbei die extrem geringe Größe des Empfängers. Seine Grundfläche von 29 × 22 Millimeter ist vor allem im Hinblick auf die Kanalzahl und die Sonderausstattung beachtlich. Denn neben den sechs Kanälen des Senders verfügt der Empfänger noch über ein vom Sender aus einstellbares Failsafe aller Kanäle.

ESP serienmäßig

Als I-Tüpfelchen kann man die Integration einer Fahrassistentenhilfe in Form eines Gyrostabilisators in den kleinen Empfänger ansehen – genannt SVC. Hierbei lassen sich über das Sendermenü Werte für die Stärke der automatischen Stabilisierung einstellen und zwar sowohl für das Gas als auch für die Lenkung, um ein Ausbrechen des Modells zu verhindern. Sauber eingestellt, verrichtet das System gut seinen Dienst, ist aber auf Rennen in der Regel verboten. Daher sollte man sich für eine Rennteilnahme einen anderen Empfänger (zum Beispiel den R4WP) zulegen, um keine Probleme mit der Technischen-Abnahme zu bekommen. Wer hingegen seine Servos mit 7,4 Volt betreiben möchte, hat mit dem R6FS-Empfänger keinerlei Probleme, da er Eingangsspannungen von 4 bis 8,4 Volt verkraftet.

Eine bei Crawler-Fahrern beliebte Funktion stellt das Umschalten der pro Achse vorhandenen Lenkservos dar, um auch kniffligere Hindernisse sauber meistern können. Eine derartige Umschaltung findet sich natürlich ebenfalls an der CR6P, wobei der jeweilige Modus (zum Beispiel Gegen- oder Gleichlaufend) mit einem kleinen Symbol in der rechten unteren Ecke des Displays klar dargestellt wird. Wer zudem seine Einstellungen kontrollieren möchte, kann im normalen Betrieb über den Drehtaster eine Anzeige aller Kanäle, inklusive des jeweiligen Servoausschlags und dessen Richtung, anzeigen lassen – leider sind die Balken etwas dünn dargestellt. Dafür hat man immerhin 20 Modellspeicher, um seine Modelldaten abspeichern zu können.

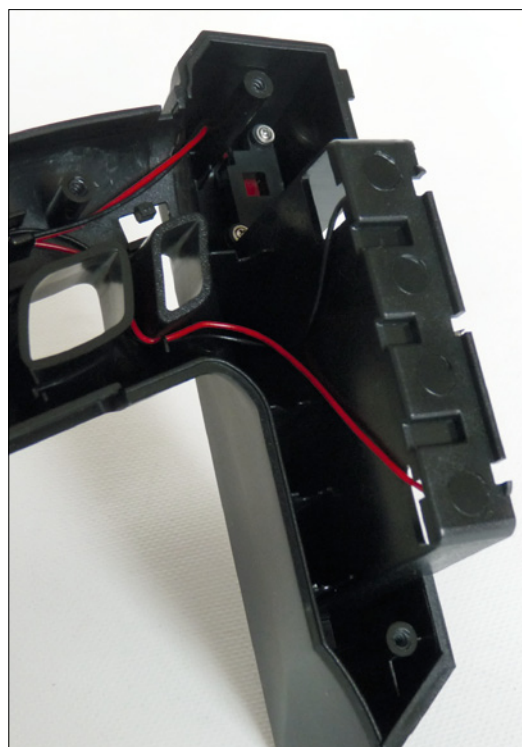
Zur besseren Identifikation lassen sich vier Buchstaben als Bezeichnung für das jeweilige Modell vergeben. Das AFHDS2A Übertragungsprotokoll der CR6P sorgt für eine stabile Verbindung und unter realen Bedingungen für eine Reichweite, die weit über das hinausgeht, was man als RC-Car-Fahrer in der Praxis benötigt. <<<<<



Neben der einstell- und auch abschaltbaren Gyrostabilisierung der beiden ersten Kanäle kann man vor allem sehr schnell auf vier verschiedene Servomodi bei der Lenkung eines Crawlers zugreifen. Letzterer wird zudem sehr anschaulich dargestellt, um einer Fehlbedienung vorzubeugen



Als reiner Rechtshändersender befinden sich keine weiteren Schalter oder Anschlüsse auf der linken Seite des Senders – leider auch kein Ladeanschluss zum Aufladen des Senderakkus



Der recht kleine Sockel fasst vier Mignonakkus und die Aussparungen im Griff sehen nicht nur schick aus, sondern versteifen diesen Bereich zusätzlich

Ausgabe 06/2018
www.brot-magazin.de

Brot

Brot

LUPINEN

Leckere Mehl-Alternative

PROFI-WISSEN

Teige formen
Schritt für Schritt

VOLLKORN-BROTE

So gelingen sie sicher

MAROKKO

Vielfältige
Brot-Tradition

SAUERTEIG-SUPPE

Der Geschmack
meiner Kindheit

Panettone & Co. zum Fest,
mit Rezepten vom Stollen-
Meister Siegfried Brenneis

Weihnachts- Spezial

5,90 EUR

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



5,90 EUR

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



IM HEFT
mehr als
30 Rezepte
gelingsichere Brote
und Aufstriche

IM HEFT
mehr als
30 Rezepte
lecker, kreativ,
gelingsicher

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

Jetzt bestellen!

www.brot-magazin.de
040 / 42 91 77-110

HPI-Challenge Deutsche Meisterschaft 2018



FINALE VOM FEINSTEN

Die HPI-Challenge-Saison 2018 endete mit dem Finale, um die Deutschen Meister in allen HPI-Challenge-Klassen auszufahren. Mit 84 regionalen Rennen und 802 Startern, die 2.268 Starts absolvierten, konnte man sich den Platz als Europas größte RC-Rennserie zurückerobern. Der DJK-Andernach stellte seine erstklassige Außenstrecke zur Verfügung und übernahm die Versorgung der Fahrer.

Bereits in den Wochen zuvor waren immer wieder Leute angereist, um sich auf die Suche nach der ultimativen Rennrunde zu begeben und die perfekte Ideallinie zu finden. Das Final-Wochenende startete Mitte August 2018. Im Fahrerlager herrschte wie zu jeder Deutschen Meisterschaft eine tolle und kollegiale Stimmung. Gemeinsam fanden die Fahrer den Spaß und die schnellsten Runden. Die letzten zwei Trainingsläufe wurden auch dazu genutzt, um bessere Startpositionen für die Vorläufe zu finden. Insgesamt hatten 121 Fahrer in den verschiedenen Rennklassen eine Nennung abgegeben, um sich miteinander zu messen und ihre jeweiligen Meister zu finden.

Zum letzten Mal ließ HPI den Meister in der Rookie-Klasse ermitteln. Hier hatte sich Eric Killian nach harten Kämpfen in den Vorläufen den begehrten 1. Startplatz für die Finale gesichert. Im ersten Finale zeigte Killian klar und deutlich seine Favoritenrolle und siegte nach 5 Minuten vor Christian Erazo Recalde. Den 3. Platz konnte Frank Szymanski für sich sichern. Im zweiten Finale ließen sich die Verfolger aber nicht entmutigen und versuchten Eric unter Druck zu setzen und sich vor ihm ins Ziel zu bringen. Aber er behielt die Nerven und siegte wieder diesmal nur 2 Sekunden vor Frank und Christian auf Platz 3. Somit konnte sich

Eric vorzeitig den Titelgewinn sichern. Das dritte Finale brachte keine großartige Veränderung mehr. Es siegte wieder Eric Killian vor Christian Erazo Recalde und Frank Szymanski. Deutscher Meister wurde somit Eric Killian mit seinem HPI Sport 3 vor Christian Erazo Recalde und Frank Szymanski, jeweils mit einem HPI Sprint 2 unterwegs.

Klassiker

21 Fahrer hatten den Weg nach Andernach gefunden, um in der Classis-Serie an den Start zu gehen. In der Muscle-Car-Serie heißt das packende Rennaktion. Am Samstag hatte Christian Spitzley den Verfolgern deutlich gezeigt, dass er der Mann ist, den es zu Überholen gilt. Kaum war das erste Finale gestartet, zeigte Christian mit einer überragenden Performance, dass er den Titel wollte. Er fuhr einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg ein. Den 2. Platz belegte Valentin Junker vor Jens Ackermann. Im zweiten Finale wurde kurz nach dem Start Christian von seinen Verfolgern stark unter Druck gesetzt. Diesmal machte er kleine Fahrfehler und die Verfolger wurden belohnt. Am Ende siegte Valentin Junker vor Spitzley und Manfred Tallen. Somit musste das dritte Finale die Entscheidung bringen. Wieder wurde Valentin für seine Hartnäckigkeit belohnt und er konnte vorbei an Spitzley als Erster ins Ziel fahren. Der Titel ging somit an Valentin Junker gefolgt von Christian Spitzley und Manfred Tallen.



Im Fahrerlager wurde kräftig geschraubt

In der stärksten Klasse – 17,5-Turns – waren 49 Fahrer angetreten. Die Vorläufe siebten die Fahrer aus und am Ende des Samstags stand Dennis Miether auf der Poleposition. Kaum war das Startsignal gefallen, jagten die Fahrzeuge über den Parcours. Miether konnte sich nach wenigen Runden etwas von den Verfolgern lösen. Etwas Unruhe gab es bei den nachfolgenden Fahrzeugen. Die Ursache waren hier



Zu Beginn der Läufe sind die Fahrzeuge noch nah beieinander

kleinere Unfälle auf der Strecke. Miether hatte somit den Rücken frei und konnte als erster die Ziellinie überfahren, vor Christopher Buchner und Frank Fuchs. Im zweiten Finale konnte sich Miether zuerst wieder von den Verfolgern absetzen. Nach einigen Minuten konnten die Verfolger jedoch nicht nur wieder aufschließen, sondern auch Druck aufbauen. Die Aktion führte am Ende für Christopher Buchner zum Erfolg und er konnte knapp vor Miether siegen. Den 3. Platz konnte Thorsten Ullrich für sich beanspruchen. Im dritten Finale musste dann die Entscheidung fallen. Bereits kurz nach dem Start zeigte sich, dass Dennis seine erstklassige Leistung vom ersten Finale nicht ungehindert fortsetzen konnte. Seine Verfolger hatten nachgelegt und setzten alles daran ihm den Tagessieg doch noch streitig zu machen. Thorsten Ullrich setzte sich nach kleineren Fahrfehlern der anderen an die Spitze. Am Ende siegte Ullrich dann vor Heiner Thiersch und Miether. Nach den spannenden Finalläufen wurde Dennis Miether am Ende des Tages Deutscher Meister, mit knappen Punktabstand vor Christopher Buchner und Thorsten Ullrich.

Stock-Vorläufe

Nach den Vorläufen in der Stock-Klasse am Samstag, hatte sich Patrik Gassauer als Favorit herausgearbeitet. Er ging als Top Qualifier ins Rennen. Alle Fahrer setzten ihr Können ein und rasten Patrik hinterher. Dieser behielt jedoch die Nerven und fuhr den Sieg vor Jill Bartsch und Henrik Heitsch nach Hause. Kaum begann das zweite Finale, jagten wieder alle Gassauer hinterher und er konnte noch knapp den Lauf für sich entscheiden, vor Alex Piperato und Manuel Wagner. Patrik hatte somit vorzeitig den Titelgewinn in der Tasche. Er konnte somit deutlich entspannter den dritten Lauf fahren. Wieder gewann Gassauer, diesmal vor Bartsch und Wagner. Auf dem Podium stand somit Patrik Gassauer vor Jill Bartsch und Manuel Wagner.

Zur letzten DM in der LMP-Klasse hatten sich 13 Fahrer eingefunden. Am Samstag hatte sich Christian Lütjen den besten Startplatz herausgearbeitet. Sofort nach dem Start setzten die Verfolger Lütjen unter Druck. Hier hatte am Ende des Laufes der Vorjahressieger Thorsten Ullrich die Nase vorne und zeigte, dass er den Titel letztes Jahr zu Recht gewonnen hatte. Ullrich siegte vor Steffen Stein und Christian Lütjen. Das zweite Finale war kaum gestartet, da setzte sich wieder Ullrich an die Spitze. Er konnte zum vorzeitigen Titelgewinn als Erster über die Ziellinie fahren. Ihm folgten Lütjen und Stein. Auch das dritte Finale konnte



Abflüge und Crashes gehören natürlich dazu

Ullrich für sich entscheiden. Diesmal fuhr dann Stein als zweiter an der Zielflagge vorbei, gefolgt von Christian. Thorsten Ullrich konnte damit seinen DM-Titel verteidigen. Steffen Stein wurde Vizemeister vor Christian Lütjen.

Jugendförderung

Dass HPI/Ripmax die Nachwuchsarbeit sehr am Herzen liegt, zeigte sich darin, dass die drei besten Junioren unter 16 aus jeder Region mit Gutscheinen bedacht wurden. Für Platz 3 gab es 100,- Euro, für Platz 2 200,- Euro und für Platz 1 sogar 300,- Euro in Form von Warengutscheinen, die bei Ripmax gegen HPI- oder Futaba-Ware eingetauscht werden können.



Die Vielfalt an Karosserie-Farben und -Formen ist wirklich beachtenswert



Darum ist der Serpent SDX4 so schnell

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

EUROPAMEISTER

Nachdem Serpent mit dem SRX4 einen sehr guten Buggy mit Riemenantrieb vorgestellt hatte, herrschte kurz Verwunderung, da man zuvor lediglich Prototypen auf der Basis des damals noch bei Serpent in der Entwicklung befindlichen Buggys von Gerd Streng gesehen hatte. Inzwischen hat Serpent mit dem SDX4 einen Kardanbuggy nachgelegt – mit der einen oder anderen Anlehnung an die damaligen Prototypen.

Wer auf der Suche nach einem echten Wettbewerbsmodell ist, wird beim SDX4 auf jeden Fall fündig. Hier treffen Kohlefaserteile, 7075 T6-Aluminium und etliche hochwertige Kunststoffteile aufeinander, um einen sehr stabilen und dennoch schmalen Buggy zu verwirklichen. Selbstverständlich sind dabei eine hochwertige und vor allem sehr passgenaue Verarbeitung, aber auch eine ausgeklügelte Materialauswahl. Serpent ließ es sich nicht nehmen, ein komplett eigenständiges Modell auf die Beine zu stellen, denn Teile vom weiterhin erhältlichen SRX4 kommen an keiner Stelle zum Einsatz. Man sieht dem SDX4 seine Vergangenheit an, aber dennoch wurde an etlichen Stellen ein anderer Weg eingeschlagen.

Strom-Vielfalt

Dies gilt vor allem für die Akkus – hier hat man neben den typischen Saddle-Packs die Möglichkeit, auch Shortys zu fahren. Das ursprüngliche Konzept-Modell und der SRX4 können nur Saddles aufnehmen – ein klarer Vorteil beim Einstellen der Gewichtsverteilung. Daher ist es nur logisch, dies zusätzlich mit einem Wechsel der Motorposition zu verbinden, einmal mehr hat der Fahrer die Wahl, mit welchem Setup er antreten möchte.

Vom Motor aus gelangt die Antriebskraft über eine bullige Slipperkupplung mit viel Reibfläche (drei Pads) an die Kardanwellen, um dort via Kegelradpaarung auf die Differenziale überragen zu werden. Klingt zwar nach einem klassischen 4WD-Kardanlayout und ist es teilweise auch. Aber die Details machen den Unterschied. Im Fall des SDX4 sind dies die sehr filigran gestalteten, aber dennoch hochfesten Kardanwellen oder auch die als Verschraubung gestaltete Abdichtung des Getriebegehäuses sowie die leicht nach oben abgehenden mittleren Kardanwellen. Als weitere Besonderheit kommt um das Hauptzahnrad auf beiden Seiten eine spezielle Kabelführung zum Einsatz – ein gutes Mittel angesichts der je nach Motor-, Servo- und Akkuposition recht drangvollen Enge unter der sauber anliegenden Karosserie. Je nach gewählter Platzierung des Akkus



sowie des Motors hat man unterschiedlich viel Platz für das Servo und den Regler. Ersteres lässt sich daher ebenfalls in zwei Positionen montieren, wobei die am wenigsten Platz beanspruchende Lösung zwischen den Lenkpfosten liegt.

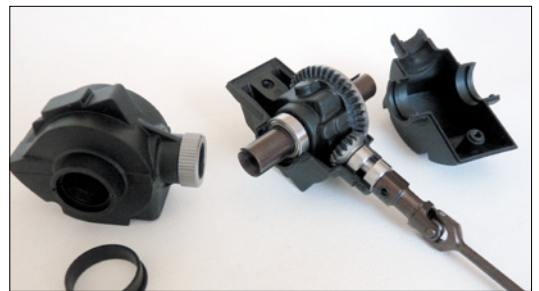
Stabiles Getriebe

Die Bauweise der Differenziale mit einem Stahleinsatz und einem 7075 T6-Bauteil im Bereich der Abtriebe ist ausgesprochen stabil und verschleißarm. Damit das auch auf den restlichen Antriebsstrang zutrifft, kommen hier nur hochwertige Materialien wie Federstahl oder faserverstärkte Kunststoffe zum Einsatz. Ausgestattet wird das Differential mit vier kleinen und zwei großen Kegelrädern, die im Sinterverfahren hergestellt wurden. Natürlich lassen sich die Differenziale über unterschiedliche Ölviskositäten abstimmen. Die erforderlichen Dichtungen gehören selbstverständlich genauso zum Lieferumfang des Bausatzes wie einige zur Feineinstellung des Kegelradspiels nötige Passscheiben.

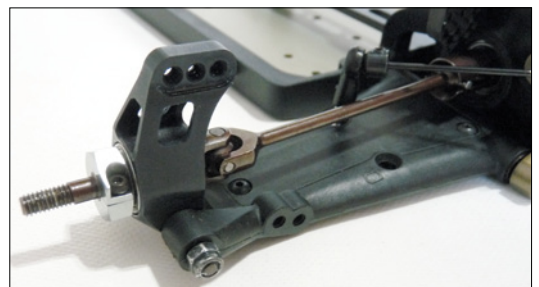
In der rein englischsprachigen Anleitung wird auf vielen Seiten, mit sehr vielen Zeichnungen und etlichen 1:1-Abbildungen auf die unterschiedlichen Optionen eingegangen, wobei sich bei der Montage der Aufhängung zwei Neuheiten zeigen. Die erste ist eine Pivotball-ähnliche Montage der Stabilisatorhalterungen in den Querlenkern, welche spielfrei einstellbar sind. Die zweite Neuerung findet sich ebenfalls im Bereich der unteren Querlenker, denn die sonst üblichen Querlenkerstifte wurden beim SDX4 gegen spezielle Schrauben mit einem Kugelkopf am Ende ausgetauscht. Neben einer sehr stabilen Verbindung



Bei der Gestaltung der Differenziale geht Serpent mit dem SDX4 etwas andere Wege und spendiert der Konstruktion einen separat abnehmbaren Kegelradring aus hochfestem, gesintertem Material. Zusätzlich kommt an allen sinnvollen Stellen stabiler Stahl zum Einsatz, um das Gewicht und den Verschleiß gering zu halten



Wie bei einer Kegelradpaarung üblich, muss der Abstand sehr sauber justiert werden, um keinen übermäßigen Verschleiß zu haben. Die dafür erforderlichen Passscheiben liegen leider nicht ausreichend bei. Erfreulicher ist die hervorragende Abdichtung der beiden Getriebehälften, denn im gesamten Testzeitraum fand keinerlei Schmutz den Weg ins Innere



Fertig montierte Kardanwellen, geklemmte 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer, übergroße äußere Lager, viele Setup-Positionen und nicht zuletzt das Fehlen von E-Clips sowie der Einsatz von faserverstärkten Kunststoffteilen stellen das derzeit Machbare dar



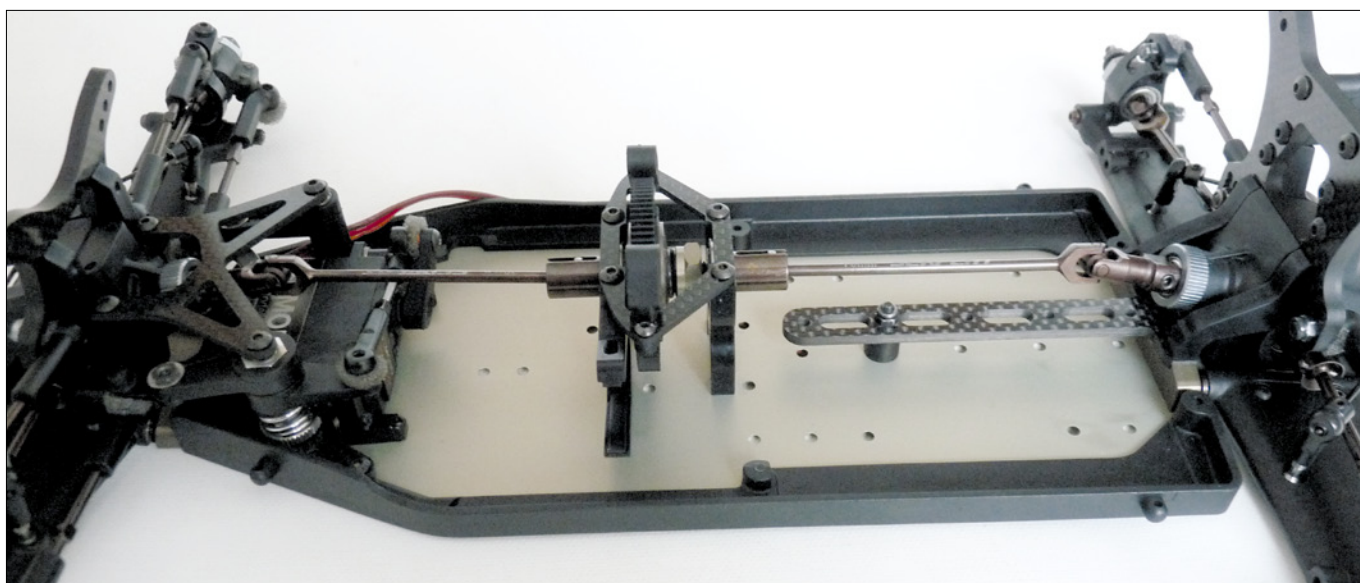
Spätestens beim Anblick der ebenfalls sehr präzise gefertigten Kohlefaserenteile wird einem der Charakter des SDX4 klar – es ist nun mal ein Wettbewerbsmodell. Dies spiegelt sich auch in den Querlenkerhaltern aus hochfestem 7075 T6-Aluminium wieder



Die Dämpfer des SRX4 waren schon extrem gut, die des SDX4 sind aber nochmals etwas besser, denn die Befüllung mit Öl kann nun mittels Entlüftungsschraube in der oberen Kappe noch sauberer erfolgen. Auch bei diesen Dämpfern kommen keinerlei E-Clips im Bereich der Kolbenplatten zum Einsatz, stattdessen wird eine M2-Mutter genutzt



Unter der Karosserie geht es eng zu. Das Lenkservo sollte daher nicht zu weit nach oben über seine Befestigungslaschen hinausragen. Zudem ist der Platz zur Kardanwelle recht eng bemessen, daher darf kein zu großes Servohorn zum Einsatz kommen



Das sehr schmale Chassis bedingt einen engen Einbau der Elektronik, wer es auf die Spitze treibt kann aber dennoch so viel Platz generieren, dass der hintere Bereich jeweils pro Seite einen Shorty-Akku zulässt

CAR CHECK

SDX4 Serpent

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: ab 430,- Euro
Bezug: Fachhandel

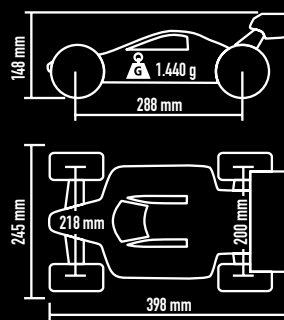
Technik: Allradantrieb, Rechts-links-Gewindestangen, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugellagert, Stabilisatoren vorne und hinten, einstellbare Slipperkupplung

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

Erfahrungslevel:



CLUBRACER

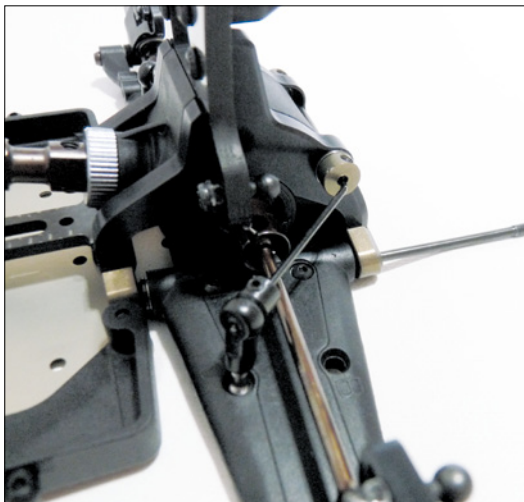


zwischen Querlenker und Aluminiumhalterung lässt diese Bauweise vor allem das spielfreie Einstellen der inneren Querlenkerhalterungen durch nachträgliches Verdrehen der Schrauben zu. An der Hinterachse gelingt dies auch im montierten Zustand leicht, vorne müssen am fertigen Modell einige Teile demontiert werden, um überhaupt an die relevanten Stellen heranzukommen.

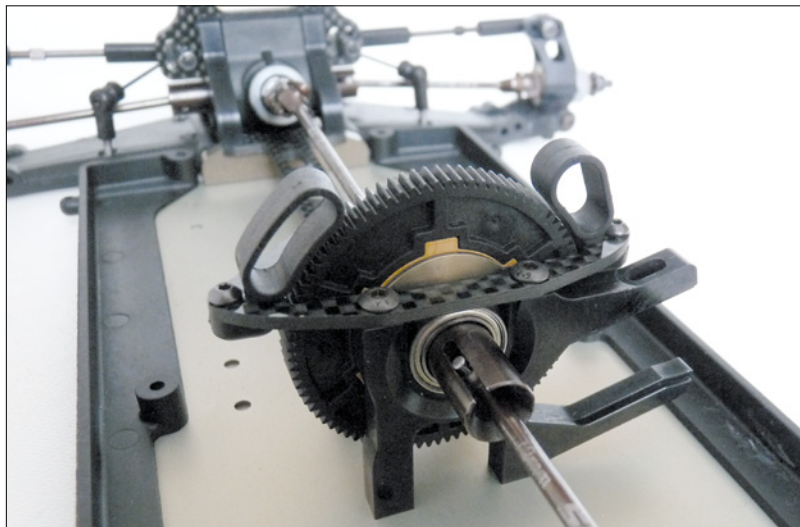
Die Differenziale werden in einem horizontal geteilten Getriebegehäuse untergebracht. Dies ermöglicht zwar eine Art Ölbad für das Tellerrad, verhindert aber ein rasches Herankommen im Schadensfall. Dass der SDX4 aber mit Blick auf eine lange Haltbarkeit konstruiert wurde, zeigt sich an vielen anderen Stellen ebenfalls, denn alleine die serienmäßig genutzten Bauteile aus 7075 T6-Aluminium sind nicht nur zahlreich, sondern oftmals auch komplex gefertigt. Logischerweise finden sich die meisten davon an verschiedenen Stellen der Aufhängung wieder, um dort auch bei rabiateren Manövern beschädigungsfrei zu bleiben. So finden sich am SDX4 nicht nur klemmbare 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer, sondern auch stabile hintere Radträger, C-Hub-Halter, innere Querlenkerstifthalter, Dämpferbrückenhalter und Lenkplatten aus hochfestem Aluminium.

Robuste Bauweise

Zusammen mit den teils überdimensionierten Kugellagern und den bulligen Kunststoffteilen ergibt sich auch im Bereich der Aufhängung ein sehr gutes Bild. Selbstverständlich wurden an diversen Stellen zusätzliche Dämpfer- und obere Querlenkerbefestigungspunkte für weitere Abstimmungen integriert. Durch die gedrehte Montage einiger Teile lassen sich auch Werte wie Anti-Squat oder der Nachlauf variieren. Logischerweise kommen an den erforderlichen Stellen diverse Kohlefaserteile zum Einsatz, dazu gehören vor allem die sehr dicken Dämpferbrücken. Erst in diesem Bereich finden sich einige Teile aus dem SRX4 wieder, denn die Dämpfer sind bis auf die obere Kappe identisch. Hier kommt nun eine Kappe aus Kunststoff zum Einsatz, wobei eine Entlüftungsschraube zum leichteren Befüllen vorgesehen ist.



Hinten kann das neue System zur Spieleinstellung der inneren Querlenkerhalterung seine Vorteile voll ausspielen. Ebenfalls gut erkennbar ist die aufwändige Lagerung des Stabilisatordrahts mittels kugelgelagerter Halter aus Aluminium



Die klassische Slipperkupplung mit mehreren Reibpads wurde um eine praxisnahe Lösung zur Kabelführung ergänzt. Im Betrieb können sich dort allerdings kleine Steine verfangen – etwas mehr Abstand oder eine kleineres Hauptzahnrad würden Abhilfe schaffen

Die aus 20 Einzelteilen montierten Dämpfer gehören mit zum Besten, was der Markt hergibt, da nicht nur die Passgenauigkeit exzellent ist, sondern auch das Losbrechmoment dank spezieller Silikondichtungen extrem gering ist. Zusätzlich verzichtet Serpent beim SDX4 erneut auf jegliche E- oder C-Clips – selbst im Bereich der Kolbenplatten. Letztere lassen zusammen mit den eher weichen Baukastenfedern und 300 CPS-Öl vorne sowie 350 CPS-Öl hinten eine gute Blue-Groove Abstimmung zu. Wer Sprünge oder mehr Waschbrettcharakter in der Strecke vorfindet, sollte hier zu optionalen Federn und deutlich härterem Öl greifen.

Verkabeln

Vor der ersten Ausfahrt gilt es allerdings noch die Kabel der Elektrik unter die recht eng anliegende Karosserie zu quetschen. Je nach genutzten Komponenten ist dies dennoch kein Kinderspiel und selbst die teilweise vorhandenen Kabelführungen sind nur eine bedingte Abhilfe. Mit sehr kompakten Bauteilen sowie etwas Arbeit am Dremel kann allerdings so viel zusätzlicher Platz geschaffen werden, dass

Anzeige



ABSIMA

IHR DISTRIBUTOR FÜR:

TEAM **ORION**



Team

HB RACING

MEIN FAZIT



Serpent präsentiert mit dem SDX4 keine auf einen Kardanantrieb umkonstruierte Version des SRX4 sondern ein – in allen Bereichen – eigenständiges Buggymodell. Von der Verwindungsfestigkeit her ist der SDX4 besser als sein Riemenpendant und ermöglicht zudem mehr Auswahl bei der Platzierung des Motors und des Akkupacks. Die hervorragende Materialauswahl sowie die generell saubere Fertigungsqualität machen den SDX4 zu einem exzellenten Wettbewerbsmodell.

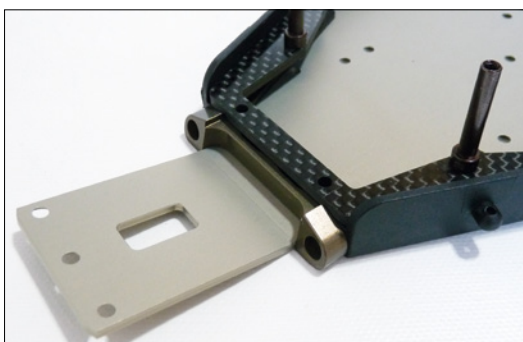
Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details



Erprobte Konstruktion
Gute Materialqualität
Sehr stabiles Chassis
Viele Abstimmungsoptionen



Je nach Akku wenig Platz für die Elektronik

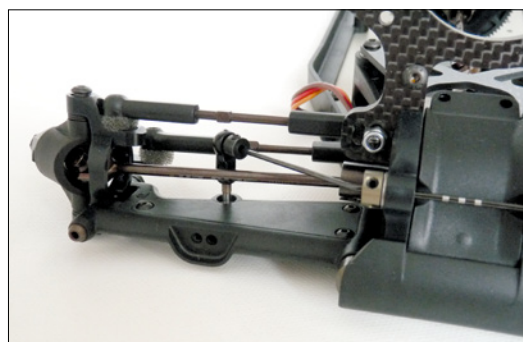


Die Nutzung von unterschiedlichsten Materialien ermöglicht eine sehr stabile und dennoch leichte Vorderachskonstruktion. Einzig die seitlichen Karosseriehalter sind vor allem hinten schlecht zu erreichen

sogar maximal zwei Shorty-Akkus gleichzeitig genutzt werden könnten. Entsprechend viele Optionen hat man daher bei der Gewichtsverteilung, wobei die Option mit zwei Shortys in keiner Anleitung genannt wird und zudem die Montage des Servos zwischen den Lenkpfosten bedingt.

Erster Einsatz

Da neben dem reinen Fahrttest des SDX4 auch diverse Oldtimer und vor allem der SRX4 ebenfalls mit auf die Strecke genommen wurden, musste sich der SDX4 einem unfreiwilligen Vergleich mit allen Kandidaten stellen. Zugegeben hinken die Vergleiche zu den deutlich älteren Buggys naturgemäß, daher waren vor allem die Leistungsunterschiede zum SRX4 interessant. Hier konnte der neuere SDX4 mit seiner Leichtfüßigkeit und dem sehr agilen Fahrverhalten punkten – nicht das der SRX4 schlecht gewesen wäre. Beim neuen SDX4 spielt vor allem die Gewichtsverteilung des Motors und des Akkus eine große Rolle und hat logischerweise sehr viel Einfluss auf das Fahrverhalten.

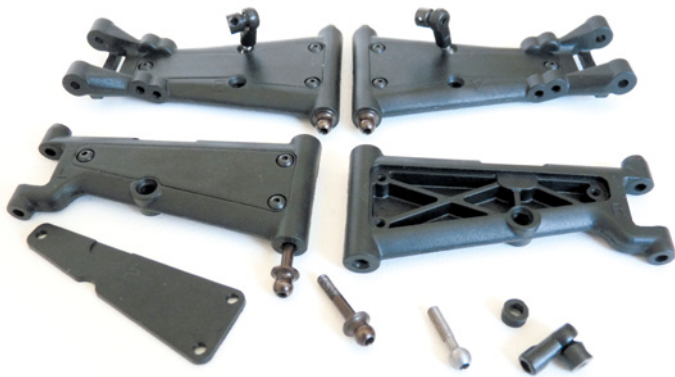


Die sehr schmal bauende Aufhängung setzt auf eine Mischung aus gefrästen Aluteilen und hochfesten Kunststoffteilen. Manche der Dämpferpositionen limitieren allerdings den maximal möglichen Federweg etwas



Das Herausnehmen des Motors wird durch die etwas zu hohe seitliche Versteifung erschwert – ein beheizter Griff zum Dremel behebt das Problem. Etwas wunderbarlich ist auch die Befestigung des Motors, denn die Adapterplatte zum Einstellen des Zahnradspiels wird nur von einer Schraube gehalten – was aber in der Praxis gut funktioniert



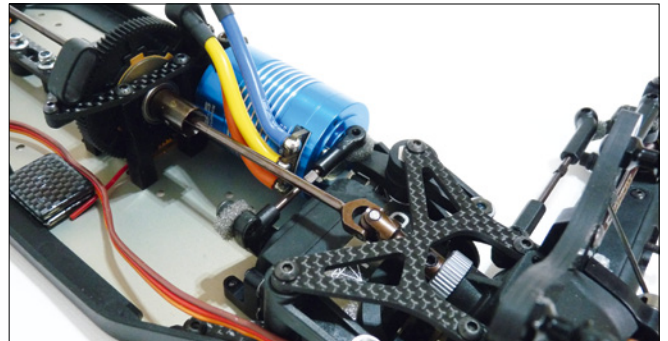


Die inneren Querlenkerhalter bestehen beim Serpent SDX4 aus verdrehbaren Kugelköpfen und ermöglichen so eine spielfreie Einstellung. An der Vorderachse müssen hierzu allerdings einige Teile demontiert werden und ein Kugelkopf-Sechskantschraubendreher ist Pflicht, um sauber heranzukommen

An dieser Stelle bietet der SDX4 einfach ein rundes Paket aus Abstimmungsoptionen – und das schon aus dem Baukasten heraus. Zudem ließen sich sehr hohe Geschwindigkeiten umsetzen – allerdings nicht ganz ohne Fehler. Erstaunlicherweise zeigte die vordere, mittlere Kardanwelle nach den – zugegeben langen Tests – einen verrutschten zentralen Splint. Mit passendem Werkzeug ließ sich der Splint wieder arretieren, derlei Beschädigungen stellen aber in der Regel Einzelfälle dar. Wer sich die Zeit nimmt und mit den Setup-Bögen aus dem Internet eine jeweils zur Strecke passende Basisabstimmung entsprechend anpasst, macht mit dem SDX4 nichts falsch. Bis auf obigen „Montagsfehler“ überstanden alle Bauteile den längeren Testzeitraum ohne Blessuren und nur mit den üblichen „Kampfspuren“. Bleibt zu hoffen, dass man sich bei Serpent, entschließt wenigstens einen der beiden 4WD-Buggys in absehbarer Zeit auch als Sport Version herauszubringen – die haaseigenen 2WD-Modelle haben es erfolgreich vorgemacht. <<<<



Dem SDX4 liegen jede Menge sehr sauber und passgenau gefertigte Aluteile bei. Aus optischen Gründen wurden diese jedoch für diesen Artikel schwarz eloxiert, um dem Modell einen noch eleganten Touch zu geben



Mit etwas Dremelarbeit am Servo und dessen Haltern sowie einem recht kurzen Motor kann man sich viel Verschiebeplatz und mehrere Akkupositionen im hinteren Bereich erarbeiten. Serienmäßig sind auch noch andere Motorpositionen vorgesehen, welche allerdings den Einsatz von Shortys zwingend voraussetzen

Anzeige

myHobby24.de
Der Freizeit-Spezialist

Bärenstraße 22 · D-73035 Göppingen · Tel: 07161 3048420 · info@myhobby24.de

**5%
Gutschein!**

Sichern Sie sich den exklusiven 5%-Rabatt auf Ihre nächste Bestellung mit diesem Gutscheincode: **ILIKEMH24**

Unser komplettes Sortiment finden Sie online unter www.myHobby24.de

Dieser Gutschein ist nicht mit anderen Gutscheinen oder Rabattaktionen kombinierbar. Pro Kunde nur einmal einlösbar. Gültig bis 30.11.2018

73,90 €

NEU



#10008739

Gens ace 7500 mAh 7,6 V High Voltage 100C - EFRA legal

Der Gens ACE RS 7500 mAh Hochspannungs-2S-Stick-Pack ist speziell für 1:10 auf der Straße Lagerklasse. EFRA & BRCA legal. Geeignetes Modell: XRAY T4 / Yokomo BD8 / Serpent 4X und andere.

62,90 €

UVP 89,99 €

Metall



#10008922

Eitech Desert Truck 2,4 GHz RC Fahrzeug zum selber bauen

Schwieriges Gelände ist nun kein Problem mehr. Wendig und flink geht es mit Allradantrieb und Einzelradfederung um jede Ecke. Aus über 300 Teilen lassen sich mindestens zwei verschiedene Modelle bauen.

39,99 €

UVP 62,49 €

RTR
Ready-to-Run
2.4 GHz

#10008138

Teknotoys Active Bricks RC Militär Off-Road Fahrzeug

Erst bauen, dann fernsteuern. Mit 502 Bausteinen kommt der Bauspaß nicht zu kurz. Der Clou ist die 2.4 GHz-Fernsteuerung, mit der sich die Modelle wie richtige RC Cars fahren lassen. Bis zu 15 Minuten Fahrzeit.



109,90 €



#10008801

Tamiya 1:10 RC Citroen 2CV Charleston ENTE M-05 Chassis

Sonderaktion! Bei einer Bestellung direkt im Shop gibt es einen Satz Kugellager dazu! TAMIYA präsentiert eines der weltweit bekanntesten Automobille: den Citroen 2CV jetzt in Maßstab 1/10 als Bausatz.



178,90 €

UVP 239,99 €

Kit

#10008879

Tamiya 1:10 RC Land Rover Defender 90 CC-01 Chassis

Tamiya präsentiert einen echten Gelände-Klassiker, jetzt auf dem CC-01 Chassis: Den Land Rover Defender! Das Modell im Maßstab 1/10 ist sehr geländetauglich und besitzt einen starken 540er Elektromotor.



174,99 €

RTR
Ready-to-Run
2WD
Zweirad-Antrieb

● #10008905 ● #10008906

XciteRC one10 Wheelie Monster Truck 2WD RTR Set M1:10

Ein kraftvolles Powerpaket, bestehend aus einem Brushed - Motor und Regler, sorgt für einen brachialen Vortrieb des Monster Truck, die Wheelie-Bar am Heck schützt zuverlässig vor Überschlägen. Mit Akku und Lader.



143,90 €

myHobby24.de RTR Edition!
Bei uns gibt es die zusammengestellte RTR Edition mit Servo, Akku, Fernsteuerung und Ladegerät.

#10009099

Tamiya 1:10 RC Plasma Edge II Black Met. Ed. RTR Set Kit

Das TAMIYA TT-02B Chassis ist eine Variante des innovativen TT-02 On-Road 4WD Chassis. Diese Version besitzt eine bereits vorlackierte Karosserie in metallisch schwarz. Mit Allradantrieb und Einzelradaufhängung.



288,09 €

UVP 389,99 €

RTR
Ready-to-Run
65
km/h

#10009093

Carson 1:8 X8 Beat Crusher 3S 2.4G 100% RTR Set

Der Beat Crusher 3S ist die Allrad XL-Maschine aus der OffRoad-Linie. Die breiten und robusten Schwingen und das verlängerte X10ET Chassis verleihen dem Beat Crusher von CARSON ultimative Bashing-Eigenschaften.



Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

Für diese Ausgabe recherchierten,
testeten, bauten, schrieben und
produzierten für Sie:

Chefredaktion
Jan Schnare
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

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

Redaktion
Mario Bicher

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlen
Patrick Garbi
Michael Klaus
Thomas Strobel

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

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 01/2019 erscheint am 08. Januar 2019.

Dann berichten wir unter
anderem über ...

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
28.12.2018



... den 1:8er-Absima-Buggy
TR8EV2 RTR, ...



... überprüfen, was
die neuen Xerun AXE-
Brushlesscombos von
Robitronic können ...



... und testen die Offroad-Fähigkeiten der 1:18er-Scaler
Gelände II Blackjack und Black Rock von RC4WD.

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



JETZT BESTELLEN!

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

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

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

NEW WEBSHOP

WWW.MONSTERHOPUPS.DE



NEUE, ZUSÄTZLICHE ZAHLUNGSVARIANTEN

KAUF AUF RECHNUNG * RATENZAHLUNG * LASTSCHRIFT * KREDITKARTE



VERBESSERTE & GENAUERE SUCHE

MIT ERGEBNISVORSCHAU UND MERKMALEN



SCHOPPEN MIT TRAXXAS-EXPLOSIONSZEICHNUNG

NOCH ÜBERSICHTLICHER UND MIT BESSERER ZUORDNUNG



TRAXXAS-MODELLE JETZT SELBST KONFIGURIERBAR



NOCH SCHNELLERE AUFTRAGS- UND VERSANDABWICKLUNG



NOCH ÜBERSICHTLICHERE BESTELLABWICKLUNG

5%

RABATTAKTION

5% RABATT AUF DAS GESAMTE SORTIMENT
AUSSER BEREITS REDUZIERTER WARE

KUPON CODE: **RABATT5**

GÜLTIG VOM **07.11.** BIS EINSCHLIESSLICH **08.11.2018**

MonsterHopups

WECANDO GROUP GROSSHANDELS GMBH
Friedrich-König-Straße 12
DE 97297 Waldbüttelbrunn

Tel.: +49 931 - 7801064 - 0
Mail: info@monster-hopups.de