

www.cars-and-details.de

Cars & Details

Test und Technik für RC-Car-Sport



HIGH PERFORMANCE
 4WD-Sportsline-Chassis
 von FG Modellsport

3X

**Alu-Fighter
 von Conrad
 gewinnen**



Losi XXX-SCB von Horizon Hobby

SANDKISTE



**Der
 Weltmeister
 Im Gespräch
 mit Cody King**



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



Purple Heart
 Novarossi Plus.21-4BTTS
 von Shepherd



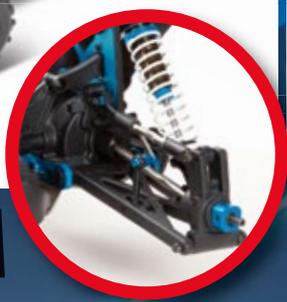
Volles Rohr
 S8 Rebel BX von LRP electronic

Groß, stark, schnell!

Up to
70Km/h
2x 11.1V
LiPo-Battery 6S



DIRT ATTACK **XXL** 6S



Profi RC-Anlage mit LC-Display, 15 Modellspeicher, Stromversorgung per 4 AA-Mignonzellen!



1:5 Powerbuggy **LIEFERBAR!**

Der CARSON Dirt Attack XXL 6S ist rund 75 cm lang, gut 70 km/h schnell und leistet dank 6S Brushless-System über 2.000 Watt. Die professionelle 2,4 GHz LCD Computer-Fernsteuerung hat zahlreiche Einstelloptionen und ein gut ablesbares Display.

- 200 Ncm Lenkservo • Brushless Regler 150 A mit Lüfter • ABS Funktion • Fail-Safe



www.youtube.com/carsonmodelsport



www.twitter.com/dickietamiya

Mehr Infos & Händlerverzeichnis:
www.carson-modelsport.de
Im Vertrieb von DICKIE-TAMIYA



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

GRATIS VERSAND *

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

DER NEUE

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

KATALOG 2011/12

mit über 576 Seiten !!

VW SCIROCCO TUNE VERSION BRUSHLESS



Aktion s.V.r

- fertig aufgebautes Modell
- fertig lackierte Karosserie
- 2,4 GHz Sender
- 9T-Brushless Motor
- Brushless Regler
- Beschreibung

Motorart: EP
Antrieb: 4WD
Maßstab: 1:10
Chassis: -
Verwendung: ONROAD
Länge: 514 mm
Breite: 190 mm
empf.Motor: beinhaltet
Ausführung: RTR

~~269.90~~ B-Nr. 85538

199.00



ULTIMA SHORT CORSE



Aktion s.V.r

Motorart: EP
Antrieb: 2WD
Maßstab: 1:10
Chassis: -
Verwendung: OFFROAD
Länge: 550 mm
Breite: 296 mm
empf.Motor: beinhaltet
Ausführung: RTR

~~289.00~~

B-Nr. 89202

149.00

- fertig aufgebauter Truck
- Perfex KT-6 Fernsteuersystem
- fertig lackierte Karosserie
- G20 Elektromotor
- elektr. Fahrtenregler m. LiPo-Software
- Beschreibung

TRUGGY 4X4



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

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

~~149.00~~

B-Nr. 90890

79.90



Aktion s.V.r

BRUSHLESS SET KL-60 1/8

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

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

~~119.00~~

B-Nr.: 84858

69.00



S350 BK1

- zahlreiche Tuningteile CFK
- Big Bore Stoßdämpfer
- Kick-Up Fahrwerksystem
- Staubschutz System
- einstellbare Querlenker

B-Nr. 90246

469.00



Motorart: GP
Antrieb: 4WD
Maßstab: 1:8
Chassis: -
Verwendung: OFFROAD
Länge: 490 mm
Breite: 308 mm
empf.Motor: ab 3,5ccm
Ausführung: KIT

- Bausatz S350 BK1
- unlackierte Karosserie
- inkl. Felgen
- ohne Motor, Elektronik
- Beschreibung

WELLPOWER SE CAR LIPO-AKKUS

Kapazität	Spannung	Gewicht	max. Dauerstrom	L/B/H mm	B-Nr.	Euro
4000 MAH	7,4 V	240 g	50/100C	25/46/138	90318	29.90
5000 MAH	7,4 V	300 g	50/100C	25/46/138	90317	35.90
5000 MAH	11,1 V	450 g	50/100C	40/46/138	90316	55.90
5000 MAH	14,8 V	605 g	50/100C	48/46/138	90315	69.90
5200 MAH	7,4 V	295 g	30/60C	25/46/138	90320	34.90
6000 MAH	14,8 V	650 g	30/60C	48/46/138	90319	79.90

so günstig kann Spitzenqualität sein !!



online-shop

www.lindinger.at

E-Mail: office@lindinger.at

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



Größer, besser, neuer

Wir holen Sie für Euch: die Größten, die Besten, die Neuesten. Und das in jeder Ausgabe. Diese ist mal wieder ein Paradebeispiel. Der Größte ist in diesem Fall eindeutig der neue Glattbahner von FG Modellsport. Maßstab 1:5, 26 Kubikzentimeter Hubraum, 4WD-Antrieb, 530 Millimeter Radstand – um nur die wichtigsten Fakten zu nennen. Das Modell bietet darüber hinaus aber auch einige interessante Highlights. Beispielsweise den vollständig gekapselten Riemenantrieb oder die absolut vollständige Ready-to-run-Ausstattung, bei der bis auf den Sprit wirklich gar nichts fehlt. Damit spielt der Bolide in der Großmodellliga mal wieder ganz oben mit. FG weiß eben, wie es geht.

Und auch er weiß wie es geht: Cody King. Nicht anders ist es zu erklären, dass er bei der letzten Weltmeisterschaft der 1:8er-Offroadklasse in Pattaya den Sieg einfuhr. Aber das ist nicht das einzig Spannende, was es über den RC-Car-Star zu wissen gibt, wie wir kürzlich erfahren haben. Denn wir haben ihn zu uns eingeladen und für Euch ausgefragt. Was war sein erstes Auto? Wie lebt es sich als Weltmeister? Wo treibt er sich rum, wenn er nicht an der Rennstrecke steht? Das Interview mit ihm findet Ihr ganz exklusiv in dieser Ausgabe.

Ebenfalls ganz exklusiv ist einer unserer Testberichte in diesem Heft. Die Rede ist vom Losi XXX-SCB. Er ist einer der ersten seiner Art im Modellbaumaßstab: ein Short Course-Buggy. Dabei fahren die großen Vorbilder schon längst durch die Wüsten der Welt. Kein Wunder, denn sie sind schnell, überzeugen durch extreme Geländegängigkeit und erlauben dazu noch einen einfachen Zugriff auf fast alle Fahrwerkskomponenten. Was will man mehr?

Wir haben sie für Euch geholt: die Größten, die Besten, die Neuesten. Überzeugt Euch selbst. In dieser Ausgabe von **CARS & Details**.

Jan Schnare

Jan Schnare
Redaktion **CARS & Details**



GEWINN MICH!
Alle Infos in diesem Heft

84

Die Brushlesstechnik hält auch im unteren Preissegment immer mehr Einzug. Mit dem Reely Alu-Fighter stellt Conrad Electronic nun einen 1:8er-Buggy vor, der zudem nicht nur sehr robust ist, sondern auch noch außergewöhnlich aussieht



Nach dem Motto „Bewährtes noch besser machen“ präsentiert XRAY mit dem XB808 2011 Specs von SMI Motorsport erneut eine Evolutionsstufe des beliebten 1:8er-Offroad-Buggys

108



Crawlerfahrer sind eine eingefleischte Gemeinde. Einmal im Jahr treffen sich die Krabblerexperten im Fischbachtal zur Deutschen Meisterschaft ihrer Klasse, dem Supercrawl. Auch dieses Jahr waren wir natürlich wieder dabei

58



Alle neuen Produkte dieses



48

Groß und elektrisch. Das sind zwei Zauberworte, die die Herzen vieler RC-Car-Fahrer höher schlagen lassen. Der Carson Dirt Attack von Dickie Tamiya vereint beide Attribute, denn er ist in 1:6 und mit Brushlessantrieb ausgestattet



Welches Ladegerät für welchen Zweck? Diese Frage stellen sich gerade Einsteiger immer wieder. Dank des umfangreichen Produktsortiments von LRP electronic findet sich hier für jeden die richtige Strom-Tankstelle



Markt

18 Neue Modelle, Motoren und Elektronik



Cars

- 24 Losi XXX-SCB von Horizon Hobby
- 30 4WD-Sportsline-Chassis von FG-Modellsport
- 48 Carson Dirt Attack XXL von Dickie-Tamiya
- 66 First Look: Punisher Crawler von Graupner
- 72 Vergleich: S10 Blast TC und Maverick Strada TC Evo S von LRP electronic
- 84 Reely Alu-Fighter von Conrad Electronic
- 92 S8 Rebel BX von LRP electronic
- 100 Team Durango DESC410R von Ruddog Distribution
- 108 XRAY XB808 2011 Specs von SMI Motorsport



Technik

- 44 Novarossi Plus 21-4 BTTS von Shepherd
- 90 Carson Brushlesset von Dickie-Tamiya
- 104 Element Charger, Element Charger Pro, Quadra Pro 3 und Pulsar Touch Competition von LRP electronic



Sport

- 6 Szene: Alle News aus dem RC-Car-Sport
- 40 Interview: Im Gespräch mit Weltmeister Cody King
- 58 On The Rocks – Spezial: Supercrawl 2011
- 76 Juraj Hudy-Kolumne
- 80 Spektrum: Alle Infos zu Events, Modellen und Herstellern



Standards

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

Titelthemen sind mit diesem Symbol gekennzeichnet



Monats ab Seite 18





Die Leudde ...

Das Glück liegt auf der Straße, so große Haufen ... Hoppala, da seid Ihr ja. Eine Frage: Woran erkennt man, dass die Leudde glücklich sind? Richtig: an einem zufriedenen Grinsen. So wie bei diesem Herrn namens Dettmar Partmann. Und wisst Ihr, was der Grund dafür ist? Ganz einfach: Herr Partmann ist ein Siegertyp. Zumindest im Bezug auf dieses Foto. Denn den schicken FG-Renner im Wert von rund 1.000,- Euro hat er gewonnen. Und zwar bei uns; bei CARS & Details. Vor einigen Ausgaben haben wir dieses Dickschiff des RC-Car-Sports verlost und Dettmar Partmann hat gewonnen. Da ließ er es sich nicht nehmen, uns gleich ein Foto von sich und seinem Modell zu schicken. Glückwunsch! Ach, und übrigens: Auch in dieser Ausgabe könnt Ihr wieder absahnen.

Wer kommt am weitesten?

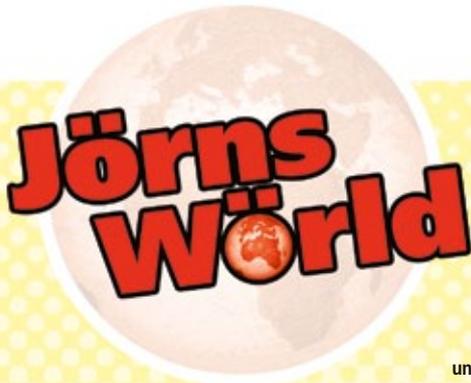
Online Springwettbewerb

Samstagnachtmittag in der Kieskuhle. Öde. Keiner hat mehr richtig Lust zu bashen. Die Luft ist raus. Doch dann das: Irgendeiner fängt an, mit seinem Buggy über einen kleinen Hügel zu springen. Dann der nächste. Schließlich gibt es ein regelrechtes Battle. Wer kommt am weitesten? Doch nicht immer ist man im Steinbruch und will sich vielleicht trotzdem genau dieser Frage stellen. Kein Problem, denn unter www.letyourselfgrow.com/schumacherchallenge gibt es einen online Sprungwettbewerb, die so genannte Schumacher Jump-Challenge.

Per Onboard-Sicht muss man versuchen, einen Sprung zu absolvieren. Dabei ist die Steuerung vielmehr eine Frage der Reaktion. Vor dem Rennen muss man durch Drücken der Leertaste zunächst festlegen, in welcher Position das Lenkrad während des Sprungs stehen soll. Danach gilt es noch zu bestimmen, wie viel Gas das Modell gibt. Anschließend kann man nur noch zusehen, ob der Sprung gelingt oder nicht. Ein nettes Spielchen für zwischendurch.



Bei der Schumacher Jump-Challenge sind gute Reaktionen gefragt



Belgien GP in Kampenhout

Vom 01. bis 03 Juli 2011 fand in Kampenhout der Belgien GP statt, auf einer der schönsten Kunstrasenstrecken, die wir in Europa haben. Viele internationale Fahrer waren am Start, darunter Fahrer aus England, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und natürlich Belgien. Gefahren wurden die Klassen 2WD am Samstag und 4WD am Sonntag. Freitag war für alle Fahrer freies Training.

Ich fuhr erst ein paar Akkus mit dem 2WD leer, um mich auf die Strecke einzuschließen. Danach war der 4WD an der Reihe. Die Strecke hatte sehr viel Grip und ich musste mein Setup ein bisschen optimieren. Ich cuttete zwei Reihen und den Vorderreifen weg, um ein bisschen Grip wegzunehmen. Danach verbaute ich einen vorderen Stabi und modifizierte das Dämpferöl um 10 wt. Im Anschluss fuhr ich den nächsten Akku leer und der 4WD lief wie auf Schienen.

Am Samstag war dann wieder 2WD dran. Vier Vorläufe von denen die besten zwei gewertet wurden und danach drei Finalläufe. Leider lief es bei mir in den Vorläufen nicht so gut und ich musste vom sechsten Startplatz ins Rennen gehen. Es war sehr schwierig, mich im Feld nach vorne zu arbeiten, sodass ich insgesamt Siebter wurde.

Am Sonntag sollte es dann wesentlich besser laufen. Im ersten Vorlauf konnte ich gleich als einziger 13 Runden fahren und einen Einser schreiben. In den restlichen drei Vorläufen wurde ich einmal Zweiter und zweimal Dritter. Für die Finalläufe war ich damit auf Position zwei. Ich entschied mich vor dem ersten Finale von einem 6,5-Turns Speed Passion-Motor auf einen 5,5 Turns desselben Typs umzusteigen. Dies erwies sich als sehr gut und ich konnte die ersten beiden Finale gewinnen. Somit stand ich als Sieger in der 4WD-Klasse fest. Das dritte Finale konnte ich mir in Ruhe von außen angucken.



Erfahrungsaustausch

Kyosho Experience-Days 2011



Vom 24. bis 26. Juni fanden auf der Strecke der Schietschmieter in Bistensee die Kyosho Experience-Days statt. Bei dieser Veranstaltung liegt der Focus neben dem Rennsport vor allem auf dem Austausch von Informationen und dem Erleben des Zusammengehörigkeitsgefühls der Kyosho-Familie. Die Rennstrecke wurde im Vorfeld bestens präpariert und so konnte am Freitag mit dem Training begonnen werden.



Bei den Experience-Days von Kyosho gab es spannende Zweikämpfe

Trotz zunächst etwas widriger Wetterverhältnisse tobte an der Spitze der beiden Buggy-Klassen der Zweikampf zwischen David Ronnefalk aus Schweden und Weltmeister Cody King, der für diesen Event extra aus den USA angereist war. Dicht dahinter folgten Tim Bremicker und Timo Engelstätter, die als Speerspitzen

des deutschen Kyosho-Teams die Fahnen hoch hielten. Am Ende war es Cody King, der seinem Weltmeistertitel gerecht wurde und in beiden Buggy-Klassen Top-Qualifier war. Bei den Truggys sicherte sich David Ronnefalk den Top-Qualifier knapp vor Frank Lemke.

Der Sonntag war Finaltag. Nachdem die unteren Finals gefahren wurden, standen die Halbfinale auf dem Programm und diese sollten bereits das hohe Niveau des Fahrerfelds widerspiegeln. Eng beieinander kämpften die Piloten um die begehrten Aufstiegsplätze. Da auch die Elektrobuggys nach Verbrennerreglement gefahren wurden, war auch hier der Finaleinzug über das Halbfinale nötig.

Begonnen wurden die Finals mit der Truggy-Kategorie. Schnell zeichnete sich ab, dass es zu einem Zweikampf zwischen David

Ronnefalk und Frank Lemke kommen würde. Doch Frank hatte bereits in der Vorbereitungszeit mit einer nicht funktionierenden Bremsanlage zu kämpfen. So musste er seinen Truggy durch Querstellen am Kurveneingang verzögern und er hatte so nicht die Möglichkeit, die maximale Performance aus seinem Modell herauszuholen. David fuhr dadurch einen ungefährdeten Sieg ein und Philipp Lütgert komplettierte das Podium mit dem dritten Platz.

Im 45-minütigen Finale der Verbrennerbuggys ging es anfangs heiß her. David Ronnefalk und Cody King konnten sich nur wenige Sekunden vom Feld absetzen und Timo Engelstätter sowie Tim Bremicker waren beiden dicht auf den Fersen. Leider bereitete ein Defekt an Codys Fahrzeug sowie einige Probleme bei Tim und Timo dem Treiben ein Ende und somit konnte David seinen zweiten Sieg des Tags einfahren. Tim sicherte sich noch einen Platz auf dem Podium. Gleiches galt für Timo auf dem dritten Platz.

Als letztes Finale des Tags gingen die Elektrobuggys an den Start. Hier ließ Cody King nichts anbrennen und sicherte sich souverän den Sieg vor David Ronnefalk und Tim Bremicker.



Zahlreiche Fahrer trafen sich in Bistensee bei den Experience-Days von Kyosho



Sie besitzen ein Smartphone?



Hier scannen für mehr
Bullet MT Flux Infos!

BULLET FLUX POWER MIT 2.4GHz

Tauchen Sie in die fantastische Welt der Bullet Flux Trucks mit LiPo Power ein!

Die Palette der Bullet Trucks ist sehr schnell zu einer extrem beliebten Serie unter den HPI Fans geworden und damit dies auch so bleibt haben wir die Flux Versionen der Trucks weiter aufgerüstet. Neben der tollen 2.4GHz Fernsteuerung besitzen die Bullet MT Flux und ST Flux Trucks nun ein wasserdichtes Servo, einen wasserdichten Regler und eine wasserdichte Batterie- und Empfängerbox! Weiterhin bleiben natürlich die genialen Bullet Flux Features: HPI Flux Shot Brushless Motor, 8 Öldruckstoßdämpfer und Heavy-Duty Antriebsteile in einem kompletten Ready-To-Run Paket.



FLUX RELOAD V2

Der Flux Reload V2 ist nun voll wasserdicht und beherrscht bis zu 3S LiPo Power, perfekt für den Bullet!



FLUX SHOT

Der Flux Shot 4300Kv Motor ist in einem coolen, schwarzen Gehäuse mit Kühlrippen verpackt und liefert überlegene Power.

BULLET FLUX BEDEUTET:



2.4GHz RC-ANLAGE

Bereits eingebaute HPI 2.4GHz RC-Anlage.



HPI FLUX BRUSHLESS

Vormontierter HPI Flux Shot Motor und Reload V2 Regler.



WASSERDICHTES LENKSERVO

Installiertes, wasserdichtes Lenkservo.



WASSERDICHTE BATTERIEBOX

Schutz der Akkus und des Empfängers vor Wassereintritt.



8 GROSSVOLUMIGE STOSSDÄMPFER

8 lange Öldruckstoßdämpfer für besten Bodenkontakt.

BULLET FLUX

Sie besitzen ein Smartphone?



Hier scannen für mehr Bullet ST Flux Infos!



WASSERDICHTE ELEKTRONIK

Dieses HPI Fahrzeug ist entwickelt, um vor Schäden aufgrund von Wassereintritt geschützt zu sein. Daher kann es bei nassen Bedingungen betrieben werden (z. B. Regen, Schnee, Matsch). Nicht für Unterwasserfahrten geeignet.



Wasserdichter Flux Reload V2.0 Brushless Regler

HPI Shot Brushless Motor

8 Öldruckstoßdämpfer

Heavy-Duty Hauptzahnrad & Motorhalter

Einstellbare Stahl-Gewindestangen (vorne und hinten)

Wasserdichtes Lenkservo

Wasserdichte Batterie- und Empfängerbox

Robuste Differentiale vorne und hinten

Schwarze Chromfelgen

Hochgriffige Reifen



H101703

RTR BULLET MT Flux 2.4GHz -

Vormontierter 4WD Monster Truck im Maßstab 1:10 mit Flux System und lackierter Karosserie.

UPE: 399,90 €



H101702

RTR BULLET ST Flux 2.4GHz -

Vormontierter 4WD Stadium Truck im Maßstab 1:10 mit Flux System und lackierter Karosserie.

UPE: 399,90 €

CREATING FUN
HPI RACING
SINCE '86

WWW.HPIRACING.COM



hpi-racing™

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

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

HPI RACING



WWW.HPIRACING.COM



DER FIRESTORM 10T MIT 2,4GHZ

Der Firestorm 10T ist der beste 2WD Nitro Stadium Truck, den HPI je gebaut hat! Mit seinem eingebauten G3.0 Motor wird jedes Gelände zur Rennstrecke! Der tiefe Schwerpunkt, die rennoptimierte Fahrwerksaufhängung und die hohe Stabilität sorgen für exzellente Fahreigenschaften, während die 2,4GHz RC-Anlage jederzeit die Kontrolle über das Fahrzeug behält. Hinzu kommt die neue Karosserie mit heisser Lackierung - auf der Strecke werden sich viele Köpfe nach diesem High Speed Racer umdrehen! Der Firestorm 10T - Da schlägt das Herz jedes Off-Road Fans höher!

2,4GHZ VERSION ENTHÄLT:



**2,4GHZ
RC-ANLAGE**
Bereits eingebaute HPI
2,4GHz Fernsteuerung.



G3.0 MOTOR
Montierter G3.0 Nitro Motor -
viel Punch und Drehmoment.



**HEAVY DUTY
GETRIEBE**
Alle Getriebezahnräder aus
hochfestem Metall.



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

WWW.LRP.CC

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

FIRESTORM 10T



60+
km/h

Sie besitzen ein Smartphone?



hier scannen für mehr Firestorm 10T Infos!



H105866
FIRESTORM 10T 2,4GHZ -
Scale 2WD Stadium Truck im
Maßstab 1:10 mit G3.0 Motor,
2,4GHz RC-Anlage und neuer
Karosserie!

UPE 269,90 €



hpi-racing™

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

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



LRP *inside*

■■■■■ BLUE IS BETTER



In dieser Monatskolumne möchte ich über 20 Jahre zurückschauen in eine Zeit, in der ich selbst noch aktiv Rennen fuhr und mein erstes LRP-Produkt entwarf. Ich bin sicher, dass es für viele sehr interessant ist zu erfahren, wie bei LRP alles begann.

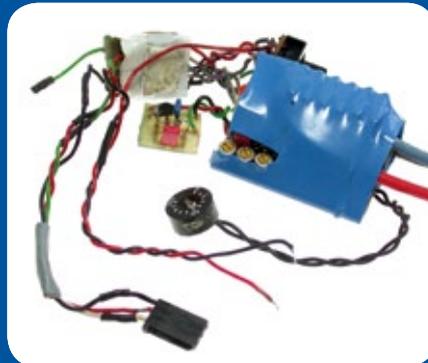
Neben einer sehr erfolgreichen Karriere als RC-Car-Pilot gründete ich mit LRP electronic mein erstes eigenes Unternehmen in Deutschland. Die drei Buchstaben stehen für Lautenbach Racing Products. Zum Zeitpunkt der Unternehmensgründung war ich erst 17 Jahre alt und ging noch zur Schule. Der Wunsch nach wettbewerbsfähigen Elektromotoren für meine eigenen Rennen brachte mich dazu, mich mit ihnen zu beschäftigen und herauszufinden, wie sie funktionieren. Anfangs modifizierte ich noch bereits vorhandene Motoren, aber schon bald darauf entwickelte und produzierte ich meine eigene LRP-Motorenserie. Die beste Gelegenheit zum Testen der Motoren war ihr Einsatz während meiner eigenen Wettbewerbskarriere.

Die Wurzeln der LRP-Fahrtenregler
Heute steht der Name LRP electronic für leistungsfähige und qualitativ hochwertige



Regler und ihre unübertroffene Erfolgsgeschichte weltweit. Seit der Präsentation des ersten LRP-Wettbewerbsreglers im Jahre 1991 ist LRP Marktführer in diesem Segment und hat mehr Weltmeistertitel gewonnen als irgendein anderer Hersteller auf der Welt. Heute können unsere Kunden den passenden LRP-Regler für jede Anwendung auswählen. Tausende Kunden gestalten ihre wertvolle Freizeit mit LRP-Reglern und genießen ihr Hobby mit uns.

Doch wo liegen die Wurzeln der kleinen blauen Elektronik-Boxen? Das „Projekt LRP-Fahrtenregler“ begann 1989. Zu dieser Zeit bereiste ich als professioneller RC-Car-Fahrer die ganze Welt und fuhr an jedem Wochenende Rennen gegen die besten Piloten. Meine Motivation lag darin, mein Auto, den Motor und alle anderen Komponenten

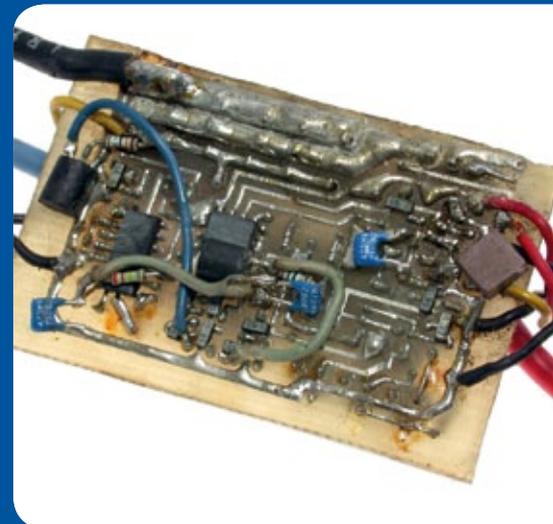


so zu optimieren, dass ich damit so viele Rennen wie möglich gewinnen könnte. Ich nutzte Regler anderer führender Hersteller, war aber in Sachen Performance und Zuverlässigkeit mit ihnen nicht glücklich. Aufgrund meiner Überzeugung, dass der Fahrtenregler die wichtigste Einzelkomponente eines Rennfahrzeugs darstellt und die Gesamtleistung dadurch maßgeblich bestimmt, diskutierte ich viel mit den unterschiedlichen Herstellern. Ich versuchte, ihnen so viel Input wie möglich zu liefern, doch letztlich war niemand wirklich bereit zuzuhören. So entschloss ich mich, meinen eigenen Regler zu bauen.

Das Design des ersten LRP-Fahrtenreglers entwarf ich zusammen mit einem Freund im Wasorraum meines elterlichen Wohnhauses. Wir entwickelten den ersten Regler mit sehr einfachen Werkzeugen und

aus Einzelteilen, die wir im „Elektronikshop um die Ecke“ gekauft hatten. Einige Wochen und vielen schlaflosen Nächten später war der erste LRP-Fahrtenregler bereit für seinen Einsatz. Mit den vielen Kabeln auf der Platine sah er stark nach Handarbeit aus, wie Ihr gut auf dem Bild erkennen könnt, aber die ersten Tests verliefen sehr vielversprechend. Also nahm ich den Regler mit auf das Offroad Reedy Race 1989 im französischen Lyon, wo er seinen ersten Einsatz unter Rennbedingungen bekommen sollte. Das Rennen wurde zu einem großen Erfolg für mich. Da die Strecke sehr rutschig war, verschafften mir die sehr gute Fahrzeugkontrolle und hohe Feinfühligkeit des LRP-Regler-Prototyps große Vorteile. Ich konnte sogar um den Sieg mitfahren und wurde schließlich Zweiter in der Klasse 4WD des wichtigsten europäischen Offroad-Rennens, direkt hinter dem Weltmeister Jay Halsley. Während dieses Wochenendes schaute die gesamte Fachwelt auf mein Auto und sah den LRP-Regler-Prototypen im blauen Schrumpfschlauch (exakt der Regler auf dem Bild). In den Wochen nach dem Rennen klingelte das Telefon in meinem kleinen LRP-Büro pausenlos und Interessenten aus der ganzen Welt wollten den Regler kaufen.

Aufgrund dieser überwältigenden Resonanz entschloss ich mich, LRP-Regler herzustellen und zu verkaufen. Die folgenden 12 Monate wurden bestimmt von intensiven Testfahrten mit vielen LRP-Teamfahrern bei Rennen auf der ganzen





Welt, um das Design weiter zu verbessern. Der enorme Aufwand zahlte sich schon 1990 aus. Mir selbst gelang es, einen bisher ungeschlagenen Rekord in der RC-Geschichte aufzustellen, indem ich mit der finalen Version des legendären LRP LE 25 AMS drei von vier EFRA-Europameisterschaften innerhalb eines Jahres gewann. Der Regler verschaffte mir die entscheidenden Vorteile bei der 1:12er-EM in England, den Pro-10-Europameisterschaften in Österreich sowie den 2WD-Offroad-Euros in Belgien. Drei verschiedene Klassen – drei Europameistertitel – ein Regler! Der weltweite Erfolg des LE 25 AMS legte den Grundstein für alle zukünftigen LRP-Fahrtenregler und ihre einzigartige Erfolgsgeschichte.

Nach den fantastischen Erfolgen des LE-25-AMS-Prototyps bei den Europameisterschaften des Jahres 1990, wartete im Winter 90/91 eine vollkommen neue Herausforderung auf mich: die Serienfertigung eines elektronischen Fahrtenreglers. Nach einigen Schwierigkeiten zu Beginn, hielt ich im Frühsommer 1991 stolz die erste Serie des LRP LE 25 AMS in Händen. Die folgenden zwei Jahre waren von der Zielsetzung geprägt, die Effizienz und Fahrtzeit des Reglers zu verbessern. Zu dieser Zeit waren Sanyo-1700-Zellen das Maß der Dinge, zusammen mit populären 4WD-Offroadern und ihren ineffizienten Riemenantrieben, die schon damals in der Lage waren, starke Motoren zu verarbeiten. Der Schlüssel zum Sieg in der 4WD-Offroadklasse lag also darin, die Renndauer von 5 Minuten durchzuhalten. Durch meine kontinuierliche Arbeit an den Reglern war ich in der Lage, zwei weiterentwickelte Versionen des LRP LE 25 AMS zu präsentieren, die in Sachen Effizienz und Fahrtzeit deutliche Fortschritte brachten: den LRP LE 25 AMS Mk.II im Jahre 1992 und den Mk.III 1994.

Ich hoffe, dieser kleine Rückblick in vergangene Zeiten hat Euch beim Lesen genauso viel Vergnügen bereitet wie mir beim Schreiben.



RCACTION.de News

- Yokomo bietet nun ihre High-End Drift Maschine DRB neu in der **DRB Hyper SSG Special-Version** an. Diese beinhaltet gegenüber dem normalen DRB Teile aus SSG-Material. Weitere Features des DRB-Chassis sind ein Allradantrieb über zwei Riemen, ein sehr niedriger Schwerpunkt, voll einstellbare Aluminium-Öldruckstoßdämpfer und vieles mehr.



- Tamiya setzt ihre Tradition von Monstertrucks fort und präsentiert den **Black Foot III**. Dieser 2WD-Monstertruck verfügt über eine stabile ABS-Karosserie mit vielen verchromten Teilen. Einzelradaufhängungen an doppelten Querlenkern. Ein gekapseltes Getriebe und eine zentrale Akku- und Servoanordnung für einen optimalen Schwerpunkt sind weitere Features.



- Speziell für den Renneinsatz und die leistungsfähigsten Akkus hat Oscar Jansen das **Vortex VST Pro Race Brushless System** entwickelt. Die komplett neu designten Motoren der Vortex VST Pro-Serie sind komplett zerlegbar und optimal auf den Einsatz mit der neuen 90C-Akkutechnologie abgestimmt. Das neue Stack-Design bietet eine verbesserte Magnet-Effizienz für höhere Leistung bei niedrigeren Motortemperaturen.



- HUDY bietet eine Reihe von **Servohörnern** für verschiedenen Servos von Futaba-, Hitec- und KO/JR/Sanwa/Airtronics an. Die präzise CNC-gefertigten Aluminiumservohörner bieten gegenüber den Standardservohörnern aus Kunststoff eine erhöhte Stabilität und flexen nicht. Dadurch steigert sich die Präzision bei Gas- und Bremsmanövern erheblich. Die Servohörner gibt es mit vorgeschittenen M3 Gewinden oder nur mit 3-Millimeter-Durchgangsbohrungen.



www.rcaction.de



DMC-News

www.dmc-online.com

Europameisterschaft in Wiesbaden



Die Strecke in Wiesbaden war gut präpariert



Die Gewinner konnten sich diesmal über Pokale der etwas anderen Art freuen

Vom 27. Juni bis 02. Juli 2011 fand die Europameisterschaft 40+ beim WMC Wiesbaden statt. Mit 91 Nennungen aus 13 verschiedenen Nationen stellte das einen Rekord in dieser offenen EM dar. Offen daher, weil man sich selbst bei dem Veranstalter nennen kann und sich nicht vorher qualifizieren muss. Gefahren wurden die Klassen VG8, VG10 Scale und VG8 Classic. Die angetretenen Fahrer teilten sich folgendermaßen auf: 54 in VG8, 22 in VG10 Scale und vier bei VG8 Classic.

Nach den ersten beiden freien Trainingstagen stand am Mittwoch die Abnahme der Modelle auf dem Plan. Zunächst waren noch nicht alle Fahrer da, was laut Reglement den Ausschluss vom Rennen bedeuten würde. So wurden die Fahrer informiert und bis auf einen kamen dann auch alle am späten Abend zur Fahrzeugabnahme. Der Donnerstag hatte dann zwei Trainingsläufe auf dem Programm, die für eine Gruppeneinteilung für die Vorläufe herangezogen wurden. Hier gab es beim deutschen Team Unstimmigkeiten, ob die besten drei Runden oder eben ein kompletter Vorlauf nach sieben Minuten gewertet werden. Es wurden aber die besten drei Runden gewertet und somit haben sich einige Fahrer nicht richtig darauf einstellen können. Im Anschluss fand noch der erste Vorlaufdurchgang statt

und abends wurde die EM dann mit dem Einmarsch der Nationen und dem für diese Veranstaltungen obligatorischen Abendbuffet offiziell eröffnet.

Freitag waren dann die Vorlaufdurchgänge zwei bis vier an der Reihe, allerdings begann es zu regnen. Einige Fahrer wollten aufgrund des Wassers direkt losfahren, weswegen einige Streckenposten noch nicht zur Stelle waren. Diese Fahrer wurden daher von der Rennleitung bestraft. Die 1/16-Finale wurden dann noch am Freitag gefahren, um am Samstag genug Zeit für die restlichen Finale zu haben. Die Sub-Finals liefen alle sehr diszipliniert ab. Die Finale waren dann bei VG8 und bei VG10 Scale gleichermaßen spannend. Bei den Scalern setzte sich Bernd Hasselbring mit seinem XRAY vor Hartmut Rose, ebenfalls XRAY, und dem Kyosho-Piloten Ralf Krause durch. Alle drei waren nach 45 Minuten und 159 Runden nur 2,102 Sekunden voneinander getrennt.

Bei VG8 lieferten sich Jörg Nydegger und Andreas Giesa ein Duell. Andreas Giesa gewann letztendlich mit seinem Serpent vor Jörg Nydegger und Olaf Engelmann, beide mit Shepherd-Modellen unterwegs. Bei den Classics gewann Armin Weihert vor Markus Fleischmann und Henry Gorowicz.



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





Feature-Feuerwerk zum Budgetpreis

Bereit für den nächsten Schritt? Die Spektrum DX3C ist die optimale Einsteiger-Anlage für Newbies mit Racing-Ambitionen.

Mit 20 Modellspeichern, frei belegbaren Schaltern, und einem programmierbaren Mischer lässt sie keine Wünsche offen und eignet Sie sich perfekt dazu, all deine RTR Fahrzeuge über den Track zu jagen.

DX3C - Die Mittelklasse 3-Kanal-Anlage zum echten Einsteigerpreis.

go faster.

Alle Infos unter www.horizonhobby.de

HORIZON
H O B B Y

horizonhobby.de

©2011 Horizon Hobby, Inc. The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc. SD is a trademark of SD-3C, LLC. The Spektrum logo is a registered trademark of Horizon Hobby, Inc. US patent 7,391,320. Other patents pending. 28850.G


SPEKTRUM



Kundenorientiert Alles neu bei Thunder Tiger

Das Sortiment von Thunder Tiger umfasst inzwischen rund 12.000 Artikel aus allen Sparten des Modellbaus. Da den Überblick zu behalten, ist schlichtweg fast unmöglich – und auch gar nicht nötig. Denn mit einem gänzlich neuen Online-Shop präsentiert Thunder Tiger eine Basis, auf der sich Kunden schnell zurechtfinden und so ganz einfach das passende Produkt erhalten.

Dank einer übersichtlichen Navigation landen auch wenig interneterfahrene User mit nur wenigen Klicks beim gewünschten Produkt. Neben Bildern des Artikels, einer genauen Beschreibung sowie einer Auflistung der wichtigsten technischen Daten findet man dort auch gleich eine Tabelle mit Tuningteilen und kann eine Anfrage zu dem Produkt stellen. So macht Surfen Spaß. Internet: www.thundertiger-europe-shop.com

Und auch in Sachen Optik gibt es bei Thunder Tiger Neuigkeiten. Die Firma präsentiert sich nun mit einem überarbeiteten Logo. Im Gegensatz zum alten Logo wirkt das neue nicht nur sachlicher, es ist auch moderner und schlichter. Also, wenn Ihr also demnächst ein neues Logo auf Euren RC-Cars seht – keine Angst, das hat schon seine Richtigkeit.



Vielseitig Modellbau Süd

MODELLBAU SÜD

Süddeutschlands große
Messe für Modellbau
und Modelleisenbahn
17.-20.11.2011
Messe Stuttgart

Die Modellbau Süd vom 17. bis 20. November 2011 stellt als traditioneller Treffpunkt Produktneuheiten und Innovationen für große und kleine Liebhaber des Modellbaus vor. In diesem Jahr werden verschiedene Rennstrecken und Sonderbereiche geboten, bei denen man schnelle RC-Cars in Aktion sehen kann. Im Durchschnitt verweilen die Besucher im Vorjahr viereinhalb Stunden auf der Modellbau Süd und 81 Prozent der Befragten hat die Messe gefallen. Auch dieses Jahr wird wieder für jeden Geschmack und Geldbeutel eine Menge geboten.

Helferlein Schraubermatten von Cow RC

Die praktischen Schraubermatten von Cow RC sind magnetisch und halten Schrauben dadurch sicher fest



Wer kennt das nicht: Schrauben fallen herunter und liegen irgendwo im Teppich oder im Dreck der Werkstatt und man findet sie nie wieder. Der Schraubertisch ist unaufgeräumt und unübersichtlich. Abhilfe können da die Schraubermatten von Cow RC schaffen. Die „Kuh“-Matten sind magnetisch und mit mehreren Sortierungsbereichen versehen.

Beim Demontieren eines Fahrzeugs bleiben runterfallende Schrauben einfach an der magnetischen Oberfläche haften. Ein ganz neues Erlebnis wartet hier auf Modellbauer. Gleichzeitig bleibt der Schrauberbereich aufgeräumt und ordentlich sortiert. Die Matten sind in drei Größen erhältlich. Die Micro Scrw Catcher-Matte ist 22 x 30 Zentimeter groß, die Mini Scrw Catcher-Matte ist 30 x 45 Zentimeter groß und die Jumbo-Matte ist sagenhafte 60 x 76 Zentimeter groß. Alle Matten werden in einem hochwertigen Aufbewahrungsbeutel mit Reißverschluss geliefert.

Daneben hat Cow RC noch weitere Produkte im Sortiment. Der Moo-tor Cleaner & Degreaser ist ein Reinigungsprodukt, das sich hervorragend dafür nutzen lässt, um Motoren, Getriebe, Stoßdämpfer, Lenkarosserien oder Felgen von Dreck zu befreien. Das Moo-Slick eignet sich zudem, um Kugellager, Differenziale oder Federungssysteme zu schmieren. Moo-Slick ist ein Öl-Spray auf Silikonbasis. Wer keinen Kompressor besitzt, kann sich den Cow Duster ins Haus holen. Das ist Druckluft aus der Blechdose. Mit ordentlich Power wird damit der Dreck vom RC-Car oder von Getriebeteilen geblasen. Erhältlich sind die Cow RC-Produkte in Deutschland bei RC-WELT.eu.



Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!

Web-Race



**Cars
& Details**
11

Findet die Flagge mit der Zahl 11 auf einer der unten aufgelisteten Seiten. Der Gewinner erhält einen 200,- Euro Einkaufsgutschein.



www.mst-modellbau.de



www.ansmann-racing.de



www.smdv.de



www.kyosho.de



www.robitronic.com



www.der-schweighofer.at



www.rc-car-online.de



www.mogatech.de



www.modellbau-bochum.de



www.thundertiger-europe.com



www.rc-toy.de



www.horizonhobby.de

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

Einsendeschluss ist der 13.09.2011. Die Lösung samt eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an webrace@cars-and-details.de oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost.

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

markt

Modellbauarten im Überblick

ACME

Die bekannte FlyCamOne2 von ACME gibt es nun in einer neuen Farbvariante. Sie ist in Anthrazit oder Orange erhältlich. Zusätzlich liegen der nun Zoopa genannten Kamera eine Halterung, ein Headset und eine Divebox bei, damit sollte Regen kein Problem mehr darstellen. Die 640 x 480 Pixel große Auflösung im Auslieferungszustand lässt sich auf 720 x 480 Pixel updaten. Preis: 59,90 Euro.

Zoopa von ACME



Ansmann Racing

Nei bei Ansmann gibt es den AR 217T-Verbrennungsmotor. Er stellt eine Kombination aus edelsten Materialien und der Erfahrung von Mario Rossi- und Sirio Stern-Motoren dar. Daraus resultiert eine Motor mit hoher Leistung und langer Laufzeit. Der leichtgewichtige Kühlkörper mit seiner besonderen schwarzen Beschichtung dient zur optimalen Kühlung mit Luftstrom auf die Glühkerze. Speziell ausgewählte Lager mit Silikondichtung, ein Brennraum für Turboglähkerzen, ein 5 + 2-Kanäle-ABC-Laufgarnitur und ein Aluminium Vergaser sorgen für maximale Leistung. Zum Lieferumfang des 105 Millimeter langen und hohen Motors gehören auch Venturi-Einsätze mit 6,5 sowie 7 und 7,5 Millimeter. Das Gewicht beträgt 372 Gramm. Der Preis: 319,95 Euro.



Force-Karosserie für den Kyosho MP9 TKI 2 von Ansmann Racing

Ansmann Racing präsentiert die neue Force-Karosserie für den Kyosho MP9 TKI 2 Buggy. Die Karosserie ist optimal an das Fahrwerk angepasst und aus glasklarem 1 Millimeter starkem Lexan gefertigt. Das bullige Front-Fahrerhaus liefert mehr Abtrieb in langsamen Kurven und ein stabileres Fahrverhalten bei hoher Geschwindigkeit. Das Air flow-Design am Heck verbessert deutlich die Motorkühlung. Eine Spezielle Aussparung sorgt für einen reibungslosen Freilauf des Gas-Brems-Gestänges. Die Karosserien sind mit einer Schutzfolie überzogen, um diese beim Lackieren vor Sprühnebel zu schützen. Ein Satz Fenster-Maskierfolien und ein Dekorbogen gehören mit zum Lieferumfang.

Ebenfalls erhältlich bei Ansmann Racing ist die brandneue 200-Millimeter-Tourenwagen-Karosserie Striker SR von BittyDesign. Entwickelt wurde sie in Zusammenarbeit mit Francesco Tironi und Giorgio de Felici, um die beste Kombination aus Kurven-Anspruchverhalten und Heckstabilität zu erreichen. Die Karosserie ist EFRA-homologierte und wird unlackiert geliefert.



Striker SR-Karosserie von Ansmann Racing

AR 217T-Verbrennungsmotor von Ansmann Racing



Der Himmlische Höllein

Für die Stromversorgung von Empfängern und Sendern gibt es beim Himmlischen nun die neuen Sanyo Double-XX-Zellen mit 2.500 Milliamperestunden Kapazität. Diese neue Generation der Sanyo-NiMH-Akkutechnik basiert auf den weltbekannten Sanyo Eneloop-Akkus. Die neuen Sanyo Double-XX verbinden dabei hohe Kapazität mit sehr geringer Selbstentladung. Für den Einsatz in Sendern oder auch als Empfängerakku sind diese Zellen daher ideal geeignet.

Erhältlich sind derzeit fertig konfektionierte Akkupacks (4er-Flach- oder Würfelpack, Uni-Anschlussbuchse) und ein 8er-Würfelpack mit Anschlussbuchse für Graupner-Sender. Als Akkuanschlusskabel werden hochwertige, hochflexible 2 x 0,5 Quadratmillimeter-Silikonkabel verwendet. Der Preis für die 4er-Packs beträgt je 21,90 Euro, den 8er-Pack gibt es für 41,90 Euro.



Sender- und Empfängerakku von Höllein

FG Modellsport

Neu bei FG Modellsport gibt es ein Umrüstsatz für Servosaver A und B. Das Set umfasst im Detail verbesserte Servosaverteile. Durch Veränderung der Schräge wurde die Auslösung der Schutzfunktion verbessert. Entsprechend der Verwendung des Lenkservos und der Leichtgängigkeit des Servosavers können die ebenfalls bei FG erhältlichen Servosaver-Federn rot und blau eingesetzt werden. Der Preis: 25,60 Euro.



Umrüstsatz für Servosaver von FG Modellsport

Ebenfalls neu bei FG Modellsport gibt es eine einsetzgehärtete Kuppelungsglocke aus zähhartem Stahl, ohne Kühlbohrungen. Aus diesem Grund ist sie speziell für Offroad-Buggys geeignet. Ihr Preis: 42,10 Euro.

FG Modellsport präsentiert zudem Chassisversteifungen für den Leopard 2 im Zweierpack. Die 26 Millimeter langen Streben bestehen aus CFK und werden für den Einsatz für das verlängerte Wettbewerbsmodell des Leopard 2-Chassis benötigt.

Eine weitere Neuheit von FG Modellsport ist eine 8 Millimeter starke Alu-Unterlage für die vordere Dämpferplatte des Leopard 1. Durch die Montage der Unterlage wird der Einfederweg der Vorderräder vergrößert. Sie passt für die Leopard Competition-Modelle 2WD und 4WD.



Tuning-Kuppelungsglocke von FG Modellsport

Chassisversteifung für den Leopard 2 von FG Modellsport

Alu-Unterlage für die vordere Dämpferplatte von FG Modellsport

powered by



Hersteller
Kontaktdaten

Wir bewegen was!

GROMOTEC

GROMOTEC bietet Aluminiumschrauben an. Diese sind aus hochwertigem Aluminium gefertigt und haben eine Zugfestigkeit von zirka 500 bis 600 Newton pro Quadratzentimeter. Hochfeste Aluminiumschrauben kommen überall dort zum Einsatz, wo es auf geringes Gewicht bei gleichzeitig hoher Festigkeit ankommt. Bevorzugt werden sie in der Luftfahrttechnik und im Rennsport eingesetzt. Sie sind durchschnittlich zirka 70 Prozent leichter als Stahlschrauben. Lieferbar sind die Aluminiumschrauben in den modellflugtypischen Abmessungen.

Aluminiumschrauben von GROMOTEC



Losi 22 RTR
von Horizon Hobby

Horizon Hobby

Basierend auf dem TLR-22 Buggy-Kit bringt Losi nun den 22 als RTR-Variante auf den Markt. Ausgestattet ist der Wagen mit einem 13,5-Turns-Brushlessmotor, einem High-Torque Lenkservo und einer Spektrum DX3E sowie dem dazu passenden SR300-Empfänger. Der Losi 22 RTR ist 389 Millimeter lang, 249 Millimeter breit und bringt laut Hersteller 1.499 Gramm auf die Waage. Der Preis: 399,99 Euro.

Kyosho

Schlecht startende Verbrennungsmotoren gehören der Vergangenheit an, denn mit dem Team Orion LiPo Glow-Glühkerzenstecker liegt immer die ideale Spannung an der Glühkerze an, um deren Wendel perfekt aufglühen zu lassen. Die im LiPo Glow enthaltene Elektronik regelt nicht nur die Spannung passend für die Glühkerze herunter, sondern überwacht auch die Funktion der Kerze. Sollte diese einmal einen Defekt aufweisen, wird dies über eine LED auf der Rückseite des LiPo Glow angezeigt.

LiPo Glow-Glühkerzenstecker von Kyosho



Mit der Mini-Z MR-02EX Serie bringt Kyosho eine neue Modellreihe auf den Markt, die die Vorzüge des MR-02-Chassis mit aktueller 2,4-Gigahertz-Technik und einem günstigen Verkaufspreis vereint. Ausgeliefert wird das Set bestehend aus MR-02EX 2,4GHZ-Chassis mit Karosserie und 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung.

Mini-Z MR-02EX
von Kyosho



ACME the game company

Industriestraße 10a, 33397 Rietberg
Telefon: 052 44/70 00 70, Fax: 052 44/700 07 48
E-Mail: info@acme-online.de
Internet: www.acme-online.de

Ansmann Racing

Thomas-Mann-Straße 63, 90471 Nürnberg
Telefon: 09 11/81 74 40, Fax: 09 11/817 44 22
E-Mail: info@ansmann-racing.com
Internet: www.ansmann-racing.com

Der Himmlische Höllein

Glender Weg 6, 96486 Lautertal
Telefon: 095 61/55 59 99, Telefax: 095 61/86 16 71
E-Mail: mail@hoellein.com
Internet: www.hoelleinshop.com

FG Modellsport

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

GROMOTEC

Brückenackerstraße 5, 61200 Wölfersheim
Telefon: 060 36/98 33 48, E-Mail: info@gromotec.de
Internet: www.gromotec.de

Horizon Hobby

Hamburger Straße 10, 25337 Elmshorn
Telefon: 041 21/461 99 60, Fax: 041 21/461 99 70
E-Mail: info@horizonhobby.de
Internet: www.horizonhobby.de

Kyosho

Nikolaus-Otto-Straße 4, 24568 Kaltenkirchen
Telefon: 041 91/93 26 78, Fax: 041 91/884 07
E-Mail: helpdesk@kyosho.de, Internet: www.kyosho.de

LRP electronic

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

Modellbau Lindinger

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

RC-Car-Shop Hobbythek

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

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

SMI Motorsport

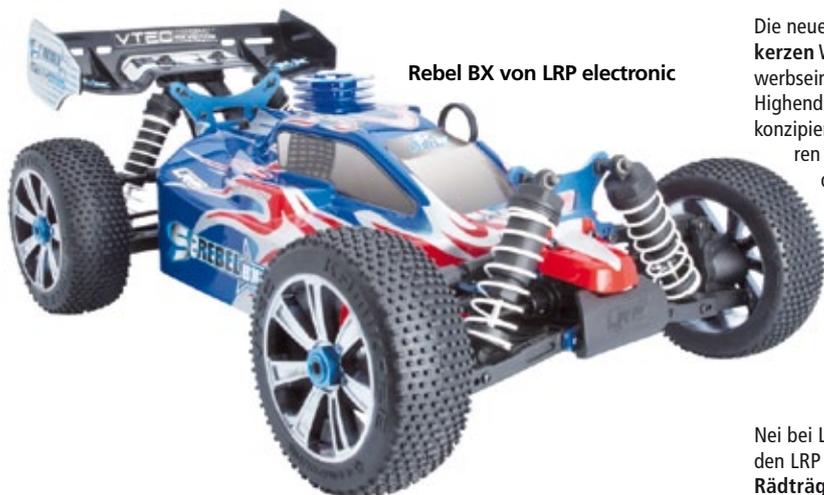
Gärtnerstraße 2, 57076 Siegen
Telefon: 02 71/771 19 20, Fax: 02 71/771 19 22
E-Mail: info@smi-motorsport.de
Internet: www.smi-motorsport.de

T+M Models

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

Thunder Tiger

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



Rebel BX von LRP electronic

LRP electronic

Neu bei LRP electronic gibt es den **S8 Rebel BX**, einen Verbrennerbuggy im Maßstab 1:8. Das Modell kommt komplett fahrfertig, inklusive einer A2-STX Pro 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung. Der S8 Rebel verfügt über einen wartungsarmen und effizienten Universalantrieb mit drei ölgefüllten Vierspider-Differenzialen und extra gehärteten Differenzialausgängen, die den Antriebsstrang verstärken. Ein speziell für den Rebel entwickelter Big Block LRP Z.25R Sport Pullstart-Motor mit 2,73 PS sowie ein starkes Lenkservo mit Metallgetriebe sorgen für bestes Handling. Der Preis: **309,99 Euro**.

Die neuen LRP Works Team Platinum/Iridium **Turbo-Glühkerzen WT3** und **WT4** wurden speziell für den Wettbewerbseinsatz entwickelt und bestehen aus ausgewählten Highend-Materialien. Die WT-Kerzen sind für den Renneinsatz konzipiert, passen für jeden Turbobrennraum und optimieren die Leistung des Motors. So wird beispielsweise das Ansprechverhalten in allen Drehzahlbereichen deutlich verbessert. Zudem ist der gesamte Verbrennungsvorgang wesentlich effizienter, was den Motor schont und die Lebensdauer von Motor und Glühkerze verlängert. Die Kerzen sind nach dem neusten Stand der Technik hergestellt und extrem haltbar. Der Preis: jeweils **10,99 Euro**.



Turbo-Glühkerzen WT3 und WT4 von LRP electronic

Nei bei LRP electronic gibt es Tuningteile für den LRP S10 Blast. Die neuen **Aluminium-Rädträger** sind CNC-gefräst, blau eloxiert und verbessern deutlich das Einlenkverhalten in die Kurve. Mit diesem Tuningteil steht nun statt der standardmäßigen 10 Grad der originalen Kunststoff-Rädträger, ein Nachlauf von 4 Grad zur Verfügung. Die Rädträger passen an alle LRP S10 Blast-Modelle, entfalten aber beim S10 Blast TC ihre beste Wirkung. Der Preis: **19,99 Euro**.



Tuning Aluminium-Rädträger von Aluminium LRP electronic

Modellbau Lindinger

Mit dem **X4 RALLY 4x4** hat Modellbau Lindinger ein Großmodell im Maßstab 1:5 von MCD Racing im Angebot. Der allradgetriebene Bolide verfügt über verstärkte Chrom-Antriebswellen, einen eloxierten Alu-Überrollkäfig, verstärkte Querlenker und eine robuste Karosserie. Der Tourenwagen hat eine Länge von 852 Millimeter und eine Breite von 407 Millimeter. Der Preis: **1.099,- Euro**.

Neu bei Modellbau Lindinger gibt es das **S-WORKz S350 BK1** Pro-Kit. Den Bausatz eines Verbrenner-Buggys im Maßstab 1:8. Neben zahlreichen Tuning- und CFK-Teilen verfügt das Modell über einstellbare vordere obere und untere Querlenker, Big Bore-Stoßdämpfer und eine klare Karosserie. Der 4WD-Buggy ist für den Einsatz eines Motors ab 3,5 Kubikzentimeter Hubraum geeignet. Länge: 490 Millimeter, Breite: 308 Millimeter. Der Preis: **469,- Euro**.



RC-Car-Shop Hobbythek

Neu bei RC-Car-Shop Hobbythek gibt es zwei **Großmodelle** im Maßstab 1:6. Der Smartech UNO ist ein 2WD-Buggy mit Heckantrieb, während das zweite Modell ein Monstertruck ist. Bei beiden Modellen handelt es sich um Ready-to-run-Ausführungen, sodass sofort gestartet werden kann. Zum Lieferumfang gehören jeweils das fertig aufgebaut Modell samt 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung, Servos, Akkus und Ladegerät. Dank des kräftigen 28-Kubikzentimeter-Benzinmotors ist reichlich Power im Gelände garantiert. Die Länge beträgt 675, die Breite 425 und der Radstand 490 Millimeter. Der Buggy Smartech UNO ist für **333,33 Euro** zu haben, der Monstertruck kostet **355,55 Euro**.

neu

QUALITÄTS
DISCOUNT

modell **EXPERT**

modelleXXpert ist eine neue Produktlinie und steht für ausgezeichnete Qualität und enorm günstigen Preis.

LiPo WHITE LINE by modelleXXpert
das ultimative Preis-/Leistungsverhältnis!



hot deals **2200/3S ab**

14.90

Diese Serie bietet eine gute Spannungslage und hohe Kapazität bei geringem Gewicht. Mit einer höheren Lade-/Entladerate steigt auch das Akku-Gewicht. Da der Motor meist keine höhere Leistung bringt, aber mehr Gewicht bewegt werden muss, ist das Resultat nicht immer zielführend. Jetzt gibt es endlich Discount LiPos, zu denen man sogar noch Service erhält. Alle WHITE LINE Akkupacks werden nur mit eng selektierten Zellen konfektioniert (Abweichung $\leq 2\%$). Balancer Stecksystem „EHR“

500/2S 20C 1 Stk. **5.90**
AN-93858 3 Stk. je **4.90**
10 Stk. je **4.20**

Nennspannung	Belastung	Maße LxBXH mm
7,4 V	20/40 C	52x30x10

800/3S 20C 1 Stk. **9.50**
AN-93860 3 Stk. je **8.50**
10 Stk. je **7.50**

Nennspannung	Belastung	Maße LxBXH mm
11,1 V	20/40 C	72x37x18

1000/3S 20C 1 Stk. **9.90**
AN-93861 3 Stk. je **8.90**
10 Stk. je **7.90**

Nennspannung	Belastung	Maße LxBXH mm
11,1 V	20/40 C	60x30x21,6

2200/3S 20C 1 Stk. **18.90**
AN-93862 2 Stk. je **17.90**
3 Stk. je **16.90**
5 Stk. je **15.90**
10 Stk. je **14.90**

Nennspannung	Belastung	Maße LxBXH mm
11,1 V	20/40 C	106x34x25

2600/3S 20C 1 Stk. **21.90**
AN-93863 2 Stk. je **20.90**
3 Stk. je **19.90**
5 Stk. je **18.90**
10 Stk. je **17.90**

Nennspannung	Belastung	Maße LxBXH mm
11,1 V	20/40 C	106x34x25,5

Programm wird laufend kräftig erweitert.
Näheres im Onlineshop.

Buggy 4x4-GBL
2,4 GHz 1:16 4 WD Revell

- Brushlessmotor (4450 KV) inkl. Steuereinheit
- Pivotball-Vorderradaufhängung
- Alu-Öldruckstoßdämpfer
- Digitale 3-CH 2,4 GHz Pistolen-Fernsteuerung

129.90
statt **199.90**

AN-93585
AN-93282



**modellsport
schweighofer.**
www.der-schweighofer.com

Modellsport Schweighofer GmbH
Wirtschaftspark 9
8530 Deutschlandsberg, Österreich
Tel.: +43 3462-25 41-100
Fax: +43 3462-25 41-310
Allgemeine Anfragen:
info@der-schweighofer.com
Bestellungen:
order@der-schweighofer.com



**wochen
angebot.**

Einen Klick wert!
7 Tage ab jedem 15. des Monats

**supersonder
angebot.**

Einen Klick wert!
24 Stunden jeden 1. des Monats

portofrei
ab einem Bestellwert von
90.- in alle EU Staaten!
*Ausgenommen Treibstoffe,
Sperrgut und Speditionssendungen



katalog 2011

über 600 Seiten
Infos, Angebote & Neuheiten
„Die Modellsportbibel“



www.der-schweighofer.com



Für mehr Information auf
Ihrem Smartphone
getag.mobi
(Adresse in Browser eingeben und
Anweisungen folgen)



Robitronic

Neu von Robitronic gibt es praktische, transparente **Reparaturaufkleber**, die einfach von innen an die Karosserie geklebt werden, um zu groß oder verkehrt gebohrte Löcher zu kaschieren. Da die Plättchen transparent sind, lassen sich gebrauchte Karosserien ganz einfach mit diesen 0,7 Millimeter starken Lexanaufklebern reparieren. Ein Packung beinhaltet acht Stück: jeweils vier davon haben einen Durchmesser von 5 Millimeter, beziehungsweise 6 Millimeter.

Reparaturaufkleber für Karosserien von Robitronic



Umbauset für die HUDY Star-Box von SMI Motorsport

SMI Motorsport

Damit die HUDY Star-Box auch den neuen RX8 zuverlässig starten kann, gibt es ein neues Umbauset bei SMI Motorsport. Durch die speziellen Teile wird der RX8 zusätzlich vorne und hinten exakt mittig geführt und der Startvorgang somit erleichtert. Im Set sind alle notwendigen Teile für die Modifikation enthalten. Das Umbauset passt ausschließlich auf die HUDY Star-Box.

Zur Demontage der Ritzel auf der XCA-Kupplung gibt es von SMI Motorsport nun ein **Hilfswerkzeug**. Das Set beinhaltet zwei aus einem speziellen Kunststoff gefertigte Demontageplatten. Diese ermöglichen das beschadigungsfreie Entfernen der Ritzel. Das Werkzeug passt auf die Ritzel des ersten und zweiten Gangs. Somit können Ritzel von 16 bis 18 Zähnen (erster Gang) und Ritzel von 19 bis 21 Zähnen (zweiter Gang) sehr schnell gewechselt werden.

Neu bei SMI Motorsport gibt es **CVD-Wellen** für den RX8. Durch geringere Reibungswerte werden bessere Beschleunigungen erzielt. Durch die Kombination mit leichtem 7075T6-Aluminium, erhält man ein wirklich agiles und leichtes Modell. Folgende Wellen sind für den RX8 lieferbar: Vordere CVD-Welle, radseitig, 7075T6-Alu und hintere CVD-Welle, radseitig, 7075T6-Alu.



CVD-Wellen für den RX8 von SMI Motorsport

Die vorderen und hinteren **Querlenkerhalter** des XB808 sind nun in einer überarbeiteten Version erhältlich. Durch diese neuen Teile wird der Einstellbereich der Querlenker verbessert. Die neuen Einstellgummis sind aus festerem Material gefertigt und in feineren Abstufungen (1 und 0,5 Grad) gehalten. Das Rollzentrum, Anti-Squat, Kick-Up, die Spurbreite sowie die Vorspur können vorne und hinten mit diesen aus hochwertigem Aluminium gefertigten Sets sehr präzise eingestellt werden. Mit 17 verschiedenen Setup-Varianten findet sich für jede Strecke das optimale Setup, zusätzlich sind alle Teile auch einzeln erhältlich – sollte einmal etwas verloren gehen.



Querlenkerhalter von SMI Motorsport

Thunder Tiger

Neu bei Thunder Tiger gibt es die REEDY-Brushless-Motoren **SONIC Competition**. Diese Antriebe in 540er-Baugröße sind sensorgeregelt, eignen sich für 2s-LiPos und sind von 21,5 bis 3,5 Turns erhältlich. Durch eine ausgeklügelte Kühlluftführung sollen die REEDY-Motoren im Betrieb nicht so warm werden. Durch Drehen des Lagerchilds lässt sich zudem das Timing manuell anpassen. Der Preis: **99,90 Euro**.

Neu bei Thunder Tiger Europe gibt es den **Nissan GT-R R35** auf dem bewährten Tomahawk VX-Chassis im Maßstab 1:10. Ausgestattet ist das Modell mit einem 3-Kubikzentimeter-Nitromotor und 2,4-Gigahertz-Funktechnik. Geliefert wird das Modell komplett vormontiert mit 4WD-Kardantrieb. Sowohl vorne als auch hinten kommen doppelte Querlenker zum Einsatz und natürlich ist das Chassis komplett kugelgelagert. Die spritzwassergeschützte RC-Box, Öldruckstoßdämpfer und ein Chassis aus 3-Millimeter-Aluminium mit versenkten Schrauben sorgen für gute Performance bei solider Bauweise. Dank des Zweigang-Automatikgetriebes sind sowohl die Beschleunigung als auch die Endgeschwindigkeit sehr gut. Technische Daten: Länge: 432 Millimeter, Breite: 200 Millimeter, Radstand: 265 Millimeter, Gewicht: 1.650 Gramm. Preis: **279,- Euro**.

Nissan GT-R R35 von Thunder Tiger Europe



REEDY-Brushless-SONIC Competition von Thunder Tiger



Neuheiten, Produktinfos und Aktualisierungen senden Sie bitte an:

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

DBX VE

ReadySet®

KYOSHO
THE FASTEST RTRDS.COM.TM. 100%3

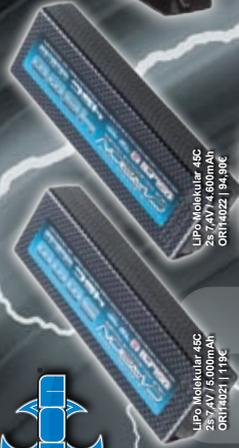
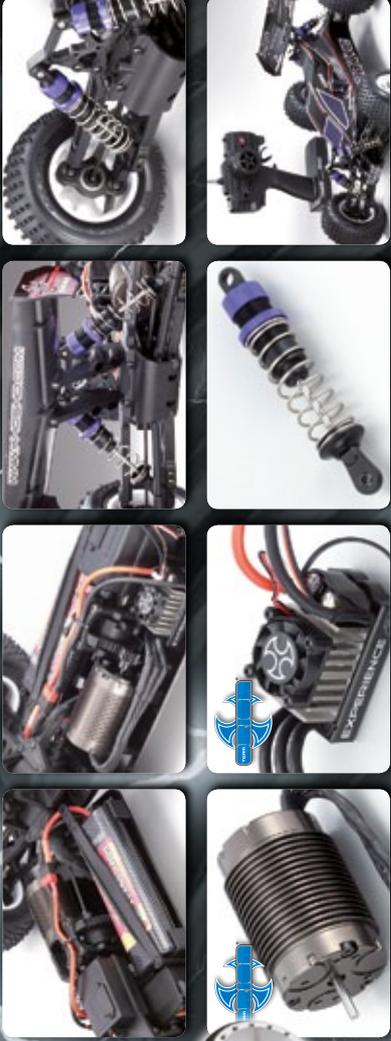
Brushless Power Is Magic....!

- ★ 1/10 OffRoad-Buggy mit Team Orion LiPo-Brushless-Antrieb
- ★ ReadySet mit 2.4GHz Syncro KT-200 Fernsteuersystem
- ★ Team Orion Vortex 10 Hi-Power-Brushless-Motor 2.800 KV
- ★ CNC-gefräste Motorhalterung für einfache Wartungsarbeiten
- ★ Team Orion Vortex Experience 2 Pro Regler
- ★ Konzipiert für 2s Team Orion LiPo Rocket und LiPo Molekular Packs
- ★ Permanenter Lüfterbetrieb des Reglers
- ★ Temperatur- und Überlastschutz
- ★ Bremsfunktion bei Verlust des Servosignals
- ★ Deans (Super Plug) GOLD-Steckersystem
- ★ BEC-Stromversorgung 6,0V / 2A
- ★ Hochleistungsservo für Lenkung
- ★ Permanenter, komplett kugelgelagerter 4WD-Antriebsstrang
- ★ Pivotball-Aufhängung an Vorder- und Hinterachse
- ★ BigSize-Öldruckstoßdämpfer
- ★ HighGrip-Spike-Reifen

NEU!



€ 379,-
Best.-Nr. 30842S



OSLTPB
ORION SUPERIOR LIPO PERFORMANCE BATTERY



TECHNISCHE DATEN
Länge: 60 mm, Breite: 328 mm, Höhe: 150 mm; Spur (Vh): 274 mm;
Radstand: 299 mm; Reifen (Vh): 110x56 mm; Gewicht ca.: 2.200 g; Motor:
Vortex 10 BL 2.800 KV; Regler: Experience 2 Pro; Getriebeübersetzung:
10,9:1; Verteilungssystem: Syncro KT-200 2,4GHz

MOTOR VORTEX 10
Typ: sensored; KV: 2.800 U/min/V; Wicklung: 10T; Weile: Ø 3,17 mm; max.
Drehzahl: 30.000 U/min; Länge: 77 mm;

REGLER VORTEX EXPERIENCE 2 PRO
Typ: sensored; Zahnzahl LiPo: 28; BEC: 6,0V / 2,0A; Dauerlast: 70A;
Spitzenlast: 150A



Sandkiste



Der Fahrer schaut angestrengt auf die sich vor ihm auftürmende Sanddüne. Neben ihm flattern die aus Gummi bestehenden Schutznetze in den Fensteröffnungen im Fahrtwind. Nun gilt es einzulenken, um das Hindernis schräg anzufahren und mit einem gekonnten Sprung zu überwinden. Da bemerkt der Fahrer, dass sich sein Lenkrad gar nicht drehen lässt. Er ist auf die Fahrkünste der Person an der Funke angewiesen. So oder so ähnlich könnte es der detailliert ausgeführten Fahrerfigur im neuen Losi Short Course-Buggy mit der Bezeichnung Rockstar XXX-SCB ergehen.

Text: Tobias Meints
Fotos: Tobias Meints,
Jan Schnare

Short Course-Truck – diese Bezeichnung kennt nun mittlerweile wirklich jeder. Aber was ist denn ein Short Course-Buggy? Ein Blick auf den SCB von Losi beantwortet diese Frage. Ein schmales Chassis, ein außergewöhnlich langer Radstand und nicht zuletzt die ansprechende Karosserie machen den Buggy zu einem Exoten.

Impressions

Interessantes Design – das ist wohl das Erste, was einem beim Anblick des XXX-SCB durch den Kopf geht. Befreit man das RTR-Modell aus seiner Verpackung, präsentiert sich ein ansprechendes Car im Maßstab 1:10. Auffällig ist die in Rockstar-Optik gehaltene Karosserie in Schwarz, Gelb und Rot. Die Karo umschließt die Chassiswanne passgenau und verfügt etwa in der Mitte über eine Fahrerkabine samt Überrollkäfig, die an den Seiten mit Race-typischen Schutznetzen aus Gummi versehen ist. Im Inneren ist eine Pilotenfigur

platziert und nimmt im roten Rennoverall mit weißem Helm und versilbertem Visier am Renngeschehen teil.

Über die Hinterachse hinaus wird die Karosserie durch zwei vertikal angebrachte Karosserieplatten verlängert. Diese sind an einem Schutzkäfig montiert, der die Motor-Getriebe-Einheit, die klassentypisch hinter der Hinterachse verbaut ist, vor Schäden schützt. Sowohl an der Vorderachse als auch auf dem Heckausleger befinden sich jeweils zwei stilisierte Lampen-Halterungen. Modellbauer, die auf die Optik eines Modells Wert legen, können diese mit LED bestücken und den SCB nachtfahrtauglich machen.

Auffällig sind auch die Räder des Buggys. Auf gelochten, ansprechend gestalteten Kunststoffelgen sind Eclipse SCT-Pneus von Losi verbaut. Diese verfügen über ein symmetrisches Noppenprofil und garantieren in sandigem Gelände ordentlich Grip.



CARS & Details-Film

Video zum Bericht auf
www.cars-and-details.de

Desert Buggy-Action



Unter der Haube

Möchte man beim SCB einen Blick auf das Interieur werfen, gilt es vier Karosseriekammern zu lösen und den mittleren Teil der Karo samt Fahrer und Überrollkäfig abzunehmen. Darunter präsentiert sich ein langes und vor allem schmales Chassis-Konzept. Die Wanne, auf der der Buggy basiert, nimmt zentral den Antriebsakku auf. Um diesen fixieren zu können, gibt es neben Distanzstücken aus Schaumstoff eine Kunststoffhalterung, die im hinteren Bereich eingehängt und im vorderen mit einer Karosseriekammer befestigt wird. Somit liegt der Energiespender sicher und vor allem tief im Modell.

Auf der rechten Seite des Chassis ist hochkant der SR300-Empfänger angebracht und RTR-typisch bereits ab Werk verkabelt. Der 2,4-Gigahertz-Receiver von Spektrum arbeitet mit der bekannten LSR-3000-Funkfernsteuerung von Losi zusammen. Diese gehört selbstverständlich ebenfalls zum Lieferumfang und bietet neben einer sicheren Übertragungstechnik alle Features

Um Wartungsarbeiten am Modell vornehmen zu können oder einfach den Akku zu wechseln, muss die Karosserie samt Fahrerfigur und Überrollkäfig abgenommen werden. Dies lässt sich dank vierer Karosseriekammern leicht bewerkstelligen

die nötig sind, um das Modell durchs Gelände zu jagen. Da sie nur vier Mignonzellen braucht, die im Übrigen zum Lieferumfang gehören, ist sie angenehm leicht.

Für die Umsetzung der Lenkbefehle ist ein digitales Lenkservo zuständig, das im vorderen Teil der Chassiswanne verbaut ist. Es stemmt 3,3 Kilogramm bei 6 Volt und verfügt über eine Stellzeit von 0,17 Sekunden auf 60 Grad – ebenfalls bei 6 Volt. Damit gehört es sicher nicht zu den stärksten und schnellsten Exemplaren seiner Zunft, sollte jedoch locker ausreichen.

Kernstück

Beim Losi XXX SCB ist das Herzstück, die Motor-Regler-Kombination, um die Hinterachse verbaut. Während der Regler auf einem Podest im hinteren Bereich der Akkuwanne Platz findet, sind Motor und Getriebe hinter der Achse in einem Schutzkäfig platziert.





Auf großem Fuße ist der XXX-SCB unterwegs. Seine Schlappen sind auf Kunststofffelgen verklebt und sorgen für viel Grip im Gelände



Das Chassis zeichnet sich durch den enormen Radstand und die Gesamtlänge aus. Dies bedingt die ungewöhnliche Form des Racers und die daraus resultierende ansprechende Optik



Insgesamt vier Öldruckstoßdämpfer sorgen für eine gute Federung im Gelände. Die Dämpfer sind mit 35 wt-Öl befüllt und die Federvorspannung lässt sich über eine Spansschelle einstellen

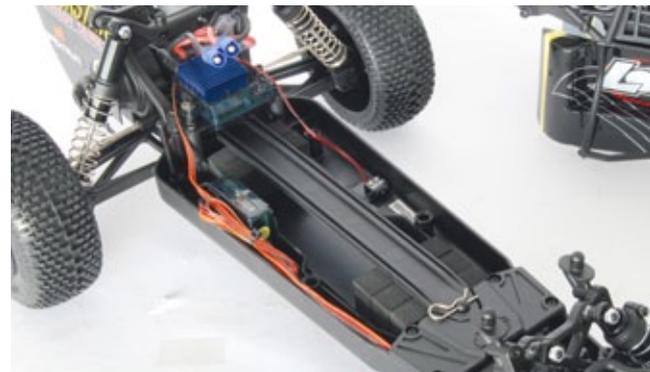
Der MSC12L-Regler lässt sich über ein One-Button-Setup programmieren, verfügt über eine Überhitzungsschutz-Funktion und ist für den Betrieb von Motoren ab 12-Turns ausgelegt. Der 53 Gramm schwere Regler kann alternativ mit bis zu sieben NiMH-Zellen oder einem 2s-LiPo betrieben werden. Dieser steuert den Losi LM-32K-Bürstenmotor an, der 32.000 Umdrehungen pro Minute zu leisten im Stande ist. Dieser ist fest auf einer Motorplatte befestigt. Über ein 16-Zähne-Ritzel treibt er ein neongrünes Hauptzahnrad aus Kunststoff an, auf dem ein einstellbarer Slipper platziert ist, der durch eine Öffnung in der Gehäuseabdeckung zu erreichen ist, ohne dass diese jedes Mal demontiert werden muss.

Die Motorkraft wird über eine dreistufige, gut gekapselte Getriebeeinheit und ein solides, gut geschmiertes Vierspider-Diff an die Antriebswellen der Hinterachse übertragen. Bei diesen handelt es sich vorbildlicher Weise um CVD-Ausführungen, was einen langlebigen Antriebsstrang garantiert. Auf den Radachsen sind über Standardsechskantmitnehmer die ab Werk bereits verklebten Rad-Reifen-Kombinationen platziert.

On Axle

Neben den Antriebswellen in CVD-Ausführung glänzen die Achsen des SCB durch eine einfache aber solide Verarbeitung. Untere Querlenkerschwingen in Kombination mit oberen Pendants, die als Gewindestangen ausgelegt sind, lassen Veränderungen am Setup

leicht zu. Zudem gibt es sowohl an den Querlenkerschwingen als auch an den Dämpferbrücken diverse Befestigungspunkte für die bereits mit 35 wt-Öl befüllten Dämpfer. Diese sind in Schwarz ausgeführt und mit einer silbernen, mittelharten Feder ausgestattet. Die Federvorspannung wird über eine Kunststoffschelle realisiert, die sich stufenlos auf dem Dämpfergehäuse verschieben und mittels einer Schraube fixieren lässt.



Das Chassis basiert auf einer Kunststoffwanne, in der zentral der Fahrakku positioniert wird. Diese Anordnung ist schwerpunktünstig und funktional. Der 2,4-Gigahertz-Empfänger ist hochkant auf der rechten Seite der Wanne platziert

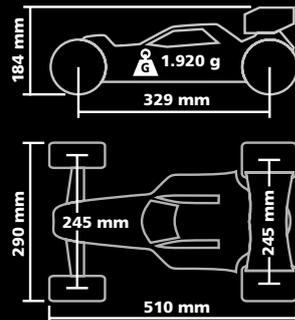


Der MSC12L-Regler sitzt auf einem Podest vor der Hinterachse und steuert den Antriebsmotor des SCB an. Der Regler ist mit einem EC3-Stecksystem versehen und kann sowohl an NiMH- als auch an LiPo-Zellen betrieben werden

CAR CHECK

LOSI ROCKSTAR XXX-SCB Horizon Hobby Deutschland

- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 249,99 Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 2WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Vierspider-Diffs
- Benötigte Teile: Fahrakku



RAS POWER MONSTER!



BRUSHLESS SYSTEM INSIDE

Technische Daten	
Breite	494mm
Länge	592mm
Höhe	240mm
Radstand min.	390mm
Radstand max.	365mm
Gewicht	4180g
Unterstützung	17,9:1



THUNDER TIGER



Green Power System

TRAXXAS 4WD

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



www.thundertiger-europe.com



FAZIT

Der Losi XXX-SCB von Horizon Hobby ist ein etwas anderes Modell. Fernab der typischen Buggy-, Truggy- und Monsterlayouts setzten die Konstrukteure auf ein hochdetailliertes Aussehen in Kombination mit hervorragend verarbeiteten Komponenten. Das RTR-Paket beinhaltet alles, was zum Betrieb und für Wartungsarbeiten notwendig ist. Somit richtet sich der Short Course-Buggy neben fortgeschrittenen Fahrern, die das Besondere wünschen, primär an Hobbyeinsteiger.



Die Vorderachse des SCB basiert wie das hintere Pendant auf unteren Querlenkerstreben und oberen Querlenkern in Form von Gewindestangen

Die nicht angetriebene Vorderachse ist mit einem Rammergestänge ausgestattet, das Beschädigungen der Karosserie verhindern soll. Ansonsten entspricht ihr Aufbau, abgesehen von dem zusätzlichen Lenkgestänge, dem der Hinterachse. Unterschiede gibt es bei der Dämpferbrücke zu verzeichnen. Die vordere fällt konstruktionsbedingt um einiges kleiner aus und nimmt einen steilen Winkel zur Chassiswanne ein. Das Lenkgestänge, das die Lenkbefehle des Servos zu den Achsschenkeln überträgt, ist ebenfalls in Form von Gewindestangen realisiert und relativ spielfrei ausgeführt.

Wüsteneinsatz

Zeit für einen ersten Testlauf. Akku einsetzen, in unserem Fall einen 2s-LiPo mit 4.000 Milliamperestunden Kapazität, Funke und Modell anschalten und schon kann es losgehen. Die Lenkung arbeitet knackig, was nicht darüber hinwegtäuscht, dass das Lenkservo ruhig etwas schneller und stärker hätte ausfallen können. Ein vorsichtiger Zug am Gashebel und der XXX-SCB sprintet los. Auf asphaltiertem Untergrund brauchen die Reifen einige Zeit um Grip aufzubauen. Haben sich die Pneu aber erstmal festgebissen, sind für ein Modell, das mit Bürstenmotor betrieben wird, beachtliche Geschwindigkeiten drin.

Cooler Optik
 Hochwertige
 Verarbeitung
 CVD-Antriebswellen
 Kompletter
 Lieferumfang

Lenkservo könnte
 stärker sein

Das Kurvenfahrverhalten ist absolut unkritisch. Die Lenkbefehle werden gut umgesetzt – trotz des etwas unterdimensionierten Steuermanns



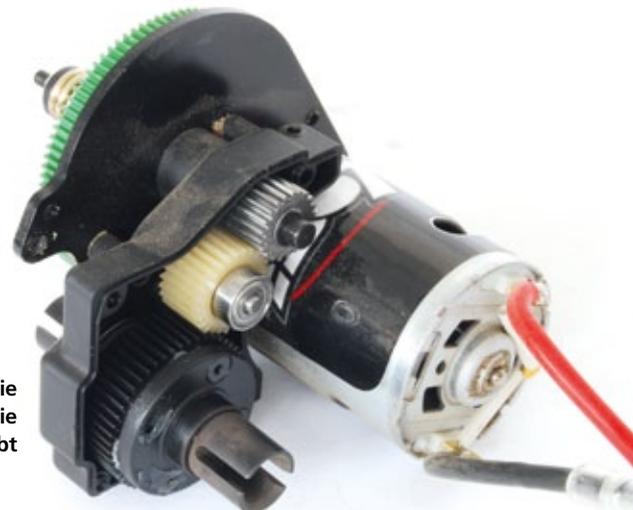
Sein bevorzugtes Terrain ist jedoch sandiges Gelände. Hier kann der Short Course-Buggy zeigen, was in ihm steckt. Es macht Spaß, zuzusehen wie das Fahrwerk arbeitet und sich der Truck in scharfen Kurven neigt. Die Fahreigenschaften sind ausgewogen und der SCB bleibt jederzeit gut kontrollierbar. Sprünge gelingen jedes Mal, da der Losi wie ein Brett in der Luft liegt und beim Aufsetzen dank des werkseitigen Setups gut einfedert. So kann es direkt nach der Landung wieder auf eine lange Vollgaspassage gehen. Schnelle Richtungswechsel nimmt der Racer ebenfalls stoisch hin. Überschläge lassen sich nur provozieren, wenn man Steine und Bodenwellen schräg anfährt. Ansonsten bleibt der SCB stets auf seinen Rädern stehen.

Von der Optik her handelt es sich bei diesem Buggy um ein vorbildgetreues Modell. Fans haben zudem diverse Möglichkeiten, das stylische Fahrzeug aufzurüsten. In diesem Scale-Charakter liegt wohl auch die Motorisierung begründet. Der SCB macht ohne Frage Spaß, allerdings dürfte der Racer ruhig etwas mehr Power haben. Trotz dieses Mankos ist der zugegebenermaßen ausgefallene Short Course-Buggy von Losi ein Modell, das Spaß macht



Der Bürstenmotor werkelt durch eine massive Motorplatte hindurch. Das Ritzel treibt das neongrüne Hauptzahnrad an, ...

... das die Motorkraft auf die dreistufige Getriebeeinheit sowie das Vierspider-Diff übergibt



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

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

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

ACT Modelle steuern - aber sicher
2,4 GHz Sender-Erweiterungs-System
 Schiffskapitäne, Trucker, Racer

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

Set mit Empfänger ab € 99,-

nautic Set € 249,-
 nautic Converter € 79,-

www.acteurope.de

THUNDER TIGER

Herzlich Willkommen in der faszinierenden Welt des Modellbaus...!

Bitte fühlen Sie sich eingeladen. Stöbern Sie nach Herzenslust, wir sind sicher, Sie werden hier noch viele Entdeckungen machen, wenn Sie nicht etwas gekauft haben, dann ist Modellbau-technisch erweitert bzw. überbaut möglich...

VIEL Spaß wünschen THUNDER TIGER, der Hersteller von Welt, TEAM ASSOCIATED, der angerechnete RC-Car-Reinhold der Welt, und NOGRAM RC-Car-Power-Produkte...

Thunder Tiger Flyer 2011, NOGRAM Katalog 2011, Team Associated Katalog 2011

Angebot der Woche
 399,90 €
 559,00 €

Angebot der Woche
 max. 621 Watt
 max. 63360 U/min
 149,90 €
 309,00 €

www.thundertiger-europe-shop.com

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk zur Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars



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

- Insider-Wissen für On- und Offroader
- Hilfestellung für die Abstimmung aller Komponenten
- Tipps und Beispiele aus der Praxis
- Große Setup-Tabelle für perfekte Einstellungen

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



High perFOURmance

Gross, Allrad, RTR



Text und Fotos:
Jan Schnare

Auspacken, einschalten, losfahren. Was im kleinen Maßstab heutzutage kein Problem ist, funktioniert dank FG auch mit rund 10 Kilogramm Trockengewicht noch hervorragend. Natürlich ist alles, was sich im Karton des Ready-to-run-Sets befindet, eine Nummer größer. Für das Modell braucht man schon mal zwei starke Arme. Und man sollte sich vorher genau überlegen, wo man anfasst. Sonst gibt es schnell Blechschäden an der Lexankarosse. Ebenfalls zum Lieferumfang gehört eine Fernsteuerung von GM Racing. Natürlich 2,4-Gigahertz. Neben einer Tüte mit Klein- und Zubehörteilen gesellt sich auch noch ein multifunktionales Ladegerät im Steckdosenlader-Format in den Karton.

Auftritt

Werfen wir zunächst einen Blick auf die riesige weiße Haube des BMW. Natürlich ist der „Deckel“ fertig lackiert, hübsch mit Abziehbildern verziert und macht eine gute, da sehr vorbildgetreue Figur. Perfekt wird das Erscheinungsbild durch den noch zu montierenden Heckspoiler. Dank vorgebohrter Löcher sind die vier Kunststoffschrauben schnell eingedreht. Natürlich sind die Scheiben nicht einfach klar oder schwarz, sondern in Rauchglasoptik. Apropos Scheiben: Hier sollte man zugunsten der besseren Kühlluftzufuhr und damit dem Motor zuliebe Öffnungen einbringen. Am weitesten verbreitet ist hier wohl die Variante der offenen Seitenscheiben und Heckscheiben. Auch wenn es der Optik

FG – diese zwei Buchstaben gehören im RC-Car-Sport fest zusammen. FG, das steht für Franz Gröschl, Inhaber der Großmodellschmiede FG Modellsport aus Winterbach. Und Gröschl ist inzwischen reich geworden durch seine Modelle in den Maßstäben 1:5 und 1:6. Kein Wunder, schließlich sind die On- und Offroad-Boliden in ihrer Klasse das Maß der Dinge – von der Mittel- bis zur Oberklasse. Da macht das neue Sportsline-Chassis mit Allradantrieb und 530 Millimeter Radstand keine Ausnahme.



nicht gerade zuträglich ist, sollte man sich diesen, für ein RTR-Modell doch recht aufwändigen Arbeitsschritt nicht sparen. Andernfalls kann es schnell passieren, dass der Motor überhitzt.

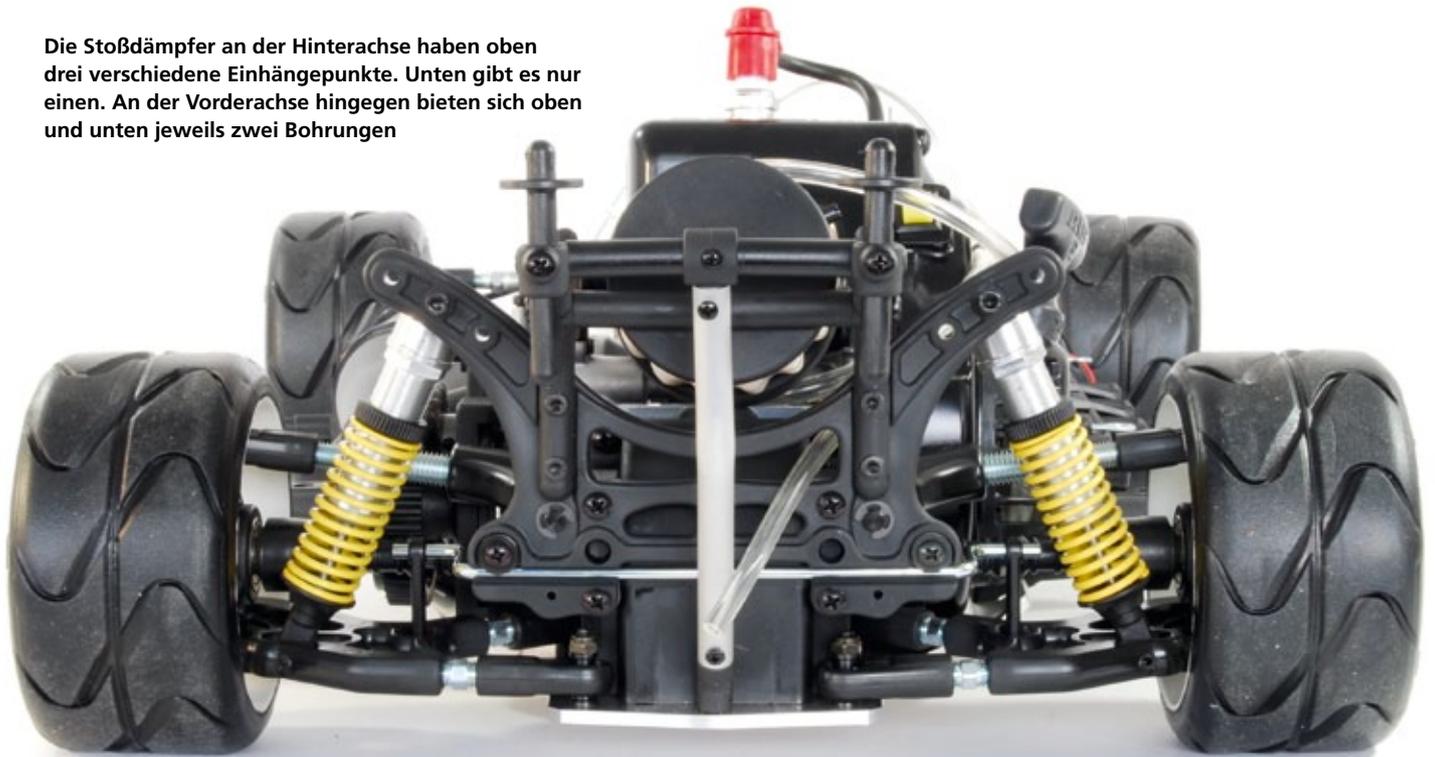
Unter der Karosserie setzt sich der hervorragende Eindruck fort. Sehr aufgeräumt ist der Zenoah-Motor mit 26 Kubikzentimeter Hubraum vor der Hinterachse platziert. Obwohl das Triebwerk so weit hinten sitzt, handelt es sich dabei um einen Mittelmotor – die ausgewogenste aller Motorplatzierungsmöglichkeiten. Durch den quer zur Fahrtrichtung eingebauten Zweitakter werden Wankbewegungen des Chassis um die Längsachse bei starken Beschleunigungsma-

növern ausgeschlossen. Die Frischluft zieht sich das Aggregat über einen gut geölten Luftfilter, der über der Hinterachse sitzt. Kaum hat der Motor die gute Luft mit Sprit vermischt und das Ganze verbrannt, will er es auch schon wieder loswerden. Dabei ist ein DMC-konformes Resorrohr behilflich, dass sich auf der linken Chassisseite befindet. Zwei Kabelbinder mit unterlegter Gummischicht arretieren es sicher.

Auf der rechten Seite des Modells, quasi als Ausgleich zum Resorrohr, ist der fünfzellige Empfängerakku mit 2.000 Milliamperestunden Kapazität befestigt. Er ist an zwei Stellen mit Isolierband an einem Kunststoffriegel fixiert. Letzterer wiederum kann



Die Stoßdämpfer an der Hinterachse haben oben drei verschiedene Einhängpunkte. Unten gibt es nur einen. An der Vorderachse hingegen bieten sich oben und unten jeweils zwei Bohrungen



Die XG-6 Race Spec von GM Racing ist eine standesgemäße Fernsteuerung für ein Großmodell. Sie bietet viele Einstellmöglichkeiten und überzeugt durch edle Verarbeitung

durch Lösen von zwei Klipsen abgenommen werden. So hat man den Akku für Ladezwecke schnell in der Hand. Mittig zwischen Resorohr und Akku befindet sich der Tank. Er ist gut zugänglich und verfügt über einen Schnellverschluss. Die drei vom Sprit-Reservoir abgehenden Schläuche sind mit einem Kabelbinder verbunden und werden rechts am Motor vorbeigeführt. Zwar scheint Ersterer etwas stramm, im Betrieb ergaben sich jedoch keine Probleme bei der Spritzzufuhr.

Frontpartie

Während im hinteren und mittleren Bereich des Chassis also eher die mechanischen Komponenten unterkommen, sitzen vorne die elektronischen. Beispielsweise die Servos. Auf dem Gas beziehungsweise der Bremse werkelt ein Hitec HS-645MG, ein Metallgetriebeservo mit gut 11 Kilogramm Stellkraft. Genug, um das Modell zügig zum Stehen zu bringen, wenngleich es für Wettbewerbseinsätze ruhig etwas mehr Power haben dürfte. Doch für den Anfang genügt der Steuermann vollkommen. Schließlich sorgt im BMW eine Dreischeiben-Bremsanlage für rekordverdächtige Verzögerungswerte. Zwei der Brems scheiben sitzen jeweils vorne rechts und links an den Rädern und die dritte Scheibe greift direkt am Getriebe ein und verzögert somit die Hinterachse. Natürlich lässt sich die Bremskraft durch die zwei einzelnen, mechanischen Bremsleitungen getrennt einstellen.

Auf der Lenkung kommt ein FG-Servo vom Typ 9805MG zum Einsatz. Es verfügt ebenfalls über ein Metallgetriebe und hat eine Stellkraft von rund 28 Kilogramm. Auch hier gilt, dass im harten Wettbewerbseinsatz ein paar Kilo mehr nicht schaden könnten. Und auch die Stellzeit ist nicht die beste. Für

Die RC-Box bietet viel Platz für Empfänger der Standardgröße. Dieser 2,4-Gigahertz-Receiver gehört zum Lieferumfang und ist bereits fertig verkabelt montiert

Hobbyracer ist das jedoch absolut ausreichend. Über ein passend abgelängtes Servohorn und eine Gewindestange mit zwei Kugelköpfen wird die Lenkkraft auf den Servosaver weitergegeben. Von hier aus übernehmen Sechskantstangen mit Gewinde die weitere Kraftübertragung zu den Lenkhebeln.

Rechts neben dem mittig angeordneten Lenkservo befindet sich die RC-Box. In ihr liegt lediglich der Empfänger. Er verfügt über drei Kanäle und ist fertig verkabelt. Seine Signale erhält er von einer GM Racing-Funke vom Typ XG-6 Race Spec. Sie verfügt über alle wichtigen Standardfunktionen wie Expo, Servoweg-Einstellung und darüber hinaus auch über einen dritten Kanal sowie eine Throttle-Hold-Funktion und Dual-Rate-Einstellung per Knopfdruck. Das ist schon mal gut. Doch noch eine Überraschung zeigt sich beim ersten Kontakt mit dem Sender. Wie man es gewohnt ist: aus



Sehr lange Lenkhebel und mächtige Gewindestangen mit Sechskant sowie ein zentraler Servosaver sorgen für die richtige Kurvenfahrt

TRAXXAS

KEN BLOCK
GYMKHANA FIESTA

29 7309

EUR 329,90*



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

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

Technische Daten:

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



* unverbindliche Preisempfehlung

TRAXXAS

The Fastest Name in Radio Control

www.traxxas.de

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

MULTIPLEX®

www.multiplex-rc.de

HITEC

www.hitecrc.de

RC System

www.rcsystem-multiplex.de



Das 24-Zähne-Motorritzel greift in ein 40-Zähne-Hauptzahnrad, hinter dem sich die Bremse für die Hinterachse befindet

der Verpackung nehmen, ein bisschen die Schalter und Knöpfe drücken – doch was ist das. Der Sender geht an. Obwohl noch keine Batterien eingelegt worden sind. Kein Wunder, denn bei FG beziehungsweise GM liegen bereits acht Mignonakkus im Batteriekorb der Funke.

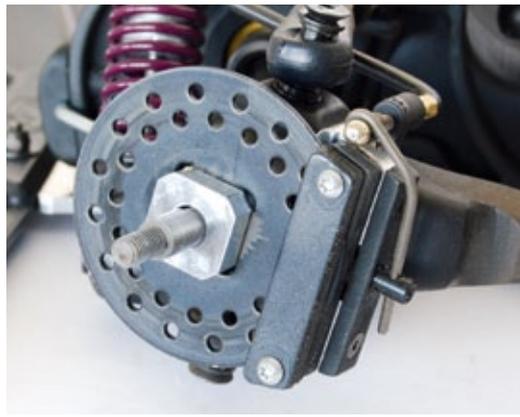
Alles drin

Aber was nützen einem die besten Akkus, wenn man sie nicht laden kann? Doch auch daran hat FG gedacht und mit dem Ansmann Powerjack EP ein dreifach Ladegerät beigelegt, mit dem man nicht nur die Funke, sondern auch den Empfängerakku laden kann. Darüber hinaus verfügt der Lader auch über einen Tamiya-Anschluss. Bei FG kommen solche Stecksystem aber Gott sei Dank nicht zum Einsatz. Damit wären schon mal alle entscheidenden Einzelkomponenten des Modells geklärt.

Besonders interessant wird es nun beim Fahrwerk. Natürlich kommt am 4WD-Sportsline-Chassis eine 4-Millimeter-Alu-Grundplatte zum Einsatz. Doch sonst findet sich nicht sonderlich viel von dem edlen Baustoff. Dafür jede Menge hochwertiger Kunststoff und grundsolider Stahl. Betrachten wir zunächst die Hinterachse. Die unteren Querlenker sind dreiteilig aufgebaut. Zwei Kugelhöpfe sind an der Chassisplatte befestigt. Über Gewindestangen mit angepresstem Sechskant zur Verstellung sind sie mit einem größeren Teil verbunden, der am Achsschenkel befestigt ist. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, den unteren Querlenker in seinem Winkel zu verstellen. Mit anderen Worten: durch diese Technik lässt sich die Vorspur der Hinterachse stufenlos verstellen.

Als obere Querlenker dienen hingegen Rechts-links-Gewindestangen. Diese sind chassisseitig nicht an Kugelhöpfen gelagert, sondern mittels eines Schwingenstifts. Einziger kleiner Kritikpunkt, der jedoch auf den vergleichsweise niedrigen Preis zurückzuführen ist: E-Klipse arretieren den Schwingenstift. Über zahlreiche C-Klipse sind die oberen Querlenker eingestellt, sodass sich hier auch zahlreiche Möglichkeiten ergeben, die oberen an die unteren Querlenker – je nach Vorspur – anzupassen.

Für den Ausgleich etwaiger Unebenheiten der Rennstrecke arbeiten am Modell vier Öldruckstoßdämpfer. Diese sind selbstverständlich fertig mit Öl befüllt und bieten ein straffes Setup. Die Federvorspannung und damit die Chassishöhe lassen sich über Kunststofffrän-



An der Vorderachse werden beide Räder abgebremst. Gelochte Stahlbremscheiben werden von zwei Bremsbelägen zum Stehen gebracht

delschrauben einstellen. Während den Dämpfern der Hinterachse unten einer und oben drei Einhängepunkte zur Verfügung stehen, gibt es an der Vorderachse unten zwei und oben zwei Einhängepunkte.

Riemenreißer

Die Kraftübertragung vom Zwei-Spider-Diff zu den Achsen ist mittels 7-Millimeter-Stahlwellen realisiert. Eine gute Wahl. Und natürlich sind die Übergänge zwischen den Diff-Outdrives beziehungsweise den Radachsen und den Wellen mit Gummitüllen geschützt. Allerdings nur an der Hinterachse. Die Kraftübertragung von der Hinterachse zur Vorderachse hingegen erfolgt sehr leichtgängig über einen 10-Millimeter-Riemen, der durch einen extrem flachen Kanal auf dem Chassisboden verläuft. Durch diese niedrige Bauweise wird ein sehr tiefer Schwerpunkt erzeugt. Dennoch musste der Motor fast senkrecht montiert werden, wohingegen er beim 2WD-Chassis noch liegend verbaut war.

Weiter geht es mit der Vorderachse. Diese scheint auf den ersten Blick ähnlich aufgebaut wie ihr hinteres Pendant, weist aber dennoch einige Unterschiede auf. Zunächst ein Blick auf die unteren Querlenker. Diese sind hier lediglich einteilig ausgeführt, was logisch erscheint, da man die Vorspur naturgemäß über die Verbindungshebel zwischen Servosaver und Lenkhe-

Das DMC-legale Resorrohr sorgt für einen kernigen, aber nicht unangenehmen Sound



Der Empfängerakku hat eine Kapazität von 2.000 Milliamperestunden bei 6 Volt. Durch Entfernen von zwei Klipsen kann der Akku samt Halter zum Laden abgenommen werden



Dem RTR-Set liegt sogar ein Steckerlader von Ansmann mit drei Anschlüssen bei. Damit können Sender- und Empfängerakku geladen werden. Auch ein Tamiya-Stecker ist vorhanden, wird beim FG aber nicht benötigt



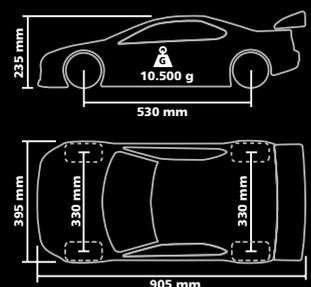
CAR CHECK

4WD-SPORTSLINE-CHASSIS LANGER RADSTAND FG Modellsport

- Klasse: **Verbrenner-Onroad 1:5**
- **Empfohlener Verkaufspreis: 1.120,- Euro**
- **Bezug: Fachhandel**

- **Technik: 4WD-Antrieb über Riemen, vier Öldruckstoßdämpfer, Dreischeiben-Bremsanlage, 26-Kubikzentimeter-Benzinmotor**

- **Benötigte Teile: Spirit**



NEU IN UNSERER KATALOGFAMILIE:

DER MODELLBAUKATALOG 2011/2012

ELECTRONIC
CONRAD
Voller Ideen

Modellbau 2011/12
Schutzgebühr € 3,-

Katalog-
gebühr* nur
€ 3,-

**MEHR ACTION
FÜR DEUTSCHLAND**

Der neue Modellbaukatalog 2011/2012



mehr als 500 Seiten

Auto-, Flug-, Schiffmodellbau

Modelle von Markenherstellern und nützliches Zubehör

Irrtümer und Druckfehler vorbehalten

Am besten gleich anfordern:

• **Telefon: 0180 5 312111*** • **conrad.de/kataloge**

Bei telefonischer und schriftlicher Bestellung geben Sie bitte die Best.-Nr. 90 08 00-7D und den Katalog-Code: AC an. Nennen Sie bei telefonischer Bestellung zusätzlich die Kennung HK MAP. Schutzgebühr: Nur € 3,-**

* (0,14 €/Min. aus dem Festnetz, maximal 0,42 €/Min. aus dem Mobilfunknetz)

** Mit jedem bestellten Katalog erhalten Sie einen Gutschein über €5,-. Dieser ist bei Ihrem nächsten Einkauf ab €25,- Mindestbestellwert einlösbar, sofern Sie dafür eine Kataloggebühr bezahlt haben. Die Schutzgebühr für den Modellbaukatalog beträgt € 3,-. Bei gleichzeitiger Warenbestellung entfällt die Schutzgebühr und somit auch der Gutschein.

 Kataloge

 Filialen

 Online-Shop:
conrad.de

ELECTRONIC
CONRAD
Voller Ideen



Der BMW klebt an der Straße – wie es sich für einen Rennboliden gehört



Lenkt man bei Vollgas leicht ein, schiebt das Modell erst leicht über die Vorderräder, bekommt dann aber Grip und folgt willig den Steuerbefehlen



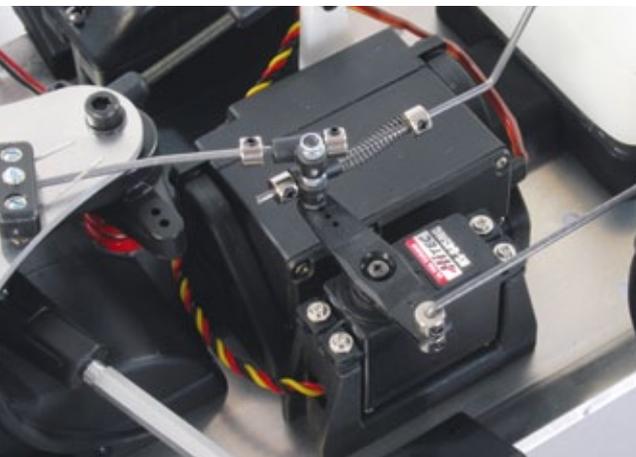
Der große Luftfilter ist liegend zwischen den Hinterrädern montiert. Er ist bereits vorgeölt



beln verändern kann. Die Sturzwerte hingegen sind wie an der Hinterachse über Rechts-links-Spurstangen im oberen Bereich einstellbar. 4-Millimeter-Drahtstabilisatoren dienen an beiden Achsen für ein ausgeglicheneres Kurvenfahrverhalten. Und natürlich sind sämtliche drehenden Teile kugelgelagert.

Wie schon beschrieben, werden im Gegensatz zur Hinterachse die Vorderräder beidseitig abgebremst. Die gelochten Stahlbremscheiben sitzen direkt an den Radachsen und werden von zwei Belägen in die Mangel genommen. Betätigt werden diese über Stahllitzen, die in sauber verlegten Bowdenzügen laufen. Fast wie bei den richtigen DTM-Boliden. Apropos DTM: So langsam wird es mal Zeit für die erste Ausfahrt. Dank des beiliegenden Ansmann-Ladegeräts sind Sender- und Empfängerakku schnell aufgeladen. Der Tank ist mit Sprit befüllt und ein letzter prüfender Blick schweift über das Chassis. Die Lenkung funktioniert mit recht hoher Rückstellgenauigkeit. Das Gasservo betätigt Gas und Bremse zuverlässig und blockiert die Räder so stark, dass sie sich beim Schieben nicht mehr drehen – allerdings sind die Räder noch nicht eingefahren. Noch ein paar Programmierarbeiten am Sender und dann erfolgt der erste Start.

Das ist neu und Ergebnis des Riemenantriebs: Der Servosaver ist nur noch oben, quasi schwebend gelagert



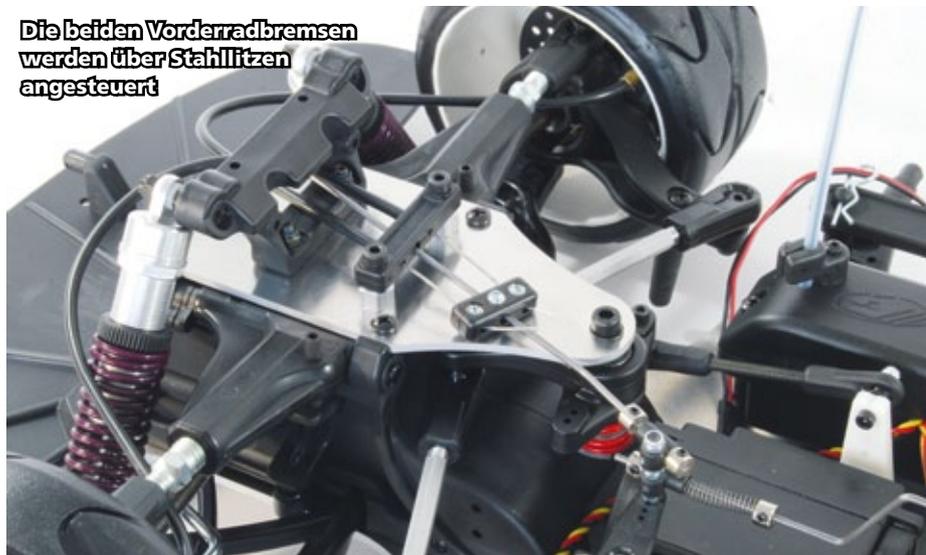
Das Gas-Bremsservo stemmt bis zu 11 Kilogramm, an der Lenkung zerren 28 Kilogramm. Einen Preis für das schnellste Servo gewinnt jedoch keines der beiden

Start frei

Die Throttle-Hold-Funktion wird so programmiert, dass sich die Drossel einen Hauch öffnet. Über die Gummipumpe wird eine Ladung Sprit in den Vergaser befördert. Der Choke ist bereits geöffnet. Die ersten Züge am Anreißer sorgen zunächst für eine anständige Vermischung von Luft und Sprit. Dann die ersten Zündungen, schließlich blubbert das 26er-Triebwerk los. Dank des Resorohrs ist der Sound kernig, aber nicht unangenehm laut. Typisch Sportwagen eben. Und weil der Standgas-klang einerseits wie Musik in den Ohren ist und wir dem Motor andererseits eine Einlaufphase nicht vorenthalten wollen, tuckert er im Throttle-Hold-Modus fröhlich vor sich hin. Eine Tankfüllung lang. Dafür benötigt man natürlich Geduld, denn viel verbraucht so ein Benzinmotor im Standgas nicht.

Doch das Warten lohnt sich. Es dient nicht nur der Langlebigkeit des Motors, es kommt auch der Leistungsfähigkeit, dem Spritverbrauch und allen anderen Parametern eines Verbrennungsantriebs zugute. Dafür kann man es im Anschluss umso mehr krachen lassen. Mit den noch rutschigen, nagelneuen Reifen finden die ersten Eingewöhnungsrunden statt. Schnell bauen die Standardpneus Grip auf und werden spürbar warm. So kann es langsam auch schneller werden, ohne bei der nächsten Kurve im Kiesbett zu landen. Nach einer knappen Viertel-Tankfüllung ist das erste Gefühl für den 1:5er da und die Reifen sowie

Die beiden Vorderradbremsen werden über Stahllitzen angesteuert





Der Tank ist exakt mittig platziert. So bleibt das Fahrverhalten bei leerer werdendem Reservoir nahezu unbeeinflusst

Bremsen entwickeln stetig mehr Leistung. So kann es schneller aber auch sicherer rundgehen. Was sich hier schon zeigt, ist die enorme Gutmütigkeit des Modells.

Aber genug gefaselt, jetzt geht es rund. Auf der langgezogenen Geraden erfolgen die ersten Vollgastests aus dem Stand. Dank des breitgefächerten Drehzahlbereichs, in dem das Drehmoment relativ groß ist, beschleunigt der Bolide für ein Großmodell beachtlich. Natürlich darf man dabei nie vergessen, dass es sich um einen 10-Kilo-Koloss handelt, der natürlich entsprechend vorbildgetreu die Hufe schwingt. Bedenkt man das, kann das Modell im Sprint nur überzeugen. Kaum hat man am Gashebel gezogen, rauscht der BMW schon nach kurzer Beschleunigungsphase mit geschätzten 70 Stundenkilometer vorbei. Bleibt man jetzt auf dem Gas, ergeben sich auf der Geraden Topspeed-Werte, die jenseits von Gut und Böse liegen. Für ein RTR-Modell mit Benzinmotor ist das absolute Oberliga – Franz Gröschl hat den Bogen eben raus.

Dreier-Team

Nach so viel Highspeed muss der Tourer natürlich auch irgendwann wieder zum Stehen kommen. Und

das gelingt dank der drei Bremsen ganz vorzüglich. Bei einer Vollbremsung ist die Verzögerung enorm. Wenn die Reifen richtig heiß gefahren sind, schafft es das verbaute Servo nicht, die Räder zum Blockieren zu bringen. Doch dadurch können gerade Neulinge bei einer Vollbremsung nicht viel falsch machen. Natürlich sieht das Ganze noch einmal anders aus, wenn man in Kurven oder bei Fahrbahnebenenheiten bremst. Doch selbstverständlich lässt sich die Bremskraft hier auch dosiert einsetzen. Und trotz der sehr straffen Fahrwerksabstimmung ist es nicht zu vermeiden, dass die Frontschürze über den Asphalt geschoben wird.

Beim schnellen Slalom überzeugt das Modell auf ganzer Linie. Lediglich das Lenkservo könnte etwas knackiger reagieren. Aber Slalom ist natürlich wenig realistisch. Daher folgen nun ein paar richtige Runden. Vollgas auf der Ideallinie, kurz anbremsen, einlenken, das Modell schiebt leicht über die Vorderachse, folgt dann willig dem Befehl. Am Ende der Kurve wieder Gas. Zunächst noch vorsichtig – da geht noch mehr. Also auf in die nächste Kurve. Dieses Mal geht der Gashebel beim Herausbeschleunigen langsam aber sicher an den Anschlag. Und siehe da: kein Problem. Das Heck will zwar aufgrund feiner Streckenunebenheiten leicht tänzeln, doch die griffigen Reifen bieten Paroli und sorgen für eine gut beherrschbare Beschleunigung. Der Allradantrieb hat jetzt schon überzeugt. Ein so neutrales und leicht zu steuerndes Modell ist Spitzenklasse. Doch hier und da ist feiner Sand auf dem Testtrack. Kommt der BMW hier drauf, übersteuert er recht stark und man muss schnell gegensteuern, sonst endet die Fahrt in einer mehr oder weniger eleganten Pirouette.

Provoziert man es durch heftige Lenkbewegungen, das Heck zum Ausbrechen zu bewegen, dann nur für kurze, gut kontrollierbare Sekundenbruchteile. Wer lieber die Reifen schonen will, sollte langsam fahren. Aber das will man doch nicht – nicht mit einem derart schnellen Modell. Da will man nur noch Gas geben. ■

Cooler Optik
Kraftvoller Antrieb
Ausgewogenes Fahrverhalten
Kompletter Lieferumfang

Servos könnten schneller sein

FAZIT

FG macht den Großmodellmaßstab preislich und technisch gerade für Einsteiger in diese Klasse interessant – schon immer. Doch mit dem 4WD-Chassis geht das Winterbacher Unternehmen nun noch einen Schritt weiter. Perfekte Performance trifft hier auf ein sehr einfaches Handling. Dieses Modell ist für Einsteiger wie Fortgeschrittene gleichermaßen zu empfehlen.

▼ **Anzeige**

1/8 4WD Electric Offroad Buggy

XONIC

Brushless Buggy

2. Platz
Warm-Up
Bischofsheim

299,00 €
RTR/Set

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

CS-ELECTRONIC
FACTORY

www.cs-electronic.com



IHR HOBBY-UNIVERSUM IN LEIPZIG

modell hobby Spiel

30.Sept. – 3.Okt.2011

von Freitag bis Montag



www.modell-hobby-spiel.de · www.hobby360.de

Mit freundlicher Unterstützung von



www.modell-aviator.de

www.rc-heli-action.de

www.3d-heli-action.de

www.cars-and-details.de

www.trucks-and-details.de

www.rad-und-kette.de

www.kite-and-friends.de

www.teddys-kreative.de

www.puppen-und-spielzeug.de

www.babypuppen-magazin.de

www.spielbox.de

Der heiße Draht zu CARS & Details:

Redaktion:

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

Post:

Wellhausen & Marquardt Medien, Redaktion **CARS & Details**
Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Aboservice:

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

Post:

Leserservice, **CARS & Details**
65341 Eltville

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

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

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

www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand

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

Tarantula 4WD M 1:5 RTR

Motor: CY 23ccm
700ccm Kraftstofftank
Massive 22mm Al. Öldruckstoßdämpfer
CNC gefräste Alu Chassisversteifungsstreben mit
RC-Anlage: 2.4 GHz
Servos: 15kg Gasservo, 18kg Lenkservo
Abmessung (L x B x H): 760mm x 460mm x 305mm
Radstand: 520mm
Spurbreite: 450mm (vorne) / 460mm (hinten)
Gewicht: ca. 11,5 kg
Ohne Empfängerakku (6V) und Ladegerät



RTR
799,-
UVP

Tarantula 4WD M 1:5 Super Sport

Schmutzabweiser an den Stoßdämpfern
CNC gefräste Alu C-Hub
CNC gefräste Alu Halterung Mitteldiff. & Motor
CVD Kardanwellen V/H mit Gummimanschetten
CNC gefräste Alu Differential Gehäuse



SUPER SPORT
769,-
UVP

Ohne:
Motor, RC Anlage, Lenk- und Gasservo,
Empfängerakku (6V) und Ladegerät



Tarantula 4WD M 1:5 Pro Race

CNC gefräste Alu Querlenker
CNC gefräste Alu Radträger hinten
CNC gefräste Alu Topplatte vorne



PRO RACE
999,-
UVP

Ohne:
Motor, RC Anlage, Lenk- und Gasservo,
Empfängerakku (6V) und Ladegerät

Die Adresse für
RC-Cars mit Verbrennungsmotor:

www.rc-car-online.de



RC-Car-Shop Hobbythek
Nauenweg 55
47805 Krefeld

Tel.: 02151-820200 Fax: 02151-820200



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





Im Gespräch mit 1:8-Offroad- Weltmeister Cody King

Es ist Mittwochnachmittag. Einer von jenen Nachmittagen, an denen es jeden Moment anfangen kann zu regnen; Elektrizität liegt in der Luft. Doch das Wetter ist nicht der einzige Grund dafür. Hoher Besuch hat sich angekündigt. Cody King, amtierender Weltmeister der 1:8er-Buggy-Klasse, ist auf dem Weg zu CARS & Details.

Dann kommt er endlich an. Eine Dreiviertelstunde Verspätung hatte sein Flieger. Und wie so oft, sind die vermeintlich großen Momente doch viel unspektakulärer als man sie sich vorher ausmalt. Die Begrüßung fällt kurz aus „Hi, I'm Cody“. Etwa 1,80 groß, Baseballcap, Kinnbärtchen, kurze Hose, lässiges T-Shirt – wie man sich einen Ami eben vorstellt. Und da ist noch sein Begleiter, Paul King – der Vater, Mechaniker, Mann hinter dem RC-Car-Superstar. Aussehen? Identisch. In der Hand? Natürlich Codys MP9. Schließlich gehören solche Termine für den jungen Mann, der in der Szene von heute auf morgen weltbekannt wurde, zum Tagesgeschäft; er weiß, worauf es ankommt.

Es geht ins Besprechungszimmer ein paar Meter den Gang entlang. Die beiden aus Übersee haben erst vor einer guten halben Stunde den Flughafen verlassen. Der übliche Smalltalk. Bei der Erklärung, dass der Camcorder auf dem Tisch das Gespräch nur akustisch aufzeichnet, gibt Codys Vater sofort den amerikanische Humor zum Besten „Wenn du die Kappe von der Linse nimmst, könntest du sogar filmen.“ Den leicht schelmischen Blick beherrscht er perfekt. Ein leichtes Grinsen kann man sich kaum verkneifen, wenn man ihn ansieht. Cody ist das genaue Gegenteil. Er lächelt nicht, grinst nicht, bleibt stets sachlich.

Cody ist 24 Jahre alt. Er kommt aus Santa Ana, Kalifornien, lebt dort zusammen mit seinem Bruder und seiner Freundin. Ein sympathischer junger Mann, aber zurückhaltend. Die ersten Antworten kosten ihn ein wenig Überwindung. Aber er ist ganz Profi, achtet auf seine Worte. Sein erstes Statement: „Ich denke, ich lebe einen Traum“.

CARS & Details: *Cody, du bist Weltmeister. Lass uns ein paar Jahre früher starten. Seit wann fährst du RC-Cars?*

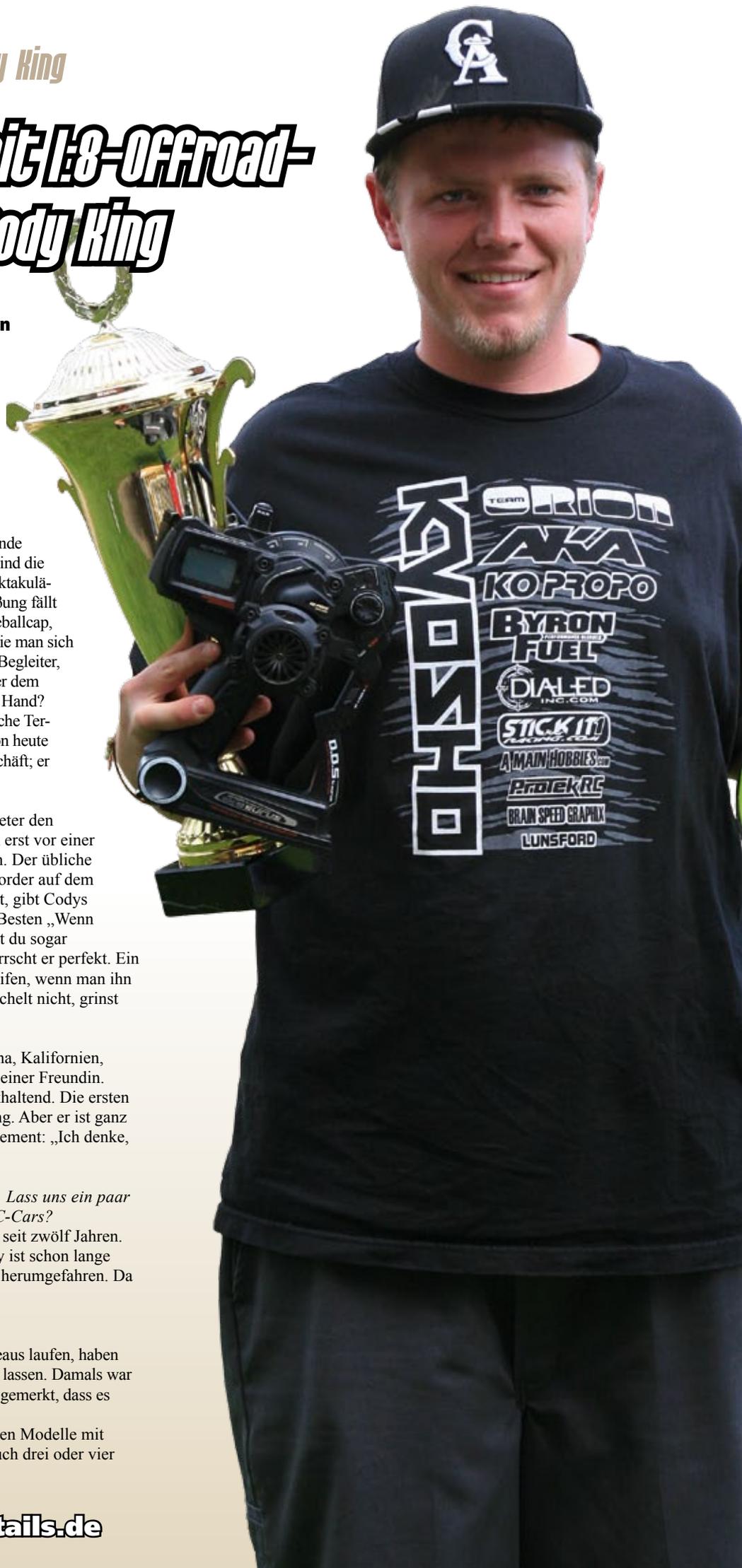
Cody King: Seit ich 13 bin – oder zwölf. Ja, seit zwölf Jahren.

Paul King: Rennen, seit er elf ist. Aber Cody ist schon lange vorher mit seinem Nitro-Truck im Hinterhof herumgefahren. Da war er wirklich noch sehr klein.

Also quasi seit er laufen kann?

Paul King: Ja! (lacht) Kaum konnte er geradeaus laufen, haben die RC-Cars nicht mehr lange auf sich warten lassen. Damals war es alles noch zum Spaß aber später haben wir gemerkt, dass es mehr für ihn ist.

Cody King: Viele von meinen Freunden hatten Modelle mit Elektroantrieb. Darum war ich am Anfang auch drei oder vier



„MP9 ist MP9 - die sind alle gut“

Jahre in dieser Klasse unterwegs. Später bin ich dann aber in die 1:8er-Nitro-Klasse gewechselt. Seitdem fahre ich auch nichts anderes.

Erinnerst du dich noch an dein erstes Auto?

Cody King: Das aller-allererste? Oder mein erstes 1:8er-Car?

Das allererste.

Cody King: Traxxas Nitro-Hawk. Verbrenner. Als ich sechs oder sieben war.

Und als du dann angefangen hast Rennen zu fahren – hättest du gedacht, dass du jemals so erfolgreich wirst?

Cody King: Am Anfang natürlich nicht. Da war es zum Spaß. Das war so ein Ding zwischen meinem Vater, meinem Bruder und mir. Aber irgendwann hat mein Bruder aufgehört. Dann waren nur noch mein Vater und ich übrig. Ich wurde immer schneller und schneller. Und das als kleiner Knirps. Irgendwann hat dann auch mein Vater aufgehört selbst zu fahren, um mich voll zu unterstützen. Das half mir wieder, schneller und schneller zu werden. Je öfter wir an der Rennstrecke standen, desto mehr wurde daraus.

War es ein eher kurzer Prozess?

Cody King: Nein, es war ein recht langer Prozess. Man könnte denken, es ging schnell, aber das täuscht. Die Zeit vergeht einfach schnell, wenn man so viel Spaß bei einer Sache hat.

Inzwischen fährst du den MP9 von Kyosho. Was sind deiner Meinung nach die interessantesten Details an diesem Auto?

Cody King: Zunächst

mal die Tatsache, wie es fährt, wie es sich handeln lässt. Es ist eines der besten, wenn nicht sogar das beste RC-Car. Um ehrlich zu sein, ist mein Vater beim technischen Aspekt der bessere Ansprechpartner. Im Grunde bin ich noch nie wirklich ein anderes Auto so intensiv im Rennen gefahren. Vielleicht mal für ein paar Minuten – aber mehr nicht.

Paul King: Das ist eine interessante Frage. Vielleicht weißt du, dass der Losi 8ight alles in den Schatten gestellt hat. Der war einfach superschnell. Und dann kam Kyosho und hat den MP9 upgedatet. Und wie ich finde, fanden die Modifikationen genau an den richtigen Stellen statt. Er hat die gute Beschleunigung, das niedrigere Gewicht, den superguten Antriebsstrang aber er hat immer noch Kyosho-Style. Ich mag die Stabilität, die Art und Weise, wie dieses Modell gebaut ist. Und das macht den MP9 in meinen Augen einzigartig.



Wer rund 1.200 Facebook-Freunde hat, ist auch stets erreichbar. Codys iPhone macht's möglich

nigung, das niedrigere Gewicht, den superguten Antriebsstrang aber er hat immer noch Kyosho-Style. Ich mag die Stabilität, die Art und Weise, wie dieses Modell gebaut ist. Und das macht den MP9 in meinen Augen einzigartig.

Cody zieht sein iPhone aus der Tasche. Wirft kurz einen Blick auf das Display, tippt ein wenig darauf herum. Vermutlich Facebook. Cody hat dort rund 1.200 Freunde. Da muss man immer präsent sein.

Cody King: Losi hat das Rennengeschehen auf ein neues Level gehoben. Die anderen Hersteller haben dann natürlich nachgezogen und sind nun einen Schritt weiter. Darum hinkt Losi jetzt etwas hinterher und ist in Zugzwang.

Paul King: Du musst dir vorstellen, wir hatten den MP9 zur WM 2008 gerade zwei Wochen und Cody ist direkt ins Finale gefahren. Das war für mich ein deutliches Zeichen. (lacht)

Wo liegen die Unterschiede zwischen der normalen MP9-Version und der World-Edition – deiner Version?

Cody King: Es sind einfach ein paar kleinere Verbesserungen, bessere Teile. Zum Beispiel der nach vorn versetzte Empfängerakku. Aber wenn du mich fragst – MP9 ist und bleibt MP9. Die sind alle irgendwie gut.

Wenn du jetzt ein gänzlich neues RC-Car bekommst. Wie ist deine Vorgehensweise, um das Auto kennen zu lernen?



Und mal wieder abgeräumt. Sicherlich nicht der erste Goldpokal für den 24-Jährigen



Cody bei den Kyosho X-Perience-Days in Bistensee Ende Mai. Ein bisschen „typisch Ami“: die Klamotten und der lässige Blick. Und ein Detail darf nicht fehlen: die Baseballcap

Cody King: Üben. Du musst es immer und immer wieder fahren, ein Gefühl dafür entwickeln.

Also hast du kein spezielles Schema, nachdem du vorgehst?

Cody King: Am Anfang fahre ich immer erst mal langsam und gewöhne mich daran, wie das Auto reagiert. Aber das ist in der Regel nur eine Sache von einem Tag. Vor einem großen Rennen versuchen wir natürlich das Modell ausgiebig zu testen und das optimale Setup zu finden. Irgendwann funktioniert dann alles und es kann los gehen.

Was sind denn die entscheidenden Parameter, die du dabei änderst?

Cody King: ...

Paul King: Reifen.

Cody King: Reifen. Und vielleicht das Dämpfer-Setup. Aber auf einem großen Rennen musst du dich schnell entscheiden. Da kannst du keine langwierigen Tests machen. Wir wollen so etwas immer schnell hinter uns bringen. Ich übe ein bisschen und dann geht's ab ins Rennen.

Und wie sieht es mit solchen Umbaumaßnahmen wie der veränderten Akkuposition aus? Ist es normal, dass du in der eigentlichen Struktur des Modells Verbesserungspotenzial suchst?

Cody King: Das hat sich so ergeben. Das Auto fährt einfach besser – in allen Lebenslagen. Aber wir haben nicht auf mehreren Strecken mehrere Positionen ausprobiert. Wir haben den Akku nach vorne verlegt und festgestellt, dass es deutliche Vorteile bringt.

Paul King: Die Akku-Positionierung kommt der Balance des Autos zugute. Wir haben es in Pattaya auf der WM probiert. Und der Unterschied war signifikant. Besonders auf so einem Highspeed-Kurs. Darum haben wir den Akku einfach da gelassen.

Wie oft trainierst du?

Paul King: (lacht)

Cody King: Ich habe fast jedes Wochenende ein Rennen. Und wenn nicht, dann übe ich. Also vielleicht drei Mal in der Woche. Aber eigentlich fahre ich meistens Rennen.

Also sind die Rennen dein Training?

Cody King: Ja, das kann man so sagen. Vor wichtigen Rennen übe ich natürlich zusätzlich ein paar Tage vorher.

Und wenn du mal ein paar Wochen aussetzt, merkst du einen Unterschied?

Cody King: Ja, das merkt man. Du bist im Rennen einfach langsamer. Wenn du nur übst, vier Wochen nicht fährst und dann wieder übst, wirst du nicht merken, dass du langsamer bist. Aber sobald du wieder ein Rennen fährst, wird es deutlich. Es ist eine andere Welt. Da geht es immer noch einen Schritt weiter. Du musst dich selbst im Zaum halten. Es kann sein, dass alles schief geht und du keine guten Zeiten fährst. Dann wirst du sauer. Du musst einfach das Renn-Feeling behalten. Üben ist gut für das fahrerische Können aber die Rennen sind wichtig für den mentalen Aspekt.

Was machst du eigentlich, wenn du gerade kein RC-Car fährst?

Cody King: Hmm ... ich mache nicht viel sonst. Eigentlich fahre ich die ganze Zeit Rennen. Oder ich plane die nächsten Rennen.

Also hast du gar keine Zeit für andere Hobbies?

Cody King: Nein. Weißt du, wenn du nach einem Rennen Heim kommst, bist du müde und willst dich entspannen. Und wenn die Entspannungszeit um ist, wartet schon das nächste Rennen. Natürlich bin ich auch mal zu Hause bei meiner Freundin und verbringe Zeit mit ihr.

Also sehr anstrengend?

Cody King: Es kann anstrengend sein, ja. Vor allem mental. Manchmal will ich einfach die Füße hochlegen und an nichts denken, nichts machen. Aber wenn es weiter geht, muss ich wieder fit sein. Wenn du gut sein willst, musst du dafür arbeiten. Ein WM-Titel kommt nicht von alleine zu dir.

Paul King: Es sind ja nicht nur die Rennen. Es geht auch abseits der Rennstrecken weiter. Wir reden mit Leuten aus der Industrie ...

... oder ihr sitzt hier.

Paul King: (lacht) Ja, genau. Es füllt dich komplett aus. Wenn du dann mal zur Ruhe kommst, ist jede Minute wertvoll.

Fahrt ihr denn oft in andere Länder? Oder ist es größtenteils bei Euch in der Nähe?

Cody King: Das meiste ist schon in den USA. Aber wir sind auch des Öfteren in Übersee. Zum Beispiel Japan – drei Mal –, Frankreich – zwei Mal – aber das ist unser erstes Mal in Deutschland. Im Großen und Ganzen verlassen wir das Land nur zwei oder drei Mal im Jahr.

Paul King: Codys Termine haben nach Pattaya extrem zugenommen.

Ja, das verwundert wenig (lacht). Was denkst du denn, wirst du in vielleicht zehn oder 15 Jahren machen?

Cody King: Ich will RC-Cars fahren. So lange wie es nur geht. Natürlich wird es nicht für immer gehen aber irgendwie will ich in dieser Sparte bleiben. Vielleicht arbeite ich mit einem Team oder einem Hersteller zusammen. Aber erst mal will ich natürlich noch Rennen fahren.

Hast du denn mal drüber nachgedacht, selbst RC-Cars zu produzieren?

Cody King: Ein bisschen. Hier und da. Aber dann habe ich es doch immer wieder verworfen. Im Moment stehen nur die Rennen im Fokus. Auch wenn ich gerade nicht fahre oder plane oder sonst etwas mache, begleiten mich die RC-Cars doch irgendwie immer.

Paul King: Wobei die Zukunft im Moment keine hohe Priorität hat. Ich meine, er steckt gerade mitten in seiner Karriere. Es ist noch ein gutes Stück Arbeit. Jetzt muss erst mal ein weiterer Titel her. Man wird nicht einmal Weltmeister und damit ist die Sache beendet. Darum ist der nächste Gewinn wirklich wichtig. Und ich denke, Cody fühlt sich in der Verfassung, wieder zu gewinnen.

Zum Abschluss noch eine kurze Foto-Session. Der bis hierher fast emotionslose Weltmeister fängt beim Blick in die Kamera plötzlich an zu grinsen, als hätte er just in diesem Moment den nächsten WM-Titel eingefahren – Cody ist eben Profi durch und durch.

SANWA THE 2.4GHz SPECIALISTS

DIE CAR SPEZIALISTEN

M11X MT-4 MX-3X



MT-4

- Schnellste 2.4GHz Telemetrie Fernsteuerung der Welt!
- Telemetrie** (Motortemperatur, RPM und Empfängerspannung)
- RX-461 Telemetrieempfänger und 2 Sensoren enthalten!

MX-3X

- Beste Performance unschlagbar günstig
- Einstellbare Modulationsart (FHSS-3, FHSS-3F, FHSS-2)
- Alle Grundfunktionen digital einstellbar
- 18 Modellspeicher

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

UPE 269.90€

MX-3X Sender/Empfänger-Set
#101A29072A

UPE 169.90€



M11X

- Die erste Wahl der internationalen Champions.
- Reichweite 400m
- Großes hochauflösendes hintergrundbeleuchtetes LCD Display
- 30 Modellspeicher, 12 Benutzer

M11X FHSS-3 2.4GHz
#101A28472A

UPE 419.90€

BLITZSCHNELLES ANSPRECHVERHALTEN

So direkt war R/C-Fahren noch nie! Die FHSS-3 und FHSS-4 Technologie sorgt für eine Übertragungs- und damit Reaktionsgeschwindigkeit, die ihresgleichen am Markt sucht.

UNVERGLEICHLICHE ÜBERTRAGUNGSSICHERHEIT

Als wären Sie mit Ihrem Fahrzeug verbunden! Bei der neuen FHSS-3 und FHSS-4 2.4GHz Funktechnologie wird die gleiche Trägerfrequenz nur für den Bruchteil einer Sekunde verwendet. Bei Störung dieser wird somit nicht das Gesamtsignal gestört.

ZUKUNFTSSICHERE TECHNOLOGIE

Das ist Kompatibilität ohne Grenzen! Die kleinen, leichten High-Performance Empfänger sind mit allen handelsüblichen digitalen und analogen Servos kompatibel.

Die Marke der Champions:
Weltmeister 2011
Doppelweltmeister 2010
Europameister 2011
Deutscher Meister 2011
und es geht weiter ..

WEITERE PRODUKTE



RX-451 FHSS-3 Empfänger
#107A40833A UPE 94.90€



RX-461
#107A41043A

** Die Telemetrie funktioniert nur mit dem RX-461 Empfänger



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

WWW.LRP.CC

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



Praktisch jedem RC-Car-Enthusiasten ist der Name Novarossi ein Begriff. Die italienische Edelschmiede gehört zu den traditionsreichsten Manufakturen von hochklassigen Wettbewerbsmotoren. Dass Tradition keinesfalls mit Rückständigkeit gleichzusetzen ist, will der neue Plus 21-4 BTTS unter Beweis stellen.



Purple Heart

3,5er der Extraklasse

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Zugegeben, die ganz großen Entwicklungsschritte im Bereich der Verbrennungsmotoren für RC-Cars sind längst gemacht worden. Darüber, was ein Nitro-Triebwerk kraftvoll, zuverlässig und spritsparend arbeiten lässt, herrscht herstellerübergreifend Einigkeit. So sind es Nuancen in Präzision und Konstruktion, die heutzutage den Unterschied machen. Gerade in der Wettbewerbsklasse gibt es hier Merkmale, die über Sieg oder Niederlage entscheiden.

Eindruck schinden

Schon der optische Auftritt des 21-4 BTTS lässt keine Fragen bezüglich seiner Ausrichtung offen. Ein riesiger, violetter Kühlkopf thront über dem Kurbelgehäuse. Damit ist klar, dass es sich bei unserem Probanden nur um einen Offroad-Motor handeln kann, der in Buggys und Truggys im Maßstab 1:8 den idealen Einbauort findet. Nach der Demontage des Kopfs gibt dieser Geheimnisse preis, die weit über seine eigentliche Größe hinaus reichen. Der separate Turbobrennraum wurde

weit in die Kühlrippen eingelassen, was den Kopf extrem tief sitzen lässt. Sinn und Zweck ist es dabei, den Schwerpunkt des Motors im Modell möglichst niedrig zu platzieren und so die Fliehkräfte gering zu halten. Darüber hinaus wurden dem Kühlkopf werksseitig an allen erdenklichen Bereichen Bohrungen verpasst, die sein Eigengewicht zusätzlich senken. Und wo schon der Bohrer eingespannt war, ließ man ihn auch gleich noch einige Rippen des Kurbelgehäuse erleichtern – Konsequenz ist Trumpf.

Den wohl wichtigsten Job im Motorgehäuse – nämlich den der Kraftgewinnung – übernimmt eine ABC-Laufgarnitur mit zwei zentralen Einlässen, jeweils einem Schnürleport auf beiden Seiten und einem heckseitigen Auslasskanal. Das konventionelle Vierkanaldesign deutet an, dass Novarossi bei diesem Triebwerk nicht bereit ist, der maximalen Drehzahlgewinnung alles andere unterzuordnen. Mit einem angegebenen, nutzbaren Drehzahlband von 6.000 bis 38.300 Umdrehungen pro Minute ist der Plus 21-4 BTTS zwar alles andere als niedertourig unterwegs. Dennoch scheint es auch andere Prioritäten zu geben, die erfüllt werden sollen.



Erst bei genauerem Hinsehen ist die ringförmige Stahleinlage in der hinteren Motorabdeckung zu erkennen



Die Zylinder-Laufbuchse in der 360-Grad-Ansicht

Dieser Eindruck setzt sich bei der Betrachtung der Pleuelwelle fort. Mit ihrem Hub von 16,8 Millimeter wird zwar im Verhältnis zur Bohrung von 16,26 Millimeter durchaus ein langhubiges Layout erzielt, allerdings in einer relativ moderaten Größenordnung. Richtig zur Sache geht es dagegen bei der Pleuelwange, die eine Turbofräsung aufweist und insgesamt eher schlank ausfällt. Hier ist offensichtlich nicht das Ziel, einem Hobbyeinsteiger trotz mangelnder Kenntnisse bei der Vergasereinstellung durch eine hohe Schwungmasse noch irgendwie einen stabilen Leerlauf zu generieren. Stattdessen soll Fortgeschrittenen und Profi-Piloten – denn das sind eindeutig die Zielgruppen des Motors – ein möglichst vibrationsarmes Laufverhalten über das gesamte Drehzahlband zur Verfügung gestellt werden.

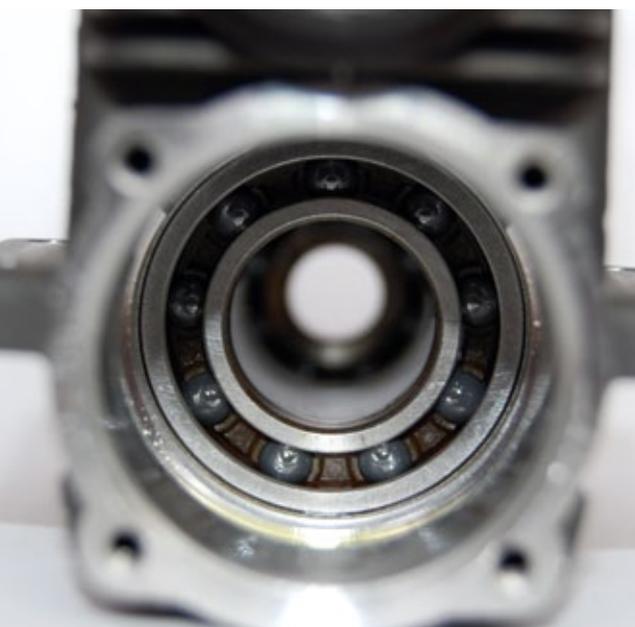
Edle Stoffe

Für einen reibungsarmen Lauf der Pleuelwelle hat sich Novarossi noch weitere Verfeinerungen einfallen lassen. Ein Hauptlager mit Keramikugeln gehört in dieser Klasse schon zum guten Ton. Das gleichermaßen bestückte Frontlager jedoch ist durchaus etwas Besonderes und auch bei Motoren auf höchstem Qualitätsniveau absolut kein Selbstgänger. Ein strömungsgünstig bearbeitetes und Ultraschall-geprüftes Pleuel

tut sein Übriges, um die gewonnene Kraft möglichst effizient und verlustarm in den Antriebsstrang des Trägermodells weiterzuleiten.

Sehr speziell ist ein Ausstattungsmerkmal an einem Bauteil, das sonst eher wenig Beachtung findet. In die hintere Abdeckung des Motorgehäuses wurde eine ringförmige Stahleinlage eingesetzt, deren Radius der Drehbewegung des Pleuelzapfens entspricht. Konstruktionsbedingt schleifen das untere Pleuelauge und der Zapfen in diesem Bereich, was gewöhnlich Abrieb zur Folge hat. Diesem unerwünschten Effekt soll der Stahlring entgegen wirken.

Bevor überhaupt irgendwelche Kraft gewonnen wird, muss das dazu notwendige Gemisch zuerst aufbereitet werden. Hierfür zeichnet ein Komposit-Vergaser verantwortlich, dessen Grundmaterial unerwünschte Wärme abschirmt. Die Einstellungen werden klassisch über eine Low-speed- und eine High-speed-Nadel bewerkstelligt. Für einen angemessenen Leerlauf sorgt eine dritte Einstellschraube. Positiv ist an dieser Stelle zu bemerken, dass Novarossi die Leerlaufschraube an der „richtigen“ Stelle positioniert hat, nämlich zwischen Vergaserkörper und Kühlkopf. Was eigentlich wie eine Selbstverständlichkeit klingt, ist keine. Bis heute ist es nicht zu allen Motoren-



Sowohl im Haupt- als auch im Frontlager drehen sich Keramikugeln



Komposit als Werkstoff hält Wärme effizient vom Vergaser fern

TECHNISCHE DATEN

- Hubraum: 3,5 ccm ■ Bohrung: 16,26 mm ■ Hub: 16,8 mm ■ Pleuelwelle: 14 mm SG ■ Glühkerze: Turbo ■ Drehzahlbereich: 6.000-38.300 U/min
- Leistung: 2,6 PS bei 35.800 U/min ■ Gewicht: 358 g



Die Kurbelwelle verfügt über eine moderate Schwungmasse und zusätzliche Verfeinerungen



herstellen durchgedrungen, dass die Leerlaufschraube nur dort optimal zu erreichen ist. Insgesamt vier mitgelieferte Venturi-Einsätze mit Durchlässen zwischen 6,5 und 8 Millimeter erlauben zusätzliche Optimierungen der Laufcharakteristik.

Werksvorgabe

Neben den technischen Spezifikationen zeigte unser Testobjekt eine weitere Besonderheit. In der „Break In“-Version spulen Novarossi-Motoren bereits werkseitig eine Basis-Einlaufphase ab und gelangen so optimal vorbereitet zu ihrem neuen Besitzer. Eine spezielle Dokumentation des Vorgangs liegt in Form einer Test-Card bei. Diese Maßnahme zeigt Novarossis Anspruch, die Anhänger der Marke mit einer optimalen Ausrüstung zu versehen.

Insgesamt bietet der Novarossi Plus 21-4 BTTS Qualitätsmerkmale auf allerhöchstem Niveau, die so gar nichts mit der Massenfertigung einiger asiatischer Konkurrenten gemeinsam haben. Das Konzept ist durchdacht und setzt auf ein optimales Zusammenspiel aller Bauteile. In Sachen Layout wurde der Plus 21-4 eher auf ein breites nutzbares Drehzahlband und gute Kraftstoffökonomie ausgerichtet, statt diese wichtigen Eigenschaften den letzten 1.000 Umdrehungen pro Minute zu opfern. Allerdings geschah dies auf einem hohen Level. Laut Hersteller erreicht das



Selbst das Kurbelgehäuse blieb nicht von Erleichterungsbohrungen verschont

Triebwerk seine maximale Leistung von 2,6 PS bei einer Drehzahl von 35.800 Umdrehungen pro Minute – wahrlich kein handzahmer Wert. Bevorzugtes Einsatzgebiet dürften technisch anspruchsvolle, kurvenreiche Pisten sein, in deren Verlauf neben Topspeed auch Drehmoment und eine lineare Laufkultur von Bedeutung sind.

Zu bemängeln gibt es eigentlich nur etwas in Sachen Dokumentation. Einige Informationen werden statt in Englisch in Italienisch präsentiert. Da es sich dabei um Fachbegriffe handelt, können leider selbst umfangreiche Wörterbücher nicht für jeden Ausdruck eine präzise Übersetzung bieten. Die Konstruktion selbst jedoch ist praktisch ohne Fehl und Tadel. Alles andere wäre allerdings auch eine Überraschung gewesen, denn gerade im Bereich der hochwertigen Wettbewerbsmotoren ist Novarossi seit vielen Jahren ein absoluter Big Player. Dieser Anspruch setzt sich auch im Plus 21-4 BTTS eindrucksvoll fort. ■



Sein mächtiger Kühlkopf kennzeichnet den 21-4 BTTS auf den ersten Blick als Offroad-Triebwerk



Der separate Turbobrennraum unseres werkseitig eingelaufenen Probanden wurde tief im Kühlkopf platziert



ROBITRONIC
POWER FOR WINNERS



READY-TO-RUN

WRAITH™

1/10th SCALE ELECTRIC 4WD ROCK RACER

ANY CATEGORY, EVERY STYLE, ALL TERRAIN.

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



**DO ANYTHING,
GO ANYWHERE.™**



Wraith in Action www.axialracing.com



Wuchtbäume

Mehr ist einfach immer besser. Auch bei Carson sieht man das so, denn neben der 1:8er-Rakete Specter 6s bieten die Sonneberger eine weitere Neuheit für 6s-Akkus: den Dirt Attack XXL. Dieser Buggy ist ebenfalls mit einem 2-200-Watt-Antrieb ausgerüstet, doch der Dirt Attack punktet mit echter Größe. Stattliche 750 Millimeter Länge machen ihn zum echten 1:6er-Buggy.



Text und Fotos:
Stefan Strobel

Sieht man das Gefährt in direkter Nähe, beeindruckt die Größe. Wobei die Konstruktion und das Design im Grunde von einem 1:8er-Buggy übernommen wurden. Klar, so einfach haben es sich die Entwickler des Dirt Attack nicht gemacht, warum sollte man auch bestimmte, lange Jahre bewährte technische Lösungen nicht einfach übernehmen? Und was sollte man auch am Aufbau, Chassisplatte, Getriebegehäuse und Dämpferbrücken anders machen? So besitzt der 1:6er von Carson auch alle Komponenten und Merkmale eines kleineren Buggys – nur eben immer eine ganze Ecke größer.

Unter der Haube

Eine technische Besonderheit findet sich dann doch, beziehungsweise fällt sie sofort beim Abnehmen der bereits farbig gestalteten und

ausgeschnittenen Karosserie auf. Beim Dirt Attack ist der Antrieb vorn eingebaut. Direkt hinter dem vorderen Diffgehäuse sitzt auf der linken Chassis-hälfte, mit einem außerordentlich großflächigem Kühlkörper versehen, der mächtige Brushlessinnenläufer mit 980 Umdrehungen in der Minute pro Volt, daneben das Jumbo-Lenkservo E2010 und darauf der Carson Dragster-Brushless-6s-Regler mit 150 Ampere Belastbarkeit. Dass der Motor einen so dominierenden Kühlkörper besitzt, kann nur einen Schluss zulassen: Hitzeprobleme. Um nicht zuviel vorzugreifen sei hier angemerkt, dass der Motor tatsächlich ein kleiner Hitzkopf ist. Wer länger als zehn Minuten fahren möchte, sollte sich um eine aktive Kühlung des Motors Gedanken machen. Ein Anschluss hierfür ist beim Regler in Form eines Servosteckers bereits vorhanden.

Spassmaschine nicht nur für grosse Jungs



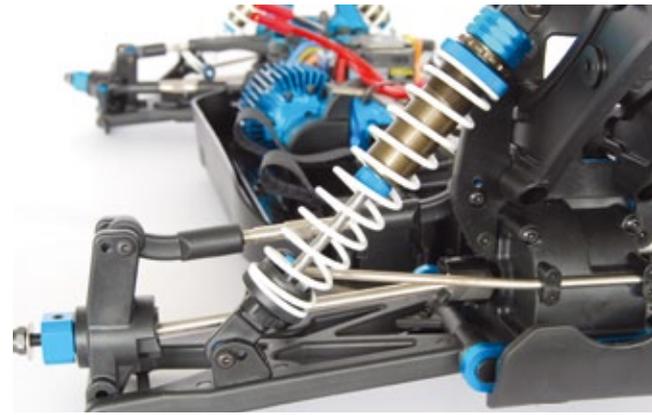
Wenn der Motor vorn sitzt, hat der Akku natürlich nur noch hinten Platz. Doch das ist gewollt, denn so wandert der Schwerpunkt weiter zur Hinterachse, wo er schließlich bei einem Spaßgerät auch hingehört. Zwei Akkuschalen links und rechts der Antriebswelle nehmen zwei 3s-LiPos mit den empfohlenen 3.600 Milliamperestunden Kapazität auf, die in Serie geschaltet für amtliche 6s-LiPo-Power sorgen. Schlaufenbänder mit Klettverschlüssen halten beide Packs sicher an Ort und Stelle.

Der Dirt Attack ist ein RTR-Buggy. Das bedeutet, dass fast alles zum Betrieb Nötige mitgeliefert wird. Fast alles, da der Akku noch selbst zu besorgen ist. Doch hier hat man relativ freie Auswahl, so eignet sich im Grunde alles zwischen einer Nennspannung von 14,4 und 18,5 Volt. Klar, Hochleistung darf

man dann bei Verwendung von zwei 7,2-Volt-Packs nicht erwarten, doch sicherer Betrieb ist damit auf alle Fälle gewährleistet. Andererseits bewegt man den Dirt Attack mit den zwei in Serie geschalteten 3s-LiPo-Akkus schon ziemlich flott. So liegt neben dem erwähnten Antrieb auch eine 2,4-Gigahertz-Fernsteueranlage bei. Der Sender ist sogar einer genaueren Erwähnung wert, hier ließ Carson sich nicht lumpen. Denn die Pistolenfunke wartet mit 15 Modellspeichern, getrennt einstellbaren Servowegen, Dual-Rate, einer für Verbrennerfahrzeuge wichtigen ABS-Bremsfunktion und sogar einer Exponentialfunktion auf. Auch die Mechanik überzeugt. Das Lenkrad wie auch der Gashebel sind leicht und gefühlvoll zu bewegen, lassen aber doch einen klar definierten Nullpunkt spüren. RTR bedeutet aber auch fertig gebaut. So ist sogar schon der mitgelieferte



Die oberen Querlenker wie auch die Lenkstangen lassen sich aufgrund der Rechts-links-Gewindestangen schnell und einfach anpassen



Die Stoßdämpfer an der Hinterachse sind per Rändelschraube in der Vorspannung einstellbar, jedoch fehlt ein Gummibalg, um die Kolbenstangendichtung gegen Staub zu schützen

2,4-Gigahertz-Empfänger in seiner kleinen aber staubdichten Behausung untergebracht. Dass der Dirt Attack schon zusammengeschraubt ist, versteht sich von selbst. Einzig die Räder sind noch zu montieren – eine Sache von vier Minuten.

Nacharbeit

Klar, RTR ist schön bequem – und auch wieder doch nicht. Denn möchte man in der Kieskühle nicht schon bei der ersten Fahrt von losen Schrauben ausgebremst werden, kommt man ums Nachprüfen der Schraubverbindungen nicht herum. Und gerade beim Dirt Attack ist das eine sehr gute Idee, fanden sich doch mehrere lose Schrauben. Zur Ehrenrettung sei hier gesagt: Beim Antriebsstrang war alles sauber und fest mit Schraubensicherungslack eingedreht. Aber beispielsweise ein lockerer Dämpfer wäre sehr schnell ein loser Dämpfer.



Vom Werk aus gut gefettet: das Differenzialgetriebe mit den innenliegenden Zweispiderdiffs



Die Spiralverzahnung des Kegelrads sorgt für einen relativ weichen Lauf

Bei der genaueren Inspizierung fiel jedoch noch etwas anderes auf: Die unteren Achsschenkel an der Hinterachse hatten eine unterschiedliche Anstellung. Die Achsen sitzen in Hartgummibuchsen, die wiederum in den Achsschenkelhalterungen stecken. Durch eine mittige oder außermittige Nut in den Einsätzen lassen sich so die Vorspur und der Nachlauf einstellen. Bei unserem Testmuster jedoch waren unterschiedliche Einsätze verbaut. Drei mit mittiger und einer mit außermittiger Nut. Um also die Hinterachse symmetrisch zu halten, wäre ein weiterer Hartgummieinsatz mit mittigem Loch nötig. Leider liegt dem Lieferumfang kein Weiterer bei, sodass ein Exemplar aus dem vorderen, oberen Querlenker entnommen werden musste. Nun entsteht natürlich dort eine Asymmetrie, die jedoch fahrtechnisch nicht weiter ins Gewicht fällt.

Augen auf

Dass die Konstrukteure bei einem Buggy im Maßstab 1:6 auch nur mit Wasser kochen, stellten wir bereits anfangs fest. Trotzdem gibt es natürlich kleinere Unterschiede zum klassischen 1:8er-Buggy. So besitzt der Dirt Attack kein Mitteldifferenzial. Der Fokus bei diesem Gefährt liegt eindeutig auf Spaß. Der Motor greift direkt auf das Hauptzahnrad. Positiv fällt auf, dass diese Getriebestufe komplett gekapselt ist. Vor und hinter dem Hauptzahnrad sind Outdrives angebracht, die Knochenwellen aufnehmen und die Traktion an die Vorder- wie auch an die Hinterachse weitergeben. Auch am Diffgehäuse gehen links und rechts davon Knochenwellen an die Räder ab.



Nicht aus der Ruhe zu bekommen: Der Regler verkräftet bis zu 150 Ampere und 6s-LiPos

CVD-Gelenke findet man am Dirt Attack nicht, Knochenwellen leisten doch auch einen guten Dienst.

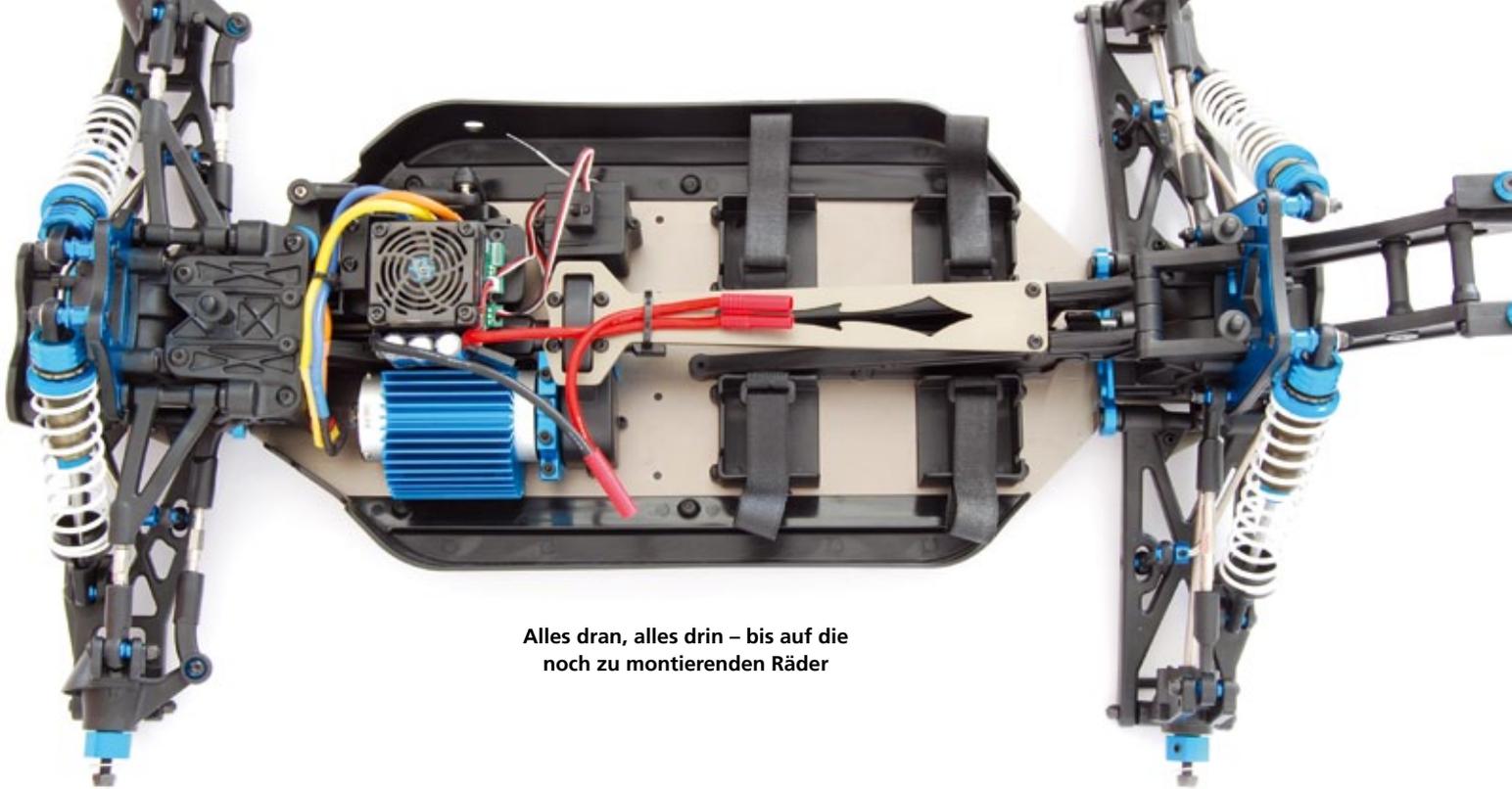
Im Diffgehäuse selbst treibt ein spiralverzahntes Kegelzahnrad das Stahlzahnrad des Differenzials an. Dabei macht das Getriebe den Eindruck der ewigen Dauerhaftigkeit – robust und zuverlässig eben. Minimalismus findet sich im Inneren der Diffs. So werkeln hier nur Zweispiderdiffs aus Metall. Honig-zähes Fett sorgt im Inneren für eine angemessene Sperrung und verhindert ein unnötiges Durchdrehen der Räder bei unterschiedlicher Belastung.

Die Radaufhängung setzt sich je Rad aus einem unteren Querlenker und einem oberen zusammen, wobei der obere aus einer Rechts-links-Gewindestange besteht, die oben am Radträger in einen Kugelkopf greift. Wie bereits angedeutet, lassen sich bei den Vorder- und Hinterrädern nicht nur der Sturz sondern, durch verschiedene Einsätze in der Achsschenkelaufnahme, auch die Vorspur und der Nachlauf einstellen. So lässt sich der Buggy auf verschiedene Fahreigenschaften und Untergründe anpassen. Wobei die Werkseinstellung – sieht man von dem einmaligen Fertigungsfehler des falschen Einsatzes ab – hervorragend funktioniert.

Abgefedert

Vier großvolumige Stoßdämpfer aus Aluminium, schon fix und fertig mit Silikonöl gefüllt, kümmern sich um die Beinarbeit des Fahrwerks. Allerdings hätten die Kolbenstangen gut einen Gummibalg

Fertig
 zusammengebaut
 Gelungenes
 Baukasten-Setup
 Robuster Aufbau
 Schrauben lose



Alles dran, alles drin – bis auf die noch zu montierenden Räder

gebrauchen können. Denn so wird beim Einfedern Staub unter die Dichtung gezogen, der dieselbe langsam aufreibt. Gut wiederum, dass sich per Rändelschraube die Federvorspannung exakt einstellen läßt. An unserem Testmuster drehten wir diese ganz raus, da die Federn an sich bereits genügend Spannung aufwiesen. So federt das Fahrwerk etwa 20 Millimeter aus, um auch in unebenem Gelände noch Traktion zu gewährleisten. Die Dämpfer lassen sich am Querlenker und an den Dämpferbrücken aus Aluminium in einer alternativen Position fixieren, doch die Werksposition

passte bereits hervorragend. Positiv fielen auch die massiven Stabilisatoren auf, die die Wankneigung des Chassis effektiv vermindern.

Standard findet sich auch bei der Lenkmechanik. Das Servo greift auf die rechte Lenksäule ein, in der gleichzeitig auch der einstellbare Servosaver integriert ist. Das Lenkgestänge selbst zum Rad ist auf großen Aluminium-Kugelkopfgelenken gelagert. Rechts-links-Gewindestangen ermöglichen hier die Einstellung der Vorspur. Die Übermittlung der Lenkbefehle auf die linke Lenksäule übernimmt ein Federstahldraht, der jeweils an den Enden lediglich um 90 Grad abgewinkelt ist. Eine Veränderung des Ackermannwinkels ist hier nicht möglich.

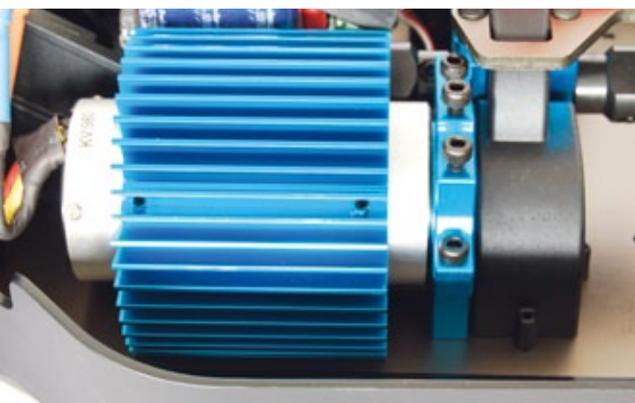


Knochenwellen sind im gesamten Antriebstrang verbaut

Auf dem 4 Millimeter dicken Chassis sind die gesamten Aufbauten montiert. Schrauben an der Unterseite sitzen natürlich in Versenkungen, um nicht hervorzu- stehen. Die Differenzial-Getriebegehäuse sind vorn wie hinten auf der Grundplatte mit Kunststoffstreben abgestützt, um auch bei härteren Landungen die Stöße großflächig abzuleiten. Eine Aluminiumbrücke vom hinteren Diffkasten ragt auf die Aufnahme des Hauptzahnrad und versteift das gesamte Chassis damit zusätzlich. Kunststoffhalbschalen links und rechts der Grundplatte schließt mit der Karosserie relativ



Nicht das schnellste, aber dafür kräftig: das Lenkservo



Der große Kühlkörper ist auch dringend nötig

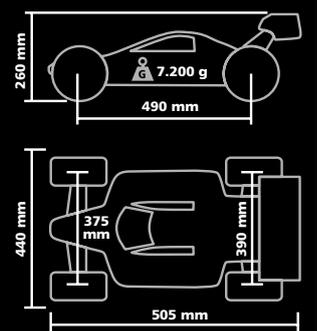
CAR CHECK

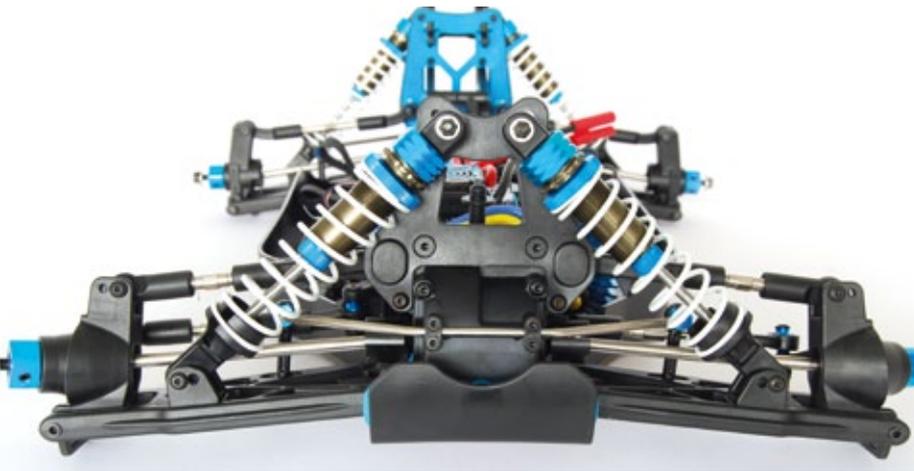
CARSON DIRT ATTACK BRUSHLESS 6S XXL Dickie-Tamiya

- Klasse: Elektro-Offroad 1:6
- Empfohlener Verkaufspreis: 599,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

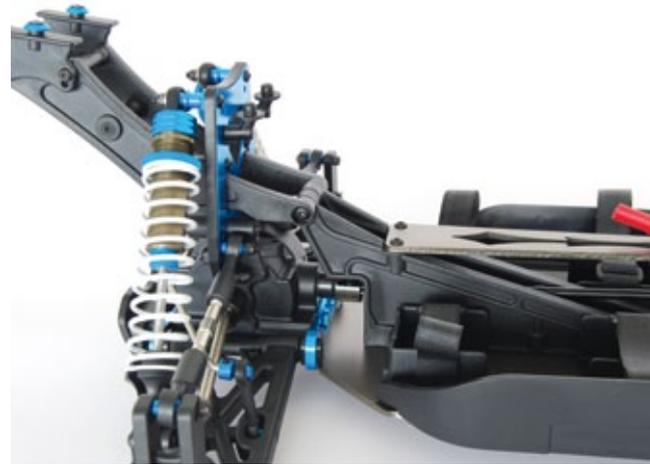
- Technik: 4-Millimeter-Aluchassis, Aluminium-Dämpferbrücken, Öldruckstoßdämpfer, Knochenwellen, Spiralzahnräder im Diff, 6s-Brushlessmotor

- Benötigte Teile: Fahrakku

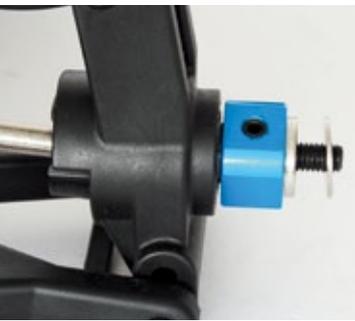




Die Dämpferbrücken bestehen aus blau eloxiertem Alu, sind von einer Seite jedoch mit schwarzem Kunststoff aufgedoppelt



Der Spoilerträger bildet mit der Abstützung des hinteren Diffgetriebekastens eine Linie



Ein extra Beiblatt verlangt, unter der Radaufnahme diese dicke Beilagscheibe zu verbauen, schweigt sich aber über das Warum aus. Ohne geht's nämlich auch

dicht ab, um Schmutz vor dem Eindringen zu hindern. Klar, Staub dringt trotzdem ein, doch größere Steine bleiben draußen.

Vollgas

Der Regler ist mit 4-Millimeter-Goldkontaktbüschelsteckern ausgestattet. Dem Lieferumfang liegen zwar auch Adapterstecker zur Serienschaltung von Akkus mit Tamiya-Stecker bei, doch sind die Akkus sowieso mit dem 4-Millimeter-Stecksystem ausgestattet, entsprechend übersichtlich fällt auch die Verkabelung aus. So finden die zwei 3s-LiPos in den Akkuwannen ihren Platz, jeweils ein Minus- und ein Pluspol von einem der Akkus wird an den Regler angeschlossen, die beiden freien Kabel schließen den 6s-Stromkreis. Sender ein, los geht's.

Der Dirt Attack spurtet kraftvoll los, wenn man bedenkt, dass hier fast acht Kilo Kampfgewicht unterwegs sind. Bei der ersten Kurve genügt es, kurz vom Gas zu gehen, schon lenkt der Buggy willig leicht übersteuernd ein und zieht stabil um die Kurve. Holla, soviel Leichtfüßigkeit könnte man dem Großen gar nicht zutrauen. Jetzt aber Vollgas. Die Räder drehen durch, mächtig viel Staub wird aufgewirbelt, aber der Dirt Attack bleibt auf Spur. So macht das Spaß. An der

nächsten Kehre ist Zeit für eine Vollbremsung. Der Regler verhindert vorbildlich ein Blockieren der Räder, die Verzögerung ist enorm. Hier macht sich der positive Aspekt des fehlenden Mitteldiffs bemerkbar.

Gibt man dem Buggy die Sporen, kommt richtig Spaß auf. Gezogene Drifts auf losem Untergrund wie auch auf Teer sind mit der Wuchtbrumme ganz einfach möglich. Einzig bei Sprüngen fehlt etwas Agilität. Doch je nach Schanze sind Sätze von einigen Metern mit dem 1:6er auf alle Fälle eine Show. Die Stärke des Dirt Attack liegt in der Geländefähigkeit. Fast kein Hügel scheint zu steil, kein Stein zu groß oder kein Untergrund zu grob. Mit seinen großen Rädern, den relativ stark gesperrten Diffs und dem fehlenden Mitteldifferenzial ist immer Traktion vorhanden. Mit dem Carson Dirt Attack brushless 6s XXL öffnet Dickie-Tamiya eine völlig neue Sparte. Mit den vorgeschlagenen 3.600 Milliamperestunden Kapazität in den zwei 3s-LiPos sind Fahrzeiten von etwa zehn Minuten möglich. Dabei sind die Fahrleistungen für einen Buggy im Maßstab 1:6 enorm, die Höchstgeschwindigkeit ist schneller, als es für das meiste Gelände gut ist und der Durchzug von unten heraus ist enorm. Einzig die Motortemperatur sollte man bei warmen Außentemperaturen immer im Auge behalten. ■

FAZIT

Dickie-Tamiya schnürte hier ein außerordentliches Paket. Ein Auto in ansprechender Größe mit ordentlichen Fahrleistungen und sehr guten Fahreigenschaften zusammen mit leistungsstarkem RC-Equipment ist immer und für jeden eine Überlegung wert.

Noch spiegelblank vor der ersten Fahrt. Versenkte Schraubköpfe sorgen für leichtes Abgleiten von Gestein



BEASTIE BOYZ...!

KYOSHO
THE FASTEST RADIO CONTROL MODEL

TECHNISCHE DATEN

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

readysset[®]

NEU!

NEU!

SYNCRo

2.4 GHz

EXTREME PURPOSE DESIGN

DBX 2.0

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

NEU!

€ 309.-
Best.-Nr. 31098T1/T2



NEU! Smartphone QR Code Link direkt zum Produkt!



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

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



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



Oldtimer Simulator

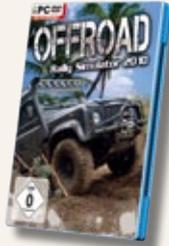
Erwirb mit Deinem Startkapital Dein erstes Auto und rüste es durch die gewonnenen Preisgelder auf. Kaufe neue Motoren, Bremsen, Reifen oder verbessere Deine Karosserie. Mit dieser Simulation ist fast alles möglich.

Artikel-Nr. 12620
€ 14,99

Offroad Rally Simulator 2010

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

Artikel-Nr. 12621
€ 14,99



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

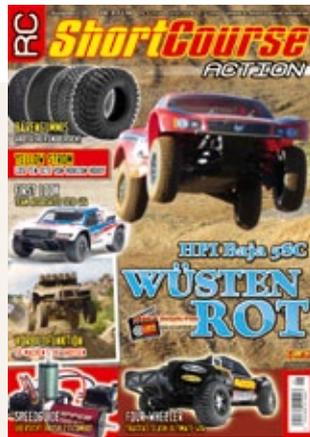
An einem ferngesteuerten Automodell gibt es immer etwas zu verbessern und gelegentlich auch zu reparieren. Auf dieser DVD siehst Du alles, was einen erfolgreichen Einsatz des Modells im Maßstab 1:6 gewährleistet. Du siehst, wie Du Deinen RC-Buggy durch verschiedene Tuningmaßnahmen verbessern kannst und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

Artikel-Nr. 12644
€ 24,95

RC-Cars richtig tunen, einstellen und warten

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

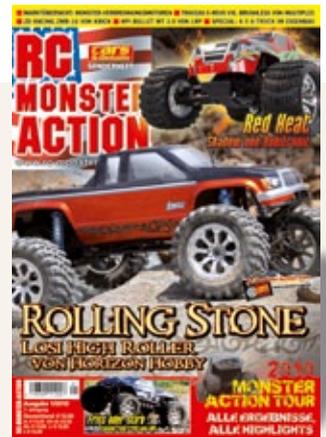
Artikel-Nr. 12643
€ 19,95



RC-Short-Course-Action Ausgabe 2011

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

Artikel-Nr. 12640
€ 12,00



RC-Monster-Action Ausgabe 2010

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

Artikel-Nr. 11635
€ 12,00

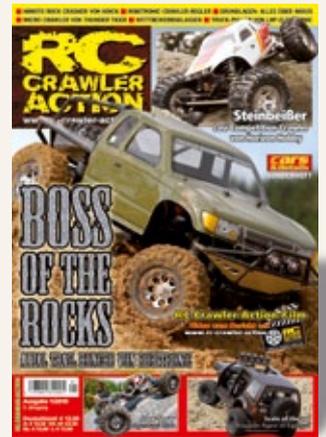


Werner Frings

Modellmotoren praxisnah

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

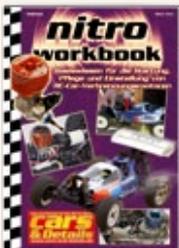
Artikel-Nr. 10664
€ 19,80



RC-Crawler-Action Ausgabe 2010

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

Artikel-Nr. 11588
€ 12,00



Nitro Workbook

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

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

Tuning Workbook

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

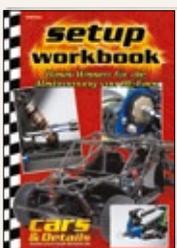
68 Seiten, A5-Format
Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Setup Workbook

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

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

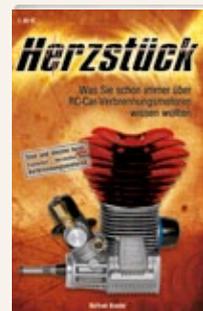


Ludwig Retzbach

Akkus und Ladetechniken

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

Artikel-Nr. 11373
€ 29,95



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90

Deinen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 56.

Bestell-Fax: 040/42 91 77-199

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

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

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

ROADFIGHTER

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



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



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

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



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



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



www.facebook.de/gaupnernews



www.youtube.de/gaupnernews

CARS & Details ABO BESTELLKARTE

- Ich will CARS & Details bequem im Abonnement für ein Jahr beziehen. Die Lieferung beginnt mit der nächsten Ausgabe. Der Bezugspreis beträgt jährlich € 54,00* (statt € 60,00 bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein Jahr. Ich kann aber jederzeit kündigen und erhalte das Geld für bereits gezahlte Ausgaben zurück.
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.
- Es handelt sich um ein Geschenk-Abo. (mit Urkunde)
Das Abonnement läuft ein Jahr und endet automatisch nach Erhalt der 12. Ausgabe. Die Lieferadresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

*Abo-Preis Ausland: € 63,00
Abo-Service: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1109

CARS & Details

Deine Abo-Vorteile

- ✓ 0,50 Euro pro Ausgabe sparen
- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

Deine Bestellkarte

Einfach ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Leserservice CARS & Details
65341 Eltville

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

E-Mail: service@cars-and-details.de

CARS & Details SHOP BESTELLKARTE

- Ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 5,00. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtungen.
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

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

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

CD1109



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.

Problemlös bestellen

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

Wellhausen & Marquardt Medien
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51
22085 Hamburg

Telefon: 040/42 91 77-100
Telefax: 040/42 91 77-199

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

CARS & Details LESERBRIEFKARTE

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Kontakt zur Redaktion:

Telefon: 040/42 91 77-300, Telefax: 040/42 91 77-399, E-Mail: redaktion@cars-and-details.de, CARS & Details im Internet: www.cars-and-details.de

Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1109

Deine Meinung ist uns wichtig.

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

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

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

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

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

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

Black is Powerful



217T

by Arsmann Racing.
www.ar-rc.com



Text und Fotos: Jörg Gröger



Steinschlag

Die Crawler-Elite im Fischbachtal



Festgefahren. Ärgerlich. Aber mehr Gas bringt in dem Fall nichts. Da hilft es nur noch, auf einen freundlichen Mitstreiter zu warten



In Reih' und Glied geht es den Berg hoch. Wenn einer die Haftung verliert, können die anderen nur hoffen, dass sie nicht weggerammt werden



Reges Treiben im Gelände. Von Sicherheitsabstand kann man hier aber nicht sprechen. Obwohl – bei der Geschwindigkeit könnte es passen



An einigen Stellen im Parcours wurde es nass

Am Pfingstwochenende traf sich wieder die Crawler-Szene zur deutschen Meisterschaft im RC-Crawlen beim Supercrawl im hessischen Fischbachtal. In diesem Jahr sollte es so richtig spannend werden. Finnen, Norweger, Franzosen, Holländer, Engländer, Belgier, Schweizer und ein Amerikaner zählten zu den Teilnehmern. Das internationale Interesse an der Veranstaltung zeugt vom Aufschwung, den das Crawlen nach wie vor erlebt.

Der auch auf dem Wettbewerbsgelände stattfindende Scalerun toppte alles bisher Gewesene. Eine Truppe fleißiger Streckenbauer zimmerte in mehreren Tagen Arbeit einen traumhaften Parcours. Die rund 50 Teilnehmer starten am Freitag. Wie üblich fuhr ein Fahrzeug vor und der Rest folgte. Es ging über viele Brücken, sandige, steinige und hölzerne Passagen. Die langen Hängebrücken waren das Highlight des Geschehens, da sie nur mit vorsichtigem Gasfinger überquerbar waren. Fahrer und Zuschauer hatten hier sichtlich ihre Freude. Solche Abschnitte ohne Absturz zu meistern, erforderte einiges an Geschick.

Bergrennen

Des Weiteren warteten Teilabschnitte wie der Hillclimb, bei dem es darum ging, einen sandigen Bereich zu erklimmen, ohne sich fest zu fahren. Der mystische Woodway ging über unzählige Stämme durchs Unterholz. Das Mudhole war ein zirka 3 Meter langer Schlammweg. Wer seinen Scaler nicht wasserdicht aufgebaut hatte, blieb spätestens hier stehen. Auch durften die Fahrer erstmals einige Top-Truck-Trails wie den Frametwister kennenlernen. Mit Power ging es hindurch, sodass Material, Wasser und Schlamm einem nur so um die Ohren fetzten. Diese RC-Disziplin fordert so ziemlich alles von Fahrer und Material. Unter den Teilnehmern des Scaleruns wurden nach der Veranstaltung tolle Sachpreise der Firma RC4WD verlost.

Neben dem Scalerun startete am Freitag die Kategorie „Last Chance-Qualifier“. Hier hatten die bisher nicht für die Meisterschaft qualifizierten Fahrer die letzte Chance, einen Startplatz zu ergattern. Zehn Fahrer erhielten dann noch die Erlaubnis in der 2,2-Zoll-Pro-Class zu starten, welche am Samstag anstand.

Check

Am Samstagmorgen begann es dann mit der technischen Abnahme der Fahrzeuge. Bis auf zwei kleinere Beanstandungen kamen alle durch. Um zehn Uhr starteten 72 Fahrer in den Klassen 2,2-Zoll-Pro und

2,2-Zoll-Sportsmen im Freecrawl-Modus an drei Kursen. Die Fahrer mussten sich an den Kursen anstellen und starteten ohne feste Reihenfolge. Nebenher tummelte sich eine Kinderschar auf dem Kids-Crawl. Die crawlerbegeisterten Sprösslinge konnten unter Wettbewerbsbedingungen fahren. Unter den drei Siegern wurden RC-Cars als Preise verlost. Um 20 Uhr standen die zehn besten Fahrer der Pro-Class fest. Bent Karlens (Norwegen), Samuli Latopelto (Finnland), Andreas Heinzinger (Deutschland), Neil Clec (Großbritannien), Michael Margraf (Deutschland), Lasse Tontilla (Finnland), Jens Hübner (Deutschland), Manuel Alfieri (Schweiz), Thomas Woderschek (Deutschland) und Thomas Süßmuth (Deutschland) sollten dann am Sonntag im Finalkurs zeigen, wer der Beste von ihnen ist.

Der Sonntag begann wieder mit der technischen Abnahme. Die 1,9-Zoll-Klasse hatte 23 Starter. In der Superclass gab es 14 Starter. Ab 13 Uhr ging es los auf dem Finalkurs. Unzählige Besucher tummelten sich an der Strecke. Der Kurs beinhaltete zehn Tore, die es innerhalb von zehn Minuten zu bezwingen galt. Vielen Fahrern war die Anspannung anzusehen. Während des Laufs zeigte sich, dass es der Finalkurs in sich hat. Keiner der Fahrer schaffte es, den Kurs zu beenden.

Auserkoren

Um 15 Uhr stand dann fest, wer in diesem Jahr den Titel holte und die Siegerehrung begann. Platz drei belegte Jens Hübner aus Deutschland, der zweite Platz ging nach Finnland zu Samuli Latopelto und Erster wurde Bent Karlens aus Norwegen. Nach der Siegerehrung ging es unter allen Teilnehmern an die Verlosung von wertvollen Sachpreisen. Der gesamte Gabentisch wurde gesponsert von LRP electronic, RC4WD, cowrc.com, RC-WELT.eu, dem Crawlerkeller, dem Modellbauprofi aus Darmstadt, dem Team Brood, Holmes Hobbies und Felsenfest. Es war mal wieder eine gelungene Veranstaltung mit toller Stimmung und viel Spaß. ■



Manchmal wurde der letzte Feinschliff direkt an der Strecke durchgeführt



SMDV

Spielwaren Modelleisenbahn Direktversand



Augen auf!

Jetzt ist Elektro dran ...



Elektrobox GRATIS!

**Zu jedem Elektro RC-Car ab 99.- €
erhältst Du eine gratis Elektrobox!**

mehr Infos unter:

www.smdv.de/aktion.html





Der aufwändig gestaltete Kurs verlangte den Fahrern einiges ab



Die Seilwinde ist immer einsatzbereit. Gut so. Über Stock und Stein kann man leicht mal hängen bleiben



Der Supercrawl steht nicht nur für atemberaubende Action, es gibt auch zahlreiche einmalige Modelle zu bewundern

Wer ans Limit geht, ist auf Millimeterarbeit angewiesen



Gegen manche Fahrsituationen ist kein Kraut gewachsen. Oft sind selbst vier angetriebene Räder nicht genug, um vom Fleck zu kommen





Die Sieger der 1,9-Zoll-Class



Die Sieger der Superclass



Die Sieger der 2,2-Zoll-Pro-Class



Mit Fingerspitzengefühl und einem guten Auge konnte man so manche Hürde leichter bezwingen



Bodenfreiheit ist mit das Wichtigste beim Crawlern. Dann klappt's auch mit dem Vorankommen



Und was nun? Vorsichtig an den Punkt herantasten, an dem die Wippe umschwingt und weiter geht's



Der Kinderkurs war gut besucht



Vorsichtig abbremsten und ab in die nächste Passage



So tief sah das Wasser von Weitem gar nicht aus. Hoffentlich halten die Türgummis dicht



REELY ALU-FIGHTER RTR VON CONRAD ELECTRONIC

GEWINNEN



3x
zu gewinnen!

TECHNISCHE DATEN

- Maßstab: 1:8 ■ Länge: 515 mm
- Breite: 320 mm ■ Höhe: 215 mm
- Radstand: 350 mm ■ Gewicht: 3.400 g

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Wodurch wird die Antriebskraft des Alu-Fighters auf alle vier Räder übertragen?

- Kardanwellen
- Zahnriemen
- Ketten

Frage beantworten und Coupon bis zum 08. September 2011 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: **CARS & Details**-Gewinnspiel 09/2011
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 08. September 2011 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ebenso die Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Wellhausen & Marquardt Medien und deren Familien. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

Der Reely Alu-Fighter von Conrad Electronic ist ein Offroadbuggy im Maßstab 1:8. Er wird von einem kräftigen Brushlessmotor angetrieben und überzeugt durch seinen günstigen Preis gerade Einsteiger. Genauso gut können aber auch Fortgeschrittene jede Menge Spaß mit dem Modell haben. Da der Alu-Fighter als Ready-to-run-Modell verlost wird, sind lediglich noch zwei 2s-LiPos zum Fahren nötig. Dank der extrem stabilen Bauweise mit vielen Aluminium-Teilen und der bewährten Technik in Verbindung mit dem gut abgestimmten Brushlesssystem sowie dem 4WD-Antrieb über Kardanwellen, kann es sofort ins Gelände gehen.

Wir verlosen drei Reely Alu-Fighter von Conrad Electronic in der Ready-to-run-Version im Wert von jeweils 349,- Euro. Zum Lieferumfang gehört das fahrfertig aufgebaute Modell samt Motor, Regler, Servo und RC-Anlage. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 08. September 2011 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de.

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

AUFLÖSUNG HEFT 07/2011

Die Gewinnerin des Maverick Scout RC Crawler von LRP electronic, den wir in CARS & Details 07/2011 verlost haben, ist Karina Olaszek aus Dortmund.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



COMpetition RALLY

AKKU LIPO

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



**1/8
RTR**

**ROCKET XXL
COMpetition**

**UP TO
90KM/H**

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

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

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

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

Lieferung nur über den Fachhandel

df drive & fly
models



Mit ihm kann man sofort, out-of-the-box die Steine stürmen – die Rede ist vom GM Racing Punisher Crawler 4WDS von Graupner im Maßstab 1:10. Bei diesem Set ist RTR Programm: Modell, Funke, Akku, Ladegerät – alles ist dabei. Einsteigerfreundlicher geht es kaum. Der Punisher selbst ist mit hochwertigen Komponenten ausgestattet und verfügt als besonderes Gimmick über eine lenkbare Hinterachse sowie zwei Motoren, die mitsamt Getriebeeinheit an den Achsen verbaut sind. Wie sich der Punisher im steinigen Gelände schlägt, ob er jedes Hindernis wegbügelt oder alle Fahrfehler bestraft, das lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.

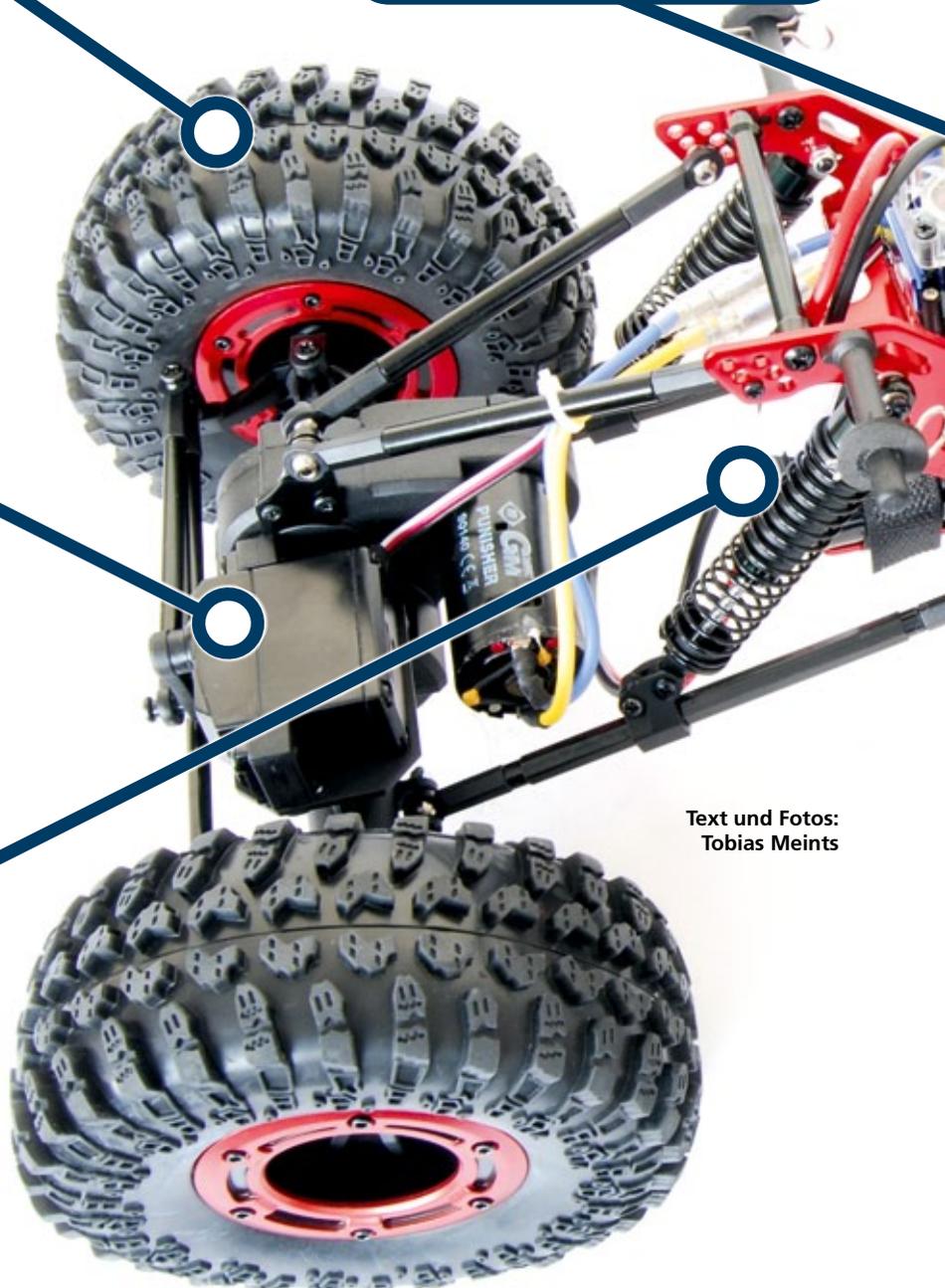


Ein grobes Profil – das ist in schwerem Gelände gefragt. Die Räder des Crawlers bestehen aus Pneus, die mittels rot-eloxierter Beadlock-Ringe auf den Felgen fixiert sind. Sie sind weich und bieten guten Grip

Der Punisher Crawler ist schwerpunktoptimiert aufgebaut. Anstatt den schweren Akku auf dem in Rot eloxierten Oberdeck zu platzieren, finden hier lediglich der aktiv gekühlte Regler sowie der 27-Megahertz-Empfänger ihren Platz



Die Achsen des Crawlers sind identisch aufgebaut und beide angelenkt, was im Gelände ein enormer Vorteil ist. Die Umsetzung der Lenkbefehle übernehmen zwei S3660-Servos – eines vorne, eines hinten

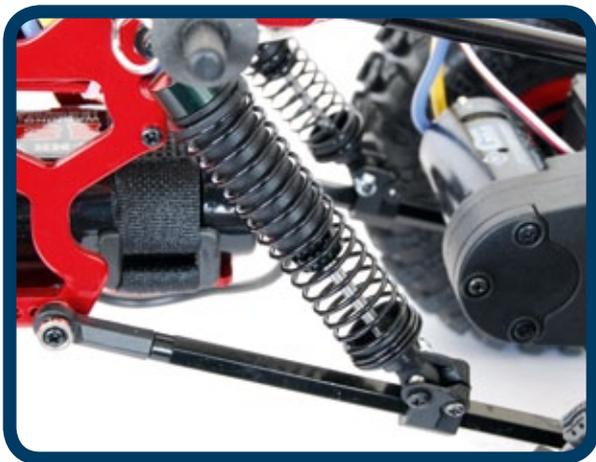


Text und Fotos:
Tobias Meints

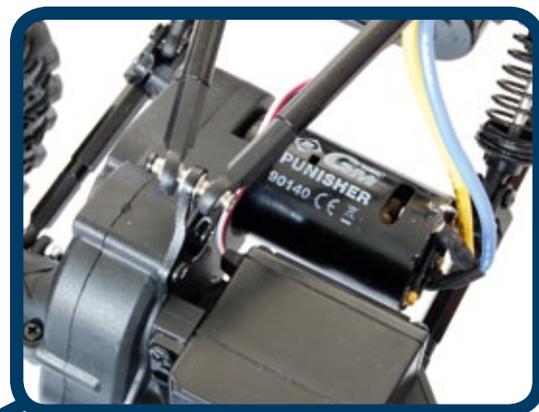


Der Energiespender, ein NiMH-Akku mit 1.800 Milliamperestunden Kapazität ist ab Werk bereits mit Klettbandstreifen tief im Crawler positioniert

FIRST LOOK



Für eine gute Federung im Gelände sorgt eine durchdachte Kombination aus oberen und unteren Links sowie langen Öldruckstoßdämpfern



Je ein Bürstenmotor in 380er-Größe ist für den Antrieb der Vorder- beziehungsweise der Hinterachse verantwortlich. Beide Motoren sind zugunsten des Schwerpunkts weit unten verbaut und stellen zudem noch genug Kraft zur Verfügung, damit sich der Punisher auf nahezu jedes Hindernis hinaufziehen kann



Die vertikal verbauten Chassisplatten des Punisher-Crawlers sind mit Ausfräsungen versehen und garantieren auf diese Weise ein niedriges Gewicht. Der Akku ist schwerpunktünstig auf der unteren, ebenfalls rot-eloxierten Chassisplatte untergebracht

Neben dem Modell ist der Sender mit der Bezeichnung 3TD Teil des Lieferumfangs. Die Funke arbeitet im 27-Megahertz-Band und verfügt über eine angenehme Haptik



00000

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

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

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

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

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

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

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

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

10000

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

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

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

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

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

20000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

30000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

40000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50000

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

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

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

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

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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Get READY to ROCK it STRONG!

EINE DER BESTEN RC PLATTFORMEN DER WELT JETZT ALS SHORT COURSE TRUCK

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

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



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



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



horizonhobby.de



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

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

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

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

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

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

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

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

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

70000

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

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

Cogius GmbH, Christoph Bergmann, Wörmelstraße 7, 71272 Renningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

80000

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

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

Litronics2000, Stefan Graf, Fürstenfeldbrucker Straße 14, 82140 Olching

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

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

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

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

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

Manuela Heinzinger, Raiffeisengasse 1a, 85298 Scheyern

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

90000

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

Albatros RC-Modellbau, Redweiherstraße 1, 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Österreich

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

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

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

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

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

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

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

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

MIWO Modelltechnik, Kärntnerstraße 3, 8720 Knittelfeld

Schweiz

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

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

Niederlande

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

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

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

ADRENALIN-TAGE



2011

FÜR ECHE TE MODELLBAUFANS



• Tolle Live-Events
• Nur noch 3 Termine
Mehr Infos: adrenalin-tage.de

Seien Sie dabei:

12./13. August

Conrad Electronic Filiale
Hamburg Altona

09./10. September

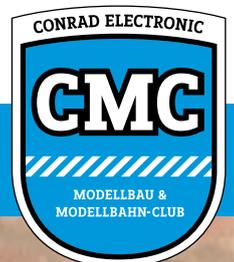
Conrad Electronic Filiale Bremen

14./15. Oktober

Conrad Electronic Filiale
München Moosach

Powered by:

modellbau-club.de



Kataloge



Online-Shop: conrad.de



Filialen

ELECTRONIC
CONRAD
Voller Ideen



Two Tourer

Text: Tobias Meints
 Fotos: Tobias Meints,
 Hinrikus Meints



Beide werden als RTR-Modell ausgeliefert, beide liegen wie ein Brett auf der Straße und beide sorgen für immensen Fahrspaß. Die Rede ist vom Maverick Strada TC Evo S und dem S10 Blast TC – zwei Tourenwagen aus dem Hause LRP electronic. Trotz einiger Gemeinsamkeiten handelt es sich doch um recht unterschiedliche Brüder, die sich an unterschiedliche Zielgruppen richten.

Die Tourenwagen im Maßstab 1:10 überzeugen durch einen kompletten Lieferumfang. Modell, Fahrakku, Funke – alles ist dabei. Dennoch offenbaren sich bereits beim Auspacken Unterschiede. Zwar werden beide Tourer mit einem NiMH-Akku ausgeliefert, es gibt bei der verwendeten Fernsteuertechnik aber Unterschiede. Der S10 Blast TC kommt mit einer 27-Megahertz-Anlage daher, der Maverick punktet hier mit störungssicherer 2,4-Gigahertz-Technologie.

Bürstenmotor bereits ab Werk verbaut ist. Der Regler befindet sich noch nicht im Chassis. Er liegt dem Set bei und muss mittels doppelseitigem Klebeband vor dem Aggregat platziert werden. Davor befindet sich liegend positioniert das Lenkservo auf dem der 27-Megahertz-Empfänger unterkommt. Beim Evo S ist das Layout andersherum aufgebaut. Hier befinden sich die Akkuaufnahme auf der rechten Seite und die RC-Komponenten – in derselben Anordnung wie beim Blast TC – auf der linken. Hier ist ab Werk bereits alles eingebaut.



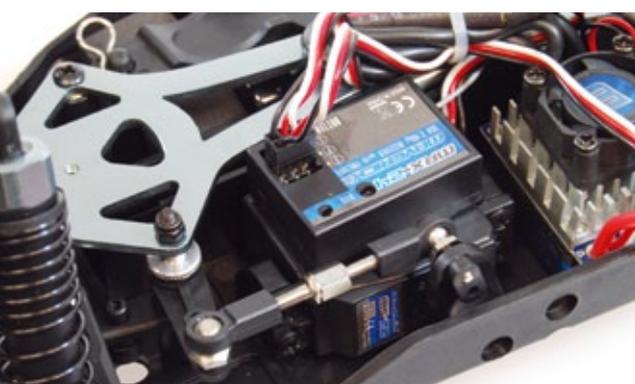
Bei beiden Tourenwagen schließt das Hauptzahnrad direkt an das hintere Achsdifferenzial an. Ein Kardantrieb garantiert den Allradantrieb

Angeschaut

Die weiß-blaue Karo des S10 Blast TC ist insgesamt schmaler als das rot-schwarze Pendant des Evo S und auch das Reifenprofil weist minimale Unterschiede aus. Zwar basieren beide auf einem Y-Profil, die Pneu des Blast sind jedoch feiner profiliert. Während das Chassis des Evo S auf einer Kunststoffwanne basiert, begnügt sich der Blast TC mit einer Kunststoffplatte, die zudem mit Ausfräsungen versehen ist. Hier findet der Fahrakku auf der linken Chassisseite Platz, während auf der rechten Seite der

Als zusätzliche Versteifung des Chassis und Fixierung für die Achsen verfügt der Blast TC über ein dreiteiliges Kunststoffoberdeck. Dieses besteht beim Evo S aus Metall und ist einteilig ausgeführt. So unterschiedlich die beiden Kontrahenten bis hierhin auch gewesen sein mögen, das Antriebskonzept ist identisch: Über eine Antriebswelle, die in der Mitte des Chassis verläuft, überträgt der die Antriebskraft Motor über ein Hauptzahnrad zu den Achsen. Das

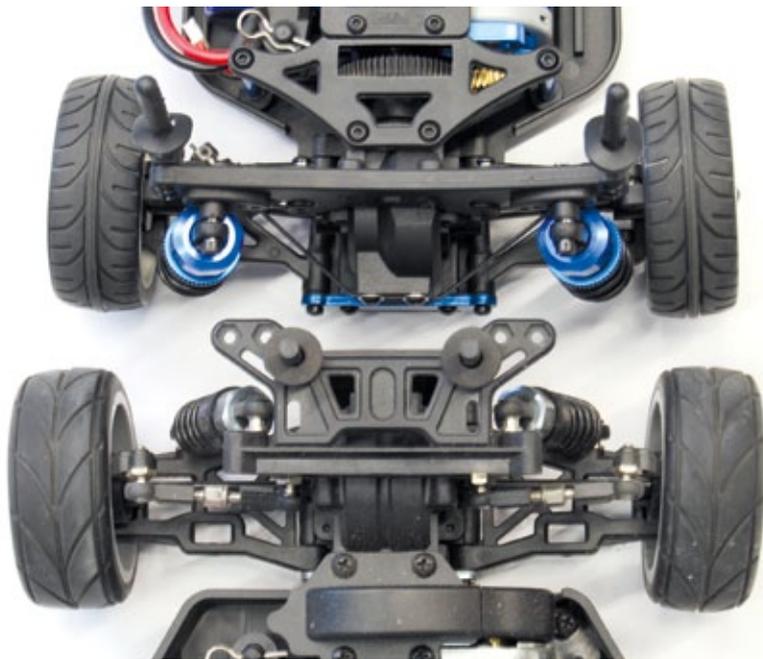
Die Kraft der vier Räder



Auf dem liegend verbauten Servo des Evo 5 befindet sich der 2,4-Gigahertz-Empfänger. Das Topdeck aus Metall sorgt für zusätzliche Stabilität

Die Vorderachsen beider Modelle sind ähnlich aufgebaut. Sie basieren auf Querlenkerstreben unten sowie oberen Querlenkern in Form von einstellbaren Gewindestangen. Die Kraftübertragung des Motors erfolgt über Antriebswellen in Knochenbauweise. Offensichtliche Unterschiede gibt es bei der Form der beiden Schaumstofframmer sowie den Stabilisatoren beim Blast TC (links)





Der deutlichste Unterschied zwischen den Hinterachsen beider Modelle zeigt sich an der großen Dämpferbrücke des Blast TC (oben). Im Gegensatz zu der des Evo S verfügt diese über fünf Befestigungspunkte für die Dämpfer, was eine exaktere Abstimmung des Setups ermöglicht. Während beim Maverick Evo S das Hauptzahnrad gekapselt ist liegt dieses beim Blast TC frei

FAZIT

Der S10 Blast TC ist in der Basisversion ein Modell für ambitionierte Hobbyeinsteiger, die ein Modell suchen, das sich ihren Fortschritten anpasst. Das Gesamtkonzept des Onroaders mit seinen diversen Setupmöglichkeiten erlaubt das Nachrüsten von Tuningkomponenten, ohne dass der Blast TC durch Übermotorisierung unfahrbar wird. Dennoch ist die 27-Megahertz-Funktechnik auch bei einem Einsteigermodell nicht mehr zeitgemäß.

Hauptzahnrad schließt bei beiden Touren an das Achsdifferential der Hinterachse an und ist im Falle des Evo S zusätzlich gekapselt.

On Axle

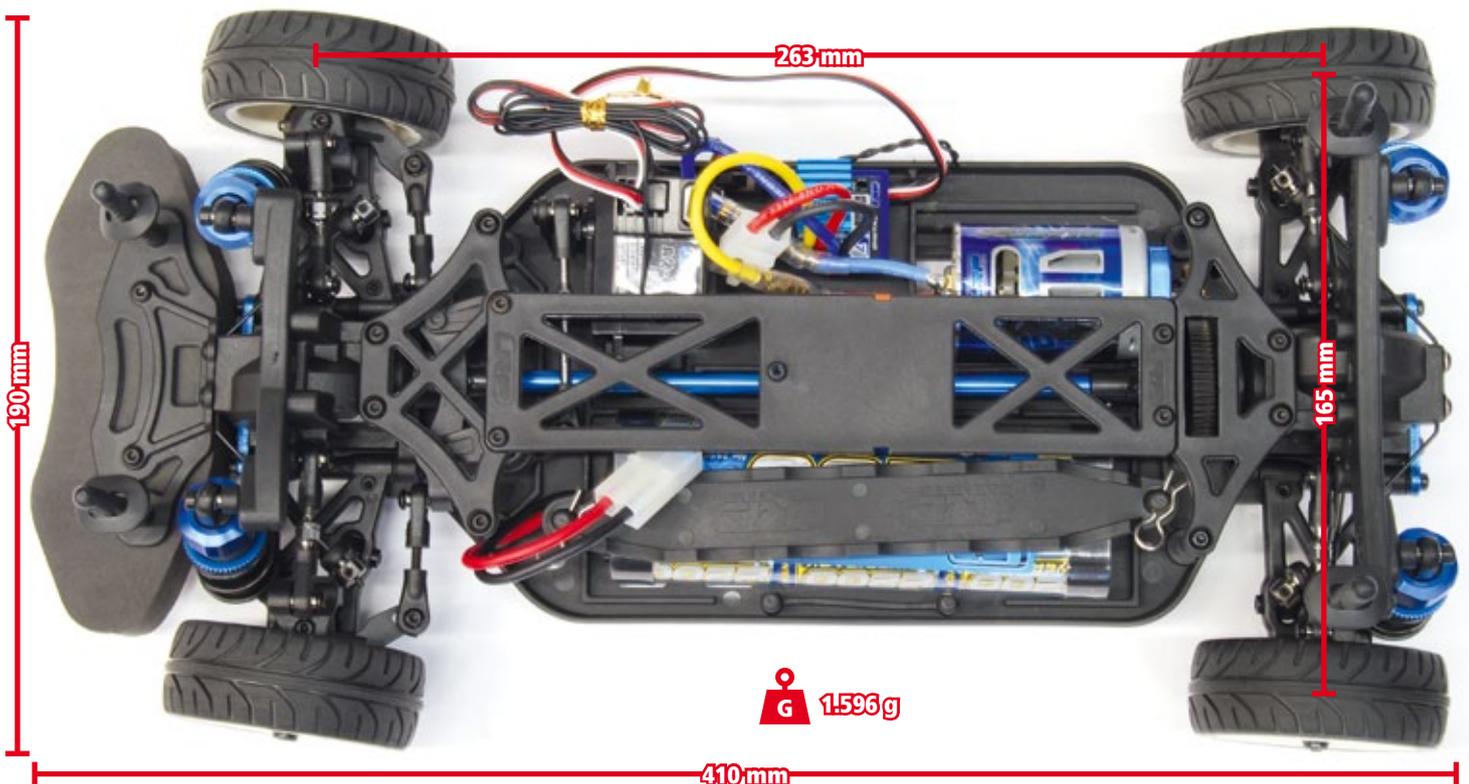
Auch bei den Achsen weisen beide Onroaders einige kleine, aber feine Unterschiede auf. Vorder- sowie Hinterachsen beider Modelle basieren auf unteren Querlenkerstreben aus Kunststoff, die an den Achs-

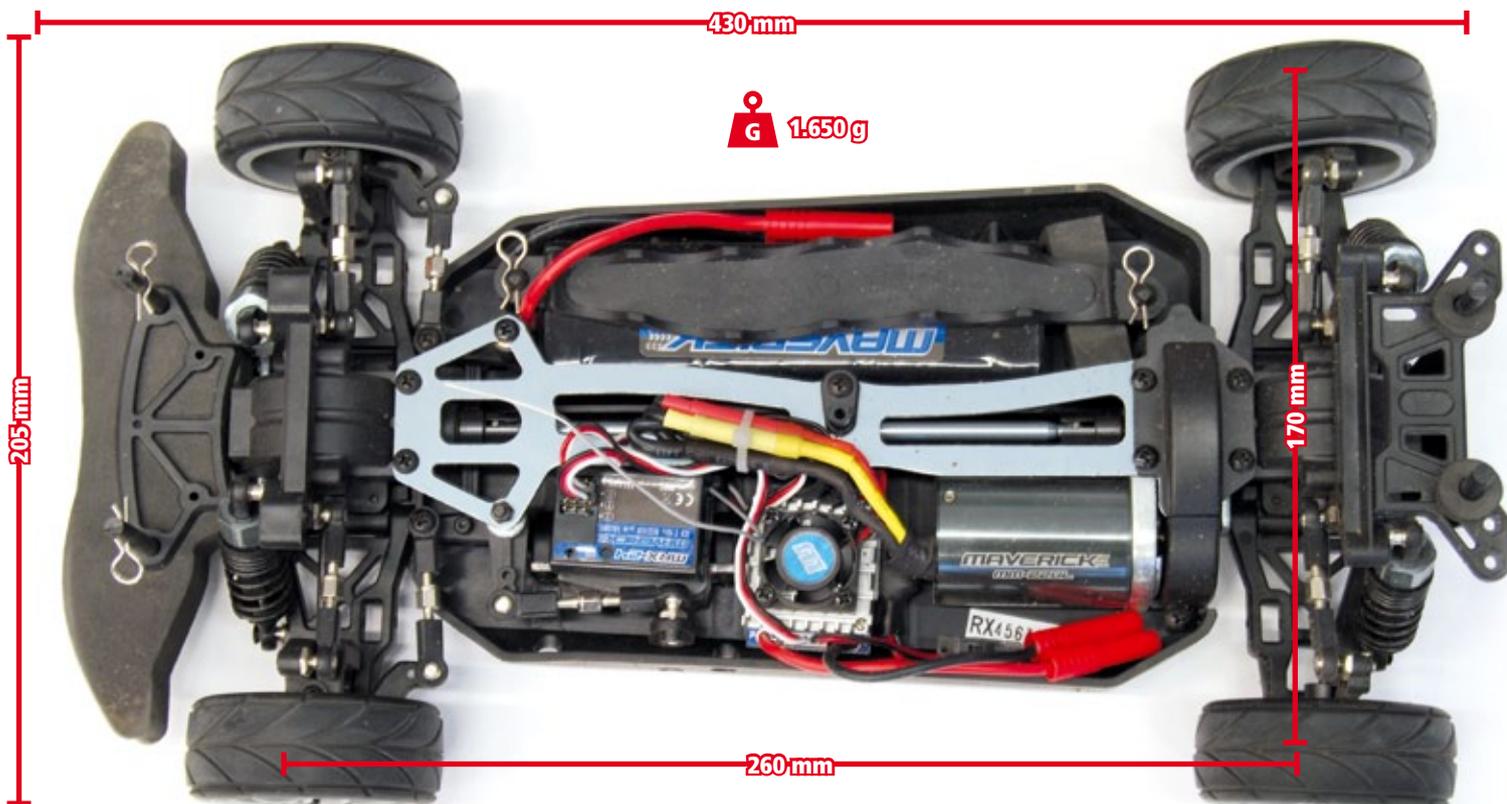
differenzialen befestigt sind. Die oberen Querlenker bestehen aus Gewindestangen und lassen auf diese Weise eine Feinjustage zu. Die Antriebswellen sind in beiden Fällen in Knochenbauweise ausgeführt. Punkten kann der Blast TC dadurch, dass er über eloxierte Alu-Schwingerstifthalter verfügt, die im Gegensatz zum Maverick Evo S ohne E-Klipse auskommen. Die Lenkung erfolgt über eine solide Lenkmechanik, die bei beiden Modellen neben diversen Kunststoffkomponenten auf Gewindestangen basiert. Verbunden sind diese mit Kunststoff-Achsschenkeln und sorgen auf diese Weise für eine souveräne Umsetzung der Lenkbefehle bei beiden Modellen.



Beim Blast TC setzt LRP auf die nicht mehr zeitgemäße 27-Megahertz-Funktechnik. Zwar verfügt die Funke über verschiedene Einstelloptionen, dennoch sollte 2,4-Gigahertz auch bei RTR-Modellen für Einsteiger Standard sein

Für eine ordentliche Dämpfung verfügen beide Tourenwagen über insgesamt vier Öldruckstoßdämpfer. Die des Blast TC verfügen im Vergleich zu denen des Evo S über härtere Federn, deren Vorspannung über





Rändelmuttern variiert werden kann. Hierzu sind beim Evo S Kunststoffkilpse erforderlich. Unterschiede gibt es auch bei der Zahl der Aufhängungspunkte. Die vordere Dämpferbrücke des Blast TC bietet vier, die Evo S drei Befestigungspunkte. Deutlicher wird dies noch am Beispiel der hinteren Dämpferbrücken. Hier verfügt der Maverick über zwei, der Blast TC über fünf Befestigungspunkte.

Des Weiteren fällt auf, dass der Blast TC sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse über Stabilisatoren verfügt. Diese gehören beim Evo S nicht zum Lieferumfang, obwohl die entsprechenden Befestigungspunkte an den Diff-Gehäusen und den unteren Querlenkern vorhanden sind.

FAZIT

Der Maverick Strada TC Evo S setzt auf eine kraftvolle Antriebscombo, eine hochwertige Verarbeitung und zeitgemäße 2,4-Gigahertz-Funktechnologie. Der rote Racer ist ein Gerät, das bei Spaß- und Clubrennen durchaus konkurrenzfähig ist.

On the road

In puncto Fahreigenschaften können beide RTR-Modelle direkt überzeugen. Da es mit beiden direkt losgehen kann, eignen sie sich nicht nur für fortgeschrittene RC-Car-Fahrer, sondern auch für Einsteiger, die sich im Onroadsegment versuchen wollen. Der S10 Blast TC präsentiert sich als sehr gut kontrollierbar. Die Antriebscombo aus Bürstenmotor und Regler ist für den Anfang vollkommen ausreichend und stellt eine gute Mischung aus Power und Kontrolle zur Verfügung. Sind die Reifen des Blast TC erst einmal auf Temperatur gebracht, bauen sie ordentlich Grip auf.

Dank der Brushlesscombo sind die Beschleunigungs- und Topspeedwerte des Maverick Evo S deutlich besser als die des Blast TC. Der MM-22BL-Antrieb katapultiert den Tourer nach vorne und verlangt nach einem gefühlvollen Gasfinger, damit ein kontrolliertes Abfahren des Kurses überhaupt möglich ist. Der Evo S liegt ausgezeichnet auf der Strecke und überzeugt vor allem in Vollgaspassagen durch seine Höchstgeschwindigkeit. In Bezug auf die Abstimmungsmöglichkeiten jedoch punktet der S10. Er lässt sich exakter auf die Bedürfnisse des Piloten und die Anforderungen der Strecke einstellen. ■



Der Maverick Strada TC Evo S wird mit einer 2,4-Gigahertz-Funkfernsteuerung ausgeliefert. Diese liegt angenehm in der Hand und bietet unter der Rauchglasabdeckung alle Einstelloptionen, die notwendig sind, um das Modell sicher zu bewegen



Beim Maverick Evo S sind alle RC-Komponenten bereits im Chassis integriert. Bevor es mit dem Tourer losgehen kann, muss nur noch der Akku geladen werden



Ab Werk ist im Blast TC bereits der Bürstenmotor verbaut. Der Regler liegt dem Set jedoch nur bei und muss noch platziert sowie mit dem Motor verbunden werden



Juraj Hudy

XRAY COLU

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

Die letzten Monate verbrachten wir eine Menge Zeit auf diversen Onroadrennstrecken. So war es nur logisch, sich nun wieder einmal dem Offroadgeschehen zu widmen. Die 2011er-Version des XB808 ist schon seit einiger Zeit auf dem Markt und dennoch gibt es immer wieder Kleinigkeiten, die einen Blick wert sind – Optimierungspotenzial findet sich immer.

Da es beim XB808 in der Vergangenheit nur ein wirklich größeres Problem mit Lagerschäden am kleinen Kegelrad der vorderen oder hinteren Getriebeboxen gab, wurde hier viel Zeit und Mühe aufgewendet, um dieses Manko zu beheben. Hierzu wurde das Design der Kardanwellen überarbeitet, doch auch die kleineren Dinge sollten kontinuierlich verbessert werden. So entschlossen wir uns beim Euro-Warm-Up-Rennen in der Nähe von Nürnberg, diverse neue Teile für den XB808 unter harten Bedingungen zu testen. Wir bereiteten einen serienmäßigen XB808 und eine spezielle Version mit allerlei zu testenden Teilen vor, um die Unterschiede oder Verbesserungen schneller erkennen zu können. Die Tests sollten weitere Schritte in den Bereichen Gewichtsbalance, Aufhängung und Öldruckstoßdämpfer bringen, wobei natürlich auch mit Rückschritten gerechnet werden musste, da nicht jedes dieser neuen Teile unbedingt für diese Strecke optimal wäre.

Jeder Offroadfahrer möchte ein leicht zu fahrendes, stabiles und agiles Modell haben – nichts ist schlimmer, als wenn man sich mit den Tücken des Modells

herumplagen muss und sich nicht auf das Fahren konzentrieren kann.

Die etwa acht Stunden dauernde Fahrt mit unserem Transporter von Trencin nach Nürnberg ließ etwas Zeit zum Relaxen und Vorbereiten der Modelle. Die Strecke war zwar typisch europäisch mit eher technisch anspruchsvollem Layout bei weniger großen Sprüngen, aber die Ausrichtung an einem kleinen Hang und der wechselnde Untergrund machten das Setup für alle schwierig.

Zu Beginn funktionierte das Standardsetup recht gut, aber das Gripniveau war mittlerweile so stark angestiegen, dass man sogar nach Möglichkeiten beim Setup suchte, den Grip zu reduzieren. Gerade die Vollgaspassagen waren mitunter tückisch und daher kamen die neuen 5-Grad-Lenkhebel zum Einsatz – was auch eine spürbare Verbesserung brachte. Wir konnten auch den Ausfederweg recht stark begrenzen, was sich sehr positiv auf das Fahrverhalten auswirkte. Da zu den Tests auch unterschiedlich lange Querlenker zählten, stand bei uns eine Menge Schraubarbeit an. Diese spezielle Rennstrecke verlangte dann auch nach den längeren Querlenkern, weil das Modell damit stabiler zu fahren war. Die besten Ergebnisse erzielten Teemu und Mara, die es schafften, ihre Modelle ins Finale zu bringen. Doch Mara hatte von einer seiner bisher besten Leistungen leider nicht viel, denn ein Schaden an der Glühkerze



Für reichlich Action sorgte das hochkarätige Fahrerfeld. Die Duelle waren mitunter sehr spannend

zwang ihn früh zur Aufgabe. Auch Teemu konnte leider keinen Podestplatz erringen. Dennoch stimmten mich die generellen Ergebnisse sehr positiv, denn der Aufwärtstrend war klar erkennbar. Am Ende der Veranstaltung stand dann aber auch der Gewinn des Junioren-Titels für Martin Hansen fest – Gratulation an dieser Stelle.

Wechsel

Das nächste Rennen sollte dann wieder ein Onroad-Rennen sein. Das Euro-Warm-Up-Rennen für die Elektro-Tourenwagen stand an. Die letzten Jahre hatte mein Sohn Martin die Weiterentwicklung des T3 übernommen und es galt nun, diverse neue Teile auf

Die Offroadstrecke bot viel und es machte Spaß, nach so vielen Onroadrennen endlich mal wieder mit einem Buggy unterwegs zu sein



Die Onroadstrecke in Treiskirchen ist sehr modern aufgebaut und es war eine echte Herausforderung, diesen technisch anspruchsvollen Kurs zu meistern

AMN

von XRAY schreibt exklusiv in **Cars & Details**



Für unser Team gab es mit Martin Hansen (links) den Gewinn des Junioren-Titels zu feiern – in diesem jungen Fahrer steckt noch viel Potenzial

der Strecke in Treiskirchen, Österreich zu testen. Die Strecke war gespickt mit der einen oder anderen Überraschung und war sehr technisch, was vor allem zu Anfang bei vielen Fahrern zu Unfällen führte. Die Traktion war trotz Behandlung mit Zuckerwasser zu Anfang eher gering, aber nach jedem Lauf wurde es besser und so musste das Setup ebenfalls ständig verändert werden.

Wie bei allen Rennen spielte das Wetter eine große Rolle. Obwohl die Strecke überdacht war, gelangten Hitze und Feuchtigkeit auf die Strecke. Die richtige Reifenbehandlung war dadurch entscheidend, denn selbst mit einem guten Setup konnte man nicht nach vorne fahren, wenn die Reifen nicht optimal vorbereitet waren. Nach vielen Setup-Änderungen gelang es Alex, Teemu und Martin, immerhin drei Fahrzeuge ins Finale zu bringen. Die Strecke ermöglichte aufgrund des engen und sehr kurvigen Innenteils auch kaum Überholmanöver. So schaffte es Alex mit sauberen Läufen auf den dritten Rang und Martin konnte sich mühsam vom zehnten auf den vierten Platz vorarbeiten.

Die Testarbeit zahlte sich also aus, denn der T3 war nun einfach zu fahren, ohne langsam zu sein – wir können nur auf ähnliches Glück bei der Abstimmung hoffen, wenn es um die Europameisterschaft geht. Nach der Veranstaltung wollten wir zwei weitere Tage an der Strecke verbringen, um die Feinheiten noch zu verbessern und neue Teile zu testen. Doch zu unserer Überraschung änderte sich das Gripniveau am zweiten Testtag recht drastisch, so konnten wir die Ergebnisse vom Vortag nicht direkt miteinander vergleichen. Dennoch freue ich mich auf die kommende Europameisterschaft und hoffe diesmal auf ein klein wenig Glück – dann wäre der Sieg durchaus möglich.

In diesem Sinne wünsche ich allen viel Erfolg bei ihrer Renn-
teilnahme
Dipl. Ing. Juraj Hudy, XRAY Chef-Designer

▼ Anzeigen

Kitsch oder Action

Wer *Kitschfilme* mag,
schaut am Besten TV.

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



www.raction.de
und alles wird gut.

robbe
Modellsport

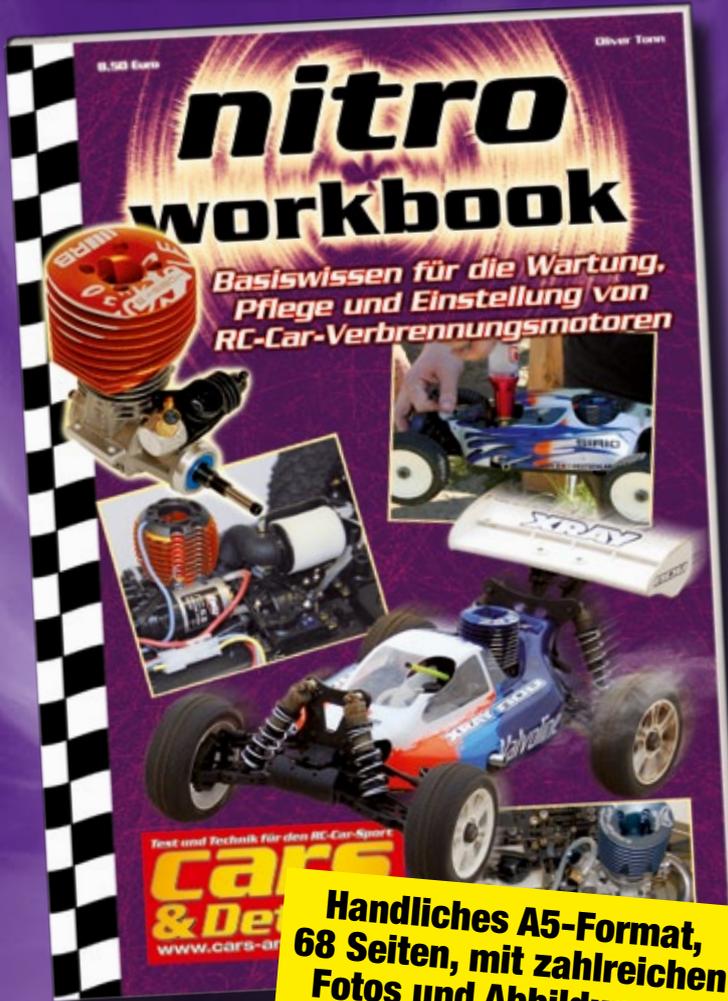
Besuchen Sie
uns jetzt auf
www.robbe.de



NEUHEITEN 2011

robbe.de

Jetzt bestellen!



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

**Nur 8,50 Euro
(zuzüglich 2,50 Euro Versand)**

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

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

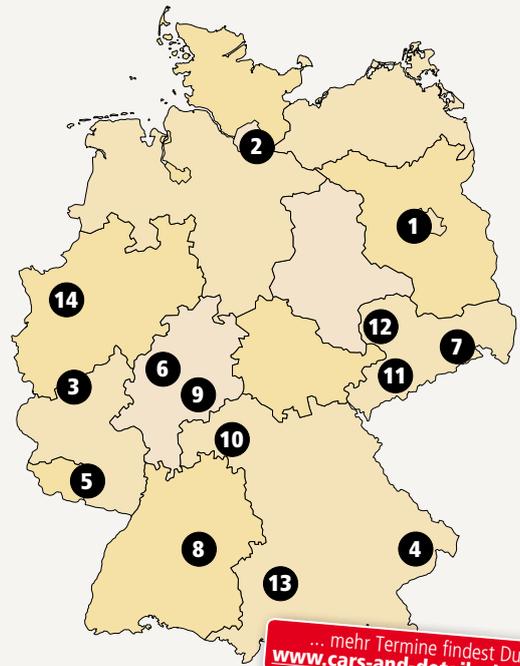
IM INTERNET UNTER:

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



TERMINE

Anzeige ▼



15. bis 21. August 2011

20. August 2011

Der **Automodell Sport Club Potsdam (1)** veranstaltet einen Tag der offenen Tür verbunden mit dem **6. Fun-Race** auf der Vereinsstrecke.
Internet: www.asc-potsdam.de

20. bis 21. August 2011

Der MAC Hamburg richtet die **Norddeutsche Meisterschaft TW, Formel, Hobby, Truck** und Mini im Maßstab 1:5 aus. Veranstaltungsort ist der Hansering in **Hamburg-Boberg (2)**.
Internet: www.mach-ev.de

20. bis 21. August 2011

Auf der Rennstrecke des **MCC Rhein-Ahr (3)** findet der vierte Lauf zum **FG Cup 2011** Gruppe West statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbythek@t-online.de

21. August 2011

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

22. bis 28. August 2011

27. bis 28. August 2011

Der **MSC Osterhofen (4)** veranstaltet ein **12 Stunden Teamrennen**. Pro Team sind drei Fahrer zugelassen. Veranstaltungsort ist der Ostbayernring, Blaimberg, 94486 Osterhofen. Internet: www.msc-osterhofen.de

28. August 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Mitte** findet in **Hütschenhausen (5)** statt. Kontakt: Bertram Wahl, Rosenstraße 14a, 66882 Hütschenhausen, Tel: 063 72 / 55 52, E-Mail: info@mac-huetschenhausen.de

29. August bis 04. September 2011

01. bis 04. September 2011

Der **MSC Kirchhain (6)** richtet die **Deutsche Meisterschaft in Verbrenner-Glattbahn 1/10 Scale** aus. Veranstaltungsort ist der Motodrom des MSC in 35275 Kirchhain. Internet: www.msc-kirchhain.de

03. September 2011

Der **Automodell Sport Club Potsdam (1)** veranstaltet einen Tag der offenen Tür verbunden mit dem **7. Fun-Race** auf der Vereinsstrecke.
Internet: www.asc-potsdam.de

04. September 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Ost** findet in **Dresden (7)** statt. Kontakt: Ralf Bode, Radeberger Str. 111, 01099 Dresden, Tel: 01 79 / 21 42 94, E-Mail: ralf_pinguin_bode@web.de

04. September 2011

Der **Automodell Sport Club Potsdam (1)** veranstaltet zum sechsten Mal den **Potsdam Cup**. Internet: www.asc-potsdam.de

10. bis 11. September 2011

In 72637 **Neuffen (8)** findet die **Deutsche Meisterschaft im 4WD** statt. Internet: www.mc2000neuffen.de

12. bis 18. September

17. bis 18. September 2011

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

17. bis 18. September 2011

Das Offroad Team Fulda veranstaltet ein **Buggy-Freundschaftsrennen Off-Road** sowie den 7. Wertungslauf des **Hessen-Cups** mit Verbrenner-Modellen im Maßstab 1:8. Veranstaltungsort ist der robbedrom nahe 36555 **Grebenhain (9)**, direkt hinter dem robbe-Werk. Internet: www.ort-fulda.de

19. bis 25. September 2011

25. September 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Mitte** findet in **Estenfeld (10)** statt. Kontakt: Peter Fischer, Kräuterbergstraße 20, 97261 Güntersleben, Telefon 01 72 / 727 35 61, E-Mail: fischerspeter@online.de

25. September 2011

Ein Lauf der **LRP-HPI-Challenge Gruppe Ost** findet in **Gelenau (11)** statt. Kontakt: Norbert Nestler, Straße der Einheit 259, 09423 Gelenau, E-Mail: norbert.nestler@tsv-gelenau.de

26. September bis 02. Oktober 2011

30. September bis 03. Oktober 2011

Die **modell-hobby-spiel**, die Messe für Modellbau, Modelleisenbahn, kreatives Gestalten und Spiel findet in **Leipzig (12)** statt. Internet: www.modell-hobby-spiel.de

01. Oktober 2011

Der MFC-Sielenbach veranstaltet in der Turnhalle der Hauptschule in 86577 **Sielenbach (13)** eine **Modellbaubörse** für alle RC-Sparten. Kontakt und Tischreservierung: Hubert Westermeier, Telefon: 081 34/60 80 oder 01 72/835 95 85, E-Mail: trebuh1@onlinehome.de

01. bis 02. Oktober 2011

Auf der Rennstrecke des **MRC Oberhausen (14)** findet der fünfte Lauf zum **FG Cup 2011** Gruppe West statt. Nennungen bitte an: RC Car Shop – Hobbythek, Nauenweg 55, 47805 Krefeld, Telefon: 021 51/82 02 00, Fax 021 51/820 20 20, E-Mail: hobbythek@t-online.de

03. bis 09. Oktober 2011

08. bis 09. Oktober 2011

Im österreichischen **Ried** findet eine **Modellbaumesse** statt. Kontakt: Rieder Messe GmbH, Brucknerstraße 39, 4910 Ried (Österreich), Telefon: 00 43/77 52 84 01 10, E-Mail: office@riedermesse.at, Internet: www.riedermesse.at

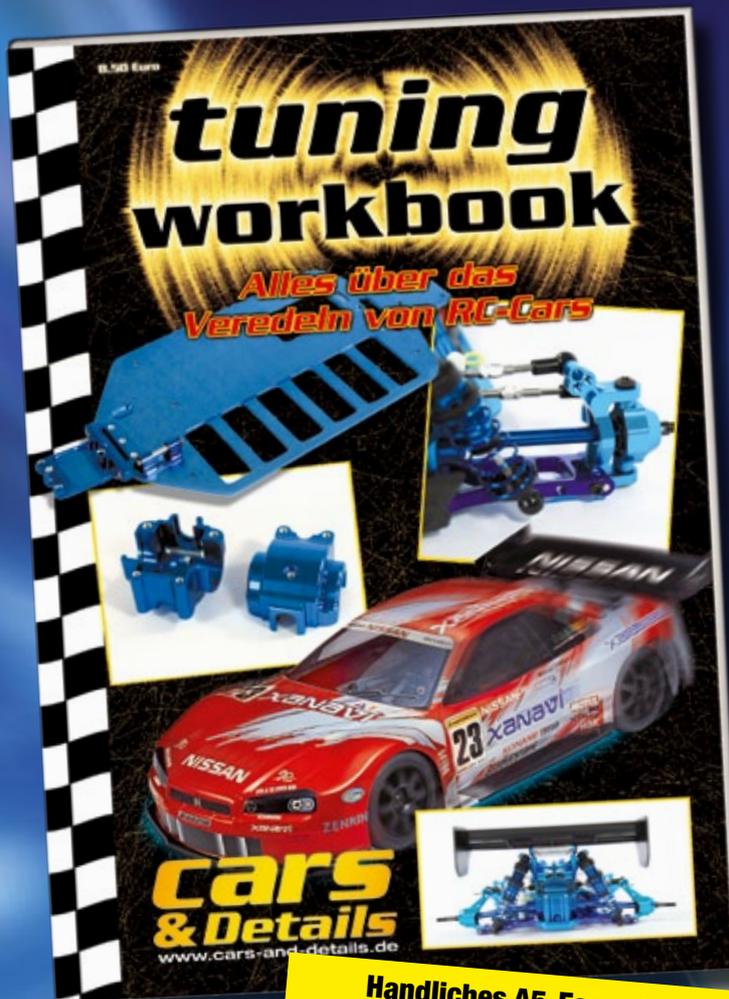
24. bis 30. Oktober 2011

26. bis 30. Oktober 2011

Die **Modellbau-Messe** in **Wien** ist eine internationale Messe für Modelltechnik, Hobby und Basteln. Sie dauert fünf Tage und findet auf dem Wiener Messegelände statt. Internet: www.messe.at

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk für die Veredelung von RC-Cars



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

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

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

IM INTERNET

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



Dicke Dinger

Monsterchallenge 2011



Mit Sicherheit einer der schnellsten, jegebauten Rasenmäher der Welt. Stolzer Besitzer: Joe Krenn

Namen sind doch Schall und Rauch. Das zeigt sich immer wieder. So zum Beispiel auch Ende Juni bei den Lords auf Buggys. Was erwartet man bei diesem Namen für eine Veranstaltung? Na klar: ein Monstertruck-Event. Und richtig. Auf der vereinseigenen Strecke fand die Monsterchallenge 2011 statt.

Nachdem zehn Starter krankheits- oder wetterbedingt ausgefallen waren, kämpften noch 31 Männer und Frauen aus ganz Österreich um einen Podestplatz. Am Samstag ging es dann frisch, fröhlich und ohne Regen mit der Fahrerbesprechung und im Anschluss direkt mit dem Trial los. Natürlich brachten einige Gemeinheiten die Fahrer ins Schwitzen. So war der Parcours mit Looping, Slide-Platte sowie Berg- und Talfahrt eine echte Herausforderung. Christian Schuster und Phillip Leitinger waren dabei in ihren jeweiligen Klassen fast unschlagbar.

Danach drehte sich alles um Speed. Dank einer verlängerten Strecke und einer genauen Lichtschrankenmessung wurden beachtliche Geschwindigkeiten erreicht. Dabei waren Erich Hausstätter und Arno Nagl mit 87 beziehungsweise 86 Stundenkilometer die größten Raser mit ihren Brushlessboliden. Nachdem jeder wusste,

wie schnell das Auto wirklich sein konnte, durften die Fahrer dies im Rennen zeigen. In zwei Durchgängen der vier Gruppen konnten Markus Rehl und Christoph Foisner als Schnellste ermittelt werden.

Aufgrund von starkem Regen wurde der Start des Pulling-Wettbewerbs auf 10 Uhr verschoben. Kurz vorher hörte der Regen auf und damit konnten auch die Elektrotrucks ruhigen Gewissens an den Start gehen. Auf der Strecke wurde der blaue Teppich ausgerollt, um die Pfützen verschwinden zu lassen.

Im letzten Lauf ging es dann zu Erhöhung des Schwierigkeitsgrads gegen die Fahrtrichtung. Damit hatte keiner gerechnet und so versuchte jeder in der halben Stunde Trainingsphase die Ideallinie zu finden. Richtig spannende Rennen waren hier zu sehen und es wurde wirklich keinem etwas geschenkt. Das galt auch für den letzten Wettbewerb: das Springen. Die Fahrer mussten einen gekonnten Sprung zwischen zwei Stangen hindurch landen, einen Hochsprung absolvieren und dann noch einen Stuntsprung zeigen. Verständlicherweise gab es dabei nicht nur einige spektakuläre Szenen zu beobachten, sondern auch den einen oder anderen gebrochenen Querlenker zu beklagen.



Die Gewinner der Klasse Monster (von links): Markus Rehl, Arno Nagl, Aleksandar Trisic



Die Gewinner der Klasse Truggy (von links): Phillip Leitinger, Christoph Foisner, Mike Jöbstl



50 Jahre Amphicar

Der Schwimmwagen aus Deutschland



Das Amphicar feiert in diesem Jahr seinen fünfzigsten Geburtstag bis zum 31. Januar 2012 im Auto & Technik Museum Sinsheim

Eines der bekanntesten zivilen Amphibienautos, das in Deutschland konstruierte und gebaute Amphicar, feiert in diesem Jahr seinen fünfzigsten Geburtstag bis zum 31. Januar 2012 im Auto & Technik Museum Sinsheim. Der Prototyp debütierte im März 1959 unter dem Namen Alligator auf dem Genfer Automobilsalon. Die Serienproduktion des später Amphicar getauften Fahrzeugs lief im Juni 1961 an. Ein 1,2-Liter-Reihenvierzylinder mit 38 PS trieb die Hinterräder an und aktivierte auf dem Wasser zwei Heckpropeller. Das zweisitzige Cabriolet lief auf der Straße 115 und auf dem Wasser etwa 12 Kilometer pro Stunde. Ein Amphicar im Spitzenzustand kann mittlerweile bis zu 60 000,- Euro kosten.



THUNDER TIGER

Thunder Tiger TV

Ryan Maifield über die European Short Course Masters



Unter www.thundertiger-tv.de redet Ryan Maifield nicht nur übers Essen. Auch seinen Gedanken über die European Short Course Masters ließ er freien Lauf



„Es ist wie eine jährliche Weltmeisterschaft, denn absolut jeder ist dort.“ – so das erste Statement von Ryan Maifield. Im Rahmen der European Short Course Masters 2011 demonstrierte der eigens aus den USA nach Welden angereiste Team Associated Werksfahrer nicht nur seine atemberaubenden Short Course-Drift-Fähigkeiten, sondern ließ auch seinen Gedanken hinsichtlich der weiteren Entwicklungen dieses einzigartigen Events freien Lauf. Geniales Nonstop-Power-Drifting und überaus interessante Zukunftsideen – alles das kann man auf Thunder Tiger TV in Wort und Bild genießen: „Wenn wir ein Nitro-Buggy- und Truggy-Rennen zusammen mit einem Short Course-Race hinbekommen, würde das nochmals mehr Interesse bei amerikanischen Fahrern wecken, denn wir lieben einfach 1:8er-Buggys und Truggys. Ich denke, Richard Saxton und Ryan Cavallieri würden sicher gerne mitkommen.“ so Ryan. Na, wenn das kein Wort ist.

Erfolgsmodell

Zweiter Lauf zum Hessen Cup 2011

Text und Fotos:
François Legrand



Die bestens präparierte Piste garantierte gleichbleibende Voraussetzungen



Die Finalisten der Klasse „Hobby“

Nachdem im vergangenen Herbst die Premierenveranstaltung der RCR Peterberg aufgrund schlechter Witterung buchstäblich ins Wasser gefallen war, sollte eine Terminverschiebung den gewünschten Erfolg beim Hessencup bringen. Die Buggy-piste des RCR Peterberg liegt am Fuße des selbigen, unmittelbar neben dem gleichnamigen Freizeit- und Wintersportzentrum, das über eine 1.800 Meter lange Sommerrodelbahn verfügt. Dank der großzügigen Parkfläche bei der Freizeitanlage und einer angrenzenden Wiese, war sowohl für die Teilnehmer als auch Camper und Zuschauer ausreichend Platz vorhanden.

Während der Veranstaltung standen den Teilnehmern ein Strom- sowie zwei Druckluftanschlüsse zur Verfügung. Die zirka 220 Meter lange und durchschnittlich 3 Meter breite Strecke verfügt über ein relativ flaches Layout mit sowohl schnellen als auch engen Passagen, das durch einen großen Sprung unterbrochen wird. Im Gegensatz zum letzten Jahr wurde die Strecke um ein Waschbrett erweitert, das zahlreiche Fahrer zur Verzweigung brachte. Dank der guten Vorbereitung und des günstigen Wetters im Vorfeld, war der harte Lehmbelag auch nach zwei strapaziösen Renntagen noch in gutem Zustand. Der großzügige Fahrerstand, der eigens für das Rennen überdacht wurde, kann problemlos von bis zu zehn Fahrern genutzt werden, allerdings ist der Abstand zur Boxengasse recht schmal, was manchmal zu Sichtbehinderungen der Fahrer untereinander führt. Auch in Sachen Beschallung und Zeitnahme, inklusive Zeitenmonitor in der Helferzone, gab es keinen Grund zur Beanstandung.

Tolle Aussichten

Anders als im letzten Jahr versprach bereits die Wettervorhersage für das Rennwochenende beste Voraussetzungen für ein Gelingen der Veranstaltung. Letztlich verwöhnten Sonne pur und Temperaturen um die 20 Grad Celsius die 72 Teilnehmer und etlichen Helfer, die einen reibungslosen Verlauf des Rennens sicherstellten. Ab dem späten Samstagvormittag herrschte auf der Bahn reger Trainingsbetrieb in Gruppen, wobei das große Interesse gelegentlich zur Überbesetzung des Fahrerstands führte. Einem Vorlaufdurchgang für die Jugendlichen folgte mittags ein fünfzehnminütiges Finale, bevor der erste Vorlauf für die Klassen „Expert“ und „Hobby“ in Angriff genommen wurde. Im Anschluss erfolgte die Siegerehrung für die Jugendlichen, bei der jeder Finalist eine Überraschungstüte mit Modellbauartikeln im Wert von 30,- Euro erhielt.

Am Sonntag folgten zwei weitere Vorläufe, bevor um die Mittagszeit die Finalläufe gestartet wurden. Die Mittagspause nutzte der RCR Peterberg zur Gewinnziehung der Tombola, die ebenso wie im letzten

Jahr eine Vielzahl attraktiver Gewinne und als Hauptpreis eine brandneuen S8-Rebel RTR von LRP electronic bereithielt.

Renngeschehen

An beiden Tagen bekamen die Zuschauer tollen RC-Car-Sport und spannende Läufe zu sehen, die kaum ein Eingreifen des Rennleiters erforderten. Bei den Hobbyfahrern konnte sich im 30 Minuten dauernden Finale Luca Bethke vom ESV Bischofsheim vor Mirko Dörr (MSC Ober-Mörlen) und Michael Kohler (Bavarian Wild Willys) behaupten.

Lokalmatador Steven Junk hatte aufgrund seines Speeds durchaus Siegchancen, aber zwei Motorabsteller im Halbfinale verteilten den Einzug ins Finale. In der Klasse Expert steuerte Maximilian Cordts, wie bereits im Vorjahr, seinen Losi 8ight souverän zum Sieg. Zweidrittel des Rennens lieferte sich dieser ein Kopf an Kopf Rennen mit Simon Eser, doch ein Motorschaden zwang den XRAY-Piloten zur frühen Aufgabe. Letztlich konnten Gerhard Frank (ESV Bischofsheim) und Thorsten Müller (MSC Ober-Mörlen) die verbleibenden Podiumsplätze belegen.



Die Strecke des RCR Peterberg liegt in einer schönen Umgebung, unmittelbar neben einem Freizeitzentrum



Am Losi 8ight 2.0 EU von Maximilian Cordts führte auch diese Jahr kein Weg vorbei

GET IT
RACE IT
LOVE IT!



LRP
BLUE IS BETTER

S10 BLAST SC

1/10 HIGH-PERFORMANCE 4WD ELECTRIC RC RTR SHORT COURSE TRUCK

LASSEN SIE SICH ZUDEM VON DEM UNER-
WARTET GÜNSTIGEN PREIS ÜBERRASCHEN!



GEWINN MICH!
 Alle Infos in diesem Heft

Aluminated



Edelmetall für kleines Geld

Der Elektronik-Großmarkt Conrad ist nicht nur Anlaufpunkt Nummer eins für Elektronik- und Technikfans. Auch die Modellbauabteilung zieht den einen oder anderen Besucher in die Häuser. Grund genug, sich den Alu-Fighter einmal genauer anzusehen.

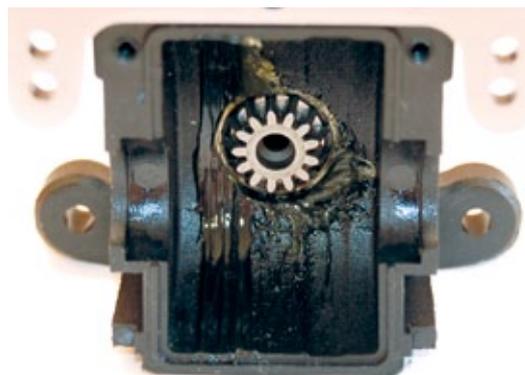
Text und Fotos:
 Markus Dirks

Hat man sich für den Alu-Fighter entschieden, dann bekommt man einen 4 Kilogramm schweren Karton in die Hand gedrückt. Nimmt man den Alu Fighter aus der Verpackung, steht ein wuchtiges Gefährt vor einem auf dem Tisch: ein Baja-Buggy im Maßstab 1:8. Eine 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung, etwas Werkzeug sowie Kleinteile und eine Anleitung passend zum Fahrzeug sind ebenfalls im Lieferumfang enthalten.

Energie

Zum Betreiben des Alu-Fighters braucht man noch einen 4s- oder zwei 2s-LiPos beziehungsweise zwei gleiche NiMH-Racingpacks mit ordentlich Kapazität für langen Fahrspaß. Und nicht zu vergessen: vier Mignonzellen für die Fernsteuerung. Hat man alles zusammen, könnte man eigentlich schon starten. Sicherheitshalber ist es jedoch empfehlenswert, vorher sämtliche Schraubenverbindungen auf festen Sitz zu kontrollieren und sich mit der Anleitung vertraut machen.

Optisch stellt der Alu-Fighter ein Mittelding zwischen Buggy- und Baja-Modell dar. Der Alu-Fighter hat alle typischen Eigenschaften und Merkmale eines 1:8er-Buggys: Eine Chassisplatte aus Aluminium, auf der alle Komponenten platziert worden sind, einen buggytypischen Spoiler für besseren Downforce auf

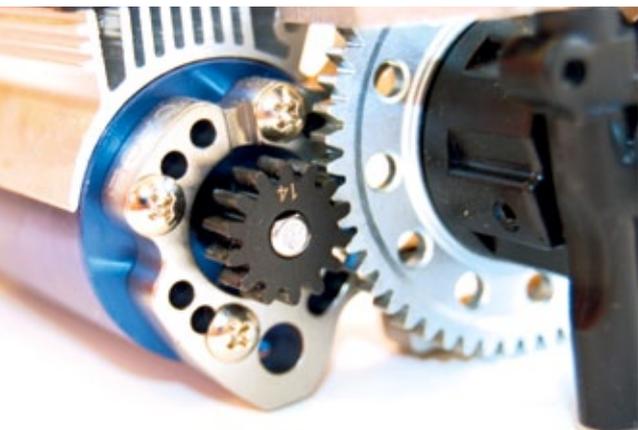


Auch in den Getriebekästen befindet sich ausreichend Fett – so soll es sein

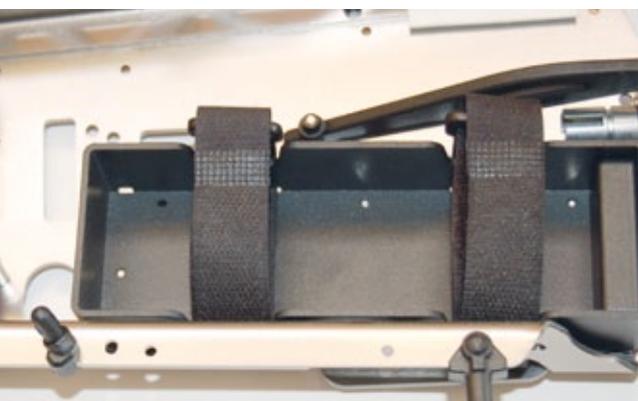


In allen Differenzialen befindet sich ausreichend Fett. Vierspindlerbauweisen sorgen für extra langen Halt

der Hinterachse. Auch standardmäßige 17-Millimeter-Radmitnehmer findet man am Modell, wodurch es übrigens möglich ist, alle handelsüblichen Buggyreifen zu verwenden. Die aus Aluminium gefertigten Dämpferbrücken an Vorder- und Hinterachse tragen nicht nur dazu bei, dass es sich um einen Buggy handelt, sie geben auch reichlich Spielraum für verschiedene Platzierungen der Stoßdämpfer. Somit kann man das Fahrwerk relativ schnell an verschie-



Motorhalter und eine Seite des Mitteldifferenzialhalters bilden ein Teil. Gefertigt ist es aus Aluminium. Zum Ändern der Untersetzung sind jeweils drei extra Löcher in den Halter gebohrt

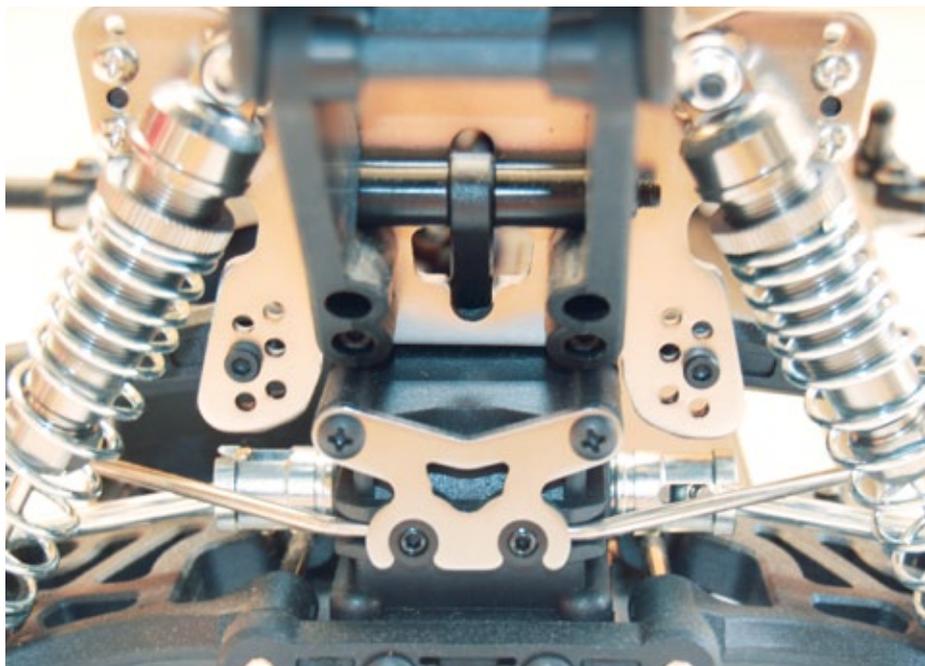


Dank der Klettbänder, werden die Energiespender sicher an ihrem Platz gehalten. Der Kunststoffblock ist mit doppelseitigem Klebeband befestigt und lässt sich lösen, wenn man die Balance durch die Akkus ändern möchte

dene Untergründe anpassen. Die Höhe des Fahrwerks lässt sich bequem über Rändelmuttern einstellen. Gummihüllen zum Schutz der Kolbenstangen findet man hingegen leider nicht. Nach dem Drucktest auf der Werkbank wurde das Fahrwerk als etwas zu straff befunden – wie es sich beim Outdoor-Test schlägt, bleibt daher abzuwarten.

Da es sich um einen Elektrobuggy handelt, gibt es hier nur ein einziges Servo und das sorgt dafür, dass der Alu-Fighter auch dorthin fährt, wohin der Pilot es

Schaut man sich einmal die vordere Achsgeometrie an, kommt man kaum auf die Idee, dass es sich um ein Einsteigermodell handelt. Die Möglichkeiten, das Setup zu ändern, sind wie bei einem Wettbewerbsmodell



Einen Stabilisator gibt es leider nur an der Hinterachse, dafür aber reichlich Möglichkeiten, das Rollcenter zu verstellen

über die mitgelieferte 2,4-Gighertz-Fernsteuerung vorgibt. Dass es liegend verbaut ist, ist nicht untypisch und wird selbst bei vielen Wettbewerbsmodellen so umgesetzt. Der Schwerpunkt soll eben so tief wie möglich sitzen. Die Lenkbefehle werden über einen einstellbaren Servosaver und über eine Ackermannstrebe an das Lenkgestänge weitergeleitet. Letzteres hat Rechts-links-Gewindestangen zum Einstellen. Darüber hinaus kann man das Gestänge an der Ackermannstrebe um einen Punkt versetzen. Von dort aus geht es dann weiter zu den aus Aluminium gefertigten Lenkhebeln.

Tragende Elemente

Die Lenkhebel sind an in Doppelbauweise erstellten Querlenkern befestigt. Die unteren Querlenker, die aus Kunststoff bestehen, sind in einer typisch soliden Ausführung an den Getriebekästen befestigt. Ausführungsbedingt kann man hier nichts einstellen. Die oberen Querlenker hingegen sind mittels Rechts-links-Gewindestangen verstellbar. Somit lässt sich hier der Sturz ganz einfach und fast stufenlos variieren. Erwähnenswert ist auch der Stabilisator an der Hinterachse.

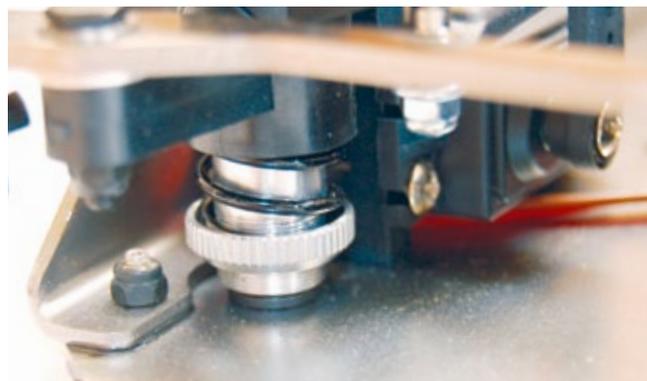
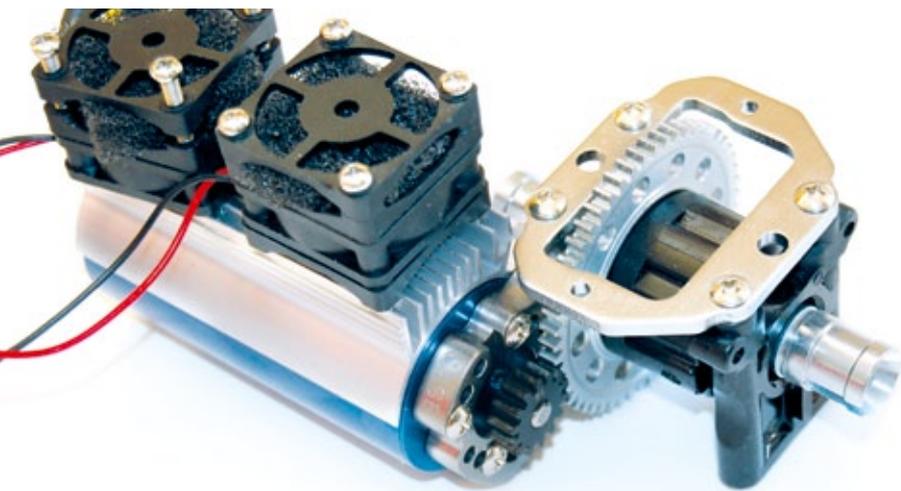
Bleibt nun noch die Frage, was der Reely Alu-Fighter mit einem Baja-Buggy gemeinsam hat. Nun, das ist wohl das auffälligste Merkmal unseres Probanden. Auf dem Chassis sind links und rechts jeweils eine TVP (Twin Vertical Plate) verschraubt, die aus Aluminium gefräst sind. Diese TVPs verbinden die Vorder- und die Hinterachse, was einem übermäßigen Flex des Chassis vorbeugen soll. Bei allen anderen 1:8er-Buggys übernimmt diese Aufgabe eine Abkantung der Chassisseiten. Da der Alu-Fighter außerdem keine herkömmliche Karosserie hat, muss noch ein Schutz der Komponenten bei Dachlandungen her. Diese Aufgabe übernimmt ein verschraubter Aluminiumkäfig. Er ist ein weiteres Merkmal eines Baja-Buggys. Als Versteifung der Rohrrahmenkonstruktion dient eine Aluminiumplatte.



Die GT-3 von Modelcraft liegt gut in der Hand und ist erfreulich leicht, da zum Betrieb nur vier Zellen benötigt werden. Das Display könnte jedoch einen Hauch heller sein



Das reichhaltige Zubehör kann sich sehen lassen



Der einstellbare Servosaver schützt das Lenkservo vor zu starken Schlägen, ist aber leider nicht so gut zugänglich, wie man es sich wünschen würde

Jeder Motor mit Leistung muss gut gekühlt werden. Diese Aufgabe übernehmen ein Extrakühlkörper und zwei Ventilatoren

Antriebsache

Ohne einen Antrieb läuft gar nichts – so auch nicht beim Alu-Fighter. Der Verbaute 120-Ampere-Regler kann nicht gerade als kompakt beschrieben werden, aber der Platz ist vorhanden und solange er die versprochene Leistung auch bringt, ist seine Größe nicht weiter störend. Das Herzstück bildet ein Brushlesstriebwerk mit 2.370 Umdrehungen pro Minute und Volt, das nicht nur über einen Kühlkörper, sondern noch zwei zusätzliche Aktiv-Lüfter gekühlt wird. Da offene Lüfter im Offroadbereich immer eine Schwachstelle darstellen, wurden beiden Lüftern je ein Stück Schaumstoff über den Lüfterrad spendiert, um Staub und kleine Steinchen fern zu halten.

Der Innenläufer ist fest mit dem einen Aluminium-Mitteldifferenzialhalter verschraubt. Durch verschiedene Bohrungen am Motorhalter kann man das Zahnflankenspiel einstellen. Vom Motor aus wird die Drehbewegung über ein Ritzel an das Mitteldifferenzial weitergeleitet und von dort zu gleichen Teilen an die Achsen geschickt. Das Ganze wird über Antriebswellen in Knochenbauweise bewerkstelligt. An den Achsen geht es weiter über die Differenziale an die Pneus. Erwähnen sollte man an dieser Stelle noch, dass an der Hinterachse wieder Knochen als Antriebswellen verwendet worden sind. An der Vorderachse hingegen setzt man auf CVDs. Natürlich ist der gesamte Antriebsstrang komplett kugelgelagert.

Die bereits angesprochenen Pneus weisen ein Profil auf, das nicht unbedingt für den Offroadeinsatz geeignet ist. Wer also ins sandige Gelände mit dem Alu-Fighter möchte, sollte sich gleich pas-

2,4-Gigahertz-Fernsteuerung
Reichhaltiger Lieferumfang
Komplett kugelgelagert
Lenkservo mit Metallgetriebe

Reifen haben wenig Profil

Saubere Flugbahn. Klappert es mal nicht, dann kann man die Fluglage auch noch in der Luft korrigieren





SC10 4x4

SHORT COURSE

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

Official R/C Car of the



WWW.RC10.COM



Einzigtätiger 4WD Antrieb
mit 5mm Riemen



Getrennter Slipper für
Vorder- u. Hinterachse



CVA's mit gesicherten Pins
und 6mm Wellen



12mm Sechskantaufnahme



Spritzwassergeschützte
RC-Box



13mm Dämpfergehäuse,
Staubschutzgummi



Metrische Schrauben und
Kugellager



540 und 550 Brushless
Motoren montierbar

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

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

Best# 03090004 Team Associated SC10 4x4 Baukasten ohne Elektronik

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



SC10 4x4

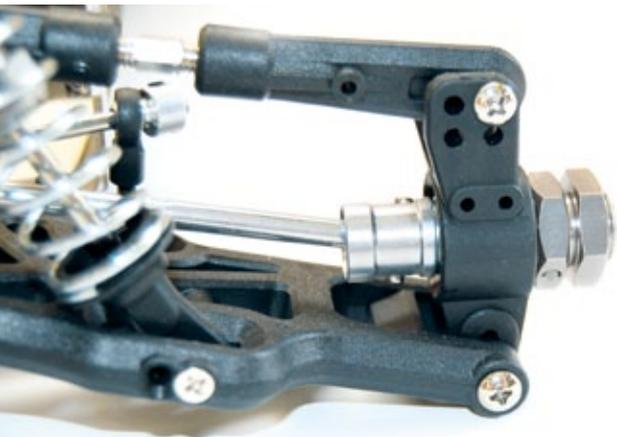
1. Platz
RC INNOVATION

SC10 4x4

RC CAR ACTION
2011 INNOVATION
des Jahres

Thunder Tiger Europe GmbH
Rudolf-Diesel-Str. 1
D-36453 Dasing
www.thundertiger-europe.com





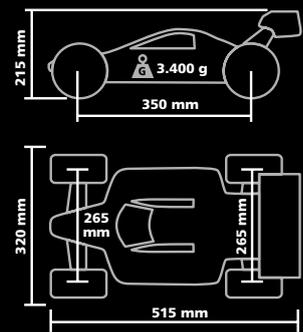
CAR CHECK

REELY ALU-FIGHTER Conrad Electronic

- **Klasse: Elektro-Offroad 1:8**
- **Empfohlener Verkaufspreis: 349,- Euro**
- **Bezug: direkt**

- **Technik: Drei Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert**

- **Benötigte Teile: Fahrakku, vier Mignonzellen**



Dank der 17-Millimeter-Radmitnehmer kann man schnell mal auf andere Reifen wechseln. Rechts-links-Gewindestangen an den hinteren oberen Querlenkern runden das Bild ab

sende Buggyreifen mit dementsprechendem Profil besorgen. Verklebt sind die Pneus auf schwarzen Sechsspeichen-Felgen. Hier findet sich auch eine kleine Besonderheit. Auf den Felgen sind Ringe aus Aluminium verschraubt, die zwar keine weiteren Funktionen haben, aber dem Modell dennoch einen Beadlock-Look verleihen. Für die Akkus hat Reely einen passenden Halter verbaut, der aus Kunststoff gefertigt ist. Ihren festen Sitz bekommen die Energiespender durch zwei Klettbänder.

Umfangreich

Bleibt eigentlich nur noch die Steuerzentrale, die auf den Namen GT3 hört. Hierbei handelt es sich um die mitgelieferte Fernsteuerung, die im 2,4-Gigahertz-Band arbeitet. Diese Funke bietet mehr als nur Standardeinstellungen. Neben zehn freien Modellspeichern wartet sie mit Funktionen wie Servo Reverse, End Point Adjustment, Exponentialfunktion und einer einstellbaren ABS-Funktion auf. Hat man sich mit sämtlichen Funktionen vertraut gemacht, steht dem Ausritt in die Natur nichts mehr im Weg. Also ab nach draußen mit dem Alu-Fighter.

Als erstes Testgelände diente ein Schotterplatz. Dort wurden erst einmal die LiPos montiert, was sich als etwas schwierig erwies. Nach einem kurzen Funktionstest wurde mit einigen verhaltenen Runden begonnen und schon hier merkte man die Power, die in dem Alu-Fighter steckt. Obwohl die Reifen nicht gerade für eine Lehmstrecke geeignet sind, ging es im Anschluss noch auf eine richtige Rennstrecke. Dort zeigte sich, dass die Pneus doch einiges an Grip auf die feuchte Piste bringen. Auch die Sprünge wurden alle unbeschadet gemeistert. Das zunächst recht straff wirkende Setup funktionierte in der Praxis tadellos. Auch die Flugeigenschaften sind hervorragend. Sollte dennoch einmal ein Sprung nicht gut getroffen werden, lässt sich der Alu-Fighter noch in der Luft korrigieren. Selbst nach einigen Akkuladungen, wurden weder ein großer Verschleiß, noch Defekte festgestellt. Dafür gab es einiges an Dreck und Steinen im Innenraum, was aber in Anbetracht der offenen Bauweise völlig normal ist.



Die verwendeten Dämpfer gehören zwar nicht in die Kategorie Big-Bore, dafür sind sie aber komplett aus Aluminium gefertigt und haben eine Rändelmutter, um die Fahrzeughöhe einzustellen

FAZIT

Der Alu-Fighter von Reely macht aus dem Karton heraus eine Menge Spaß und ist optisch auch sehr ansprechend. Das Preis-Leistungsverhältnis ist stimmig und an der Ersatzteilversorgung sollte es nicht hapern. Es ist eine gesunde Mischung aus Buggy und Baja-Buggy geworden, der in Kieskuhlen oder auf Parkplätzen sicher den einen oder anderen Zuschauer anlocken wird.

Auch Powerdrifts machen eine Menge Spaß



Die neue Dimension für wahre Flieger.

3 für 1

**Jetzt zum
Reinschnuppern:
Die vorteilhaften
Schnupper-Abos**

3 für 1



RC-Heli-Action bringt monatlich alles über:

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

... und vieles mehr!

3D-Heli-Action bringt sechsmal im Jahr alles über:

- » die angesagtesten 3D-Helis
- » die spektakulärsten Events
- » die modernste Technik
- » die besten Piloten
- » die coolsten Tricks
- » 3D-Workshops

... und deinen Weg zum 3D-Bolzer

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

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

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ 7,80 Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

Jetzt bestellen unter:

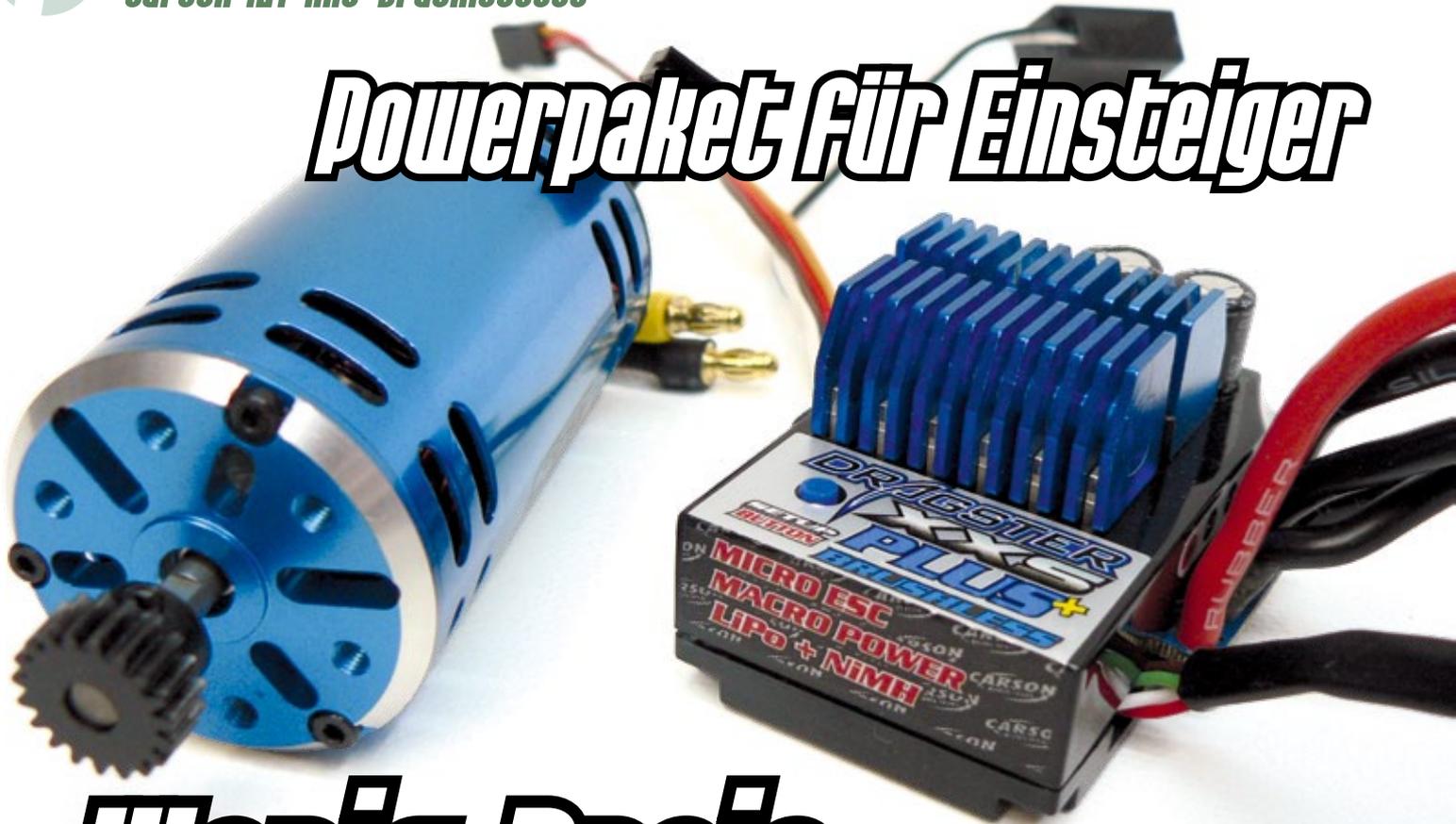
www.rc-heli-action.de

www.3d-heli-action.de

oder telefonisch unter: 040/42 91 77-110



Powerpaket für Einsteiger



Wenig Preis, viel Leistung

Wer wünscht sich nicht gesteigerte Leistung zum kleinen Preis? Dass das kein Hexenwerk ist, beweist das Carson Dragster XXS 12T-Set von Dickie Tamiya, wobei hier die Truckversion zum Zuge kam.

Text und Fotos:
 Robert Baumgarten

Leistung satt verspricht schon im Vorfeld die Motorgroße von 36 x 68 Millimeter bei einem geringen Gewicht von nur 141 Gramm. Die angebotenen, normalen 1:10er-Motoren sind maximal 54 Millimeter lang und daher nochmals leichter. Beiden Versionen gemein ist aber die Aktivkühlung in Form eines auf der Welle montierten Lüfters. Im Onroadbereich wird dadurch die Wärmeabgabe drastisch verbessert, im Offroadbereich hingegen sollte man den Motor mit Schrumpfschlauch für normale 6er Sub-C Packs schützen. Dieser zusätzliche Schutz hat sich beim Testexemplar bewährt, gehört doch ein Truckmotor auch in ein entsprechendes Fahrzeug.

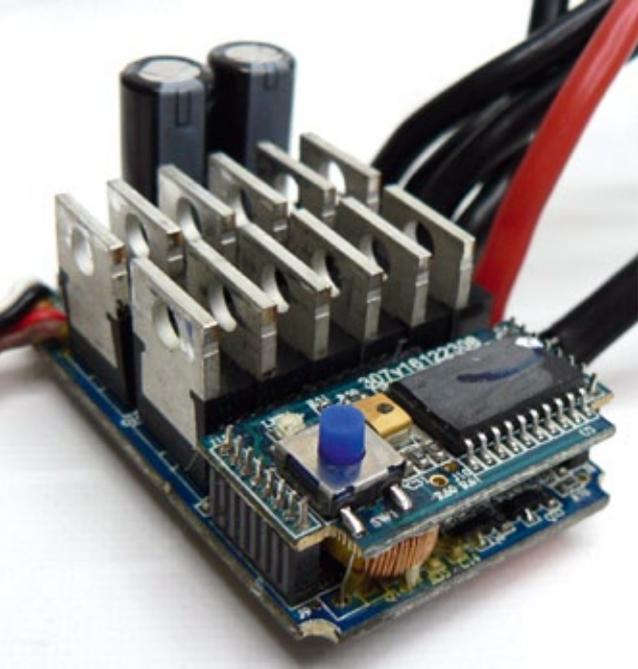


Die kurzen Kabel verhindern eine Kollision mit sich drehenden Antriebsteilen und die vergoldeten Stecker minimieren den Leitungswiderstand

Raumsparer

Die Montage im jeweiligen Modell fällt aufgrund der noch akzeptablen Größe des Reglers relativ leicht. Lediglich bei sehr engen Karosserien einiger Buggys wird es schwierig – dort sind aber derart große Motoren bei Rennen sowieso nicht erlaubt. Der Motor kann jederzeit zu Wartungszwecken ausgebaut und demontiert werden. Ersteres wird durch eine Steckverbindung zwischen Regler und Motor möglich und Letzteres durch zwei Front- und Heckschilde des Motors, die durch drei lange Schrauben gesichert sind. Die Möglichkeit zur Demontage eröffnet zudem die Option eines Kugellagerwechsels, sollte doch einmal zu viel Schmutz hineingelangt sein.

Auf dem Messstand zeigte der Motor, dass seine Leerlaufdrehzahlangaben gut mit den Herstellerwerten

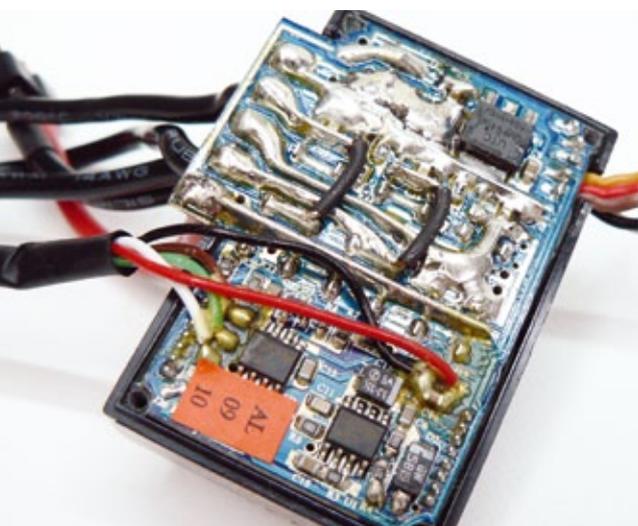


Der kleine blaue Taster vor der Endstufe ermöglicht die simple Einstellung auf den Sender. Man kann gut erkennen, dass der meiste Platz von den dahinter liegenden Leistungsbauteilen genutzt wird

übereinstimmen, immerhin wurde mit 3.840 Umdrehungen pro Minute und Volt der angegebene Wert sogar knapp überschritten. Unter Last bleibt davon dank eines guten Wirkungsgrads auch noch einiges übrig und selbst die Beschleunigungsströme blieben mit maximal 64 Ampere recht moderat. Da die Regler-Endstufe nicht mit kleinen Mos-Fets in SMD-Bauweise, sondern mit den größeren TO-220-Versionen bestückt wurden, fällt es der Endstufe leicht, den Motor auch im heißen Sommer unter einer schlecht belüfteten Karosserie mit Leistung zu versorgen – der Regler wurde bei den Tests maximal 46 Grad Celsius warm und auch der Motor blieb knapp unter 50 Grad Celsius. Nachdem diese Messwerte erfasst wurden, kann eine Sichtprüfung auf eventuell unsaubere Lötstellen nicht schaden. Doch der Carson Dragster XXS-Regler gab sich hier keine Blöße – die

TECHNISCHE DATEN

■ **Motor:** Maße: 36 x 68 mm ■ **Gewicht:** 141 g
 ■ **Drehzahl:** 3.840 U/min/V ■ **Regler:** Maße: 53 x 36,5 x 19 mm ■ **Gewicht:** 83 g



Solide verstärkte Leiterbahnen und normale Endstufenbauteile bürgen für eine hohe Leistung – auch bei höheren Umgebungstemperaturen



Im Vergleich mit ähnlich leistungsstarken Reglern schneidet der Carson Dragster XXS Größentechnisch gut ab – kein Wunder bei Abmessungen von 53 x 36,5 x 19 Millimeter

wichtigen Lötstellen wurden sogar mit zusätzlichen Drähten verstärkt, um auch bei längeren Fahrten nicht kaputt zu gehen.

Feinheiten

Eine kleine Besonderheit fand sich nur in Form des Sensoranschlusses am Regler – ein Sensorset zu diesem Preis ist schlicht ungewöhnlich. Die Programmierung des Reglers beschränkt sich hingegen auf die Einstellung auf den Sender, alles Weitere wird automatisch angepasst. Dazu zählt auch die Abschaltspannung für die Fahrakkus. Hier wurde den LiPo-Akkus Rechnung getragen, denn die Abschaltswelle liegt bei etwa drei Volt pro Zelle.

Die Sensoransteuerung ermöglicht eine recht feine Regelung, doch leider schaltet der Regler direkt von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt – oder umgekehrt –, was dem Getriebe bei zu schnellem Umschalten schaden kann. Abgesehen von dieser kleinen Schwäche gibt sich das Set von der unkomplizierten Seite. Einmal im Modell montiert, glänzt es durch Leistung. Wer noch etwas mehr Leistung herauskitzeln möchte, kann auch einen 3s-LiPo-Akku mit höherer Spannung anschließen, um so wirklich extreme Beschleunigungswerte zu erhalten – das Getriebe im Modell sollte dann allerdings stabil genug sein.

Das Carson Brushlessset bietet gute Leistung zum kleinen Preis. Man kann zwar nichts verstellen, aber das reduziert die Fehler. Bei der Truckvariante muss man beim Ritzel unbedingt auf den ungewöhnlichen Wellendurchmesser achten, ansonsten ist das Set bedenkenlos in jedem 1:10er-Modell einsetzbar. ■

Die längere Truckversion kommt in vielen Carson-RTR-Modellen serienmäßig zum Einsatz und ermöglicht durch die großen Kühlschlitze eine gute Wärmeabgabe



Das Gewicht des Reglers ist im unteren Mittelfeld angesiedelt, allerdings lassen sich die Kühlkörper beim Einsatz von kleineren Motoren auch demontieren



Volles Rohr



Schnell, laut, geländegängig. Die Vereinigung dieser drei Attribute nennt sich 1:8-Offroad. Hierzulande immer noch ein regelrechter Magnet, was die Teilnehmerzahlen auf Wettbewerben angeht, bietet sich diese Klasse auch im reinen Freizeitbereich angesichts der immer günstiger werdenden Einstiegsmodelle an. In den Bereich der Modelle unter 300,- Euro zieht es nun auch LRP electronic. Kann sich deren S8 Rebell BX trotz scharfen Preiskampfs auch auf der Piste gegen die harte RTR-Konkurrenz behaupten?

Text und Fotos:
Dieter Renzel

Für unter 300,- Euro ein praxistaugliches Modell auf die Räder zu stellen, ist auch in Zeiten der Produktionsauslagerung immer noch keine leichte Aufgabe. Speziell, wenn man einen gewissen Wert auf Qualität und Funktion legt. LRP electronic setzt hier zunächst auf seinen bekannten Namen der S8-Reihe, die in Wettbewerben immer noch an der Spitze mitfährt. Doch ein genauerer Blick unter die adrett bedruckte Haube offeriert hier ein Chassis und Fahrwerksaufhängung in klassischer Machart, ohne die aus den anderen SX8-Modellen bekannte Aufhängungstechnik.

Robust

Die verwendete Technik setzt zunächst einmal auf Haltbarkeit. Dementsprechend bildet ein 3 Millimeter starkes Aluchassis mit angeflanschten Kunststoffwan- nen die Basis, auf der sich der bewährte Allradantriebs- strang, bestehend aus drei abgedichteten Kegeldiffs in

Vierspiderbauweise, der einstellbaren Doppelscheiben- bremsen am Mitteldiff sowie die Vorder- und Hinter- achsgetriebegehäuse bequem breit machen können. Auch an Bord ist die klassische Art der Lenkung: Ein justierbarer Servosaver sorgt hier für die servo- schonende Umsetzung der Steuerbefehle. Lenk- und Gasservo verrichten ihre Arbeit im Stehen.

Zur Steuerung des Modells liegt eine rudimentäre 27-Megahertz-AM-Funke bei. Gegen einen minimalen Aufpreis gibt es auch eine 2,4-Gigahertz-Version, die über alle notwendigen mechanischen Einstell- möglichkeiten verfügt. Ein sehr kompakter Emp- fänger und ein Metallgetriebeservo an der Lenkung komplettieren die RC-Anlage. Standard dagegen ist die Unterbringung des Empfängers und des Emp- fängerakkus in jeweils separaten Kunststoffboxen. Übrigens wurde seitens des Herstellers auf die wenig

Mächtig Dampf Für Einsteiger



sinnvolle Batteriebox komplett verzichtet. Hier sollte von Anfang an ein anständig verlöteter 6-Volt-Humpack zum Einsatz kommen, der jedoch nicht zum Lieferumfang gehört, um motorvibrationsbedingte Aussetzer in der Stromversorgung zu umgehen.

Zurück im Antriebstrakt besinnt man sich auf Bewährtes. Zwar fallen dem Rotstift die sonst an der Vorderachse üblichen Kardangelenke zum Opfer. Hier arbeiten dafür wie auch an den anderen Kraftübertragungsstellen einfache, aber haltbar ausgelegte Metallknochen. Zusätzlich gibt es auch ein stabiles Metallhauptzahnrad. Wiederum aus der Kunststoffabteilung kommen diesmal die verbauten Chassisstreben, was

hinsichtlich des derzeit angesagten Trends zu flexiblen Chassis mit dem daraus resultierenden einfachen Fahrverhaltens keinen Nachteil darstellt. Ebenfalls aus Kunststoff sind die voluminösen Öldruckstoßdämpfer im Big-Bore-Format, die wiederum aber an ausreichend stabil dimensionierten, 4 Millimeter starken Dämpferbrücken aus Aluminium montiert sind.

Differenzen

Im Fahrwerksbereich fällt der Unterschied zur hauseigenen S8-Familie dann nochmals auf. Anstatt auf die spezielle S8-Aufhängung setzt LRP electronic am Rebel auf die bekannte C-Hub-Technik an der Vorderachse mit Standardlenk-



Leistung satt bietet der kernige 25er-LRP-Sportmotor. Kraftentfaltung und Höchstdrehzahl sind für ein RTR-Modell mehr als ausreichend vorhanden – auch wenn sich der Motor hubraumbedingt etwas mehr Sprit genehmigt. Gegen Testende haperte es nur an der Performance des Seilzugstarters



An der Steuerzentrale sorgt ein recht kräftiges Servo mit Metallgetriebe für die Umsetzung der Lenkbefehle

hebeln aus Aludruckguss. An der Hinterachse kommen lange, parallel sitzende Querlenker zum Einsatz. Neben zahlreichen Montagepunkten an den Dämpferbrücken, beziehungsweise den Radträgern, hinsichtlich der Einstellung des Rollzentrums, kann über die Spurstangen auch der Sturz der Räder individuell angepasst werden. Daneben bietet sich über den hinteren Radträgern noch die Möglichkeit, den Radstand zu verkürzen, den Neigungswinkel des Heckflügels zu verstellen und für griffige Strecken die Vorspur an der Hinterachse über die zusätzlich beigefügte hintere Schwingenstiftaufnahme für mehr Topspeed von 3 auf 2 Grad zu reduzieren.

Für gute Geschwindigkeits-Werte sorgt auch der Motor, der anstatt der klassenüblichen 3,5 die im RTR-Bereich derzeit eher angesagten 4,1 Kubikzentimeter Hubraum bietet. Dann sollen nach Herstellerangaben bis zu 2,73 PS und 34.100 Umdrehungen drin sein, für die der verrippte Zweivegeluftfilter die hierzu notwendige Frischluftzufuhr sicherstellt. Ein klassenüblicher, 135 Milliliter fassender Kunststofftank stellt ausreichend Sprit zur Verfügung. Genügend Druck sowohl für den Tank als auch für den Motor soll dabei aus



Bei der enormen Geschwindigkeit beginnt der LRP-Buggy schon mal ein wenig zu fliegen



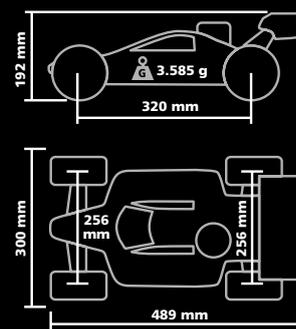
CAR CHECK

S8 REBEL BX LRP electronic

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 289,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

■ Technik: Vierspider-Differenziale, Öldruckstoßdämpfer, 4,1-Kubikzentimeter-Motor, komplett kugelgelagert

- Benötigte Teile: acht Mignonzellen, Empfängerakku, Glüher, Sprit, Ladegerät



dem schalldämpfenden Kunststoffresorrohr kommen. Am Motor ist eine klassische Dreibackenkupplung für die drehzahlabhängige Umsetzung der Motorleistung an den Antriebsstrakt zuständig. Für die letztendliche Umsetzung auf die Rennstrecke sind dafür aber auch die Reifen zuständig. Hier vertraut man bei LRP electronic auf die hauseigene VTEC-Linie und verpasst dem günstigen Einsteigerbuggy mit den bekannten Kamikaze-Pneus ordentlich Traktion im Gelände.

Spaß-Packung

Ganz dem aktuellen Trend folgend, wird der jüngste LRP-Offroader bereits nahezu fahrfertig montiert ausgeliefert. Zum Lieferumfang gehört selbstverständlich auch eine umfangreiche Anleitung. Sie ist übersichtlich gestaltet und erklärt verständlich die jeweiligen Montageschritte und gibt die notwendigen Hinweise zum ordnungsgemäßen Umgang mit dem Nitromotor inklusive einer sinnvollen Auflistung von Lösungsmöglichkeiten der gängigen Fehlerquellen bei Verbrenner-Buggys. Zusätzlich wird neben Sprit und den üblichen Nitro-Zubehör wie Glühkerzenstecker diesmal auch ein entsprechender Empfängerakku benötigt.

Damit bei einem Frontal-Crash so schnell nichts ausreißt, schützt eine robuste Aluplatte an der vorderen Querlenkerstiftaufnahme

Der zweistufige Luftfilter filtert – sofern der innere Schaumstoffkern mit dem beiliegenden Luftfilteröl behandelt wurde – Schmutzpartikel zuverlässig aus der angesaugten Luft



Während der sehr kompakte 27-Megahertz-Empfänger seine Unterkunft bereits bezogen hat, ist das großzügig geschnittene Empfängerakkufach noch frei



Mini-Abo Maxi-Vorteil

cars & details
 Test und Technik für RC-Car-Sport
3X Alu-Fighter von Conrad gewinnen
HIGH PERFORMANCE 4WD-Sportline-Chassis von FG modelsport
Losi XXX-SCB von Horizon Hobby
SANDKISTE
 Der Weltmeister im Gespräch mit Cody King
 Der Preis ist heiß
 Alle Hefte für ALLE
3 für 1
 3 Hefte frei Haus nur 1 Heft bezahlen
 Abo jederzeit kündbar

CARS & Details bringt monatlich alles über

- ▶ Offroader & Glattbahner
- ▶ Materialbearbeitung
- ▶ Neuheiten am Markt
- ▶ Fahrzeugtechnik
- ▶ Elektro- & Verbrennungsmotoren
- ▶ Fahrtraining
- ▶ Akkus & Ladegeräte
- ▶ Slot-Racing
- ▶ Elektrik & Elektronik

... und vieles mehr!

Deine Schnupper-Abo-Vorteile

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

Jetzt bestellen – einfach ausfüllen und ab damit.

Sende diesen Coupon an: Leserservice CARS & Details, 65341 Eltville.
Schneller geht's per Fax: 040/42 91 77-120, Telefon: 040/42 91 77-110

Im Internet: www.cars-and-details.de

■ Ich will CARS & Details im Schnupper-Abo testen: Bitte sendet mir die nächsten 3 Ausgaben zum Preis von einer, also € 5,00 (statt € 15,00 bei Einzelkauf). Falls ich das Magazin nach dem Test nicht weiterlesen möchte, sage ich bis eine Woche nach Erhalt der 3. Ausgabe mit einer kurzen Notiz ab. Andernfalls erhalte ich CARS & Details im Jahres-Abonnement zum Vorzugspreis von € 54,00* (statt € 60,00 bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein Jahr. Ich kann aber jederzeit kündigen. Das Geld für bereits bezahlte Ausgaben erhalte ich zurück.

■ Ich will künftig den CARS & Details-Newsletter per E-Mail erhalten.

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort Land

Geburtsdatum Telefon E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

* Abo-Preis Ausland: € 63,00
 Leserservice: Telefon: 040/42 91 77-110, Telefax: 040/42 91 77-120
 Die Daten werden ausschließlich verlagseigenen und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

CD1109



Von seiner leichten Lexanhaube befreit, offenbart sich typische 1:8er-Verbrenner-Offroadtechnik: Allradantrieb über drei Differenziale, voluminöse Big-Bore-Dämpfer, dicker Motor

Ein kleiner Aufkleber auf der Chassisunterseite verweist zwar auf die erfolgreiche Qualitätssicherungsuntersuchung seitens des Produzenten, bei RTR-Modellen schaut man jedoch lieber selber noch mal an den wichtigen Punkten nach. Hierbei kommt der Rebel soweit ganz gut weg. Einen kleinen Kritikpunkt gibt es jedoch: Leider sind nicht alle Metallschraubverbindungen mit Schraubensicherungslack gesichert. Gerade an so wichtigen Punkten wie den Madenschrauben im Gasanlenkgestänge oder in den Joint-Cups zu den Vorder- und Hinterachsdiffs sollte hier nachgearbeitet werden.

Letzte Endmontagearbeiten wie das Einölen des Luftfilters mit dem beiliegenden Luftfilteröl, die Antennenrohrmontage und natürlich das Bestücken mit einem geeigneten Akku sind dann schnell erledigt und nach kurzem Funktionscheck der Elektronik konnte es an die Motoreinlaufphase des Aggregats gehen. Dabei ist es immer wieder schön zu sehen, wie gut Seilzugstarter die Einsteigermotoren mittlerweile zum Laufen bringen. Nachdem der Sprit erst einmal in den Vergaser gelaufen war, dauerte es nur wenige Augenblicke und nur knapp zehn Züge am Starter, bis der Motor mit erhöhtem Standgas zum Leben erwachte. Die Einlaufphase selbst bereitete mit einem stabilen Laufverhalten aufgrund der gut gewählten Voreinstellungen des Vergasers viel Freude und die ersten fünf Tankfüllungen wurden bis zum letzten Tropfen leer gesaugt, um anschließend die Vergasereinstellungen langsam in den schärferen Bereich zu stellen. Bereits mit etwas Sicherheitsreserven lief er auf leichter fetter Einstellungsseite für einen RTR-Motor sehr spritzig. Es stand ausreichend Leistung für die mittelgroße staubige Naturbodenpiste zur Verfügung.

Schmutzig

Speziell bei der vorliegenden Kombination aus kerniger Motorleistung und rutschigem Untergrund abseits der recht schmalen Ideallinie, punkten die Kamikaze-Reifen vortrefflich und sorgen mit Baukastensetup für ein sehr brauchbares Fahrverhalten. Wird die zur Verfügung stehende Motorleistung an der falschen Stelle frei gelassen, verabschiedet sich der Rebel dann aber auch mal schnell in den staubigen, lockereren Bereich der Strecke, wo ihn nur der permanente Allradantrieb über die drei fettgefüllten Differenziale vor einem Dreher bewahren. Vorausgesetzt, man hat die Lenkung im Griff, dann hält das etwas träge aber durchaus kräftige Lenkservo den Rebel auf Kurs zurück Richtung Strecke.

Mittlere Löcher und Bodenwellen werden spielend von den langen Schwingen und den Kunststofföllis weggeschluckt, erst bei größeren Unregelmäßigkeiten neigt der Rebel zum Lupfen der Räder, fängt sich aber in der Regel schnell wieder. Bei Sprüngen verhält sich das Modell wie jeder andere 1:8er-Buggy in der Luft und reagiert auf Gas/Bremse und auch Lenkung gut kontrollierbar. Nicht ganz punkten kann der Rebel mit seinen Bremsen. Zwar stimmt die Ausstattung mit geschlitzten, einstellbaren Bremsscheiben am Mitteldiff, aber das günstige Servo macht dem

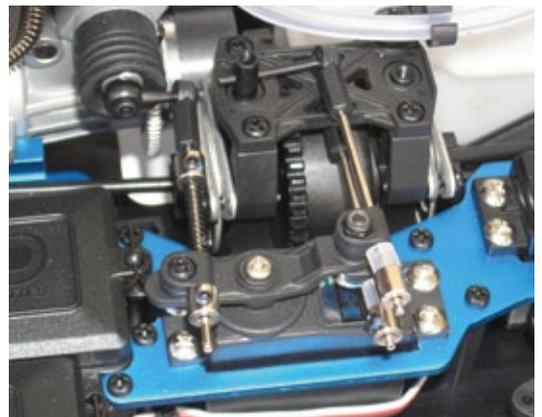
**Gute
 Baukastenreifen
 Starker Motor
 Lenkservo mit
 Metallgetriebe**

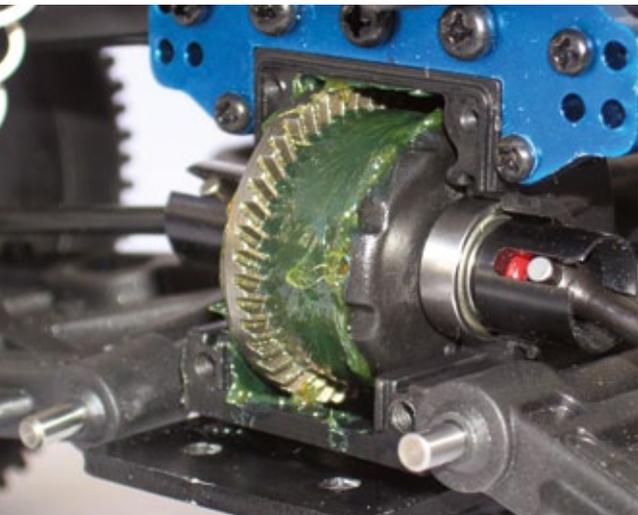
**Nicht passend
 für Startbox
 Mangelnde
 Bremsleistung**



In den gekapselten, abgedichteten Kegeldiffs arbeitet konventionelle Vierspidertechnik

Die einstellbare Doppelscheibenbremse am Mitteldiff hat durchaus Potenzial, wenngleich es aber mit der Bremsleistung aufgrund des preisgünstigen Servos etwas hapert

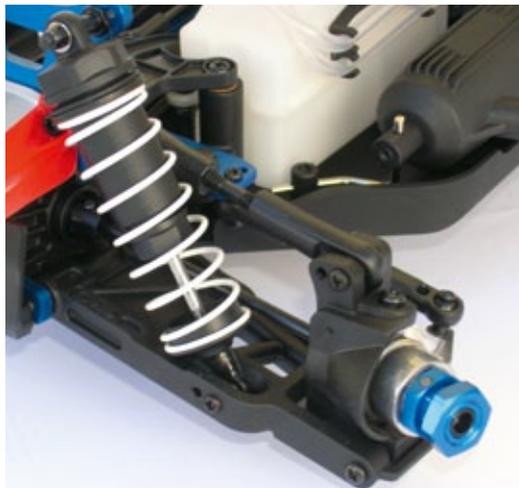




Schrägverzahnnte Tellerzahnäder sieht man an einem RTR-Modell sehr selten

Buggy einfach einen Strich durch die Rechnung, was knackige Bremsmanöver angeht. Dagegen zaubert die andere Seite des Servohebels beim Aufreißen des Schiebervergasers schnell ein ausgleichendes Lächeln ins Gesicht, wenn die Leistung des 25er-LRP-Sport-Motors entfesselt wird.

Mit ausreichend Drehzahlreserven auf schnellen Streckenabschnitten schiebt der Motor das Modell nach vorne, sodass er sich gegenüber herkömmlichen 3,5er-Wettbewerbsmotoren durchaus zu behaupten



Lange Querlenker, dicke Öldruckstoßdämpfer. Die konventionell designte C-Hub-Vorderachse bietet standesgemäße Offroadtechnik

weiß, wnnngleich sich der etwas größere Hubraum auch im Verbrauch deutlich bemerkbar macht. Im Renntempo ist der Tank nach etwa sechs Minuten Laufzeit leergesaugt. Apropos Renntempo: Hier machen sich dann auch die fehlenden Stabilisatoren bemerkbar, die dem Fahrwerk zwar ungehindert maximale Federwege aber auch eine ordentliche Portion Seitenneigung erlauben. Zum Testende stand dann noch ein 15-minütiges Spaßrennen auf den Plan, das der Rebel bis auf einen störrischen Seilzugstarter ohne Blessuren überlebt hat.



Stand der Technik: das Mitteldiff glänzt mit einem Stahlhauptzahnrad und geschlitzten Scheibenbremsen. Fehlt nur noch ein etwas kernigeres Bremservo

▼ Anzeigen



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



Cars & Details Sammelordner

€ 12,00

Artikel-Nr. 10233

- ✓ Geballtes Wissen immer schnell zur Hand
- ✓ Dein persönliches Archiv in einem attraktiven Sammelordner

Einen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 56 in dieser Ausgabe.

Dieses und mehr attraktive Angebote gibt's im Internet:
www.alles-rund-ums-hobby.de

Modellbau
SEQUOIA

LRP S8 Rebel BX RTR
Einsteiger 1:8 Buggy mit 2,4GHz Anlage!

269,99

Go Fast, be a Rebel - Der perfekte Nitro Offroad Buggy für Einsteiger jetzt mit 2.4GHz Anlage und Black-Chrom 7-Speichen Felgen. Das komplett fahrfertig montierte Modell im Maßstab 1:8 hat ein unschlagbares Preis-/Leistungsverhältnis und ist somit die erste Wahl unter den Nitro RTR Buggys. Die Entwicklungserfahrung des weltweit erfolgreichen Wettbewerbsbuggy S8 BXR evo diente als Grundlage bei der Entwicklung des S8 Rebel BX Einsteiger-Buggys. Weitere Infos zu diesem Modell erhalten Sie unter www.seq-modell.de oder per Telefon 089 666 592 80.

www.seq-modell.de
SEQUOIA Modellbau, Karlstraße 8a, 82041 Oberhaching
Schnelle Lieferung, umfangreiches Lager und faire Preise!

Automodelle | Tuningteile | RC-Anlagen | Zubehör | Ersatzteile



Für einen schnellen, einfachen Tankstopp sorgt ein auf der Verschlusskappe angebrachter Kunststoffbügel



Eine solide Dreibecken-Kupplung sorgt für eine sichere, kraftschlüssige Verbindung zwischen Motor und Antriebsstrang

Inspektion

Nach einer gründlichen Säuberung zeigte sich der Rebel wieder von seiner besten Seite, offenbarte aber auch hier und da kleine Schwächen. Am auffälligsten war ein nicht hundertprozentig verarbeiteter Krümmer. Durch einen unscheinbaren Spalt tropften Verbrennungsrückstände munter über das Seilzugstartergehäuse und versifften letztendlich schnell den hinteren Chassisbereich. Nach kurzer Rücksprache mit LRP und einem Austausch des Krümmers konnte der Test reibungslos weitergehen.

Auch nicht ganz überzeugen konnte eine der beiden Motorblockhalteplättchen. Zunächst entledigte es sich langsam seiner Schrauben, um dann anschließend



Wer das Heck gerne etwas losser mag oder wenn die Strecke ausreichend Griff bietet, kann man das Fahrverhalten mit dem 2-Grad-Vorspurteil an der Hinterachse anpassen

den neu eingedrehten Schrauben nur noch mäßigen Halt in den Gewindegängen zu bieten. Das ist zwar etwas ärgerlich, aber lange kein Ausfallgrund, da an dieser Stelle mit einer etwas längeren Schraube und einer Kontermutter Abhilfe geschaffen werden kann. Leichte Nachbesserungsarbeiten erforderte auch die Dichtung im Tankdeckel, die zu Testbeginn nicht dicht genug abschloss. Die Lösung: Vorsichtig wird die zentrale Schraube eingedreht, den O-Ring dadurch etwas gequetscht und schon blieb der Sprit auch bei härterer Gangart im Tank.

Einen letzten, kleineren Kritikpunkt stellt die Reifenverklebung dar. In diesem Fall hilft nur ein Nachkleben mit Sekundenkleber. Zum Testende versagte dann noch der Seilzugstarter. Ein Anlassen über die Starterbox klappte leider nicht, da die aufgrund der Seilzugstarter-Backplate notwendigen, hohen Motorblöcke die Schwungscheibe des Motors für das Starterrad unerreichbar werden ließen. Das ist jedoch auch der einzige wirkliche Kritikpunkt, der ein wenig stört. ■

FAZIT

Rebellion im RTR-Verbrennerbuggybereich? Nein, wohl eher nicht. Trotzdem darf der Einstand in die Unter-300-Euro-Klasse seitens LRP electronic als durchaus gelungen bezeichnet werden. Der S8 Rebel BX fügt sich harmonisch unter seinen Mitbewerbern ein, für deren Fahrer zunächst nur der Fahrspaß ohne unnötige technische Gimmicks an erster Stelle steht.

Die Kamikaze-Reifen bieten selbst auf etwas rutschigem Untergrund hervorragenden Grip



INFERNO NEO

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

KYOSHO
THE LATEST RADIO CONTROL MODELS

€ 379.-
Best.-Nr. 31280T1

GO FOR IT...!

You Tube

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



www.inferno-neo.de



TECHNISCHE DATEN

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

follow us



readysset[®]

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



GREEN CAR

Team Durango folgt dem Trend

Die Durango-Cars von Gerd Strenge waren schon seit dem ersten Erscheinen vor etlichen Jahren exotische Modelle mit ebenso ungewöhnlichen Ansätzen beim Antriebsstrang. Die anfangs in Handarbeit gefertigten Modelle sind nun schon seit einiger Zeit als Serienfahrzeuge erhältlich und Team Durango entwickelte den 4WD-Buggy DEX410 zu einem Short Course-Truck weiter.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten





Die Getriebeteile sind sauber gefertigt und passen mit leichtem Druck ineinander. Für die Mitte gibt es nur eine Sperre, optional kann man aber jederzeit auch dort Kegelzahnräder verbauen

Der Zusammenbau widmet sich zunächst dem Mitteldifferenzial – doch halt, dies ist kein einfaches Diff. Im Serienzustand wird es durch einen Einsatz komplett gesperrt und nur die Rutschkupplung ist funktionell. Natürlich kann man optional die Kegelräder als Set zukaufen, um in den Genuss einer Mischung aus Diff und Slipper zu kommen. Da aber bei einem Short Course-Truck Kraft und Agilität im Vordergrund stehen, sollte die gesperrte Version in vielen Fällen reichen.

Filigran

Beim Zusammenbau des Diffs werden an zwei Stellen E-Clips sowie kleine Inbusschrauben mit 1,3-Millimeter-Innensechskant verwendet. Hier gilt es, Vorsicht walten zu lassen, da die Teile sonst entweder weg oder beschädigt sind. Der Rest des Modells bleibt von E-Clips oder kleinen Schrauben allerdings komplett verschont und es kommen robuste Inbusschrauben zum Einsatz. Dafür gilt es bei den Nylonmuttern, auf die unterschiedlichen Höhen zu achten. Der Zusammenbau der vorderen und hinteren Differenziale erfolgt nach gleichem Muster, doch sollte man zusätzlich zu den Dichtgummis noch zähes Fett nutzen, um die Abtriebe komplett abzudichten. Für ein 1:10er-Modell unüblich, lässt sich die Abstimmung der Diffs über den Einsatz von mehr oder minder zähflüssigem Öl erreichen – gerade im Hinblick auf die immer stärker werdenden Motoren und den Verschleiß bei Kugeldiffs eine gute Sache.

Dass ein Short Course-Modell von der Größe eines 1:8er-Buggys viel Kraft benötigt, ist selbstredend, doch die Auslegung des Antriebsstrangs mit hoch-

Das Getriebespiel sollte sehr genau durch Unterlegscheiben justiert werden. Dank der hohen Fertigungsqualität ist hier nur wenig Nacharbeit notwendig



Die Montage des Lenkservos ist am einfachsten außerhalb des Modells zu erledigen, anschließend kann die fertige Einheit sehr einfach ins Modell gebaut werden

wertigen Materialien, sauberer Fertigung und sehr guter Passgenauigkeit ist überdurchschnittlich – vor allem für den Preis des Modells. Durango-typisch wird der Antriebsstrang oberhalb des Lenkservos und des Saddle Pack-Akkus verlegt. Dies wurde auch beim Short Course übernommen. Doch der Radstand und die Konstruktion der Chassisplatte weichen erheblich vom Buggy-Design ab. Um die Stabilität zu erhöhen, kommt eine Art Sandwich-Bauweise zum Einsatz, bei der die aus Kunststoff bestehenden Seitenteile von einer darüber platzierten Aluplatte für ein sehr verwindungssteifes Chassis sorgen.

An dieser Stelle ein kleiner Hinweis: Am besten nicht zu viel des mitgelieferten Schraubensicherungslacks benutzen, denn dieser hält auch schon in sehr geringen Mengen bombenfest. Überhaupt kann sich die Ausstattung des Modells sehen lassen, denn neben sechs CVD-Wellen, einem Slipper, Rechtslinks-Gewindestangen, Aluminiumstoßdämpfern und faserverstärkten Kunststoffteilen finden sich auch ein kompletter, größtenteils gummigedichteter Kugellagersatz, eine klare Karosserie und großzügig bemessene Mengen an Fett und Ölen. Letztere sind sogar in handelsüblichen 50-Milliliter-Flaschen vorhanden und sorgen so für eine stressfreie Abstimmung des Durango DESC410R.

Durchdacht

Das Arbeiten gelingt am Durango alleine durch das durchdachte Konzept und die teilweise sehr wenigen benötigten Schrauben recht einfach. Doch an einigen Stellen ist der Einsatz eines Akkuschraubers ratsam – es geht schlicht schneller. Die Kunststoffteile sind aus hochwertigem Material gefertigt, das auch das Einschrauben mit einer Maschine ohne Ausreißen des Gewindes übersteht.



An der Vorderachse kommt zur Verstärkung der unteren Querlenkerhalter ein gefrästes Aluminiumteil zum Einsatz – eines der vielen serienmäßigen Tuningteile des DESC410R



Der in der Mitte eingesetzte Slipper lässt sich über beide Muttern verstellen und sollte eher stark gespannt gefahren werden. Wer die Diffs mit Öl sperren möchte, sollte zusätzlich sehr zähes Fett an den Abtrieben verwenden, um ein Auslaufen zu verhindern



Die vorderen CVD-Wellen haben eine andere Länge als die hinteren. Die Maße sind aber in allen Fällen als Millimeter-Angabe auf die Wellen eingelaset worden – Verwechslung ausgeschlossen

An vielen Stellen wird aber in Aluminium geschraubt, weswegen der Einsatz von Sicherungslack wichtig ist. So steht schon nach kurzer Zeit eine Basis auf dem Tisch, die sich in puncto Stabilität weit vorne einreicht. Bei der weiteren Montage des Motors bleibt einem die Qual der Wahl: Soll es eher ein 540er-Motor mit 48-DP-Hauptzahnrad sein oder ein längerer 550er-Motor mit einem Modul-1-Hauptzahnrad? Letzteres wird bei den 1:8er-Modellen genutzt und ist dank der Kombination Kunststoffhauptzahnrad und Motorritzel aus Stahl sehr verschleißarm und lauffähig.

Das fertige Modell wiegt immerhin knapp 2.700 Gramm, daher sollte man seinen DESC410R schon mit leistungsstarken Komponenten ausstatten. Bei der Wahl des Motors ist nur zu beachten, dass er nicht mehr als 36 Millimeter Durchmesser aufweist. Der Montage des Motorhalters folgt die Komplettierung der vorderen und hinteren Getriebegehäuse und der unteren Querlenkerhalter samt Querlenkern. Die Halter lassen eine Verstellung des Nachlaufs oder der Vorspur über unterschiedliche Versionen der Halteböcke zu. Die Feineinstellung und Reduzierung des Spiels erfolgt durch unterschiedlich dicke Unterlegscheiben, deren Durchmesser variiert. Dadurch kann die Einstellung jederzeit reproduziert werden und der Austausch geht nach einem Unfall ebenfalls schnell. Da der Antriebsstrang oberhalb der LiPo-Akkus verläuft, muss der hintere Teil beim Akkuwechsel mit angehoben werden. Dies klingt kompliziert, doch dank einer speziellen Schnellwechselhalterung für das Mitteldiff und den Akku geht der Wechsel schnell von der Hand.



**Steifes Aluminiumchassis
 Hochwertige Verarbeitung
 CVD-Wellen**

Keine Schutzfüllen an den Dämpfern



Die Montage eines 550er-Motors mit einer 5-Millimeter-Welle und Modul 1-Ritzeln stellt kein Problem dar und ermöglicht dem eher schweren Modell das gewisse Extra an Leistung

Beim Zusammenbau des Akkuhalters mit dem Scharnier sollte das obere Loch genutzt werden. Selbst dann passen gerade mal Akkus mit maximal 25,2 Millimeter Höhe in die Halterung. Angesichts der enormen Leistung des 550er-Speed Passion-Motors sollte man nur hochwertige Zellen wie den Vampire Racing Packs mit 5.400 Milliamperestunden Kapazität nutzen – damit sind immerhin über zwölf Minuten Fahrzeit machbar. Bevor nun die Dämpfer montiert werden, muss man zunächst die Lenkung zusammenbauen. Diese sollte als Einheit zusammen mit dem Servo montiert und dann im Modell befestigt werden. Der integrierte Servosaver sitzt direkt auf dem Servo und überzeugt durch extrem geringes Spiel.

Komplett

Die Endmontage des Antriebsstrangs erfolgt durch das Einsetzen der vorderen und hinteren Getriebegehäuse. Durch diese Bauweise kann man das Diff nach dem Lösen von jeweils nur vier Schrauben aus dem Auto nehmen. Der Zusammenbau der CVD-Wellen ist einfach, da keinerlei Schrauben benötigt werden. Solange die Felgen allerdings nicht montiert sind, gilt es, die CVD-Wellen nach dem Einstecken in die Kugellager mit einem Stück Gummischlauch und der Radmutter zu sichern. Die Anleitung gibt hierzu den Tipp, den Querpin im 15-Millimeter-Sechskantmitnehmer mit Schraubensicherungslack zu fixieren. Der weitere

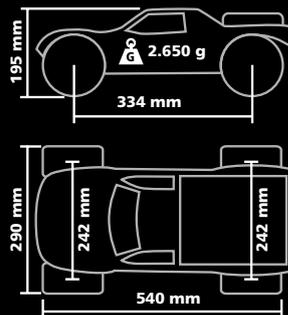
CAR CHECK

TEAM DURANGO DESC410R Ruddog Distribution

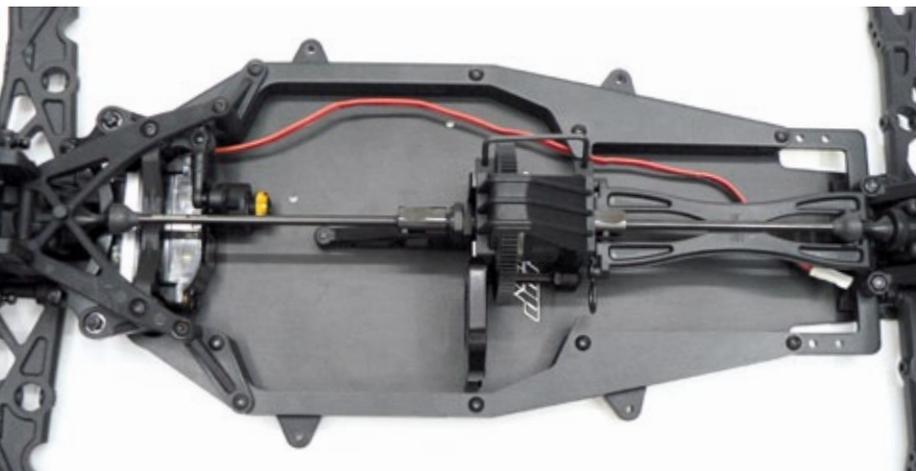
- Klasse: Elektro-Offroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 309,90 Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: Allradantrieb, CVD-Wellen, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer

- Benötigte Teile: Fahrakku, Ladegerät, Motor, Servo, RC-Anlage, Reifen



Der Akkuwechsel gestaltet sich eigentlich recht einfach, denn neben dem Stift vor den Akkus muss nur das mittlere Differenzial herausgenommen werden – dies geht dank Schnellwechselklammer aber sehr zügig



Der fertig montierte Antriebsstrang teilt das Modell. Platz für einen 550er-Motor sowie etwas größere Elektronik ist dennoch vorhanden. Einzig die Akkus dürfen nicht höher als 25,2 Millimeter sein

Zusammenbau gestaltet sich sehr angenehm und einzig die etwas schwer montierbaren Kugelköpfe auf den Rechts-links-Gewindestangen erfordern viel Kraft.

Zu guter Letzt widmet man sich der Montage der Dämpfer. Hier glänzt die Fertigungsqualität ein weiteres Mal, denn die Kolbenplatte wird von einer kleinen Nylonmutter gehalten. Neben einer hervorragenden Dichtigkeit und einem seidenweichen Lauf überzeugen die Dämpfer mit dem schon mitgelieferten Öl und vorne Kolbenplatten mit 1,2-Millimeter-Löchern, sowie hinten 1,4-Millimeter-Löchern. Dass dann jedoch kein Schutzbalg für die Kolbenstange beiliegt, ist eines der wenigen Kleinigkeiten des DESC410R, die man bemängeln könnte. Die endgültige Montage an den Dämpferhalteplatten erfolgt mit speziellen Schrauben, die ein schnelles Umsetzen auf andere Befestigungslöcher ermöglichen.

Ausrüstungsfrage

Der DESC410R lässt sich sowohl mit eher im 1:10er-Bereich üblichen Bauteilen als auch mit Bauteilen der größeren 1:8er-Modelle bestücken. Platz für einen



Die Dämpfer bestehen aus vielen Einzelteilen, welche sauber montiert werden müssen, um ihre wunderbar gleichmäßige und sanfte Wirkung zu erzielen – lediglich ein Staubschutz wäre noch wünschenswert

recht großen Regler und Motor ist jedenfalls vorhanden. Die Wahl fiel daher auf einen 550er-Motor mit stabiler 5-Millimeter-Welle, um für alle Fälle gerüstet zu sein – so ein Short Course-Truck wird ja nicht zimperlich gefahren. Die Leistung bezieht das Modell von einem Vampire Racing LiPo-Saddlepack – diese Art Akkupack wird bei bisher allen 1:10er-Modellen von Durango genutzt.

Der Speed Passion-Motor dreht mit 2.600 Umdrehungen pro Minute und Volt recht langsam, aber mit einem 18-Zähne-Motorritzel und dem 102 Zähne messenden Hauptzahnrad ergab sich eine jederzeit vor Kraft strotzende Spaßmaschine. Der Fahrtest bei hitzigen Bedingungen brachte weder den Regler noch den Motor auf über 70 Grad Celsius – bei dennoch sehr hohen Geschwindigkeiten und einer langen Fahrzeit. Ein 1:8er-Nitro-Buggy hatte auf dem engen Kurs in jedem Fall das Nachsehen und der lange Federweg des DESC410R machte sich positiv bemerkbar. Die Abstimmung bedingte bei größeren Sprüngen eine Federvorspannung von 12 Millimeter vorne und 11 Millimeter hinten. Da die Chassiswanne recht offen ist, wurde kurzerhand aus Lexanresten ein Schutzwall gebaut, welcher sehr leicht mit Doppelklebeband an den Flanken des Chassis angebracht werden kann. Dass derartige Leistung Spaß macht, steht außer Frage, doch auch der Antriebsstrang und die Elektronik haben den Ritt gut überstanden – keine defekten Teile, trotz einiger Rollen, Pirouetten und Abflüge. ■



Die 15-Millimeter-Sechskantmitnehmer sind etwas unüblich, aber sehr nützlich, denn aufgrund der Größe und Masse des Modells entstehen auch höhere Kräfte



Power pur – gerade mit einem 550er-Motor macht ein 4WD-Short Course-Modell dieser Größe erst richtig Spaß – einen leistungsstarken Regler vorausgesetzt

FAZIT

Etwas bautechnisches Geschick und Finesse bei der Abstimmung vorausgesetzt, erhält man mit dem Durango DESC410R einen sehr belastbaren und mit einem stabilen Antriebsstrang ausgestatteten Short Course-Truck. Die spielfreie Aufhängung und die damit erzielbaren Fahrleistungen sind auf hohem Niveau – insgesamt ein sehr gutes Modell für Fortgeschrittene und Technikbegeisterte.



Blaue Energie-Tankstellen

Für jeden der richtige Lader



Hobbyeinsteiger, fortgeschrittene Fahrer oder RC-Car-Profis – so unterschiedlich die Ansprüche auch sind, eines haben alle gemeinsam: Die Akkus ihrer Racer wollen befüllt werden. Ohne geladene Energiespender gibt es keine Rennaction. Doch nun stellt sich die Frage, welcher Lader der Richtige ist. Im Sortiment von LRP electronic finden sich Charger, die für Hobbyeinsteiger geeignet sind, bis hin zu Highend-Geräten für den Wettbewerbseinsatz.

Text und Fotos:
Tobias Meints,
Oliver Tonn

Im Folgenden werden vier Lader aus der „blauen“ RC-Schmiede vorgestellt. Angefangen bei den Einsteigermodellen Element Charger und Element Charger Pro, über den Quadra Pro 3 bis hin zum Flaggschiff, dem Pulsar Touch Competition.

Einstieg leicht gemacht

Seit Kurzem bietet LRP für das Einsteigersegment zwei einfach zu bedienende Ladegeräte an. Hierbei handelt es sich um den Element Charger und dessen Pro-Version. Beide Lader sind dazu in der Lage, Nickel-Zellen und im Falle des Element Charger Pro auch Lithium-Zellen zu befüllen. Über eine zusätzliche Entladefunktion verfügen beide Geräte nicht.

Die Bedienung ist denkbar einfach: Akku anschließen, Ladestrom auswählen – hierfür stehen 1, 2 oder 4 Ampere zur Verfügung –, den Start/Stop-Knopf drücken und schon geht es los. Leise und dank der bis zu 4 Ampere Ladeleistung auch angenehm schnell lassen sich so Akkus wieder befüllen.

Der Element Charger Pro, der neben Nickel- auch dazu in der Lage ist, Lithium-Zellen zu laden, verfügt über einen integrierten Balancer. Der Start/Stop-Button dient zur Anwahl des Nickel-, LiPo- oder LiFe-Programms. Des Weiteren verfügt das Gerät neben dem 100- bis 240-Volt-Anschluss über ein Kabel für den Anschluss an eine 11- bis 15-Volt-Gleichstromquelle. Dieses Kabel, das in Krokodilklemmen mündet, ist wie das Netzkabel im Gehäuse integriert und lässt sich nicht abnehmen. Gleiches gilt für das Ladekabel, das mit einem Tamiya-Stecker versehen ist. Verwendet man ein anderes Stecksystem, muss man einen Adapter verwenden. Zudem sind beide aufgrund der integrierten Kabel etwas unhandlich – trotz der an sich geringen Größe.



Übersichtlich und leicht zu bedienen – so präsentiert sich die Bedieneinheit des Element Chargers. Zwei Bedienelemente und drei LED; Akkus laden kann so einfach sein

Der integrierte 2s- bis 3s-Balancer ist vorbildlich. Leider ist das Ladekabel mit Tamiya-Stecker im Gehäuse integriert und kann nicht wie bei anderen Ladern üblich gegen eines mit einem anderen Stecksystem getauscht werden



TECHNISCHE DATEN Element Charger

- Eingangsspannung: 100-240 V ■ Zellenzahl: NiCd/NiMH: 4-8 ■ Maximaler Ladestrom: 4,0 A ■ Abmessungen: 125 x 115 x 40 mm ■ Gewicht: 345 g
- Bezug: Fachhandel ■ Preis: 39,99 Euro

TECHNISCHE DATEN Element Charger Pro

- Eingangsspannung: 100-240 V oder 11-15 V ■ Zellenzahl: NiCd/NiMH: 4-8, LiPo/LiFe/Lilon: 1-3 ■ Maximaler Ladestrom: 4,0 A ■ Balancer: integriert
- Abmessungen: 125 x 115 x 40 mm ■ Gewicht: 390 g ■ Bezug: Fachhandel
- Preis: 59,99 Euro



Selbst High-Performance-Akkus mit über 6.000 Milliamperestunden Kapazität, wie die neuen LRP LiPos Big Mama (links) und Fat Cobra, lassen sich mit den LRP Ladegeräten schnell und sicher laden

Kompakte Mittelklasse

Der Quadra Pro 3 Charger ist die mittlerweile dritte Generation des bewährten Mehrzweckladegeräts von LRP. Das Modell richtet sich an fortgeschrittene RC-Car-Fahrer und kann neben Blei-Akkus auch NiXX- sowie bis zu 6s-LiXX-Zellen mit einem Ladestrom von bis zu 5 Ampere betanken. Der Lader verfügt über ein blau-beleuchtetes, gut ablesbares, zweizeiliges Display. Vier Tasten, die unter dem Display platziert sind, ermöglichen eine schnelle, intuitive Navigation durch die übersichtliche Menüstruktur. Auf der rechten Gehäusesseite sind neben dem 2s- bis 6s-Balancer-Anschluss die 4-Millimeter-Ladebuchsen angebracht. Rückwärtig ist neben dem 11 bis 15 Volt-Gleichstromanschluss die Buchse für das 100 bis 240 Volt-Netz Kabel platziert.

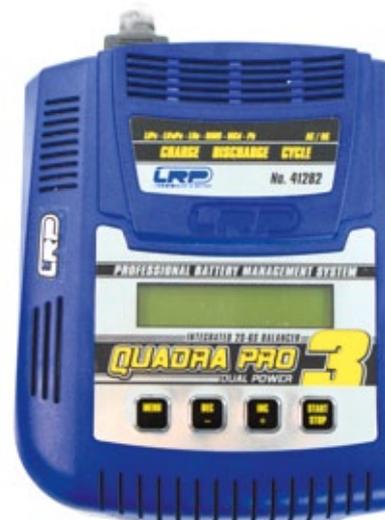
An eine Stromquelle angeschlossen, erwacht der Quadra Pro 3 mit einem akustischen Signal zum Leben und stellt sich zunächst einmal namentlich – angezeigt im blaubeleuchteten Display – dem Benutzer vor. So weit, so gut. Bevor es an das eigentliche Laden eines Akkus geht, müssen zunächst einige Parameter voreingestellt werden. Durch fünfmaliges Drücken der MENU-Taste ist das Einstellungs-Menü erreicht. Hier lassen sich neben dem Akku-Typ – seien es NiXX-, LiXX- oder Pb-Zellen – die Stärke des Lade- und Entladestroms sowie der Entladespannung einstellen. In den beiden NiXX-Menüs sind zudem Einstellungen bezüglich der Delta-Peak-Spannung zur optimierten Ladung und der Erhaltungsspannung, auch trickle charging genannt, möglich.



Der Quadra Pro 3 Charger ist in der Lage, bis zu 6s-LiXX-Zellen auszugleichen. Der Balancer-Anschluss ist auf der rechten Gehäusesseite neben den Ladebuchsen platziert. Eine Auswahl an Ladekabeln gehört nicht zum Lieferumfang des Mittelklasse-Ladegeräts

Neben der Lade-, Balancing- und Enladefunktion ist der Quadra Pro 3 Charger zum zyklischen Laden fähig, was für geschundene Akkus eine Wellness-Kur bedeutet und dazu beitragen kann, ihre Lebensdauer zu erhöhen. Nach einem Zyklus, bestehend aus Entladen-Laden-Entladen, zeigt der Lader die Akkukapazität und die durchschnittliche Entladespannung an. Ein Timer, der zwischen den einzelnen Vorgängen eine Pause garantiert, verhindert das Überhitzen des Energiespeichers. Ein weiteres Feature ist der Lagermodus. Dieser bereitet NiXX- und LiXX-Zellen für eine längere Lagerung vor und schützt Akkus auf diese Weise vor Beschädigungen.

Das Manövrieren im Menü des 600 Gramm schweren Kompaktladers erfolgt über vier Tasten. Die Menüführung an sich erfolgt intuitiv, sodass eine lange Eingewöhnungszeit nicht erforderlich ist



TECHNISCHE DATEN Quadra Pro 3 Charger

■ Eingangsspannung: 100-240 V oder 11-15 V ■ Zellenzahl: NiCd/NiMH: 1-14, LiPo/LiFe/Lilon: 1-6 ■ Maximaler Ladestrom: 5,0 A ■ Maximaler Entladestrom: 1,0 A ■ Balancer: integriert ■ Abmessungen: 145 x 160 x 60 mm ■ Gewicht: 600 g ■ Bezug: Fachhandel ■ Preis: 99,99 Euro



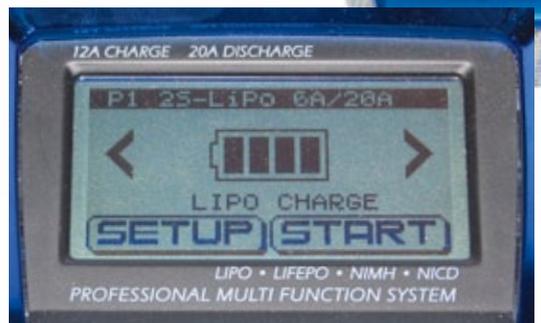
Wettbewerber

Wie viele Wettbewerbs- beziehungsweise Hochleistungs-ladegeräte, verfügt der Pulsar Touch Competition von LRP electronic über kein integriertes Netzteil. Dafür generiert das Gerät einen Ladestrom von bis zu 12 Ampere und ist in der Lage, eine Entladeleistung von bis zu 20 Ampere bereitzustellen. Außerdem kann es bis zu 4s-LiPo-Zellen ausgleichen, was ihn zu einem typischen Ladegerät für das RC-Car-Segment macht.

Die Menüführung erfolgt beim metallic-blauen Pulsar Touch – wie der Name schon sagt – über einen Touch Screen. Der berührungsempfindliche Bildschirm funktioniert ausgezeichnet und interpretiert die Eingabe stets korrekt. Die einzelnen Funktionen lassen sich entweder direkt anklicken, oder aber über Pfeiltasten auswählen.

Im Gegensatz zu den bisher vorgestellten Ladegeräten ist der Funktionsumfang des LRP-Flaggschiffs in Sachen Ladetechnik schlichtweg riesig. Fünf voreingestellte Benutzerprofile stehen zur Verfügung, die nach Bedarf angepasst und mit selbstgewählten Namen versehen werden können. Weitere Features, die der große Lader von LRP bietet, sind Anschlüsse für Regler, Servos und Sensoren. Auf diese Weise kann eine Funktionsprüfung der RC-Komponenten direkt am Ladegerät erfolgen. Auch ist das Gerät in der Lage, die

Der Wettbewerbslader ist über seinen integrierten Balancer-Anschluss dazu in der Lage, bis zu 4s-LiPo-Zellen auszugleichen



Der berührungsempfindliche Touchscreen des Pulsar Touch Competition arbeitet exakt und Eingaben lassen sich leicht durchführen. Die Menüführung erfolgt intuitiv

maximale Drehzahl von Brushlessmotoren anzuzeigen. Dies funktioniert jedoch nur über einen Splitter, der nicht zum Lieferumfang gehört. Auch ein Temperaturfühler muss zugekauft werden. Als einziger Charger im Vergleich kann der Pulsar Touch per USB-Kabel mit dem heimischen PC verbunden und mit einem Update versehen werden. Passend dazu bietet LRP auf seiner Website die entsprechende Software an.

FAZIT

Der Element Charger und der Element Charger Pro sind absolute Einsteigerlader zum kleinen Preis. Sie bieten die wichtigsten Funktionen und überfordern ihren User nicht. Beim Quadra Pro 3 Charger handelt es sich um ein Kompaktladegerät, das alle relevanten Funktionen bietet und dabei dank des Displays einfach zu bedienen ist – für Fortgeschrittene genau das Richtige. Das Pulsar Touch Competition richtet sich an Wettbewerbsfahrer, die die vielen Features des Highend-Geräts nutzen möchten.



Neben der Akku-behandlung bietet der Pulsar Touch diverse Anschlussmöglichkeiten für die Analyse von RC-Elektronik. Diese Features machen ihn insbesondere für Wettbewerbsfahrer interessant



TECHNISCHE DATEN Pulsar Touch Competition

- Eingangsspannung: 11-15 V ■ Zellen: NiCd/NiMH: 1-10, LiPo/LiFe: 1-4
- Maximaler Ladestrom: 12 A ■ Maximaler Entladestrom: 20 A
- Balancer: Integriert ■ Abmessungen: 158,5 x 172 x 68 mm ■ Gewicht: 720 g ■ Bezug: Fachhandel ■ Preis: 199,99 Euro

**AB SOFORT
IM HANDEL!**



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

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



Turboflieger

Weniger ist schneller ist mehr



Was kann man an einem im Grunde perfekten Wagen wie dem XRAY XB808 noch besser machen? Spricht man hierzu mit dem Entwickler Juray Hudy selbst, bekommt man bestimmt die Antwort, dass es das perfekte Auto nicht gäbe. Es geht also nicht unbedingt darum, alles richtig zu machen, sondern stetig besser.

Text und Fotos:
Stefan Strobel

Das ist wohl auch der Grund für den neuen XRAY XB808 2011 Spec. Sieht man sich hier die Summe der Teile an, kann man ein gewisses Konzept erkennen: Weniger ist mehr. Und genau hieran kann man auch den Fortschritt einer Entwicklung messen. An der neuen 2011er-Version findet man kein Schraubchen zu viel, keine unnötigen Beilagscheiben-Distanzbuchsen-Kombinationen oder komplizierte Kunststoffformteile. Hier ist die Funktion formgebend.

Simplify

Doch auch auf das Gewicht achtete Juray penibel bei der Konstruktion beziehungsweise Weiterentwicklung des XB808. Knapp über 3.100 Gramm Kampfgewicht sprechen hier eine deutliche Sprache und versprechen ein noch genaueres Handling. Hierzu wurde gegenüber der Vorjahresversion die Chassisgrundplatte überbarbei-

tet. Dieses 3 Millimeter starke, bronzefarben eloxierte Aluminiumteil weist nun viele Ausfräsungen auf. Teils zur Gewichterleichterung und teils, um die Getriebehäuser oder den Motor tiefer montieren zu können. Denn auch der Schwerpunkt konnte bei der 2011er-Version nochmals etwas gesenkt werden. Natürlich sorgen auch beim aktuellen XB808 Antriebswellen, CVD-Gelenke, Knochenwellen- und Becher sowie Rechts-links-Gewindestangen aus dem berühmten Hudy-Federstahl für ordentliche Gewichterleichterung.

Um eine verbesserte Straßenlage kümmern sich die überarbeiteten Big-Bore-Stoßdämpfer, deren Kolbenstangen mit je zwei O-Ringen abgedichtet sind. Die Federvorspannung lässt sich mittels eines Feingewinderings exakt einstellen. Ein weiterer O-Ring, der in einer Nut der Rändelmutter eingelassen ist, verhindert



wirkungsvoll ein unbeabsichtigtes Verdrehen dieser. Die Dämpfer selbst sind an der neuen Dämpferbrücke aus CFK befestigt, die zusätzlich zur Gewichtserleichterung beitragen. An der Unterseite sorgen extra gehärtete Achsbolzen für einen festen und vor allem unverrückbaren Sitz der Achsschenkel. Eine interessante Neuerung findet sich an den Kegelzahnradern der Differenziale. In diesen ist nun nicht mehr gleichzeitig auch die Aufnahme der CVD-Antriebswellen integriert. Und obwohl nun der CVD-Outdrive wieder auf der Welle des Kegelzahnrad zu befestigen ist, vereinfacht sich hier der Aufbau wiederum ein wenig. Denn das Zahnrad sitzt nun einfach zwischen zwei Kugellagern im Getriebegehäuse, fixiert vom CVD-Outdrive. Keine Schraubchen sind mehr nötig, um das axiale Spiel zu begrenzen.

Verzögerung

Auch die Bremsanlage erfuhr eine leichte Überarbeitung. Waren noch geschlitzte Bremscheiben in Verwendung, sind diese nun wieder aus vollflächigem Stahl. Die Bremsbalance lässt sich wie gehabt

komfortabel über Stellringe justieren, die zwar über Silikonschläuche gefedert ihre Kraft an die Hebel der Backen weitergeben, doch diese beißen gewohnt knackig zu. Für höhere Beschleunigung sorgen wiederum leichtere Kupplungsbacken aus Aluminium, die dem Motor etwas mehr Spontanität verleihen sollen. Dass zudem noch extraleichte Kugellager und eine RC-Platte aus CFK zum Einsatz kommen, soll hier an dieser Stelle natürlich auch erwähnt sein.

Doch nicht nur passiv, sondern auch aktiv griff Juray Hudy in das Fahrverhalten des neuen XB808 ein. Neue Achsschenkel vorn und hinten mit neuer, optimaler Voreinstellung sorgen vom Fleck weg für gutes Handling des Wagens. Hierbei helfen auch die Vierspider-Differenziale, die mit dem beiliegenden Silikonöl mit 5.000 cSt beziehungsweise 2.000 cSt fürs hintere Diff schon passend vorgesperrt sind. Die Differenzialgehäuse selbst sind nun mit größeren Kugellagern versehen. Das erhöht die Standfestigkeit. Apropos: Die vorderen Achsträger besitzen nun einen



In den Diffs finden sich, na klar, vier Spiderrädchen



Die Stabis verhindern wirkungsvoll eine Seitenneigung und sorgen so für sichere Kurvenfahrten



Die Lagerungen der C-Hubs sind ausgebuchst



Am hinteren Differentialgehäuse thront eine mächtige Dämpferbrücke aus feinstem Kohlefaserverbund

eingespritzten Einsatz aus Metall, was ein Ausreißen bei Überbelastung fast unmöglich macht. Aus Metall bestehen nun auch die Haltebrücken der Achsschenkel. In diese kann man wie mittlerweile üblich Einsätze aus Hartgummi einlegen, mithilfe dessen sich die Spurweite, der Vorlauf wie auch die Vorspur bequem anpassen lassen.

Basics

Grob betrachtet bleibt das Konzept des XB808 erhalten. Kleinere Veränderungen in der 2011er-Version mögen zwar für Wettbewerbe ziemlich wichtig sein, da sie den entscheidenden kleinen Unterschied bereiten, doch der XB808 bleibt was er war. In der Mitte des Chassis dominiert der Verbrennungsmotor, in unserem Fall ein RB Concept Buggy 11 von RMV-Deutschland, der sich mit seinem im Set enthaltenen Krümmer und Dämpfer perfekt ins Wannenchassis einfügt. Interessant ist, dass der Motor leicht um seine Hochachse nach rechts gedreht schräg auf das Hauptzahnrad eingreift. Das sieht zwar ungewöhnlich aus, funktioniert jedoch ohne Mehrverschleiß prima.

Auf den Outdrive des Mitteldiffs sitzen die Bremscheiben für die Vorder- und Hinterachse. Die Bremsbacken selbst verlangen noch nach den Belägen, die flugs mit Sekundenkleber aufgebracht sind – natürlich nach dem sorgfältigen Anrauhern des Metalls. Der Bolzen zum Andrücken der Bremsbacken selbst ähnelt einer Nockewelle mit einer Nocke. Durch den langen Federstahldraht, der am Ende zum Servo hin eine Öse besitzt, ist die Bremskraft ganz erstaunlich. Um die Räder nicht blockieren zu lassen, ist hier eine exakte Einstellung nötig – und natürlich auch eine exakte Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse.



Die Kugellager der Achswellen sind nicht noch, wie so oft, zusätzlich mit Hartgummi ausgebuchst

Mit diesen zwei mittigen Hebeln kann man die Vorder- und die Hinterachse unterschiedlich stark bremsen



Von vorn bis hinten

Wellen aus dem bekannten Hudy-Federstahl übertragen die Kraft des Motors zu den Differenzialen an den Vorder- und Hinterrädern. Dabei ist immer das vom Antrieb wegführende ein Knochenwellen- und das Hinführende ein CVD-Gelenk. Da der XB808 für sich beansprucht, ein reinrassiger Wettbewerbsbuggy zu sein, gibt es natürlich keine vormontierten Baugruppen. So dürfen auch die CVD-Gelenke selbst noch zusammengebaut werden. Das gestaltet sich etwas fummelig, da man zuerst die Buchse mit der Madenschraube zur Arretierung des Splints in die Antriebswelle stecken, das Ganze dann in den Becher führen und danach mit dem Splint fixieren muss. Wollte man die Madenschraube hinterher einsetzen, darf man alles wieder auseinandernehmen, da das Loch im Becher des CVD-Gelenks zwar für den 1,5-Millimeter-Inbus groß genug ist, für die M3-Madenschraube jedoch nicht. Gut, das passiert beim Bau höchstwahrscheinlich auch nur einmal.

Kenner des Vorjahresmodells werden hier gleich bemerkt haben: Das Kegelzahnrad für den Antrieb im Diffgehäuse wurde überarbeitet, denn die CVD-Becher sind nun wieder auf den Wellenstummel des Zahnrads zu verschrauben. Dadurch fällt auch die Fixierung des im Gehäuseinneren liegenden Kugellagers weg. So ergibt sich die denkbar einfachste Lagerung: Kegelzahnrad, inneres und äußeres Kugellager sowie ganz außen der Becher der CVD-Gelenke.

Das Fahrwerk ist im Grunde ganz klassisch ausgeführt. Unten sorgen breite Querlenker spielfrei und leichtgängig für gute Führung, oben kümmern sich Rechts-links-Gewindestangen um den korrekten Radsturz. Der Kunststoff selbst ist natürlich zäh-hart, sodass hier

Das Zahnflankenspiel zwischen Diff und Kegelrad passte ohne zusätzliche Shim-Scheiben perfekt. Natürlich liegen dem Bausatz für eventuelle spätere Verwendung welche bei



Federleicht
Hervorragende
Verarbeitung
Gelungenes
Baukasten-Setup
Robuster,
durchdachter Aufbau

Zweiteilige
Bauanleitung



Hier hat alles seinen Platz

auch härteste Einschläge nichts anrichten sollten. Wie bereits oben erwähnt, lassen sich das Rollcenter und die Vorspur mit Einsätzen aus Hartgummi, die in die nun aus Aluminium bestehenden Bolzenträger eingesetzt werden, einstellen. Die vorderen Radträger sind in massiv ausgeführten C-Hubs aufgehängt. Die Achsen selbst sind wie bei den Kegelzahnradern der Diffs in jeweils zwei Kugellagern gelagert. Diese sitzen direkt und ohne Gummieinsätze in den Achsträgern, jedoch sind solche mittlerweile als Zubehör erhältlich. Auch der Rest ist bewahrt: Sechskantmitnehmer darüber geschoben, einen Splint quer durchgesteckt und diesen mit einer Madschraube direkt von vorn in die Achse zur Sicherung gedreht, fertig – zumindest der Achsaufbau.

Auch die Stoßdämpfer sind leicht überarbeitet worden – ganz leicht. Denn an der Unterseite des Kolbengehäuses wurde schlicht der Ring aus Filz weggelassen, der Schmutz von den zwei Dichtungsringen abhalten sollte. Diese Aufgabe übernehmen nun Gummibälge, die komplett über die Kugelkopfpfanne und den Verschluss des Big-Bore-Dämpfers gestülpt werden. So erreicht man eine absolut dichte und verschleißarme Dämpfung. Zuletzt verschraubt man die Dämpfer am Achsschenkel und an der Dämpferbrücke aus CFK. Die gesamten Kohlefaserteile sollten vor dem Einbau mit Schleifpapier etwas angeschliffen und mit dünnflüssigem Sekundenkleber versiegelt werden. So verhindert man, dass das Material bei Überschlägen aufbrechen könnte.

Den XRAY-Bauanleitungen wird nachgesagt, dass sie wohl mit die am besten illustrierten in der Branche sind. Und tatsächlich ist die Ursprungsanleitung sehr übersichtlich und erklärt jeden Bauabschnitt sehr genau. Allerdings sind seit der Entstehung der Broschü-

re mehrere Neuerungen hinzugekommen, sodass man ständig im schwarz-weiß-gedruckten Beiblatt hin und her blättern muss. Das verwirrt und macht es nötig, beide Anleitungen parallel auf dem Bautisch auszubreiten. Doch das ist Jammern auf hohem Niveau, sonst war bis dato noch nichts zu beanstanden.

Insgesamt ist der XB808 für einen Wettbewerbsbuggy reichhaltig ausgestattet. Neben der glasklaren, noch nicht ausgeschnittenen Karosserie liegen dem Bausatz noch alle Fette und Öle bei. Selbst Öl für den Luftfilter findet man im Karton. Zu besorgen wären also noch der Motor samt Dämpfer, die RC-Anlage, Farbe für die Karosserie und natürlich Reifen.



Big-Bore ist das Zauberwort

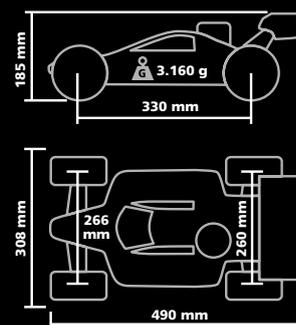
Bunt

Klar, man kann es sich auch einfach machen. Verwendet man die beiliegenden Klebefolien zum Abdecken der Fenster beim Lackieren, spritzt danach einfach die Farbe der Wahl von innen aufs Lexan und versieht die Karosserie nach dem Trocknen mit weiteren Klebestickern, ist man schnell fertig. Doch das wäre langweilig. Denn mit Isolierband kann man ganz einfach, schnell und exakt Designs abkleben, wodurch fix eine Zweifarbenlackierung entsteht. Der Vorteil vom Isolierband liegt in den scharfen Kanten, den weichen Rundungen, die man durch das flexible Material erhält und darin, dass sich der Kunststoff durch die Farbe nicht anlost. Ganz egal, für was man sich entscheidet, die Schutzfolie, die noch auf der Außenseite der Karosserie angebracht ist, sollte erst ganz zum Schluss entfernt werden.

CAR CHECK

XRAY XB808 2011 SDEC
SMI Motorsport

- Klasse: **Verbrenner-Offroad 1:8**
- **Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen**
- **Bezug: Fachhandel**
- **Technik: oberflächengehärtetes 7075 T6-Aluchassis, CFK-Dämpferbrücken, Big-Bore Oldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen**
- **Benötigte Teile: RC-Anlage, Empfängerakku, Motor, Auspuffanlage, Räder, Farbe**



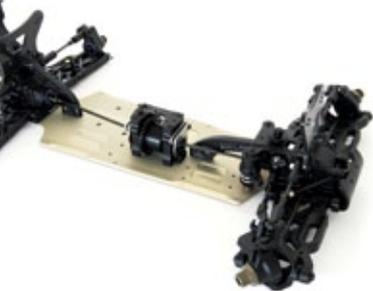
Wohl klar, aus welchem Material die Antriebswellen gemacht sind



Das Kegelrad und dessen Lagerung erfuhren einer Überarbeitung. Nun steck das Zahnrad in zwei Kugellagern



Die Lenkungsbrücke besteht ebenfalls aus CFK



Ohne RC-Anlage und Antrieb wird deutlich: Der 808 ist klar strukturiert

Das Langloch, durch das die Schwungscheibe der Startbox zum Anwerfen des Motors ragt, kann von unten noch leicht an den kurzen Seiten angefasst werden. So gewinnt man satte 6 Millimeter Platz und die Schwungscheibe blockiert beim Motorstarten nicht so schnell. Hierzu genügt es, mit einem Dremel und einem Fräsbohrer im 45-Grad-Winkel Material abzunehmen.

So, der Motor sitzt, der Dämpfer hängt an seinem Federstahl und die Haube glänzt fix und fertig im Sonnenlicht. Zeit, dass sich das ändert – zumindest das mit dem Glänzen. Ein kurzer Druck auf die Startbox erweckt den Motor zum Leben. Gut, dass der Einlaufvorgang schon zu Hause gestartet wurde, so bleiben nun an der Rennstrecke die drei Warte-Tankfüllungen mit niedriger Drehzahl erspart. Der XRAY spurtet los und schon auf den ersten paar Metern wird klar: dieses Fahrwerk ist ein Meisterstück. Alle Unebenheiten werden gnadenlos ausgebügelt, die Reifen verlieren selbst auf grobem Untergrund so gut wie nie den Halt. Fährt man mit Speed über Unebenheiten, bleiben ungewollte Sprünge und Hopser aus, Vortrieb ist das Ergebnis.

Quietsch

Die Bremse wirkt brutal. Fast zu brutal, denn ein dosiertes Anbremsen ist nur mit sehr feingühigen Zeigefingern möglich. Hier hilft nur, den Servoweg soweit herunterzufahren, bis sich die Räder bei einer

Vollbremsung immer noch leicht drehen. Wohl dem, der eine Fernsteuerung besitzt, die diese Einstellung direkt mit einem Knopfdruck zulässt. Denn diese Feinjustierung ist natürlich für jeden Untergrund individuell einzustellen. Selbstverständlich lässt sich die Bremskraft über die Hebel am Mitteldiff für die Vorder- und die Hinterachse getrennt anpassen. Gibt man zum Beispiel mehr Bremskraft auf die Hinterachse, kann man den Buggy vor jeder Kurve durchs Anbremsen schon leicht quer stellen.

Auch Sprünge gelingen mit dem 808 hervorragend. Wobei man hier natürlich schon die Bremse zuvor sensibel justiert haben muss. Denn leichtes Bremsen ist in der Luft nötig, wenn der Buggy droht, sich rückwärts zu überschlagen. Latscht man hier zu stark in die Eisen, könnte es sein, dass das Auto statt sich rückseitig zu überschlagen mit der Schnauze aufschlägt. Wer schnell reagiert, gibt Gas, um den Wagen wieder aufzurichten. Klar, der 808 ist pfeilschnell. Sprünge können deshalb sehr hoch und weit werden. Allerdings sollte man hier das relativ weiche Fahrwerk im Hinterkopf behalten, das bei harten Aufsetzern durchschlägt. Der XRAY XB808 ist eben ein reiner Wettbewerbsbuggy, der für die Rennstrecke gebaut wurde. Kieskuhlenbashen funktioniert mit diesen Genen natürlich ebenso gut, doch hierzu sollte man das Fahrwerk anpassen – also härter einstellen. Dann allerdings ist es vorbei mit der guten Traktion, dem Ausbügeln der Unebenheiten und den hohen Kurvengeschwindigkeiten. ■

FAZIT

Der neue XB808 2011 Spec glänzt durch absolut durchdachte Technik und interessante Lösungen. Er überzeugt durch kontrollierbare Fahreigenschaften, einem fast unzerstörbarem Chassis und einfacher Wartung. Jeder, der einen schnellen und robusten Buggy sucht, liegt mit dem XB808 goldrichtig.



Cars & Details SIX-PACK



Alle Ausgaben
findest Du unter:

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

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

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



THE NEXT GENERATION

MIKURA XI

1/10 Scale Radio Control Touring Car

nur EUR 359,-

www.lmi-racing.com

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

Ersatzteile - Tuning - Zubehör
www.la-modellbau.de

JAKSPEED-RACING.DE

SC10
RTR 235€
KIT 175€

NEU: FACTORY TEAM KIT 259€

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

Artikel-Nr. 11373

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

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



IMPRESSUM



Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Christoph Bremer

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

Redaktion
Mario Bicher
Tobias Meints
Jan Schnare
Jan Schönberg
Stefan Strobel

Teamassistentz
Dana Baum,

Autoren, Fotografen & Zeichner
Markus Dirks,
Jörg Gröger,
Dieter Renzel

Grafik
Jannis Fuhrmann,
Christoph Egger,
Martina Gnaß,
Tim Herzberg,
Bianca Kunze,
Sarah Thomas,
Galina Wunder
grafik@wm-medien.de

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Anzeigen
Sven Reinke (verantwortlich)
anzeigen@wm-medien.de

Vertrieb
Janine Haase
Telefon: 040/42 91 77-100
service@wm-medien.de

Abo-Service
Leserservice **CARS & Details**
65341 Eltville
Telefon: 040/429177-110
Telefax: 040/429177-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerbering West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/428-0
Telefax: 03 92 91/428-28

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem
Papier. Printed in Germany.

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich

Einzelpreise
Deutschland: € 5,00
Österreich: € 5,80
Schweiz: sFr 9,80
Niederlande: € 5,90
Luxemburg: € 5,90

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

Abonnement
Abonnementbestellungen über den
Verlag. Jahresabonnement für
Deutschland
€ 54,-
Ausland
€ 63,-

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

Grosso-Vertrieb
SI special interest GmbH & Co. KG
Nordendstraße 2
64546 Mörfelden-Walldorf
Telefon: 06 10 59/75 06-0

E-Mail: info@special-interest.com
Internet: www.special-interest.com

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

Heft 10/11 erscheint am 20. September 2011

Dann berichten wir unter anderem über ...



... den ZRE-2 Nitrobuggy von Krick ...



... testen den Spider von Amewi ...



... und werfen einen Blick auf die 2011er-Version
des XRAY NT-1 von SMI Motorsport.

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

wellhausen
&
marquardt
Mediengesellschaft



Spektrum Servo Übersicht

go faster

Surface

Name	Teilenummer	Beschreibung		Anwendung	Eigenschaften	Stellkraft	Stellgeschwindigkeit	Maße	Gewicht	Getriebe
S6000	SPMS6000	Surface Digital-Servo - Sport		1/10-Scale	- Digitale Präzision - 6,48 kg/cm Stellkraft - Dual Kugellager für höhere Leistung und längere Haltbarkeit	6,48 kg-cm @ 6,0V	0,14 s/60° @ 6,0V	41 x 20 x 39 mm	42,0 g	Nylon
S6010	SPMS6010	Surface Digital-Servo		1/10-Scale	- Digitale Präzision - 7,2 kg/cm Stellkraft bei 6V für eine beeindruckende Leistung - Dual Kugellager für höhere Leistung und längere Haltbarkeit	7,20 kg-cm @ 6,0V	0,14 s/60° @ 6,0V	41 x 20 x 39 mm	49,0 g	Metall
S6020	SPMS6020	Surface Digital-Servo - Torque		1/10-Scale	- Digitale Präzision - 10,5 kg/cm Stellkraft bei 6V für eine beeindruckende Leistung bei höchsten Anforderungen - Dual Kugellager für höhere Leistung und längere Haltbarkeit	10,50 kg-cm @ 6,0V	0,19 s/60° @ 6,0V	41 x 20 x 39 mm	49,0 g	Metall
S6030	SPMS6030	Surface Digital-Servo - High Torque		1/10-Scale - Monster Trucks - Buggies - Truggies	- Hochleistungs servo - Stellt mit seidenweicher Präzision - Doppelt kugellagerte Antriebswelle	20,00 kg-cm @ 6,0V	0,15 s/60° @ 6,0V	41 x 20 x 39 mm	52,4 g	Titanium
S6040	SPMS6040	Surface Digital-Servo - High Speed		1/10-Scale - Monster Trucks - Buggies - Truggies	- Digitale Präzision - Ultra schnelle 0,08 s Stellzeit bei 1,2kg/cm Stellkraft - Coreless Motor für lange Haltbarkeit und reibungslosen Betrieb	12,00 kg-cm @ 6,0V	0,08 s/60° @ 6,0V	41 x 20 x 39 mm	52,4 g	Titanium
S6070	SPMS6070	Surface Digital-Servo - Low Profile		1/10-Scale - flache Fahrzeuge	- Flaches Design für höchste Rennansprüche - Schnelle Stellzeit - 9 kg/cm Stellkraft bei 6V - Dual Kugellager für höhere Leistung und längere Haltbarkeit	7,00 kg-cm @ 4,8V; 9,00 kg-cm @ 6,0V	0,10 s/60° @ 4,8V; 0,09 s/60° @ 6,0V	41 x 20 x 25 mm	44,5 g	Metall
S6090	SPMS6090	High-Voltage Surface Digital-Servo - Speed		1/8 und 1/10-Scale	- High-Volt Servo - Starkes Stahlgetriebe - Kugellager - 0,09s/60° Stellgeschwindigkeit	13,00 kg-cm @ 6,0V; 21,00 kg-cm @ 7,4V	0,11 s/60° @ 6,0V; 0,09 s/60° @ 7,4V	40 x 20 x 31 mm	62,0 g	Stahl
S6100	SPMS6100	High-Voltage Surface Digital-Servo - Torque		1/8 und 1/10-Scale	- High-Volt Servo - Starkes Stahlgetriebe - Kugellager - Hohe Stellkraft mit 26kg/cm bei 7,4V	15,00 kg-cm @ 6,0V; 26,0 kg-cm @ 7,4V	0,13 s/60° @ 6,0V; 0,11 s/60° @ 7,4V	40 x 20 x 31 mm	62,0 g	Stahl
S8000	SPMS8000	1/8 Scale Digital-Servo - Torque		1/8 und 1/10-Scale	- Großer Motor für extreme 1/8-Scale Anwendungen - 8mm höheres Gehäuse als ein Standard servo - 22 kg/cm Stellkraft bei 6V - Dual-Kugellager	18,00 kg-cm @ 4,8V; 22,00 kg-cm @ 6,0V	0,15 s/60° @ 4,8V; 0,11 s/60° @ 6,0V	40 x 20 x 45 mm	80,0 g	Stahl
S8010	SPMS8010	1/8 Scale Digital-Servo - Speed		1/8-Scale	- Großer Motor für extreme 1/8-Scale Anwendungen - 0,07 s/60° Stellgeschwindigkeit - 8mm höheres Gehäuse als ein Standard servo - Dual-Kugellager	10,00 kg-cm @ 4,8V; 13,00 kg-cm @ 6,0V	0,08 s/60° @ 4,8V; 0,07 s/60° @ 6,0V	40 x 20 x 45 mm	80,0 g	Stahl

go faster go faster go faster

Copyright © 2011 Horizon Hobby, Inc. The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc. 1.6579.ZG

HORIZON
H O B B Y

horizonhobby.de



SPEKTRUM
Innovative Speed Spectrum Technology

**Experience the lowest
CG in the World...!**

The V-One R4 works best with



Smartphone
QR Code Link
direkt zum Produkt!

**KYOSHO
MotorSports**

V·ONE R4

.12 ENGINE POWERED TOURING CAR SERIES

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

www.discover-R4.de