

GEWINNSPIEL: DHK CAGE-R VON RIPMAX ABSTAUBEN



CARS & Details



CARS

& DETAILS

TECHNIK FÜR DEN RC-SPORT



WHEEL-O-MAT

Wie retro ist der Turbo-Scorpion von Kyosho?



BERICHT UND VIDEO

SCALE-PARADIES

Die Highlights des SuperScale 2017 in Dortmund

www.cars-and-details.de



Ausgabe 09/2017
September 2017
17. Jahrgang

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



KYOSHO DBX-VE

Darum ist er der perfekte Einstiegs-Allrounder



SCHÖPFUNGSKRONE

So schnell ist der XRAY X1'17



PREVIEW

Die Top-Features von Futabas neuer T7PX

DEEP BLUE 330 HYDRO



GRAVIT SMART
VISION FPV

TWISTER 2 SC



FLOW X OFFROAD
& TC SPEC



LRP COMPETITION CAR LINE 2017



RS4 Sport 3 Flux RTR
Falken Porsche 911

LRP-HPI
-CHALLENGE.COM
ONROAD



Savage XL Flux RTR



MT-44 Sender
mit RX-482 Empfänger

M12S Limited Edition
Blue-AI Dual-RX Set



SANWA
THE 2.4GHz SPECIALISTS



RC10B64D TEAM KIT



RC10B6 TEAM KIT

LRP-AE
-CHALLENGE.COM
OFFROAD

TEAM ASSOCIATED
28 TIME WORLD CHAMPIONS

MODELLBAU ...



... ist ja per Definition erst mal nichts anderes, als die Nachbildung einer Sache in einem verkleinerten Maßstab. Während es beispielsweise die Modellflieger und die Schiffmodellbauer damit sehr genau nehmen und viel Zeit für die Details investieren, sind RC-Cars schon immer eher zweckmäßig aufgebaut. Ich sage nur: die Hackbretter aus den 1980er-Jahren. Klar, die Karosserien sehen bei den meisten Modellen schick aus, sind aber am Ende doch nur eine schützende Hülle für die darunter verborgenen, weniger vorbildgetreuen Hightech-Chassis und sorgen für die richtige Aerodynamik. Gutes Fahrverhalten, stabile Technik und eine präzise Abstimmbarkeit sind beim RC-Car-Sport eben viel wichtiger als ein vorbildgetreues Lenkrad oder eine Fahrerfigur.

Doch es gibt auch Ausnahmen. Beispielsweise die Fahrer von Scalern. Denn bei diesen kleinen Offroad-Kunstwerken stimmt einfach jedes Detail. Da sitzen dann nicht nur Fahrer am Lenkrad, es ist auch eine absolut realistische Beleuchtung vorhanden und man sieht manchen Fahrzeugen an, dass sie vermeintlich wirklich schon ein paar Jahrzehnte auf dem Buckel haben. Da werden dann Rost-Imitationen umgesetzt, Karosserieteile verbogen und Lackabplatzer erzeugt. Je abgenutzter, desto besser. Das Ergebnis sind täuschend echte Nachbildungen von großen Autos. Meist sind die Modelle sogar so perfekt, dass es teilweise schwer fällt, sie auf einem Foto vom Original zu unterscheiden.

Das glaubt Ihr nicht? Dann lest Euch doch mal unseren Bericht vpm SuperScale 2017 in diesem Heft durch. Wir waren bei dieser zu den größten Scale-Events zählenden Veranstaltung und haben uns die Welt im kleinen Maßstab genau angeschaut. Und wenn Euch die Fotos im Heft nicht reichen, werft mal einen Blick auf unseren YouTube-Kanal. Dort haben wir das Ganze auch noch in Bewegtbildern für Euch festgehalten. Es lohnt sich.

Dabei und natürlich beim Lesen der aktuellen Ausgabe wünsche ich Euch nun viel Spaß.

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN

Mit SuperScale-Organisator **Marcus Freit** haben wir über die Scaler-Szene und seine Einschätzung zum ungebrochenen Aufwärtstrend gesprochen. Das Interview findet Ihr **auf Seite 20**



Ein neuer Trend im RC-Car-Sport sind LMP-Modelle. Sie basieren auf Formel 1-Chassis, sehen jedoch wie Le-Mans-Fahrzeuge aus. **Michael Klaus** beschreibt, wie das geht **ab Seite 44**.



32

Retro-Modelle sind nach wie vor beliebt. CARS & Details-Autor Markus Hummel hat sich daher den Turbo Scorpion Re-Release von Kyosho vorgeknöpft und ihn mit der Ur-Version sowie dem kleinen Bruder Scorpion verglichen.



Futaba-Fernsteuerungen stehen nicht nur bei RC-Car-Fahrern hoch im Kurs. Kein Wunder also, dass die RC-Welt aufhorchte, als die neue Highend-Funke T7PX angekündigt wurde. Wir zeigen die ersten Bilder von dem coolen Colt.

30



38

Bis Mitternacht fahren beim 10-Stunden-Rennen in Marzahn RC-Cars über die Rennstrecke. Wir waren natürlich vor Ort und zeigen Euch die Highlights des Events.



MARKT

10 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

CARS

22 PIRATE 8.6 NITRO VON T2M

28 FIRST LOOK: AMT.2.4 VON ABSIMA

> 32 TURBO SCORPION RE-RELEASE VON KYOSHO

40 MAVERICK STRADA DT VON LRP ELECTRONIC

> 60 X1'17 VON XRAY

> 68 DBX VE VON KYOSHO

TECHNIK

> 30 PREVIEW: T7PX VON FUTABA

44 UMBAU EINES FORMEL 1-WAGENS ZUM LMP-MODELL

50 POW-ALL JUMP-STARTER VON B.W. VERTRIEB

SPORT

6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE

> 14 SUPERSCALE 2017 IN DORTMUND

20 INTERVIEW: IM GESPRÄCH MIT SUPERSCALE-ORGANISATOR MARCUS FREIT

26 VATERTAGSRENNEN IN SCHWEDT

38 10-STUNDEN-RENNEN IN MARZAHN

54 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN

58 TERMINE

STANDARDS

46 FACHHÄNDLER

48 CARS & DETAILS-SHOP

> 66 GEWINNSPIEL

74 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET



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

Erhältlich im App Store



ANDROID APP ON Google play





ONLINE

DAS DIGITALE MAGAZIN.



**Auch
für PC und
Notebook**

FÜR JEDES BETRIEBSSYSTEM

FÜR JEDEN INTERNET-BROWSER

FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS

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

NUTZEN SIE UNSER DIGITAL-ARCHIV:



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

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



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



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



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

LOSI 5T-CUP 2017 IN STAAKEN



Auf der umgebauten Rennstrecke des RCS-Offroad-Staaken fand Ende Juni 2017 der fünfte Losi 5T-Cup in Folge statt. Bereits Wochen zuvor begannen die Umbauarbeiten an und neben der Strecke. Bis auf die Brücke aus Holz wurde auf der Strecke komplett Kunstrasen ausgelegt. Der Steilkurve aus Pflastersteinen und das Lehmstück fielen dem Umbau zum Opfer. Eine tolle Idee wurde in einer Schikane umgesetzt, welche zwei Fahrlinien ermöglicht. Die schnelle Variante ist, die Schikane zu durchfahren und als Alternative außen herum zu fahren. Das schwierige daran war, die Schikane genau zu treffen und so den Schwung zur Anfahrt der Brücke mitzunehmen. Traf ein Fahrer diese nicht, verlor er mehr Zeit als außen herum, was sicher war. Neu aufgebaut wurde ein Fahrerstand, der in den nächsten Wochen noch mit einem Dach ausgestattet wird. Die Vorbereitungen für die Deutsche Meisterschaft OR6 im September laufen auf Hochtouren. Bis dahin muss alles fertig sein.

Am Samstag reisten die Teilnehmer an, um früh die ersten Runden mit ihren Losi 5ive-T zu drehen. Bereits am Nachmittag standen alle Vorläufe auf dem Zeitplan. Das Teilnehmerfeld war gespickt mit guten Piloten aus Deutschland. Am Start waren der dreimalige Losi 5ive-T Champion Mario Peske, der Vorjahressieger Florian Taschner und Uwe Neumann, auch als Newman 77 bekannt.

Um 12 Uhr startete das Rennen mit der Fahrerbesprechung durch den Rennleiter und Zeitnehmer Ronny Amft mit ein paar Hinweisen zur Streckenführung und dem Rennablauf. Danach hatten alle Fahrer nochmals die Möglichkeit, in den beiden gezeiteten Trainingsläufen die Fahrzeugabstimmung zu optimieren. Von den anschließenden vier Vorläufen gingen drei in die Wertung ein. Die absoluten Bestzeiten wurde im ersten Vorlauf gefahren. Die magische Grenze von 16 Runden schaffte nur Steffen Labinski (16 Runden) vor Vorjahressieger Florian Taschner und Tom Elmerhaus (beide 15 Runden). Wie eng das Fahrerfeld war, zeigte sich im zweiten Vorlauf. Die ersten fünf Piloten lagen innerhalb von 5 Sekunden. In den verbleibenden Vorläufen steigerten sich einige Fahrer. Mario Peske konnte sich auf seiner Heimstrecke an die Spitze vor Florian Taschner, Steffen Labinski und Uwe Neumann setzen. Damit lagen die beiden Losi 5ive-T der letzten Jahre direkt hintereinander.

Am Abend ging es in den gemütlichen Teil über. Einige bereiten ihre Fahrzeuge bereits für den Finaltag vor. Zwischendurch wurde in lockerer Runde zusammengesessen und Erfahrungen ausgetauscht. Am Sonntagmorgen konnten um 9.45 Uhr ein paar

Trainingsrunden gedreht werden, bevor um 10 Uhr die Halbfinalläufe starteten. Die beiden Halbfinalläufe waren geprägt von Rennaction und Spannung pur. Es gab viele Positionskämpfe und Überholmanöver. Diese liefen fair ab, obwohl es manchmal sehr eng wurde. Von Ausfällen blieben nicht alle verschont. Beim dreimaligen Sieger Mario Peske ging der Motor aus. Erst nach 2 Minuten konnte seine Boxencrew das Fahrzeug wieder ins Rennen schicken. Seine Aufholjagd wurde belohnt. Als Dritter fuhr er in seinem Halbfinale über die Ziellinie. Pechvogel in dem Lauf war Candy Töbs, der mehrmals in der Box war. Leider bekam er den „Defektteufel“ nicht aus dem Auto und musste aufgeben.

In den 30 minütigen Finallauf startete Uwe Neumann vor Steffen Labinski und Florian Taschner von Startplatz 1 ins Rennen. Nach einem perfekten Start führte Steffen Labinski vor Uwe Neumann das Feld an. Beide drückten aufs Tempo. Nach ein paar Minuten hatten beiden Fahrer einen Vorsprung auf den Vorjahressieger Florian Taschner herausgefahren. Dahinter lauerte Mario Peske in Schlagdistanz. An der Spitze kämpften die beiden Führenden um den Sieg. Manchmal war der Abstand so klein, dass nicht mal ein Blatt Papier dazwischen passte. Eine Werbung für den RC-Car Sport. Dann erwischte es Uwe Neumann. Er blieb mit Defekt stehen, was seine Siegchance zunichtemachte. Schade um den schönen Zweikampf. An der Spitze ließ sich Steffen Labinski seine Führungen nicht mehr nehmen. Für ihn war es der erste Erfolg beim Losi 5ive-T Cup. Auf Platz 2 reihte sich Vorjahressieger Florian Taschner gefolgt von Oliver Heise ein. <<<<



UNTER FREUNDEN SK-LAUF BEIM MRC-LEIPZIG



Die Siegerehrung in der Porsche-Klasse

Am zweiten Juniwochenende fand bei strahlendem Sonnenschein der zweite Sportkreis-Lauf der Klassen VG10, VG8 Klasse 1 und VG8 Klasse 2 statt.

Ungewöhnlich war das für diese Klassen doch sehr große Starterfeld von 14 Fahrern. Mit der Veranstaltung zusammen wurde ein Freundschaftsrennen in der Klasse eGT8 ausgetragen.

Eigentlich gibt es bei eGT8 drei unterschiedliche Klassen: 6s, 4s und Porsche. Jedoch haben sich nur sieben Fahrer der im Sportkreis fünf stark vertretenen Porsche-Klasse zur Veranstaltung angemeldet. Bei der Fahrerbesprechung am Sonnabend wurde dann mit den Fahrern ein ruhiger Rennablauf abgesprochen. Es bestand aus einem Training und vier Vorläufen mit jeweils einer Stunde Pause dazwischen, da-

von zwei am Samstag. Am Sonntag fanden dann die zwei restlichen Vorläufe sowie Finalläufe über 45 Minuten, ebenfalls mit einer Stunde Pause dazwischen, statt.

Am Ende hat Toni Gruber in den Klassen VG10 SCA und VG8 KL1 gewonnen. In VG8 KL2 fuhr Tim Gruber als Sieger über die Ziellinie und in der Porsche Klasse siegte Thomas Felk.

Bei den VG8-Modellen wurde in zwei Klassen gefahren



KLICKTIPP

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

1:8ER-SPEKTAKEL



SPORTKREISLAUF OST IN HALLE

Halle, die Stadt an der Saale, war Austragungsort des dritten Sportkreislaufs der Offroad-Klassen OR8, ORE8 und ORT. Der MSC-Halle hat eine 279 Meter lange Strecke mit sehr viel Lehmanteil und einem Teil aus Kopfsteinpflaster. Vom überdachten Fahrerstand haben die Teilnehmer einen tollen Blick auf die komplette Strecke. Auffällig ist der große Doppelsprung, der nur einer von vielen Hindernissen ist. Für Abwechslung sorgen das kurvenreiche Infield, die Schikane am Ende der Geraden und der Dreifachsprung.

Gestartet wurde am Samstag, den 13. Mai 2017 mit dem freien Training ab 10 Uhr. Die Fahrer nutzten diese Möglichkeit und reisten am Morgen an, bauten ihre Pavilions auf, platzierten ihre Wohnmobile und Wohnwagen. Auf der Strecke herrschte von Beginn an reges Treiben, bevor am Nachmittag mit den ersten beiden Vorläufen gestartet wurde. Während des Trainings wurden Erfahrungen ausgetauscht und verschiedene Setups probiert. Die große Frage war, welche Reifen auf der rutschigen und slatten Lehmstrecke am besten gehen. Darüber herrschte über das gesamte Wochenende keine Einigkeit. Auf der technischen Seite gab es nichts Neues. Es wurden lediglich mehr Hot Bodies D817 und D817E eingesetzt. Daneben waren die aktuellen Fahrzeuge von Agama, Team Associated, Kyosho, Mugen, Sworkz und XRAY am Start. Bei den Motoren wurden einige neue Flachkopfmotoren von O.S., LRP und Bullitt eingesetzt, welche Fahrzeiten von knapp über 10 Minuten ermöglichen. Bei 20 Minuten konnte man einen Tankstopp einsparen und im Finale sogar zwei.

Elos

Die Entscheidung um die Vorlaufplätze und eine gute Ausgangsposition für die aufsteigenden Finalläufe fiel in den letzten Vorläufen am Sonntag. In der Klasse OR8 entbrannte von Beginn an ein harter Kampf um die beste Startposition zwischen Aaron Rönick, Maik Radsch, Manuel Meyer, Steven Sattler und Johannes Klett. Dieser Kampf setzte sich in den Halbfinalen und dem 30-minütigen Finallauf fort. Durch seinen Ausfall auf seiner Heimstrecke konnte sich Maik Radsch ganz auf die Klasse ORE8 konzentrieren. Diese konnte er von Beginn an nahezu dominieren und ließ seinen Kontrahenten keine Chassis auf den Sieg.

Radsch war an diesem Wochenende nicht zu schlagen. Er gewann mit seinem HB E817 beide A-Finalläufe ungefährdet und gewann vor Martin Wünsche (Team Associated RC8B3) und Nicolaas Burleigh (Kyosho MP9e TKI4). Die beiden kämpften bis zum letzten Finale um das Podium mit Sophie Müller. Dann entbrannte ein Dreikampf um Platz 2. In den letzten Minuten wechselten die Fahrer die Positionen und diesmal kämpfte Mateusz Dudzic aus Polen mit. Die Anspannung stieg nicht nur bei den Fahrern, auch neben der Strecke fieberten die Zuschauer mit. Wünsche war es, der sich einen Vorsprung herausfahren konnten. Er profitierte von dem Zweikampf zwischen Müller und Burleigh, nach-



Fachgespräche zwischen Mike Golle (links) und Tagesieger OR8 Aaron Rönick



Blick auf den überdachten Fahrerstand und die erhöhte Boxengasse



Die Fahrer schenken sich nichts und waren sich teilweise dicht auf den Fersen

dem Dudzic nach einem Fehler an Boden verlor. In den verbleibenden Runden schaffte es Burleigh, sich gegen Sophie Müller durchzusetzen und Platz drei im Lauf und in der Gesamtwertung zu sichern.

Nitro-Buggys

In der Klasse OR8 sah man bereits in den Vorläufen einen sehenswerten Kampf um die erste Position. Sehr stark präsentierte sich Aaron Rönick, nachdem er beim ESV-Bischofsheim eine gute Platzierung einfuhr. Auf dieser Strecke waren elf Runden die magische Grenze. Hinter ihm schafften dies noch Steven Schöniger, Steven Sattler, Maik Radsch, Manuel Meyer und Johannes Klett. Dies zeigte, wie eng die Leistungsdichte in dieser Klasse im Sportkreis Ost ist. In den Finalläufen präsentierte sich der Elfjährige Stev Krause in bester Form. Vom Viertelfinale stieg er bis ins Finale auf. Schade, fast hätte es Maddox Venus es ihm gleich gemacht. Mit Platz elf verpasste der junge Leipziger knapp das Finale. In den Halbfinalläufen gab es einige Ausfälle zu verbuchen. Max Hamun hatte Probleme mit seinem Lenkservo und Mateusz schied durch technischen Defekt aus. Ronny Schifffner hatte Pech, ihm kam ein Fahrzeug auf der Geraden entgegen.

Das Finale ging über 30 Minuten. Aaron Rönick fuhr in diesem Finale von Beginn an ein super Rennen. Runde um Runde setzte er sich vom Feld ab und er hatte im Ziel drei Runden Vorsprung auf den 15-jährigen Johannes Klett, der nach dem misslungenen Start einen Platz nach dem anderen gut machte. Dahinter konnte Steven Schöniger auf Platz drei vor Steven Sattler fahren, der in den letzten Runden einen sicheren Podestplatz buchstäblich wegschmiss.

Truggys

Die dritte Klasse im Bunde war die Klasse ORT. Kurz vor der Deutschen Meisterschaft in Leipzig war dieses Rennen eine der letzten Möglichkeiten, sein Fahrzeug zu testen. Alle acht Teilnehmer waren bereits für das Finale qualifiziert. In den Vorläufen galt es, sich eine gute Startposition zu sichern. Klar, im Finale war alles offen. Steven Sattler konnte sich mit seinem Losi eindrucksvoll an die Spitze des Felds setzen. Nach dem Finalstart konnte er sich an der Spitze absetzen und die Tankstopps liefen ohne Probleme ab. So konnte er sich souverän den Sieg sichern. Dahinter kämpften Stev Krause, Martin Henschel

ERGEBNISSE		
Rang	Fahrer	Modell
ORE8		
1	Maik Radsch	HB E817
2	Martin Wünsche	Asso RC8B3e
3	Nicolaas Burleigh	Kyosho MP9e TK14
OR8		
1	Aaron Rönick	Asso RC8B3
2	Johannes Klett	Mugen MBX-7R
3	Steven Schöniger	Asso RC8B3
ORT		
1	Steven Sattler	TLR
2	Stev Krause	HB D8T
3	Martin Henschel	Agama A215T

und Björn Ziegler um Platz 2. Die Boxencrews mussten ganze Arbeit leisten und die Fahrzeuge schnell betanken. Nach einem spannenden Lauf fuhr der Elfjährige Stev Krause auf Platz 2 vor Martin Henschel.

Mit der abschließenden Siegerehrung gingen zwei tolle Renntage beim MSC-Halle zu Ende. Die Organisation war perfekt. Der Rennleiter Heiko Engl war immer hellwach und beobachtete die Läufe vom Fahrerstand aus. Seinem Blick entging nichts. Für den Verein war es ein gelungener Start in die Saison. Es wurden spannende und faire Läufe ausgetragen, in denen sich die besten Fahrer des Wochenendes durchsetzen konnten. <<<<<

BUGGY-OFFENSIVE

PR RACING NEU BEI ROBITRONIC



Robitronic freut sich, die wettkämpferprobten 2WD- und 4WD-Buggys von PR Racing ins Sortiment aufnehmen zu können. Diese sind ab sofort über den Webshop des österreichischen Distributors erhältlich. Die Modelle werden aus hochwertigen Materialien wie Kohlefaser und Aluminium gefertigt und überzeugen durch eine saubere Verarbeitung. Erhältlich sind verschiedene Fahrzeuge im Maßstab 1:10, die je nach Ausstattung ab knapp 200,- Euro beginnen. Die Lieferung erfolgt als Bausatz ohne Antriebs- oder RC-Komponenten. Internet: www.robitronic.com <<<<<

www.raction.de



Die größten Sachen kommen manchmal in kleinen Packungen. Du hast Lust, den Asphalt mit 50 Kilometer pro Stunde oder mehr zum Kochen zu bringen? Dann ist der Losi Mini 8ight-DB der richtige Buggy. Er sieht nicht nur gut aus, er bietet auch die Performance des bewährten Mini 8ight. Das Modell ist ab sofort erhältlich bei Hobbyshop Hässig: www.hobbyshop.ch



Die Bausätze von Capo Racing sind qualitativ etwas vom Besten und Innovativsten, was es auf dem Markt gibt, leider war die Beschaffung bisher jedoch schwierig. Ab sofort gibt es aber einen Schweizer Importeur, der die Modelle bald anbieten kann. Internet: www.hobbyshop.ch



Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERSICHT

ARKAI

Der Short Course-Truck **Speed Pioneer** in 1:18 R-PLMA18 von Arkai ist als RTR-Version zum direkten Starten auf der Kurzstrecke entwickelt worden. Durch seine spritzwassergeschützten RC-Einbauten ist er ab Werk robust ausgeführt. Das Set beinhaltet den Sender, 9-Gramm-Servos, einen Motor samt Regler und einen LiIon-Akku. Der Truck ist 250 Millimeter lang, 195 Millimeter breit und wiegt 890 Gramm. Der Preis: **62,90 Euro**.



Short Course Truck
Speed Pioneer
von Arkai



Crossy von Arkai

Der **Crossy R-PLMA17** von Arkai ist ein 1:8er-Monstertruck, der als RTR-Version ausgeliefert wird. Er ist mit spritzwassergeschützten RC-Komponenten ausgestattet und ist so auch im nassen Gelände einsetzbar. Er kommt inklusive Fernsteuerung, Brushed-Motor und LiIon-Akku. Das Modell ist 250 Millimeter lang, 195 Millimeter breit und wiegt 890 Gramm. Der Preis: **62,90 Euro**.

HB RACING

Neu bei HB Racing ist der **D817T** Nitro-Truggy im Maßstab 1:8. Er kommt schon ab Werk mit Tuning-Teilen zum Kunden. Das symmetrisch aufgebaute Chassis ist aus Aluminium gefertigt und so ausgelegt, dass es ein besonders leichtes Setup bei hohem Flex erlaubt. Darauf kommen CNC-gefertigte Motorhalter zum Einsatz. Der 4WD-Truggy ist mit hochfesten Stahlwellen ausgestattet, die Dämpfer sind aus Carbon-Graphit gefertigt. Das alles führt laut Hersteller zu hervorragenden Renneigenschaften. Das Modell ist 530 Millimeter lang und 405 Millimeter breit.



Nitro-Truggy D817T von HB Racing

HRC DISTRIBUTION

HRC Distribution bietet nun das **Team Magic Wheelie-Bar-Set** für den E5-Monstertruck an. Das Set beinhaltet alle nötigen Teile, um den E5 mit Brushed-Motor mit diesem Anbauteil zu bestücken.



Wheelie-Bar-Set von HRC Distribution

LRP ELECTRONIC

Das erste Antix by LRP-Produkt bekommt ein Update. Die von den Wettbewerbsakkus bereits bekannte Graphene-Zellentechnik hält nun auch bei den **Budget-Akkus der Antix by LRP-Serie** Einzug. Die Zellen können nun bis zu 8,7 Volt geladen werden (2s) und die Stromspender sind dabei kompatibel mit allen 8,4-Volt-Ladegeräten.



Antix by LRP-Akku
von LRP



LRP Savage XS Flux
Vaughn Gittin Jr. Signature Edition

Der **Savage XS Flux** von LRP bekommt mit der Vaughn Gittin Jr. Signature Edition eine ganz neue Optik. Hinter der Lackierung mit leuchtgrünen Federn und den Mehrspeichenfelgen zusammen mit HB Power Pin-Reifen glänzt der Savage XS mit seinem Kunststoff TVP (Twin Vertical Plate) Chassis, 3S LiPo-Fähigkeit, wasserdichter Elektronik und stabilen Antriebs- sowie Aufhängungsteilen. Der Truck ist 360 Millimeter lang, 280 Millimeter breit und hat einen 4WD-Antrieb.



Super Light Power-LiPos
von Pichler Modellbau

PICHLER MODELLBAU

Seit über zehn Jahren steht bei Pichler Modellbau die Marke Red Power als Spezialist für LiPo-Akkus. Die neue SLP-Serie steht für **Super Light Power**. Die Zellengewichte liegen laut Pichler Modellbau bis zu 20 Prozent unter denen anderer Fabrikate – und das bei vergleichbarer oder besserer C-Rate. Der Hersteller hält verschiedene LiPo-Packs in den unterschiedlichsten Kapazitäten bereit.

RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

RC-Car-Shop – Hobbythek bietet neue GRP-Reifen für 1:5er- und 1:6er-Modelle an: Für 1:5er-Onroadler gibt es die **GRP Revo M1 Extra Soft, M2 Soft**, mit 18-Millimeter-Vierkantaufnahme, 64 Millimeter Breite und 118 Millimeter Durchmesser. Der Paarpreis beträgt **29,90 Euro**. Für 1:5er- und 1:6er-Offroadler werden die **GRP-MICRO** und **GRP-CROSS**-Reifen angeboten mit 24-Millimeter-Sechskant- oder 18-Millimeter-Vierkantaufnahme. Hier beträgt der Außendurchmesser 175 Millimeter, die Reifenbreite 70 Millimeter. Der Preis pro Paar: **49,90 Euro**.

Reifen von RC-Car-Shop – Hobbythek

2017er New

Neuheit GRP

18 mm 4-Kant

24 mm 6-Kant

HERSTELLER Kontaktdaten

ARKAI RC-MODELLBAU
Im Teelbruch 86, 45219 Essen
Telefon: 020 54/860 38 02, Fax: 020 54/860 38 06
E-Mail: info@arkai.de, Internet: www.arkai.de

HB RACING
Neidhart SA
Chemin du Pré-Fleuri 31
1228 Plan-les-Ouates, Schweiz
Telefon: 00 41 22/706 18 50
Internet: www.neidhartonline.com

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

LRP ELECTRONIC
Hanfwiesenstraße 15, 83074 Schorndorf
Hotline: 09 00/577 46 24, Fax: 071 81/40 98 30
E-Mail: info@lrp.cc, Internet: www.LRP.cc

PICHLER MODELLBAU
Lauterbachstraße 19, 84307 Eggenfelden
Telefon: 087 21/508 26 60, Fax: 087 21/50 82 66 20
E-Mail: mail@pichler.de
Internet: www.pichler-modellbau.de

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

RC4WD
618 Blossom Hill Rd
San Jose, CA 95123, USA
Internet: www.rc4wd.com

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

SERPENT/2-SPEED
Eiserfelder Straße 446, 57080 Siegen
Telefon: 02 71/384 77 40, Fax: 02 71/38 47 74 20
E-Mail: kontakt@2-speed.de
Internet: www.2-speed.de

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

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



Markt

RC4WD

Der **Gelände 2** von RC4WD ist ein Crawler in Scale-Optik. Für die Robustheit wurden Stahl-Achsen mit gesperrten Differenzialen verbaut und auch das High-Torque-Digital-Servo sorgt für ordentlich Power. Das Lenkservo ist dabei bereits auf dem Chassis verbaut. Ab Werk verfügt der Gelände 2 über einen Brushed-Motor mit 45 Turns, griffige Offroad-Reifen, ein spitzwassergeschütztes BEC und vieles mehr. Darüber hinaus gibt es unzählige Möglichkeiten, die Karosserie des Gelände 2 zu gestalten, um dem Modell so einen individuellen Anstrich zu geben. Der Preis: **499,99 Dollar**.



Gelände 2 von RC4WD

ROBITRONIC

Der **CFX 1:10** von Robitronic ist ein neues High Performance Offroad-Kit und wird als Bausatz ausgeliefert. Alle Teile sind nach Baugruppen sortiert. Das Modell ist für viele gängige Karosserien geeignet und verfügt über Allradantrieb mit gesperrten Achsen. Der versteifungsfeste Rahmen macht den CFX auch für Trialer und Crawler interessant. Große Lenkeinschläge, die Öldruckstoßdämpfer mit verschiedenen Federhärten und die Übersetzungsmöglichkeiten sorgen für Grip und gutes Handling auf verschiedensten Untergründen und in jedem Gelände. Für die Übertragung der Motorkraft sorgen massive CVD-Antriebswellen. Der Preis: **259,01 Euro**.



CFX 1/10 von Robitronic

Neu bei Robitronic sind die **Servos der RSx3-Serie**. Diese sind kompatibel mit HCS-fähigen Empfängern und verfügen über fünf Modellspeicher mit vorprogrammierten Einstellungen. Diese können über den optionalen ICS-USB Adapter KO61028 programmiert und aufgerufen werden. Die Servogehäuse sind aus einem Stück Aluminium gefräst und damit auf Langlebigkeit ausgelegt. Auch die Zahnräder bestehen aus Aluminium, was Gewicht spart und eine kurze Reaktionszeit von 0,11 Sekunden bei 60 Grad und 7,4 Volt ermöglicht. Die Abmessungen betragen 41 × 38 × 20 Millimeter, das Gewicht 69,9 Gramm. Der Preis: 165,- Euro.

SB401-LW 4WD-Buggy
von Robitronic



Robitronic bietet nun den **SB401-LW 4WD-Buggy** von PR-Racing an. Im Vergleich zur Vorgängerversion ist dieses Modell um 60 Gramm leichter. Das wurde durch die umfangreiche Verwendung von Kohlefaser-Teilen realisiert, ebenso wie durch eine leichtere Mittelmotorkonstruktion. Der Buggy verfügt zudem auch über ein leiseres Differenzialgetriebe. Der 1:10er kostet **399,- Euro**.



RSx3-Servos
von Robitronic



SERPENT/2SPEED

Serpent hat einige Tuningteile für den 1:8er-Buggy Cobra SRX8 GP Buggy vorgestellt. So ist nun eine **Skidplate** aus Carbon oder Aluminium erhältlich. Beide Versionen sind deutlich leichter als die Werksausstattung des Cobra. Darüber hinaus gibt es einen **Gear Coupler** zur Verbindung der zentralen Antriebswelle mit dem Diff-Ritzel. Auch dieses Bauteil ist dank Aluminium-Bauweise im Vergleich zum Standard-Exemplar um 70 Prozent leichter.



Gear Coupler und Skidplate von Serpent



Stabilisatoren von Team XRAY

SMI MOTORSPORT/T&M MODELS

Neu bei XRAY sind **Stabilisatoren** für Front und Heck. Sie sind aus hitzebehandeltem Stahldraht gefertigt und mit Lasergravuren versehen. Dadurch sind sie sowohl flexibel, als auch robust. Die Stabis sind für den XB8, den XT8 und den GTX8 geeignet. Erhältlich sind sie in verschiedenen Versionen, von 1,6 bis 2,6 Millimeter Durchmesser.

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

Sind Sie bereit für eine extra Portion Fahrspaß? Dann testen Sie den Beetle Pro von FG. Aggressive Optik gepaart mit dem Fahrwerk des Fun Cross ergeben optimales Handling und atemberaubenden Topspeed mit einer Menge Fahrspaß, der Sie begeistern wird. Mit diesem RTR Truggy erhalten Sie ein unkompliziertes Komplettpaket mit bewährter Renntechnik. Die RTR-Version wird mit montierter und eingestellter 2.4 GHz Fernlenkanlage geliefert.

BEETLE PRO

Jetzt im Handel lieferbar!

540060 / 540060R RTR

- Kräftiger 26ccm Benzinmotor • Servicefreundlicher Chassisaufbau • 2 Differentialgetriebe • Gehärtete Antriebsteile • Voll kugelgelagert • Großvolumige Alu-Stoßdämpfer • Aggressives Felgen-Design
- Grip-Reifen mit 185mmØ und 95mm Breite
- Betriebsfertiger Off-Road-Filter • Einfache Handhabung • Geringes Gewicht • Fahrspaß pur

NEU

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

1/6

QUALITY PRODUCT

MADE IN FRANCE/GERMANY

Die Highlights vom SuperScale 2017 in Dortmund

SCALE-PARADIES

Text und Fotos: Jörg Gröger





Pfingsten 2017 war der Termin für Scaler-Fans schlechthin. Pünktlich um 15 Uhr öffnete am Freitag, den 02. Juni der SuperScale 2017. Das Scaler-Highlight fand im Natursteinwerk Imberg in Dortmund Hohensyburg statt. Neben dem freien Fahren in der Scale-Area standen wieder einige Wettbewerbe auf dem Plan. Gestartet wurde in der Challenge A und in der Challenge B mit größeren Offroadboliden sowie mit Truggys. So richtig scalig wurde es dann in der Trophy A und Trophy B. Die Trophy-Klasse glänzt durch extrem scalig gebaute Fahrzeuge mit kleinen Reifen, detailverliebte Innenausbauten, klaren Scheiben und unzähligen weiteren Bestandteilen.



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



Mit insgesamt 25 Helfern stemmten die beiden Organisatoren das Scaler-Spektakel

Viele tolle Details waren maßstabsgetreu in der Dortmunder Landschaft verteilt

In diesem Jahr waren beim SuperScale zum ersten mal, 2,2-Zoll-Fahrzeuge wie der Axial Wraith zum Beispiel vom ScaleParcour ausgeschlossen. Grund dafür waren zu viele Defekte auf der Strecke. Die Breite der Fahrzeuge war ebenfalls begrenzt. Hierzu wurden alle Scale-Einfahrten mit maßstabsgetreuen Schranken bestückt. Wer hier nicht durchkam, hatte auch auf der Strecke nichts zu suchen. Eine verständliche Entscheidung, da immer mehr Dekoration im Gelände zu finden ist, die nicht von zu breiten Fahrzeugen beschädigt werden soll.

Hingucker

Die „Dekoration“ an sich verdient schon reichlich Lob. Viele Highlights aus den vergangenen Jahren waren wieder anzutreffen. So die Scheune, die in wochenlanger Kleinstarbeit erschaffen wurde. Außerdem gab es mehrere Häuser, eine Tankstelle,

einen Gebrauchtwagenverkauf, Zelte, Wohnwagen, eine Disco und vieles mehr zu entdecken. Den gesamten Aufbau des Event-Geländes haben die beiden Organisatoren Christian Winter und Marcus Freit mit 25 Helfern von Mittwochmorgen bis Freitagnachmittag übernommen.

Die Organisation und der Ablauf der Veranstaltung werden immer professioneller. So nehmen beide Veranstalter Wünsche und Kritik ernst und arbeiten zwischen den Veranstaltungen an Lösungen und der Umsetzung von Verbesserungen. Ein neues Kassensystem mit Scanner sorgt für deutlich kürzere Warteschlangen. Die Streckenlänge wurde kurzum verdoppelt. Alleine die Scale-Strecke hatte in diesem Jahre eine Länge von sage und schreibe 1,2 Kilometer. Erstklassig war auch die gesamte Streckenplanung in diesem Jahr. So mussten fast keine Fahrbahnabschnitte von den Fahrern betreten werden, wodurch sich Wartungsarbeiten an den Strecken in Grenzen hielten.

Am Samstag wurde der Spaß leider durch eine Unwetter-Warnung getrübt. Nach Rücksprache mit dem roten Kreuz, welche auch vor Ort waren, mussten die Veranstalter das Gelände räumen. Diese Entscheidung fiel dem Orga Team nicht leicht,



Solche eher Crawler-typischen Modelle hat man in Dortmund selten gesehen



Die weiteste Anreise hatte zweifellos ein Teilnehmer aus China



Nach dem Regenguss am Samstag war die Strecke teilweise ziemlich matschig



Bei rund 400 Teilnehmern kann es auf dem Parcours schon mal zu Staus kommen



Mit Sack und Pack auf dem Weg zum nächsten Parcours

Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

TRAXXAS



4-Wheel Drive Front Flip



HPI



The HPI Jumpshot ST



CARS & Details



Superscale 2017



RC-Car-Shop-Hobbythek



Car Bags - RC Car Taschen



CARS & Details



Das Digital-Magazin -
so funktioniert's



Schweighofer



Modster V4
Monster Truck 4WD



Buri Racer

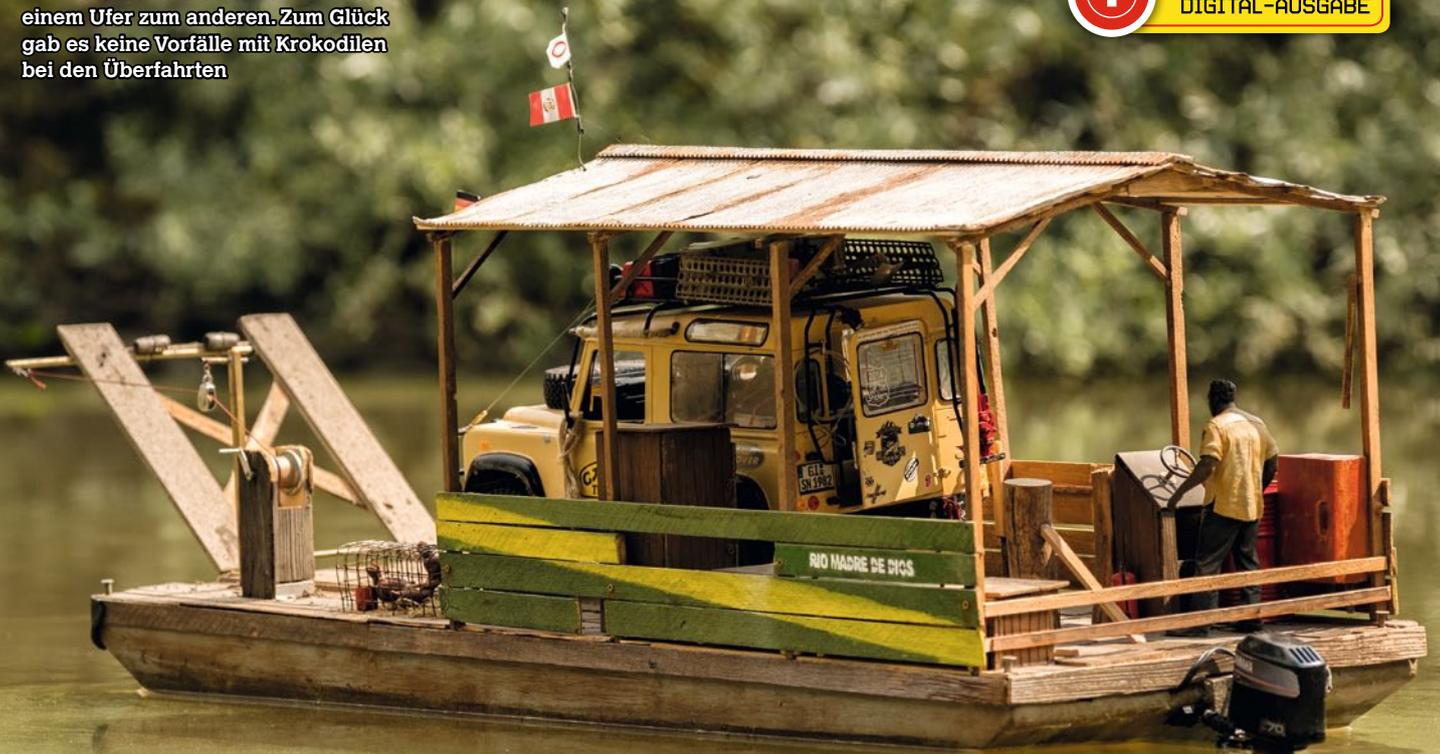


E1 by Joachim Grauer
in Ettlingen 2016



Die bekannte „Rio Madre De Dios“ war auch wieder mit von der Partie und beförderte die Teilnehmer von einem Ufer zum anderen. Zum Glück gab es keine Vorfälle mit Krokodilen bei den Überfahrten

 MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



Die Disco ist immer wieder ein Besuch (und ein Foto) wert



Walter White und Jesse Pinkman wurden natürlich extra aus den USA eingeflogen



Die Kollegen von der Bundeswehr hatten alles im Griff



Modell oder Original? Manchmal lässt es sich kaum sagen



Ein Steinmetzmeister vom Natursteinwerk Imberg zeigte sein Können und zauberte diese Motive in den Hohensyburger Sandstein



„Gut festhalten“ hieß es für diese schwer bewaffnete Dame



Konzentration war beim Überqueren der Red Rock-Brücke gefragt. Denn im Zweifel geht es mehrere Meter in die Tiefe



Hier liegt Beef Brisket für die Jungs des Offroad Clubs auf dem Smoker. Feuerholz liegt ebenfalls ausreichend bereit



Eine normale Patrouillen-Fahrt, damit beim Wettbewerb auch niemand über die Stränge schlägt

da Sicherheit jedoch an erster Stelle steht, mussten die Teilnehmer nach mehrer Durchsagen das Gelände verlassen. Hierbei verhielten sich die Fahrer und Besucher vorbildlich und verständnisvoll. Die gesamte Räumung dauerte eine knappe viertel Stunde. Als der letzte Teilnehmer das Gelände verließ, begann es bereits zu gewittern und starke Regenfälle folgten. Sonntag ging es dann nach Plan weiter. Allerdings stand ein Teil der Strecke unter Wasser, das mit dicken Pumpen über drei Stunden abgepumpt wurde. Anschließend machte herrlicher Sonnenschein wieder alle Beteiligten glücklich.

Gut besucht

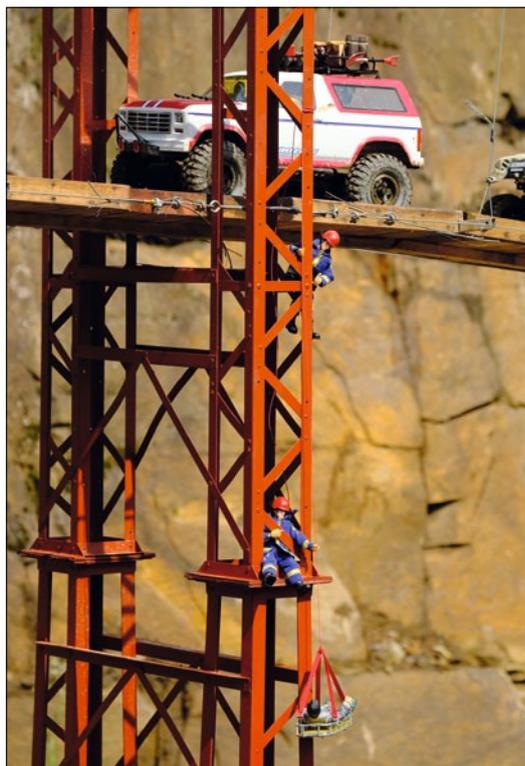
Über 400 Teilnehmer und rund 500 Besucher wurden am Wochenende gezählt. Der SuperScale konnte somit auch in diesem Jahr wieder wachsen. Offroad-Begeisterte Modellbauer aus ganz Europa waren anzutreffen. Darüber hinaus war in diesem Jahr sogar ein Gast aus China am Start. Im nächsten Jahr rechnen die Veranstalter mit Besuch aus den USA und Kanada.

Die Red Rock-Brücke ist mittlerweile zum Wahrzeichen des SuperScale geworden. In diesem Jahr war das Bauwerk so groß wie noch nie. Vor dem schönen Dortmunder Sandstein kam die Hängebrücke richtig gut zur Geltung. Innerhalb von fünf Stunden schafften es vier Jungs, das Gebilde aufzubauen und ordentlich im Stein zu verdübeln. Satte 4,80 Meter hoch und stolze 23 Meter lang ist das Rekord-Gebilde.

Es war ein rundum gelungenes Wochenende im Steinbruch Imberg mit wirklich guter Stimmung. Auch die Mitarbeiter vom Steinbruch waren sehr engagiert und standen immer mit Rat und Tat zur Seite. Es gab sogar kostenlose und sehr interessante Führungen über das Gelände. Viele Informationen über die Geschichte des Natursteinwerks und über die Produktion wurden dabei vermittelt. Nebenbei versorgte das Team Imberg alle Teilnehmer und Besucher mit selbstgebackenem Kuchen und Kaffee. Den Erlös spendeten sie einem wohltätigem Verein. Wirklich beeindruckend waren auch die Vorführungen eines Steinmetzmeisters. Er stellte den angefangenen Landrover aus dem Dortmunder Sandstein von letztem Jahr fertig und arbeitete das SuperScale-Logo aus dem Stein heraus.

Highlights 2018

Für das nächste Jahr wollen die Organisatoren noch eine Schippe drauf legen. Frei nach dem Motto „Nach dem SuperScale, ist vor dem SuperScale“ wurden einige Highlights angekündigt. Was jedoch schon gesagt werden darf ist, dass sich der Steinbruch deutlich verändern wird und damit im nächsten Jahr mit einem völlig neuen Gelände zu rechnen ist. Es werden vorhandene Flächen renaturiert und neue geschaffen. Es wird spannend und man kann sich jetzt schon auf den SuperScale 2018 freuen.



Auch unterhalb der Fahrbahn der Red Rock-Brücke gab es einiges zu entdecken. Die Höhenrettung war erfolgreich bei der Arbeit zu beobachten



Marcus Freitag (links) zusammen mit Christian Winter – beide organisieren den SuperScale in Dortmund federführend

„DER WEG IST DAS ZIEL“

SuperScale-Organisator Marcus Freitag über die Scaler-Szene

Die Scaler-Szene ist seit Jahren im Aufschwung. Fast jeder größere Hersteller hat entsprechende Modelle im Sortiment. Auch die Teilnehmerzahlen bei Scale-Events wie dem SuperScale belegen den Aufwärtstrend. Einer, der die Szene gut kennt, ist Marcus Freitag, der den SuperScale mit organisiert. Im Gespräch mit der CARS & Details-Redaktion teilt er seine Einschätzungen zu einer der boomenden Sparten des RC-Car-Sports.

CARS & Details: Der SuperScale zählt zu den größten Scaler-Events in Europa. Wie ist die Idee zu der Veranstaltung entstanden?

Marcus Freitag: Im Jahr 2015 fand sich kein Ausrichter für den Supercrawl in Dortmund. Letztlich fiel daraufhin die Entscheidung, dass die Crawler wieder eine reine Crawler-Veranstaltung in Süddeutschland machen wollten. Nachdem wir seit 2012 doch eine stetig steigende Zahl von Scalern im Rahmenprogramm des Supercrawl waren und auch das Natursteinwerk Imberg ein ideales Veranstaltungsgelände ist, wäre es schade gewesen, wenn wir Scaler uns dann dort nicht mehr getroffen hätten. Kurzum habe ich mich entschlossen – nicht zuletzt aufgrund des großen Interesses im Rockcrawler-Forum, eine Veranstaltung nur für Scaler zu organisieren. Dadurch, dass auch Christian Winter als Co-Organisator und einige Helfer der Vorjahre mir ihre Mitarbeit zugesichert hatten, war das Fundament für den SuperScale vorbereitet.

Wie viele Teilnehmer waren dieses Jahr dabei?
Etwa 400.

Und wie viele Zuschauer?
Rund 560.

Wie viele Zuschauer und Fahrer waren es beim ersten SuperScale?
2015 waren es 220 Teilnehmer und 200 Besucher.

Wo groß ist die Beteiligung von ausländischen Fahrern?

Der Anteil von Fahrern aus dem Ausland dürfte bei rund 20 Prozent liegen. Einige skandinavische Fahrer sind dabei, ebenso wie aus der Schweiz, Österreich, Frankreich, Italien und den Benelux-Staaten.

In anderen RC-Car-Klassen steht oft der Kampf um Zehntelsekunden im Vordergrund. Das ist meist mit hohem finanziellen und materiellem Aufwand verbunden. Wie ist es bei den Scalern?

Bei uns ist der Weg das Ziel. Dabei ist es in erster Linie nicht entscheidend, wie schnell das Ziel erreicht wird. Wer will, kann natürlich auch hier schnell viel Geld ausgeben. Doch mit viel Fantasie und modellbauerischem Geschick kommt man auch mit geringem finanziellen Einsatz weit.

Hat man als Neuling gute Chancen, erfolgreich an Scale-Wettbewerben teilzunehmen oder braucht man jahrelange Erfahrung und hochwertiges Material?

Das ist ja gerade das Tolle am „Scalen“. Es kommt auf das fahrerische Können oder einfach nur auf Geduld an. Es nützt einem nichts, 1.500,- Euro in seinen Scaler zu investieren, aber dann durch das Gelände zu brettern. Dann bekommt man gar nicht mit, wann sein Fahrzeug kippt und wie das Fahrverhalten ist.

Wie würden Sie die Scaler-Gemeinde im Allgemeinen beschreiben?

Klingt vielleicht abgedroschen, aber ich würde meinen, dass man uns als große Familie bezeichnen kann. Man steht sich mit Rat und Tat zur Seite und die alten Hasen geben den Neulingen gerne Hilfe. Nicht zuletzt ist das auch ein Grund, warum so viele Jahr für Jahr wieder dabei sind. Man will sich wenigstens einmal im Jahr wiedersehen, quatschen und ganz nebenbei auch noch ein bisschen scalen.

Allgemein erlebt die Scaler-Szene in den letzten Jahren einen ziemlichen Aufschwung. Was denken Sie, wodurch dieser Trend ausgelöst wurde?

Bei den Scalern kann man sich einerseits bei Wettbewerben sportlich messen, andererseits aber eben auch klassischen Modellbau betreiben. Eine sehr schöne Kombination, da sich so persönliche Vorstellungen eines geländetauglichen Fahrzeugs umsetzen lassen. Dabei ist von in Kleinigkeiten veränderten RTR-Fahrzeugen bis hin zu individuell mit selbst angefertigten Teilen aufgebauten Eigenkonstruktionen alles möglich.

Denken Sie, dass die Scaler-Gemeinde auch weiterhin wachsen wird?

Ich denke ja, aber moderat. Der Nachwuchs oder auch begeisterte Eltern stoßen vielleicht nach jahrelanger Abstinenz wieder auf den RC-Car-Sport. Nicht selten kommt es vor, dass aus Zuschauern Teilnehmer an Scale-Events werden.

Auch in anderen Modellbausparten scheint der Markt langsam mit RTR- und RTF-Modellen gesättigt zu sein. Erlebt der klassische Modellbau in Ihren Augen auch bei den RC-Cars eine kleine Renaissance?

Eindeutig ja – weil ich eben bei den Scalern nach meinen Vorlieben eine Idee oder ein Fahrzeug maßstäblich umsetzen kann. Viele Hersteller haben das auch erkannt. So gibt es unzählige Komponenten und Zubehör auch von größeren Herstellern. Und natürlich die unzähligen Enthusiasten und Spezialisten, Kleinserienhersteller und auch neue Verfahren wie der 3D-Druck. Das eröffnet den Modellbauern viele Möglichkeiten.

Was sieht man häufiger: Modifizierte RTR- und Bausatzmodelle oder komplette Eigenbauten?

Ich denke, dass die Bausätze die Oberhand bekommen, da sie eine solide Basis darstellen, aber alle Freiheiten des Modellbaus bieten. Aber auch komplette Eigenbauten sind mittlerweile immer häufiger vertreten.

Sind Sie selbst aktiver Fahrer?

Ja, ich habe mir 2007 einen Crawler aus Amerika mitgebracht, da ich es dort interessant fand. Jedoch ist es am Niederrhein, wo ich wohne, eher flach. So bin ich dann kurze Zeit später ebenfalls zu einem Scaler gekommen.

Was steht in Ihrem Fuhrpark?

Verschiedene Scaler, die aus verschiedenen Komponenten zusammengebaut sind – also im Prinzip alles Eigenbauten, die es in der Form so nicht zu kaufen gibt. Unter anderem ein Ford F-350, der den Wohnwagen für die Slotracer's Scalerservice Crew zieht. Mein aktuelles Projekt ist ein dreiachsiger Land-Rover, der aus zwei D90-Karosserien entsteht und meinen Fahrzeugpark erweitert. Insgesamt sieben fahrfertige Modelle und drei Projekte umfasst meine kleine Garage. Wobei ich drei der Fahrzeuge bei anderen Scale-Fahrern erworben habe, da es die Karosserien nicht mehr gibt. <<<<<



Markus Freit organisiert den SuperScale nicht nur mit. Er sorgt auch vor Ort dafür, dass alles läuft

Schatz, bin im Hobby- paradies

modell hobby- spiel

29.09. – 01.10.2017
Leipziger Messe

[modell-hobby-spiel.de](https://www.facebook.com/modell-hobby-spiel.de)

Erhältlich im App Store

APP ERHÄLTLICH BEI Google Play

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON



Text und Fotos:
Oliver Tonn

SCHWARZKOPF

1:8er-Verbrennerbuggys zählen nach wie vor zu den beliebtesten RC-Cars überhaupt. Viel Power trifft auf flexible Einsatzmöglichkeiten und einen robusten Aufbau – klar, dass derart positive Synergien viele Anhänger finden. Dazu zählen natürlich auch Hobbyeinsteiger, für die die RC-Car-Industrie eine eigene Ausstattungsvariante geschaffen hat: RTR. Ready to run. Also alles dabei, was man zum Einstieg benötigt. So wie beim Pirate 8.6 von T2M.

Die rein technischen Aspekte eines Nitro-Buggys wie dem Pirate 8.6 bilden nur eine Seite der Medaille wenn es darum geht, das Interesse potenzieller Kunden zu wecken. Darüber hinaus muss noch ein ganz anderer Bereich angesprochen werden: die Emotionen. Und genau hier spielt die Optik des Wunschobjekts eine entscheidende Rolle. Dezent nüchtern oder doch lieber aggressiv und martialisch? Bei 1:8er-Buggys geht es eher in letztere Richtung. Statt zu kleckern, wird geklotzt. Ein bisschen auf dicke Hose darf es immer sein. Na dann mal los.

Dunkle Seele

Wer einen Blick auf die inneren Werte des komplett fahrfertig vormontierten Offroaders werfen will, muss zuerst die ausgeschnittene und lackierte Karosserie entfernen. Darunter dominiert vor allem eine Farbe: Kohlrabenschwarz. So lassen sich im ersten Moment die naturgemäß schwarzen Kunststoff-Komponenten nicht von den in der selben Farbe gehaltenen Alu-Parts unterscheiden. Macht nichts, denn wir investierten in den Technik-Check natürlich mehr als nur den ersten Moment.

Speziell bei tragenden Elementen wie den 4 Millimeter starken Dämpferbrücken kommt solides Aluminium zum Einsatz. Darüber hinaus bieten die Brücken jeweils drei unterschiedliche Aufnahmebohrungen für die Stoßdämpferkappen. Mit ihnen lässt sich der Winkel der Stoßdämpfer anpassen: Mehr Schräglage sorgt für eine etwas weichere Dämpfung, je aufrechter, desto straffer arbeitet das Fahrwerk. Auch an zwei Aufnahmen für die inneren Kugelfarnen der oberen Querlenker an der Dämpferbrücke wurde gedacht. So wird das Rollcenter justiert – eine Option, die allerdings weit in den Bereich des fortgeschrittenen Setups hinein reicht und über die sich Fahranfänger keinerlei Gedanken machen sollten.

Gute Gene

Klar ersichtlich geworden ist jedoch, dass der RTR-Pirat über eine Vielzahl von Einstellmöglichkeiten verfügt, die von seinen Buggy-Brüdern aus dem Wettbewerbsbereich stammen. Ähnliches gilt für die großzügig dimensionierten Bigbore-Stoßdämpfer, die mit Silikonöl befüllt Bodenunebenheiten ausbügeln sollen. Aber halt – an dieser Stelle gibt es dann doch die ersten Sparmaßnahmen zu verzeichnen. Zwar bestehen die oberen Kappen der Dämpfer aus Alu, die Dämpferkörper selbst aber aus Kunststoff. Auch auf ein Gewinde zur Anpassung der Federvorspannung und damit der Bodenfreiheit wurde verzichtet. Stattdessen lässt sich die Vorspannung über Klipse variieren. Etwas weniger stufenlos, dafür ist aber deutlich leichter nachvollziehbar, dass man exakt die gleiche Vorspannung auf beiden Seiten einer Achse eingestellt hat.

Dass es überhaupt zu Sparmaßnahmen kommen muss, ist mehr oder weniger unumgänglich. In der Regel liegen die Preise von RTR-Ausführungen und Wettbewerbsbaukästen der selben Baureihe auf einem ähnlichen Niveau. Reifen, Elektronik und Antriebe, die in Wettbewerbs-Kits nicht enthalten sind, muss der RTR-Konstrukteur irgendwie in seine Kalkulation bekommen. Also bleibt nur, die übrigen Komponenten



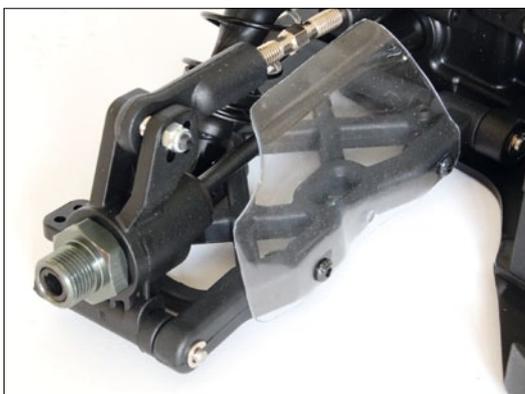
Schwarz ist die alles dominierende Farbe der Konstruktion. Es sorgt dafür, dass sich Kunststoff und Aluminium nicht so leicht unterscheiden lassen. Die langen Stoßdämpfer bestehen aus Kunststoff, bei ihren Kappen kam Aluminium als Werkstoff zum Einsatz

gegenüber dem Wettbewerbs-Pendant abzuspecken: Statt gefräster und erleichteter Aluparts gibt es gestanzte oder eben Kunststoff. Doch speziell für Neulinge im Hobby muss das nicht unbedingt etwas Negatives bedeuten. Für sie zählt, dass beispielsweise ein Stoßdämpfer den Belastungen beim Offroad-Heizen standhält und ordentlich dämpft. Ob die Federvorspannung nun stufenlos oder doch in 1-Millimeter-Schritten anzupassen ist, spielt dagegen absolut keine Rolle.

Das bedeutet natürlich nicht, dass wirklich alle Sparmaßnahmen folgenlos bleiben. So muss der Pirate 8.6 auch an vier neuralgischen Punkten mit Kunststoff auskommen, nämlich den Haltern der unteren Querlenker. Hier hat die Erfahrung gezeigt, dass an diesen hoch belasteten Arealen Aluminium-Parts die eindeutig bessere Wahl darstellen. Ein Umstand, den man nicht wegdiskutieren kann und der einen Punkt-abzug für den Pirate bedeutet – RTR hin oder her.

Dampfmacher

Beim Antrieb bietet der Pirate 8.6 einen kleinen Zweitakter mit 3,5 Kubikzentimeter Hubraum auf. Diese Motorengröße hat sich bei 1:8er-Buggys als ideal erwiesen und längst als Standard etabliert. Um dem Hobbyneuling nicht gleich den Kauf einer zusätzlichen Startbox aufzuzwingen, hat T2M dem Triebwerk einen Seilzugstarter verpasst, der den



Bereits werkseitig werden die hinteren Antriebswellen, Aufhängungsteile sowie die untere Stoßdämpferpartie durch Lexanschilde vor Schlamm und Schmutz geschützt



Bei der Lenkung setzt der Buggy auf die bewährte C-Hub-Konstruktion. 17-Millimeter-Radmitnehmer gehören zur absoluten Pflicht bei einem 1:8er-Buggy



Die Elektronik-Abteilung bietet zwei Servos, die zwar nicht zu völliger Begeisterung verleiten, ihren Job aber dennoch ordentlich erledigen

Dreikanaler zum Leben erweckt. Ein schwarzer Aluminium-Kühlkopf leitet die Abwärme nach außen, die Gemischaufbereitung erfolgt in einem obligatorischen Vergaser mit zwei Einstellnadeln.

Etwas auffälliger geht es hingegen bei der Kupplung zu, denn an ihr kommen tatsächlich drei Backen aus gefrästem Aluminium zum Einsatz. Keine Sensation, aber dennoch bemerkenswert. Viele Mitbewerber in der RTR-Sparte belassen es bei Komposit-Backen und darüber hinaus oftmals noch bei billigeren Ausführungen mit zwei Backen und Umlauffeder. Nicht so der Pirate 8.6, dessen Kupplung für alle Eventualitäten gewappnet ist.

Die Leistung, die sie über die dazugehörige Kupplungsglocke aus Stahl weiterleitet, trifft auf einen grundsoliden Antriebsstrang. Wellen, Abtriebe und die drei Differentiale, überall kommt widerstandsfähiger Stahl zum Zuge. Bei der Bauform der Antriebswellen hat sich T2M für CVD-Gelenkausführungen an der Vorderachse sowie für simplere, aber durchaus praktische Knochenwellen für die Hinterachse und den zentralen Antriebsstrang entschieden. Auch das Hauptzahnrad besteht aus Stahl, sodass man fast in Jubel ausbrechen möchte – wäre da nicht der Wermutstropfen zu verzeichnen, dass im Inneren der Diffs jeweils nur zwei statt vier kleiner Planetenrädchen ihren Dienst verrichten. Doch weil auch sie aus Stahl hergestellt wurden, dürfte dieser Umstand in der Praxis nicht weiter ins Gewicht fallen.

Anfahrt

Apropos Praxis: Alles Begutachten wird natürlich hinfällig, wenn sich später herausstellt, dass der Proband im harten Offroad-Alltag versagt. Um das auszuschließen, ging es mit dem Pirate schleunigst an die frische Luft. Doch vor jeder Form von Vollgas-Action kommt bei einem Nitro-Modell bekanntlich die Einlaufphase



Zur Kraftstoffversorgung dient ein halb transparenter Kunststofftank, dessen Fassungsvermögen von 125 Millilitern die übliche 1:8er-Buggynorm erfüllt



Airtime, also hohe und weite Sprünge durch die Luft gehört von Hause aus zum Repertoire des T2M-Nitro-Offroaders

In Sachen Innovationen hält sich T2M beim Pirate 8.6 zurück. Stattdessen präsentiert man einen konventionellen Buggy mit gängigen und erprobten technischen Merkmalen



Mit seinem Dreikanal-Design erzeugt der 3,5-Kubikzentimeter-Motor eine gleichmäßige Kraftentfaltung und ordentlich Drehmoment. Zum Leben erweckt wird er per Seilzugstarter

des Motors. Ein Punkt, der sich speziell bei kostengünstig produzierten RTR-Triebwerken nicht immer ganz einfach gestaltet. Der 3,5er von T2M erwies sich jedoch als kooperationsfreudiger Zeitgenosse. Nur direkt nach dem Erststart schaltete er einige Male abrupt ab, um dann in einem leicht erhöhten, stabilen Leerlauf zu verharren.

Nach Beendigung der darauf folgenden Einlaufphase konnte es endlich richtig zur Sache gehen. Der Pirate 8.6 ließ sich nicht lange bitten und schob giftig mit Dreck schmeißend davon. In Sachen Leistungsabgabe zeigte der Motor durchaus gute Seiten. Dazu zählten das direkte Ansprechverhalten sowie die lineare Leistungsabgabe. Etwas moderater ging es hingegen bei der Spitzendrehzahl und damit der Endgeschwindigkeit zu. Dass der Buggy die auf seinem Karton angekündigten 70 Kilometer pro Stunde tatsächlich erreichte, darf mit gutem Gewissen bezweifelt werden. Allerdings hat die Höchstgeschwindigkeit eines Offroaders bei einer sachlichen Betrachtung keine hohe Priorität. Selbst hochgezüchtete Wettbewerbsbuggys überschreiten



Der große Heckflügel des Piraten wandelt Luftströme in Anpressdruck für die Hinterachse um

CAR CHECK

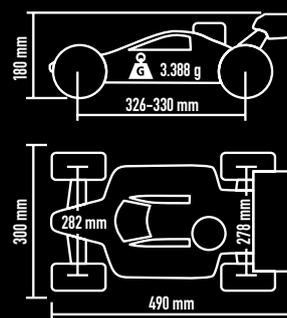
Pirate 8.6 T2M

Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
 Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
 Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, drei Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Zweischeiben-Bremsanlage, Rechts-links-Gewindestangen

Benötigte Teile: Acht Mignonzellen, Sprit, Glühkerzenstecker, Ladegerät

Erfahrungslevel:





Dass ein RTR-Buggy mit einer schicken und funktionalen Kupplung mit drei Aluminium-Backen aufwartet, ist eher die Ausnahme

Mit dem beiliegenden Colt-Sender bedient T2M die notwendigen Ansprüche eines Hobby-Neulings an seine erste Fernsteuerung. Nicht mehr, aber auch nicht weniger

auf der Rennstrecke die Grenze von 50 Kilometer pro Stunde nur unwesentlich. Und genau hier reiht sich auch der T2M ein.

Wunschlos glücklich

Auch abseits des Hochgeschwindigkeitsbereichs ließ der Buggy wenig vermissen. Kurven durchfuhr er sauber und präzise. Größere Abschnitte stellten das Fahrwerk vor keine größeren Probleme. Lediglich die Reifen bauten speziell auf festen Böden wie Lehm etwas weniger Grip auf als wünschenswert gewesen wäre. Pluspunkte sammelte er wiederum beim Flugverhalten, das durch ein recht neutrales Bild mit leicht hecklastiger Tendenz geprägt wurde. Letzteres stellt ein klares Indiz dafür dar, dass der große, werkseitig verbaute Heckflügel tatsächlich eine Funktion erfüllt. Während der Sprünge ließen sich Lagekorrekturen in der Luft perfekt durch kurze Gas- oder Bremsstöße bewerkstelligen, sodass mit etwas Übung auch weitere Jumps perfekt gelandet werden konnten.

All das setzt der Buggy natürlich nicht per Zuruf um. Stattdessen teilt ihm der mitgelieferte Colt-Sender in der Hand des Piloten über das 2,4-Gigahertz-Band mit, was er zu tun und zu lassen hat. Insgesamt repräsentiert der Sender den Klassenstandard für RTR-Funken. Lediglich die zwar funktionierenden, aber seltsam klapprigen Bedientasten trüben sein insgesamt ordentliches Gesamtbild etwas. Dafür gibt's auf der Habenseite einen griffigen Überzug auf dem Lenkrad. Na also, geht doch.

Nach einem ganzen Tag mit Begutachtungen und Testfahrten hinterließ der T2M Pirate 8.6 einen überwiegend positiven Eindruck. Er bringt viel mit, was ein Einsteigerbuggy mitbringen muss, und noch einiges darüber hinaus. Die obligatorischen Sparmaßnahmen in der RTR-Sparte halten sich auf einem überschaubar geringen Niveau. Speziell mit einem Blick auf seine moderate Preisgestaltung beweist T2M, dass adäquate Qualität nicht teuer sein muss. <<<<

MEIN FAZIT



Zugegeben, den Preis für den innovativsten RTR-Buggy 2017 wird der Pirate 8.6 nicht einheimsen, denn Innovationen sind praktisch nicht zu finden. Stattdessen gibt's solide Komponenten, die vor allem eines wollen: lange und zuverlässig funktionieren. Das kommt den Anforderungen eines Hobby-Neulings natürlich entgegen, denn der möchte vor allem erstmal Fahrspaß erleben, statt ständig irgendwas zu reparieren. Und dass der Pirat bei aller Funktionalität keinesfalls eine graue Maus darstellt, dafür sorgen allein schon seine tiefschwarzen Komponenten sowie die schick lackierte Karosserie.

Oliver Tonn
Fachredaktion CARS & Details

Solide Technik
Gute Fahrleistungen
Moderate Preisgestaltung

Tragende Teile aus
Kunststoff



„Er bringt viel mit, was ein Einsteigerbuggy mitbringen muss, und noch einiges darüber hinaus.“

Vier Tage Vollgas in der Uckermark



Text und Fotos: Oliver Tonn

PFLICHTVERANSTALTUNG

Es gibt Termine, die lässt man am besten nicht aus. Zumindest dann nicht, wenn man einen Buggy oder Truggy im Maßstab 1:8 sein Eigen nennt und ihn mit Vorliebe über Rennstrecken fliegen lässt. Reichlich Gelegenheit dazu gab es am verlängerten Wochenende vom 25. bis zum 28. Mai 2017 beim jährlichen Vatertagsrennen des MC Schwedt.

Schauplatz der Sause war wie jedes Jahr die vereinseigene RC-Arena des ostdeutschen Clubs in Schwedt. Neben ihrem abwechslungsreichen Layout mit Sprüngen und einer Steilkurve ist es vor allem der vorherrschende Untergrund, der der Offroad-Piste ihr besonderes Flair verleiht: Kunststoff-Rasengitter. Diese findet man zwar durchaus auch auf anderen Rennstrecken, aber nicht in einem derart dominanten Ausmaß.

Reifenschlacht

Die Folge: Gängige Reifentypen funktionieren in Schwedt nur mäßig. Stattdessen sind sehr grobe Profile vom Schlage des Star Pin oder AKA Moto gefragt. Und das Ganze dann noch bitte in angemessener Stückzahl, denn die Strecke ist dafür berühmt und berüchtigt, Reifenprofile in kürzester Zeit zu Grunde zu richten. Keine Überraschung also, dass die Reifenvorräte der anwesenden Händler innerhalb kürzester Zeit ausverkauft waren.

Mit genügend Pneus im Gepäck konnte bereits am Donnerstag das erste freie Training in Angriff genommen werden. Gefahren wurde in drei Klassen: 1:8er-Nitro-Buggy (OR8), 1:8er-Elektro-Buggy (OR8E)

sowie 1:8er-Nitro-Truggy (ORT). Über 100 Fahrer sich hatten für das Rennen angemeldet. Da die meisten von ihnen auch erschienen waren, wartete ein sattes Fahrerfeld darauf, endlich loszulegen. Darunter so klangvolle Namen wie die Seriensieger Burak und Berkan Kilic, Lokalmatador Zico Scherel sowie der Hamburger Florian Müller. Und wo „Flo“ an den Start geht, ist natürlich sein Vater und RC-Urgestein Heino Müller nicht weit.



Nach Tagen des Trainierens und den Vorläufen waren am finalen Sonntag die Endläufe an der Reihe, bei denen es ordentlich zur Sache ging



Gepflasterte Bereiche bilden die Ausnahme auf der permanenten Offroad-Rennstrecke des MC Schwedt. Die meiste Zeit ist man auf Rasengittern unterwegs

Schon während der ersten Trainingseinheiten ging es ordentlich zur Sache. Die anspruchsvolle Strecke forderte Mensch, vor allem aber dem Material alles ab und so mancher Querlenker ließ in Schwedt sein Leben – was auch für das Wildschwein galt, das den Teilnehmern nach einem spannenden ersten Trainingstag zum Verzehr gereicht wurde. Für etwas Abkühlung von der wilden Rennaction hatten vor allem die frischen Außentemperaturen gesorgt. Doch auch das sollte sich im Laufe des Events noch ändern.



Das überdachte Fahrerlager der Anlage bietet reichlich Platz zum Schrauben und Fachsimpeln



Konzentriert beobachten die Helfer in der Boxengasse das, was die Piloten vom Fahrerstand aus an der Fernsteuerung leisten



Ein weiteres Highlight des Rundkurses bildet die Steilkurve, auf der weniger Traktion herrscht, als der Untergrund vermuten lässt

Sonnenbrand

Ab Tag zwei nämlich ging es mit den Temperaturen stetig bergauf. Am letzten und spannendsten Tag, nämlich dem Sonntag mit seinen Finalläufen, brannte die Sonne erbarmungslos vom Himmel. Diverse Lokalmedien vermeldeten Temperaturrekorde für Ende Mai, was absolut glaubwürdig erschien. Doch Hitze hin oder her, die Rennstrecke wartete erneut auf die Teilnehmer und so ging es wieder mit Volldampf auf die Piste.

In der erwartungsgemäß am stärksten besetzten Klasse OR8, also den Nitro-Buggys, beanspruchten die üblichen Verdächtigen die vorderen Plätze für sich: Burak Kilic gewann souverän, sein jüngerer Bruder Berkan ergatterte Platz drei und nur Florian Müller auf Platz zwei konnte einen Kilic-Doppelsieg noch verhindern. Bei den Elos besetzte Florian Müller dann den obersten Platz auf dem Treppchen, gefolgt von Jaroslaw Poniatowski und dem Junioren Ilias Reise. Und last, but not least, siegte bei den Truggys Johannes Klett vor Sascha Banaszak und Rafal Ilendo.

Doch Ergebnislisten hin oder her: Das jährliche Vatertagsrennen beim MC Schwedt steht nicht nur im Zeichen des Wettkampfs, sondern vor allem auch der Freundschaft und Zusammengehörigkeit unter RC-Offroad-Fans. Obwohl es keine Meisterschaft zu gewinnen gibt, nehmen viele Teilnehmer eine Anreise von mehreren hundert Kilometern auf sich, um dabeizusein. Einen zentralen Anreiz dafür bildet sicher die sehr spezielle, toll ausgestattete Rennstrecke des brandenburgischen Clubs. Selbst Flutlicht ist vorhanden und ermöglicht ein genauso spannendes wie spaßiges Nachtrennen im Rahmen der Vatertagsveranstaltung, das auch in diesem Jahr großen Anklang fand. Wer Lust hat, ein verlängertes Wochenende mal so richtig rumheizen zu gehen, ist am Vatertag in Schwedt an der richtigen Adresse. <<<<

FIRSTLOOK

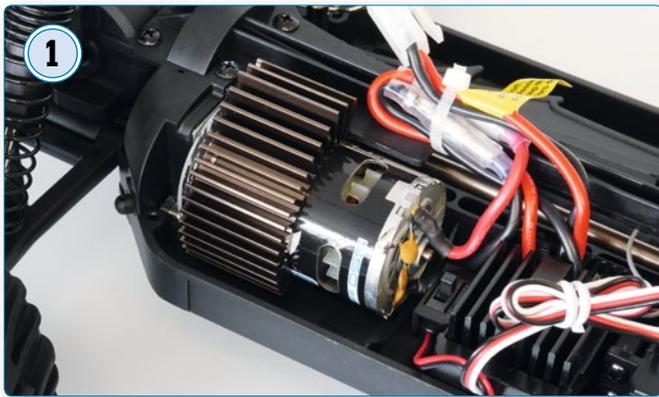
Text und Fotos: Jan Schnare

Die Sparte der 1:10er-Modelle gehört nach wie vor zu den beliebtesten überhaupt. Handlich, robust und günstig werden gerade Einsteiger von RC-Cars dieser Gattung angesprochen. Das weiß auch die Firma Absima und hat vor wenigen Monaten eine neuen Range von 1:10er-Offroadern vorgestellt. Nun sind die Modell erhältlich. Größter im Bunde ist der hier gezeigte Monstertruck.

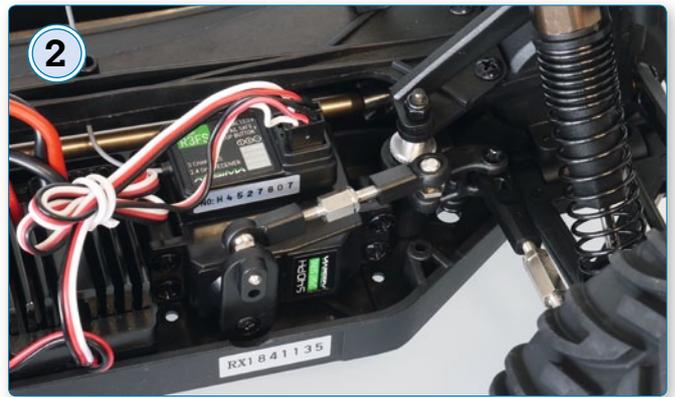
Trotz seiner bulligen Erscheinung mit insgesamt acht Öldruckstoßdämpfern, großen Monsterreifen und der giftgrünen Karosserie, richtet sich der AMT2.4 in erster Linie an gänzlich unerfahrene RC-Car-Fans. Denn während der schärfere Bruder AMT2.4BL mit einem potenten Brushlessantrieb aufwartet, ist er mit einem einfachen Bürstenmotor ausgestattet. Was auf den ersten Blick wie ein Nachteil aussieht, hat gleich mehrere positive Aspekte. Zum einen ist das Modell mit einem Verkaufspreis von 149,95 Euro erfreulich günstig. Zum anderen bleibt so noch Spielraum, um den Offroader mit steigender Erfahrung auch antriebstechnisch mitwachsen zu lassen. So ist sichergestellt, dass das Modell nicht nach ein paar Wochen schon wegen zu geringer Topspeed in der Ecke landet.

Absima bietet den AMT2.4 in zwei Varianten an. Einmal als RTR-Modell mit Motor, Servo und RC-Anlage. Und einmal für 25,- Euro mehr inklusive sogenanntem Energy Starter-Set. Dann gehören auch ein einfacher Nickel-Akku und ein passendes Ladegerät zum Lieferumfang. Wie sich das Modell in der Praxis schlägt, wird natürlich ein ausführlicher Test klären. Diesen gibt es dann in einer der kommenden Ausgaben von CARS & Details. <<<<





1 Der 550er-Bürstenmotor stellt die Basismotrisierung dar – ideal für Einsteiger



2 Das Lenkservo hat ausreichende 4 Kilogramm Stellkraft und ist serienmäßig dabei



3 Hier ist Platz für den Akku. Erfreulicherweise kann der Regler mit NiMH- oder LiPo-Akkus arbeiten



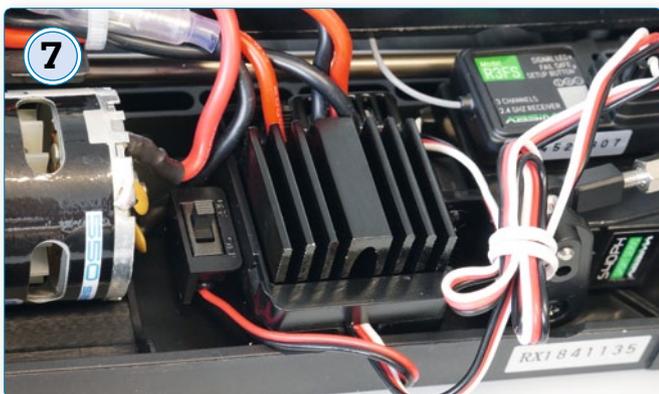
4 Rechts-links-Gewindestangen erlauben eine Einstellung des Fahrwerks



5 Schicke Zehnspeichen-Felgen mit dicken Reifen sollen im Gelände ordentlichen Halt vermitteln



6 Acht Stoßdämpfer sorgen am AMT2.4 für ein ruhiges Fahrverhalten



7 Der eigentlich solide Regler ist leider nur mit einem Tamiya-Stecker ausgestattet. Spätestens im LiPo-Betrieb sollte man auf Deans wechseln

Solide Einsteiger-Funke:
Die CR2S.V2 dürfte bei
Hobby-Neulingen keine
Wünsche offen lassen





Text: Jan Schnare
Fotos: Ripmax

DER 7. SINN

Erste Bilder der neuen Highend-Funke von Futaba

Die Firma Futaba ist eine feste Größe im Fernsteuersegment. In sämtlichen Modellbausparten genießen die hochwertig verarbeiteten und sehr sicheren RC-Systeme einen guten Ruf. Auch bei RC-Car-Fahrern stehen die Edelfunken natürlich hoch im Kurs, egal ob Einsteiger-, Fortgeschrittenen- oder Highend-Modelle gefragt sind. Während die T4PX bisher das obere Ende der Skala bildete, hat Futaba nach einigen Jahren endlich nachgelegt und mit der brandakutellen T7PX eine komplett überarbeitete Siebenkanal-Computerfernsteuerung herausgebracht. In diesem kurzen Preview zeigen wir einige der Highlights des neuen Top-Senders.



Das große 4,3-Zoll-Farb-Touchdisplay zeigt alle wichtigen Informationen übersichtlich und intuitiv bedienbar an



Die Position von Lenkrad und Gas-Bremshebel kann verändert werden. Sämtliche Schalter und Geber lassen sich frei belegen

Neben der Möglichkeit, sagenhafte sieben Kanäle ansteuern zu können, fällt einem beim Betrachten des neuen Senders natürlich ein Highlight sofort auf: Das 4,3-Zoll-Farb-Touchdisplay, über das die gesamte Programmierung erfolgt. Die grafisch geführte Benutzeroberfläche mit der bekannten einfachen Futaba-Menüstruktur, sorgt für eine leichte Bedienung. Die Navigation erfolgt intuitiv über den Bildschirm und die Zusatztasten auf der Senderoberseite. Dabei stehen selbstredend alle gängigen Features zur Verfügung. Neben den Übertragungsprotokollen T-FHSS SR, T-FHSS, S-FHSS und FASST(C2) gibt es bei T-FHSS auch einen Rückkanal für eine Telemetrie-Funktion. Außerdem können Expo- und Dual-Rate-Werte eingestellt, Rundenzeiten genommen, Modelle gespeichert, Softwareupdates durchgeführt und Failsafe-Werte programmiert werden. Zur individuellen Anpassung der Ergonomie an die eigenen Vorlieben können nicht nur Lenkrad- und Gashebel-Position verändert, sondern auch alle Geber und Schalter frei den gewünschten Funktionen zugeordnet werden. Zu den weiteren Features zählen eine NFC-Funktion für kontaktlose Updates mit Android-Geräten, 40 interne Modellspeicher (erweiterbar per SD-Karte), Rundenzeitnahme, ABS-Funktion, eine Auswahlmöglichkeit zwischen normalem und High-Speed-Übertragungsmodus sowie eine Sprachausgabefunktion.

TECHNISCHE DATEN

- Kanäle: 4 (bei Telemetriernutzung), 7 (bei S-FHSS) • Übertragungssystem: T-FHSS SR/T-FHSS/S-FHSS/FASST(C2) • Frequenzband: 2,4 GHz • Sendeleistung: 100 mW • Reaktionszeit: 2,4 ms • Betriebsspannungsbereich: 6-7,4 V • Gewicht: 580 g • Display: 4,3" Farb-Touch



Designtechnisch ist die neue Futaba-Fernsteuerung keine Revolution, sondern setzt eher auf Altbewährtes

Die neue Futaba T7PX wird in Deutschland über Ripmax vertrieben und ist im Fachhandel erhältlich. Zum Lieferumfang gehören der Sender T7PX 2,4 GHz, der Empfänger R334SBS sowie eine mehrsprachige Bedienungsanleitung. Zum Betrieb wird noch ein entsprechender Senderakku benötigt. Der Preis für das Set beträgt 709,- Euro. <<<<<

Anzeige

Dieses Produkt könnt Ihr hier kaufen:

Seit über 30 Jahren Experten

rc-car-online.de

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



Text und Fotos:
Markus Hummel

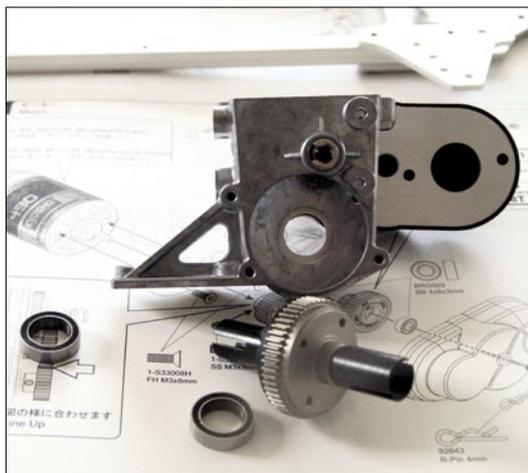
Ein Tuning-Buggy aus den 80ern

WHEEL-O-MAT

Vor einigen Jahren beschloss die traditionsreiche Firma Kyosho, ihre legendären 1:10er-Buggymodelle aus den 1980er-Jahren in technisch verbesserten Versionen wieder aufzulegen. Damit war die Legendary Series geboren. Den Anfang machte der allseits bekannte Scorpion, gefolgt von Beetle und Tomahawk sowie dem unerreichten Optima. Seit Kurzem ist mit dem Turbo Scorpion der nächste Sprössling dieser Ahnenreihe im Handel erhältlich. Dieser Test soll nun die Unterschiede zum ursprünglichen Scorpion sowie die Gemeinsamkeiten mit den anderen „Legenden“ näher beleuchten.

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE





Gummigedichtete Kugellager sowie das komplett vormontierte Differential aus gefrästem Metall deuten auf die Hochwertigkeit des Antriebsstrangs hin



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

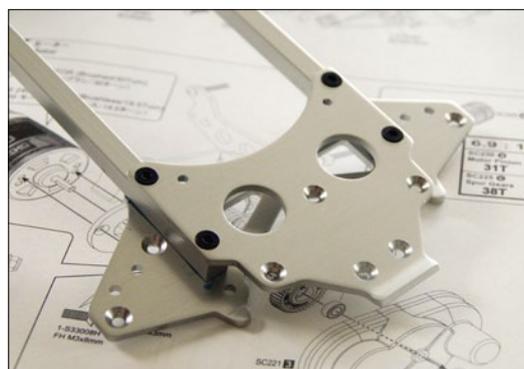
Mit dem Scorpion brachte Kyosho 1982 eine für damalige Verhältnisse absolut renntaugliche 2WD-Version eines Dune-Buggys auf den Markt. Der Turbo Scorpion wurde nun konsequent optimiert und serienmäßig mit Tuningteilen ausgeliefert, die in ihrer Evolution nach und nach bei den Modellen Tomahawk und Optima weiter entwickelt wurden. Beim Betrachten des Lieferumfangs fällt der Blick zuerst auf die hochwertig verpackten Alu-Dämpfer, Räder, Getriebebox und Aluteile. Alles in tollen Blisterverpackungen zur Schau gestellt. Die restlichen Teile befinden sich in einem kleinen Karton, alles fein säuberlich nach Bauschritten in Plastikbeutelchen eingeschweißt. Eine als vorbildlich zu bezeichnende Montageanleitung und ein umfangreicher Dekorbogen, der für zwei Modelle ausreichen würde, sowie ein schönes Poster im Format Din A3 runden den Lieferumfang gelungen ab. Auf jegliche Elektrik vom Lenkservo bis zum Motor und Regler wurde wie bei anderen Wettbewerbsmodellen verzichtet, sodass jeder Fahrer hier seine individuellen Vorlieben ausleben kann.

Bauanleitung

Vor dem Vergnügen des Fahrens steht jedoch auch hier – wie bei allen Kyosho-Modellen der 1980er-Jahre – der Zusammenbau, der es dem Piloten ermöglicht, sein Modell von Grund auf bestens kennenzulernen. Im Folgenden soll nun etwas näher auf die erforderliche Montage eingegangen werden, die mit etwas Übung innerhalb von 3 bis 4 Stunden zu bewältigen ist.

Los geht die Montage wie beim Urmodell mit der Basis, dem Leiterrahmen aus Alu, dem Servo-Saver und dem vorderen Dämpferhalter. Die Getriebebox aus Aludruckguss wird bereits montiert geliefert. Lediglich das gefettete Differential aus Metall und zwei Kugellager müssen noch eingesetzt werden. Beim Einbau des Motors hat man die Wahl zwischen zwei Untersetzungen: 6,9:1 oder 8,3:1 – beide sind im Lieferumfang enthalten. Die kürzere Variante ist für mehr Drehmoment ausgelegt, die längere ermöglicht höhere Topspeeds.

Der Vortrieb erfolgt über einen Motor der 540er Standardbaugröße. In Fall des Testmodells kommt hier ein bewährter Brushlessmotor mit 10 Turns und passendem Hobbypower-Regler zum Einsatz. Dieser leistet bereits im Tomahawk beeindruckende Dienste und Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 60 Stundenkilometer sollten damit bei Verwendung eines zweizelligen LiPo-Akkus kein Problem darstellen. Die



Massive Sandwichbauweise aus Vollalu liefert ein absolut verwindungssteifes Chassis

Antriebsenergie wird über zwei Kardanknochen an die 2,2-Zoll-Buggyreifen mit Miniblockprofil übertragen. Im Gegensatz zur Version aus den 1980er-Jahren setzt Kyosho bei ihren Re-Releases nun auf 48dp-Getriebezahnräder, die in Kombination mit einer Rutschkupplung einen absoluten „smoother“ Vortrieb und die Verwendung von stärkeren Brushless-Aggregaten ermöglichen. Geschützt wird das Getriebe von einer Kunststoffabdeckung, die zugleich als Halterung für den Heckspoiler fungiert. Dies erhöht im Überschlagsfall wesentlich besser die Haltbarkeit als die Drahthalterungen beim Ur-Scorpion.

Treibende Kraft

Nach der Montage der hinteren Dämpferbrücke und des Motorschutzkäfigs aus flexiblem Plastik wird die Druckguss-Getriebeeinheit mit dem Leiterrahmen



Die Chassiswanne bietet ausreichend Platz für die RC-Komponenten



Der Brushlessmotor wird durch einen Kunststoffkäfig gut geschützt

MEIN FAZIT



Der neue Turbo Scorpion von Kyosho bleibt dem Wesen des einzigartigen Scorpion Design treu, verfügt jedoch über größere, moderne 2,2-Zoll-Räder im Scorpion-Stil für eine verbesserte Offroad-Performance. Darüber hinaus bieten die 12-Millimeter-Öldruckstoßdämpfer des Optima exzellente Dämpfungseigenschaften, die in Kombination mit den High-Grip-Vorder- und Hinterreifen, der 20-Millimeter breiteren Spurweite und einem 10-Millimeter längeren Radstand als der ursprüngliche Scorpion zu einem verbesserten Fahrverhalten beitragen. Durch die Rund-Um-Modernisierung ist der Turbo Scorpion bereit, moderne Antriebssysteme zu akzeptieren und auf modernen Rennstrecken Spaß zu bereiten. Ich bin schon gespannt, welche Modelle als nächstes in der Legendary Series erscheinen.

Markus Hummel

-
- Moderne Reifen
- Gute Teilequalität
- Brushlessfähig
-

.....



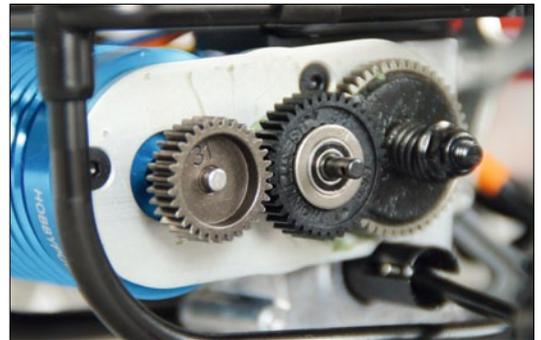
Ölige Dämpfermontage



Alle Inbusschrauben auf der Unterseite sind sauber in ihren Alubauteilen versenkt

Karosserie wartet nur noch auf eine passende Lackierung mit weißer Lexanfarbe. Danach muss nur noch der Fahrerhäkig nebst scaliger Dach- und Seitenbeleuchtung angeschraubt werden. Kyosho bietet hierfür sogar einen passenden LED-Lichtersatz an, der separat zu erwerben ist. Der beiliegende Fahrerkopf sowie der umfangreiche Dekorbogen komplettieren den Scale-Look.

Bevor es auf die Piste gehen kann, muss zuerst noch ein 2s-LiPo-Akku eingesetzt werden. Dieser wird einfach von unten in die Chassiswanne eingelegt. Hierfür ist es hilfreich, wenn zuvor die Reglerkabel in der Batteriewanne nach unten gelegt werden. Damit ergibt sich ein sehr mittig verteilter Schwerpunkt, der eine ausgeglichene Traktion erwarten lässt.



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



„Das Fahrverhalten ist um Längen besser und stabiler als das des Ur-Scorpions.“



Der Original Scorpion ist eher ein Vitrinenmodell, der Turbo Scorpion gehört auf die Rennstrecke

Männchen machen

Die erste Akkuladung wurde zwecks Einstellung des Lenkservos und des Reglerverhaltens noch vor dem Haus auf Asphalt und im heimischen Garten durchgeführt. Hier haben die Hinterreifen bereits ihr enormes Grip-Potenzial unter Beweis gestellt: bei ruckartigem Gasgeben waren aufgrund des kraftvollen Brushlessmotors meterlange Wheelies kein Thema. Nachdem während der ersten Fahrten die Lenkung sauber justiert war, ging es auf eine sandige Feldstrecke. Nach der Montage der beiliegenden Öldruckstoßdämpfer wurden auf den harten Wiesenabschnitten ehrlicher Weise keine fahrwerks-technischen Wunder erwartet – eher ein Gehüpf, wie man es von früheren Tamiya-Buggys gewohnt war. Doch erstaunlicherweise fuhr sich das Modell auf der festgetretenen Erde überaus gut.

Das Fahrwerk schien mit jeder Akkuladung besser anzusprechen. Die Reifen hatten phänomenalen Grip, sodass auch im Feld die volle Motorleistung auf den Boden gebracht werden konnte. Dank seines sehr



Die Hinterachse weist massive Schräglenker aus Vollaluminium auf. Im Vordergrund sind die Standard-Radmitnehmer gut zu erkennen



Der Frontrammer muss der Leichtbauweise Tribut zollen. Er ist aber dennoch von sehr hoher Kunststoffqualität

geringen Eigengewichts und der wirklich sauber arbeitenden Dämpfer glitt der Turbo Scorpion regelrecht über die kleinen Bodenebenheiten. Es war eine wahre Pracht, beim Durchziehen des Gashebels die Dreckfontänen am Heck des Modells hochspritzen zu sehen. Drifts und wilde Donuts waren dank des Heckantriebs kein Problem. Bei Sprüngen war die Fluglage per Funke problemlos zu korrigieren. Unprofessionelle Landungen und Überschläge verzeiht das Modell aufgrund seiner kompakten und stabilen Bauweise – abgesehen von den Dachscheinwerfern – problemlos. Das Fahrverhalten ähnelt dabei sehr dem des Kyosho Tomahawk, ist aber um Längen besser und stabiler als das des Ur-Scorpions.

Der Hobbypower-Fahrerregler akzeptiert sogar die Verwendung eines 3s-LiPos. Damit ist der Turbo Scorpion jedoch weder auf Asphalt noch im Gelände beherrschbar. Überdies würde dadurch der Verschleiß bei den Bauteilen enorm in die Höhe getrieben werden, weshalb hiervon langfristig abzuraten ist.

Zurück zur Inspektion

Nach einigen Akkuladungen auf Asphalt und Sand musste sich der Turbo Scorpion einem intensiven Checkup unterziehen. Die Anbauteile wie Lampen sind dabei leider teilweise bei Überschlägen abgebrochen. Diese sollte man bei ernsthaften Rennambitionen vorab entfernen. Ansonsten sind keine weiteren Beanstandungen zu machen, wenn man alles gemäß der sehr guten Bauanleitung gebaut und mit Sicherungslack gesichert hat. Bis auf etwas Sand, Rost und Staub steht der Turbo Scorpion da wie neu. Besonders beeindruckt haben während des gesamten Tests die Grundstabilität sowie die enormen Performance-Reserven des Modells. Ein aktueller Wettbewerbsbuggy weist zwar mehr mehr technische Spielereien und Einstellmöglichkeiten auf, kann aber in Puncto Stabilität und Aussehen definitiv nicht mit dem Turbo Scorpion mithalten. Das Fahrzeug kann einem den Spaß am 2WD-Buggyfahren definitiv zurückgeben. <<<<



Per optional erhältlichem LED-Lichtersatz können sowohl die Dachscheinwerfer als auch die Seitenscheinwerfer beleuchtet werden

Text und Fotos: Michael Klaus

Zehn-Stunden-Rennen in Marzahn

BIS ZUR MITTERNACHTSSTUNDE

Der Kienberg-Ring in Berlin war am 24. Juni 2017 der Schauplatz des alljährlichen Teamrennens, das um Punkt Mitternacht endet. In diesem Jahr wurde die Fahrzeit sogar noch um zwei Stunden verlängert, wodurch die Teams nun ganze zehn Stunden mit ihren Fahrzeugen durchhalten mussten. CARS & Details-Autor Michael Klaus war bei dem Event vor Ort und berichtet über die Highlights.

Ein Team bestand beim Teamrennen in Berlin aus mindestens drei Fahrern und einem Einsatzfahrzeug. Das Modell durfte nur im absoluten Notfall mit Rücksprache der Rennleitung ausgetauscht werden. Der Veranstalter wollte damit vermeiden, dass einfach nur das Fahrzeug anstatt der Akkus gewechselt wird. Die Akkuwechsel waren neben der Strategie, der richtigen Motorwahl, fehlerfreiem Fahren und wenigen Defekten das „Salz in der Suppe“. Die Teams hatten bereits Erfahrungen aus dem Vorjahr. Sie vertrauten 17,5-Turns-Motoren und Akkus mit viel Kapazität, sodass Fahrzeiten von 25 bis fast 40 Minuten möglich waren. Beim Blick auf die schnellsten Rundenzeiten lagen die Teams innerhalb von einer Sekunde, sodass mit konstanter Fahrweise alles möglich war.

Countdown

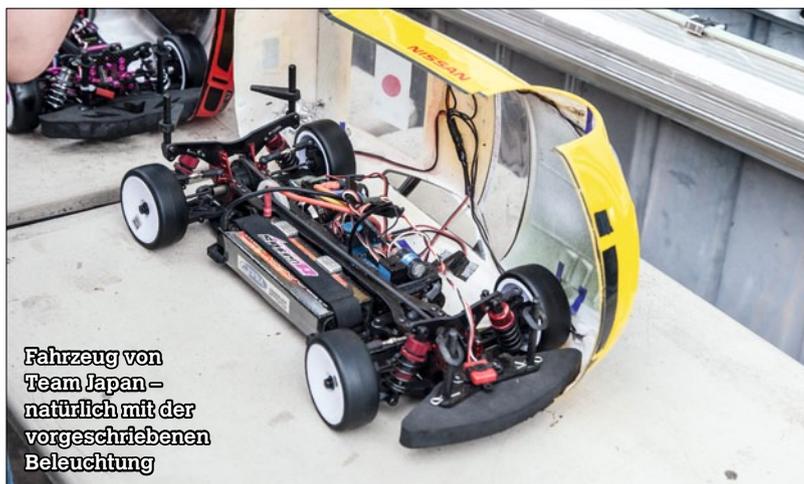
Das Rennen startete am Samstagmorgen um 9 Uhr mit dem freien Training. Bei super Wetter und Sonnenschein war das überdachte Fahrerlager von den Teilnehmern schnell bezogen. Darin bereiteten die Teams ihre Schrauberplätze mit den Ladegeräten und der notwendigen Technik vor. Für das 10-Stunden-Rennen musste alles seine Ordnung haben. Der Vormittag wurde von den Teams für Setuparbeiten und Festlegung der Strategie genutzt. Auch Akkuwechsel wurden simuliert. Rund um die Strecke war alles angerichtet und natürlich wurde für das leibliche Wohl gesorgt. Vom Imbiss wurden leckeres Grillfleisch und viele andere Leckereien angeboten.

Vor dem Start wurden die Teams für die Fahrerbesprechung und Teamfotos zusammengerufen. Dabei erklärte Rennleiter Ralph Schmidt ein paar Regeln für

das Rennen. Unter anderem musste die Beleuchtung an den Fahrzeugen von Beginn bis zum Schluss funktionieren. Diese wurde direkt aus dem Empfänger oder von einer 9-Volt-Block-Batterie gespeist. Die Teams kontrollierten sich diesbezüglich gegenseitig in der technischen Abnahme. Die Startplätze wurden ausgelost und das Rennen ging schließlich um 14 Uhr mit einem fliegenden Start los.

Kopf an Kopf

Zu Beginn lagen die Fahrzeuge sehr dicht beieinander. Auf der kurvenreichen Strecke war überholen kaum möglich, sodass man auf einen Fehler seines Gegners hoffen musste. Nach mehreren Positionswechseln übernahm Team Fernjesteuert die Führung vor Team LMI-Racing, welches durch einen späteren ersten Akkuwechsel kurz in Führung lag. In den verbleibenden Stunden setzte sich Team Fernjesteuert Runde für Runde ab und fuhr fast ohne Defekt bis ins Ziel. Gebremst wurde das Team kurzzeitig durch einen losen Heckspoiler, der jedoch schnell wieder befestigt werden konnte.



Fahrzeug von Team Japan – natürlich mit der vorgeschriebenen Beleuchtung



Gruppenbild nach dem Rennen
– nächstes Jahr geht es in die nächste Runde



Das Chassis des 911er-Porsche vom Team Ferngesteuert

Team LMI-Racing konnte nicht ganz mithalten, da ein Dämpfer undicht war und gewechselt werden musste. Am Ende fehlten ihnen 32 Runden bei dem Zieleinlauf zum Hattrick. Dahinter setzte sich Team Japan gegen die Kurvenbeißer und Streetracer durch, wobei dieses Teams mit verschiedenen Defekten wie übergesprungenen Riemen, gebrochenen Kardans, Outdrives und Blades in die Box mussten. Der Reifenverschleiß hielt sich bei den gefahrenen Runden mit drei bis vier Sätzen absolut in Grenzen, wenn man bedenkt, dass das Fahrzeug des führenden Teams bei einer Rundenzahl von 1.855 bei der Streckenlänge von 165 Meter insgesamt über 306 Kilometer zurückgelegt hatte.



MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE

Bis Mitternacht wurde in Marzahn gefahren

2018 wieder

Das Zehn-Stunden-Rennen wurde durchweg positiv aufgenommen und war ein tolles Event. Den besonderen Reiz machten die eintretende Dunkelheit und das Fahren auf der beleuchteten Strecke aus. Erstaunlich war, dass die Teams bei Nacht nicht wirklich langsamer waren. Alle waren froh, dass sie die Ziellinie mit ihren Fahrzeugen um Punkt Mitternacht überqueren konnten und die Anspannung fiel so langsam ab. Damit wurde ein Ziel von allen Teams erreicht. Bei der abschließenden Siegerehrung gab für alle Fahrer der Teams eine Urkunde. Die Organisation war super. Einen Dank an den Rennleiter Ralph Schmidt, Stefan Schulz in der Zeitnahme und die fleißigen Helfer, welche das Event ermöglichten. Weiter geht es im nächsten Jahr mit dem Team-Rennen. <<<<<

ERGEBNISSE					
RANG	TEAM	RUNDEN	GESAMTZEIT	SCHNELLSTE RUNDE	GESAMTSTRECKE
1.	Ferngesteuert	1855	10:00:19,982	17,625	306,1 km
2.	LMI-Racing	1823	10:00:02,128	17,675	300,8 km
3.	Japan	1705	10:00:16,453	17,851	281,3 km
4.	Kurvenbeißer	1674	10:00:05,832	17,814	276,2 km
5.	Streetracer	1568	10:00:15,692	18,271	258,7 km

Wüstentruck für Hobbyeinsteiger



Text und Fotos: Oliver Tonn

SANDERSCHEINUNG

Sonntagmorgen, die Sonne lacht, die Vögel zwitschern – was gibt es da Schöneres, als sich mit dem RC-Offroader ins Gelände zu begeben und es so richtig krachen zu lassen? Okay, mancher bleibt sonntags lieber im Bett. Doch das ist für uns Hobbyheizer keine Option. Wenn die Kieskuhle ruft, dann folgen wir. Und der Maverick Strada DT ist natürlich mit von der Partie.

Ursprünglich war es nur ein kleiner Anteil der RC-Piloten, die sich für maßstabsverkleinerte Wüstentrucks und ihre optisch wie technisch durchaus speziellen Vertreter interessierten. Eine Nische in der Nische, sozusagen. Doch die Schar der Anhänger wuchs rasch und heute gehören Desert Trucks, wie ihre englischsprachige Bezeichnung lautet, zu den häufigen Gästen von Fun- und Bashzirkeln. Gegenüber ihren engen Verwandten, den Short Course Trucks, verfügen sie in der Regel über kompaktere Karosserien und freistehende Räder. Dadurch lassen sich lange Federwege generieren, ohne dass die Räder beim Einfedern an die Innenkotflügel schlagen könnten.

Alles dabei

Als bevorzugten Kundenkreis hat man für den Maverick Strada DT seitens des Herstellers speziell Hobbyeinsteiger auserkoren. Diese verlangen nach unkomplizierter, robuster Technik sowie Fahrleistungen, die einen hohen Funfaktor erzeugen. Kein Problem, all das kann die moderne RC-Industrie locker bieten. Doch da ist ja noch die Sache mit dem Preis. Ein Anfänger, der noch gar nicht so genau weiß, ob ihm das Hobby auch längerfristig Spaß macht, wird ungern mit Geld geradezu um sich schmeißen wollen. Also zählt neben Optik, Technik und Spaßpotenzial besonders auch ein günstiger Preis zu den obersten Punkten auf der Anforderungsliste.

Um keine Kostenexplosion zu riskieren, verzichtet Maverick bei der Bestückung des Strada DT auf die ebenso moderne wie potente Brushlesstechnik. Stattdessen treibt ein konventioneller Bürstenmotor mit 22 Turns die Räder voran, was von

vorherein klar macht: Leistungsorgien werden sich mit diesem Antrieb nicht feiern lassen. Doch wer zum ersten Mal im Gelände unterwegs ist, für den sind Parameter wie Höchstgeschwindigkeit ohnehin zweitrangig. Viel wichtiger sind ein gutes Ansprechverhalten und eine adäquate Kraftentfaltung. Und die lassen sich durchaus auch mit einer 540er-„Büchse“ wie dem MM-22 aus dem Strada DT erzeugen.

Kontrolleinheit

Damit der Motor mehr als nur Stillstand und Vollgas kennt, wurde ihm ein spritzwassergeschützter, passiv gekühlter Fahrtenregler an die Seite gestellt. Dessen Turnslimit – also die maximale Motoren-Belastbarkeit – fällt mit mindestens 12 deutlich potenter aus als der Motor selbst. Wem die Leistung des Strada also längerfristig nicht genügt, der kann mit einem stärkeren Bürstenmotor bei gleichzeitig geringem Kostenaufwand für Abhilfe sorgen. Und damit überhaupt irgendeine Motorenbelastung entsteht, benötigt der Strada natürlich Strom. Dafür zeichnet der werkseitig beiliegende NiMH-Akku mit seiner Nennspannung



Einfache, erprobte Technik dient dem Strada DT als Basis. Damit können speziell Hobbyeinsteiger sehr gut leben

von 7,2 Volt und einer Kapazität von 1.800 Milli-amperestunden verantwortlich. Auch für ihn gilt: Kein echter Powerriegel, aber robust und für die ersten Fahrten durchaus geeignet. Und genau diese ersten Fahrten können nach dem Laden des Akkus eigentlich direkt losgehen, denn der Maverick ist als waschechter Vertreter der RTR-Sparte bei Auslieferung natürlich komplett vormontiert.

Die ersten Testfahrten wurden auf einem abwechslungsreichen Gelände mit Lehm, Schotter sowie einigen größeren Abschnitten in Angriff genommen. Auch, wenn die echten Desert Trucks bevorzugt auf Terrain mit sandigem Untergrund unterwegs sind, lassen sich natürlich auch alle anderen Geländeformen unter die Räder zwingen. Die ersten Züge am Gashebel bestätigten das bereits erwartete Bild: In Sachen Topspeed reißt der MM-22-Motor keine Bäume aus. Sein Drehmoment ließ hingegen kaum Wünsche offen. So kraxelte der Allradler problemlos auch steile Abhänge hinauf und kämpfte sich wacker durch tiefe, schwere Böden. Abwechslungsreiches Pilotieren ist mit ihm locker zu bewerkstelligen.

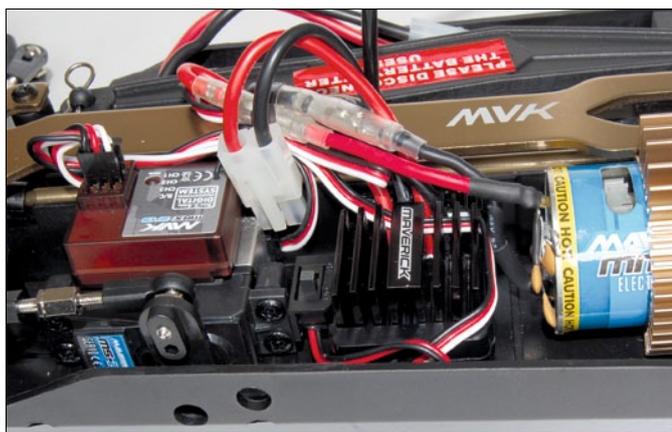


Von den Kegeldiffs geht's über Stahl-Antriebswellen in Knochenbauweise zu den Rädern des Allradlers. Der gesamte Antriebsstrang dürfte auch deutlich stärkere Triebwerke vertragen als den Serienmotor

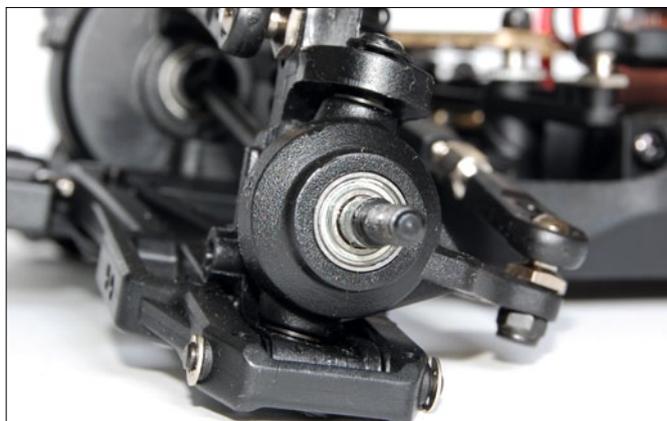


Mit ihren langen Federwegen erlauben die Stoßdämpfer auch Ausflüge ins härtere Gelände. Per Silikonölen mit unterschiedlichen Viskositäten lassen sich die Dämpfer auf die jeweiligen Gegebenheiten abstimmen

Besonderes Augenmerk wurde auf die Karosserie des Strada DT gelegt. Die zweiteilige Konstruktion ist bereits fahrfertig ausgeschnitten und lackiert. Fahrer- und Beifahrer-Dummies sowie ein (nicht fahrbares) Ersatzrad erzeugen durchaus Realitätsnähe



Das gesamte Elektronikpaket ist eher auf Funktionalität als auf totale Performance ausgelegt. Für die Ansprüche von Hobbyeinsteigern Reicht das aus, aber mit steigender Erfahrung wird früher oder später der Wunsch nach längeren Fahrtzeiten und mehr Power erwachen. Macht nix, der Tuningmarkt bietet alles, was das Heizer-Herz begehrt



Als Radlagerung kommen staubgedichtete Kugellager zum Einsatz



Statt sie einfach schön abzuheben, kippt der Strada-Fahrer die Karo seines RC-Cars nach vorne. Ein bisschen Extravaganz muss manchmal eben sein



Die Differenziale sind werkseitig gefettet und damit gegen Verschleiß gewappnet. Die recht grobe Verzahnung des großen Tellerrades erzeugt vermutlich einiges an Reibung, überträgt dafür aber auch hohe Kräfte ohne zu ächzen

MEIN FAZIT



Wüstenrucks zählen zu den Spaßklassen, die zuletzt viel Zuspruch in der Hobbygemeinde erfahren haben. Gute Offroad-Tauglichkeit und nicht zuletzt auch ein spektakuläres Aussehen umgrenzen den Rahmen, den auch der Maverick Strada DT ausfüllt. Mit seiner einfachen, aber funktionalen Technik stellt er speziell für Neulinge eine gute Wahl dar.

Oliver Tonn
Fachredaktion CARS & Details

Robuster Aufbau
Kompletter Lieferumfang
Spektakuläre Optik

Mäßige Fahrleistungen



Die ordentliche Traktion der Serienbereifung treibt den 4WD-Boliden problemlos Steigungen hinauf



Zugegeben, Wüsten-Feeling kam bei den Testfahrten in der winterlichen, nass-kalten norddeutschen Tiefebene nicht grade auf. Trotzdem hatten wir viel Spaß mit dem Maverick

Kommando Vollgas

Apropos Pilotieren: Dabei kommt der serienmäßigen Fernsteuerung mit der Bezeichnung MTX-243 entscheidende Bedeutung zu. Der Coltsender ließ in der Praxis kaum Wünsche offen. Sein Gehäuse ist von ordentlicher Kunststoff-Qualität. Der Funktionsumfang ist überschaubar, deckt aber alles ab, was man zum Fahren mit dem Strada DT benötigt. Und zu guter Letzt kommt der Sender mit nur vier Mignonzellen in AA-Baugröße aus, was sein Kampfgewicht schön niedrig hält. Dass er im modernen 2,4-Gigahertz-Band arbeitet, ist mittlerweile obligatorisch, soll aber dennoch nicht unerwähnt bleiben.

Zu den elementaren Säulen bei der Konstruktion eines Offroaders zählt natürlich die Aufhängung und hier im speziellen die Stoßdämpfer. Beim Strada übernehmen insgesamt vier Öl Druckdämpfer aus Kunststoff diesen entscheidenden Part. Auch sie sind einfach, aber funktional aufgebaut. Per unterschiedlicher Silikonöle lässt sich das Dämpfungsverhalten nach eigenem Ermessen anpassen. Das serienmäßige Dämpfersetup erwies sich als eher etwas weicher. Selbst gröbere Bodenwellen wurden gut abgefedert, sodass die griffigen Reifen meist Bodenkontakt behielten. In Kurven neigt der Strada DT in der Werksabstimmung etwas zum

Wanken, was sich allerdings in einem überschaubaren Rahmen hält. Insgesamt rollt der Wüstentruck recht gutmütig abgestimmt zu seinem neuen Besitzer, was angesichts der Zielgruppe absolut sinnvoll erscheint.

Unverwechselbar

Ein absolutes Highlight des Strada DT stellt seine Karosserie-Konstruktion dar. Sie besteht aus einem beplankten Käfig mit angedeuteten Fahrer- sowie Beifahrer-Dummies und verleiht dem Truck einen sehr speziellen Look. Statt schnöde vom Fahrgestell abgehoben zu werden, lässt sich die Haube nach vorne klappen und gibt so den Zugriff auf das Kunststoff-Wannenchassis frei. Sowohl auf der Arbeitsplatte, als auch während der Fahrt erzeugt die Karo-Käfig-Combo einen gleichermaßen realistischen wie spektakulären Auftritt.

Dass der Maverick Strada DT mit seinem Werksmotor keine Löcher in den Asphalt brennen würde, war eigentlich von Anfang an zu erwarten. Dennoch erzeugt der Antrieb einen angemessenen Vortrieb. Drehmoment und Geländegängigkeit des Wüstentrucks sind für ein Modell der Einstiegsklasse absolut okay und schnüren mit der sehr gelungenen Optik ein Gesamtpaket, das durchaus Freunde finden dürfte. <<<<<



MTX-243 heißt die mitgelieferte Colt-Fernsteuerung. Sie kann das, was eine RTR-Funke können muss



Um Hauptzahnrad und Motorritzel von Sand und Steinchen abzuschirmen, wird der Bereich großräumig durch demontierbare Kappen abgedeckt

CAR CHECK

Maverick Strada DT LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 274,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

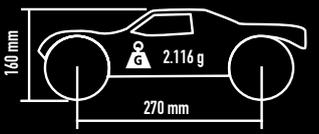
Technik:
 Allradantrieb, zwei Differenziale, vier Öl Druckstoßdämpfer, voll kugelgelagert

Benötigte Teile:
 Vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:

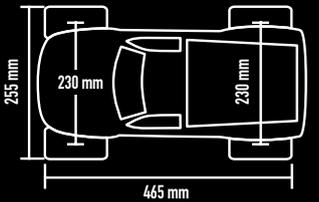

160 mm

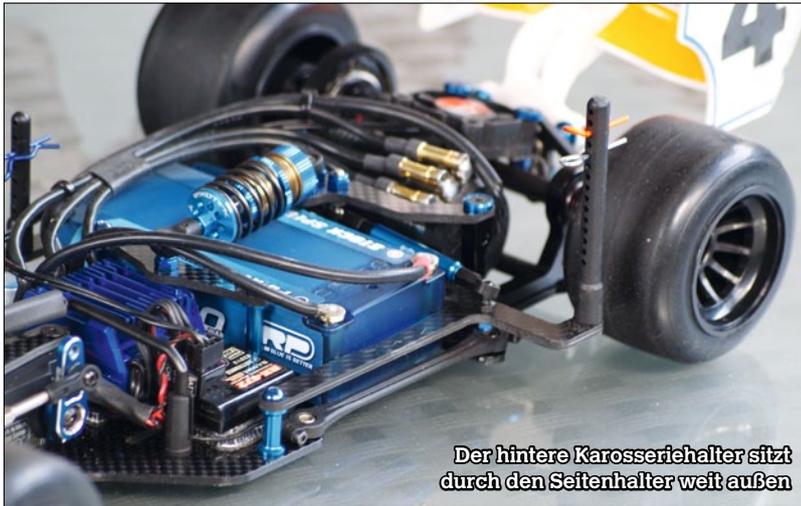
270 mm



255 mm

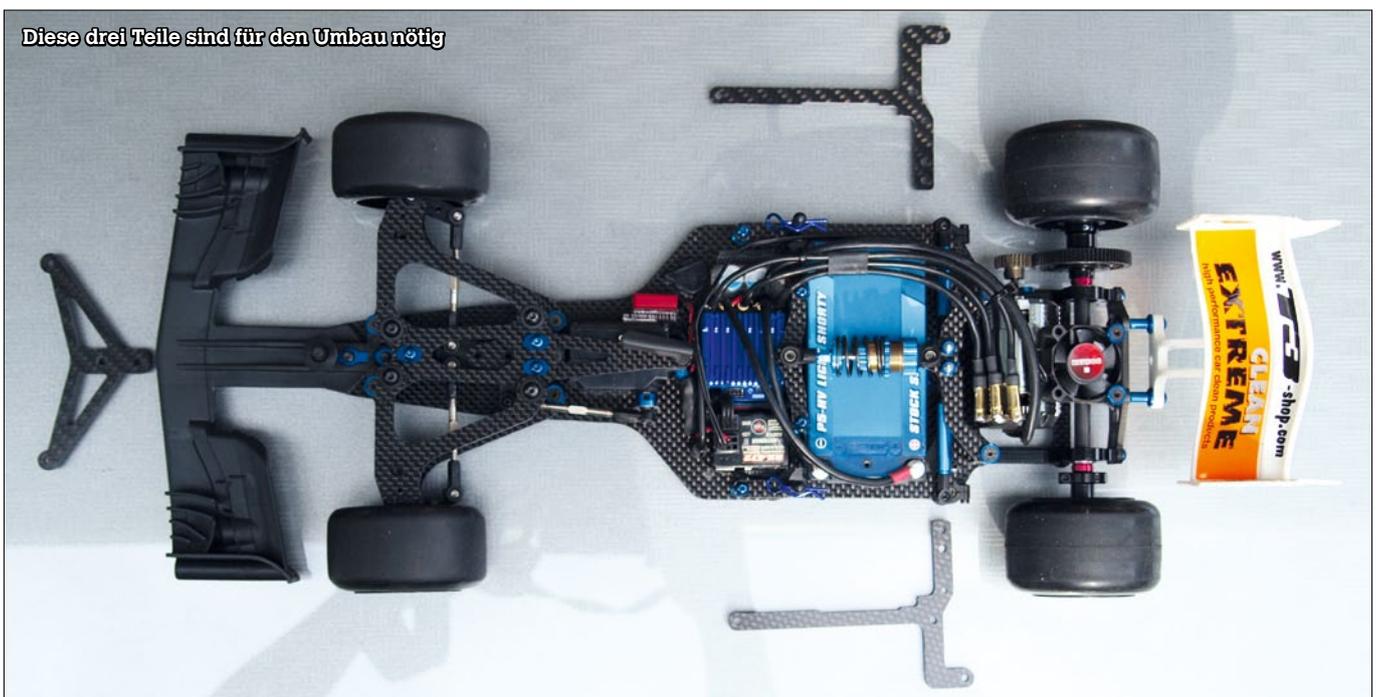
465 mm



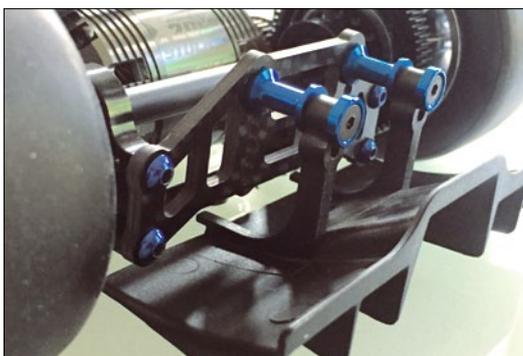


Der hintere Karosseriehalter sitzt durch den Seitenhalter weit außen

Auf einigen Strecken haben die Formel 1-Chassis zu viel Vorderachsgriff. Dieses Problem konnte mit einer Kohlefaserplatte zwischen den beiden unteren Aufhängungspunkten gelöst werden. Damit wird die Vorderachse steifer. Das führt dazu, dass beim Einlenken weniger Grip erreicht wird. Diese Änderung ist zwar nicht zwingend erforderlich, ergibt jedoch durchaus Sinn, da die Setup-Möglichkeiten so mehr Spielraum zulassen. Abschließend lässt sich sagen, dass der Umbau eines Formel 1-Chassis für die neue LMP-Klasse einfach und ohne großen finanziellen Aufwand zu bewerkstelligen ist. Mit ein paar Handgriffen erhält man ein fast komplett neues Modell und ist mit entsprechenden Reifen und einer Regler-Motor-Kombi bereit für eine neue Rennklasse.



Diese drei Teile sind für den Umbau nötig



Diffusorbefestigung am Team Associated RC10F6 mit verschiedenen Befestigungspunkten

den gesamten Umbau beläuft sich je Modell also auf 30,- bis 35,- Euro. Der Bezug erfolgt über den Online-Shop von TRR-Racestuff unter www.trr-racestuff.de.

Zweiter Test

Zuerst wurde der Umbausatz am XRAY X1'17 getestet. Aufgrund der positiven Erfahrungen sollte als Zweites der Team Associated RC10F6 ebenfalls gleich mit Erscheinen im April umgebaut werden. Pünktlich wurden die Teile vor dem Demolauf im Rahmen des Superlaufs in Ingolstadt fertig und erfolgreich getestet. Für die vordere Karosserieaufnahme wurde eine 3-Millimeter-CFK-Platte mit bereits geschnittenen M4-Gewinden angefertigt. Für die hintere Befestigung wurden zwei Halter aus 2,5-Millimeter-Kohlefaser verwendet, wodurch die Karosseriehalter weiter außen stehen, was für eine gute Stabilität der Karosserie sorgt. Für die Formel 1-Fahrzeuge von Team Associated (F6), XRAY (X1'16/17), Shepherd (Velox), Roche (Rapide F1) und Serpent (SF2/SF3) gibt es bereits Umbausätze. Für weitere Fahrzeuge wie den Tamiya F104 V2, TRF 102 und VBC Lightning werden die Umbausätze bald folgen. Der vordere Halter passt übrigens an alle gängigen Formelfahrzeuge.

Nach einigen Entwürfen sendete Ulf Bohlender seine Konstruktionsdaten an TRR-Racestuff, die Umbausätze und Tuningteile hauptsächlich aus Kohlefaser für Wettbewerbsmodelle anbieten. Dort wurden die Teile aus Kohlefaser gefertigt. Der Umbausatz besteht aus dem vorderen Karosseriehalter (einzeln bei 10,80 Euro) und der hinteren Befestigung (für den RC10F6 kostet diese 21,10 Euro). Der Preis für

Um am Heck den Abtrieb erhöhen zu können, wurde die originale Befestigungsplatte gegen eine neue Kohlefaserplatte für den Diffusor beziehungsweise den Heckspoiler am RC10F6 getauscht. Diese verfügt über acht anstatt der serienmäßigen vier Bohrungen. Diese Modifikation ermöglicht mehr Einstellmöglichkeiten. Durch diese simple Änderung kann man den Abtrieb optimieren. Wird die LMP1-Karosserie verwendet, dann kann man auch den Diffusor verwenden. Der Heckspoiler kommt dann zum Einsatz, wenn das Fahrzeug mit der Formel 1-Karosserie gefahren wird.



00000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10000

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

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

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

20000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hobby-Center Maschmühlenweg 40, 37081 Göttingen

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

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

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

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

40000

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

Modellbau Bertinski. Märkische Straße 51-53 44141 Dortmund, Telefon: 02 31/52 25 40 Fax: 02 31/52 25 49, E-Mail: mberl1@aol.com

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

Conrad Electronic Center Altendorfer Straße 11, 45127 Essen Telefon: 02 01/82 18 40, Fax: 02 01/82 81 10

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

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



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

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

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

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

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

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

50000

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

Modellbau Derkum 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

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

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

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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7. 71272 Renningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Albatros RC-Modellbau
Redweiherstraße 1. 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ÖSTERREICH

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

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

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

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

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

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

MIWO Modelltechnik
Kärntnerstraße 3. 8720 Knittelfeld

SCHWEIZ

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

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

NIEDERLANDE

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

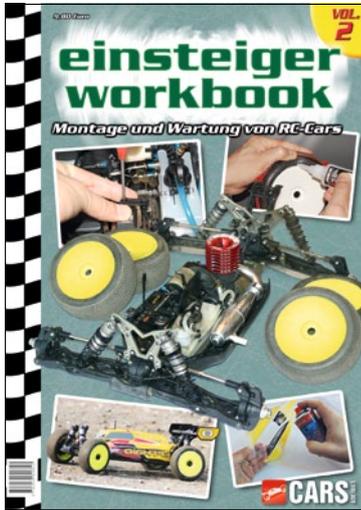
Sie sind Fachhändler und möchten hier auch aufgeführt werden? Kein Problem.

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



SHOP

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

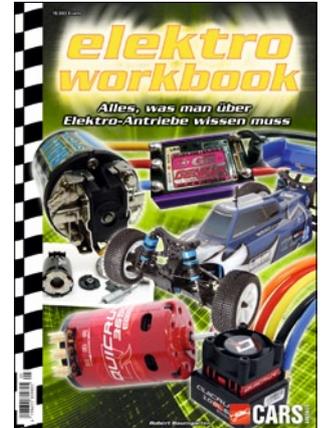


**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12099
€ 9,80

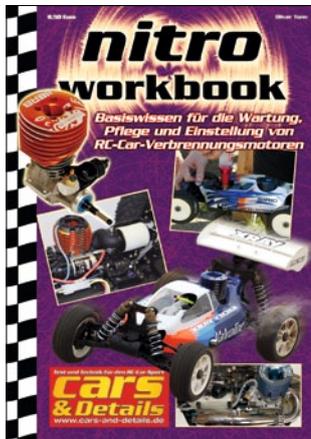


**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990
€ 9,80

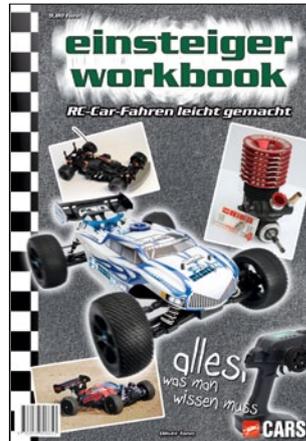


**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586
€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990
€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



12 Ausgaben für 64,- Euro

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

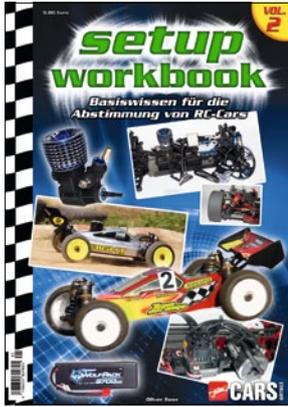
So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037
€ 9,80



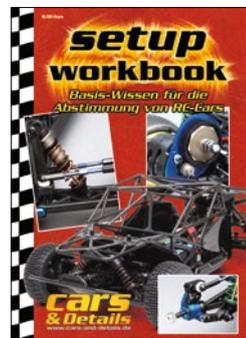
Auch digital als eBook erhältlich



Modellmotoren praxisnah
Werner Frings

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

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80

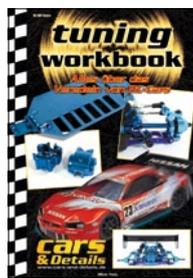


Auch digital als eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



Auch digital als eBook erhältlich

Tuning Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



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

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

Problemlos bestellen >

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

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

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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



ENERGIERIEGEL

Text und Fotos:
Jan Schnare

Mobile Stromquelle für Basher?

Wer nicht nur auf seiner Heimstrecke oder direkt vor der Haustür mit seinem Elektromodell bashen geht, wird früher oder später auf ein Problem stoßen. Denn ist ein Akku leer, bleiben einem nur zwei Alternativen: Entweder, ihn wieder aufzuladen oder ihn durch einen vollen Stromspender zu ersetzen. Und entscheidet man sich für erstere Variante, ist eine potente Stromquelle notwendig. Doch was tun, wenn gerade keine Steckdose zur Hand ist? Die Pow-All, eine Powerbank im XXL-Format, angeboten von B.W. Vertrieb, soll die Lösung bringen.

RC-Car-Fahrer, die beim Betrieb ihrer Modelle keine Haushaltssteckdose zur Verfügung haben, besorgen sich meist mehrere Akkus für ihre Modelle. Doch auch die sind irgendwann mal leer. In diesem Fall nutzen viele Hobby-Basher dann in der Regel ihre Autobatterie zum Nachladen von Akkus. Doch das ist nicht immer ideal. Denn gerade bei modernen Autos ist die Batterie versteckt und oft mit empfindlicher Sensorik und Steuergeräten ausgestattet. Weiß man hier nicht, was man tut, kann man sein Auto womöglich nicht mehr starten oder riskiert sogar bleibende Schäden. Doch selbst wenn man davon einmal absieht, gibt es Situationen, in denen man seine Autobatterie gar nicht nutzen kann. Zum Beispiel, wenn man kein Auto besitzt oder dort RC-Car-Sport betreiben will, wo man nicht parken kann. In so einer Situation möchte sicher niemand eine schwere Autobatterie durch die Gegend tragen.

Was es kann

Wer auf der Suche nach einer alternativen Stromquelle ist, wird früher oder später auf sogenannte Jump-Starters stoßen, wie beispielsweise die Pow-All von B.W. Vertrieb. Das Aluminium-Gehäuse macht dabei einen soliden Eindruck, auch wenn die Verarbeitungsqualität hier und dort ruhig etwas besser sein dürfte. Für den Betrieb stehen verschiedene Anschlüsse zur Verfügung. Darunter zwei 5-Volt-USB-Buchsen mit 1 beziehungsweise 2 Ampere, ein Rundstecker mit 12 Volt und 10 Ampere, ein Rundstecker mit 19 Volt und 3,5 Ampere sowie der große Hauptausgang mit 12 Volt und voller Strombelastbarkeit im EC5-Format.

Daneben gibt es noch eine Akkustands-Anzeige in Form von vier LED. Diese zeigt auf Knopfdruck die verbliebene Rest-Kapazität in 25-Prozent-Schritten an. Fängt die letzte verbleibende LED an zu blinken, sind 10 Prozent Rest erreicht und man sollte die Pow-All spätestens jetzt nachladen. Gleichzeitig kann man über den Akkustands-Taster auch noch eine große weiße LED-Lichtquelle – lange drücken – oder eine rot-blau blinkende Alarmlampe – zwei mal kurz drücken – aktivieren. Diese Funktionen sind zwar eher für den Einsatz in einem KZF



Dank des reichhaltigen Lieferumfangs ist die Powerbank für viele Einsatzzwecke nutzbar



Rechts neben den beiden USB-Anschlüssen verbirgt sich unter der schwarzen Gummi-Abdeckung ein EC5-Stecker, an dem 12 Volt anliegen

beispielsweise bei einer Panne gedacht, doch kann zumindest die Taschenlampe auch auf der Rennstrecke mal ganz hilfreich sein.

In dem schicken Alu-Koffer, in dem die Pow-All geliefert wird, befindet sich neben dem Energie-Speicher selbst auch noch ein kleines Zubehör-Sortiment. Zum Beispiel ein EC5- auf Batterie-Klemmen-Adapter, um Starthilfe geben zu können. Außerdem gibt es ein USB-Adapter mit allen gängigen Anschlüssen für verschiedenste Smartphone-Typen oder andere Geräte. Für die Rundanschlüsse liegen mehrere Adapter bei, um hierüber beispielsweise ein Laptop-Ladegerät oder etwas anderes betreiben zu können. Hierbei muss man lediglich darauf achten, dass Spannung und Stromstärke zum angeschlossenen Gerät passen. Um die leere Pow-All wieder aufladen zu können, befindet sich außerdem ein Ladegerät im



Zwei unterschiedliche Ausgänge, der Ladeeingang und eine Akkustandsanzeige (vier blaue LED) befinden sich seitlich am Gehäuse

Lieferumfang. Aufgrund der enormen Kapazität und der einfachen Ausführung des Steckerladers sollte man aber schon ein paar Stunden Zeit mitbringen, bis die Energiequelle vollständig wieder regeneriert wurde.

Ordentlich Dampf?

Mit 18.000 Milliamperestunden Kapazität und einer Spannung von bis zu 19 Volt hat die Powerbank auf dem Papier reichlich Energie an Bord. Und die braucht sie auch. Denn sie ist eigentlich als Starthilfe-Modul für PKW gedacht. Entsprechend kann sie laut Hersteller Ströme bis zu 1.000 Ampere kurzzeitig verkraften. Zum mehrere Sekunden langen Starten sind theoretisch immer noch 600 Ampere drin, jedoch wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei starker Belastung Abkühlpausen für die Kontakte einzuhalten sind.



Die helle LED-Taschenlampe ist besonders praktisch

TECHNISCHE DATEN	
• Maße: 238 × 89 × 23,5 mm	• Gewicht: 737g
• Startstromstärke: 600 A	• Maximalstromstärke: 1.000 A
• Temperaturbereich: -20 bis +85°C	• Lebenszyklus: zirka 1.500 Mal
• Lademodus: CC/CV	• Preis: 159,- Euro
• Anschlüsse: 5 V/1 A (USB), 5 V/2 A (USB), 12 V/10 A (Rundanschluss), 19 V/3,5 A (Rundanschluss), 12 V/Maximalbelastbarkeit (EC5)	



Das bunte Warnlicht ist eher für Autopannen gedacht

Legt man die Pow-All auf die Waage, wird man allerdings schnell stutzig. Denn trotz Aluminium-Gehäuse, integrierter Ladeelektronik und sogar LED-Lampen bringt der kompakte Stromspender nur knapp 740 Gramm auf die Waage. Schaut man sich in den Shops diverser Akku-Anbieter um, wird schnell klar, dass 3s-LiPos mit 18.000 Milliamperestunden selbst ohne schweres Drumherum nicht so leicht zu bekommen sind. In dieser Gewichtsklasse spielen Akkus mit gerade einmal 10.000 Milliamperestunden Kapazität. Wie kann das sein?

Machen wir zunächst einmal die Probe aufs Exempel. Der Pow-All ist voll aufgeladen. Ein gewöhnlicher 100-Watt-Lader wird angeschlossen. Es gilt, einen 6s-LiPo mit 5.000 Milliamperestunden Kapazität zu laden, der ungefähr halb voll ist. Da die Pow-All eine Akkustands-Anzeige hat, kann jederzeit überprüft werden, wie viel Saft sie noch hat. Nachdem der Ladevorgang gestartet ist, folgt schnell die Ernüchterung. Nach nicht einmal einer halben Stunde

meldet der Lader Unterspannung am Eingang. Der zu ladende LiPo hat nur rund 1.500 Milliamperestunden abbekommen. Die Akkustands-Anzeige an der Pow-All signalisiert jedoch, dass bereits unter 25 Prozent Kapazität verblieben sind.

Mogelpackung

Soll das Ladegerät tatsächlich so starke Verluste produzieren, dass nicht mal 10 Prozent der Nennkapazität genutzt werden können? Nein – denn die Pow-All hat gar keine 18.000 Milliamperestunden Kapazität. Eine kurze Internet-Recherche von vergleichbaren Jump-Startern fördert eine Energiedichte von 66,6 Wattstunden zu Tage. Das entspricht bei 11,1 Volt Nennspannung einer Kapazität von 6.000 Milliamperestunden. Und so langsam wird auch klar, wie der Hersteller auf einen Wert von 18.000 Milliamperestunden kam. Er hat einfach die Kapazitäten aller drei seriell verschalteten Zellen addiert. Und dreimal sechs ist bekanntlich 18. Das ist eine offenbar gar nicht mal so seltene Interpretation chinesischer Anbieter von mobilen Stromquellen.

Mit diesen Erkenntnissen wurde die Pow-All kurzerhand geöffnet. Durch Lösen von nur zwei Schrauben kann man das Alu-Case vom Innenleben abziehen und hat freie Sicht auf das, was sich darin befindet. Neben einer kleinen Platine sitzt dort ein 3s-Akku mit 11,1 Volt Nennspannung. Über seine echte Kapazität sind keine Infos zu finden. Also wird er ausgebaut und zunächst an einen LiPo-Checker gehängt. Dabei kommt heraus, dass je nach Zelle noch 15 bis 17 Prozent Restkapazität vorhanden sind. Der einmalige Ladevorgang von nicht einmal 30 Minuten hat den Akku also tatsächlich komplett leergesaugt.

Ein Drittel

Das Gewicht des reinen Akkus beträgt übrigens rund 490 Gramm. Damit spielt er in einer Gewichtsklasse mit LiPos, die zwischen etwa 5.800 und 6.000 Milliamperestunden haben. Das bestätigt nochmals den Verdacht von zuvor. Um es noch genauer zu wissen, wird der entladene Akku nun mit einem Modellbau-Lader neu befüllt. Das Ergebnis: Es gehen in den knapp unter 20 Prozent vollen Akku etwa 4.800 Milliampere hinein. Das ergibt eine rechnerische Gesamtkapazität von knapp 5.800 Milliamperestunden. Die Zahl 18.000 hat also mit der Realität nicht wirklich viel zu tun.

Das führt natürlich zu dem Schluss, dass auch die vom Hersteller angegebenen Maximalströme wenig plausibel erscheinen. Denn abgesehen von



Für die Rundanschlüsse liegen insgesamt acht verschiedene Adapter bei, um damit beispielsweise Laptops zu laden



Der beiliegende USB-Ladekabeladapter ist unter anderem für verschiedene Mobilgeräte geeignet



Über den EC5-Anschluss wird das Starthilfekabel mit der Pow-All verbunden. Beim Laden eines RC-Car-Akkus dürfte dieser Ausgang daher deutlich unterfordert sein

MEIN FAZIT



Die Pow-All scheint zwar auf den ersten Blick eine gute Alternative zu einer schweren Autobatterie zu sein, jedoch sind die aufgedruckten Werte reine Fantasie. Statt 18.000 Milliamperestunden Kapazität bekommt man nur knapp ein Drittel heraus. Damit ist sie in der Praxis zum Laden von RC-Akkus ungeeignet. Praktisch ist sie dennoch als Energieversorgung von Startboxen oder als Ladestation für Smartphone und Co.

Jan Schnare
 Redaktion CARS & Details

.....

.....  **Großer Lieferumfang**
 Viele Anschlussmöglichkeiten
 Integrierte Akkustandsanzeige

.....

.....  **Falsche Kapazitätsangabe**
 Als Stromversorgung von Ladern ungeeignet

 MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



Im Inneren des Jump-Starters sitzt ein 3s-Akku mit 11,1 Volt und zirka 6.000 Milliamperestunden Kapazität

der Eignung der verbauten Kabel und Stecker zum Übertragen von 600 Ampere Strom, würde das einer Rate von 100 C, kurzzeitig sogar über 166 C entsprechen. Kaum vorstellbar, dass das funktioniert.

Da bleibt die Frage, was ein RC-Car-Fahrer mit so einer mobilen Starthilfe anfangen soll. Denn da es sich um eine ganz offensichtliche Mogelpackung handelt, kommt die Pow-All zum Laden von RC-Akkus im Grunde nicht in Frage. Die angegebenen Kapazitätswerte sind chinesische Interpretation und keine realen Werte. Doch Nitro-Fahrer können von ihrer Funktionalität trotzdem profitieren. Beispielsweise als Stromquelle für eine Startbox. Schließlich ist die Powerbank für echte PKW geeignet, und so ist das Anlassen eines kleinen Nitro-Motors auch erwartungsgemäß keine Herausforderung für sie. Zusätzlich ist es natürlich auch von Vorteil, wenn man an der Rennstrecke mal kurz sein Smartphone, Tablet oder die Digital-Kamera aufladen kann. Die integrierte Taschenlampe kann dabei gute Dienste erweisen, wenn man mal wieder den kleinsten Schraubenzieher in der hintersten Ecke des dunklen Werkzeugkoffers nicht findet oder es schon dunkel wird, weil man mal wieder die Zeit vergessen hat.

Bessere Alternativen

Wer von längeren Fahrzeiten profitieren will, sollte die 160,- Euro, die für die Pow-All aufgerufen werden, lieber in einen weiteren Satz Akkus investieren oder sich eine einfache Autobatterie besorgen. Die wiegt zwar deutlich mehr als ein paar hundert Gramm, stellt dafür aber auch wirklich die erforderliche Leistung zur Verfügung. <<<<



Die Pow-All kann man über einen Zigarettenanzünder oder eine Haushaltssteckdose befüllen. Geduld braucht man jedoch in beiden Fällen

Mache gerade

**Boxen-
stopp**

**modell
hobby.
Spiel**

29.09. – 01.10.2017

Leipziger Messe

f modell-hobby-spiel.de

Erhältlich im
App Store

APP ERHÄLTLICH BEI
Google Play

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON

RC HELI
www.rc-heli-action.de

CARS
www.cars-and-details.de

TRUCKS
www.trucks-and-details.de

RAD KETTE
www.rad-und-kette.de

AVIATOR
www.modell-aviator.de

KITE
www.kite-and-friends.de

SchiffModell
www.schiffmodell-magazin.de

DRONES
www.drones-magazin.de

FIELD'S
www.teddy-kreativ.de

PUPPEN
www.puppen-und-spielzeug.de

COELHO VERTEIDIGT TITEL

EURO TOURING SERIES 2016/2017

Text und Fotos: Bernd Bohlen

Bruno Coelho hat es geschafft. Der derzeit erfolgreichste RC-Car-Fahrer gewann den fünften von sechs Saisonläufen in der Hudy Arena in Trenčín (Slowakei) und verteidigte damit seinen im letzten Jahr zum ersten Mal gewonnenen Championstitel in der Modifiedklasse als XRAY-Teamfahrer. Die Entscheidung in den beiden anderen Klassen fällt erst im letzten Lauf in Ettlingen.



Bei großen Rennen auf der Außenstrecke wird das Fahrerlager auf der Indoorstrecke aufgebaut

Geregnet hat es bei Außenveranstaltungen auch bei den Läufen der Euro Touring Series schon öfter. Auch Zeitpläne mussten deshalb immer mal wieder angepasst werden. Doch noch nie hat das Wetter den Ablauf einer ETS-Veranstaltung so durcheinander gebracht, wie beim letzten Lauf in Trenčín (Slowakei). Beim ETS gilt schließlich der Grundsatz: Im Regen wird nicht gefahren. Nach dem freien Training bei strahlendem Sonnenschein am Donnerstag ließ der Regen am Freitag und Samstag gerade mal einen Vorlauf zu. Der Sonntag begann dann mit einem zweiten Vorlaufdurchgang – immerhin 27 Gruppen in drei Klassen. Danach ging es in die Finalläufe.

Verdiente Titelverteidigung

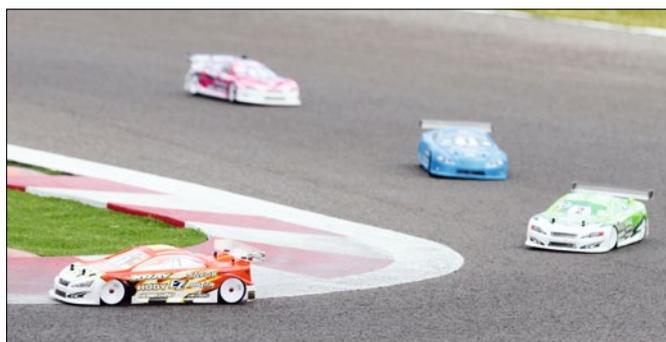
Schon vor dem Lauf in Trenčín war Bruno Coelho auf dem besten Weg, seinen Championstitel in Modified erfolgreich zu verteidigen. Immerhin hatte er da schon drei von vier ETS-Rennen gewonnen. Spätestens durch den Extrapunkt für die Poleposition in Trenčín war ihm der erneute Titelgewinn sicher. Mit zwei Siegen in den ersten beiden Finalläufen machte er dann noch einmal klar, dass er vor allem auch in der Tourenwagenklasse Modified jeden Gegner schlagen kann. Schließlich ließ er erneut den amtierenden Weltmeister Ronald Völker (Yokomo) auf Platz fünf als auch die früheren Weltmeister Naoto Matsukura und Marc Rheinard (beide Infinity) auf den Plätzen drei und vier hinter sich. Zweiter in diesem Rennen wurde Alexander Hagberg (XRAY), der so für einen Doppeltriumf von Team XRAY sorgte.

Gut geschlagen hat sich in Modified das Team Infinity. Mit Naoto Matsukura, Marc Rheinard und Akio Sobue stellte das Team drei A-Finalisten. Der IF14, der erste von Infinity entwickelte Tourenwagen Elektro, ist der Konkurrenz durchaus ebenbürtig. Team Yokomo brachte ebenfalls drei Fahrer ins A-Finale. Ronald Völker auf Platz fünf war der schnellste Yokomo-Pilot. Christopher Krapp, erst seit Beginn des Jahres im Team wurde Achter. Nicolas Lee Neunter. Mit

ihren Platzierungen zufrieden waren auch die beiden Awesomatrix-A-Finalisten Viljami Kutvonen und Frederik Südhoff. Weniger gut zurecht kam an diesem Wochenende der Britte Elliott Harper (Schumacher), der beim ETS-Rennen in Riccione als Dritter auf dem Podium stand. Er wurde nur 19. und auch der Schwede Viktor Wilck (Serpent) verpasste in Trenčín das A-Finale deutlich.

Erster Sieg

In der Klasse Tourenwagen Pro Stock schaffte Christian Donath (Tamiya) seinen ersten Sieg in einem Lauf der Euro Touring Series. Dieses Mal gelang es ihm, seine Pole in einen Sieg umzusetzen. Dabei sorgte er durch einen Ausfall im zweiten Finale kurz nach dem Start wieder ein Mal für Spannung. Bereits im ersten Finale hatte er für wenige Runden die Führung an Jan Ratheisky verloren, setzte sich dann aber doch noch durch. Im dritten Finale kämpften seine Konkurrenten um Platz zwei, sodass er einen Vorsprung



Bereits kurz nach dem Start zieht Bruno Coelho (Startnummer 1) seinen Konkurrenten Alexander Hagberg, Naoto Matsukura und Marc Rheinard davon



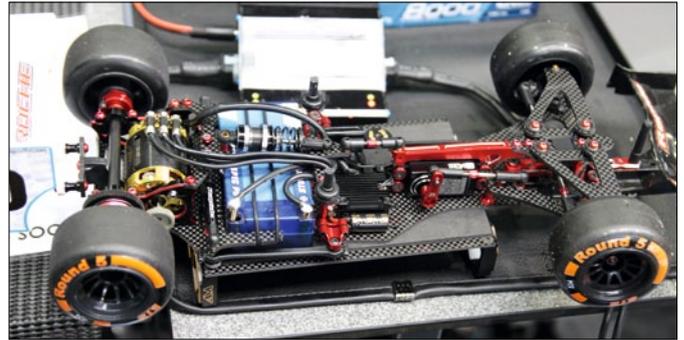
Nur wenige mutige Fahrer wagten sich im Regen auf die Strecke

von über drei Sekunden herausfahren konnte. Zweiter an diesem Wochenende wurde Titelverteidiger Jan Ratheisky, Alexandre Duchet wurde Dritter.

Die Entscheidung darüber, wer in der Pro Stock-Klasse ETS-Champion wird, ist bis zum letzten Lauf in Ettlingen vertagt. Die bisherigen fünf Läufe haben vier verschiedene Fahrer gewonnen. Alle vier zeichnet aus, dass es jeweils ihr erster ETS-Sieg war. Christian Donath führt die Rangliste mit zwei Punkten Vorsprung vor dem Franzosen Alexandre Duchet an, der als Einziger zwei Rennen in dieser Saison gewann. Dritter ist Titelverteidiger Jan Ratheisky, der drei Punkte Rückstand hat.

Formel-Sieger

Olivier Bultynck (Shepherd) gewann die Klasse Formel. Der Belgier ging von der Pole in die Finalläufe und überquerte sowohl im ersten als auch im dritten Finale als Erster die Ziellinie. Jan Ratheisky (XRAY) sicherte sich mit dem Sieg im zweiten Finale den zweiten Platz. Dritter wurde David Ehrbar (Serpent). Dahinter folgten Helge Johannessen (Roche) aus Norwegen und Patrick Schäfer (Shepherd).



Der neue Roche Rapide von Alexander Stocker

David Ehrbar führt vor Ende der Saison die Champiowwertung an. Wie Jan Ratheisky hat er zwei Saisonläufe gewonnen. Um seinen Champiowtitel erfolgreich zu verteidigen, braucht Jan Ratheisky nun in Ettlingen einen Sieg und den Extrapunkt durch die Poleposition. Im Gegensatz zu Jan Ratheisky kennt David Ehrbar die Strecke. Schließlich wohnt er nicht weit davon entfernt. Es bleibt also spannend in der Formelklasse, in der Jan Ratheisky vier Mal hintereinander Champion wurde.

Wieder einmal Vorbild

Die Euro Touring Series ist bei der Fortschreibung des Reglements wieder einmal Vorbild. Als erste Rennserie führte sie kurz vor dem Rennen in Trenčín eine Ladestrombegrenzung ein. Die LiPo-Packs dürfen zukünftig nur noch mit maximal 12 Ampere geladen werden. Der maximale Entladestrom ist auf 20 Ampere begrenzt. Das ETS-Orgateam reagierte damit auf die gefährliche Entwicklung, in den Stockklassen LiPos mit 60 Ampere zu laden und mit bis zu 70 Ampere zu entladen. Kurz danach übernahmen auch die LRP-HPI-Challenge und die Tonisport Onroad Series (TOS) diese Regelung.



Moderne Ladegeräte liefern bis zu 60 Ampere Ladestrom. Das neue Reglement erlaubt jedoch nur noch 12 Ampere

Weitere Änderungen betrafen die Übersetzung in Stock und die Anzahl der zulässigen Reifensätze. In Pro Stock ist auf den Außenstrecken nun eine Übersetzung von maximal 4,0 erlaubt. Bisher waren es 4,5. In der Klasse Tourenwagen Modified sind zukünftig drei Satz Reifen erlaubt. Einen vierten Satz gibt es für die A-Finalisten. Die Erfahrungen aus den letzten beiden Außenrennen in Madrid und Riccione hatten deutlich gezeigt, dass die Reifen auf den langen Strecken wegen der hohen Leistung in Modified von Akku zu Akku deutlich an Leistung verloren. Die Formelfahrer durften – wie bereits in Riccione praktiziert – ein zweites Paar Hinterreifen einsetzen.



Die Außenstrecke in der Hudy Arena gehört mit zu den schönsten in der Welt. Juraj Hudy ließ zuletzt neue Curbs bauen

JETZT BEWERBEN

„DIE MODELLBAUER – DAS DUELL“ SUCHT KANDIDATEN

Auch für das nächste Jahr will die Schwarzbild Medienproduktion wieder eine neue Staffel der beliebten Fernsehserie „Die Modellbauer – das Duell“ produzieren, die auf dem Sender DMAX ausgestrahlt wird. Dafür suchen die Verantwortlichen noch Kandidaten, die ihre Leidenschaft zum Modellbau sowie ihr Geschick und konstruktives Können in der Sendung präsentieren und sich dem Wettbewerb mit anderen Modellbauern stellen wollen. Die Regeln bleiben dieselben wie in der letzten Staffel: Auch diesmal sollen immer zwei Teams in einer speziellen Modellbaukategorie gegeneinander antreten. Jedes Team bekommt den gleichen finanziellen Zuschuss für ihr Modell. Am Ende der Staffel steht ein Duell in jeder der teilnehmenden Kategorien.

Der zur Verfügung stehende Bauzeitraum wird wie in der letzten Staffel nicht bei allen Modellbau-Kategorien gleich sein. Das heißt, die Kandidaten einer jeden Kategorie legen ihren benötigten Bauzeitraum selbst fest – allerdings gilt dieser dann für beide Kandidaten. Ein Bau-Zeitraum von 250 Tagen sollte jedoch nicht überschritten werden. Jedes Team bekommt 1.000,- Euro Startkapital. Interessierte können sich bei Michelle Hofmann melden: mh@schwarzbild-medien.de



Wer mit einem Modellbauprojekt bei der Fernsehserie „Die Modellbauer – das Duell“ mitmachen möchte, kann sich bewerben



TRUCKS IM KLEINFORMAT

MODELL-HOBBY-SPIEL 2017 IN LEIPZIG



 MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE

Verschiedene Hersteller präsentieren in Leipzig ihre neuesten Produkte

Wenn Sandkörner zu Gesteinsbrocken mutieren und Schokoriegel per Schwertransport bewegt werden, dann sind die Mitglieder der IG Mikromodell auf der modell-hobby-spiel in Leipzig am Start. Mikromodellbauer nehmen sich Kleines vor: Sie verwandeln Standmodelle im H0 Eisenbahnmaßstab 1:87 in voll funktionsfähige Fahrzeuge mit Funkfernsteuerung und präsentieren diese vom 29. September bis 1. Oktober 2017 dem staunenden Publikum. Hier wird gebaggert und transportiert, bei Truck-Rennen um den Sieg gekämpft und das Miniatur-Fahrzeug jenseits ebener Straßen durch schwieriges Gelände manövriert. Auf den Parcours der IG Mikromodell bewegt sich alles, was Räder hat: kleine PKW, mehrzügige Lkw, Schwertransporter, Radlader und Raupenbagger. Und das Beste ist: die Mikromodellbauer zeigen nicht nur was sie können, sie stehen interessierten Besuchern mit ihrer Expertise und Erfahrung für Fragen zu Verfügung.

Daneben bietet die modell-hobby-spiel 2017 auch wieder jede Menge Highlights für RC-Car-Fahrer. Neben zahlreichen Mitmachaktionen gibt es auch etliche Fachhändler, die vor Ort Modelle, Antriebe und Zubehör anbieten. Auch einige große Hersteller und Distributoren sind in den Leipziger Messehallen, um ihre neuesten Produkte zu präsentieren und die Fragen der Besucher zu beantworten. Weitere Infos gibt es auf der Website der Messe unter www.modell-hobby-spiel.de



Natürlich gibt es auf der modell-hobby-spiel auch Vorführungen und Mitmachaktionen

NEUER VERTRIEB

CEN RACING-PRODUKTE BEI ROBITRONIC

Die RC-Cars von CEN Racing sind legendär. Doch längere Zeit war es ruhiger geworden um die einst so beliebte Firma. Das soll sich nun ändern, denn der österreichische Distributor Robitronic hat den Vertrieb der CEN-Produkte nun übernommen. Im Gespräch mit der **CARS & Details**-Redaktion erzählte Robitronic-Geschäftsführer Robert Schachhuber die Hintergründe.

CARS & Details: Wie kam es zu der Übernahme des CEN-Vertriebs?

Robert Schachhuber: Die Firma CEN Racing wurde vor rund zwei Jahren von einem neuen Inhaber übernommen, welchen ich schon seit über zehn Jahren kenne. Als er mir von seinen Visionen für die Marke CEN erzählte und ich dann den ersten Prototyp des neuen Reeper gesehen habe, bewarb ich mich um die Distribution für CEN Racing.

Seit wann haben Sie den Vertrieb?

Nach einigen Gesprächen vor und während der Spielwarenmesse in Nürnberg Anfang Februar dieses Jahres bekam ich den Zuschlag noch während der Messe.

Für welche Länder haben Sie den Vertrieb inne?

Wir vertreiben die Marke CEN Racing exklusiv für Österreich, Deutschland, Italien, dürfen diese Produkte aber auch in die Nachbarländer liefern.

Ist es ein Exklusiv-Vertrieb?

Nicht ganz. Es gibt derzeit aber nur wenige andere Distributoren in Europa. Diese sind in der Schweiz und in Frankreich.

Werden alle CEN-Produkte bei Ihnen erhältlich sein?

Der Reeper ist im Moment das erste neue Modell einer Serie, es werden noch in diesem Jahr ein bis zwei neue Modelle im ähnlichen Maßstab und im Frühjahr



Robert Schachhuber (Mitte) hat den Vertrieb der CEN-Produkte zukünftig unter anderem auch für Deutschland inne. Das Modell Reeper im Vordergrund zählt zu den ersten Highlights 2017

2018 noch weitere Modelle im kleineren Maßstab auf den Markt kommen. Wir werden natürlich alle neu entwickelten Modelle mit ins Programm nehmen. Die älteren Verbrenner-Modelle werden nicht mehr produziert, dafür sind aber die Ersatzteile nach wie vor erhältlich.

Arbeiten Sie auch bei der Entwicklung mit CEN zusammen?

Ich werde in Kürze der Entwicklungs- und Produktionsstätte von CEN Racing in Taiwan einen Besuch abstatten. Dort werden wir auch die künftige Modell-Strategie und das Marketing-Konzept besprechen. Wir bekommen natürlich auch immer wieder Feedback von unseren Kunden oder sammeln selbst Erfahrung, wenn wir die Modelle testen, dies wird selbstverständlich an die Entwicklung in Taiwan weitergeleitet und entsprechend berücksichtigt. Auch im Bezug auf neue Modelle erarbeiten wir gemeinsam mit CEN Racing Konzepte, damit wir die Bedürfnisse unseres Markts besser decken können. So gesehen arbeiten wir sehr eng bei der Entwicklung mit CEN Racing zusammen.

««««

Anzeigen


Der RC Car Spezialist
NIBELUNGENSTR 25 / 50354 HÜRTH
WWW.FUNKZEUG.DE


www.alles-rund-ums-hobby.de



www.modellbau-berlinski.de

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


MEHR SPASS.
MEHR ACTION.
MEHR INFOTAINMENT.

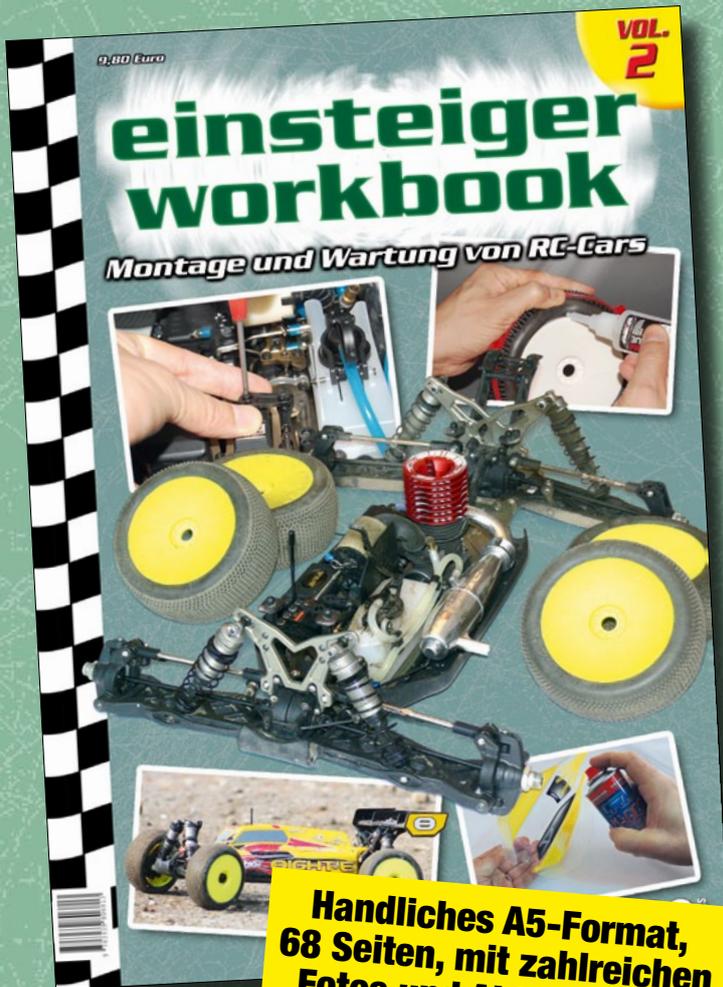
WWW.DRONES-MAGAZIN.DE **DRONES**

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

HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare

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

Jetzt neu!



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

Nur 9,80 Euro

(zuzüglich 2,50 Euro Versand)



Auch digital
als eBook erhältlich

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

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

Anzeige

TERMINNE

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



31. JULI BIS 06. AUGUST 2017

05. bis 06. August 2017

Für Fans von Verbrenner-Glattbahnmodellen geht es Anfang August im Motodrom MCC Rhein-Ahr in **Bad Breisig (1)** zur Sache. Bei den **Nitro-West-Masters R4** inklusive Warm-Up zur Deutschen Meisterschaft V68 wird mit Verbrenner-Glattbahnmodellen in 1:10 und 1:8 gefahren. Austragender Verein ist der MCC Rhein-Ahr. Internet: www.dmc-online.com

05. bis 06. August 2017

Der **4. Fun Race und Fighter Cup** findet beim **ASC Potsdam (2)** statt. Gefahren wird dort in den Klassen ORE2WD, ORE2WDST, ORE4WD, ORE4WDST, ORESC2 und ORETR2. Internet: www.dmc-online.com

06. August 2017

Die permanente Rennstrecke des **MCC Kastellaun (3)** wird am ersten August-Wochenende zum Treffpunkt für alle Bigscaler-Fans. Denn dann findet dort der **3. Lauf der Sportkreis-Meisterschaft 2017** für Modelle der Klasse Verbrenner-Glattbahn 1:5 statt. Internet: www.dmc-online.com

07. BIS 13. AUGUST 2017

12. bis 13. August 2017

Der MBSC Wächtersbach richtet den **Dreiländer-Cup** und das Event **eGT8** aus. Dabei gehen auf der Rennstrecke in der Industriestraße 50 in **63607 Wächtersbach (4)** ausschließlich Modelle der Klasse EG8 und V65 an den Start. Internet: www.dmc-online.com

14. BIS 20. AUGUST 2017

19. bis 20. August 2017

Das **RC-Team Sauerland (5)** ist ausrichtender Verein des dritten Qualifikationlaufs für die **Deutsche Meisterschaft OR6 2017**. Dabei gehen Modelle der Klassen OR6, OR62WD, OR64WD und OR6SC4 an den Start. Internet: www.dmc-online.com

20. August 2017

Der **4. Krüger-Cup** ist ein Event für Offroad-Freunde. Er findet im August beim **AMC Meißen (6)** statt. Dabei gehen 1:8er- und 1:16er-Modelle folgender Klassen an den Start: OR62WD, OR64WD, ORE8, ORET und ORT. Internet: www.dmc-online.com

28. AUGUST BIS 03. SEPTEMBER 2017

02. bis 03. September 2017

Der **AMC Hildesheim (7)** ist Gastgeber der **Internationalen Deutschen Meisterschaft EFPRO10**. Die besten Fahrer der Bundesrepublik gehen mit ihren RC-Cars in folgenden Klassen an den Start: EG, EG10 und EGPRO10. Internet: www.dmc-online.com

02. bis 03. September 2017

Der **MCC Türkheim (8)** veranstaltet auf seinem Vereinsgelände den sogenannten **Oktoberfestpokal**. Dafür sind alle 1:8er- und 1:10er-Glattbahnmodelle zugelassen. Konkret folgende Klassen: EG8, VG, VG10, VG10SCA, VG10SCASP, VG8, VG8KL1 und VG8KL2. Internet: www.dmc-online.com

04. BIS 10. SEPTEMBER 2017

08. bis 16. September 2017

In Frankreich findet die diesjährige **1.8er-Weltmeisterschaft für Verbrenner-Glattbahn-Modelle** statt. Austragungsort ist **Monteux**. Internet: www.dmc-online.com

18. BIS 23. SEPTEMBER 2017

21. bis 24. September 2017

Der MC Munster (9) ist Gastgeber der diesjährigen **Deutsche Meisterschaft 1:10 Scale** sowie den **Deutschlandcup 1:10 Scale Sport**. Es gehen dabei Modelle folgender Klassen an den Start: VG, VG10, VG10SCA und VG10SCASP. Internet: www.dmc-online.com

25. SEPTEMBER BIS 01. OKTOBER 2017

29. September bis 01. Oktober 2017

In den **Leipziger Messehallen (10)** findet die **modell-hobby-spiel**, eine der größten deutschen Publikumsmessen für Modellbau, Hobby, Spiel, Philatelie und kreatives Gestalten statt. Neben Ausstellungsstücken aus allen Bereichen des Modellbaus wird es auch zahlreiche Vorführungen und Mitmach-Aktionen geben. Internet: www.modell-hobby-spiel.de

30. OKTOBER BIS 05. NOVEMBER 2017

03. bis 05. November 2017

Auf der Messe **Faszination Modellbau in Friedrichshafen (11)** vereinen sich alle Themen des Modellbaus. Fliegen, schwimmen, fahren – in allen Facetten, Maßstäben und Ausprägungen und mit einem hohen Anteil aktionsreicher Darbietungen. Internet: www.faszination-modellbau.de

20. BIS 26. NOVEMBER 2017

23. bis 26. November 2017

Zwei starke Marken machen künftig gemeinsame Sache: Die „Hobby & Elektronik“ und die „Modell Süd“ verzahnen sich zur **„Modell + Technik“**. Besucher der neuen Modell + Technik in **Stuttgart (12)** erleben ein breites Angebot: von Flugmodelle über RC-Cars bis Trucks wird die ganze Bandbreite der Modellbau-Leidenschaft präsentiert. Technik-Neuheiten aus den Bereichen Computer, Elektronik, Games, Fotografie und Maker können gekauft und in vielen Fällen selbst getestet werden. Internet: www.messe-stuttgart.de

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

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

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

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

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

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

Auch digital als eBook erhältlich



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

XRAYs neuer Formel-Renner mit Alleinstellungsmerkmal



SCHÖPFUNGSKRONE

Die Formelplattform X1 der slowakischen Firma XRAY ist extrem erfolgreich. Seit der Prototypenphase hat das Fahrzeug alle ETS-Titel gewonnen, sowie im Jahr 2016 den ersten Europameistertitel in der Klasse. Dieser wurde am 1. Juli 2017 erfolgreich verteidigt. Mit dem Update auf das Jahr 2017 hat die Plattform wieder ein paar Änderungen erfahren, die vorher vom Werksteam getestet und dann für den Baukasten freigegeben wurden. Somit können Kunden immer auf eine aktuelle Variante des Fahrzeugs zurückgreifen.

Text: Jan Bohlen
Fotos: Bernd Bohlen

Der neue X1 wird in den bekannten XRAY-Verpackungen ausgeliefert. Die Einzelteile sind nach Bauschritten in einzelne Tüten verpackt. Die gedruckte Bauanleitung liegt in englischer Sprache bei und bietet zu einigen Schritten noch zusätzliche Informationen. Zum Beispiel, wie sich die Baukasteinstellungen auf das Fahrverhalten auswirken. Auf der Webseite von XRAY kann die Bauanleitung noch als digitale Version heruntergeladen werden. Das ist ideal für die Strecke, um mal eben kurz etwas auf dem Smartphone nachzusehen.

Erste Sahne

Bei der Auswahl der Materialien macht XRAY keine Kompromisse. Leichtbau und Festigkeit stehen bei einem Wettbewerbsfahrzeug im Vordergrund. Viele

Teile wie die Chassisplatte, die Podplatte, die vorderen Querlenker und Trägerteile bestehen aus Kohlefaser. Die vorderen Schwingen sind für CFK-Bauweise extrem weich, um reichlich Flex im Bauteil zu erzielen. Die Motorbulkheads sowie die vorderen Trägerteile und die Antriebswelle sind aus Aluminium gefertigt. Diese sind größtenteils im typischen XRAY-Orange eloxiert. Nur die Motorträger erstrahlen in Schwarz, denn sie sind optisch unter der Karosserie erkennbar und so deutlich dezenter gestaltet. Die Links, die Lenkung und die Kugelpfannen bestehen hingegen aus gehärtetem Kunststoff.

Die Konstruktion des X1 unterliegt in vielen Bereichen den üblichen Reglements in dieser Rennklasse. Jeder Konstrukteur versucht natürlich an die



Grenzen dieser Richtlinien zu gehen. Das Fahrzeug hat einen reinen Heckantrieb. Die Kraftverteilung erfolgt direkt vom Motor über die Hauptantriebsachse, auf der ein Kugeldifferenzial sitzt. Das Chassis ist eine Konstruktion aus Motor-Pod-Platte und Hauptchassis-Platte. Die Federung erfolgt an der Hinterachse über den Pod, der von zwei seitlichen Tubes, zwei seitlichen Federn und dem Hauptdämpfer gehalten wird. An der Vorderachse übernehmen zwei kleine Federn an den Lenkhebeln die Dämpfung. Die oberen Querlenker der Vorderachse sind beweglich, die unteren sind fest am Chassis montiert. Zusätzlich liegen dem Baukasten noch eine Karosserie, sowie ein fester Heckflügel und ein Frontflügel aus Lexan bei.

Neu und verstellbar

Der X1'17 wurde an einigen Stellen im Vergleich zu seinem Vorgänger überarbeitet. Das auffälligste Detail ist sicherlich der neue kugelgelagerte 1,2 Millimeter starke Stabilisator an der Vorderachse. Dieser verbindet die beiden oberen Querlenker miteinander. Er ist fast ein Alleinstellungsmerkmal

im Formel 1-Segment. Nur die seltenen Fahrzeuge des spanischen Produzenten MD bieten auch einen Stabilisator an.

Der neue X1 nutzt nun ebenfalls – wie der Tourenwagen T4 – die kurzen XRAY-Stoßdämpfer. Dadurch können auch die kurzen Stoßdämpfer im Fahrzeug verbaut werden. Diese Federn hat fast jeder Onroad-Fahrer in seinem Fundus, da sie mit zu den besten gehören. Auch kann im neuen Dämpfer das progressive Dämpfungssystem PSS genutzt werden. Der Dämpferteller wurde ebenfalls überarbeitet. Klingt zuerst unwichtig, ist aber extrem praktisch. Zuvor musste man den Stoßdämpfer immer ausbauen, um über seine Länge den Ausfederweg des Fahrzeugs zu ändern. Nun löst man eine kleine Madenschraube und kann den Teller auf dem Dämpferkolben verschieben.

Um den neuen Stoßdämpfer einbauen zu können, haben sich auch die Bohrungen auf der Chassisplatte verschoben. Zusätzlich bietet die neue Platte noch weitere Anschraubpunkte für die Links, die das Chassis mit dem Heckpod verbinden. Ebenfalls



Der neue Anschraubpunkt für die Links wurde vom X12 übernommen. Eine beliebte Option im 1:12er-Pancar

neu ist die Kohlefaserplatte für den Heckflügel. Sie bietet nun vier weitere Anschraubpunkte für den Flügel und reagiert somit auf die aktuellen Formelräder, die deutlich mehr Abtrieb auf den großen Außenstrecken benötigen. Für Feineinstellungen bietet der XRAY zahlreiche Möglichkeiten. Die Fahrzeughöhe wird an der Hinterachse durch Kunststoffeinsätze und vorne mit Unterlegscheiben geändert. Allgemein sind Unterlegscheiben eine enorm praktische und einfache Variante, die Charakteristik des Fahrzeugs auf die jeweilige Strecke anzupassen, denn sie können die Geometrie recht einfach verändern.

Weitere Einstellungen am Fahrzeug können durch die beiliegenden Kunststoffeinsätze vorgenommen werden. Das wären zum einen der Radnachlauf der Vorderachse und zum anderen der Radsturz. Für beide Einstellungen gibt es vier verschiedene Positionen. Der Ackermann des Fahrzeugs und das Bumpsteering können ebenfalls verstellt werden. Das Servo kann fest am Chassis aber auch schwebend über der Chassisplatte montiert werden, wodurch sich der Flex ändert. Weitere Änderungen, wie die Dämpfer und die Tubehärte können durch den Einsatz von zusätzlichen Silikonölen erzielt werden. Unterschiedlich harte Federn für die Seite oder Vorderachse sind separat erhältlich. Für die Vorderachse haben sich die 2,0er-Federn von XRAY bewährt. Neu sind natürlich diverse starke Stabilisatoren.

Beschäftigungstherapie

Wer sich ein Formelfahrzeug zulegt, dem muss klar sein, dass diese leichten Heckantriebsfahrzeuge deutlich anfälliger für Umgebungseinflüsse wie



Die Befestigung für den Stoßdämpfer hat ihre Position aufgrund der neuen Dämpferlänge verändert

CAR CHECK

X1'17 XRAY

Klasse: Elektro-Onroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
Bezug: Fachhandel

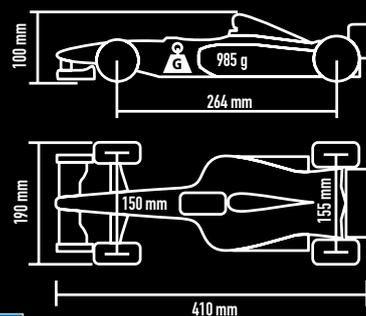
Technik: 2WD-Heckantrieb, Doppelquerlenkerachsen vorne, Power-Pod-System hinten, ein Öl Druckstoßdämpfer hinten, zwei Tube-Dämpfer hinten, Kugeldifferenzial, komplett kugellagert, Stabilisator vorne

Benötigte Teile: Motor, Fahrregler, Lenkservo, Fahrakku, Ladegerät, Komplettträder

Erfahrungslevel:



WETTBEWERBSPROFIS



Wind, Hitze und Staub sind als die allradangetriebenen Tourenwagen. Demnach gibt es nicht das immer funktionierende Allroundsetup für alle Gelegenheiten.

Wer in der Formel 1-Klasse fährt, muss sich viel mit seinem Fahrzeug beschäftigen und dieses auf die Gegebenheiten anpassen. Das Baukastensetup sollte als Ausgangsbasis angesehen werden. Der Autor startet auf neuen Strecken immer mit den 2,0er-Federn an der Vorderachse und 450er-Silikonöl in den Stoßdämpfern mit der weichen progressiven Feder von XRAY (2.3 bis 2.6). Die Tubes sind meistens mit 30.000er-Öl befüllt.

Beim Zusammenbau gibt es ein paar Kniffe, die man beachten sollte. Die Scheiben des Differenzials sollte man leicht mit Schleifpapier anschleifen. Dadurch packen sie besser. Auch muss das Drucklager immer ausreichend geschmiert sein, da es sonst extrem kratzt. An der Lenkung aus Kunststoff macht es Sinn, zwei Zehntelscheiben einzusetzen. Dadurch wird das Spiel der Lenkung auf ein Minimum reduziert. Die seitlichen Federn sollte man ebenfalls unterlegen. Mit einer 2-Millimeter-Scheibe lässt sich der Federteller gerade auf die Madenschraube drehen. Auch hilft die Scheibe dabei, die Federvorspannung auf beiden Seiten gleich einzustellen. Für die generellen Einstellungen und was sie bedeuten, bietet XRAY auf der Homepage einen Setuphelfer an. Dieser stellt die Möglichkeiten vor und beschreibt den Effekt, den die einzelnen Änderungen erzielen.



Der neue kurze Big-Bore-Stoßdämpfer. Über den Federteller kann nun recht simpel der Ausfederweg der Hinterachse verstellt werden

Der Stabilisator an der Vorderachse ist kugellagert. Sein Effekt ist zuerst sehr ungewohnt



APPS FÜR MODELLBAUER

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



Berlinski RC



CARS & Details



copter.eu



DMFV-News



DRONES



Graupner



Modell AVIATOR



Modellbau Lindinger



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



RC-Heli-Action



Ripmax



SchiffsModell



TRUCKS & Details



Vario Helicopter



XciteRC NEWS



ANDROID APP ON
Google play



Erhältlich im
App Store



Windows
Phone

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

 Jetzt App
installieren



„Wer bereit ist, sich mit dem Fahrzeug zu beschäftigen, wird mit ihm viel Spaß haben.“



Mit den 2 Millimeter dicken Unterlegscheiben lassen sich die Federteller der Seitenfedern gerade anschrauben und die Federvorspannung auf beiden Seiten gleich anpassen

Im Einsatz

Der X1'17 wurde oft und auf extrem unterschiedlichen Strecken eingesetzt. Unter anderem auf Teppichstrecken in Tschechien und Holland sowie auf großen Asphaltstrecken in Spanien, Italien und auf der XRAY-Heimstrecke in der Slowakei, der Hudy-Arena. Auch auf den Strecken in Erfstadt und Meckenheim konnte der Autor Erfahrungen mit dem Fahrzeug sammeln. Am auffälligsten macht sich dabei stets der neue Stabilisator bemerkbar. Im Gegensatz zum Tourenwagen nimmt er keinen Griff weg, sondern macht die Achse beim Einlenken direkter und präziser. Das ist zuerst sehr ungewohnt bei einem Formel 1-Wagen. Hat man sich jedoch daran gewöhnt, möchte man dieses Feature nicht mehr missen.

Auf den Teppichstrecken wird in Rennserien der Ride XR-Reifen genutzt. Auf diesen Strecken kann man das Fahrzeug im hinteren Teil „härter bauen“. Gemeint ist damit, die Silikonöle im Dämpfer und den Tubes zu verändern. Da bietet sich 50.000er-Öl in den Tubes und 600er-Öl im Stoßdämpfer an. Auf der neuen Strecke in der Arena33 in Andernach wurde auf dem damaligen, extrem schnellen Layout das Setup noch härter gemacht. Mit 800er-Öl im Dämpfer und der 2.9er-Stoßdämpferfeder sowie 70.000er-Tubes gelang auf diesem Layout die Bestzeit, denn das harte Setup sorgte für die nötige Stabilität und schnelle sowie direkte Lastwechsel.

Große Unterschiede

Auf den Außenstrecken variiert das Setup extrem. Auf der kleinen Strecke in Meckenheim kann man getrost mit dem Baukastensetup beginnen. Wichtig ist jedoch immer auf einer neuen Strecke den Heckflügel auf der höchsten Position

VERWENDETE KOMPONENTEN

Fernsteuerung	Sanwa M12
Empfänger	Sanwa R481
Lenkservo	Sanwa SDX 801
Motor	Scorpion 21,5 Turns
Regler	Scorpion Vanguard
Akku	GensAce 4.600 mAh LiPo
Karosserie	XRAY
Reifen	Ride XR/GR



Die Kohlefaserplatte am Heck bietet nun jeweils oben und unten zwei neue Anschraubpunkte für den Heckflügel. Die beiden oberen sollten als Ausgangspunkt genutzt werden



Der neue kurze Stoßdämpfer eingebaut in den X1'17

Blick auf das Fahrzeugheck. Gut zu sehen ist die Antriebswelle aus Aluminium mit dem darauf montierten Differential



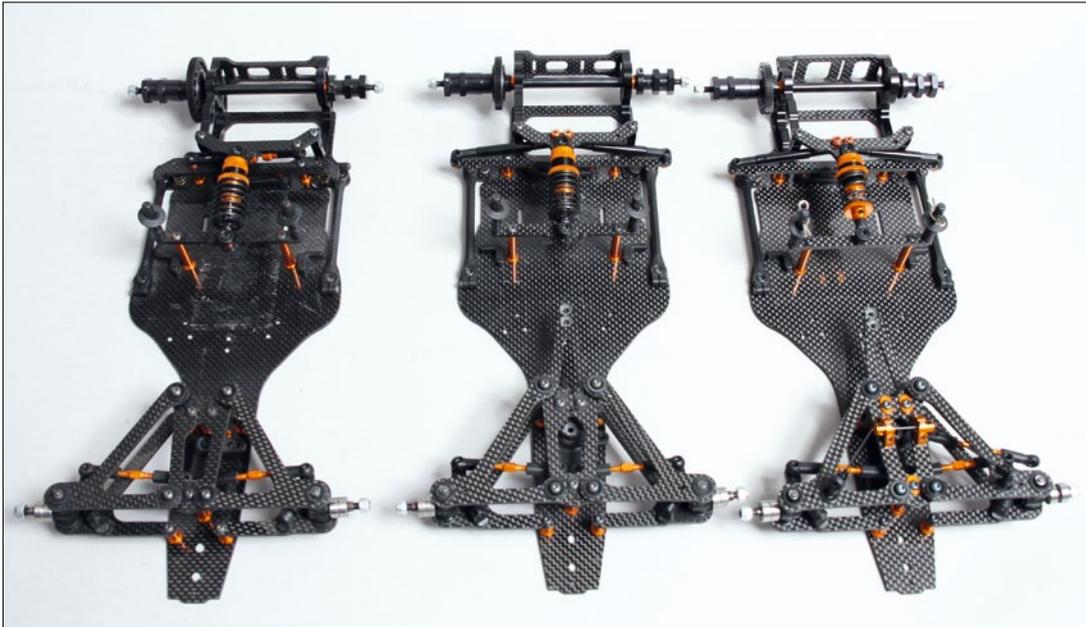


MEIN FAZIT

Der X1'17 ist die konsequente Weiterentwicklung der 2016er-Version. Er nutzt dessen Stärken und bietet zusätzlich neue Möglichkeiten. Wer bereit ist, sich mit dem Fahrzeug zu beschäftigen, wird mit ihm viel Spaß haben. Das gilt nicht nur für den XRAY, sondern generell für die Formelklasse. Das Modell besticht zudem mit einem leicht zugänglichen Einstellungssystem. Wichtige Dinge wie Sturz und Nachlauf haben Fixpunkte und bieten dennoch genug Auswahl. Die Qualität der Bauteile ist gut. Während der Saison musste ich nur ein Zahnrad wechseln. Das Kugeldifferenzial ist mit den meist verwendeten 21,5-Turns-Motoren sehr wartungsfreundlich. Nach rund 25 Akkuladungen hat mein Differenzial noch ordentlich funktioniert und musste nicht unbedingt erneuert werden.

Jan Bohlen

.....+
 Sehr gute Verarbeitungsqualität
 Stabilisator vorne
 Hervorragende Fahrleistungen
-
 Keine deutsche Anleitung



Drei Generationen XRAY X1 nebeneinander. Das Ursprungsmodell links kam 2015 auf den Markt. In der Mitte ist das 2016er-Modell, an dem sich viel an der Hinterachse getan hat. Das aktuelle Modell X1'17 rechts bietet einige Neuerungen in der Fahrzeugmitte und an der Vorderachse

zu befestigen für den maximalen Abtrieb. Das kann zwar für einige Strecken zu viel sein, schützt aber die Hinterräder vor schnellem Verschleiß. Ist der Flügel zu niedrig, rutscht das Fahrzeug in den Kurven weg, was die Hinterräder schon innerhalb einer Akkuladung zerstören kann.

Das Problem mit dem rutschigen Heck trat beim Testmodell während des ETS in Madrid auf, was verheerend für das Ergebnis war. Danach fiel die Entscheidung auf einen Heckflügel von Serpent, da er sehr konstanten Abtrieb über den kompletten Kurvenverlauf bietet. Bei anderen Flügeln reißt der Luftstrom zum Beispiel im Kurvenscheitelpunkt ab und das Fahrzeug verliert dadurch den Halt. Aerodynamik ist bei Formelfahrzeugen extrem

wichtig und kleinste Änderungen an der Flügelhöhe wirken sich stark aus. Deshalb sollte man vorsichtig mit solchen Änderungen vorgehen.

Zusätzlich zur Höhe des Heckflügels kann man auch mit der Distanz zur Hinterachse des Flügels arbeiten. Der Flügel kann an den beiliegenden Trägern montiert werden oder mit Distanzscheiben direkt an der Kohlefaserplatte. An der Platte montiert ist die Hebelwirkung des Abtriebs deutlich geringer als weiter weg und die Kraft auf die Hinterachse wird verringert. Die direkte Montage ist eine Option für kleine Strecken, um das Lenkverhalten zu verbessern. Diese Variante wurde ausgiebig in Meckenheim getestet und ebenfalls in der Hudy-Arena, die durch den Einsatz von Zuckerwasser genug Griff am Heck bot. <<<<





CAGE-R VON RIPMAX GEWINNEN

Durch seine Display-Verpackung sieht man den Cage-R von Ripmax schon vor dem Öffnen des Kartons. Und optisch sieht das, was sich in der schicken Verpackung befindet, schon mal sehr gut aus. Der Cage-R von Ripmax bietet genau das, was man von einem Wüstenbuggy erwartet. Öffnet man den Karton und zieht den Innenkarton heraus, fühlt man schon die knapp unter 1.900 Gramm Gewicht des Offroaders. In einem weiteren Karton befindet sich der Sender. Seitlich ist eine Plastiktüte versteckt mit der Anleitung und auch der Steckerlader wurde hier deponiert. Ein NiMH-Akku mit 1.800 Milliamperestunden Kapazität ist bereits hochkant im Modell befestigt. Zum Betrieb fehlen somit nur noch die Batterien für den Sender.

Wir verlosen einen Cage-R von Ripmax. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 29.08.2017 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Welches Gewicht hat der Cage-R von Ripmax?

- A Gut 1.200 Gramm
- B Etwa 4.200 Gramm
- C Knapp 1.900 Gramm

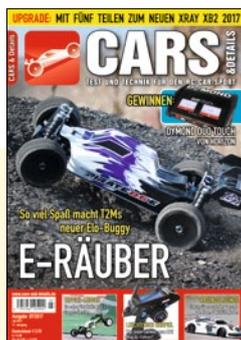
CD0917

Frage beantworten und Coupon bis zum 29. August 2017 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 09/2017
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 29. August 2017 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen.



Auflösung Heft 07/2017

Der Gewinner des Dymond Duo Touch von Horizon Hobby, das wir in Ausgabe 07/2017 verlost haben, ist **Hardy Preißler** aus Bad Rappenau.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!

GEWINNSPIEL: DHK CAGE-R VON RIPMAX ABSTAUBEN

3 für 1

Drei Hefte zum
Preis von einem
Digital-Ausgaben
inklusive

CARS & Details



CARS

TECHNIK FÜR DEN RACING-SPORT



WHEEL-O-MAT
Wie retro ist der
Turbo-Scorpion
von Kyosho?



BERICHT
UND
VIDEO

SCALE-PARADIES

Die Highlights des SuperScale 2017 in Dortmund

www.cars-and-details.de



Ausgabe 09/2017

September 2017

17. Jahrgang

Deutschland: € 5,90

A: € 6,80



KYOSHO DBX-VE

Darum ist er der perfekte
Allrounder



SCHÖPFUNGSKRONE



PREVIEW

Die Top-Fer
das n

JETZT BESTELLEN

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

- 11,80 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar

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

www.cars-and-details.de/kiosk

040 / 42 91 77-110

RUN DBX

Darum ist Kyosho kleiner Buggy
der perfekte Einstiegs-Allrounder

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



RC-Buggys sind wahre Allroundtalente und lassen sich nahezu in jedem Gelände bewegen. Gerade für Einsteiger bieten sich alle Möglichkeiten, egal ob man auf einem leeren Supermarkt-Parkplatz, auf einer nahe gelegenen Wiese oder sogar in einem Steinbruch seine Runden dreht. Ideal für solche Vorhaben ist der neue DBX-VE 2.0 von Kyosho.

Der DBX-VE 2.0 wird von Kyosho als ReadySet mit dem bewährten Perflex KT-231P 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem geliefert. Dieses verfügt über die nötigsten Einstellmöglichkeiten, die mittels Drehregler schnell erledigt sind. Für ein RTR-Set reicht das vollkommen aus und gerade Anfänger müssen sich nicht erst in die verschiedenen Einstelloptionen einarbeiten. Doch abgesehen vom Sender ist das Herzstück des DBX-VE 2.0 natürlich der Antrieb. Hier arbeitet ein Team Orion Vortex R10 Brushless-Antrieb, der dem Modell auch seinen Namenszusatz VE verleiht. Ein High-Torque-Lenkservo, eine lackierte und bereits ausgeschnittene Lexan-Karosserie und Kleinwerkzeug gehören ebenfalls zum Lieferumfang. Nur noch vier Mignonzellen in den Pistolensender einlegen und das Fahrzeug mit einem Fahrakku bestücken, dann steht dem Spaß nichts mehr im Wege.

Light-Version

Vergleicht man die Maße des DBX-VE 2.0 mit anderen 1:10er-Buggys, merkt man selbst als ungeübter RC-Car-Fahrer, dass der DBX etwas größer ausfällt. Andererseits ist er jedoch auch zu klein, um schon als 1:8er durchzugehen. Er ist sozusagen eine Zwischengröße und vereint das Beste aus beiden Welten.

Als Fahrakku für den Test kommt ein 5.000-Milliamperestunden-Hardcase-LiPo zum Einsatz. Mit zwei Zellen und 50C sollte der brandneue Akku dem Team Orion Vortex R10-Regler und damit dem Team Orion Vortex-Motor ordentlich Strom liefern. Der Hardcase-Akku passt perfekt in den Akkuschacht. Kyosho setzt für eine sichere Verbindung der Komponenten auf Deans-Steckverbindungen. Die Wahl der Stromquelle für das Brushless-System ist letztendlich Geschmackssache. Das Vortex R10 Sport-System kann mit einfachen sechs- bis neunzelligen NiMH- oder NiCd-Akkus bestückt werden, es arbeitet aber auch mit 2s- bis 3s-LiPo- oder LiFe-Akkus zusammen.

CAR CHECK

DBX-VE 2.0 Kyosho

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: Im Fachhandel erfragen
 Bezug: Fachhandel

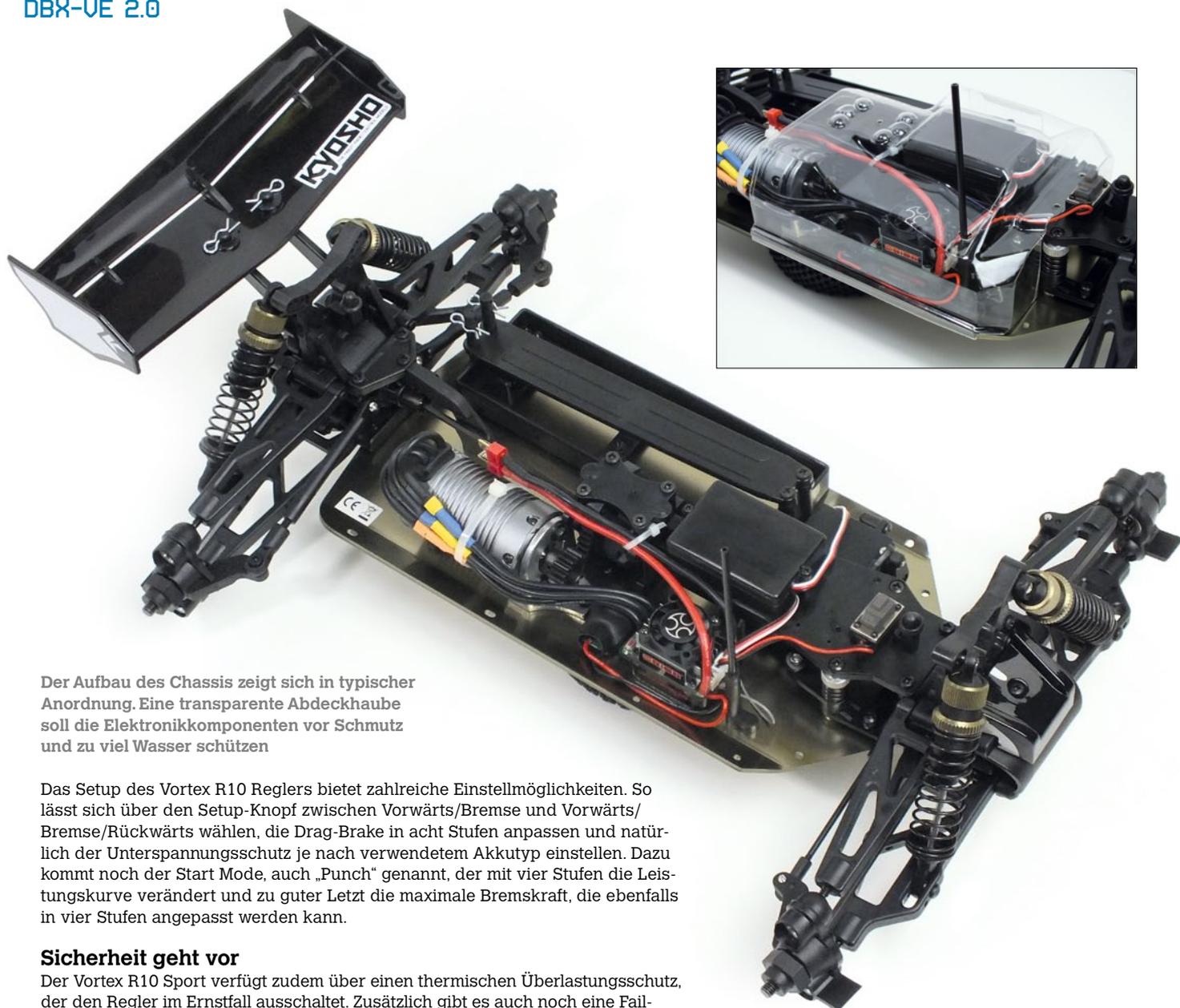
Technik:
 Allradantrieb, komplett kugelgelagert, Pivot-Ball-Aufhängungen vorne und hinten, vier Öldruckstoßdämpfer, Gewindestangen vorne und hinten

Benötigte Teile:
 Fahrakku, Ladegerät, vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:

HOBBYFAHRER





Der Aufbau des Chassis zeigt sich in typischer Anordnung. Eine transparente Abdeckhaube soll die Elektronikkomponenten vor Schmutz und zu viel Wasser schützen

Das Setup des Vortex R10 Reglers bietet zahlreiche Einstellmöglichkeiten. So lässt sich über den Setup-Knopf zwischen Vorwärts/Bremse und Vorwärts/Bremse/Rückwärts wählen, die Drag-Brake in acht Stufen anpassen und natürlich der Unterspannungsschutz je nach verwendetem Akkutyp einstellen. Dazu kommt noch der Start Mode, auch „Punch“ genannt, der mit vier Stufen die Leistungskurve verändert und zu guter Letzt die maximale Bremskraft, die ebenfalls in vier Stufen angepasst werden kann.

Sicherheit geht vor

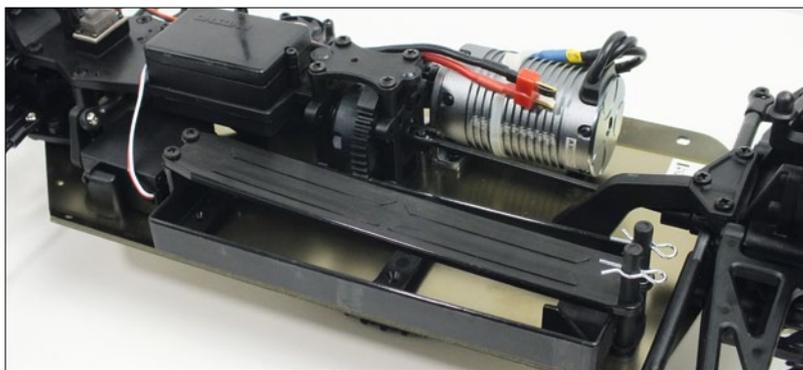
Der Vortex R10 Sport verfügt zudem über einen thermischen Überlastungsschutz, der den Regler im Ernstfall ausschaltet. Zusätzlich gibt es auch noch eine Fail-Safe-Funktion, bei der der Regler ebenfalls abschaltet, sobald zum Beispiel die Reichweite der Fernsteuerung überschritten ist oder sonstige Störungen auftreten. Ein kleiner Lüfter auf dem Regler hält ihn immer auf der richtigen Temperatur, sodass es nicht zu Überhitzungen kommt.

Typisch für einen RC-Buggy bildet das Mitteldifferenzial den Mittelpunkt des Chassis, von dem aus die Kraft über Antriebsknochen zu den Achsen weitergeleitet wird. Die insgesamt drei Differenziale sind gut abgedichtet und verfügen über eine ordentliche Fettfüllung. Im Inneren befinden sich leider nur zwei Kegelräder pro Differenzial. Ob diese Bauweise auf Dauer den hohen Kräften

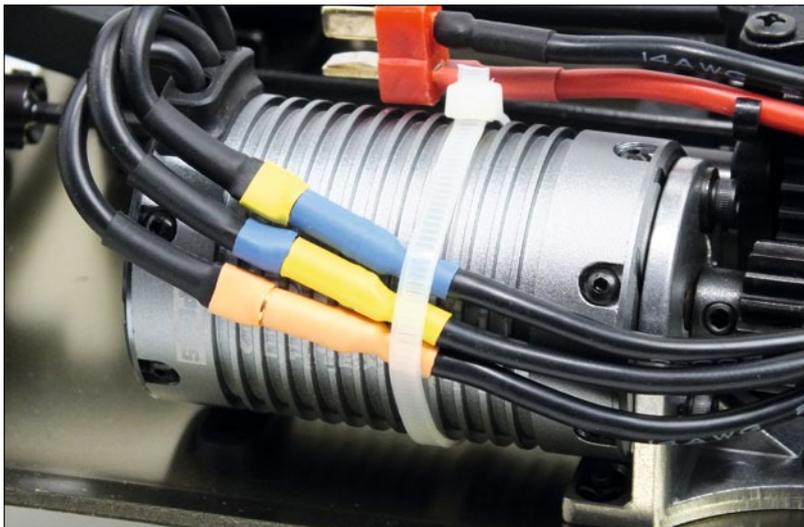
des Vortex R10 Brushless-System standhalten kann, wird sich im Test zeigen. Ansonsten ist die Anordnung der Komponenten recht übersichtlich, so ist das Lenkservo vorne links liegend auf der Chassisplatte verschraubt. Hierbei handelt es sich um ein 6-Kilogramm-Servo mit Metallgetriebe, das für den DBX-VE völlig ausreicht. Als Schutz des Lenkservos kommt ein Servosaver mit Rändelschraube zum Einsatz.



Der Dreikanal-Empfänger KR-331 verfügt über eine Fail-Safe-Funktion und versteckt sich in der spritzwassergeschützten RC-Box



Die Akkubox bietet leider nicht viele Möglichkeiten, um verschieden große Akkus zu verwenden, daher auf den richtigen Akku achten



Als Antriebsaggregat setzt Kyosho auf einen 540er-Brushlessmotor mit 2.400 kv. Kleine Kühlrippen sorgen für gute Temperaturabgabe

Auf der rechten Seite findet man im vorderen Bereich den Vortex R10-Regler mit aufgesetztem Kühlkörper und kleinem Lüfter. Direkt dahinter greift der Brushlessmotor mit seinem Stahlritzel in das Kunststoff-Hauptzahnrad des Mitteldifferenzials. Um das Gewicht etwas auszugleichen, wurde gegenüber auf der linken Seite das Akkufach montiert. Die kleine RC-Box sitzt als leichtestes Bauteil zwischen Mitteldifferenzial und der Lenkung auf dem Oberdeck.

Zwischenboden

Um die gesamten Komponenten vor Schmutz und Spritzwasser zu schützen, kommt eine zusätzliche Haube aus Lexan zum Einsatz, die an allen wichtigen Stellen gut mit der Chassisplatte abschließt und von vorne fast komplett geschlossen ist. An sich eine gute Idee aber was ist mit der Kühlung des Reglers? Denn was Schmutz und Spritzwasser fern hält, sorgt auch dafür, dass vielleicht nicht genügend Luftstrom zur Kühlung des Reglers vorhanden ist und somit ein Temperaturstau entsteht, der zur Überhitzung führt. Hier sollte man auf jeden Fall ein Auge drauf haben und je nach Einsatzgebiet den Schutz etwas anpassen oder sogar entfernen.

Für eine gute Dämpfung und somit für guten Bodenkontakt sorgen die bereits ab Werk mit Öl gefüllten Öl-druckstoßdämpfer. Das Dämpfergehäuse



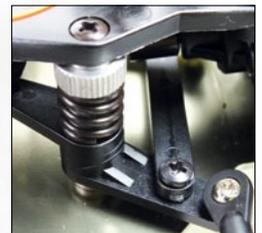
Als Achsschenkel-System setzt der DBX-VE 2.0 auf Pivot-Ball-Aufhängungen, wodurch eine Sturzanpassung ganz einfach möglich ist

ist ganz schlicht aus Kunststoff gefertigt, lediglich die Dämpferkappen und die Rändelschraube zum Einstellen der Federvorspannung sind aus eloxiertem Aluminium hergestellt. Das Fahrwerk wird komplettiert von einer Einzelradaufhängung an der Vorder- und Hinterachse mit langen Querlenkern und somit mit einem guten Federweg. So ist der DBX-VE 2.0 auch im unwegsamen Gelände auf alles vorbereitet.

Als Schuhwerk kommen Multipin-Reifen mit einem Durchmesser von 104 Millimeter zum Einsatz, bei denen es sich um Standard-Buggy-Räder aus dem 1:8-Bereich handelt. Um die Räder für den DBX-VE 2.0 kompatibel zu machen und natürlich eine zuverlässige Kraftübertragung zu gewährleisten, sind auf die 12er-Radmitnehmer gut passende 17-Millimeter-Adapter aufgesetzt. Die Räder sind an einer Pivotball-Aufhängung montiert, bei der die Querlenker und die Radträger mittels Kugelschrauben verbunden sind. Der Sturz und die Spurweite können somit unter Zuhilfenahme eines passenden Innensechskantschlüssels auch bei montierten Rädern problemlos eingestellt werden. Der verwendete hochwertige Kunststoff ist hart genug, um unerwünschte Verformungen im Offroad-Einsatz zu verhindern, aber dennoch flexibel genug, um einen Bruch vorzubeugen.

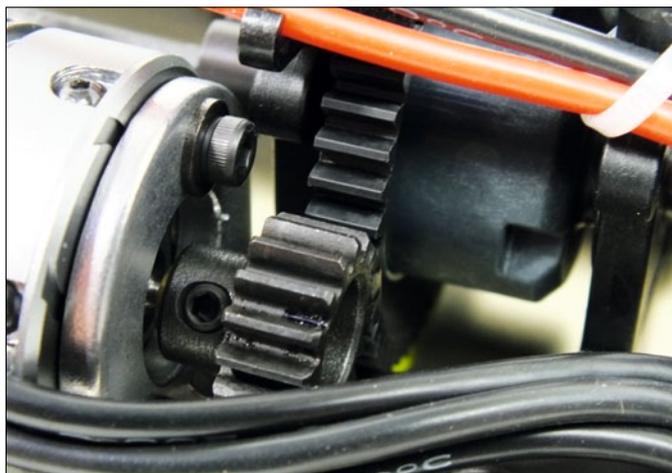


Das Lenkservo ist mit seinen 6 Kilogramm Stellkraft ausreichend dimensioniert und manövriert den DBX-VE 2.0 zielstrebig durchs Gelände



Der wichtigste Schutz für das Lenkservo darf natürlich nicht fehlen. Über eine Rändelschraube kann die Auslösekraft des Servosavers stufenlos eingestellt werden





Für gute Kraftübertragung sorgt ein Ritzel aus Stahl, das in ein Hauptzahnrad aus Kunststoff greift. Optional gibt es das Hauptzahnrad auch in der Stahlvariante



Typischer Aufbau der Hinterachse. Gut dimensionierte Querlenker mit langen Öldruckstoßdämpfern sorgen für große Federwege



Mit dem KT-231P-Pistolensender kann man nicht viel falsch machen. Die Einstellungen sind einfach über Drehregler vorzunehmen

Einstellmöglichkeiten am Fahrwerk sind zur Genüge vorhanden, so können Spur und Sturz, Nachlauf und Dämpfercharakteristik an die Bedürfnisse des Fahrers schnell und einfach angepasst werden. Die Achsgeometrie vorne und hinten ist identisch, was in einem Reparaturfall den Vorteil bietet, dass man sich nicht so viele Ersatzteile bevorraten muss, weil an beiden Achsen die gleichen Teile genutzt werden können. Doch genug der Technik, jetzt muss der Kyosho DBX-VE 2.0 endlich mal zeigen was er kann.

Vollgas-Parade

Nachdem der Akku geladen ist, geht's los. Nach einem kurzen Test, ob die Fernsteuerung richtig arbeitet, ging es erst einmal auf eine abgelegene Straße. Funke an, Regler an und schon bekommt man in Form einer akustischen Tonfolge das OK von der Bordelektronik am Auto. Kurz am Gashahn gezogen, legt der DBX auch schon los. Ein sehr gutmütiges Fahrverhalten zeigt sich schon nach den ersten Metern. Zielstrebig folgt der Buggy den Befehlen in die Kurve und bringt die Leistung ordentlich auf den Asphalt. Die Beschleunigung ist spitzenmäßig, die Endgeschwindigkeit könnte aber durchaus etwas höher sein. Einsteiger und Gelegenheitsfahrer wird das aber wohl kaum stören. Das Mitteldifferenzial arbeitet ordentlich und hält die Pnears der Vorderachse gut

auf dem Asphalt. Nach etwa 20 Minuten ist der Akku seine Energie los und muss ans Ladegerät. Für das Modell heißt das: kleine Verschnaufpause.

Als Nächstes musste der Kyosho DBX sein Können im Gelände unter Beweis stellen. Dazu ging es kurzerhand in eine Kiesgrube. Auf einer kleinen Rundstrecke macht der DBX-VE eine gute Figur, durch die Gewindedämpfer konnten auf die Schnelle noch kleinere Fahrwerksänderungen vorgenommen und das Auto noch etwas besser an die Streckenverhältnisse angepasst werden. Kleine Sprünge und Unebenheiten schluckt das Fahrwerk problemlos. Das Lenkservo reagiert schnell und zuverlässig auf die geforderten Richtungswechsel, wodurch das kurveninnere Rad gelegentlich den Bodenkontakt verliert. Hier könnte ein Querstabilisator Abhilfe schaffen, der leider nicht ab Werk montiert ist und nur als optionales Zubehör käuflich zu erwerben ist.

Treibende Kraft

Das Brushless-System zeigte sich gut dosierbar und stellt, trotz der Verwendung eines 2S-LiPos, mehr als genug Leistung zur Verfügung, um ordentlich Staub aufzuwirbeln. Bei kleinen Sprints auf kurzen Geraden weiß der DBX-VE 2.0 zu überzeugen und verschwand nach kurzem Bremsmanöver in der nächsten Kurve.





Es macht einfach nur Laune, den Elo-Buggy über die Piste zu jagen, jedoch musste die Testfahrt leider nach Ansprechen des Unterspannungsschutzes unterbrochen werden. Doch schon jetzt hat der DBX-VE 2.0 bewiesen, dass er sich auf einem Rundkurs richtig wohl fühlt.

Nichtsdestotrotz sollte der DBX-VE 2.0 weitere Tests absolvieren, um die Haltbarkeit des Chassis und der Radaufhängung unter Beweis zu stellen. Da der Test ja ohnehin schon in einem Steinbruch stattfand, sollte der Buggy auch gleich seine Bash-Tauglichkeit zeigen. Durch die gute Leistungsentfaltung braucht der DBX-VE nur wenig Anlauf und schon fliegt der Buggy durch die Luft. Die Multipin-Reifen sorgen für guten Vortrieb auch auf losem Untergrund. Das Flugverhalten ist absolut neutral und auch die Kontrolle der Flugbahn ist für einen Buggy sehr gut, sodass man auch nach großen Sprüngen sicher landen kann. Das Fahrwerk fängt das Fahrzeug relativ gut ab bei der Landung, bevor die Chassisplatte durchschlägt. Nach einigen heftigen Sprüngen und auch ein paar unsauberer Landungen hat der Buggy auch diesen Test mit guten Haltungsnoten bestanden.

Beim Hill-Climbing stößt der Buggy allerdings etwas an seine Grenzen. Durch die fehlende Bodenfreiheit gegenüber einem Monstertrucks ist der Böschungswinkel nicht gerade sehr groß und die Schnauze des DBX-VE taucht am Fuß des Hügels etwas ein, wodurch erheblich an Schwung verloren geht. Dieser fehlende Schwung ist meistens der Grund, dass der DBX-VE leider den Gipfel des Hügels nicht immer erreicht. Auch bleibt das Modell manchmal regelrecht hängen, da die Chassisplatte irgendwo aufliegt

und die Räder dann keinen Halt mehr haben. Aber wenn man bedenkt, dass ein Buggy nicht gerade zum Bashen gebaut ist, sondern ursprünglich auf eine Rennstrecke gehört, hat sich der DBX-VE 2.0 von Kyosho ordentlich geschlagen.

Ohne Zweifel

Nach mehreren Akkuladungen Spaß in der Kiesgrube neigt sich der Tag dem Ende zu und der Test wird ohne Schäden beendet. Wenn man bedenkt, welche Tortur der kleine Buggy über sich ergehen lassen musste, ist es schon erstaunlich, dass er so gut durchgehalten hat. Vor allem vergeht die Zeit so schnell, dass man eigentlich gar nicht aufhören möchte zu fahren. Aber Aufhören soll man ja bekanntlich, wenn es am Schönsten ist.

Nach diesem Ausflug ging es erst mal in die Werkstatt, um den Wagen zu inspizieren und auf eventuelle Schäden zu prüfen. Kurzerhand das Wichtigste zerlegt, konnten außer einigen Kratzern an der Chassisplatte und normalen Gebrauchsspuren keine Defekte festgestellt werden. Auch nach Abnutzungserscheinungen am relativ frei liegenden Ritzel und dem Hauptzahnrad suchte man vergeblich. Zudem gab es an den Differenzialen ebenfalls keine Schäden zu verzeichnen, was auf die gute Ausstattung mit Kugellagern und die hervorragende Materialqualität (Teilequalität) von Kyosho zurückzuführen ist. Erstaunliche Wirkung zeigte die Schutzhaube unter der Karosserie. Außer Staub konnten keine größeren Steine eindringen und die Temperatur des Reglers blieb auch immer im grünen Bereich, da während des gesamten Tests nicht einmal eine Abschaltung durch den Überhitzungsschutz erfolgte. Insgesamt also sehr erfreuliche Ergebnisse. <<<<



Mit Hilfe von verschiedenen Befestigungsbohrungen sind zahlreiche Einstellmöglichkeiten für die Dämpfercharakteristik gegeben



Die Federvorspannung kann stufenlos über Rändelschrauben angepasst werden

MEIN FAZIT



Der Kyosho DBX-VE 2.0 ist für Einsteiger und Fortgeschrittene eine gute Wahl. Egal ob man als Parkplatz-Racer, Rundkurs-Fighter oder Steinbruch-Basher sein Unwesen treiben will, der DBX-VE 2.0 bringt jede Menge Spaß. Mit Hilfe der leicht durchzuführenden Fahrwerkseinstellung kann der DBX-VE im Handumdrehen an die jeweiligen Bedürfnisse angepasst werden. Durch die gute Teilequalität von Kyosho hat man mit dem DBX-VE 2.0 ein Allroundfahrzeug mit hervorragender Leistung und guter Zuverlässigkeit. Mit Hilfe von optionalem Zubehör lassen sich die Haltbarkeit und Performance noch etwas steigern.

Stefan Kroha

Solide Bauweise
Gutes Fahrverhalten
Kompletter Lieferumfang



Keine Rechts-links-Gewindestangen

Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

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

Redaktion
Mario Bicher
Florian Kastl
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistenz
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlen
Jörg Gröger
Markus Hummel
Michael Klaus
Stefan Kroha

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

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

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

Abonnement
Jahresabonnement für
Deutschland: € 64,-
Ausland: € 74,-
Das digitale Magazin im Abo: € 39,-



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

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

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

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

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich.
Direktbezug über den Verlag

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

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

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

Heft 10/2017 erscheint am 08.09.2017.

Dann berichten wir unter
anderem über ...

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
25.08.2017

... den Maverick Strada DC von LRP electronic
in der aktuellen Version, ...



... werfen einen ersten Blick
auf das neue Großmodell
Beetle Pro 4WD von
FG Modellsport ...



... und vergleichen den Pirate 8.6 Brushless
von T2M mit seinem Nitro-Bruder.



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

DAS SCHNUPPER-ABO

3 FÜR 1:
Drei Hefte zum
Preis von
einem

AUSGABE 04/2017 D: 5,90 € A: € 6,50 CH: SFR 11,50 NL: € 6,90 L

DRONES

WWW.DRONES-MAGAZIN.DE

**TV-PRODUKTION
IN MÜNCHEN**
Backstage bei der
Drone Racing League

TAXI DER ZUKUNFT
Revolutioniert der Lillium Jet
schon bald das Reisen?

**FLIEGENDE
BAUMEISTER**
Mehr als eine Vision:
Drohnen bauen Gebäude



ABFLUG!
MIT DER DROHNE IN DEN URLAUB

JETZT BESTELLEN!

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

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

- 11,80 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar
- Vor Kiosk-Veröffentlichung im Briefkasten
- Anteilig Geld zurück bei vorzeitiger Abo-Kündigung
- Digitalmagazin mit vielen Extras inklusive

Rivalen der Rennbahn



Selbstverständlich werden Sie von unseren Kollegen im Verkauf kompetent beraten! Unter anderem von Günter Honert, dem mehrmaligen deutschen Meister der 1:5er Formel 1 und Tourenwagen 2016!



MadMax Edition

Der FG Leopard Sportsline und der FG Off-Road Buggy sind der preiswerteste Einstieg in die Wettbewerbsklasse. Mit kraftvollem 26 cm³ Verbrenner-Motor.

Wählen Sie zu Ihrem Fahrzeug die MadMax Wunschbereifung (ohne Aufpreis!) auf den MadMax Extreme Wechselfelgen aus.

Mecatech FW 01



Preis ab 1.862,- € für ein 1:5er Basic-Modell und ca. 3.000,- € für ein Komplettfahrzeug mit 23 cm³ Race-Motor, je nach Ausstattung und Modell.



26cc 3
 ab **699,90 €**
 Mit kompletter Fernsteuerung: 849,90 €

rc-car-online.de

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

ZENOAH



Zenoah G230

199,99 EUR



Zenoah G240

233,33 EUR



Zenoah G260

233,33 EUR



Zenoah G270

255,55 EUR



Zenoah G290

266,66 EUR



Zenoah G320

268,99 EUR



Alle Motoren auch als Tuning-Version erhältlich!

Der Motor des aktuellen deutschen Meisters!



97 cm lang und 53 cm breit ist der Losi 5ive-T/1PNP, mit Allradantrieb und dem 26 cm³-Motor, mit seiner Größe von fast einem Meter (!) ein Erlebnis in jedem Gelände!!

Auch mit Original 320er ZENOAH möglich

1.349,90 EUR

RTR
Ready to Run

2.4 GHz

Elektro

DESERT BUGGY XLE



Mit seinem 800Kv Brushless Motor von Dynamite, bietet er Geschwindigkeiten von über 80 km/h mit 8S Stromversorgung. Inklusive kompletter Spektrum Fernsteuerung.

1.099,99 EUR