

KRAFTZWERG: SO VIEL POWER STECKT IN ABSIMAS GPS-1-LADER



CARS & DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



ANDROID APP ON
Google play



Erhältlich im
App Store

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



**Darum ist der ARRMA Nero 6s
von Hobbico ein Volltreffer**

**PLUS VIDEO
PLUS GEWINNSPIEL**

ADEL VERPFLICHTET



Ausgabe 10/2016
Oktober 2016
16. Jahrgang

Deutschland: € 4,90
A: € 5,80 CH: sfr 8,50
NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75



TEIL 1

WERKSTATTSERIE:
Wartung und -Pflege von Differenzialen



ZWEI GESICHTER
So vielseitig ist der Dune Buggy von Amewi

BOLD & POWERFUL

Stand out from the crowd whether you're sitting still or blasting past speed limits. Rustler VXL, Bandit VXL, and Stampede VXL bring 65+ mph speed and style with the Velineon brushless power system and a paint scheme inspired by the Traxxas Funny Car driven by Courtney Force.



Stampede VXL
36076-3



Bandit VXL
24076-3

Courtney Force
EDITION



Rustler VXL
37076-3

Velineon
EXTREME BRUSHLESS POWER



VELINEON VXL-3S
Waterproof Electronic Speed Control

The Velineon® VXL-3s simplifies brushless technology with easy operation that gives you all the control you need for maximum fun.

TRAXXAS
The Fastest Name In Radio Control®

© Copyright Traxxas 2016. 1P-Courtney-Force-Edition-Bandit-Rustler-Stampede-160426

TRAXXAS **LRP** **SANWA**
THE 2.4GHz SPECIALISTS
HUDY **YELLOWARD** **castle**
XRAY **PL** **CF**

Distributed by:
RC-CONNECT
EUROPEAN RC DISTRIBUTOR
www.rc-connect.nl / info@rc-connect.nl
TEL+31172-471117

WISSEN, WAS GEHT . . .



... gehört heute zum guten Ton. Dank Smartphones, mobilem Internet und jeder Menge entsprechender Online-Angebote mit Apps, Websites und News-Feeds ist das heute auch kein Problem mehr. Wenn auf der Welt etwas passiert, dann hat man die Info in Sekunden auf dem eigenen Mobiltelefon und kann seine Freunde über Facebook, Whatsapp und Co. ebenfalls darüber informieren. Dieser Fortschritt hat dazu geführt, dass sich unser Verhalten in Bezug auf den Nachrichten-Konsum verändert hat. Man wartet nicht mehr, bis eine Zeitung einen Tag später das Wichtigste zusammengefasst hat, sondern zieht sich die Infos direkt und fast in Echtzeit auf seinen Bildschirm. Der technischen Entwicklung sei Dank.

Ähnliche Veränderungen spielen sich auch im deutlich kleineren Maßstab ab. Nehmen wir – wie könnte es anders sein – zum Beispiel den RC-Car-Sport. Stichwort Telemetrie. Dank modernster Sensorik und blitzschnellen Übertragungssystemen können Live-Informationen aus dem Modell direkt zum Fahrer

übermittelt werden. Geschwindigkeit, Akku-Füllstand oder Motortemperatur muss man nicht schätzen, sondern kann sie in höchster Genauigkeit von seinem Sender-Display ablesen. Das ist ein Luxus, von dem RC-Car-Sportler vor ein paar Jahren noch geträumt haben. Doch obwohl diese Technik heute für jeden leicht zugänglich ist, wird Telemetrie von RC-Anbietern im Car-Bereich zuweilen eher stiefmütterlich behandelt. Andere Sparten – zum Beispiel die Modellflieger – sind da schon einige Schritte weiter.

Praktischerweise bietet das Schweizer Unternehmen IISI-RC ein Telemetriesystem aus dem Flugbereich zum Nachrüsten an. Dieses übermittelt die verschiedensten Parameter auf ein kleines Display, sodass man immer genau weiß, was Sache ist. In einem ausführlichen Testbericht stellen wir Euch dieses interessante System vor, das den Betrieb von RC-Cars nicht nur einfacher, sondern vor allem auch sicherer macht. Ihr findet den Artikel in diesem Heft. Und beim Lesen desselben wünsche ich Euch nun viel Vergnügen.

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



Kenji Taira hat mit Infinity innerhalb kürzester Zeit seine eigene Wettbewerbs-Marke aufgebaut. Im Interview erzählt er uns, wie es dazu kam.

Seite 74



Über den Nero findet Ihr in dieser Ausgabe einen Testbericht mit Video. Auf unserer Facebook-Seite gibt es auch ein Unboxing: tinyurl.com/nero-unboxing ab Seite 16

Anzeige



**eclipse
charger
AC/DC**



<http://corally.com/chargers>



www.corally.com



26

Er ist nicht nur leichter als die Konkurrenz, sondern hat dank einer wendbaren Karosserie auch noch zwei Gesichter: der Maverick Desert Wolf von LRP electronic



Fast jedes Modell hat mindestens eines. Doch einmal verbaut, werden Differenziale oft stiefmütterlich behandelt. Wir zeigen, wie man die hochbelasteten Teile richtig pflegt

32



64

Der Desert Eagle 4WD Dune Buggy von Amewi sieht nicht nur schick aus, er hat auch noch gute Fahreigenschaften. Wir haben den kleinen Offroader unter die Lupe genommen

MARKT

12 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

CARS

- >> 16 ARRMA NERO 6S DIFF BRAIN VON HOBBICO
- 26 MAVERICK DESERT WOLF VON LRP ELECTRONIC
- 36 FIRST LOOK: DHK CROSSE VON RIPMAX
- 38 HPI BAJA Q32 UND HB D8T Q32 VON LRP ELECTRONIC
- 46 AT-1 VON ABSIMA
- 60 CARISMA GT-B VON RUDDOG DISTRIBUTION
- >> 64 DESERT EAGLE 4WD DUNE BUGGY VON AMEWI
- 76 TLR 8IGHT-T E3.0 VON HORIZON HOBBY

TECHNIK

- >> 32 WERKSTATT-SERIE TEIL 1: WARTUNG UND PFLEGE VON DIFFERENZIALEN
- >> 56 GPS-1-LADEGERÄT VON ABSIMA
- 68 TELEMETRIE-SYSTEME VON IISI-RC

SPORT

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- 30 TERMINE
- 50 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN
- 74 INTERVIEW: IM GESPRÄCH MIT KENJI TAIRA

STANDARDS

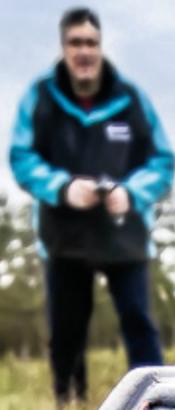
- 24 GEWINNSPIEL
- 42 FACHHÄNDLER
- 44 CARS & DETAILS-SHOP
- 82 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

REELY

Designed für maximalen Spaß

Generation X



229,95

3,46 cm² Force-Motor mit 1,9 PS / 1.4 kW

Wasserdichte und leistungsstarke Servos

Allradantrieb



Inkl. Fernsteueranlage

Level Beginner <input type="checkbox"/> Profi <input checked="" type="checkbox"/>	Antrieb Allrad	Speed 50 km/h	RtR
--	-------------------	------------------	-----

1:8 Nitro Buggy Generation X 4WD RtR

Die neue Generation des 1:8 Reely Nitro Buggys lässt fast keine Wünsche offen. Schon in den ersten Testfahrten haben wir festgestellt das wir hier ein Off-Road Highlight auf die Räder gestellt haben. In Sachen Leistung sorgt ein 21er Force Motor für satte 1,9 PS / 1,4 kw. Dank des Allrad-Antriebs ist das Fahrzeug hervorragend zu bewegen. Eine massive Bauweise und raffinierte Details runden das Fahrzeug perfekt ab!

Ausstattung: Alu-Chassisplatte mit seitlichen Kunststoff-Dirt-Guards • Alu-Lenkungsplatte • Alu-Dämpferbrücken • Alu-Achsschenkel vorne • Dirt Protection für Achsen • Massive Aufhängung für harten Off-Road Einsatz • Bereits eingebaute und abgestimmte Glühkerze für einfaches Startverhalten • Gehärtete Stahl-Antriebswellen • Komplett kugelgelagert • Chassisversteifung vorne und hinten • Spur und Sturz einstellbar • Big Bore Öldruckstoßdämpfer • Ausfederweg-Begrenzer • Einstellbarer Servosaver • Stahl-Hauptzahnrad • Stufenlos einstellbare Racing-Bremse • High Grip Kompletträder mit 5-Speichenfelge.

Artikelnummer: 1456608-M7

Exklusiv für Neukunden:



Versandkostenfrei bestellen und 5,95 € sparen*

*ab 20 EUR Einkaufswert, nur bei Registrierung und Standardlieferung innerhalb Deutschlands. Sperrgutschlag nicht inbegriffen.

Action und viel Spaß. Egal ob zu Lande, zu Wasser oder in der Luft.

Jetzt bestellen unter: conrad.de/reely



Erhältlich im
App Store

ANDROID APP ON
Google play

Windows
Phone

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

STRIPPENZIEHER

FÜNF FRAGEN AN THILO TÖDTMANN

Interview: Patrick Garbi



Thilo Tödtmann bestreitet mit Equipment von Capricorn Rennen auf der ganzen Welt. Der Erfolgsfahrer spricht im Interview über aktuelle Entwicklungen

Der deutsche Erfolgsfahrer Thilo Tödtmann hat einen gut gefüllten Terminkalender. Als Capricorn-Teamfahrer geht er bei den unterschiedlichsten Events an den Start. Im Interview spricht er über die Konkurrenzsituation in der Tourenwagen-Klasse und berichtet von technischen Innovationen in allen Renn-Klassen.

CARS & Details: Vor einiger Zeit warst Du noch in Griechenland, um Nitro-Rennen zu fahren, jetzt bist Du in Longwy mit dem Elektro-Racer unterwegs. Das ist ja ein straffes Programm.

Thilo Tödtmann: Das hier dient nur dem Spaß und dem Training. Da ich ausschließlich Modified fahre, bietet sich die große Strecke hier in Longwy prima an. Die Nitro-Saison beginne ich traditionell Mitte März mit einem Rennen in Griechenland. Das milde Klima und schöne Wetter erlaubt es mir in Ruhe meine Motoren für die anstehende Saison einlaufen zu lassen.

Capricorn hat sich in der Elektro-Szene, trotz einem interessanten Chassis noch nicht wirklich etablieren können. Warum ist das so?

Nun, die Tourenwagenklasse ist sehr populär und es gehen viele unterschiedliche Chassis an den Start, da hat es ein Newcomer nicht besonders einfach. Allerdings hat mein langjähriger Mechaniker Florian Trapp von www.stripe-customs.de seit einem Jahr den Vertrieb übernommen, sodass nun auch die Ersatzteilversorgung garantiert ist.

Dein Terminplan ist gut gefüllt, auf was hast Du Dich fokussiert?

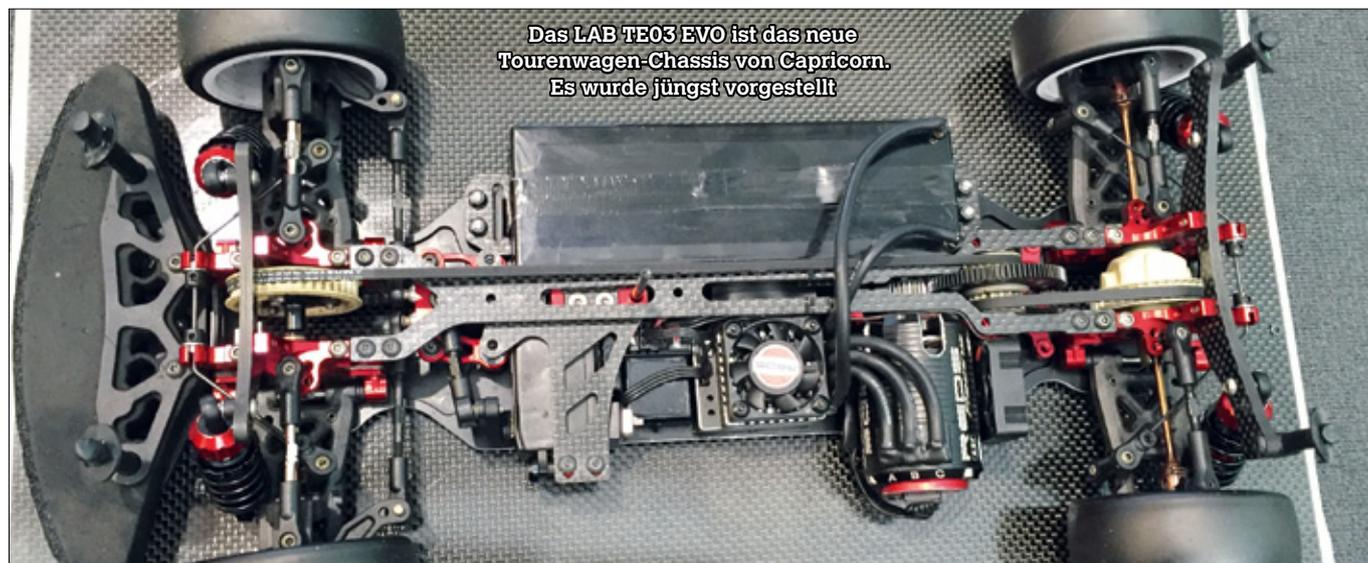
In der Tat habe ich einiges an Veranstaltungen eingeplant. Da wären die ENS-Läufe und die DM sowie natürlich die Weltmeisterschaft, die dieses Jahr in Italien stattfindet. Das Nitro-Worlds-Rennen in Florida möchte ich mir ebenfalls nicht entgehen lassen und wenn Zeit bleibt kommen noch ein paar Regionalläufe hinzu, um die heimischen Capricorn-Piloten zu unterstützen.

Kannst Du uns Infos zur aktuellen Arbeit bei Capricorn geben?

Unser neues Elektrochassis, den LAB TE03 EVO haben wir jüngst vorgestellt. Außerdem bieten wir mit dem LAB F1-01 nun auch einen Formel-Kit an. Diese Kategorie entwickelt sich rasant. Was unsere Nitro-Chassis angeht, besteht zurzeit kein Bedarf an Entwicklung, außer dass wir unseren Scaler mit Blick auf die große WM-Strecke in kleinen Details anpassen.

Würde dir eine Verstärkung des Teams durch zusätzliche Fahrer entgegenkommen?

Den wesentlichen Teil der Arbeit trägt Dario Balestri, der professionell für Capricorn testet, Rennen fährt und entwickelt. In Deutschland bilde ich mit Nico Kröber ein Zweimannteam, das funktioniert eigentlich sehr gut. Eine wirklich große Hilfe für mich ist mein Mechaniker Florian, der viel Freizeit und Urlaub opfert, um mich zu unterstützen. Dafür möchte ich mich bei ihm ganz herzlich bedanken. <<<<<



Das LAB TE03 EVO ist das neue Tourenwagen-Chassis von Capricorn. Es wurde jüngst vorgestellt

www.rcaction.de



Von Schumacher gibt es eine neue **Mi6 LiPo-Befestigung**. Durch das neue Akkualter-Set ist es möglich, den Akku in seiner Position nach vorne, nach hinten sowie nach links und rechts zu bewegen. Durch diese Eigenschaft kann das Spiel des Akkus, im Vergleich zu den bisherigen Halterungen, sehr genau eingestellt werden. Mit der Positionsveränderung kann der Racer perfekt ausbalanciert und die Gewichtsverteilung der Achsen beeinflusst werden. Das Befestigungsset des Akkus wird durch die seitlichen Schlaufen des Aluminiumhalters, oberhalb des Chassis, geführt. Internet: : www.rc-shop.ch



Die RC-Modelle von Himoto sind jetzt beim Schweizer Importeur Neidhart SA erhältlich. Alle Cars sind in 4WD-Bauweise ausgeführt, komplett montiert und werden mit Akku ausgeliefert. (NiMH-Stick in der Brushed-Version und LiPo bei Brushless-Fahrzeugen). Zum Set gehören zudem Fernsteuerung und Ladegerät. Internet: www.neidhart.com



Von Vaterra gibt es basierend auf dem bewährten 1:10 Ascender-Chassis den neuen **Chevrolet K10 Pick Up** aus dem Jahre 1972. Als RTR-Modell ist der Bolide vollständig zusammengebaut, kommt inklusive lizenzierter Chevrolet-Karosserie, Ascender 4WD-Chassis mit variablem Radstand, lizenzierten Super Swamper-Reifen, einem Antrieb aus Metall mit gesperrten Differenzialen, Öldruckstoßdämpfern, Dynamite Antriebssystem sowie wasserdichtem Servo, Empfänger und Fahrregler. Internet: www.horizonhobby.de

Anzeigen

www.rc-tests.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
 |||> www.race-drift.de <|||

ABSIMA
www.absima.com
CONQUER THE TRACK

EURO TOURING SERIES 2015/2016

Text und Fotos: Bernd Bohlen

GROSSES FINALE IN TRENCIN



Das große Fahrerlager in der Hudy Arena



Zum vierten Mal hintereinander hält Jan Ratheisky die Trophäe für den besten Formelfahrer in der Hand. Dafür gibt es ein Küsschen des Trophygirls

Zum großen Finale der Euro Touring Series reisten rund 300 Fahrer nach Trencin in die Slowakei. Zum vierten Mal fand der letzte Saisonlauf in der Hudy Arena statt. Da alle Championstitel an Fahrer der Marke XRAY gingen, war es dieses Jahr für den Hausherrn Juraj Hudy ein ganz besonderes Finale.

Der Portugiese Bruno Coelho gewann – wie schon im letzten Jahr – den Finallauf in der Klasse Modified. Es war sein dritter Saisonsieg, sein fünfter ETS-Sieg insgesamt. Das bedeutete auch: Bruno Coelho ist ETS-Champion Modified. Er löste damit den fünfmaligen ETS-Champion Ronald Völker (Yokomo/LRP) ab, der dieses Mal Dritter in der Saisonwertung wurde. Zweiter der Championswertung wurde Marc Rheinard.

Große Vielfalt

Alexander Hagberg sorgte mit seinem zweiten Platz im Finallauf für einen Doppelsieg für XRAY auf der Heimstrecke. Mit Jilles Groskamp, der für das Team Infinity fährt, auf Platz fünf, war ein weiterer XRAY-Fahrer unter den ersten fünf. Dritter wurde der Finne

Viljami Kutvonen, der gemeinsam mit Frederik Südhoff auf Platz sieben bewies, dass der Awesomatix A800 nun auch auf Asphalt punkten kann. Neben den drei Fahrzeugen von XRAY und den zwei von Awesomatix waren weitere fünf Marken im A-Finale vertreten: Yokomo durch Ronald Völker (Platz vier), VBC Racing durch Yannic Prümper (Platz sechs), Tamiya durch Marc Rheinard (Platz acht), Serpent durch Viktor Wilck (Platz neun) und schließlich Schumacher durch Elliott Harper (Platz 10). Sieben verschiedene Marken im A-Finale sind ein Beweis für die große Markenvielfalt in der Tourenwagenklasse Elektro.

Jan Ratheisky (XRAY/LRP) reiste schon als Doppelchampion zum Finallauf nach Trencin an. Mit vier Siegen in der Formel-Klasse und als einziger mit zwei Siegen in Pro-Stock führte er beide Ranglisten uneinholbar an. In Formel schaffte er beim Finallauf gar seinen fünften Sieg in dieser Saison. Olivier Bultynck belegte in diesem Rennen Platz zwei und schaffte somit noch den dritten Platz in der Champions-Wertung. David Ehrbar (Serpent) wurde – wie schon in der letzten Saison – Vizechampion. In Pro-Stock löst Jan Ratheisky den



Platz genug: Auf dem Fahrerstand für die Fahrer, davor für die Helfer und daneben für die Zuschauer

EURO TOURING SERIES 2015/2016 - TOP 5 DER CHAMPIONSWERTUNG

Platz	Modified	Pro-Stock	Formel 1
1	Bruno Coelho (Portugal)	Jan Ratheisky (Deutschland)	Jan Ratheisky (Deutschland)
2	Marc Rheinard (Deutschland)	Tom Krägerski (Deutschland)	David Ehrbar (Deutschland)
3	Ronald Völker (Deutschland)	Lars Hoppe (Deutschland)	Olivier Bultynck (Belgien)
4	Alexander Hagberg (Schweden)	Helge Johannessen (Norwegen)	Herbert Weber (Österreich)
5	Viljami Kutvonen (Finnland)	Max Mächler (Deutschland)	Jacques Libar (Luxemburg)

Bruno Coelho (Mitte) wird zum ersten Mal Champion in der Klasse Modified. Er löst den fünffachen ETS-Champion Ronald Völker (rechts) ab, der in dieser Saison Dritter wurde. Marc Rheinard wird erneut Vizechampion

dreifachen ETS-Champion und Titelverteidiger, Marek Cerny (XRAY), ab. Der Tscheche verzichtete wie bereits in Luxemburg auf einen Start in dieser Ausscheidung und fuhr stattdessen in der Klasse Modified, auf die er sich in der Zukunft konzentrieren will. Zweiter in der Gesamtwertung Pro-Stock wurde Tom Kräftefski (XRAY), Dritter Lars Hoppe (ARC).

Tom Kräftefski gewann im Übrigen das Finale in Trencin. Es war der erste ETS-Sieg des Nitro-Spezialisten. Für Furore sorgten die beiden Schweizer RC-Car-Fahrer Noah Asendorf und Marco Siegenthaler (beide XRAY). Nach guten Vorlaufergebnissen, nach denen sie von Startplatz zwei und drei in die Finalläufe gingen, belegten sie zum Schluss die Plätze drei und sechs. Jan Ratheisky kämpfte sich in den Finalläufen noch von Platz fünf auf Platz zwei vor. Patrick Gassauer wurde Vierter und schaffte so das beste Ergebnis für Team Magic. Max Mächler (Awesomatix) wurde Fünfter.

Starke Saison

Uwe Rheinard und Scotty Ernst blicken auf eine starke Saison zurück. Die Euro Touring Series hat auch in der neunten Saison noch nichts von ihrer Attraktivität eingebüßt. Im Gegenteil: 959 Fahrer trugen sich in die Gesamtranglisten ein. Davon 435 in Pro-Stock, 273 in Formel und 241 in Modified. Zehn ehemalige und/oder amtierende Weltmeister reisten zu einem oder mehreren Rennen an. Uwe Rheinard und Scotty Ernst gelang es unter anderem, für das ETS-Rennen in Mülheim-Kärlich den mittlerweile 45-jährigen Rekordweltmeister Masami Hirotsuka zur Teilnahme in der Klasse Formel nach Europa zu holen. Der Termin für das Auftaktrennen der nächsten, der zehnten Saison steht. Es findet vom 2. bis 4. Dezember in Hrotovice (Tschechische Republik) statt. <<<<



Die beiden Schweizer Marco Siegenthaler (links) und Noah Asendorf setzten sich zum ersten Mal in der Spitze der Klasse Pro Stock durch

Anzeigen

Fast – simple – fun

BURI[®] RACER THE PURE 1/8 ELECTRIC MODEL RACING CAR

www.buri-racer.com

funkzeug

Der RC Car Spezialist

NIBELUNGENSTR 25 / 50354 HÜRTH
WWW.FUNKZEUG.DE

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

Modellbau zentrum BERLINSKI

www.modellbau-berlinski.de

HOBBY HT THEKE

Beratung + Service = mehr Hobbyspaß

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

www.hobby-theke.de

Airbrush-Kurse für Modellbauer mit Fachbuchautor Mathias Faber

HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare

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

GROSS IN FAHRT

H.A.R.M.-CHALLENGE IN BAD BREISIG

Text und Fotos: Bernd Bohlen



Kurz nach dem Start des Halbfinals liegen die Fahrzeuge noch eng zusammen

Dominik Winkler von Mecatech und Torsten Förster von Genius haben ihre Klassen beim fünften Lauf der H.A.R.M.-Challenge der Gruppe Mitte/Süd auf der rund 260 Meter langen Strecke des MCC Rhein-Ahr in Bad Breisig gewonnen. Dominik Winkler siegte in der Klasse Trophy Sprint, Torsten Förster in der Klasse Elfer Trophy. Wie bei der H.A.R.M.-Challenge üblich kamen alle Fahrer auf reichlich Fahrzeit. Nach Vorläufen, Halbfinale und Finale waren alle Starter 65 Minuten auf der Strecke.

Nach den Vorläufen stand Dominik Winkler noch auf Platz drei. In Führung lagen die Lokalmatadoren Uwe Pauly (H.A.R.M.) und Christian Watzl (H.A.R.M.). Im Halbfinale setzte er sich jedoch als der schnellste Fahrer im Kampf um die Poleposition durch. Hinter ihm starteten Uwe Pauly und Clark Wohler (H.A.R.M.). Der Mecatech-Fahrer setzte sich gleich nach dem Start immer weiter vom Feld ab. Nach 30 Minuten und 97 gefahrenen Runden überquerte er mit einem Vorsprung von gut 13 Sekunden vor Daniel Wurster (H.A.R.M.) die Ziellinie. Die Plätze dahinter belegten Uwe Pauly, Clark Wohler und Michael Weiler (Mecatech). Die Sprint Trophy ist die Klasse für die Tourenwagen im Maßstab 1:5. Zugelassen sind alle Chassis mit einem Radstand von 465 bis maximal 535 Millimeter. Reifen, Motoren (23 Kubikzentimeter), Airboxen und Resorohre müssen dem DMC-Reglement entsprechen.

Elfer-Trophy

Die Elfer-Trophy ist die Klasse der Porschefans und zwar des 911er. Nur Karossen nach dessen Vorbild sind deshalb zugelassen. Der Radstand des Chassis darf zwischen 465 und 515 Millimeter variieren.



Innen vorbei geht Christian Watzl bei einer Überrundung

Für die Reifen, den Motor, die Airbox und die Resorohre gilt das gleiche wie in der Sprint Trophy. Im Finallauf setzte sich Torsten Förster (Genius) nach 95 Runden mit einem Vorsprung von gut vier Zehntelsekunden gegen seinen Clubkameraden vom MCC Rhein-Ahr, Thomas Staab (Genius), durch. Auf den Plätzen dahinter folgten Rainer Winter (RS5), Jürgen Huss (FG) und Hans-Peter Süß (EB16).

««««



Konzentriert zu Sache gehen die Fahrer des Halbfinals

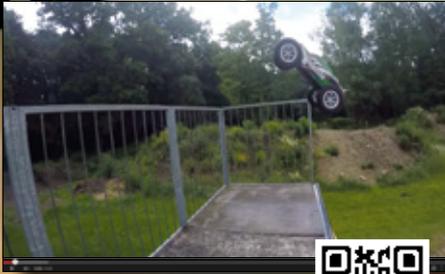


Die Sieger der Sprint Trophy (von links): Daniel Wurster (Platz 2), Dominik Winkler (Platz 1) und Uwe Pauly (Platz 3)

Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

Schweighofer



Modster V4
Monster Truck 4WD



Buri Racer



E1 by Joachim Grauer
in Ettlingen 2016



CARS & Details



Superscale 2016



RC-Car-Shop-Hobbythek



Off-Road Buggy 2WD



TRAXXAS



4-Wheel Drive Front Flip



HPI



The HPI Jumpshot ST



CARS & Details



Das Digital-Magazin -
so funktioniert's



Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN

HOBBICO

Der **Fury 2WD Mega Brushed** ist ein Short Course-Truck im Maßstab 1:10, der sich durch ein realistisches Race-Truck-Design mit riesigen stabilen Rammern, die Chassis und Karosserie schützen, auszeichnet. Das Modell verfügt unter anderem über folgende Features: Wasserdichter Fahrregler mit 2s-LiPo-Schutz, 540er-Brushed-Elektromotor mit 15 Turns, wasserdichtes ADS-5v2 Servo, dBoots Sand Scorpion DB XL Komplettträder, verstärkte Kunststoff/Metall-Getriebezahnräder, großvolumige Öldruckdämpfer und eine komplette Kugellagerung. Zum Lieferumfang gehört neben dem fertig montierten Modell auch noch ein 7,2-Volt-NiMH-Akku mit 2.000 Milliamperestunden Kapazität, ein ADC-N6 Multi-Region-Steckerladegerät sowie eine Tactic TTX300 2,4-Gigahertz-Dreikanal-Fernsteuerung. Das 540 Millimeter lange und 2.195 Gramm schwere Modell kostet **199,99 Euro**.

Der **ARRMA Raider XL MEGA 2WD Brushed Desert Buggy** von Hobbico ist große Bruder des Raider 1:10 MEGA, mit deutlich mehr Bodenfreiheit und Fahrzeugbreite. Das Modell ist serienmäßig vorbereitet für den Einbau einer LED-Beleuchtung und verfügt unter anderem über folgende Features: Wasserdichter Fahrregler mit 2s-LiPo-Schutz, 540er-Brushed-Elektromotor mit 15 Turns, wasserdichtes ADS-5v2 Servo, dBoots Sand Scorpion DB XL Komplettträder, verstärkte Kunststoff/Metall-Getriebezahnräder, großvolumige Öldruckdämpfer und eine komplette Kugellagerung. Zum Lieferumfang gehört neben dem fertig montierten Modell auch noch ein 7,2-Volt-NiMH-Akku mit 2.000 Milliamperestunden Kapazität, ein



ARRMA Raider XL
MEGA 2WD Brushed
Desert Buggy
von Hobbico



ARRMA Fury
2WD Mega Brushed
Short Course-Truck
von Hobbico

ADC-N6 Multi-Region-Steckerladegerät sowie eine Tactic TTX300 2,4-Gigahertz-Dreikanal-Fernsteuerung. Das 455 Millimeter lange und 2.285 Gramm schwere Modell kostet **199,99 Euro**.

Der **ARRMA Vorteks Stadium Truck** im Maßstab 1:10 von Hobbico kombiniert das stabile, einfache Fahrverhalten eines Trucks mit der Agilität eines Buggys. Das Modell verfügt unter anderem über folgende Features: Wasserdichter Fahrregler mit 2s-LiPo-Schutz, 540er-Brushed-Elektromotor mit 15 Turns, wasserdichtes ADS-5v2 Servo, dBoots Sand Scorpion DB XL Komplettträder, verstärkte Kunststoff/Metall-Getriebezahnräder, großvolumige Öldruckdämpfer und eine komplette Kugellagerung. Zum Lieferumfang gehört neben dem fertig montierten Modell auch noch ein 7,2-Volt-NiMH-Akku mit 2.000 Milliamperestunden Kapazität, ein ADC-N6 Multi-Region-Steckerladegerät sowie eine Tactic TTX300 2,4-Gigahertz-Dreikanal-Fernsteuerung. Das 425 Millimeter lange und 1.900 Gramm schwere Modell kostet **189,99 Euro**.



ARRMA Vorteks
Stadium Truck
von Hobbico



TLR TEN SCTE 3.0
von Horizon Hobby

HORIZON HOBBY

Neu bei Horizon Hobby ist der **TLR TEN SCTE 3.0**, der als Race Kit angeboten wird. Der Short Course-Truck im Maßstab 1:10 stellt die nunmehr dritte Evolutionsstufe des SCTE dar. Laut Hersteller soll das Fahrverhalten gegenüber dem Vorgänger verbessert und das Handling vereinfacht worden sein. Darüber hinaus verfügt das Modell über einen einstellbaren Antriebsstrang, um für alle Strecken gewappnet zu sein. Alle Teile, die bei der Version 2.0 optional erhältlich waren, sind beim neuen SCTE bereits im Lieferumfang enthalten und machen den 3.0 zu einem idealen Modell für ambitionierte Racer. Das 524 Millimeter lange Offroad-Modell wird als Bausatz geliefert und verfügt über Allradantrieb.



Sanwa M12S
Limited Edition
Blue-AL
von LRP electronic

LRP ELECTRONIC

Die neue **Sanwa M12S Limited Edition Blue-AL** aus dem Sortiment von LRP electronic basiert technisch auf der bekannten Sanwa M12S. Neben den bekannten Features wie einer besonders schnellen Reaktionszeit von 0,88 Millisekunden und den umfangreichen Programmiermöglichkeiten sticht die neue Version durch blau eloxierte Aluminium-Hebel und -Knöpfe, der Lenkradtiefenerlegung aus Aluminium sowie dem Lenkrad aus Aluminium hervor. Dazu kommt noch der erweiterte Lieferumfang, der aus einem zweiten RX-472 Empfänger besteht. Der Preis: **829,99 Euro**.

LRP electronic bietet neue **Goldkontakt-Akkustecker-Adapter**, die einen geringen Übergangswiderstand und damit maximale Power bieten sollen. Die Adapter haben ein Außenmaß passend für 5-Millimeter-Buchsen und ein Innenmaß passend für 4-Millimeter-Stecker. Mit diesen Adaptern kann man die 4-Millimeter-Stecker am Regler lassen und trotzdem die immer häufiger zum Einsatz kommenden Akkus mit 5-Millimeter-Buchsen einsetzen. Die Adapter sind passend zu allen neuen Competition Car Line-Akkus von LRP electronic und für viele weitere Akkutypen.



Goldkontakt-Akkustecker-Adapter
von LRP electronic

Das **Team Associated RC10B6 Team Kit** aus dem Vertrieb von LRP electronic ist ein 2WD-Buggy im Maßstab 1:10. Es handelt sich dabei um die neueste Evolutionsstufe des beliebten Weltmeistermodells. Laut Hersteller soll das Modell aus der Box heraus ein ideales Setup für Strecken mit hohem bis sehr hohem Grip haben,

wie sie in Europa inzwischen oftmals vorzufinden sind. Dank der zahlreichen und präzisen Einstellmöglichkeiten lässt sich so für beinahe jede Strecke ein optimales Setup finden. Sollte es doch einmal extrem rutschig werden, gibt es noch den neuen B6D, der für solche Streckenverhältnisse optimiert wurde. Das Modell wird als klassentypischer Bausatz ohne Antriebs- oder RC-Komponenten ausgeliefert und richtet sich an Wettbewerbsfahrer. Der Preis: **339,99 Euro**.



Team Associated RC10B6 Team Kit
von LRP electronic

Die neue **Sanwa MT-S** ist ein 2,4-Gigahertz-Sender im mittleren Preissegment der Telemetrie-Fernsteuerungen. Sie verfügt über ein neues Design und einige neue Features. So sind unter anderem nun acht verschiedene Modelltypen wählbar, die das Einstellen des Senders auf das Auto vereinfachen. Mit dem Sender lassen sich alle Servos im SSR Modus benutzen sowie alle Sanwa-Regler mit SSL Funktion vollständig ausreizen. Die MT-S wird nun in einem weiteren Set mit zwei RX-481-Empfängern mit integrierter Antenne angeboten. Der Preis für das Set: **349,99 Euro**.

Sanwa MT-S
Dual-RX-Set
von LRP electronic



HERSTELLER Kontaktdaten

HOBBICO/REVELL
Henschelstraße 20-30
32257 Bünde
Telefon: 052 23/96 50
Telefax: 052 23/96 54 88
E-Mail: info@revell.de
Internet: www.hobbico.de

HORIZON HOBBY DEUTSCHLAND
Christian-Junge-Straße 1
25337 Elmshorn
Telefon: 041 21/265 51 00
Telefax: 041 21/265 51 11
E-Mail: info@horizonhobby.de
Internet: www.horizonhobby.de

LRP ELECTRONIC
Hanfwiesenstraße 15
73614 Schorndorf
Hotline: 09 00/577 46 24
Fax: 071 81/40 98 30
E-Mail: info@lrp.cc
Internet: www.LRP.cc

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

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

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

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

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.tmmmodels.ch

TEAM CORALLY
Geelseweg 80
2250 Olen, Belgien
Telefon: 00 32/14 25/92 94
E-Mail: info@corally.com
Internet: www.corally.com

Markt

RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

RC-Car-Shop – Hobbytek hat mit den GRP P1, P2 und P3 sowie PMT X1-V2 die neuen **Racereifen** für Onroad-

Großmodelle im Maßstab 1:5 im Sortiment. Das Paar ist für **28,- Euro** zu haben. Passend für die Losi-Großmodelle 5ive-T und B gibt es von der Marke „Mr. Hyde’s“ bei RC-Car-Shop – Hobbytek eine **Bremse**. Es handelt sich dabei um ein Set, bestehend aus Bremsscheiben und Belägen, die gegen die Originalteile ausgetauscht werden. Der Preis: **84,90 Euro**. Last but not least gibt es für den Traxxas X-Max ein **Top Tuning Spezial-Radmutterersatz**. Die Teile bestehen aus Aluminium und kosten im Set **19,90 Euro**.



RC-Car-Shop_Neuheiten: Neuheiten von RC-Car-Shop – Hobbytek

ROBITRONIC

Das **RSx one10 Type-S** von Robitronic ist ein Low-Profile-Servo von KoPropo, das laut Hersteller eine hohe Leistung zu einem günstigen Preis bietet. So kann es sowohl mit 6 als auch mit 7,4 Volt Spannung betrieben werden und ist somit hochvoltfähig. Darüber hinaus besitzt es ein Metallgetriebe, ein mittleres Kühlgehäuse, einen Corelessmotor und ist doppelt kugellagert. Die Abmessungen betragen 40,5 × 26,5 × 21 Millimeter, das Gewicht liegt bei 42,1 Gramm.



Wieder lieferbar bei Robitronic sind **Nickel-Stickpacks** für verschiedenste Anwendungsbereiche im Modellbau. Die sechs- bis achtzelligen Stromspender sind in verschiedenen Konfigurationen mit Kapazitäten von 1.500 bis 4.000 Milliamperestunden verfügbar. Als Stecksysteme kommen Deans-T-Plugs oder Tamiya-Stecker zum Einsatz. Die Preise reichen von **18,- bis 43,40 Euro**.



NiMH-Akkus von Robitronic

SHEPHERD MICRO RACING

Ab sofort ist ein weiteres Tuningteil für den Velox V10 bei Shepherd Micro Racing verfügbar. Die neuen **Radachsen** für Knochen haben eine 1 Millimeter kürzere Sechskant-Radaufnahme, was eine problemlose Montage von Felgen mit geringer Einpresstiefe ermöglicht. Darüber hinaus erlaubt die kürzere Radachse eine veränderte Hinterachsgeometrie mit einem längeren Hebel der Querlenker, ohne dabei die erlaubte Gesamtbreite von 200 Millimeter zu überschreiten. Dieses neue Tuningteil ist ab sofort paarweise verfügbar.



Neue Radachsen für den Velox V10 bei Shepherd Micro Racing



ROYAL RACING ENGINES

K3 DC

DIAMOND COATING • CERAMIC BEARING

- higher top-end
- more linear power

Displacement	3.48cc
Bore	18.40mm
Stroke	18.40mm
Weight	349 g
Max Power	2.60 HP @ 34 000 RPM
Practical Range	4 000 - 42 000 RPM
Piston	2 separate pistons
Pinion	silicon
Shims	brass, hard chrome plated
Combustion Chamber	vertical with sliding
Front Ball Bearing	10mm steel
Rear Ball Bearing	14x5x5mm ceramic
Crankshaft	14mm Ti-C diamond coating
Collector	alloy body, thermal isolation
Collector Headset	2
Clutching Type	40
Exhaust Position	rear

FX-Engines K3 DC-Motor
von SMI Motorsport

EUROPEAN VICE-CHAMPION

EUROPEAN CHAMPION 40+

www.fx-engines.com

DESIGNED, ENGINEERED AND MADE IN EUROPE

SMI MOTORSPORT

Der komplett neue Dreikanal-Motor **FX-Engines K3 DC** von SMI Motorsport wurde mit dem Ziel entwickelt, eine möglichst lineare Leistungsentfaltung zu ermöglichen. Zudem wird eine im Vergleich zu den K5-Motoren nochmals höhere Maximaldrehzahl erreicht. Dies wird nicht nur durch den Einsatz eines leichtgängigen Keramiklagers erzielt. Die Kurbelwelle ist beim K3 DC silikonverfüllt und zusätzlich mit einer widerstandsfähigen Beschichtung versehen. Das Pleuel wird dazu passend aus siliziumhaltigem Material gefertigt, um eine lange Lebensdauer und geringes Gewicht miteinander zu vereinen. Der Hubraum beträgt 3,5 Kubikzentimeter, das Gewicht 349 Gramm, die Leistung 2,6 PS und der nutzbare Drehzahlbereich 4.000 bis 42.000 Umdrehungen pro Minute.

BRASS REAR LOWER SUSPENSION HOLDERS

XRAY XB2

FRONT - RS #322311

REAR - RR #322321

BRASS

LOWERED CG ADDITIONAL WEIGHT IMPROVES TRACTION INCREASES STABILITY QUICK & EASY GEOMETRY SETTING I.S.S.

I.S.S.-Halter aus Messing von SMI Motorsport

Beim neuen XRAY XB2 kann man gezielt mehr Gewicht an der Hinterachse anbringen, indem man die neuen **I.S.S.-Halter** aus Messing für die Befestigung der Querlenker einsetzt, der neu im Sortiment von SMI Motorsport zu finden ist. Dies führt direkt zu einer Erhöhung des Grip-Niveaus. In der typischen XRAY-Qualität gefertigt, überzeugen diese Bauteile nicht nur mit einer guten Stabilität, sondern auch mit einer tollen Optik.

Gerade auf Astro-Turf/Teppich kann die Aufhängung gar nicht stabil genug sein, um ein Maximum an Grip zu generieren. Der Einsatz der neuen **Lenkhebel (362250-G)** und **hinteren Achsträger (363353-G)** für den XRAY XB4 sorgen für noch schnellere Rundenzeiten. Die neuen Bauteile werden aus einem speziellen, kohlefaserverstärkten Material hergestellt und sind nicht nur sehr leicht, sondern im Vergleich zu den normalen Teilen deutlich stärker belastbar.

GRAPHITE/COMPOSITE/STEERING BLOCK & UPRIGHT

XRAY XB4

REAR #363353-G LEFT = RIGHT

FRONT #362250-G LEFT = RIGHT

SPECIAL GRAPHITE COMPOSITE MIXTURE INCREASE STABILITY FOR HIGH-TRACTION TRACKS DURABLE INCREASE CORNERING SPEED

XRAY XB4 Lenkhebel und Achsträger von SMI Motorsport

TEAM CORALLY

Auf 60 Farbseiten präsentiert Team Corally im neuen **Hauptkatalog** das komplette Produktportfolio aus dem neuen Sortiment. Neben ausgefeilten Rennfahrzeugen liefert Team Corally das komplett Racing-Zubehör wie LiPo-Akkus, Ladegeräte, Regler, Servos, Brushlessmotoren und Nitromotoren. Eine große Auswahl an rennerprobtem Zubehör rundet das Lieferprogramm ab. Der Katalog ist in deutscher und englischer Sprache im einschlägigen Fachhandel oder direkt bei Team Corally in Belgien kostenlos erhältlich. Alternativ können beide Sprachversionen des Katalogs auch in digitaler Form heruntergeladen werden: Hauptkatalog, deutsch: http://data.corally.com/epaper_tc-maincatalog-2016-ger/ Hauptkatalog, englisch: http://data.corally.com/epaper_tc-catalog-2016-english/

Neuer Hauptkatalog von Team Corally



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

So viel Technik steckt in ARRMA Super-Monster



ADEL VERPFLICHTET

Mal ehrlich: Monstertrucks sind doch für Steinbruch-Basher und Freizeit-Offroadfahrer immer noch die besten Modelle. Sie sind schnell, stabil und sehen spektakulär aus. Sie fragen nicht nach einer komplizierten Fahrwerkseinstellung, sie fahren einfach überall durch. Die dicken Räder schleudern dabei den Dreck nur so hoch, dass es Freude macht. Doch – das muss man fairerweise sagen – in den letzten Jahren fehlten in diesem Bereich die Innovationen. Klar, brushless hatten alle, Topspeeds jenseits von gut und böse hatten alle. Aber wirklich Neues gab es nicht. Die Kaufentscheidung fällten Kunden meist aufgrund der Optik und des Preises. Doch Hobbico will das nun ändern und präsentiert mit dem ARRMA Nero 6s einen 1:8er-Monstertruck, der sich zwar optisch zunächst unauffällig in sein Familienumfeld einreihet, technisch jedoch mehrere interessante Finessen kombiniert, die ihn zu einem echten „Must-Have“ machen.

Beim Betrachten des ARRMA Nero 6s von Hobbico denkt man zunächst „nur“ an einen modernen Monstertruck. Ordentlich Vortrieb verspricht schon der Aufdruck „BLX“ auf dem Karton, der bei ARRMA für potente Brushlesspower steht. Bestätigt wird das noch durch den Hinweis, dass das Modell über 60 Meilen pro Stunde laufen soll, was knappen 100 Stundenkilometern entspricht. Neben einigen weiteren grafischen Elementen wie RTR, 4WD und Waterproof – das kann man in dieser Preisklasse auch erwarten – findet sich noch etwas auf der Verpackung, mit dem man erstmal so gar nichts anfangen kann: Diff Brain. Doch was hat das damit auf sich? Hat das Modell tatsächlich ein Gehirn? Und was hat das in mit den Differenzialen zu tun? Wir werden es herausfinden.

Rundum sorglos

Packt man den Nero aus, kommen neben dem fertig aufgebauten Modell samt Fernsteuerung auch noch die mehrsprachige, sehr bildlastige Anleitung, einige Sticker, das wichtigste Werkzeug, eine alternative Abdeckung für die Chassis-Unterseite sowie ein weiteres Motorritzel zum Vorschein. Was es mit dem Motorritzel auf sich hat, erklärt eine beiliegende Pappkarte. Während das im Modell bereits verbauten 15-Zähne-Exemplar für grobes Gelände ist (kurze Übersetzung), ist das optionale 17er-Zahnrad für seichtes Gelände und maximale Topspeed gedacht.

Auf derselben Pappkarte findet sich auch noch ein Hinweis auf das mysteriöse Diff-Brain. Mit einer Info-Grafik wird erklärt, dass damit vier verschiedene Fahrmodi zur Verfügung stehen: Für Driften, Wheelies, maximale Beschleunigung und besonders anspruchsvolle Steigungen. Ausgewählt werden die vier Modi über einen Drehschalter am Sender. Und so langsam wird auch klar, dass dieses Diff-Brain ist. Es handelt sich dabei um eine Möglichkeit, die drei im Modell verbauten



**GEWINN
MICH!**
Alle Infos
auf Seite 24



**MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE**

Differenziale in verschiedenen Kombinationen vom Sender aus zu sperren. Dargestellt ist das Ganze mit Schlosssymbolen. Demnach stehen folgende Sperrvarianten zur Verfügung: Keine Sperrung, nur Mitteldiff gesperrt, mittleres und hinteres Diff gesperrt oder alles gesperrt. Je nach Einstellung ergeben sich dadurch entsprechend unterschiedliche Fahreigenschaften, die beispielsweise den Grip erhöhen (alles gesperrt), Driftmanöver vereinfachen (Mitte und hinten gesperrt) oder Wheelies begünstigen (Mitte gesperrt).

So geht's

Bei so vielen Möglichkeiten stellt sich natürlich die Frage, wie das Ganze denn eigentlich funktioniert. Auskunft darüber geben zwar diverse Darstellungen auf dem Karton und in der Anleitung, doch wir wollen es genau wissen und bauen eines der Differenziale kurzerhand aus. Kompliziert oder langwierig gestaltet sich dieser Schritt nicht, das das Modell – ähnlich wie man es von anderen Konstruktionen kennt – recht einfach aufgebaut ist. Zwei vertikal angeordnete Aluminiumplatten nehmen sämtliche Komponenten auf: Achsen, Getriebe, RC-Box und Akkuhalterungen. Somit muss man nur wenige Schrauben lösen und kann die Hinterachse komplett entnehmen.

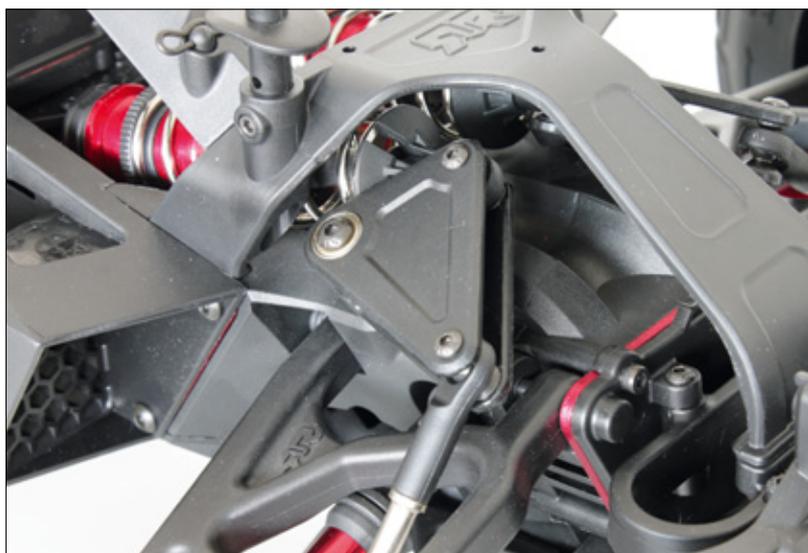
Das Differenzial selber ist nicht direkt in der Achse gelagert, sondern versteckt sich in einer weiteren Ummantelung aus Kunststoff, sodass man das Diff samt Triebbling und der Diff Brain-Mechanik entnehmen kann. Dann sieht man zunächst einmal nicht viel. Auffällig ist nur das dreiadrige Servokabel, das das Gehäuse verlässt. Doch durch Lösen von drei weiteren Schrauben kann das Geheimnis schließlich gelüftet werden. Neben dem gut gefetteten geradeverzahnten Stahldifferenzial massivster Bauart sitzt ein Micro-Servo. Dieses bewegt eine kleiner Scheibe mit sechs Metallstiften in die entsprechenden Öffnungen im Differenzial, wo die Stifte die Zahnräder im Inneren komplett blockieren.



Über XT-90-Stecker werden zwei 2s- oder zwei 3s-LiPos mit dem Regler verbunden. Die entsprechenden Gegenstücke zum Verlöten an den Akkus liegen dem Set bei



Der 150-Ampere-Regler und die wassergeschützte RC-Box sitzen zentral im Chassis auf einer Platte



Die Umlenkhebel der Push-Rod-Anlegungen für die Dämpfer sind natürlich kugelgelagert



Über die Pivot-Ball-Aufhängungen kann der Sturz der Räder verstellt werden

Ohne Zwischengas

Um die Sperrvorgänge in den Differenzialen zu koordinieren, ist im Modell eine kleine Steuerplatine verbaut. Sie ist überraschenderweise nicht nur mit dem dritten Kanal des Empfängers verbunden, sondern es wird auch die Gassignalleitung eingeschleift. Der Grund hierfür zeigt sich bei einem ersten Trocken-test: Betätigt man während der Fahrt den Diff Brain-Schalter, nimmt die Steuereinheit kurz das Gas weg, sodass das Modell nur noch rollt und keinen nennenswerten Kraft mehr auf den Antriebsstrang wirkt. In der Gaspause erfolgt dann der Schaltvorgang. Und offensichtlich ist es der Mechanik dabei ganz egal, wie schnell man fährt. Die Anleitung empfiehlt lediglich, das Ganze nicht bei Vollgas auszuprobieren, da dies zu unkontrollierbaren Fahrsituationen führen kann. Ist auch logisch, denn wenn in einer schnellen Kurve abrupt die Leistung weggenommen und sogleich wieder voll gegeben wird, wird es schwierig, das Modell noch unter Kontrolle zu behalten. Erst recht natürlich, wenn man beispielsweise auf einmal in den Driftmodus schaltet.

Wie das Diff Brain – das im Übrigen werkseitig perfekt funktioniert – letztendlich arbeitet, wird der Praxistest zeigen. Zuvor werfen wir jedoch noch einen Blick auf die weiteren Eigenschaften des Modells. Da wären zunächst einmal die liegend montierten Stoßdämpfer, die über Push-Rod-Konstruktionen mit den unteren Querlenkern verbunden sind. Positiv fällt hier auf, dass die Umlenkhebel sogar kugelgelagert sind und die gesamte Mechanik äußerst

wenig Spiel aufweist. Selbstverständlich sind die Federbeine im Big Bore-Format gehalten und die Vorspannung der Federn lässt sich über Rändelschrauben einstellen. Obwohl sie nicht direkt in der Schussbahn von Dreck und Staub liegen, sind die Kolbenstangen mit Gummütüllen vor Eindringlingen geschützt.

Flexible Länge

Interessant sind auch die Antriebswellen. Sie verfügen über Kardangelenke, die komplett aus großzügig dimensioniertem Stahl bestehen. Als Besonderheit sind die Wellen in der Länge variabel. Erreicht wird dies durch eine sechsfach verzahnte Außenhülse aus Aluminium, in die an beiden Enden die Gelenkwellenstummel eingeschoben werden. Damit auch hier kein Schmutz eindringen kann, sind die Übergänge mit eng anliegenden Gummimanschetten verkleidet. Insgesamt kommen im Nero sechs dieser Antriebswellen zum Einsatz, die alle einen sehr hochwertigen Eindruck machen und für einen leichtgängigen Antriebsstrang in jeder Fahrsituation sorgen.

Neben diesen Besonderheiten wirkt auch die sonstige Konstruktion des Modells sehr durchdacht und extrem solide. Beide Achsen verfügen über robuste Doppelquerlenkerachsen mit Pivot-Ball-Aufhängungen. Die Sturzwerte lassen sich über C-Klipse aus Kunststoff, die in ausreichender Stückzahl beiliegen, verändern. Davon abgesehen gibt es bis auf die Rändelschrauben zum Verändern der Federvorspannung und damit der Chassishöhe keine wirklichen Setup-Optionen am Fahrwerk. Aber mal ehrlich: wer legt darauf bei einem Monstertruck schon Wert?

Haltbar

Beim übrigen Aufbau findet sich bewährte Hausmannskost. Schlagzäher Kunststoff in vielen Bereichen der Achsen und der üblichen Chassis-Komponenten sorgt in Verbindung mit Aluminium-Teilen an stark beanspruchten Stellen für einen nahezu unzerstörbaren Materialmix. An einigen Stellen findet sich das von ARRMA bekannte Wabenmuster im Kunststoff wieder, das für besondere Stabilität und geringes Gewicht sorgt. Selbstredend sind natürlich alle drehenden Teile

CAR CHECK

ARRMA Nero 6s Diff Brain Hobbico

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 799,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Push-Rod-Dämpferanlenkung, drei sperrbare Vierspider-Differenziale, Slipperkupplung, komplett kugelgelagert, Kardangelenkwellen mit Längenausgleich

Benötigte Teile: Vier Mignonzellen, Fahrakkus, Ladegerät

Erfahrungslevel:

FORTGESCHRITTENE



Über Kühlöffnungen auf der Chassis-Unterseite gelangt Kühlluft direkt zum Motor



Auch an der Hinterachse erlaubt Pivot-Ball-Aufhängungen eine Einstellung von Spur und Sturz

mit Kugellagern versehen, um den Verschleiß gering zu halten und die Leichtgängigkeit zu erhöhen. Allgemein wird das komplette Chassis sehr kompakt und bis in den letzten Winkel durchdacht. Eigentlich ist es viel zu schade, um es unter der Karosserie zu verstecken.

Doch damit ein solches Monster zuverlässig funktioniert und dauerhaft Spaß bringt, sind neben einer durchdachten und stabilen Konstruktion auch noch die verbauten Komponenten von enormer Bedeutung. Mittig im Chassis ist sozusagen die Kommandozentrale. Hier teilt sich die wasserdichte RC-Box mit dem 2,4-Gigahertz-Tactic-Empfänger und der BLX-Brushlessregler eine Plattform. Letzter vom Typ BLX200 hat eine Strombelastbarkeit von 150 Ampere auf Dauer und stellt den insgesamt vier verbauten Servos des Modells stolze 6 Ampere BEC-Strom zur Verfügung. Um die hohen Ströme auch verarbeiten zu können, sind zwei XT-90-Stecker montiert. Gegen Überhitzung ist ein Lüfter montiert, der auf dem Aluminium-Kühlkörper sitzt. Der Ein-aus-Schalter verfügt zusätzlich über einen Setup-Button mit dem man unter anderem zwischen verschiedenen Punch-Einstellungen sowie Brems-Werten wählen kann. Regler und Empfänger sitzen gut geschützt unter einem leicht demontierbaren kleinen Dach aus Kunststoff, das die Elektronik bei Überschlagen schützt. Positiv fällt bei all der Elektronik übrigens die Qualität der Kabelverlegungen auf. Alles sitzt sicher fixiert und weit entfernt von beweglichen Teilen, sodass hier keine Gefahr eines durchgeschauerten Kabels besteht.

2.000 Touren

Für Vortrieb sorgt ein ARRMA BLX-Motor mit einer spezifischen Drehzahl von 2.000 Umdrehungen pro Minute und Volt. Er überträgt seine Kraft zunächst auf einen mit insgesamt sechs Reibscheiben ausgestatteten Slipper, der über eine selbstsichernde Mutter einstellbar ist. Von hier aus gelangt die Kraft in das komplett gekapselte Stahlgetriebe und schließlich zum Mitteldifferenzial. Als Besonderheit preist



Das ADS-15M Servo hat mit 15 Kilogramm genügend Stellkraft und ist wasserdicht




Mache gerade Boxen- stopp

modell hobby Spiel

30.09. – 03.10.2016
Leipziger Messegelände

 modell-hobby-spiel.de

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON

 <small>www.heli-action.de</small>	 <small>www.cars-and-details.de</small>	 <small>www.trucks-and-details.de</small>	 <small>www.rad-und-kette.de</small>	 <small>www.modell-aviator.de</small>
 <small>www.kite-and-friends.de</small>	 <small>www.schiffsmodellmagazin.de</small>	 <small>www.teddys-kreativ.de</small>	 <small>www.puppen-und-spielzeug.de</small>	



ARRMA das sogenannte „Fit & Forget“-System zur Einstellung des Motorritzelspiels an. Anders als bei anderen Modellen wird dabei nicht der Motor in seiner Position verändert, sondern die ganze Getriebeeinheit. Diese wird durch eine doppelte Klemmung in ihrer Position gehalten, die durch Lösen von zwei Schrauben stufenlos verändert werden kann.

Die letzte serienmäßige Komponenten, die zum Fahren benötigt wird, ist das Lenkservo. Hier setzt ARRMA auf das ADS-15M, das mit 15 Kilogramm Stellkraft genügen Power im Betrieb hat. Es verfügt standesgemäß über ein Metallgetriebe und eine doppelte Kugellagerung. Die Stellzeit ist mit 0,14 Sekunden nicht die allerbeste, für die angepeilte Zielgruppe jedoch mehr als ausreichend. Interessant ist die Lenkmechanik. Sie besteht aus nur einem Pfosten, der mittig platziert und über Rechts-links-Gewindestangen mit den Rädern verbunden ist. Dadurch lässt sich die Spur an der Vorderachse einstellen. Zusätzlich ist die Mechanik mit einem großen Servosaver ausgestattet, der gut über die Chassis-Unterseite zugänglich ist. Wie alles am Nero wirkt auch diese Abteilung sehr ausgereift und funktioniert hervorragend.

6s-Power

Als letztes fehlen noch die Akkus, die dem Modell jedoch nicht beiliegen. Empfohlen werden zwei 2s- oder zwei 3s-LiPos mit wenigstens 3.000 Milliamperestunden Kapazität und 35C Belastbarkeit. Die beiden Stromspender werden rechts und links vom Chassis in geräumigen Akkuboxen untergebracht. Diese weisen große Öffnungen auf, sodass es hier nicht zu einem Hitzestau kommen kann. Besonders clever ist die Befestigung der Akkus im Modell gemacht. Während andere Hersteller auf Klettbander oder fummelige Mechaniken setzen, kommt im Nero ein einfach zu bedienendes System zum Einsatz, bei dem die Boxen über eine Klappe verschlossen werden, die beim Zudrücken automatisch und sicher einrastet. Zum Öffnen muss man lediglich den gut zugänglichen roten Knopf betätigen und schon kann man den LiPo entnehmen.

Doch bevor die Akkus entnommen werden können, müssen die frisch befüllten Stromspender erstmal im Modell bleiben. Denn jetzt geht es auf zur ersten Probefahrt. Nach dem Einschalten von Modell und Sender setzt sich das Modell mit einem vorsichtigen Zug am Gashebel in Bewegung. Dank der



Das Differenzial sitzt samt Triebbling und Sperrmechanik in einem eigenen Gehäuse



Im zentralen Lenkhebel ist ein Servosaver integriert, dessen Vorspannung sich über die von unten gut zugängliche Rändelmutter verstellen lässt



Die meisten Teile des Modells bestehen aus schlagzähem Kunststoff. Stellenweise findet sich das robuste, ARRMA-typische Wabenmuster für hohe Stabilität und geringes Gewicht

Monstertruck-typsichen, großen Spurweite fährt sich das Modell satt und man fühlt sich sofort sicher. Da der Nero zudem nicht so hochbeinig läuft wie manch andere Monstertrucks – er erinnert eher an einen Truggy – neigt er auch nicht so leicht zum Umkippen. Mit dieser Erkenntnis und dem Diff Brain in der Blast-Einstellung (alle Differenziale offen), erfolgen die ersten Runden auf gemischten Untergründen.

Querfahrer

Auf lockerem Schotter lassen sich sehr schöne langgezogene Drifts realisieren und das Modell fährt sich extrem gutmütig. So, wie man es auch von einem

Modell dieser Gattung erwartet. Auf griffigem Asphalt beispielsweise krallen sich die Reifen richtig in den Untergrund und sorgen für maximalen Vortrieb. Nun wird der Diff Brain-Schalter auf Wheelie gestellt. Dabei ist nur das mittlere Diff gesperrt. Im 4s-Betrieb sind so jedoch mit der werkseitigen Einstellung des Regler keine Wheelies möglich. Dazu bedarf es schon der Power aus 6s-LiPos und eines griffigen Untergrunds. Dann geht der Nero auch brav auf die Hinterbeine.

Fährt man auf lockerem Untergrund, ist die Drift-Einstellung mit mittlerem und hinterem Diff gesperrt eigentlich schon zu viel des Guten. Das

Anzeige

rc-car-online.de

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

y2006 Digital Big-Scale Servo		
Leistung:	7,4 V	6 V
Haltekraft kg-cm	21,0	17,5
Stellzeit Sek./60°	0,12	0,14
Maße: LxBxH: 40 mm, 20 mm, 38 mm		
Aktion:		
89,90 €	69,90 €	

y2007 Digital Brushless Servo		
Leistung:	7,4 V	6 V
Haltekraft kg-cm	30,0	26,0
Stellzeit Sek./60°	0,11	0,14
Maße: LxBxH: 40 mm, 20 mm, 41 mm		
Aktion:		
109,90 €	89,90 €	

DM4000 K power Servo			
Leistung:	8,4 V	7,4 V	6 V
Haltekraft kg-cm	54,0	30,0	26,0
Stellzeit Sek./60°	0,11	0,13	0,15
Maße: LxBxH: 65,8 mm, 30 mm, 57,4 mm			
Aktion:			
74,90 €	59,90 €		



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

MEIN FAZIT



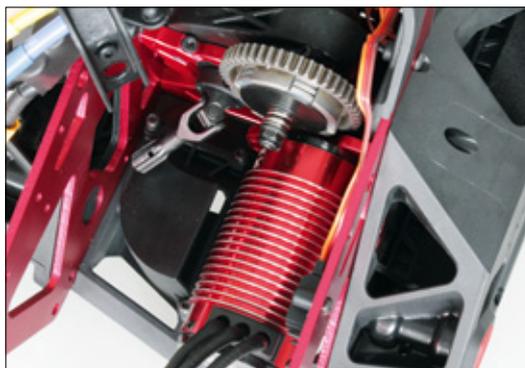
Klarer Fall: Der ARRMA Nero 6s von Hobbico sieht gut aus, hat eine moderne Konstruktion und macht auch noch verdammt viel Spaß. Zusammen mit den vielen technischen Details und dem Diff Brain ergibt sich ein erstklassiges Modell, das nicht nur etwas für Basher ist. Klar ist aber auch, dass dieses 1:8er-Modell alles andere als ein Schnäppchen ist. Doch das ist bei den ersten Runden schnell vergessen. Qualität hat eben ihren Preis.

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details

Stabile Bauweise

Sehr gutmütiges Fahrverhalten
Technisch ausgereift
Sperrbare Differenziale
Durchdachte Konstruktion

Mehr Erklärungen in
der Anleitung wären
wünschenswert



Der 2.000-kv-Brushlessmotor überträgt seine Kraft auf eine einstellbare Slipperkupplung



Die aus Stahl und Aluminium bestehenden Antriebswellen sind in der Länge variabel und ab Werk gut gefettet

Heck kommt beim Gasgeben in Kurven schnell und unkontrollierbar stark, sodass man selbst als erfahrener RC-Car-Fan nur so über den Schotter tänzelt. Kontrolliertes Fahren sieht anders aus. Auf besonders gut haftenden Untergründen kann die Einstellung allerdings dabei helfen, das Heck ausbrechen zu lassen. Dabei muss man sich aber natürlich im Klaren darüber sein, dass der Verschleiß der Reifen und die Belastung des gesamten Antriebs enorm steigt. Das gilt übrigens auch im sogenannten Climb-Modus, bei dem alle Diffs gesperrt sind. Jetzt fährt sich das Modell wie ein übermotorisierte Crawler. Man kommt zwar überall durch und besonders auch an steilen, rutschigen Bergen – beispielsweise im Steinbruch – gut voran, doch die Agilität und das Fahrverhalten leiden naturgemäß unter den stetig gleichen Drehzahlen aller vier Räder.

Sinnfrage

Als angenehm hat sich herausgestellt, dass man die Diff Brain-Modi während der Fahrt ändern kann. Das Modell rollt dann für etwa eine Sekunde ohne Motorkraft, bis die gewünschte Einstellung aktiviert wurde und fährt dann weiter. Doch trotz allem stellt sich natürlich die Frage, ob die Diff Brain-Funktion sinnvoll ist oder nur eine nette Spielerei. Da macht es sich der Nero selber schwer. Denn er fährt bereits mit offenen Differenzialen so gut, dass man das Feature sicherlich nicht vermissen würde. Dennoch ergeben sich durch die Sperrung der Diffs noch weitere Einsatzmöglichkeiten, die das Modell zu einem echten Allrounder machen. Bedenkt man, dass der Nero mit dem Diff Brain 100,- Euro mehr kostet als sein unsperrbarer, aber ansonsten baugleicher Bruder, ist das dennoch gut angelegtes Geld, das den Nutzwert des Modells deutlich erhöht. <<<<



„Der ARRMA Nero 6s von Hobbico sieht gut aus, hat eine moderne Konstruktion und macht auch noch verdammt viel Spaß.“



ONLINE

DAS DIGITALE MAGAZIN.



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 Kiosk-App von CARS & Details installieren

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





ARRMA NERO 6S VON HOBBICO GEWINNEN

Als einer der ersten Fachverlage weltweit hatte die CARS & Details-Redaktion die Möglichkeit, den innovativen ARRMA Nero 6S von Hobbico genau unter die Lupe zu nehmen. Der 1:8er-Brushless-Monstertruck ist ein optisch und technisch hochinteressantes Spaßmodell mit potentem Antrieb und solider Konstruktion. Neben Teleskop-Antriebswellen, über Pushrods arbeitende Stoßdämpfer und soliden Doppelquerlenkern gibt es auch noch ein Highlight: der Nero 6s verfügt über drei komplett sperrbare Kegelraddifferenziale, die den Charakter des Modells je nach Situation komplett ändern. Per Knopfdruck am Sender wird aus dem Offroader ein Drifter, ein Wheely-Experte oder ein potenter Monstertruck für jedes Gelände. Kleine Stellmotoren sind dafür zuständig, die Differenziale entsprechend zu sperren. Der Nero 6S kommt komplett fahrfertig aufgebaut als Ready-to-Run-Paket inklusive 2,4-Gigahertz-Sender, Zubehör, Werkzeug und Anleitung. Zum Fahren werden noch zwei LiPo-Akkus mit jeweils zwei oder drei Zellen benötigt.

Wir verlosen einen ARRMA Nero 6s von Hobbico. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 29. September 2016 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

Über welche Besonderheit verfügt der ARRMA Nero 6s?

- A Sperrbare Differenziale
- B Zentralverriegelung
- C Autopilot

CD1016

Frage beantworten und Coupon bis zum 29. September 2016 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 10/2016
Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 29. September 2016 (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 08/2016

Der Gewinner des Fazer VE-X von Kyosho, den wir in der Ausgabe 08/2016 verlost haben, ist **Guido Bahlmann** aus Dormagen.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!





CARS & DETAILS

KENNENLERNEN FÜR 4,90 EURO

Direkt bestellen unter www.cars-and-details.de oder telefonisch unter 040 / 42 91 77-110



3 für 1
Drei Hefte zum Preis von einem
Digital-Ausgaben inklusive



FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS



DAS DIGITALE MAGAZIN

Jetzt zum Reinschnuppern:

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ 3 x CARS & Details Digital inklusive
- ✓ 9,80 Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

JETZT ERLEBEN

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



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

Formular senden an:
Leserservice **CARS & Details**
65341 Eltville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

Abo-Bedingungen und Widerrufsrecht
¹ CARS & Details-Abonnement und -Auslands-Abonnement
Das Print-Abo bringt Ihnen ab der nächsten Ausgabe CARS & Details zwölfmal jährlich frei Haus. Zur Nutzung des digitalen Jahresabos benötigen Sie Ihre Abnummer, die Sie mit separater Post/E-Mail in den kommenden Tagen erhalten. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erhaltene Ausgaben zurück.

² CARS & Details-Digital-Abonnement
Zur Nutzung des digitalen Jahresabos benötigen Sie Ihre Abnummer, die Sie mit separater Post/E-Mail in den kommenden Tagen erhalten. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erschienene Ausgaben zurück.

³ CARS & Details-Schnupper-Abonnement
Im Rahmen des Schnupper-Abonnements erhalten Sie die nächsten drei Ausgaben CARS & Details zum Preis von einer, also für 4,90 Euro (statt 14,70 Euro bei Einzelbezug). Falls Sie das Magazin nach dem Test nicht weiterbeziehen möchten, sagen Sie einfach bis eine Woche nach Erhalt der dritten Ausgabe mit einer kurzen Notiz ab. Andernfalls erhalten Sie CARS & Details im Jahres-Abonnement zum Vorzugspreis von 54,00 Euro (statt 58,80 Euro bei Einzelbezug). Das Jahres-Abonnement verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr. Sie können aber jederzeit das Abonnement kündigen und erhalten das Geld für bereits gezahlte aber noch nicht erhaltene Ausgaben zurück.

⁴ CARS & Details-Geschenk-Abonnement
Das Abonnement läuft ein Jahr und endet automatisch nach Erhalt der 12. Ausgabe.

CARS & DETAILS ABO-BESTELLKARTE

- Ja, ich will CARS & Details bequem im Abonnement beziehen. Ich entscheide mich für folgende Abo-Variante (bitte ankreuzen):
- Das CARS & Details-Abonnement (Print- inkl. Digital-Abo) für 54,- Euro¹
- Das CARS & Details-Auslands-Abonnement (Print- inkl. Digital-Abo) für 63,- Euro¹
- Das CARS & Details-Digital-Abonnement für 39,- Euro²
- Das CARS & Details-Schnupper-Abonnement (Print- inkl. Digital-Abo) für 4,90 Euro³
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details-E-Mail-Newsletter erhalten.

Es handelt sich um ein Geschenk-Abo⁴
(Inland 54,- Euro, Ausland 63,- Euro) für:

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

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.

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

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.
vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eltville
Gläubiger-Identifikationsnummer DE54220000009570

Mavericks Light-Offroader mit zwei Gesichtern

LEICHTER WÜSTENWOLF

Mit dem Leichtbau ist es immer so eine Sache. Die große Kunst ist es, den richtigen Kompromiss aus Gewicht, Stabilität und – zumindest im Consumer-Bereich – niedrigem Preis zu finden. Der Desertwolf von Maverick soll rund 35 Prozent leichter als übliche 1:8er-Buggys sein und dadurch ein gehöriges Extra an Performance liefern. Grund genug, den „Wüstenwolf“ einmal ausführlich zu testen.

Text und Fotos:
Armin Tima

Durch den Einsatz von ultraleichten Materialien lässt sich das Gesamtgewicht bei RC-Cars wesentlich verringern. Und geringeres Gewicht bei gleicher Leistung wird mit höheren Geschwindigkeiten, besserer Beschleunigung und längeren Fahrzeiten belohnt. Leider geht der konsequente Leichtbau dann aber entweder zu Lasten der Stabilität – und auch Verwindungssteifigkeit –, oder die Preise schnellen wegen der notwendigen, teuren Materialien in derartige Höhen, dass es dem normalen Endkunden schwarz vor Augen wird. Man konnte also gespannt sein, auf welche Art beim Desertwolf die Gewichtsparsnis von rund einem Drittel umgesetzt wurde.

In der Schachtel

Der Maverick Desertwolf wird als Ready-to-Run-Set ausgeliefert und steckt fertig montiert zusammen mit dem MTX-243-Sender in seiner Verpackung. Für den Betrieb fehlen allerdings noch ein Fahrakku, sowie

die vier Mignonzellen für den Sender. Das Fahrzeug baut auf einem Aluminium-Kunststoff-Wannenchassis auf. Auf der rechten Seite ist mittig ein 4.000-kv-Motor verbaut, davor ein Lenkservo mit 9-Kilogramm-Stellkraft und Metallgetriebe. Hinter dem Motor eine abgedichtete Box mit dem Empfänger.

Auf der linken Seite des Chassis ist im vorderen Bereich der wasserdichte 80-Ampere-Fahrregler positioniert, auf den ein großer Lüfter gesetzt ist. Direkt dahinter ist Platz für den Akku, der hier mit zwei Klettbindern in Position gezurrt wird. Im 4WD-Antriebsstrang wurden drei Metaldifferentiale verbaut, wobei das vordere und hintere Diff konstruktionsbedingt etwas schräg in die Achsen eingesetzt sind. Für die Übertragung hat sich der Hersteller für klassische Stahlknochen entschieden, an den Vorderrädern kommen CVD-Kardans zum Einsatz. Soweit eigentlich ein klassischer 1:8er-Buggy.



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE

Erster Eindruck

Beim Auspacken fällt sofort auf, dass der Desertwolf etwas graziler konstruiert ist, als andere 1:8er-Elektrobuggys. Es wurde viel leichter Kunststoff verbaut, Lenkgestänge und obere Querlenker sind dünne – und recht biegsame – Kunststoffstreben, Justiermöglichkeiten über Rechts-links-Gewindestangen fehlen. Auch die Öldruckstoßdämpfer sind aus Kunststoff gefertigt und scheinen auf den ersten Blick etwas unterdimensioniert für ein 1:8er-Modell zu sein. Das robuste Chassis ist sehr aufgeräumt, die Anordnung der Komponenten stimmig. Im vorderen Bereich sorgen Verstrebungen über Servo und Fahrregler für zusätzliche Stabilität. Was das Design betrifft, so ist der Desertwolf ein echter Hingucker, der optische Clou ist dabei sicherlich die Wendekarosserie, die man konventionell, aber auch als Forward-Cab Variante aufsetzen kann.

Insgesamt merkt man deutlich, dass der Hersteller hier an vielen Stellen Gewicht gespart hat, vieles scheint etwas kleiner dimensioniert als bei einem klassischen, meist mit wuchtigen Komponenten versehenen 1:8er-Buggy: die Dämpfer, die Querlenker und auch der Motor. Aber der Desertwolf ist ja auch

leichter als die Konkurrenz und es gilt später auf der Piste genau zu prüfen, ob diese Art des Leichtbaukonzepts funktioniert und die Performance passt.

Wie leicht?

Der Desertwolf soll laut Hersteller „35 Prozent leichter als herkömmliche 1:8er-E-Buggys“ sein, eine konkrete Gewichtsangabe findet sich leider nirgends. Wir haben deshalb nachgewogen, allerdings erst nach der ersten Testfahrt, wodurch kleinere Abweichungen durch etwas Dreck an Bord entstehen können. Ohne Fahrakku bringt unser Fahrzeug 2.380 Gramm auf die Waage, mit einem handelsüblichen 3s-LiPo 2.704 Gramm. Im Vergleich zu einem günstigen, herkömmlichen 1:8er-Elektrobuggy aus dem Testfuhrpark ergibt das eine Ersparnis von etwa 400 Gramm. Umgerechnet zwar keine 35 Prozent, aber immerhin noch eine deutliche Gewichtsersparnis rund 15 Prozent.

Der Desertwolf ist bereits werksseitig ordentlich eingestellt, man kann also auch ohne große Vorarbeit beziehungsweise Vorkenntnisse loslegen. Wer sein Fahrzeug aber weiter optimieren will, der findet einige Möglichkeiten: Die Vorspannung der Dämpferfedern

MEIN FAZIT



Der Wüstenwolf hat ordentlich Power und macht speziell mit einem 3S-LiPo richtig viel Spaß. In Anbetracht dieses Potenzials und des nicht gerade geringen UVP von 459,- Euro hätte der Hersteller dem Desertwolf aber einen Satz Aludämpfer und Links-Rechts-Einstellstangen spendieren können.

Armin Tima

Hohe Geschwindigkeit
Optisch ansprechend
Viel Fahrspaß



Viele Kunststoffbauteile

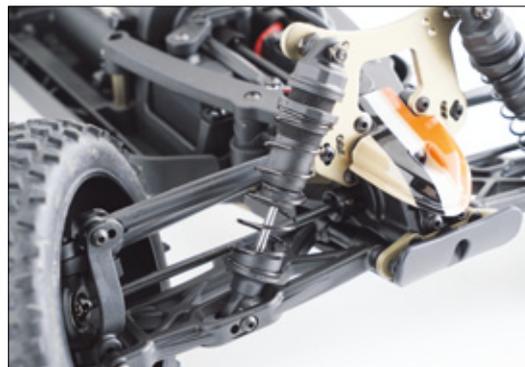


Der Brushlessmotor beschleunigt den Desertwolf an einem 3s-LiPo auf eine beachtliche Endgeschwindigkeit

lässt sich ganz bequem über ein Feingewinde justieren. An Dämpferbrücken, Lenkhebelträgern und Schwingen ermöglichen verschiedene Anschlagpunkte unterschiedlichste Setups und natürlich kann auch die Neigung des Spoilers angepasst werden. Leider gibt es keine Rechts-links-Gewindestangen zur bequemen, schnellen – und vor allem präzisen – Einstellung von Sturz und Spur. Bei einem Fahrzeug in dieser Preisklasse schon ein deutliches Manko. Auch wenn man die Mitbewerber betrachtet.

Ab auf die Bahn

Nach den ersten Untersuchungen in der Werkstatt wollen wir es nun endlich wissen, ob das Leichtbau-Konzept von Maverick aufgeht. Der Desertwolf wird mit einem 2s-LiPo bestückt, dann geht es erst einmal ab auf die Testbahn. Standen nach dem ersten Eindruck noch ein paar kleinere Fragezeichen, so ergibt sich bereits nach wenigen Runden ein wesentlich stimmigeres Bild: Der Desertwolf ist bereits mit einem 2s-LiPo spritzig unterwegs, lässt sich sehr agil bewegen. Der MTX-243-Sender liegt angenehm in der Hand, das Lenkservo reagiert flott auf die Steuerung, sodass sich das Fahrzeug gut um die teils engen Kurven steuern lässt. Die Beschleunigung auf den Geraden ist beachtlich, die Bremse funktioniert ausgezeichnet – kurz gesagt: die Performance des Autos stimmt. Insgesamt funktioniert das Zusammenspiel aus geringem Gewicht und den einzelnen Komponenten ganz gut, an der Power gibt es nichts zu bemängeln und auch die kleiner dimensionierten Dämpfer haben hier mit dem leichten Fahrzeug kein Problem.



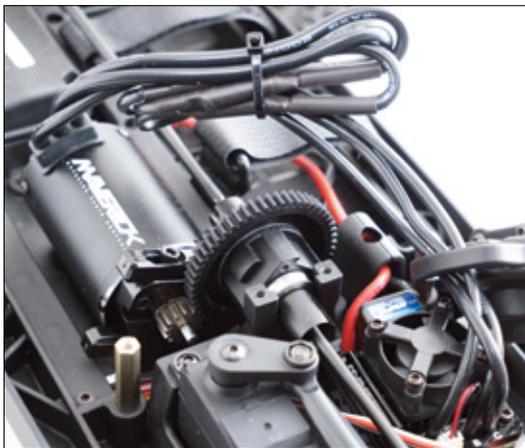
Die Öldruckstoßdämpfer aus Kunststoff sind bei höheren Geschwindigkeiten schnell überfordert



Das No-Name-Lenkservo bewegt die Räder über eine kugelgelagerte Zweiposten-Lenkung



„Der Desertwolf verzeiht auch gröbere Fahrfehler und ist somit eine gute Option für Einsteiger.“



Vom zentralen Differential wird die Motorkraft über Knochenwellen zu den beiden Achsen verteilt

Die Elektronik des Desertwolf ist für auch für den Einsatz eines 3s-LiPos ausgelegt und so geht es mit einem Satz neuer Akkus ins offene Gelände. Die Betriebsanleitung empfiehlt beim Einsatz eines 3s-LiPos übrigens die Verwendung eines separaten Akkus für den Lüfter über dem Fahrregler. Das ist eher unüblich. Im Test gab es aber auch ohne Zusatzakku keine Probleme. Der 11,1-Volt-Stromspender katapultiert den Desertwolf geradezu nach vorne, wobei das Fahrzeug gar nicht mehr so leicht in den Griff zu bekommen ist. Hier wäre ein strafferer Setup für die Kontrolle förderlich. Beschleunigung und Topspeed machen jetzt richtig Spaß, das Fahrzeug fegt über die Schotterstraße, prescht durch Pfützen und pflügt durchs Gras, dass die Halme nur so fliegen. Die Reifen bringen die Power gut auf den Untergrund und sorgen für entsprechenden Vortrieb. Einzig die Dämpfer stoßen bei dieser Leistung schnell an ihre Grenzen und lassen das Fahrwerk unterdämpft wirken.



An der Vorderachse kommen beim Desertwolf CVD-Antriebswellen zum Einsatz

Die Untersuchung nach den ersten Fahrten zeigt keinerlei Beanstandungen. Die Karosse liegt gut an dem hochgezogenen Wannenchassis an, sodass selbst bei der Schlamm Schlacht auf regennasser Bahn verhältnismäßig wenig Schmutz in den Innenraum eindringen konnte. Überschläge und Zusammenstöße hat der Desertwolf unbeschadet überstanden, wobei hier wohl die weichen Kunststoffteile – auch wenn die anfangs keinen besonders überzeugenden Eindruck machten – den einen oder anderen Bruchschaden vermieden haben. Der Desertwolf verzeiht also auch gröbere Fahrfehler und ist somit eine gute Option für Einsteiger.



In der großzügigen RC-Box sitzt der kompakte 2,4-Gigahertz-Empfänger



Eines der wenigen Aluminium-Teile am Desertwolf sind die Dämpferbrücken

CAR CHECK

Maverick Desertwolf LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
 Empfohlener Verkaufspreis: 459,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, drei Differenziale, komplett kugelgelagert, CVD-Wellen vorne, vier Öldruckstoffdämpfer

Benötigte Teile:
 Fahrakku, Ladegerät, vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:

EINSTEIGER

189 mm

327 mm

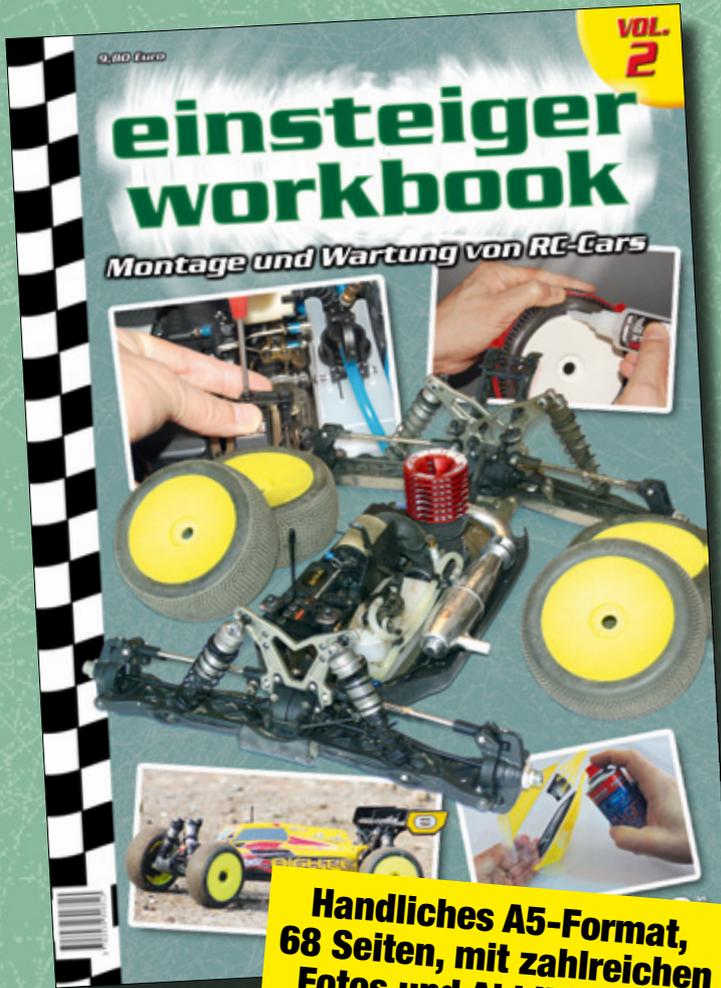
297 mm

250 mm

250 mm

510 mm

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

TERMINNE

Anzeige

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



05. BIS 11. SEPTEMBER 2016

05. bis 10. September 2016

Beim AMC Hamm (1) findet die **Europameisterschaft für Glattbahnmodelle** statt. Gefahren wird in den Klassen VG10SCA und VG8.

Internet: www.dmc-online.com

10. bis 11. September 2016

In Rain am Lech (2) wird eine **Modellbaummesse** stattfinden. Internet: www.rain-events.de

10. bis 11. September 2016

Die **Deutsche Meisterschaft für Offroad-Modelle** findet in Langenfeld (3) statt. Austragender Verein ist der AMC Langenfeld. An den Start gehen Fahrer mit Modellen der Klassen ORE, ORE2WD, ORE2WDST und ORESC2.

Internet: www.dmc-online.com

26. SEPTEMBER BIS 02. OKTOBER 2016

30. September bis 03. Oktober 2016

In den **Leipziger Messehallen (4)** 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

01. Oktober 2016

Der **Modellsportverein Hofheim (5)** veranstaltet Hessens größte **Modellbaubörse** für Modell-Flugzeuge, -Autos, -Schiffe, -Motoren und passendes Zubehör. Veranstaltungsort ist die Hans-Pfeiffer-Halle in Lampertheim. Einlass für Verkäufer ist um 6.30 Uhr, um 8 Uhr können auch die Gäste in die Halle. Um eine Reservierung wird gebeten. Internet: www.modellsportverein-hofheim.de

01. bis 02. Oktober 2016

Der 7. Lauf des **NRW-Cups für Großmodelle** im Onroadbereich findet beim **AMC Lahntal (6)** statt. Bei den gefahrenen Klassen handelt es sich um VG5F1, VG5TWM0 und VG5TWST. Internet: www.dmc-online.com

17. BIS 23. OKTOBER 2016

23.10.2016

Der Modellbauclub Bamberg veranstaltet eine **Modellbauausstellung** mit Börse in der Steigerwaldhalle in **Burgebrach (7)**. Internet: www.mbc-bamberg.info

24. BIS 30. OKTOBER 2016

28. bis 30. Oktober 2016

Die **Messe Faszination Modellbau Friedrichshafen (8)** ist die Ausstellung für Modellbahnen und Modellsport. Mehr als 350 Aussteller und Vereine bieten auf der riesigen Ausstellungsfläche der Faszination Modellbau Messe Friedrichshafen ein unschlagbares Produktangebot aus den Modellbaubereichen Modelleisenbahnen, Flug- und Schiffsmodellbau, Karton- und Plastikmodellbau, Truck- sowie Automodellbau und präsentieren somit die gesamte Palette des Modellbaus. Internet: www.faszination-modellbau.de

28. bis 30. Oktober 2016

Auf der Messe in **Friedrichshafen (8)** veranstaltet der RC-MSG Greuthof zusammen mit dem DMC die **German Indoor RC-Masters 2016**. Gefahren wird in den Klassen EG8EGMOT, EMOTMO, EMOTST, VG10, VG10SCA und VG8. Internet: www.dmc-online.com

29. Oktober 2016

Der MFC Katlenburg veranstaltet seine **Große Modellbaubörse** in **37191 Katlenburg/Lindau (9)** in der Mehrzweckhalle Schützenallee. Die Veranstaltung hat von 8 bis 13 Uhr geöffnet. Um Anmeldung wird gebeten. Kontakt: Thomas Albrecht, Telefon: 01 71/539 75 62.

31. OKTOBER BIS 06. NOVEMBER 2016

05. November 2016

Der RCF Crailsheim veranstaltet ab 9 Uhr einen **Modellbauflorhmarkt** in **74564 Crailsheim-Roßfeld (10)**. Verkaufstische werden zur Verfügung gestellt. Dort werden Modellbauprodukte aus allen Sparten zum Verkauf angeboten. Internet: www.rcf-cr.de

14. BIS 20. NOVEMBER 2016

17. bis 20. November 2016

Die **Modell Süd** in **Stuttgart (11)** lädt zu einer Mischung aus Mitmachaktionen, Einkaufsmöglichkeiten, Information und Unterhaltung in die Messe Stuttgart ein. Der Ausstellungsbereich reicht von allen Modellbauarten sowie Plastik- und Kartonmodellbau über Werkzeuge und Werkstoffe bis zu rollendem Material, Landschaftsgestaltung sowie Verlagen und Fachmedien. Internet: www.stuttgarter-messeherbst.de

19. bis 20. November 2016

Der **Sportbundtag**, das größte Gremium des Deutschen Minicar Clubs, findet in **Kirchheim (12)** statt. Alle DMC-Mitglieder sind herzlich dazu eingeladen, der Versammlung beizuwohnen und sich aktiv an der Weichenstellung für die Zukunft des RC-Car-Sports zu beteiligen. Internet: www.dmc-online.com

20. November 2016

Der Flug- und Modellbauclub Maintal veranstaltet im Bürgerhaus in **63477 Maintal – Wachenbuchen (13)** seinen traditionellen **Modellbauflorhmarkt** für Modelle und Zubehör aller Art. Die Öffnungszeiten sind von 9 Uhr bis 13 Uhr. Eine Standgebühr für die Tische wird nicht erhoben. Einlass für die Händler ist ab 7 Uhr. Kontakt: Thomas Kaufeld, Telefon 061 82/681 39 (ab 18 Uhr), E-Mail: rhoenbussard@aol.com, Internet: www.fmcm.eu

28. NOVEMBER BIS 04. DEZEMBER 2016

03. bis 04. Dezember 2016

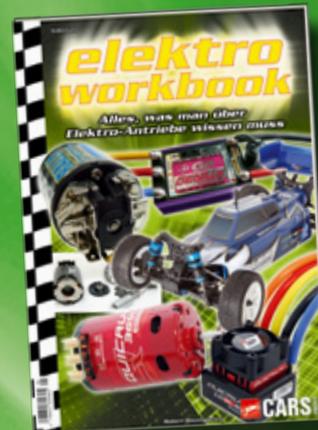
Der beliebte **Glühwein-Cup** findet auf der Rennstrecke des AMC Hamm in **Uentrop (1)** statt. Eingeladen sind Fahrer mit Modellen der Klassen VG10 und VG8. Internet: www.dmc-online.com

Anzeigen

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

www.rcreaction.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

WERKSTATTSERIE TEIL 1

Bloß nicht durchdrehen

ZAHNPFLEGE

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Differenziale sind aus dem Automobilbau nicht wegzudenken. Das gilt sowohl für „echte“ Autos als auch für unsere RC-Cars. Bei der Wartung und Montage der Diffs gibt es allerdings einiges zu beachten. Anhand einer Kegelrad-Ausführung aus einem 1:8er-Offroader sollen diese Besonderheiten hier dargestellt werden.

Um es gleich vorweg zu nehmen – bei der Umsetzung perfekt arbeitender Differenziale gibt es keinen einzig richtigen Königsweg. Im Gegenteil, kaum ein Bauteil lässt so viel Spielraum für unterschiedliche Vorgehensweisen. Von der „Messerspitze Fett“, die dem Silikonöl untergemischt werden soll, über den richtigen Füllstand bis hin zu der Frage, ob die integrierten O-Ringe aus Gummi mit Öl oder Fett zu benetzen sind, sind viele Ansätze möglich. Und so ist es keine Überraschung, dass die Differenziale zu den am meisten diskutierten Bauteilen eines RC-Cars zählen.

Was soll das überhaupt?

Sinn und Zweck eines Achsdifferenzials ist es, unterschiedliche Drehzahlen an den Rädern auszugleichen. Fährt ein RC-Car um eine Kurve, so legen die inneren Räder einen kürzeren Weg zurück als die äußeren, und müssen folglich langsamer drehen. Bei einer starren Antriebsachse wären unterschiedliche Raddrehzahlen nicht möglich. Daraus würden vergrößerte Kurvenradien, ein unpräzises Fahrverhalten und Verspannungen im Antriebsstrang resultieren.

Genau hier kommen die Diffs zum Einsatz, die eben jenen Drehzahlunterschied realisierbar machen. Doch es gibt einen Haken: Verliert eines der Räder – meist das Kurveninnere – seine Traktion, so nimmt die Antriebskraft den Weg des geringsten Widerstands und wird vollständig zu dem durchdrehenden

Rad geleitet. Dadurch verpuffen große Teile des Vortriebs ungenutzt und das RC-Car kommt nur eingeschränkt von der Stelle. Ein Szenario, das weder beim Bashen und schon gar nicht auf der Rennstrecke wünschenswert ist. Um dem entgegenzuwirken, kommen Silikonöle mit unterschiedlichen Viskositäten zum Einsatz, mit denen die Diffs je nach den vorherrschenden Bedingungen unterschiedlich stark gesperrt werden können.

Doch nichts hält bekanntlich ewig – schon gar nicht die Materialien und Einzelkomponenten in schnell rotierenden Kegeldiffs. Regelmäßige Wartungsintervalle sind daher unumgänglich. Unser Workshop richtet sich speziell an kostenbewusste Hobbypiloten, sodass wir bei der Aufarbeitung der Diffs die alten O-Ringe und Dichtungen wiederverwendet haben. Ambitionierte Wettbewerbsfahrer werden solche Verschleißteile in aller Regel bei jeder Wartung komplett erneuern. <<<<



1 Ist es Zeit für eine Wartung, wird das Differential in seine Bestandteile zerlegt und das alte Silikonöl abgelassen.



3 Im nächsten Schritt sind alle Einzelteile und mögliche Beschädigungen und Verschleiß zu kontrollieren. Speziell bei den verschiedenen Zahnradern ist ein sehr gewissenhaftes Vorgehen gefragt. Kleine Brüche oder Absplitterungen sind leicht zu übersehen, können aber rasch zu größeren

Beschädigungen werden und die Fahrt abrupt beenden. Soll die (hier blaue) Hauptdichtung wiederverwendet werden, so ist sie vollständig von Ölrückständen zu befreien.

Speziell bei zähen Diffölen ist es nicht immer einfach, die klebrigen Reste vollständig aus den Verzahnungen der inneren Zahnräder heraus zu bekommen. Eine Möglichkeit ist es, ein altes Filmdöschen aus Zeiten der analogen Fotografie zur Hilfe zu nehmen. Dort hinein kommen die kleineren Zahnräder, Scheiben sowie die Kreuzwellen. Dann etwa zur Hälfte mit einem geeigneten Reinigungsmittel wie Bremsenreiniger auffüllen, den Deckel aufsetzen und alles zusammen kräftig durchschütteln. Nach kurzer Zeit hat sich das alte Silikonöl vollständig von den Metallteilen gelöst.

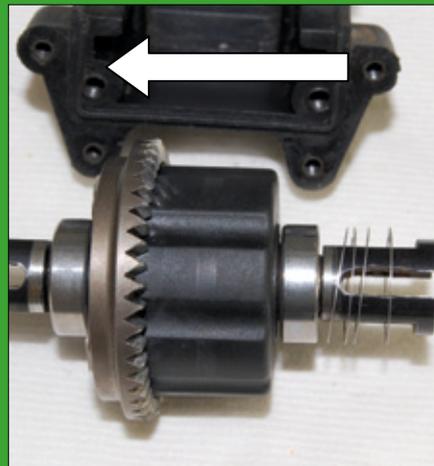
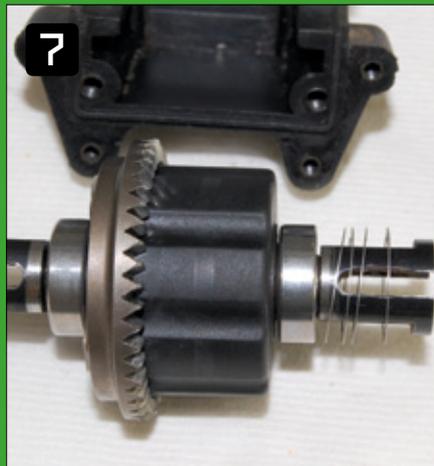


Bei unserem Testmodell sollten aus Kostengründen möglichst alle Diffparts wiederverwendet werden – mit einer Ausnahme, denn die rau laufenden Kugellager wurden gegen neue ausgewechselt. Beim Einsetzen der stählernen Abtriebe sollten deren Schäfte unbedingt mit etwas Fett bestrichen werden. Vor allem dann, wenn wie in diesem Fall, die Führungen in den inneren Differentialgehäusen ebenfalls aus Stahl bestehen. Stahl in Stahl ohne jede Schmierung rotieren zu lassen, ist keine gute Idee und führt in aller Regel zu stark erhöhtem Verschleiß.

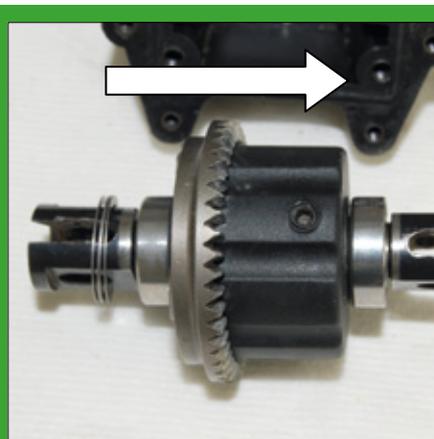


5 Der Füllstand des Silikonöls ist ein Buch mit sieben Siegeln und gibt reichlich Gelegenheit zu hitzigen Diskussionsrunden. Halb, dreiviertel oder ganz voll – jeder hat eine andere Meinung. Tatsache ist allerdings, dass viele Hersteller in den Montageanleitungen ihrer RC-Cars die Dreiviertel-Variante bevorzugen. In der Praxis bedeutet das, dass die Kreuzwellen gut abgedeckt sind und die kleinen Planetenrädchen leicht über den Füllstand hinausragen. Auf die häufig propagierte, zusätzliche Messerspitze Fett in den Diffs haben wir verzichtet, denn das Silikonöl bietet einen absolut ausreichenden Schmiereffekt.

Eine mögliche Fehlerquelle bei der Montage von Achsdifferenzialen stellt das Zahnflankenspiel zwischen dem großen Tellerrad auf dem inneren Diffgehäuse sowie dem kleinen Kegelrad dar, das in den zentralen Antriebsstrang führt. Entscheidend für das Zahnflankenspiel ist letztlich der Abstand der beiden Zahnräder zueinander. Dieser wird je nach Hersteller mit sogenannten Shim- oder Passscheiben festgelegt. Die Anzahl der zu verwendenden Scheiben hängt davon ab, wie viel Spiel das Differenzial im äußeren Diffgehäuse aufweist.



In dieser Darstellung wurden skizzenhaft alle vier Shimscheiben auf die rechte Seite des Differenzials geschoben, also gegenüber dem Tellerrad. Dadurch wandert das Differenzial im äußeren Diffgehäuse maximal nach links, das Zahnflankenspiel ist größtmöglich.



Hier sitzen alle vier Scheiben hinter dem Tellerrad. Dadurch wird es maximal weit rechts im äußeren Diffgehäuse platziert, das Zahnflankenspiel ist kleinstmöglich.

Im letzten Schritt wird eine kleine Menge Fett zwischen die Zahnräder geschmiert. Bei unserem Test-Differenzial hat es sich ergeben, dass mit zwei Shimscheiben hinter dem Tellerrad und zwei auf der gegenüberliegenden Seite das Zahnflankenspiel genau passte. Ziel ist es, dass zwischen großem Tellerrad und kleinen Kegelrad bei jeder Differenzialstellung etwas Spiel herrscht. Um dies zu prüfen, sollte das Kegelrad an seinem Schaft oder Abtrieb mit geringer Zugkraft nach hinten gezogen werden. Dies simuliert den Fahrtzustand, denn bedingt durch ihre Zahnformen stoßen Tellerrad und Kegelrad einander ab, wenn sie rotieren.

Nun wird das Kegelrad fixiert, zum Beispiel durch Festhalten, und geprüft, ob die Verzahnungen an jeder Stellung etwas Spiel aufweisen. Wie viel das exakt sein muss, ist ein Erfahrungswert. Am besten ist der Zustand durch ein leichtes Klicken zu beschreiben, wenn man das Tellerrad hin und her bewegt. Ist das Zahnflankenspiel zu groß, drohen die Zähne bei hohen Belastungen an ihren empfindlichen Spitzen abzuscheren. Ist das Flankenspiel zu klein oder gar nicht vorhanden, entsteht erhöhte Reibung und dadurch zerstörerische Temperaturen.

Ein zu großes Flankenspiel lässt sich gelegentlich durch ein vernehmbares Klacken beim Anfahren feststellen, während ein zu kleines ein sirrendes, pfeifendes Geräusch erzeugen kann. In beiden Fällen ist umgehend zu prüfen, woher das Störgeräusch kommt und ob alle Flankenspiele passen.



TEAM ASSOCIATED

Champion R/C Cars

RC10
B6
TEAM KIT



#AE90011
RC10B6 TEAM KIT

**EUROPAMEISTER IN
2WD OFFROAD ELEKTRO
NEIL CRAIG**

#430238

**LRP 3000 SHORTY LCG
P5 LIPO GCL HARDCASE**



Valle d'Aosta
**europaean
championship 2016**
1/10

#80960

**FLOW COMPETITION
BL REGLER**



#50694

**VECTOR X20
BL MODIFIED - 4.5T**



**STARTE JETZT
DEINE RENNKARRIERE!**
IDEAL AUCH FÜR ABSOLUTE NEU-EINSTEIGER

LRP-ASSO CHALLENGE.COM

LRP-hpi challenge.com



**S10 BX BL
BLAST 2**

#120303 - LRP S10 BLAST BX 2 BRUSHLESS RTR 2.4GHZ

RS4 SPORT 3

2015 FORD MUSTANG FT3 SPEC 5

#H115126 - 2015 FORD MUSTANG RTR SPEC 5



DIE LRP OFFROAD CHALLENGE WIRD ZUR

LRP-ASSO -CHALLENGE.COM

WWW.LRP-HPI-CHALLENGE.COM

WWW.LRP-ASSO-CHALLENGE.COM

WWW.LRP.CC

FIRSTLOOK

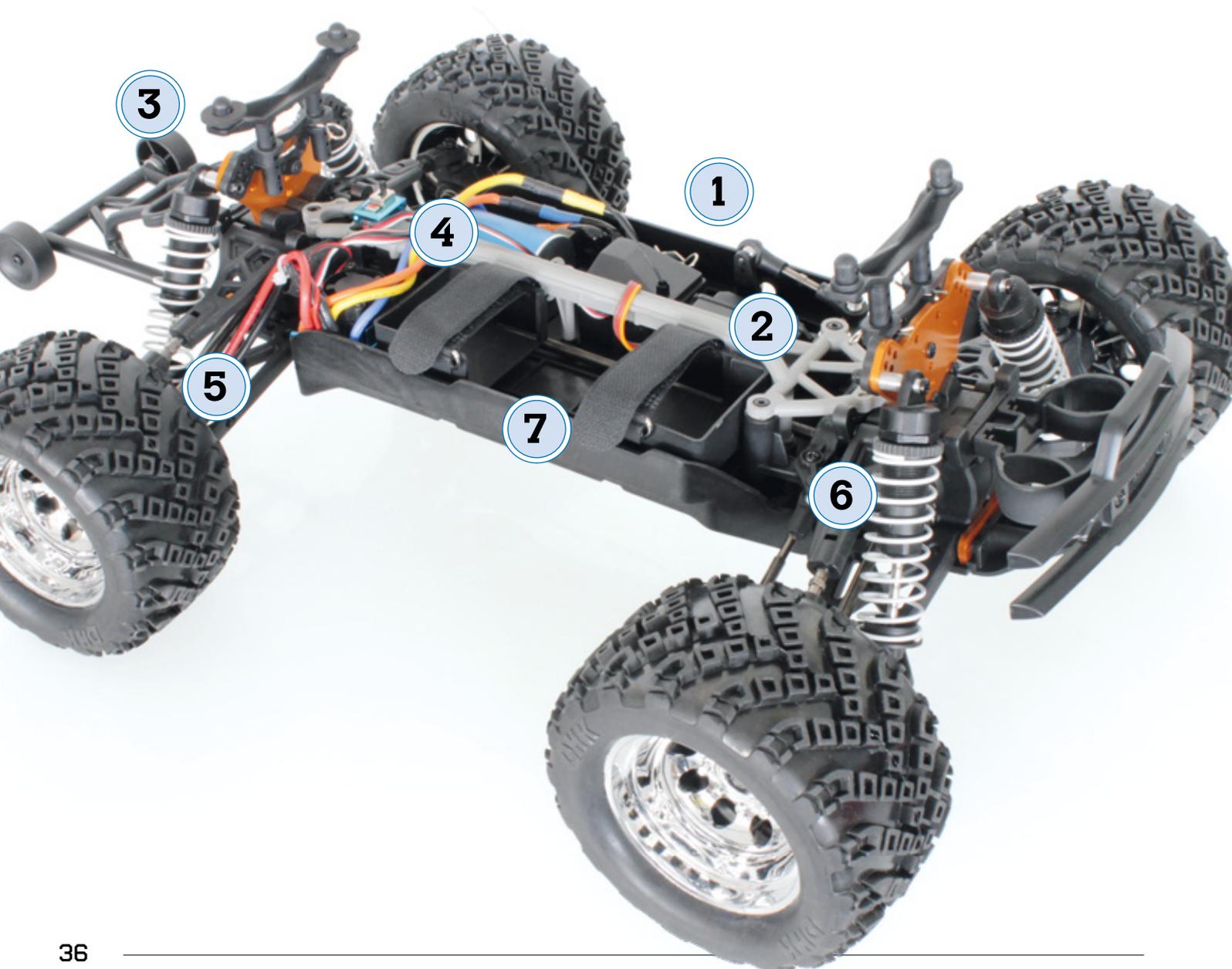
Text und Fotos: Tobias Meints

Bullige Optik, große, grobstollige Reifen und ordentlich Power: Monstertrucks sind bei Hobby-Einsteigern aber auch erfahrenen RC-Car-Piloten gleichermaßen beliebt. Mit dem Ripmax DHK Crosse Brushless bringt R/C Service & Support nun einen solchen Truck im Maßstab 1:10 auf den deutschen Markt, der als Rundumsorglospaket inklusive 2s-Fahrakku ausgeliefert wird.

Eine Besonderheit des Crosse zeigt sich, wenn man die schicke Karosserie abnimmt. Darunter kommt ein massiver Staubschutz aus Kunststoff zum Vorschein, der das Chassis komplett abdeckt. Feine, schräg eingebrachte Schlitzte gewährleisten eine Luftzirkulation und stellen sicher, dass der Antriebscombo nicht zu heiß wird. Neben diesem interessanten Feature, dessen Praxistauglichkeit sich allerdings noch erweisen muss, wartet der Truck mit solider Technik auf.

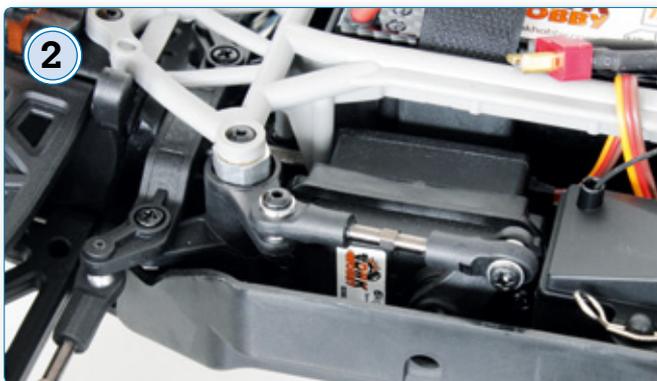
Dazu zählen neben großvolumigen Stoßdämpfern, deren Federvorspannung sich über Rändelschrauben einstellen lässt, CVD-Antriebswellen vorne und hinten, mittelharte grobstollige Pneu auf chromfarbenen Felgen und eine leistungsstarke Antriebs-Combo, bestehend aus einem aktiv gekühltem 80-Ampere-Regler sowie einem Motor mit einer spezifischen Drehzahl von 3.970 Umdrehungen pro Minute und Volt.

Wie sich der Crosse im Gelände schlägt, ob sich der massive Staubschutz in der Praxis bewährt und ob das RTR-Set überzeugen kann, das klären wir in einer der nächsten Ausgaben von CARS & Details. <<<<





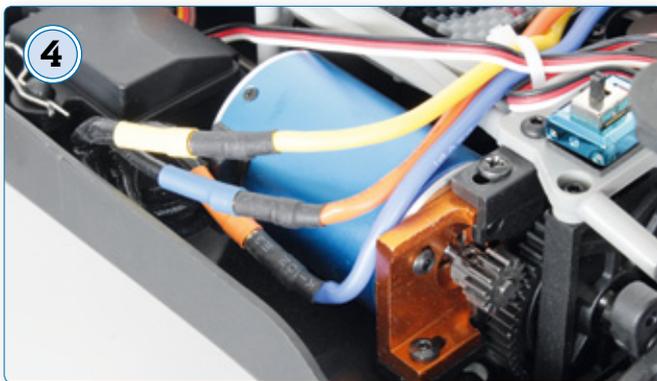
Ein besonderes Feature ist der robuste Staubschutzdeckel, der unter der Karosserie platziert ist. Lüftungsschlitze sorgen für einen Luftaustausch



Das Lenkservo verfügt über ein Kunststoffgetriebe und wartet mit einer Stellkraft von 6 Kilogramm auf



Die Wheelybar am Heck lässt Rückschlüsse auf die Kraft des Monsters zu – bereits vor der ersten Testfahrt



Der Hersteller hat wohl aufgrund des Staubdeckels auf einen Schutz von Ritzel und Hauptzahnrad verzichtet



Sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse ist der Crosse Brushless mit CVD-Wellen ausgestattet



Die Federvorspannung der Dämpfer lässt sich über Rändelschrauben einstellen



Ein 2s-Fahrakku mit einer Kapazität von 2.300 Milliamperestunden gehört zum Lieferumfang des Modells

Das können die beiden Q32-Modelle von HPI



KLEINE SPASSMACHER



Als der erste HPI Q32 auf den Markt kam, war die Aufregung in der RC-Car-Szene groß: Ein auf den Maßstab 1:32 geschrumpfter Baja von HPI, der durch seine robuste Bauweise und die hohe Agilität überzeugte. Als Immer-dabei-Modell oder Büro-Racer etablierte sich das Modell schnell am Markt. Es war nur eine Frage der Zeit, bis LRP die Q32-Produktlinie aufstocken würde. Und das ist nun mit der Q32 D8T TESSMANN EDITION geschehen. Diesmal hat das Unternehmen den 1:8er-Wettbewerbs-Truggy des mehrfachen RC-Car-Champions Ty TESSMANN geschrumpft, der dem Modell seinen Namen gibt.

Text und Fotos:
Tobias Meints

Beginnen wir mit den Gemeinsamkeiten der beiden Q32-Modelle. Sowohl der geschrumpfte Baja als auch der D8T TESSMANN EDITION werden als fertig aufgebaute RTR-Modelle inklusive fest verbautem Akku sowie TF-60-Pistolensender mit integriertem Ladekabel ausgeliefert. Zum Set gehören zudem Aufkleber, mit denen sich die einfarbigen Karosserien verschönern lassen sowie eine faltbare Papprampe. Bis auf vier Mignonzellen für den Sender liegt dem Set alles bei, was man für die Erstfahrt braucht. Zunächst wird der Fahrakku geladen. Dies geschieht über die auf der rechten Chassis-Seite zugängliche Ladebuchse, in die

das in den Griff der Funke eingelassene Ladekabel eingesteckt wird. Eine LED an der TF-60 zeigt an, dass der Akku gefüllt wird. Parallel dazu wird die Karo nach Anleitung mit den beiliegenden Decals beklebt.

Die Basis

Vergleicht man beide Modelle miteinander, zeigt sich, dass der Truggy deutlich bulliger wirkt. Die Spurbreite vorne und hinten ist um 12 Millimeter größer. Dazu kommen der ausladende Heckspoiler sowie die Truggy-typische Karosserie, die höher baut, als der Baja-Deckel. Man könnte fast meinen, man hätte es

CAR CHECK

HPI Baja Q32 LRP electronic

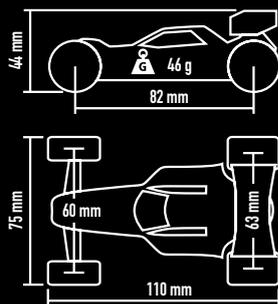
Klasse: Elektro-Offroad 1:32
Empfohlener Verkaufspreis: 53,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
2WD-Heckantrieb, eine Schraubenfeder hinten, Starrachse hinten, C-Hub-Aufhängungen vorne

Benötigte Teile:
Vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:

EINSTEIGER



Die Karosserien sind einfarbig ausgeführt und können noch mit Decals beklebt werden, um die originalgetreue Optik herzustellen



Beide Modelle sind mit Moosgummireifen ausgestattet, die sich nur in der Größe unterscheiden.
Die Achskonstruktion ist bei beiden Modellen identisch

nicht mit zwei Modellen mit dem gleichen Maßstab zu tun. Dieser Eindruck relativiert sich allerdings schnell, wenn man die Karosserien abnimmt. Zum Vorschein kommen im Prinzip zwei gleiche Chassis. Beim Truggy wurde lediglich im vorderen Bereich ein Überrollkäfig verbaut, der die Karosserie stützt und vor Schäden bei Überschlagen und Dachlandungen bewahrt. Darüber hinaus lassen die größeren Räder das Modell nicht nur wuchtiger wirken, sie erhöhen auch die Spurbreite der Achsen. Ein weiterer Unterschied ist beim Heckspoiler festzustellen. Während der vom Baja mit dem Heck bündig abschließt, ragt der Spoiler beim Mini-DT8 deutlich über das Modell heraus.

Das Chassis selber ist sehr schmal und rundherum geschlossen, was die Elektronik vor Beschädigungen schützt. Bei beiden Racern handelt es sich um 2WD-Modelle mit Heckantrieb. Der Bürstenmotor und das gekapselte Getriebe sind daher klassentypisch am Heck des Modells angebracht. Von hier aus wird die Kraft an die Starrachse und die Räder weitergegeben. Letztere werden übrigens einfach aufgeschoben, was einen Tausch sehr einfach macht. Der Motor ist mit der Zentralplatine verbunden, die Regler und Empfänger vereint. Im vorderen Bereich befindet sich ein Servo, das für die stufenlose Lenkung verantwortlich zeichnet. Letztere

ist ein Highlight der Q32-Racer und bei vergleichbaren Modellen anderer Hersteller kaum zu finden. Hier ist die ruckelnde Dreipunktlenkung – rechts, Mitte, links – immer noch Standard. Natürlich ist es auch möglich, die Lenkung feinzustieren und den Geradeauslauf perfekt einzustellen. Dazu befindet sich auf der Chassis-Unterseite ein kleiner Schieber. Natürlich kann man auch am Sender trimmen.

Die Hinterachse ist an zwei langen Längslenkern gelagert und mittig unter der Spoilerhalterung befindet sich eine Spiralfeder. Dies ermöglicht es der Hinterachse, sich sowohl hoch und runter zu bewegen als auch in sich zu verwinden, um Unebenheiten auszugleichen. An der Front kommt eine sehr weiche Doppelquerlenker-Konstruktion zum Einsatz. Die unteren Schwingen sind fest mit der Chassisfront verbunden, oben gibt es keine Querlenker. Federn oder Dämpfer sind ebenfalls nicht erforderlich. Die äußerst biegsame vordere Achskonstruktion ist ein wichtiges Sicherheitsfeature, da sich das Bauteil bei einem Unfall einfach verformen kann, ohne zu brechen.

On the road

Mit ihren Moosgummireifen eignen sich die Q32-Modelle hervorragend für den Einsatz auf kurzflorigem Teppich, kommen aber auch mit anderen Untergründen zurecht. Wirklich Offroad-tauglich



Geladen werden die Q32-Racer über den Sender. In diesen ist ein Ladekabel eingearbeitet. Die Ladebuchse befindet sich auf der rechten Chassis-Seite

TRUCKYR



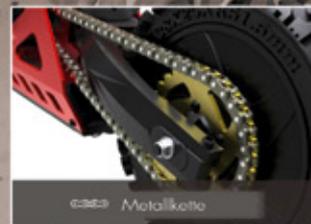
SK70001

1/4 MOTORRAD RTR
INKL. AKKU & LADEGERÄT

399,- € UVP

EXTREM FAHRSTABIL

BRUSHLESS GYRO IM HINTERRAD



Metallkette



Eloxierter Alurahmen



Während bei der Baja-Variante (links) der Spoiler aus weichem Kunststoff besteht und mit der Hinterachse abschließt, ragt das um einiges festere Exemplar beim Truggy deutlich über das Modell heraus



Die Hinterachse ist über Längslenker mit dem Chassis verbunden. Für die Dämpfung sorgt eine kleine Spiralfeder



Die Räder sind lediglich auf die Achsen gesteckt – für ein Modell von unter 50 Gramm ist das jedoch völlig ausreichend

sind sie aufgrund ihrer geringen Abmessungen allerdings nicht. Speziell auf Teppich können sie ordentlichen Grip aufbauen und weisen beeindruckende Beschleunigungs- und Topp-speed-Werte auf. Sie sind jederzeit auch bei Vollgas gut zu kontrollieren. Die von stufenlose Lenkung der Q32-Modelle funktioniert gut – allerdings nicht perfekt. Dreht man das Lenkrad, geschieht erst mal gar nichts. Erst nach etwa einem Viertel des Wegs wird der Lenkbefehl langsam umgesetzt. Ist das letzte Viertel erreicht, sind die Räder bereits am Anschlag. Das ist nicht ideal, stört aber auch nicht übermäßig, da man sich schnell an den Totbereich von rund 50 Prozent gewöhnt.

Mit wenig Aufwand lässt sich im Büro selbst oder auf einem Parkplatz ein Kurs abstecken. Einige wenige improvisierte Streckenbegrenzungen reichen locker aus. Jetzt noch die beiliegenden Rampen aufbauen und schon kann die Race-Action beginnen. Beide Mini-Cars lassen sich nach einer kurzen Eingewöhnungszeit sicher um den Kurs pilotieren und auch die Sprünge über die Rampen funktionieren sehr gut. Die Balance stimmt und sollte einer der Q32 doch einmal mit der Front voran einschlagen, macht das gar nichts. Die gesamte

„Als Immer-dabei-Modell sind die HPI Q32-Racer von LRP electronic perfekt geeignet.“

CAR CHECK	
HPI Q32 D8T TESSMANN Edition	LRP electronic
Klasse: Elektro-Offroad 1:32	
Empfohlener Verkaufspreis: 54,99 Euro	
Bezug: Fachhandel	
Technik:	
2WD-Heckantrieb, eine Schraubenfeder hinten, Starrachse hinten, C-Hub-Aufhängungen vorne	
Benötigte Teile:	
Vier Mignonzellen	
Erfahrungslevel:	



Neben den Trimmungen am Sender kann man die Lenkung mechanisch über dieses Element feinjustieren



Die Unterschiede beim Chassis sind minimal. Die Truggy-Version verfügt zum Schutz der Karo über einen Überrollkäfig

Vorderachs-Konstruktion ist so weich, dass man Brüche nicht zu befürchten braucht. Selbst wenn man mal frontal gegen eine Wand fährt, steckt die Konstruktion dies klaglos weg.

Je nach Fahrstil hält der eingebaute Akku des Q32 zwischen 8 und 11 Minuten. Dies ist ein sehr guter Wert und verspricht langanhaltenden Fahrspaß. Um den Akku wieder zu befüllen, sollte man bis zu eine Stunde einplanen. Wer optische und technische Verbesserungen an den Boliden vornehmen möchte, für den hält LRP ein umfangreiches Tuning-Sortiment bereit. Das beginnt bei verschiedenen langen Spurstangen, reicht über alternative Getriebe bis hin zu ausgefallenen Rädern.



Bei beiden Modellen befindet sich der Ein-aus-Schalter auf der Chassis-Unterseite

MEIN FAZIT



Als Immer-dabei-Modell sind die HPI Q32-Racer von LRP electronic perfekt geeignet. Sie sind klein, handlich und technisch durchdacht. Die Highlights sind zweifellos die stufenlose Lenkung sowie die fantastische Optik. Für welchen der beiden Boliden im Miniaturformat man sich letztendlich entscheidet, ist eine Frage des Geschmacks. Bei den Fahreigenschaften sind keine nennenswerten Unterschiede festzustellen.

Tobias Meints
Redaktion CARS & Details

-
- Solide Bauweise
- Viel Fahrspaß
- Optionale Tuningteile erhältlich
- Agiles Fahrverhalten
-
- Langer Ladevorgang

Anzeigen

RC4WD NOW GET the Best of Both Worlds with RC4WD's

BULLY II MOA

COMPETITION CRAWLERS

Features

-
-
-
-
-

SEE MORE AT WWW.RC4WD.COM

Available in both KIT and RTR Versions

Hacker
Brushless Motors

DRIVE QUALITY

- Brushless-Motoren 1:8 / 1:10
- Fahrtenregler 1:8 / 1:10
- Akkus



www.hacker-carline.de

www.hacker-motor.com

00000

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

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

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

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

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

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

30000

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

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

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

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

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

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

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

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: mber11@aol.com

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

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

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

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

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, 44145 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

RC Linde Marcus Steinbüchel, Paffrather Straße 320 51469 Bergisch Gladbach, Telefon: 022 02/534 64 Internet: www.rclinde.de

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

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

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 Ecka. Bernhardtstraße 10 63067 Offenbach, Telefon: 069/85 16 42 Internet: www.modellbau-offenbach.de

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

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. Lauestraße 30-34 63741 Aschaffenburg, Telefon: 060 21/807 81 Fax: 060 21/444 73 92, E-Mail: info@hobbytheke.de Internet: www.modellbauaufan.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: beckerpowerjerg@t-online.de
Internet: www.powerbecker-modellbau.com

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

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

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

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

Carl Gotthold
Marktstraße 5A-7, 67655 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

UE 2000 Unterhaltungselektronik GmbH & KG
Ulmerstraße 119/2, 73037 Göppingen
Internet: www.airspeed-shop.de

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

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

Flaym's Design
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
Marktkr Straße 44, 84489 Burghausen
Telefon: 086 77/46 53, Fax: 086 77/647 99
Internet: www.rc-modellbau.biz

SR Electronic-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
Rödingtal. 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

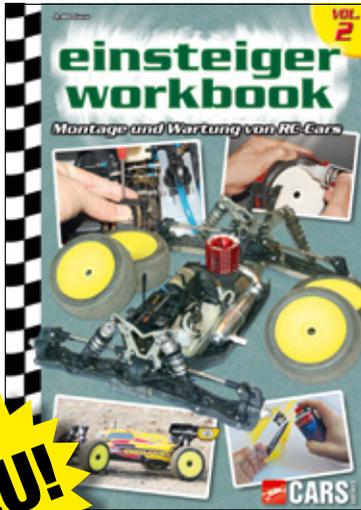
Hobma Modelbouw. Pascalweg 6a
6662 NX Elst (Gld). Telefon: 00 31/481 35 32 88
Fax: 00 31/481 35 35 19
Internet: www.hobmamodelbouw.nl

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

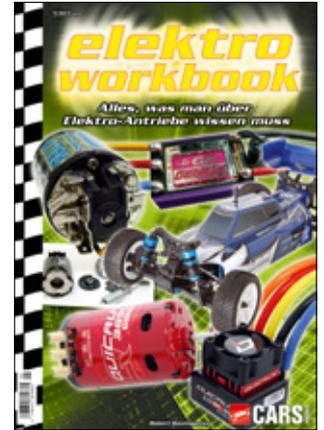


**Auch digital
als eBook erhältlich**

**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



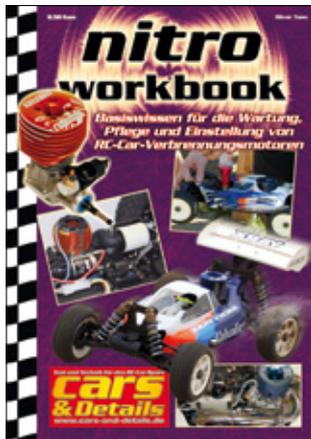
**Auch digital
als eBook erhältlich**

**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

NEU!

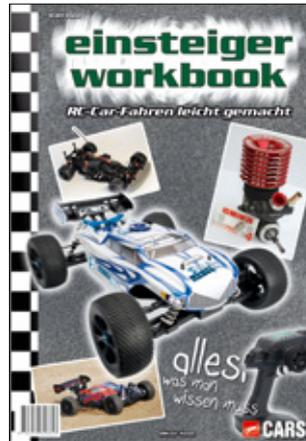


**Auch digital
als eBook erhältlich**

**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 54,- Euro

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

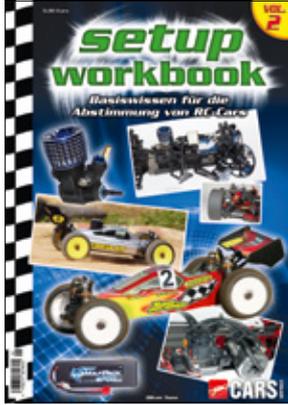
So können Sie bestellen

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



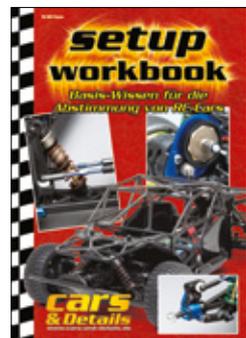
Auch digital als eBook erhältlich



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

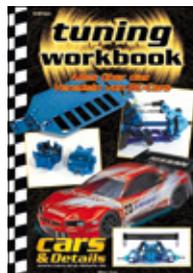


Auch digital als eBook erhältlich

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

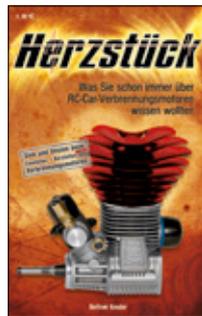


Auch digital als eBook erhältlich

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 € 4,90. 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

So viel Spaß macht Absimas Bürstenrenner



Text und Fotos:
Dieter Jaufmann

FLOTTER HÜPFER

Fast jeder RC-Car-Fahrer, ganz gleich ob Spaßfahrer oder ambitionierter Wettbewerbsfahrer, hat mal mit einem einsteigerfreundlichen Modellauto angefangen, um sich langsam an den Modellsport heranzutasten. Genau ein solches Modell ist auch der 1:10er-Elektro-Truggy AT1 von Absima. Dezent im Namen versteckt, lässt sich bereits erahnen, dass das Fahrzeug im Maßstab 1:10 konstruiert ist. Aber was ist das genau für ein Buggy, den die Firma Absima wahlweise als grünes oder rotes Modell mit einem leistungsstarken Motor sowie einer 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung in der RTR-Version auf den Markt schickt?

RTR ist die Abkürzung für Ready to Run, was im Falle des AT1 von Absima nicht weniger bedeutet, als dass das gesamte Fahrzeug komplett vormontiert und mit allen zum Fahren benötigten Komponenten ausgeliefert wird – fahrfertig eben. Der neue Besitzer hat lediglich die Aufgabe, die beigelegte Fernsteuerung mit vier Mignon-Batterien oder -Akkus zu bestücken. Das war schon alles, denn selbst der Fahrakku sowie das entsprechende Ladegerät sind im Lieferumfang enthalten. Folglich kann es direkt losgehen. Doch da sich ein Testbericht nicht ausschließlich auf reine Fahreigenschaften beschränkt, war zunächst der Technikcheck an der Reihe.

Zwei Varianten

An dieser Stelle sollte man zunächst erwähnen, dass der Käufer bei der Bestellung generell zwischen zwei verschiedenen Varianten wählen kann. Das grüne Einsteigermodell wird nämlich von einem einfachen Bürstenmotor angetrieben und ist für Geschwindigkeiten von bis zu 40 Stundenkilometer konzipiert. Für rund 60,- Euro mehr erhält der Kunde das feuerrote Fahrzeug mit einem leistungsstarken, drehfreudigen Brushlessmotor. Hiermit ist der Flitzer deutlich agiler unterwegs und soll Geschwindigkeiten von bis zu 60 Kilometer pro Stunde erreichen. In diesem Testbericht geht es jedoch um die günstigere Bürstenversion.

Der Buggy selbst wird gut geschützt in einem robusten Karton geliefert. Dieser beinhaltet neben dem Modell auch noch eine Fernsteuerung, ein Ladegerät sowie eine dreisprachige Betriebsanleitung für das Fahrzeug. Bei der CR2S-Fernsteuerung handelt es sich um einen Zweikanal-Sender, der alle notwendigen

Funktionen wie Reverse-Umschaltung, Dual Rate und Nachtrimmung der beiden Kanäle standardmäßig besitzt und im störungssicheren 2,4-Gigahertz-Frequenzband arbeitet. Sehr vorteilhaft ist, dass die gesamten Drehschalter hinter einer Abdeckung geschützt sind und so ein versehentliches Verstellen beim Transport verhindert wird.

Equipment

Das mitgelieferte Ladegerät kann zwar direkt an die heimische Steckdose angeschlossen werden, stellt allerdings einen Ladestrom von nur 500 Milliamperestunden bereit. Somit würde ein leerer 1.800er-Akku knapp vier Stunden zum Laden brauchen. Um lange Pausen zu vermeiden, wäre also ein etwas besseres Ladegerät von Vorteil.

Die grüne Lexan-Karosserie ist bereits mit zahlreichen Aufklebern dezent versehen und hinterlässt einen sportlich aggressiven Eindruck. Nach dem Abnehmen der Karosserie fiel der erste Blick direkt auf den Antrieb. Beim Motor handelt es sich um ein Bürstenexemplar der Baugröße 550 mit 15 Windungen und einem



zusätzlich grau eloxierten Aluminiumkühlkörper. Dieser soll dem Motor die entstandene Wärme entziehen und so vor einer schädlichen Überhitzung schützen. Dem hinter ihm platzierten Fahrregler AT1 obliegt die gesamte Motorsteuerung. Dieser ist wasserdicht aufgebaut und weist laut Typenschild 40-Ampere-Leistung auf. Kurzzeitig wäre dieser sogar bis 180-Ampere-belastbar und beherrscht obligatorisch die gängigen Funktionen Vorwärts, Bremse und Rückwärts.

Das 55er-Hauptzahnrad, welches vom 20er-Motorritzel angetrieben wird, leitet die Kraft zu den beiden Achsen nach vorne und hinten weiter. Dort sitzen jeweils die Kegeldifferenziale, die das Drehmoment optimal übertragen sowie Drehzahlunterschiede bei Kurvenfahrten ausgleichen. Die Übertragung der Motorleistung vom Differenzial auf die Räder erfolgt durch stabile Metallantriebswellen. Somit sollte der Buggy dank des permanenten Allradantriebs fast jedes Gelände bestmöglich bezwingen.



Direkt vor dem 550er-Bürstenmotor sitzt der entsprechende Regler



Vier ölbefüllte Kunststoff-Stoßdämpfer sind beim AT1 serienmäßig

Energie an Bord

Wie schon angesprochen, liegt dem Set ein sechszelliger NiMH-Akku mit 1.800 Milliamperestunden bei. Zur Serienausstattung gehören des Weiteren auch die Öldruckstoßdämpfer, die an 3-Millimeter-Aludämpferbrücken montiert sind. Über Rändelschrauben lässt sich die Federvorspannung optimal an das jeweilige Fahrgelände anpassen. Die Montageposition der Dämpfer kann hinten und vorne an den Querträger in zwei Positionen einstellbar werden. Ebenfalls ist die Spurweite über ein Rechts-links-Gewinde einstellbar.

Beim Lenkservo hat der Hersteller zu einem S40PH in Standardgröße gegriffen, welches eine Stellkraft von 4 Kilogramm aufweist. Darüber hinaus ist noch erwähnenswert, dass das Fahrzeug komplett kugelgelagert und hierdurch sehr leichtgängig ist. Wie sonst üblich, sind an der Chassis-Unterseite alle 26 Schrauben versenkt. Während der Akku schon mal geladen wurde, folgte erst einmal ein kompletter Check des Modells. Diesen Schritt sollte man gerade bei neuen Autos immer wahrnehmen.



Alle Regler sind an der Fernsteuerung hinter einer Abdeckung versteckt, um diese vor versehentlicher Verstellung zu schützen

CAR CHECK

AT1 Absima

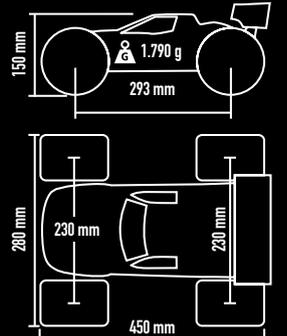
Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 169,95 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, zwei Kegeldifferenziale, Rechts-links-Gewindestangen, komplett kugelgelagert

Benötigte Teile:
 Vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:


HOBBYFAHRER





 MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE

Das Innenleben ist sehr sauber und übersichtlich gestaltet



Der kleine 2,4-Gigahertz-Empfänger ist in einer spritzwassergeschützten Box platziert

Schließlich soll alles schön fest sitzen, damit nicht die Lenkung versagt oder schlimmstenfalls Teile einfach abfallen. Nachdem alle Schrauben und Muttern sicherheitshalber nachgezogen und die Steckverbindungen gründlich kontrolliert waren, gab es keine losen Schrauben oder sonstige Mängel zu beklagen. Mit gutem Gewissen konnte es im Anschluss zur ersten Fahrt antreten.

Obwohl die Fernsteuerung mitgeliefert wird und auch werkseitig bereits mit dem Modell gebunden ist, hängt am Empfänger auch der Binding-Stecker, um nach eventuellen Änderungen, Reparaturen oder sonstigen Problemen das Fahrzeug wieder neu an die Funke zu binden. Wie das geht, wird in der mitgelieferten mehrsprachigen Bedienungsanleitung sehr

gut erklärt. Nach dem Anschließen des Akkus macht sich der Regler sofort akustisch bemerkbar und signalisiert damit Betriebsbereitschaft. Die erste Fahrt diente zunächst dazu, die Funktionen der Fernsteuerung und der Lenkung sowie den Geradeauslauf zu testen. Hier gibt es direkt das erste Lob, denn es gab bis auf eine minimale Korrektur des Geradeauslaufs über die Fernsteuerung nichts zu bemängeln.

Ab dafür

Für die erste richtige Fahrt ging es schließlich ins unbefestigte Gelände, wo mit einem Buggy der größte Spaß aufkommt. Beim ersten kräftigen Gasstoß zeigte sich, dass das Auto trotz Bürstenantrieb einiges an Leistung hat. Aus dem Stand heraus katapultiert der Motor den Buggy in wenigen Sekunden auf



Der NiMH-Antriebsakku wird zusätzlich mit einem Klettband gesichert



Selbst die Kabel sind sauber verlegt und sicher befestigt



Die soliden C-Hub-Aufhängungen können vielfach verstellt werden



Auch nach Sprüngen landet der AT1 sicher auf allen Vieren

Höchstgeschwindigkeit und hinterließ lediglich eine große Staubwolke. Dabei spielte es absolut keine Rolle, ob sich Steigungen, Schlaglöcher, oder auch kleinere Hindernisse auf dem losen Untergrund befanden. Die vier Reifen krallten sich fest und trieben den Truggy in nahezu jeder Lage zielbewusst vorwärts.

Im Durchschnitt ergaben sich mit einem vollgeladenem Akku Fahrzeiten von etwa 6 Minuten. Bei unzähligen Fahrten auf Asphalt, Sand und leichtem Lehm Boden bewies der Flitzer souverän seine Zuverlässigkeit. Den größten Spaß bereitete es vor

allem, im Wald durchs Unterholz zu pflügen. Es gab kaum eine Situation, in der es einen Kontrollverlust gab. Lediglich, wenn das Hindernis doch etwas zu groß wurde, hob das Modell auch schon mal unfreiwillig ab. Und sollte doch mal nach einer gewissen Zeit Routine aufkommen, so lässt sich der AT1 auch problemlos auf einen Brushlessmotor in Verbindung mit einem LiPo-Akku umrüsten. Ansonsten kann natürlich auch der NiMH-Akku einzeln gegen einen 2s-LiPo ersetzt werden. Dieser bringt eine höhere Spannungslage mit sowie nicht selten eine höhere Kapazität für längere Fahrzeiten.

MEIN FAZIT



Mit dem 1:10 EP Truggy AT1 von Absima erhält der Käufer ein souveränes und zuverlässiges Modellauto. Nach zahlreichen und zum Teil auch wilden Fahrten kamen bisher noch keine Verschleißerscheinungen auf. Wobei im Fall der Fälle die Ersatzteilversorgung sehr gut ist – so wie man es sich von einem Einsteigermodell wünscht.

Dieter Jaufmann

- + Viel Fahrspaß
- Zahlreiche Tuningmöglichkeiten
- Gute Ersatzteilversorgung
- Zu schwaches Ladegerät

Anzeige

MadMax

Edition

**Eine Tankfüllung 1:25er Gemisch
0.7 Liter von der Tanke
bringt 45 Minuten Fahrspaß**

699,50 €

Konfiguration möglich!

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

rc-car-online.de

DEUTSCHLANDS FAHRERELITE

Text: Bernd Bohlen
Bilder: Thomas Kohmann



Die RC-Sportfreunde Singen hatten ihre gut 200 Meter lange Strecke bestens für die DM vorbereitet

ELEKTRO-TOURENWAGEN- UND -FORMEL-MEISTERSCHAFT IN SINGEN

Sportlich waren die deutschen Meisterschaften Tourenwagen und Formel Elektro ein großer Erfolg. In Tourenwagen Modified waren die deutschen Spitzenfahrer am Start. Und auch in den anderen Klassen kämpften die Fahrer auf hohem Niveau um die Titel. Doch der Veranstalter, der RCSF Singen, hätte ein paar Starter mehr verdient gehabt.

Rekordmeister Ronald Völker war an diesem Wochenende einfach der Schnellste. Der Yokomo-Fahrer gewann gleich die ersten drei der fünf Vorläufe und startete dann auch von der Pole. Von Startplatz zwei ging sein Dauerrivale Marc Rheinard in die Finale. Dahinter stand Tim Wahl, gefolgt von Christopher Krapp und Frederik Südhoff. Die bereits in den Vorläufen zu Tage getretene Überlegenheit setzte Ronald Völker dann in den Finalläufen fort. Nach dem zweiten Race war er bereits Deutscher Meister. Es war sein insgesamt sechster, zählt man seine sechs Indoortitel mit dazu, kommt er sogar auf ein Dutzend DM-Titel. Vizemeister wurde Marc Rheinard (Tamiya). Platz drei belegte Christopher Krapp (Tamiya). Thimo Weisbauer (Awesomatix) – er wurde Siebter – verteidigte seinen im letzten Jahr gewonnenen Titel als Deutscher Jugendmeister.



Ronald Völker freut sich über seinen Sieg. Es ist sein sechster Meistertitel Outdoor



Vier Freunde sitzen zusammen, obwohl sie verschiedene Marken fahren (von links): Christopher Krapp, Marc Rheinard, Marc Fischer und Yannic Pümper



Der junge Nachwuchsfahrer Julian Garbi ging gleich in zwei Klassen an den Start und wurde in beiden Deutscher Juniorenmeister



Die TOP 10 in der Klasse Sport. Von oben gibt es eine kalte Dusche für den Sieger Max Mächler. Links neben ihm auf dem Podium steht der Vizemeister Alexander Stocker, rechts der Dritte Daniel Wohlgemuth

Max Mächler siegt

Neuer Deutscher Meister in der Klasse Tourenwagen Sport ist Max Mächler. Der Awesomatix-Fahrer ging von Startplatz zwei in die drei Finalläufe und holte sich den Titel mit dem zweiten Sieg im dritten Finallauf. Alexander Stocker (XRAY), von Platz drei gestartet, wurde Vizemeister. Den dritten Platz belegte Titelverteidiger Daniel Wohlgemuth (XRAY). Valentin Hettrich (Yokomo), der mit vier Vorlaufsiegen souverän den Kampf um die Pole gewonnen hatte, wurde nur Sechster. Er gewann zwar den zweiten Finallauf, schied aber im ersten und dritten Lauf jeweils mit technischen Problemen aus. Für Max Mächler war es der erste Deutsche Meistertitel

Joachim Altenhof erfolgreich

Joachim Altenhof ließ von Anfang keinen Zweifel daran aufkommen, dass er den Titel in Tourenwagen Hobby mit nach Hause nehmen wollte. Mit zum Teil deutlichem Vorsprung gewann er vier der fünf Vorläufe und ging von der Pole in die Finalläufe. Doch dann machte er es noch einmal spannend. Das erste Finale gewann der junge Soeren Sparbier. Mit zwei Siegen in den beiden letzten Finalläufen stellte Joachim Altenhof die alte Rangordnung aber wieder her. Soeren Sparbier wurde Zweiter und damit gleichzeitig auch Deutscher Juniorenmeister dieser Klasse. Reiner Mürder wurde Dritter.

Die Formelklasse erwies sich als die spannendste. Erst mit dem fünften Vorlauf sicherte sich Alexander Stocker mit dem zweiten Sieg die Pole.

Martin Hofer, David Ehrbar und Robert Klier auf den Startplätzen dahinter hatten jeweils einen Vorlauf gewonnen. Die drei Finale gewannen drei verschiedene Fahrer: Martin Hofer, Robert Klier und Alexander Stocker. Klier und Stocker hatten auch je einen zweiten Platz vorzuweisen und damit die gleiche Punktzahl. Und so ging es dann am Schluss um rund acht Zehntelsekunden. Die war Robert Klier in seinem Sieglauf schneller gefahren als Alexander Stocker in seinem. Martin Hofer wurde Dritter. Marc Philipp Enders wurde Deutscher Juniorenmeister. Julian Garbi wurde wie auch in Tourenwagen Sport Vizejuniorenmeister. <<<<<



Robert Klier, der im Frühjahr Deutscher Meister in der Klasse 1:12 wurde, setzte sich jetzt in der Klasse Formel durch

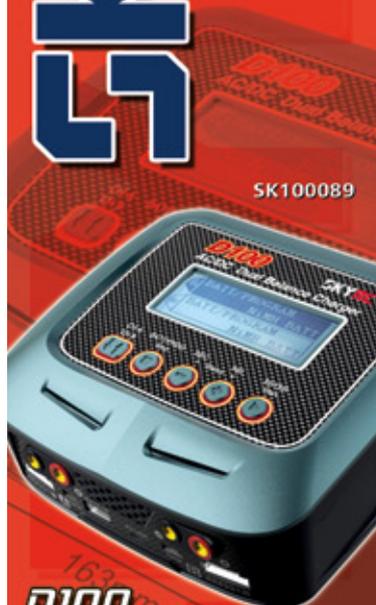
DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN 2016 - TOP 5				
PLATZ	TOURENWAGEN MODIFIED	TOURENWAGEN SPORT	TOURENWAGEN HOBBY	FORMEL
1	Ronald Völker	Max Mächler	Joachim Altenhof	Robert Klier
2	Marc Rheinard	Alexander Stocker	Soeren Sparbier	Alexander Stocker
3	Christopher Krapp	Daniel Wohlgemuth	Reiner Mürder	Martin Hofer
4	Yannic Prümper	Martin Hofer	Frank Holz	Hans-Joachim Krapp
5	Frederik Südhoff	Max Unterweger	Herbert Arnold	Daniel Schober

XRAY

VOLT

AC/DC

SK100089



D100
2-FACH LADEGERÄT
99,- € UVP

OPTIONALES WIFI MODUL
LADESTROM BIS 10A
LiHV LADEMODUS
LADELEISTUNG BIS ZU 2 x 100W

AC/DC

SK100104



Q200
4-FACH LADEGERÄT
199,- € UVP

4 INDIVIDUELLE LADEAUSGÄNGE
EINGEBAUTES BLUETOOTH MODUL
LADESTROM BIS 10A
LiHV LADEMODUS
LADELEISTUNG BIS ZU 300W
AKKU INNERWIDERSTANDS MESSFUNKTION

DISTRIBUTED BY



www.robitronic.com

SZENE-TREFF

DIE HIGHLIGHTS DER
MODELL-HOBBY-SPIEL 2016

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Modell und Original des DeLorean DMC 12 gibt es auf der modell-hobby-spiel zu sehen

LIVE-WISSEN FACHTREFFPUNKT MODELLSPORT UND TECHNIK

Der Fachtreffpunkt Modellsport und Technik zieht seit einigen Jahren die Besucher der modell-hobby-spiel magisch an. Hier referieren echte Profis über aktuelle Trendthemen aus dem Modellsport und vermitteln Grundlagenwissen für Ein- und Umsteiger. Kompetent unterstützt von CARS & Details-Redakteur Tobias Meints entstehen so zahlreiche lebendige Präsentationen, bei denen jederzeit Fragen gestellt werden können. Hier kommen nicht nur RC-Car-Fahrer voll auf ihre Kosten, sondern auch Modellbauer anderer Bereiche. Spartenübergreifend sind beispielsweise die Vorträge aus dem Bereich 3D-Druck. Darin wird erläutert, welche Möglichkeiten der Anwendung einem im Hobby-Bereich zur Verfügung stehen.



Wie ein 3D-Drucker funktioniert, was damit alles möglich ist und zu vielen weiteren Themen gibt es Vorträge auf der modell-hobby-spiel

modell
hobby
Spiel

PRÄSENTIERT VON CARS DETAILS

Die modell-hobby-spiel ist als eine der größten Messen für Modellbahn, kreatives Gestalten, Spiel, Philatelie und natürlich Modellbau weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. So verwundert es nicht, dass neben rund 100.000 Besuchern jedes Jahr am ersten Oktober-Wochenende auch viele nationale und internationale Aussteller nach Leipzig reisen, um dort ihre Produkte, Dienstleistungen und natürlich die schönsten Ausstellungsstücke zu präsentieren. Und das bereits zum 21. Mal.

Die größte Modellbaumesse in den neuen Bundesländern ist mehr als nur eine Ausstellung. Hier gibt es zahlreiche Mitmach-Aktionen für alle Altersgruppen und natürlich auch Vorführungen für RC-Car-Fans. So findet natürlich auch in diesem Jahr der Messocup für Offroader im Maßstab 1:8 statt. Hier können die Besucher der Messe Renn-Action pur erleben. Doch das ist noch lange nicht alles. Wer selber mal das Steuer in die Hand nehmen möchte, kann an den verschiedenen Hersteller-Ständen die neuesten Modelle Probe fahren oder auf dem Testtrack von Horizon Hobby die aktuellen Boliden über die Strecke jagen. Weniger ums Mitmachen, als ums Zuhören geht es am Fachtreffpunkt Modellsport und Technik in Halle 5. Mehrmals täglich referieren hier Experten über unterschiedlichste Bereiche. Ein besonderes Highlight für Motorsport-Fans präsentiert NPE Modellbau. Dort heißt es „Zurück in die Zukunft“ und am Stand gibt es Original und Modell eines DeLorean DMC 12 zu sehen. <<<<<



Mit Vollgas über die Piste geht es bei der Carrera Challenge Tour 2016. Das Slotcar-Event des Jahres startet in Leipzig mit heißen Motoren in die erste Runde. Die modell-hobby-spiel ist Auftakt der insgesamt acht Tour-Stationen, bei denen sich die besten „Carreraristi“ aus Deutschland und Österreich auf der außergewöhnlichen Carrera-Rennstrecke duellieren. Nur wer am Handregler die Nerven behält und sein Fahrzeug perfekt durch die Kurven driften lässt, wird auf dem Siegertreppchen stehen. Mitfahren kann, wer sich vor Ort beim Rennleiter seine Fahrerlizenz besorgt – in den Altersklassen 7-12 Jahre, 13-17 Jahre und ab 18 Jahre. Der Tagessieger jeder Tour-Station qualifiziert sich für das Finale in Stuttgart.

HEISSE RENNEN



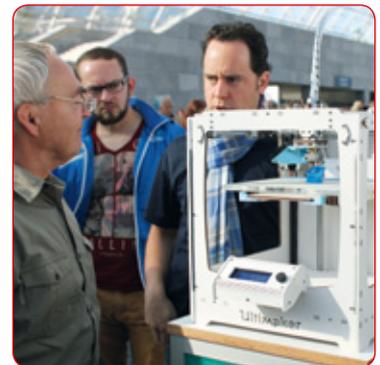
Hochspannung im Fahrerlager und Mitfiebern im Publikum sind garantiert, wenn Miniboliden auf der modell-hobby-spiel auch in diesem Jahr wieder ins Rennen gehen. Doch neben dem traditionellen Messe-Cup – dem größten Indoor-Rennen Deutschlands – gibt es auch noch einige andere Highlights für RC-Car-Fans.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



FABBERLAND 3D-DRUCK SCHMELZTIEGEL



Modellbauer und Kreative wissen immer mehr zu schätzen, was auch in der Industrie rasant an Fahrt aufnimmt: 3D-Druck. Wie schon in den letzten Jahren, bietet der Messe-Sonderbereich „Fabberland 3D-Druck“ auf der modell-hobby-spiel wieder ein umfassendes Workshop- und Vortragsprogramm sowie für Fortgeschrittene die passende Gelegenheit, eigene Erfahrungen mit Profis auszutauschen. Darüber hinaus kann man an den Ständen der verschiedenen Anbieter dieser Technologie viele 3D-Drucker in der Praxis erleben.



Was aktuelle 3D-Drucker alles können, wie Sie funktionieren und noch viel mehr Wissenswertes erfahren die Besucher der modell-hobby-spiel im Messe-Sonderbereich „Fabberland 3D-Druck“

INFO

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

ÖFFNUNGSZEITEN:
30. September bis 02. Oktober 2016: 10–18 Uhr
3. Oktober 2016: 10–17 Uhr

EINTRITTSPREISE
Tageskarte: Freitag + Montag: 13,– Euro
Samstag + Sonntag: 14,– Euro
Tageskarte ermäßigt: 9,50 Euro
Tageskarte Kind (6 bis 12 Jahre): 5,– Euro
2-Tageskarte: 23,50 Euro
Gruppenkarte (ab 10 Personen, pro Person): 9,50 Euro

EUROPAMEISTERSCHAFT IM RC-TRUCK-TRIAL 2016

Text und Bilder:
Ivo Gersdorff



Harald Falkenstätter (Platz 17) hat es schwer in dieser Sektion. Der Truck wäre fast umgekippt

Minuten maximale Fahrzeit pro Sektion festgelegt. Wer die Zeit nicht einhält, bekommt für jedes nicht gefahrene Tor Strafpunkte. Bunte Kordeln um die Sektion herum sind eine Begrenzung, die nicht mit dem Fahrzeug von innen nach außen überfahren oder berührt werden dürfen. Der Fahrer darf nur von außen vor dieser Markierung sein Fahrzeug bewegen. Die Torstangen sind rot und blau gefärbt und stehen in einem Abstand von mindestens 24 Zentimetern auseinander. Rot muss immer mit der rechten Fahrzeugseite durchfahren werden. Fährt man zum Beispiel ein Tor rückwärts an, dann wäre hier die Fahrerseite richtig. Wer die wenigstens Strafpunkte sammelt, ist Sieger seiner Klasse der Veranstaltung.

Besonders gut meisterte die Aufgaben Bert Moltinger, der zwei von vier Sektionen fehlerfrei gefahren ist und bei den Prototypen nur 62 Fehlerpunkte sammelte, womit er Europameister wurde. Jiří Wávra aus Tschechien gewann in der Klasse S3 und Rostislav Matyasko aus Tschechien in der Klasse S4. In der Damenwertung wurde Gisela Rock aus Deutschland Europameisterin S2 (gesamt Platz 14). Die Jugendwertung konnte Joshua Frink aus Deutschland für sich entscheiden in der Klasse S2 (gesamt Platz 19). <<<<<

SCHLAMMSCHLACHT

Die achte RC-Truck-Trial-Europameisterschaften fand vom 22. bis 24. Juli 2016 bei den Modellfreunden Rheinessen-Pfalz in Morschheim statt. Für diese Veranstaltung wurden zu den im Verein bestehenden Sektionen noch zwei weitere hinzugefügt und die älteren etwas überarbeitet. Die Chassis der Trucks waren zumeist selbstgebaut. Lediglich Komponenten wie Spannnachsen, Antriebswellen, Felgen und dergleichen kommen aus dem Zubehörhandel. Wichtig ist, dass die Fahrzeuge und vor allem die Antriebe robust sind. Hier werden einige Kilogramm Masse bewegt, die nicht zuletzt durch das Gewicht der Räder (zwischen 200 und 400 Gramm pro Rad) zusammenkommen. Die Geschwindigkeit ist bei diesen Modellen nicht so wichtig. Kraft braucht es aber reichlich, da es im Gelände sehr steil sein kann und über Steigungen von mehr als 45 Prozent gefahren wird. Aufgrund von zum Teil sehr schlüpfrigen Untergründen sind die Differenziale voll gesperrt, da auch Vortrieb nötig ist, wenn mal ein Rad einer Achse die Bodenhaftung verliert.

Aktuell gibt es vier verschiedene Klassen. Die Klasse S2 wird mit zwei angetriebenen Achsen gefahren, davon eine lenkbar. Hier finden sich auch die meisten Teilnehmer, da ein Einstieg preiswert und überschaubar ist. In den Klassen S3 und S4 sieht es anders aus. Doppelachsen (bei S4 zwei lenkbar) verursachen einen hohen technischen Aufwand. Die Fahrzeuge sind länger und man muss einige Erfahrung haben, um solch einen Truck über einen Parcours zu steuern. Die vierte Klasse nennt sich Prototyp. Hier dürfen zum Beispiel alle Achsen lenkbar sein. Bevor die Veranstaltung beginnt, werden alle Fahrzeuge auf Regel-Konformität überprüft und danach im „Parc Fermé“ abgestellt.

Auf der Strecke

Die vier Sektionen des Parcours müssen von jedem Fahrzeug einmal durchfahren werden. Bei dieser EM wurden jeweils 12



Die technische Abnahme kontrolliert unter anderem den Lenkwinkel und die Fahrzeugbreite



Im noch sehr feuchten Lehm geht es hier bergauf für den Vierachser von Daniel Neumann (Platz 11)

APPS FÜR MODELLBAUER

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



AVIATOR-News



Berlinski RC



copter.eu



DMFV-News



rc-drones



Graupner



HORIZON HOBBY



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-Car-News



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



RC-Heli-News



RC-TESTS



RC-TRUCKS



RC Schiffe



Staufenbiel



Thunder Tiger



Vario Helicopter



XciteRC NEWS



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





KRAFTZWERG

Absimas 8-Ampere-Ladegerät im Kompaktformat

Kleine, kompakte Ladegeräte bieten mitunter sehr viele Einstellmöglichkeiten, um für alle gängigen Einsatzzwecke gewappnet zu sein. Wenn dann – wie im Fall des GPS-1 von Absima – auch noch eine Netzteilfunktion und ein spezieller LiHV-Modus mit einem geringen Preis einhergehen, dürfte das Gerät bei vielen Nutzern das Interesse wecken.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

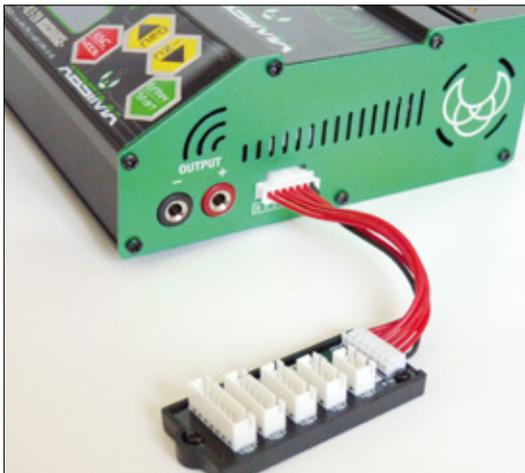
Der gute erste Eindruck des GPS-1-Ladegeräts von Absima verschwindet auch dann nicht, wenn man sich näher mit dem Produkt beschäftigt. Alleine schon optisch und verarbeitungstechnisch überzeugt das aus mehreren Aluminiumteilen aufgebaute Gerät. Neben einem hintergrundbeleuchteten Display samt vier Folientastern finden sich alle nötigen Anschlüsse für den Akku, den Balancer, die Nutzung an einer 12-Volt-Gleichstrom- sowie einer 230-Volt-Wechselstromquelle rund um das Gerät.

Frische Luft

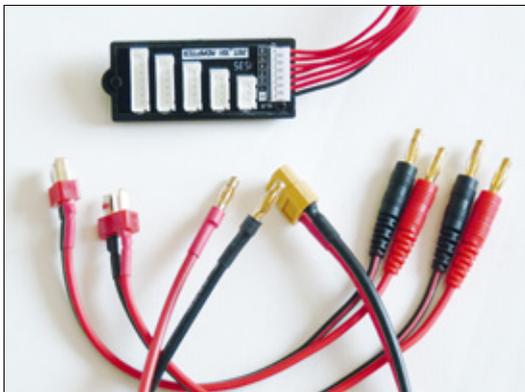
Da bei längerer Nutzung (vor allem im Grenzbe- reich) die Temperatur durchaus ansteigen kann, wird das GPS-1 zwangsbelüftet, sobald der Lade- oder Endladevorgang gestartet ist. Dies führt zu einem etwas lauten Betriebsgeräusch jenseits der 70-Dezibel-Marke. Daher sollte man das Gerät tunlichst nur im Bastelraum aufstellen. Hier ist aber

der Schutz beim Laden von Lithium-Akkus ohnehin leichter durchführbar, obwohl das Gerät natürlich mit einem Balancer-Anschluss für bis zu sechs LiXX-Zellen ausgerüstet ist.

Um weiteren Schutz zu bieten, erfolgt unter anderem eine Abschaltung bei Erreichen einer einstellbaren Kapazität, nach einstellbarer Zeitspanne oder wenn die Versorgungsspannung beim DC-Betrieb (zum Beispiel Autobatterie) zu weit abgesunken ist. Neben den genannten Parametern lassen sich viele weitere in den englischsprachigen Menüs des Geräts verändern. Selbst das Laden von Bleiakkus ist dabei einstellbar und auch die Delta Peak-Abschaltspannung beim Laden von NiXX-Akkus lässt sich in einem vernünftigen Bereich einstellen. Optional lässt sich sogar an der linken Seite ein Temperaturfühler anschließen, doch eine derartige Messmethode ist viel zu ungenau und nicht mehr zeitgemäß.



IST- und XH-Stecksysteme sind von der Verschaltung her gleich, daher passen einige akkuseitigen Stecker auch ohne Adapterboard direkt an den Anschluss am GPS-1



Neben einem Balanceradapter von IST- zu XH-Steckern findet sich auch das für den DC-Betrieb nötige Kabel im kompakten Karton des GPS-1. Absima packt zudem ein Ladekabel mit Anschluss für Akkus mit T-Stecker bei



Die neueste Akkutechnik wird bereits vom GPS-1 unterstützt, denn im LiHV-Modus können die Akkus mit einer höheren Ladespannung von 4,3 Volt pro Zelle aufgeladen werden



Erstaunlicherweise beherrscht das Gerät sogar einen Netzteilmodus und kann innerhalb der 80-Watt-Grenze maximal 8 Ampere oder bis zu 24 Volt Gleichstrom ausgeben, um Geräte mit Strom versorgen zu können

TECHNISCHE DATEN

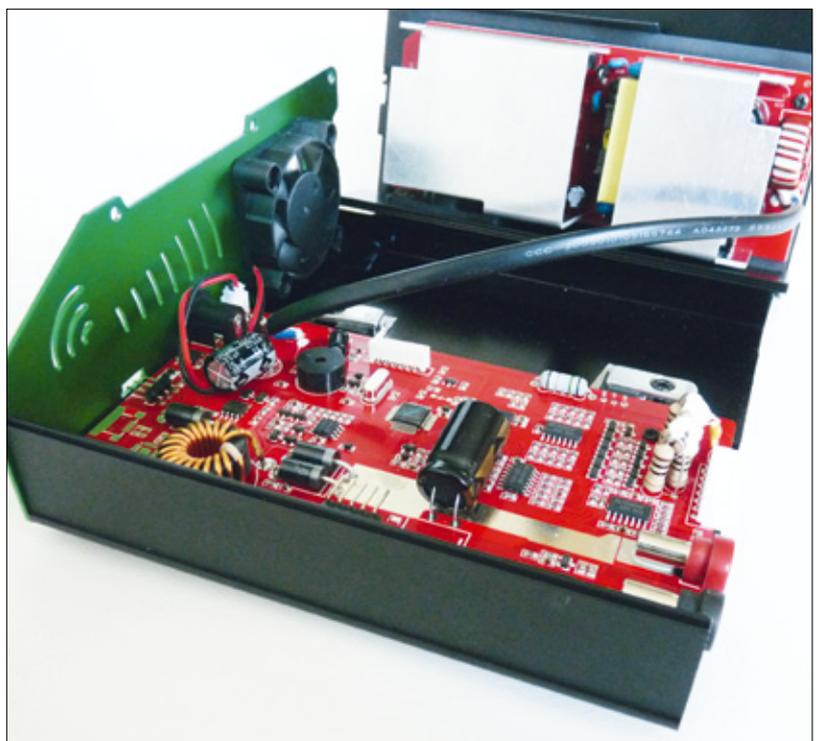
- Abmessungen: 145 × 153 × 61 Millimeter (ohne Kabel) • Gewicht: 672 Gramm (ohne Kabel)
- Zellenzahl NiXX: 1-15 • Zellenzahl LiXX: 1-6 • Zellenzahl Pb: 1-12 • Eingangsspannung: 110-230 V (AC), 11-18 V (DC) • Maximale Ladeleistung: 80 Watt • Ladestrom: 0,1-8 A • Endladestrom: 0,1-2 A • Maximale Entladeleistung: 10 W • Balancerstrom: maximal 400 Milliampere pro Zelle
- Balancertoleranz: 0,01 V • Besonderheiten: 2 × 16 Zeichen Dot-Matrix-Display (hintergrundbeleuchtet), integriertes 110- bis 230-Volt-Netzteil, Überwachung der Eingangsspannung im DC Betrieb (inkl. programmierbarer Abschaltung), 10 Akkuparameterspeicher, Ladeprogramm für LiHV-Akkus, Netzteilfunktion • Lieferumfang: Ladegerät, deutschsprachige Anleitung, 230-Volt-Netzkabel, Ladekabel T-Stecker, Balancerboard für 2s- bis 6s-Akkus (für XH Akkubalancerkabel)
- Preis: im Fachhandel erfragen

Up to date

Dennoch ist das Gerät mit einem Entlademodus und einem speziellen Netzteilmodus auf der Höhe der Zeit. Ersterer ermöglicht die Kapazitätskontrolle kleinerer Akkus. Für alle Akkus mit einer Kapazität oberhalb von 4.000 Milliamperestunden dauert der Prozess allerdings sehr lang und führt aufgrund der geringen Entladelast auch nicht unbedingt zu sehr realistischen Betriebswerten. Bei geringen Belastungen können die Akkuzellen mehr Kapazität abgeben als unter realistischeren Lasten, wie sie im Modell auftreten – der Wert stimmt also nicht mit der Realität überein. Dennoch kann man diese Funktion gut zur groben Kontrolle der Leistungsfähigkeit der Akkus verwenden, um stark in der Kapazität nachlassende Akkus aus der normalen Nutzung zu nehmen.



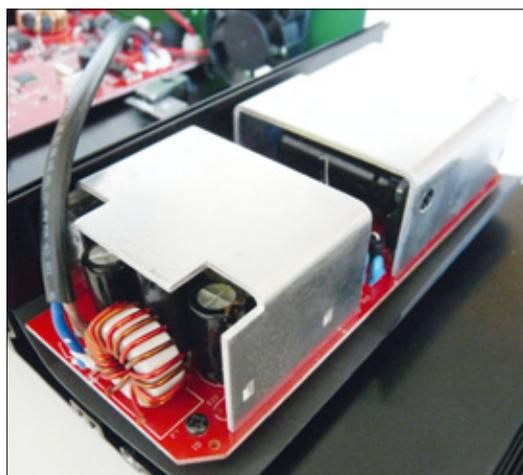
Der Netzteilmodus ermöglicht den Betrieb anderer 3- bis 24-Volt-Gleichstromgeräte mit Strömen von bis zu 8 Ampere, wobei die Gesamtleistung 80 Watt nicht überschritten werden darf. Kleinere Laptops oder Tablets lassen sich damit aber ohne Probleme betreiben und/oder aufladen. Abgerundet wird die Ausstattung durch den neuesten Lademodus für Lithium-Hochvolt-Akkus (LiHV). Hierbei lassen sich die einzelnen Zellen jeweils auf bis zu 4,3 Volt aufladen, um noch etwas mehr Leistung unter Last im Modell zu erreichen.



Wie bei vielen Ladegeräten üblich, kommt ein aus mehreren Teilen zusammengesetztes Aluminiumgehäuse zum Einsatz. Neben einer sehr hohen Stabilität kommt dies vor allem der Wärmeabfuhr zugute



Der etwas lautere Lüfter disqualifiziert das Gerät zwar für den Betrieb im Wohnzimmer, verhindert aber auch beim Laden von Akkus mit hoher Kapazität wirkungsvoll ein Überhitzen



Beim Netzteil findet sich ein extra für die Nutzung im Ladegerät dimensioniertes. Vorteile sind dabei vor allem die deutlich geringere Wärmeentwicklung und der höhere Wandlerwirkungsgrad, was zu einem geringeren Gesamtstromverbrauch beim Laden führt

„Abgerundet wird die Ausstattung durch den neuesten Lademodus für Lithium-Hochvolt-Akkus (LiHV).“

Sicherheitsfrage

Da das Gerät trotz vieler Warnhinweise bei Fehlern und entsprechenden Abfragen vor dem Ladestart nicht erkennen kann, ob tatsächlich ein LiPo-Akku angeschlossen ist, obliegt dem Nutzer die Kontrolle vor dem Laden, ob auch der zum Ladeprogramm passende Akkutyp angeschlossen ist. Um es hier beim Umgang mit vielen unterschiedlichen Akkutechnologien etwas einfacher zu haben, kann man bis zu zehn Speicherplätze mit den für den jeweiligen

Akku passenden Ladedaten belegen und diese rasch aus dem Speicher aufrufen.

Die logisch gegliederte und schnell überschaubare Menüführung des Geräts ist zwar auf Englisch gehalten, doch bei Fragen hilft einem die deutschsprachige Anleitung sehr gut weiter. Hier finden sich auch komplette Übersichtstafeln aller einstellbaren Parameter, um das gut ausgestattete Gerät auch voll ausreizen zu können. <<<<<

MEIN FAZIT



Der GPS-1-Lader von Absima ist einfach zu bedienen und verfügt zudem über Ladeprogramme für die derzeit wichtigsten Akkutechnologien. Die Ladeleistung von bis zu 80 Watt ist in den meisten Fällen mehr als ausreichend und der Betrieb an 110 bis 230 Volt oder 12 Volt ist sehr praktisch. Alles in allem bietet Absima damit ein preiswertes Gerät, das nicht nur gut verarbeitet ist, sondern erstaunlich kompakte Abmessungen und ein recht geringes Gewicht aufweist.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Intuitive Handhabung
Stabile Bauweise

Ladeprogramm für LiHV-Akkus
Netzteilfunktion zum Betrieb anderer Geräte

Hohes Betriebsgeräusch



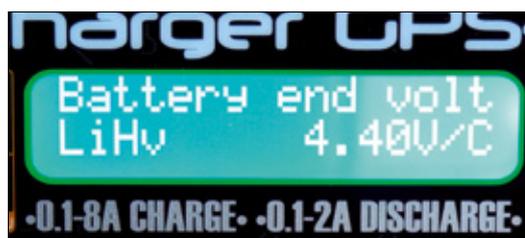
Wer vom nicht gerade leisen Piepser genervt ist, kann diesen sowohl als Tastenbestätigung als auch als Warnton abschalten. Echte Fehlerwarnungen sind davon allerdings ausgenommen und werden weiterhin ausgegeben



Vor jedem Ladestart fragt das Gerät den Nutzer nach der angeschlossenen Zellenzahl. Sind gemessene und reale Zellenzahl unterschiedlich, kann hier noch der Ladevorgang abgebrochen werden, bevor es zu ernstern Schäden kommt



Das Aufladen von NiXX-Akkus erfolgt selbstverständlich mit einer sicheren Delta Peak-Abschaltung, wobei der Wert des gegen Ladeende erkannten Spannungsknicks stufenlos und getrennt nach NiMH- und NiCd-Technologie zwischen 5 und 20 Millivolt verändert werden kann



Im LiHV-Modus lässt das Gerät mit 4,4 Volt sogar eine nochmals etwas höhere Zellspannung zu. Das Überschreiten um bis zu 0,1 Volt pro Zelle ist in jedem Lithium-Modus möglich und sollte nur genutzt werden, wenn man sich absolut sicher ist, was man tut



SLIP TWISTER TRUGGY BL



ORIGINAL



TUNING REIFEN

TUNING REIFEN EMPFEHLUNG



CHOPPERS KOMPLETTTRAD* JCONCEPTS
BLAUE MISCHUNG - SCHWARZE HAZARD 12MM FELGE (2STK.)

MEHR TRAKTION, FÜHRT ZU:

- NOCH SPEKTAKULÄREREM FAHRBILD, DAS AUTO „STEIGT“ BEI JEDEM GASSCHUB
- KONTROLLIERBARERES FAHRVERHALTEN, HÖHERE SPURTREUE UND WENIGER ÜBERSTEUERN
- SICHERES VERZÖGERN OHNE AUSBRECHEN, KÜRZERER BREMSWEG
- GERINGERER VERSCHLEISS DURCH WENIGER ‚WHEELSPIN‘

ERGÄNZT DAS AUTO MIT DERBEN ‚OUTLAW‘ LOOK

*RITZEL MIT 2 ZÄHNEN WENIGER

#J3067-3144

SCHNELLSTER TWISTER ALLER ZEITEN

100 KM/H*

*MIT OPTIONALEN LRP #430230 2S LIPO AKKU

- X100 OUTLAW 4.5T RTR BL MOTOR
- LRP SPX BULLET REVERSE RTR BL REGLER
- METALL DIFFERENZIAL UND METALL GETRIEBE
- SPRITZWASSER GESCHÜTZTES 4,5 KG HIGH-TORQUE SERVO
- POWER IST NICHTS OHNE EINE WHEELIE BAR



#120512



RIEMENHÜPFER

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Kleiner Rennbuggy von Carisma

Es gibt jede Menge 4WD-Elektro-Buggys in allen möglichen Maßstäben. Zumeist werden diese mit Kardanantrieb ausgestattet, da ein Schutz gegen Dreck einfacher zu realisieren ist. Buggys mit Riemenantrieb sind daher eher selten zu finden. Doch gerade diese Antriebstechnik ist in Buggys sehr interessant. Das gilt insbesondere für die kleineren Maßstäbe. Aktuell gibt es auch in Deutschland etwas Bewegung in Richtung Indoor-Rennen mit diesen kleinen Buggys. Ein Vertreter dieser Rennklasse im Maßstab 1:16 mit Riemenantrieb ist der Carisma GTB, der in Deutschland über Ruddog Distribution vertrieben wird.

Text und Fotos:
Ivo Gersdorff

In der hübsch aufgemachten Verpackung des Carisma GTB geht es übersichtlich zu. Darin befinden sich das vormontierte Modell, eine kleine englische Anleitung, die unlackierte Karosserie mit Heckspoiler und einige Kleinteile. Nimmt man den GTB näher in Augenschein, fällt auf, dass hier 2 Millimeter dicker glasfaserverstärkter Kunststoff bei der Chassisplatte sowie 3 Millimeter Material beim Topdeck und den Dämpferbrücken Verwendung findet. Man möchte meinen, dass dies für einen Buggy im harten Einsatz nicht so stabil ist. Doch dadurch hat das Chassis viel Flexibilität, was je nach Untergrund durchaus gewünscht ist.

Federelemente

Der nächste Blick fällt auf die sehr schönen und gut funktionierenden Aluminium-Öldruckstoßdämpfer. Diese sind vorne und hinten an der Dämpferbrücke

oben dreifach und unten zweifach verstellbar. Die Fahrzeughöhe wird über Rändelmutter an den Dämpfern eingestellt. Die Querlenker sind aus Kunststoff und hinterlassen einen sehr stabilen Eindruck. Mit passenden Madenschrauben lässt sich auf Wunsch auch der Ausfederweg einstellen, da hierfür Löcher vorhanden sind. Ausgeliefert wird der Carisma allerdings ohne das passende Material. Für optional erhältliche Stabilisatoren befinden sich auch entsprechende Löcher in den Querlenkern für die Befestigung.

Nun geht es um den eigentlichen Kern und das Highlight des Carisma GTB, den Antrieb. Vorne und hinten arbeiten Kugeldifferenziale, etwas hinter der Mitte des Chassis ist eine Mittelwelle mit einstellbarer Rutschkupplung und Hauptzahnrad Modul 0,5 verbaut. Diese Bauteile sind mit zwei Riemen verbunden. Alles

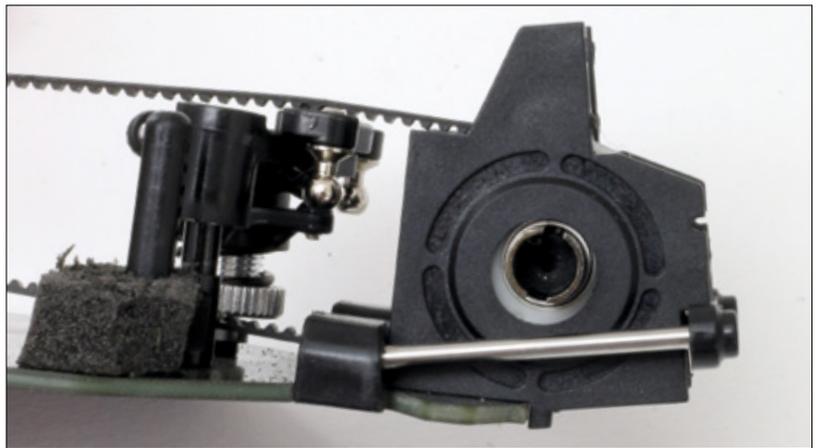


So sieht der Riemenantrieb ohne Topdeck und Achsen aus. Der LiPo passt perfekt ins Chassis, wenn man vorne und hinten Schaumstoff auf die Chassisplatte klebt

ist sehr leichtgängig und vollständig kugelgelagert. Die Kraft geht von den Kugeldifferenzialen über die Abtriebe an die Knochen zu den Radachsen und von hier über 12-Millimeter-Radmitnehmer aus Kunststoff auf die Räder. Durch zwei Deckel vorne und hinten und der Karosserie, die eng am Chassis anliegt, können kaum Dreck oder gar Steine in den Antrieb kommen. Die Profilierung der Offroad-Reifen lässt ausreichend Grip erahnen, was sich im Test bestätigt hat. Rundum kann man mit dem Chassis von einer sehr guten Basis sprechen, zumal alles bei anfallenden Reparaturen oder Inspektionen recht flott zerlegt werden kann.

Vorbereitung

Um den GTB startklar zu machen, muss man sich selbst um die elektronischen Komponenten kümmern. Beim Regler fiel die Wahl auf einen SkyRC Toro TS50 nebst Programmierbox. Dieser Regler verkraftet bis zu 50 Ampere konstante Strombelastung, ist günstig und vor allem recht kompakt. Als Motor kam ein Exemplar mit 5.200 kv in das Chassis. Zum Einbau wurden die langen Kabel des Reglers gekürzt und mit 3,5-Millimeter-Buchsen und Schrumpfschlauch versehen. Am Motor sind entsprechende Stecker zu finden. Das Servo stammt aus einem GT14b und kann ohne viel Aufwand mit dem mitgelieferten Halter im GTB eingebaut werden. Der Empfänger wurde einfach mit doppelseitigem Klebeband auf dem Topdeck fixiert.



Der Kickup vorne am Buggy wird normal mit einer Kröpfung der Chassisplatte erreicht, am GTB sind die Spurböcke unterschiedlich hoch verbaut und entsprechend gebohrt für die Welle

Zur Stromversorgung wird ein kleiner Hardcase-LiPo benötigt. Im Testmodell kamen Exemplare mit 87 x 32 x 19 Millimeter und 1.900 beziehungsweise 2.000 Milliamperestunden zum Einsatz, die nahezu perfekt ins Chassis passen, wenn man vorne und hinten etwas Schaumstoff auf die Chassisplatte klebt. Nachdem alles verkabelt und der Regler kalibriert war konnte ein erster Funktionstest im heimischen Wohnzimmer erfolgen. Nachdem dieser zufriedenstellend verlief, ging es noch an die Lackierung der Karosserie. Danach noch die Karosserie ausschneiden, ein paar Aufkleber drauf und fertig ist die Vorbereitung.

Outdoorertest

Zusammen mit einem Vereinskollegen sollte der Test im Rahmen eines kleinen Wettrennens auf der Outdoorstrecke stattfinden. Vor Fahrtantritt war die erste Maßnahme, den GTB im 1:10er-Setupsystem einzustellen. Die Spur vorne wurde auf null Grad justiert, den Sturz korrigierte ich ringsum auf 1,5 Grad. In der Zwischenzeit wurde der erste LiPo-Akku geladen und die Strecke von grobem Unrat befreit. Etwas Schaumstoff, vorne und hinten am Akkuhalter fixierte den geladenen Akku. So kann dieser nicht verrutschen, wenn der Carisma über die Strecke gejagt wird. Nun ging es zum ersten Einsatz. Die Strecke ist mit ungesandtem Kunstrasen für den Hockeysport belegt. Der Start ist auf einer langen Geraden, auf die eine Steilkurve folgt. Im Anschluss kommt eine Links-rechts-links-Schikane mit anschließender kurzen Geraden auf der sich ein flacher Sprung befindet. Danach kann man mit Vollgas weiter fahren in eine langgezogene Linkskurve. Ein sehr kurzes



Seitenansicht der Vorderachse. Deutlich erkennt man Nachlauf und Kickup. Alles ist sehr robust und spielfrei



Die vorgesehene Montage des Servos: Halteösen absägen bis auf einen Millimeter. Servohalter von oben drauf stecken und im Chassis mit vier Schrauben von unten montieren



Das Setupsystem vom 1:10er-Tourenwagen passt ideal zu dem kleinen Hüpfen

CAR CHECK

Carisma GTB Ruddog Distribution

Klasse: Elektro-Offroad 1:16
 Empfohlener Verkaufspreis: 139,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb über Riemen, zwei Kugeldifferenziale, einstellbare Rutschkupplung, vier Öl-druckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, komplett kugellagert

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

Erfahrungslevel:

CLUBRACER

gerades Stück zum kurz anbremsen, bevor es auf den 180-Grad-Table nach links geht. Bremsst man hier mit dem kleinen Buggy in die Auffahrt hinein, überschlägt er sich nach vorne. Nach dem Table schließt sich das Infield an mit einer Rechtskurve und einer engen Linkskurve. Nun kommt ein Bogen nach rechts auf den nächsten Sprung zu. Dahinter geht es wieder kurz geradeaus mit anschließender Rechtskehre. Hier sind zwei flache versetzte Sprünge von denen man je nach Linie einen treffen sollte um nicht umzukippen. Jetzt folgt eine Kehre nach links und man ist wieder auf der Geraden.

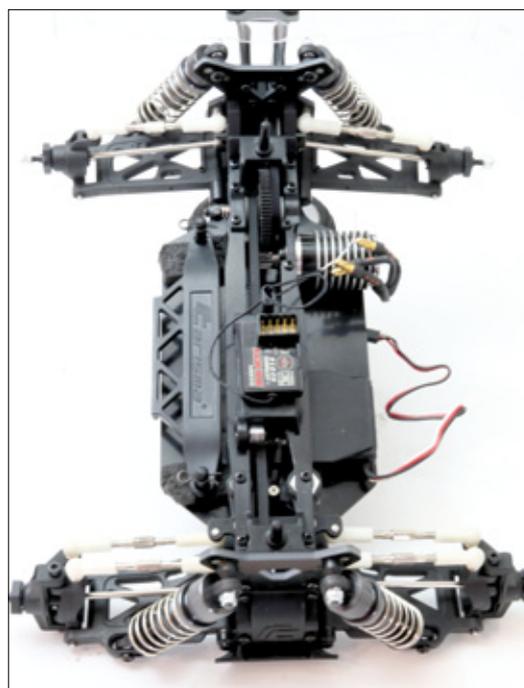


Die Hinterachse von der Seite. Auch hier wie bei der Vorderachse: Alles sehr robust und spielfrei. Links im Bild ist ein zusätzlicher Spurblock zu sehen, der dem Set beiliegt

Diese anspruchsvolle Strecke verlangte nicht nur dem Fahrer einiges ab, sondern auch dem Modell. Nach der ersten Fahrt hatte der Motor des GTB eine Temperatur von 95 Grad Celsius. Deswegen wurde die Untersezung geändert und es kam nun ein 12er-Ritzel anstelle des 18er-Ritzels zum Einsatz. Nach dieser Anpassung stieg die Motor-Temperatur nicht über 75 Grad Celsius und war damit in Ordnung. Nach einigen Eingewöhnungsrunden, ging es mit dem Buggy stetig schneller über die Strecke. Im Zweikampf mit dem anderen 1:16er-Buggy gab es ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Nach über 6 Stunden Testzeit und etlichen geleerten Akkus dann die Bilanz. Die rüde Fahrweise forderte ihr Opfer. Die Antriebswelle vorne links war leicht verbogen. Vermutlich war hierfür eine etwas harte Landung nach einem Sprung verantwortlich. Abgesehen davon blieb aber alles heile am Carisma GTB. Das spricht für die Qualität der gewählten Materialien.

Optionen

Im Zubehör sind noch einige Tuningteile für den GTB erhältlich. Nicht alle davon sind natürlich generell nötig für ein Chassis. Vieles hängt von den eigenen Vorlieben ab und natürlich auch vom Untergrund, auf dem ein Fahrzeug bewegt wird. In der Basisausstattung kommt der Carisma recht einfach ausgestattet zum Besitzer. Interessant sind in jedem Fall

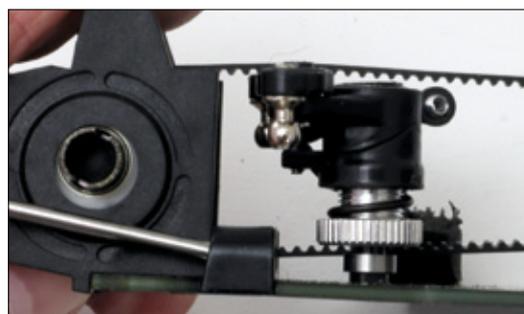


Blick von oben auf das Chassis. Alles ist gut angeordnet und macht einen super Eindruck

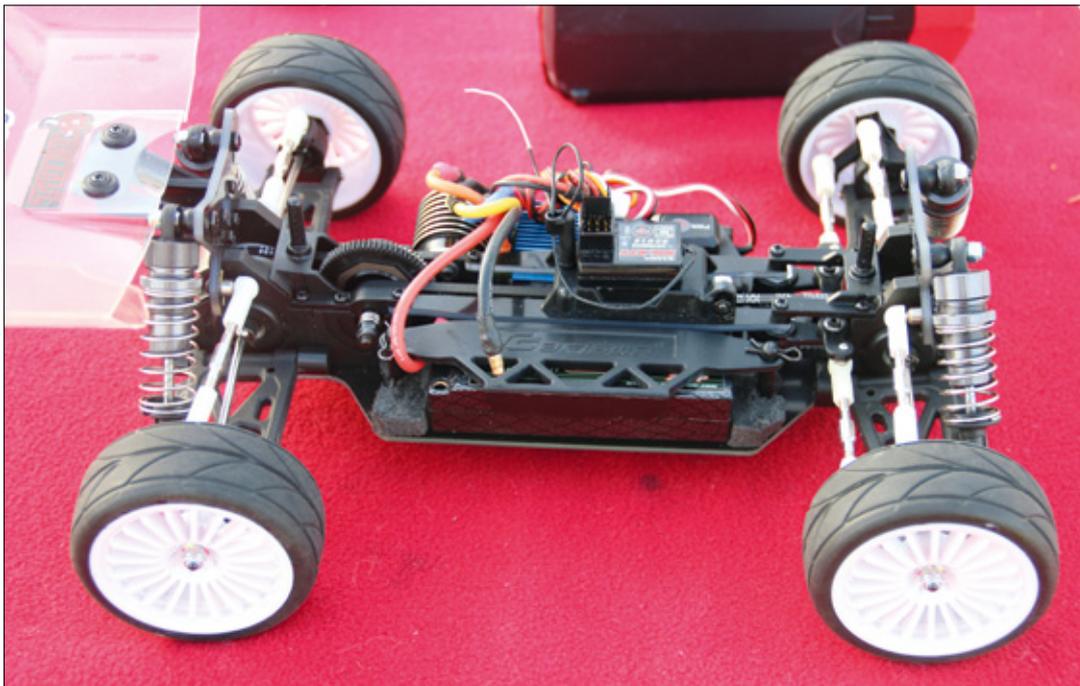
die Stabilisatoren (Artikelnummer: CA14770), die zur Optimierung des Grip beitragen. Um 28-Millimeter-Brushlessmotoren montieren zu können, ist der Alumotorhalter CA15255 nötig. Als Ersatzteil kann man vorab auch die Carbondämpferbrücken mitbestellen (Artikelnummern: vorne CA15163, hinten CA15164). Ob man die Chassisplatte (Artikelnummer: CA15161) aus Carbon braucht, hängt davon ab, wo man das Chassis einsetzt. Auf Teppichstrecken indoor macht es gegebenenfalls Sinn, da sich das Chassis bei relativ glatten Untergrund kaum verwinden muss. Auch das



Eines der beiden Kugeldifferenziale in zerlegtem Zustand. Es ist sehr gut zu bauen, stabil und funktioniert wie es soll. Verschleiß war nach dem Test nicht zu sehen



Der einstellbare Servosaver ist gut zu erreichen und vorne links im Chassis verbaut



Vor und hinter dem Hardcase-Akku ist Schaumstoff verklebt, um ein Verrutschen zu vermeiden

zweiteilige Topdeck gibt es aus Carbon (Artikelnummer: CA15162). Man kann auch das komplette Carbonumbaukit (Artikelnummer: CA15160) kaufen, hier sind bereits alle erwähnten Carbonteile enthalten und man kann die Wirkung der einzelnen Parts ausprobieren.

Wer Kegeldifferentiale bevorzugt, sollte sich das Umbauset mit der Artikelnummer CA15236 zulegen, allerdings sind hier andere Knochen- beziehungsweise CVD-Wellen nötig. Für die Straße sollte man natürlich auch Straßenreifen verwenden, denn die mitgelieferten Pneus sind viel zu schade, um sie auf der Straße abzufahren. Darüber hinaus bieten diverse Shops noch einige interessante Teile an, die je nach Einsatzzweck sinnvoll sein können, jedoch für den Anfang nicht unbedingt notwendig sind.

Fun-Vehicle

Mit dem Carisma GTB können auch Onroad-Fahrer richtig Spaß haben. Der sehr gut funktionierende Riemenantrieb hat daran einen sehr großen Anteil. Um das Modell noch an das Vereinsinterne Reglement anzupassen, soll demnächst noch ein Vierpolmotor mit 4.500 kv eingebaut werden. Als richtige Wahl hat sich der Toro TS50-Regler herausgestellt. Er hat ausreichend Ampere zur Verfügung und könnte sogar Motoren mit Sensor ansteuern. Für sehr wellige Strecken sollte man das Setup mit dünnerem Öl in den Dämpfern anpassen, um etwas exakter fahren zu können. Das Testmodell wird jedoch vorwiegend in der Halle zum Einsatz kommen. Hier sind die Strecken fast topfeben und damit ist eine härtere Abstimmung möglich. <<<<<

MEIN FAZIT



Der Carisma GTB aus dem Sortiment von Ruddog ist ein gelungenes Fahrzeug. Der Riemenantrieb funktioniert absolut genial und auf nicht zu sehr verschmutzten Plätzen auch ohne Probleme. Tuningteile gibt es in Hülle und Fülle bis hin zu Carbon-Chassis und Carbon-Dämpferbrücken. Der Spaßfaktor ist hoch, ganz egal was man mit dem Carisma GTB anstellt.

Ivo Gersdorff

Robustes Chassis

Aluminium-Öldruckstoßdämpfer

Leichtgängiger Riemenantrieb

Viel Tuning erhältlich



Motorhalter nicht für alle Motoren geeignet



„Der Spaßfaktor ist hoch, ganz egal was man mit dem Carisma GTB anstellt.“

Der vielseitige Dune Buggy von Amewi



ZWEI GESICHTER

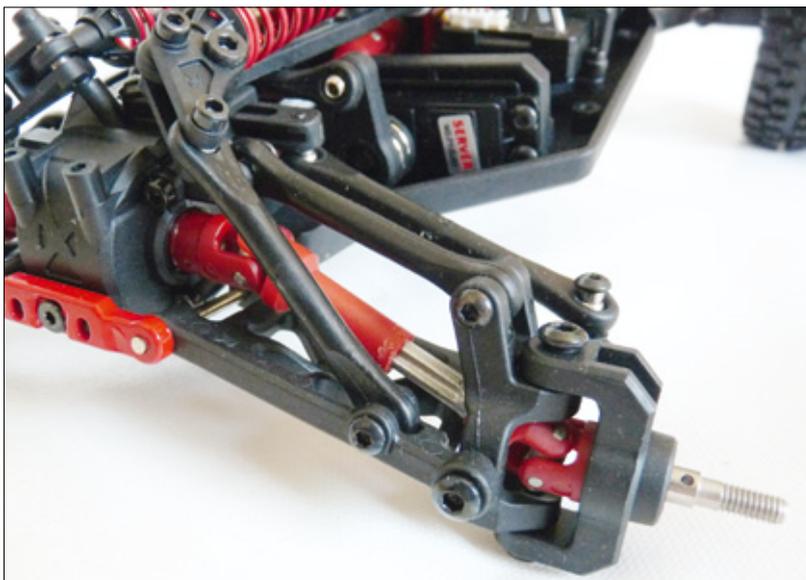
Desert Eagle – also frei übersetzt „Wüsten-Adler“ – erscheint eine durchaus passende Bezeichnung für einen Dune Buggy zu sein, der in ebensolchem Gelände zurecht kommen muss. Schließlich haben es Fahrzeuge dieser Gattung nicht leicht. Egal ob im Sand, auf Felsen oder im groben Geröll – hier sind Leistung und Geländegängigkeit gefragt. Alle Attribute vereint der Desert Eagle von Amewi, bei dem es sich um einen 4WD-Dune Buggy in RTR-Ausführung handelt.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Das komplett fertig montierte und eingestellte Modell Desert Eagle von Amewi weist ab Werk an vielen Stellen nahezu kein Spiel auf und ist dabei dennoch erstaunlich leichtgängig. Neben dem Modell selbst finden sich noch ein etwas kurios gestylter Sender, ein Ladegerät und ein Akkupack im Lieferumfang. Letzterer besteht aus zwei Industrie-LiIon-Zellen und setzt daher den Einsatz eines speziellen Ladegeräts voraus, da die maximale Ladenspannung bei derlei Akkus nur bei 4,1 Volt pro Zelle liegen darf. Der Hauptvorteil ist aber das geringe Gewicht und vor allem die hohe technische Sicherheit, denn solche Zellen sind außen als zylindrisches Stahlmantelgehäuse mit Sicherheitsventil gefertigt – eine Explosion samt Brand oder ein Auslaufen sind nahezu unmöglich.

Kommandozentrale

Leider kann man daher das Ladegerät nicht auch zum Aufladen des Senderakkus einsetzen, denn hier kommen vier normale Mignon-Akkus zum Einsatz. Das Design des störsicheren 2,4-Gigahertz-Pistolensenders mit dem weit nach vorne verlegten Steuerrad ist ungewöhnlich, bringt aber einen entscheidenden Vorteil mit. Das Lenkrad lässt sich mit etwas Druck von der rechten auf die linke Seite verschieben, um auch Linkshändern eine optimale Steuerung zu bieten. Die typischen Funktionen wie Trimmung und maximaler Lenkausschlag, sind integriert. Allerdings verfügt der Sender nur über einen Servoreverse-Schalter für die Lenkung. Dafür lässt sich der Gasweg von 50/50 auf 70/30 umstellen und der geringe Stromverbrauch des Senders sorgt für lange Betriebszeiten.



Bei der Vorderachse zeigen sich mit Querlenkerhalterungen aus Aluminium und Teleskopkardans mit einem Aluschaft sehr belastbare Teile. Zusammen mit der bulligen Auslegung der Aufhängung sorgt dies für ein Vorankommen in fast jedem Gelände



Die Teleskopkardanwelle der Hinterachse ist aus faserverstärktem Kunststoff gefertigt und sehr solide ausgeführt. Die Spielarmut der Aufhängung führt zudem zu einem sehr agil und direkt reagierenden Modell – ideal für feinfühliges Rangieren im Gelände

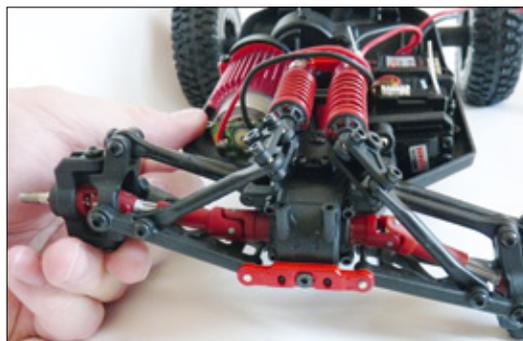
Die Befehle des Senders werden von einer kompakten Einheit aus Regler und Empfänger mit integrierter Servosteuerung an den Motor weitergegeben. Bei letzterem sollte die Steckverbindung kontrolliert werden, denn beim Testmodell war der Motor verpolt eingesteckt und das Modell fuhr rückwärts statt vorwärts.

Das eher kräftige, aber dennoch ausreichend schnelle Lenkservo wird mittels fünfpoligem Spezialkabel an der Haupteinheit angesteckt. In die Lenkung ist direkt am Servo eine Federbegrenzung zum Schutz des Servos integriert. Wobei die Führung des Lenkverbinders in einer Art Tunnel unter dem Topdeck recht ungewöhnlich, aber auch sehr spielarm ist. Das gefühlvolle Rangieren am

Hang bei niedrigen Geschwindigkeiten ist daher kein Problem und wird vor allem durch die sehr flexiblen Reifen gut unterstützt. Die weichen und mit groben Stollen versehenen Pneus sind fertig verschraubt auf Beadlock-Felgen für 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer montiert.

Kontrollierte Leistung

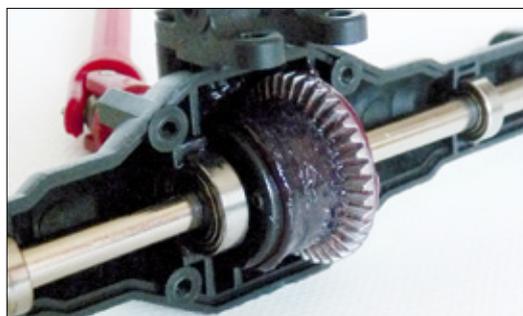
Die Regelung des 380er-Bürstenmotors erfolgt sehr feinfühlig, wobei zum Schutz des Antriebs das feinverzahnte Hauptzahnrad mit einer Slipperkupplung ausgerüstet ist. Die Kraft wird von dort über metallverstärkte Teleskopkardans zu den Differenzialen geleitet. Vorne kommt eine starre Version zum Einsatz, hinten sorgen kleine Kegelräder im Diff für den Drehzahlausgleich.



Die Achsverschränkung und der maximale Einfederweg sind für ein Modell dieses kleinen Maßstabs sehr beachtlich. Zugleich sind die Aufhängung und die Lenkung angenehm spielarm und leichtgängig



Eine saubere Sache ist die Verwendung einer von außen einstellbaren Rutschkupplung und der Einsatz sehr breiter Zahnräder. Da an allen relevanten Stellen zudem Kugellager verbaut wurden, kann man sehr lange Spaß mit dem Modell haben



Das mit Kegelrädern ausgestattete Differenzial ist nicht nur von innen gut gefettet, sondern der gesamte Antriebsstrang ist ab Werk mit einer satten Schicht Maschinenfett überzogen, um den Verschleiß zu minimieren





Die weit verbreiteten 12-Millimeter-Sechskant-mitnehmer sorgen für eine extreme Vielfalt bei der Wahl der Reifen und Felgenkombinationen

CAR CHECK

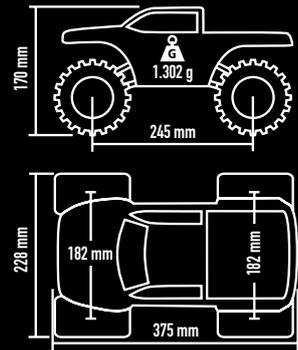
Desert Eagle 4WD Dune Buggy Amewi

Klasse: Elektro-Offroad 1:12
Empfohlener Verkaufspreis: 149,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, Einzelradaufhängung vorne, Starrachse hinten, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Teleskop-Kardanwellen, einstellbare Slipperkupplung

Benötigte Teile: Keine

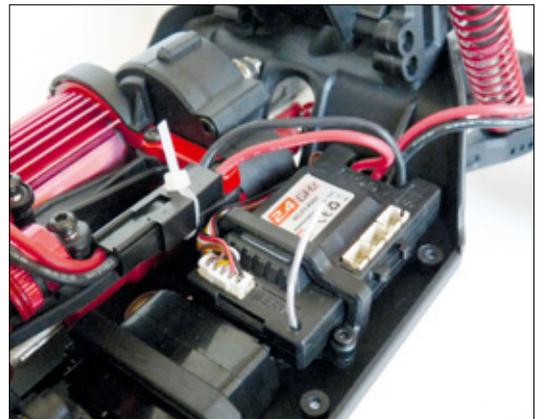
Erfahrungslevel:



Neben der üblichen Trimmung für die Lenkung findet sich nur noch eine Verstellbarkeit des Hebelwegs sowie der Ein-aus-Schalter am eigenwillig gestalteten Sender

Die Platzierung des Getriebes und die Aufhängung des Desert Eagle sind typisch für einen Rock Racer, denn hinten kommt eine Starrachse und vorne eine Einzelradaufhängung zum Einsatz. Selbstverständlich verfügt jedes Rad über seinen eigenen Öldruckstoßdämpfer, wobei an der Vorderachse ein Umlenkensystem samt flach liegenden Dämpfern genutzt wird. Die Dämpfergehäuse bestehen aus sauber verarbeitetem Kunststoff und die oberen sowie unteren Kappen aus rot eloxiertem Aluminium sorgen für eine gute Abdichtung. Daher verfügen beide Achsen über eine sehr große Achsverschränkung, was es dem kleinen und mit einem niedrigen Schwerpunkt versehenen Modell ermöglicht, über Hindernisse hinweg zu kommen, wo selbst deutlich größere Modelle scheitern.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch die Befestigung der vorderen Querlenker, denn eine vordere und hintere Halterung aus rot lackiertem Aluminiumguss sind an dieser Stelle gerne gesehene Extras. Etwas speziell wird es vor allem beim Abnehmen der sehr realistisch gestalteten



Der Empfänger ist zusammen mit dem Regler in einem angenehm kompakten Gehäuse untergebracht, wobei das Lenkservo über ein spezielles fünfpoliges Kabel ebenfalls dort angesteckt wird. Vor dem Betrieb sollte die Polarität der Motorsteckverbindung geprüft werden, beim Testmodell war sie leider falsch herum eingesteckt

MEIN FAZIT



Der Desert Eagle von Amewi ist ein vielseitiger kleiner Offroader. Er stellt eine Kombination aus Crawler und Rock-Racer dar. Mit seiner extremen Steigfähigkeit ist er sowohl im flachen als auch im anspruchsvollen Gelände einsetzbar. Das überaus stabile, aber dennoch sehr leichte Modell erreicht zudem eine gut zum Maßstab passende Endgeschwindigkeit, ohne jemals überfordert zu wirken.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Hervorragende Stabilität
Reichhaltiger Lieferumfang
Lange Fahrzeit

Ladegerät nicht zum Aufladen des Senderakkus geeignet



„Je nach Einsatzgebiet kann man mit dem Dune Racer eher flott oder auch mal Crawler-mäßig über die Hindernisse fahren.“



Die plattenähnlichen Teile der aus etlichen Einzelteilen zusammengesetzten Karosserie sind werkseitig noch mit Schutzfolien versehen. Die dadurch notwendige Demontage der optisch toll anzusehenden Karosserie ist allerdings etwas fummelig

Karosserie samt Überrollkäfig. Dieser wird an diversen Stellen mit dem Chassis verschraubt und lässt sich erst nach etwas Bastelei abnehmen, die leider zu Anfang nötig wurde, da die Schutzfolie noch auf allen Lexanteilen vorhanden war. Danach strahlt die Karosserie aber nicht nur in einem stylischen Farbdesign, sondern sorgt für eine zusätzliche Versteifung des Chassis.

Scale-Details

Das beiliegende Ersatzrad ist ein vollwertiger Ersatz und gibt dem Modell ein sehr realistisches Aussehen. Wer darüber hinaus mit etwas Feinarbeit die integrierten Lampen mit LED ausstattet, erhält dank der Beleuchtung ein wirklich toll anzuschauendes Modell. Die Fahreigenschaften stehen dem in nichts nach, denn je nach Einsatzgebiet kann man mit dem Dune Racer eher flott oder auch mal Crawler-mäßig über die Hindernisse fahren. Der gute Regler sorgt aber auch an kniffligen Passagen für eine gute Rangierbarkeit, der weite Lenkeinschlag tut sein übriges dazu.

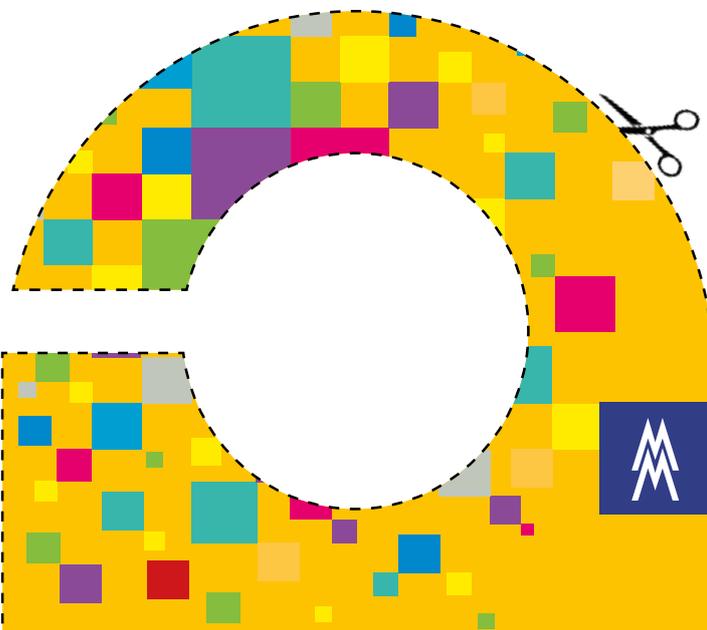
Die Fahrzeit mit dem beiliegenden 1.500-Milliamperestunden-Akku betrug im Schnitt etwa 15 Minuten. Wer hier auf andere Akkus zurückgreift, könnte den Spaß aber sicherlich auf 35 Minuten ausdehnen. Das Kraxeln auf unzugänglichem Untergrund macht mit dem Desert Eagle viel Spaß und das Modell setzt sich knallhart auch gegen noch so steile Abhänge durch.

««««



Die Lenkung basiert auf einem Schiebemechanismus und das Servo wird sogar mit einem Saver vor allzu harten Belastungen geschützt. Sehr gut sind auch die verhältnismäßig bullig dimensionierten roten Kardanwellen zu den Rädern und dem Mittelgetriebe zu erkennen

Anzeige



Schatz, bin im

Hobby- paradies

**modell
hobby-
Spiel**

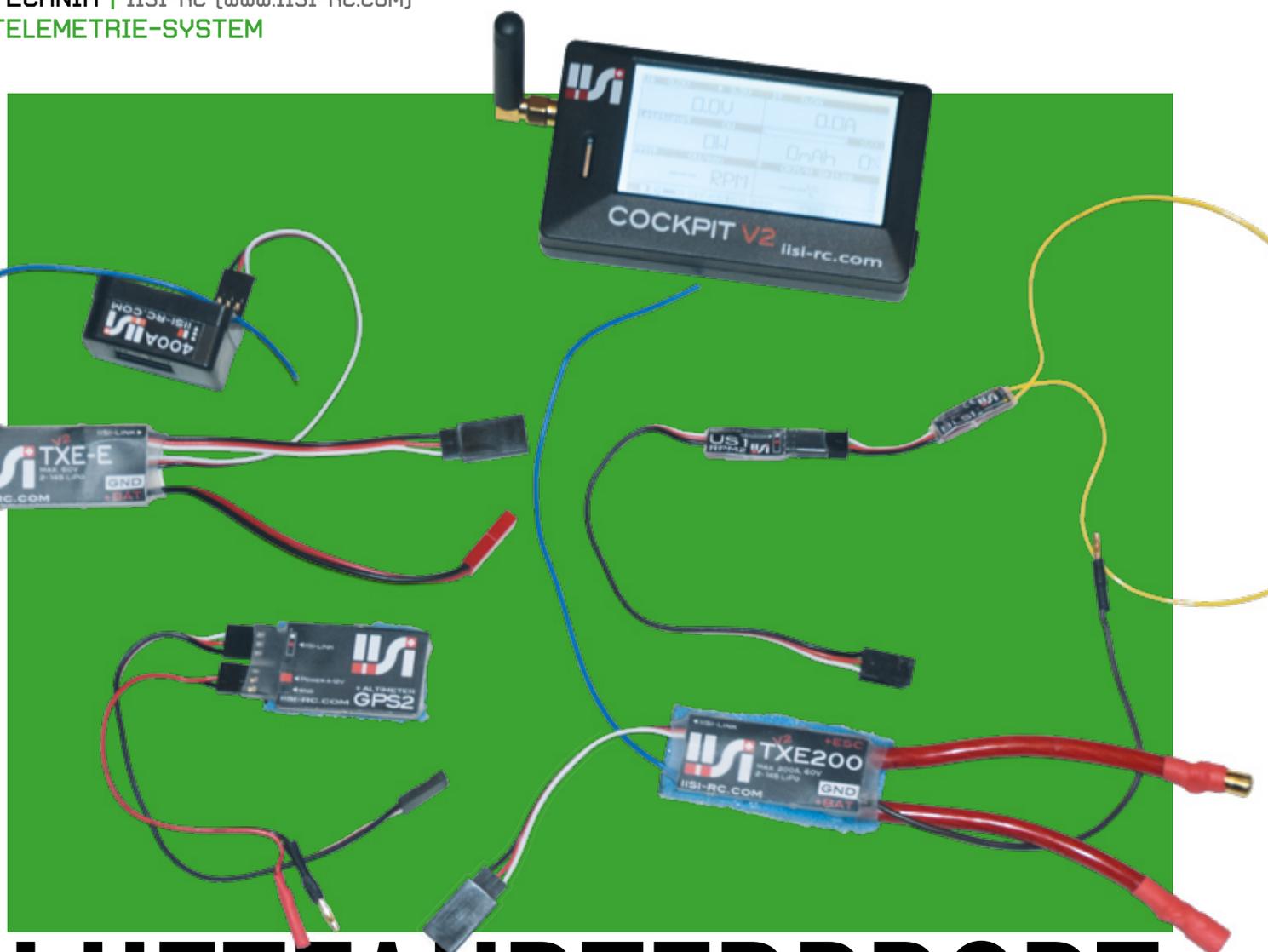
30.09. – 03.10.2016

Leipziger Messegelände

f modell-hobby-spiel.de

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON





LUFTFAHRTERPROBT

IISI-Telemetrie-System in RC-Cars

Computertechnik ist aus der modernen Welt nicht mehr wegzudenken. Zahlreiche Helferlein erleichtern uns den Alltag. Egal ob Smart-Watch oder eine Multifunktionsfernbedienung für die Steuerung verschiedenster Geräte. Davon profitieren auch Modellsportler aller Sparten. So bietet Telemetrie die Möglichkeit, Live-Daten aus dem Modell zu überwachen. Ein in RC-Kreisen eher unbekannter Anbieter von Telemetrie-Systemen ist IISI-RC, der sich hauptsächlich auf den Flugmodellbau spezialisiert hat – aber auch für RC-Car-Sportler interessante Dinge im Sortiment führt.

Text und Fotos:
Dieter Jauffmann

Moderne Telemetrie-Systeme bieten die Möglichkeit, alle wichtigen Daten, wie Akkuspannung, Strom, verbleibende Kapazität, Geschwindigkeit und weitere aus dem Modell an den Fahrer zu übermitteln. Dabei hängt es ganz davon ab, für welche Daten sich der Pilot entscheidet und welche Sensoren Verwendung finden. Der große Vorteil bei der Verwendung von Telemetrie gegenüber einem klassischen Datenlog ist, dass man rechtzeitig auf diese Daten reagieren kann, da man sie in Echtzeit angezeigt bekommt.

Vorteile der Telemetrie

Viele Modellbauer achten darauf, wie viel Kapazität sie in ihre Akkus laden und speichern den Verlauf sogar teilweise ab. Geht es hingegen an die

Entladung, herrscht meist ein lockerer Umgang mit den teuren und nicht ungefährlichen Stromspendern. Man verlässt sich gerne auf sein Gefühl oder einen mitlaufenden Timer. Doch viel mehr Sinn würde es natürlich machen, stets genau im Auge zu behalten, welche Kapazitätsmenge bereits aus dem Akku entnommen wurde, um Gewissheit zu haben. Und genau hier zeigt die Telemetrie ihren größten Vorteil. Einige aktuelle Sender namhafter Hersteller bieten bereits integrierte Telemetrie ab Werk an, sodass man nur noch die notwendigen Sensoren dazu kaufen muss. Wer jedoch ein System besitzt, das die Funktionen nicht bietet, kann mit dem IISI-Telemetrie-System Live-Daten unabhängig vom verwendeten RC-System übertragen.



Für eine Messung muss der Akku- beziehungsweise das Reglerkabel lediglich durch den Sensor hindurchgeschoben werden

Beim Kauf kann der Käufer das benötigte Set komplett individuell zusammenstellen. Grundsätzlich benötigt man dabei das Cockpit V2, das als Datenempfänger dient. Dieses 100 × 56 Millimeter große Bauteil versorgt den Nutzer während des Einsatzes mit allen notwendigen Informationen und alarmiert ihn mit Ton, Vibration und sogar einer Sprachausgabe, wenn eingestellte Schwellenwerte überschritten werden.

Sendemodul

Um die Daten an den Empfänger zu übermitteln, benötigt man natürlich den dazugehörigen Sender. Geführt wird dieser unter dem Namen TXE. Dabei hat der Käufer sechs verschiedene Varianten zur Auswahl. Immerhin ist der TXE kein einfacher Sender, denn in ihm befindet sich zugleich ein Spannungs-Strom-Sensor. Daher stehen verschiedene Leistungsvarianten zur Auswahl. Angefangen beim kleinen, handlichen 30-Ampere-Sender ist bis hin zu 600 Ampere Dauerstrom alles im Sortiment erhältlich.

Die 30- bis 200-Ampere-Varianten werden direkt in die Plusleitung zwischen Akku und Regler geschleift und kommen vorzugsweise in kleineren Modellen zum Einsatz. Bei der kaum größeren und nur 25 Gramm schwereren Ausführung von 200 bis 600 Ampere wird das Akkukabel beziehungsweise Reglerkabel lediglich durch den Sensor geführt. Dadurch sind keine Lötstellen in der Hauptversorgung notwendig, was zur Folge hat, dass mit solch hohen Strömen selbst die größten Fahrzeuge gut abgedeckt sind. Doch selbst an die Verbrennerpiloten hat die Firma IISI gedacht und hat eine einfache Sendervariante ohne Strommessung auf den Markt gebracht, womit sich alle zusätzlichen Sensoren ebenso problemlos nutzen lassen.

Die erhältlichen Sensoren werden unter der Rubrik EXP geführt. Natürlich kann bei der Vielzahl der angebotenen Möglichkeiten an dieser Stelle nicht jeder einzelnen Sensor im Detail beschrieben werden, sodass hier zunächst nur ein grober Überblick vermittelt werden soll:

TECHNISCHE DATEN

- Größe Cockpit V2: 100 × 56 × 20 mm • Gewicht Cockpit V2: 137 g • Batterie-Laufzeit: 10-12 Std
- Standby-Zeit: 40 Std • Schnittstellen: IISI-Link (Programmieren von TXE und EXP), USB (Aktualisierung, Log Daten auslesen, aufladen), 3,5 mm Audio Ausgang für Kopfhörer • Empfohlener Verkaufspreis: Im Fachhandel erfragen • Bezug: www.minicopter.de oder www.helikoptermodellbau-kripp.de

GPS:

Der EXP-GPS2 ist für Geschwindigkeitsmessungen ausgelegt und beinhaltet zudem einen barometrischen Drucksensor. Damit werden Daten für Höhe, Fahrtrichtung, Position sowie Anzahl der Satelliten übermittelt.

Airspeed:

Der EXP-AIRSPPEED misst über ein Pitot- oder Prandtl-Rohr die Geschwindigkeit des Modells gegenüber der Luft und ist hauptsächlich für den Flugzeugeinsatz vorgesehen.

Drehzahlsensor:

Der EXP-RPM2 misst die Rotations-Geschwindigkeit von Brushlessmotoren an zwei beliebigen Phasen des Motors. Des Weiteren sind auch zusätzliche Sensoren erhältlich, die jedes andere rotierende Objekt messen können, sodass ein uneingeschränkter Einsatz mit Verbrennungsmotoren ebenfalls möglich wäre.

Höhenmesser:

Der EXP-AVM2 ist ein digitales Höhen- und Variometer, das ebenfalls Schwerpunktmäßig Einsatz in Flugmodellen findet. Durch einen Silizium-Sensor wird die Druckänderung bezüglich des Startpunkts gemessen und entsprechend in die Flughöhe umgerechnet.

Einzelzellenüberwachung:

Der LIPO7 Spannungs-Monitor überwacht alle einzelnen Zellen einer LiPo-Batterie und speichert die vorhandene und verbrauchte Kapazität ab. Dieser kann für 2s- bis 7s-Akkus verwendet werden oder in Kombination sogar bis 14s. Zudem wird die niedrigste Zellenspannung durch eine LED signalisiert.

Temperatursensor:

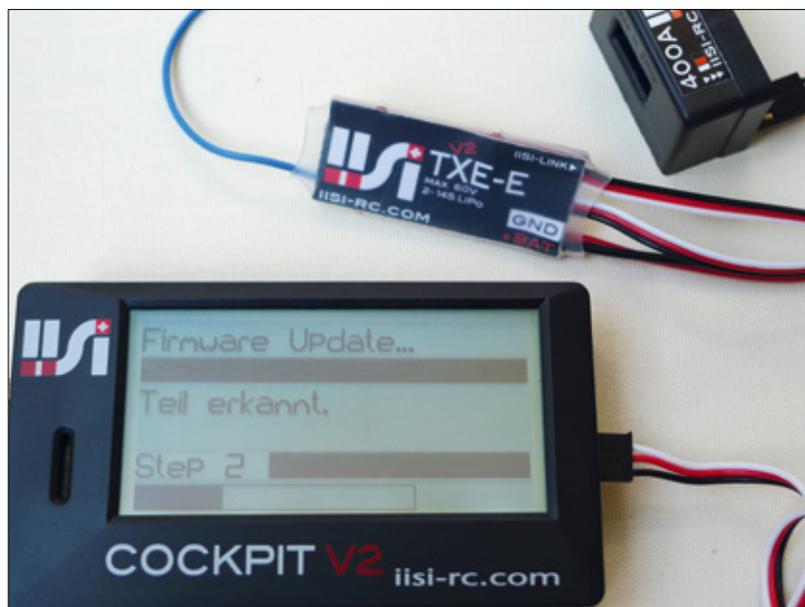
Der T4 erlaubt einen Anschluss von bis zu vier TS60 Temperatur-Sensoren (-31 bis +125 Grad Celsius) und ermöglicht es, die Temperatur bei den Komponenten zu überwachen.

Beschleunigungssensor:

Der EXP-ACC-3D misst die Beschleunigung bis zur 24-fachen Erdbeschleunigung in allen drei Dimensionen.

Spannungs-/Stromsensor

Der VS-1 Eignet sich für die Überwachung von Akkus für Empfänger, Zündung oder anderem.



Softwareupdates können direkt über das Cockpit V2 vorgenommen werden



Das beleuchtete Display überzeugt: Alle Angaben sind gut und deutlich ablesbar

Nachrüsten

Das Cockpit V2 hinterlässt auf den ersten Blick einen sehr soliden und vor allem hochwertigen Eindruck. Das beleuchtete Anzeigedisplay ist 70 x 35 Millimeter groß und auf der rechten Seite befinden sich ein Mini-USB-Anschluss sowie eine dreipolige Steckverbindung. Um das Cockpit V2 immer auf dem aktuellsten Stand zu halten, kann die USB-Schnittstelle zum einen wieder aufgeladen werden und zum anderen mit Software-Updates versorgt werden. Dieses Update kann sehr einfach durchgeführt werden, indem man lediglich die neue Software auf dem Cockpit V2 abspeichert.

Zugleich kann der USB-Anschluss dazu verwendet werden, um auf die Micro-SD-Karte zuzugreifen. Darin werden die gesamten Sprachdaten, Konfigurationsdaten und Datenlogs nach Datum, Modellname und Uhrzeit geordnet abgespeichert. Somit bekommt man die gesamten Messungen nicht nur in Echtzeit während der Fahrt übermittelt, sondern kann auch zu Hause nochmals alles genauestens studieren. Auf der linken Seite befindet sich eine 3,5-Millimeter-Buchse für den Kopfhöreranschluss sowie die anschraubbare Empfängerantenne. An der Oberseite ist ein kleiner, versenkter Knopf zum Ein- und Ausschalten des Geräts untergebracht.

Scharf schalten

Das Cockpit V2 meldet sich nach dem Einschalten mit einer kurzen Begrüßungsmelodie in Verbindung mit einem Vibrationsalarm. Da es sich bei dem Display um einen Touch-Screen handelt, erfolgt die gesamte Bedienung durch vertikale, horizontale und



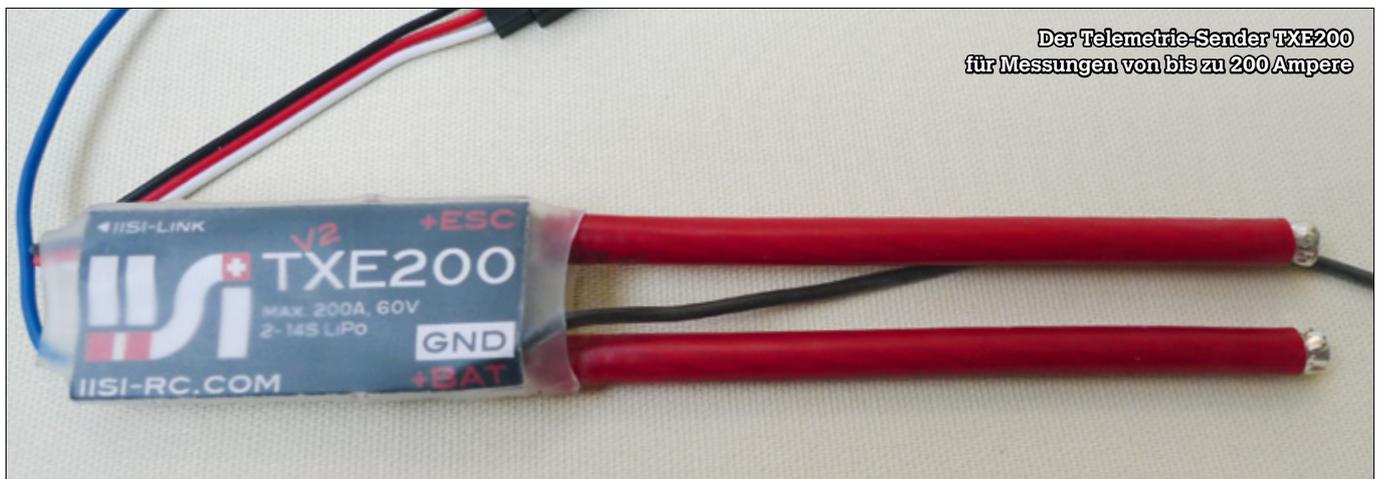
Die Einzelzellenüberwachung ist mit diesem Sensor möglich

diagonale Wischgesten sowie durch Klicken und Drücken. Bereits nach nur wenigen Minuten fühlt man sich mit der gesamten Menüführung aufgrund der deutschen Sprache und dem größtenteils selbsterklärenden Charakter sehr sicher und vertraut. Dabei ist der Bildschirm in zwei Bereiche unterteilt. Im ersten Bereich sind in der untersten Zeile folgende Informationen des Cockpits zu finden: Batteriezustand Cockpit V2, Lautstärke der Sprachausgabe, Statusmeldungen, Anzahl vorhandener Bildschirme sowie aktuelle Position, Uhrzeit und Empfangsstärke.

Im zweiten Bereich befinden sich im oberen Bereich sechs mögliche Felder, welche jeweils einen Telemetrie-Wert darstellen. Dabei kann die Feldgröße für gewisse Werte variabel verändert werden. Dadurch können diese bequemer abgelesen werden. Ähnlich der Smartphone-Steuerung, kann auch beim Cockpit V2 durch ein seitliches Wischen zwischen Anzeigebereichen gewechselt werden. Hierzu können weitere Anzeigebereiche hinzugefügt und so an die entsprechenden Benutzerbedürfnisse bestmöglich angepasst werden.

Einfache Bedienung

In die Systemeinstellung des Cockpit V2 gelangt man durch eine diagonale Wischbewegung. Spezifische Einstellungen bezüglich der Telemetriewerte sucht man hier jedoch vergeblich. Um hier in die entsprechenden Einstelloberflächen zu gelangen, muss man das jeweilige Telemetrie-Symbol für zirka eine Sekunde gedrückt halten. Hier können nun verschiedene Alarmschwellen, Sprachausgaben und andere Parameter entsprechend angepasst werden.



Der Telemetrie-Sender TXE200 für Messungen von bis zu 200 Ampere

Futaba

4PLS

powered by

Ripmax



Telemetry System

Futaba 4PLS & R304SB
Nr.: P-CB4PLS/S

JETZT für 219,- €* im Fachhandel!

* unverbindliche Preisempfehlung incl. 19% Mehrwertsteuer



Web:
www.rc-service-support.de



www.facebook.com/RCSupport

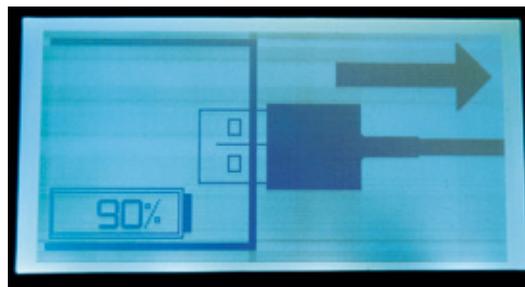
Ripmax

Ripmax GmbH · Stuttgarter Strasse 20/22 · 75179 Pforzheim
Tel.: +49 (0) 72 31 - 4 69 41 0 · Mail: info@rc-service-support.de



Nach knapp acht Jahren im Einsatz kann das Garmin GPS wohlverdient in den Ruhestand geschickt werden, da es einen kleineren, leichteren und leistungsfähigeren Nachfolger bekommen hat

Die Devise beim Cockpit V2 ist es, sich vollständig und ausschließlich auf das Modell zu konzentrieren. Dafür können prinzipiell alle Telemetriedaten durch Sprachausgabe angesagt werden, die auf dem Bildschirm darstellbar sind. An dieser Stelle sei gesagt, dass die Sprachausgabe in einer sehr hohen Qualität aufgenommen wurde und somit ausgezeichnet zu verstehen ist. Ein sehr großer Pluspunkt geht hier an die umfangreiche Individualität, damit sich jeder Nutzer seine bevorzugte Menge an Information zusammenstellen und entsprechend ansagen lassen kann. Es sind verschiedene Einstellungen möglich, die die



Der Aufladevorgang des Cockpits V2 wird direkt im Display angezeigt

Sprachausgabe zeitlich steuern oder wertbezogen aktivieren. Dabei unterscheidet das System sogar, ob der Wert eine entsprechende Alarmschwelle erreicht (kritisch) oder noch im normalen Bereich liegt. Die Zeiten und Werte dazu lassen sich natürlich alle vollkommen frei konfigurieren.

Der Sender, der im Modell befestigt wird, ist mit 47 × 23 Millimetern sehr handlich und wiegt gerade mal 29 Gramm. Somit sollte er selbst in den kleinsten Modellen noch ein Plätzchen finden. Auf keinen Fall sollte man sich von dem dreiadrigen Servokabel bei den Sensoren irritieren lassen. Dieses ist nicht dafür gedacht, das Modul am Empfänger anzuschließen, sondern ausschließlich mit dem TXE. Parallel können bis zu vier EXPs zeitgleich verwendet werden, die durch ein Y-Kabel verbunden werden. Das Display wird von einem internen LiPo-Akku mit Strom versorgt. Dieser lässt sich, wie schon erwähnt, über den USB-Anschluss aufladen. Einmal vollgeladen, hält die interne Lithiumzelle problemlos etwa zehn Stunden durch. Nun geht es weiter mit der Vorbereitung für die erste Inbetriebnahme.

Binden

Wie man es von der 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung her kennt, müssen Sender und Empfänger zunächst miteinander gebunden werden. Hierfür

„IISI stellt eine großartige Ergänzung beim Betrieb von RC-Cars dar, um alle wichtigen Parameter überwachen zu können.“



Der Drehzahlmesser für Brushlessmotoren



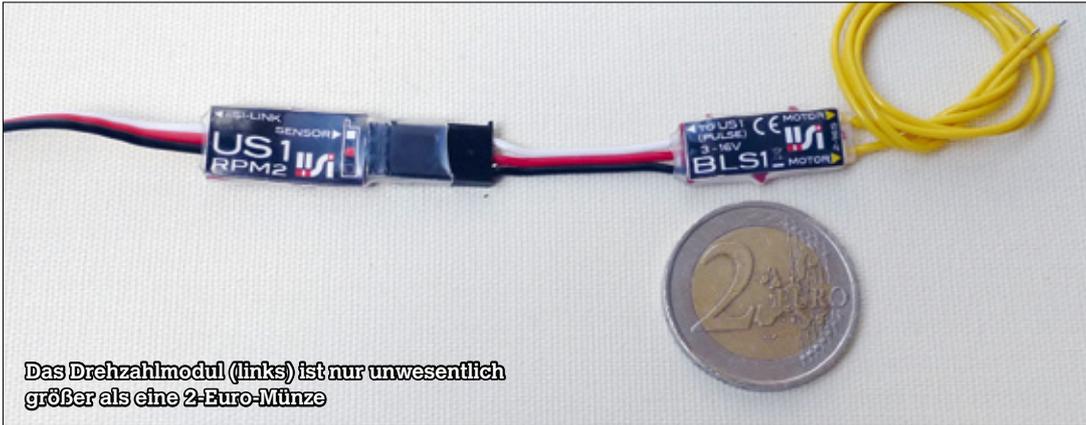
MEIN FAZIT



Nach zahlreichen Testfahrten erscheint die Investition in das IISI-Telemetrie-System sinnvoll. IISI stellt eine großartige Ergänzung beim Betrieb von RC-Cars dar, um alle wichtigen Parameter überwachen zu können. Neben einer einfachen Bedienung und einer akustisch sehr gut verständlichen Durchsage bietet auch das Display eine gut lesbare Fläche. Der größte Vorteil des Systems dürfte darin liegen, die Fahrt seines Modells auf der Rennstrecke oder im Gelände zu optimieren und die volle Leistung bis zur letzten Sekunde aus dem Auto herauszuholen.

Dieter Jaufmann

-
- Echtzeitüberwachung von Modelldaten +
- Viele Sensoren erhältlich
- Unabhängig von der RC-Anlage
-
- RC-Car-spezifische Sensoren wären wünschenswert -



Das Drehzahlmodul (links) ist nur unwesentlich größer als eine 2-Euro-Münze

muss das TXE lediglich an den dreipoligen Stecker am eingeschalteten Cockpit V2 angeschlossen werden. Gleich darauf wird das Parametrisierungs-Menü sichtbar. Auch die zusätzlich erworbenen EXPs können mit dem Cockpit V2 verkabelt werden, um das Parametrisierungs-Menü aufzurufen und spezifische Einstellungen vorzunehmen. Ebenso können hier alle Komponenten direkt durch das Cockpit V2 kinderleicht mit einem Software-Update versorgt werden.

Der angeschlossene Akku wird beim Einschalten durch das TXE analysiert. Die ermittelten Informationen dazu werden zum Cockpit übertragen. Je nach Situation erkennt das System einen vollen Akku oder fordert den Benutzer für die nötigen Schritte auf, wenn kein voller Akku erkannt wird. Ohne zusätzliche EXPs überträgt das TXE die Gesamtspannung des LiPo-Packs, verbrauchte Kapazität beziehungsweise verbleibende Restkapazität, sowie die Stromstärke.

Der Kontrast ist vom Hersteller ausgezeichnet gewählt und in Verbindung mit der Beleuchtung kann das Display ohne Mühe genau abgelesen werden. Wer sich im Betrieb voll auf die Sprachausgabe mit den Warnsignalen verlassen möchte, wird nicht enttäuscht. Die Ansagen sind ausgezeichnet wahrnehmbar. Bei der ersten Erprobung wurde ein Vereinskollege damit beauftragt, das Display

während der Fahrt im Auge zu behalten, um nach etwaigen Verbindungsproblemen oder Aussetzern Ausschau zu halten. Obwohl sich der Fahrer dabei extra etwas weiter als üblich mit dem Modell entfernte, waren zu jeder Zeit alle Telemetrieparameter in Echtzeit abzulesen, und es kam zu keinerlei Verbindungsabbrüchen.

Mit allmählich leer werdenden Akkus meldete sich auch das Cockpit V2 zu Wort, um an das Ende der Fahrt zu erinnern. Neben den aktuellen Ist-Werten werden auch die maximalen beziehungsweise minimalen Werte im Display angezeigt, sodass man sofort zum Beispiel die maximale Geschwindigkeit, die höchste Stromspitze oder auch die tiefste Akkuspannung ablesen kann.

Mit etwas modellbauerischem Geschick lässt sich das Cockpit V2 leicht am Sender fixieren



Die Steuerung über den Touchscreen ist sehr einfach und intuitiv gehalten worden

„ICH HOFFE, NACH DER WM DEN MEGA-DEAL VERKÜNDEN ZU KÖNNEN“

Interview und Fotos:
Patrick Garbi

Der Mann hinter Infinity

Mit dem Namen Creation Model können im RC-Car-Bereich nur wenige etwas anfangen. Der Markenname Infinity hingegen ist zumindest Onroad-Fans inzwischen ein Begriff. Dahinter steckt ein japanisches Unternehmen, das vor allem in der 1:8er-Verbrenner-Szene durch die Verpflichtung namhafter Piloten auf sich aufmerksam gemacht hat. In Zukunft will Infinity, rund um Firmengründer Kenji Taira auch in anderen Klassen mitmischen. In Gespräch erzählt Taira, wie er diese und noch andere Pläne umsetzen möchte.



Kenji Taira, President und CEO von Creation Model

CARS & Details: Creation Model ist praktisch wie der sprichwörtliche Phoenix aus der Asche in der RC-Car Szene aufgetaucht, wie kam es dazu?

Kenji Taira: (Lacht) Sie haben recht, eigentlich sind wir echte Greenhorns. Tatsächlich ist es erst sechseinhalb Jahre her, dass ich meine Leidenschaft für RC-Cars entdeckt habe. Ab 2012 habe ich mich dann intensiv mit dem Hobby befasst und vieles über Chassis, Setup und Wettbewerbe gelernt. Das war übrigens auch das Jahr, in dem ich Gilles Groskamp kennen lernte. Danach kam eins zum anderen.

Anfang des Jahres haben Sie Ihr eigenes 1:8er-Verbrenner-Modell auf den Markt gebracht. Was war Ihr Gedanke dahinter?

Meine Leidenschaft galt schon immer der sogenannten Königsklasse des RC-Car-Sports. Mein Wunsch ist es, meine Kunden zufrieden zu stellen, ihnen ein

möglichst perfektes Chassis anzubieten, das ihnen Spaß am Racen bereitet. Darüber hinaus würde ich mir wünschen, dass sich mehr Elektrofahrer für das Fahren von Verbrenner-Modellen interessieren und umgekehrt.

Ist das der Grund, weshalb Ihr Team auch bei großen Elektrossen präsent ist?

Genau. Unser Ziel ist es, mittelfristig in allen Sparten des RC-Car-Sports vertreten zu sein. Nachdem wir im Februar unseren 1:8er-Verbrenner vermarktet haben, steht aktuell das 1:10er-Nitro-Scale-Chassis auf dem Programm. Zurzeit sind unsere Teamfahrer noch mit Fremdfabrikaten unterwegs, wir sind aber optimistisch zur Weltmeisterschaft in Gubbio Mitte August unser eigenes Chassis an den Start bringen zu können.

Stimmt es, dass auch ein Formel-Chassis in Arbeit ist?

Das ist korrekt. Die Entwicklung eines Formel-Chassis ist verhältnismäßig einfach. Ich gehe davon aus, dass wir das Chassis im Dezember auf den Markt bringen werden. Unser Hauptaugenmerk liegt aber natürlich auf der Entwicklung eines EP-Tourenwagens, allerdings wird der nicht vor Frühjahr 2017 fertig sein.

Apropos Entwicklung: Wie stemmen Sie eigentlich so ein Mammut-Programm?

Sowohl das Development als auch die Konstruktion der Modelle erfolgt in Japan. Die Leitung unterliegt Nikaido San und Miura San, die vormals bei Kyosho für die Entwicklung der Onroad-Modelle zuständig waren. Das ist auch der Grund, warum unser 1:8er-Chassis gewisse Züge des Evolva trägt. Hinzu gesellt sich Masao Tanaka, der für die Vermarktung und als Fahrer in Japan für uns arbeitet.

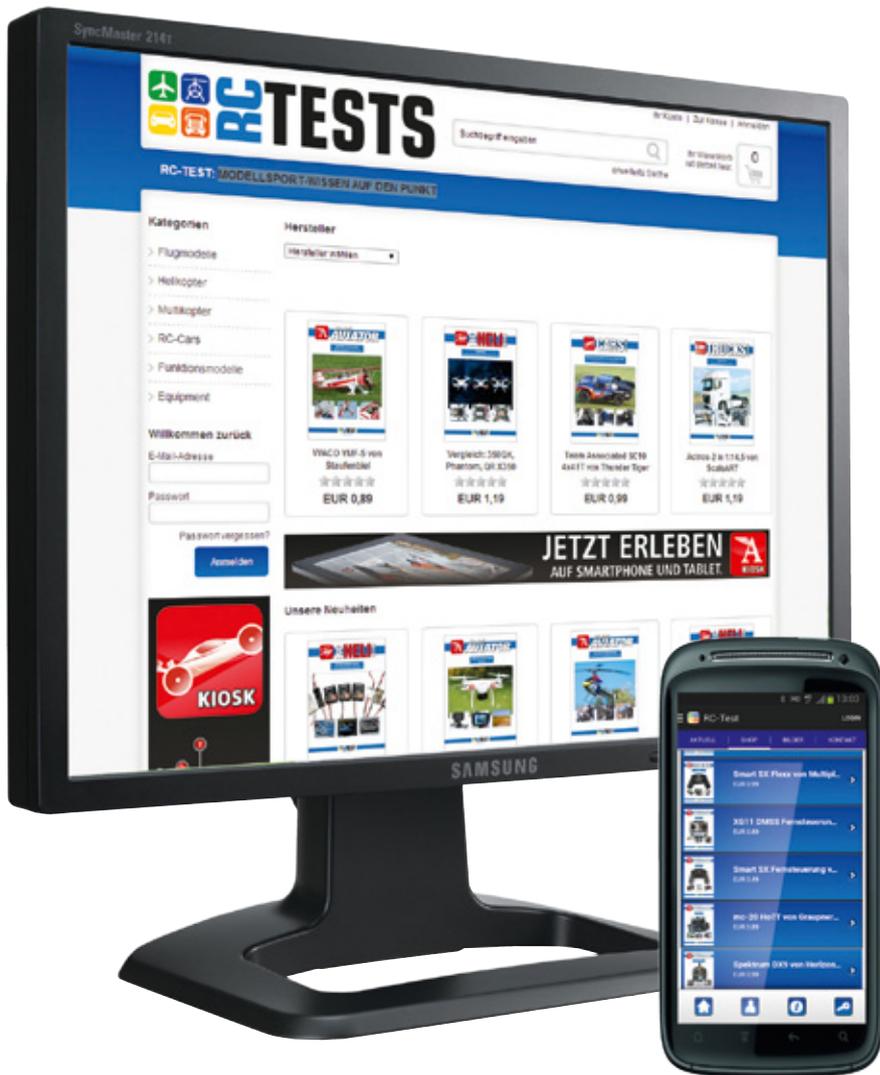
Die Liste Ihrer internationalen Teamfahrer ist äußerst beeindruckend. Planen Sie weitere namhafte Piloten zu gewinnen?

Wir schätzen uns sehr glücklich mit Lamberto Collari, Teemo Leino, Andy Moore und Gilles Groskamp gleich mehrere Weltmeister und Elite-Piloten in unserem Team zu haben. Persönlich hoffe ich, einen weiteren Ausnahmefahrer aus dem Elektro-Glattbahn-Bereich in unser Team aufnehmen zu können. Allerdings ist dies nicht der richtige Zeitpunkt für Verhandlungen. Ich hoffe, nach der Weltmeisterschaft in Peking den Mega-Deal verkünden zu können. <<<<<



RC-TESTS

Jederzeit & überall: Testberichte einzeln kaufen



Modellsport-Wissen auf den Punkt

Im RC-Tests-Shop gibt es Testberichte führender Fachzeitschriften über Flug-, Heli- und Multikoptermodelle, über RC-Cars und Funktionsmodelle sowie Zubehörprodukte und Technikequipment.

- Ab 49 Cent pro Artikel
- Als PDF sofort verfügbar
- Alle Sparten, alle Hersteller
- Stetig wachsendes Angebot



www.rc-tests.de

QR-Code scannen und die Website von RC-TESTS besuchen.



QR-Code scannen und die kostenlose RC-TESTS-App installieren.

A MODELL AVIATOR

RC HELI ACTION

CARS & DETAILS

TRUCKS & DETAILS

rcdrones

SchiffsModell

RAD & KETTE

prop
das modellflugmagazin des österreichischen aero-club

TLRs Elektrotruggy in Version 3.0

DRITTE DIMENSION

Die Klasse der 1:8er-Elektro-Truggys findet im Offroad-Sektor immer größeren Zuspruch bei RC-Car-Piloten. TLR hat dies zum Anlass genommen den bereits bewährten 8ight-T mit Brushlessantrieb weiter zu entwickeln. So ist das Modell in der nunmehr dritten Version erhältlich und angepasst an die stetig steigenden Anforderungen an solche Modelle, bedingt durch den immer häufiger zum Einsatz kommenden „Astroturf“, also Kunstrasenstrecken-Belag.

Text und Fotos:
Frank Jaksties

Im Inneren des TLR 8ight-T E3.0-Kartons findet man eine Fülle an Kunststofftüten, die unlackierte Karosserie im Cab-Forward Design, eine Anleitung, einen Decalbogen und Maskierfolien für die Scheiben der Karosserie. Reifen, geschweige denn Felgen findet man nicht. Diese muss man ebenso selbst organisieren, wie die elektrischen Komponenten wie Lenkservo, Brushlessmotor- und Regler sowie zwei 2s-LiPos. Nach dem Sortieren der Teiletüten nach Arbeitsschrittnummern wurde erst einmal die in vier Sprachen verfasste Anleitung unter die Lupe genommen. Dann konnte der Bau beginnen.

Startschuss

Für jeden Bauabschnitt sind die eindeutig beschrifteten Tüten notwendig und es wurden keine Teile vermisst. Allerdings wies die Anleitung hier und da einen Fehler in Schraubenlänge und Bezeichnung auf, sodass man darauf achten sollte, stets die richtigen

Teile zu verbauen. Einer der ersten Bauabschnitte beschäftigt sich mit der Bestückung des 4 Millimeter starken 7075er-Aluminiumchassis. Erwähnenswert ist dabei der vordere Teil der Chassisplatte. Der Kickup ist nicht – wie gewohnt – hinter dem Differenzial-Kasten eingearbeitet, sondern etwa in der Mitte desselben. Das hat zur Folge, dass das Gehäuse des Diffs ebenfalls diese Form aufweist und auf der Unterseite nicht eben ist. Laut Anleitung soll man das mitgelieferte schwarze Fett auf die Berührungsflächen der beiden Differenzialgehäusehälften streichen, damit dort kein Staub eindringen kann. Eine sehr gute Lösung, die bereits seit einigen Jahren von einigen Profis selbst so angewandt wird.

Bei der Bestückung des Chassis wird die Akkubox ganz vorne im Bereich der linken Chassishälfte montiert. Dahinter findet der noch zu erwerbende Brushlessregler seinen Platz. Leider hat es der Hersteller



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE

verpasst, zumindest eine kleine mit dem Chassis verschraubbare Kunststoffplatte für den Regler mitzuliefern. Je nach Fahrstil, Strecke und persönlicher Vorliebe kann der Akkuhalter in Schritten bis kurz vor der Hinterachse montiert werden. So hat man eine super Möglichkeit, um den Schwerpunkt des Truggys zu beeinflussen. Das Chassis ist im Übrigen kein abgeändertes Bauteil der Verbrenners. Es wurde speziell für den Brushlessantrieb entwickelt und dabei etwas breiter gehalten, als bei der Nitroversion.

Die Differenziale verfügen wie gewohnt über Vierspider-Innereien und werden an der Vorderachse und im Mitteldifferenzial mit dem mitgelieferten Silikonöl der Viskosität 10.000 WT befüllt. Das Heckdifferenzial erhält eine Füllung mit 7.000-WT-Silikonöl. Um die Steifigkeit des Chassis noch etwas zu verbessern, sind an beiden Achskörpern Stützstreben verbaut und mit dem Chassis verbunden. Sie sollen ein Einknicken des Chassis bei Landungen verhindern. Allerdings fiel nach dem Einbau der Stützstreben auf, dass sich das Chassis trotz 4 Millimeter Stärke und der Stützstreben immer noch stark durchbiegen lässt – zu stark. Ob sich diesbezügliche Bedenken im Fahrbetrieb als negativ herausstellen, wird sich erst noch zeigen.

Viele Möglichkeiten

Nach der Installation der Differenziale hat man noch etliche Möglichkeiten, die vorderen und hinteren Querlenker vom Kickup, beziehungsweise Anti-Squat mittels kleiner Kunststoffeinsätze zu montieren. Bei den Dämpferbrücken handelt es sich um hochwertig gefräste Aluminiumbauteile. An ihnen können Dämpfer und Sturzstreben in den verschiedensten Positionen montiert werden. Die Sturzstreben sind mit Rechts-links-Gewindestangen versehen und haben einen Durchmesser von etwa 5 Millimetern. Sie haben, wie auch der Rest des Bausatzes, leider nur amerikanisches Standardgewinde. Also benötigt man zum Zusammenbau des Losi zölliges Werkzeug.

Die Dämpferbrücken weisen gefräste Führungen auf, damit sich die Stehbolzen zur Aufnahme der Stoßdämpfer an den Bauteilen beim Festschrauben nicht verdrehen können. Die Stoßdämpfer sind mit ihren 16 Millimeter dicken Gehäusen Losi-typisch sehr durchdacht und sauber aufgebaut. Neben dem doppelten Dichtpaket am unteren Ende des Gehäuses findet sich oben eine dichtende Membrane als Volumenausgleich. Der O-Ring im Inneren der Rändelmutter zur Federvorspannungsverstellung verhindert ein unbeabsichtigtes Verdrehen



Leichte, gehärtete Differenzialausgänge sind bei einem Wettbewerbsmodell ein absolutes Muss. So auch beim 8ight-T E3.0



An beiden Achsen lassen sich Anti-Squat, Spur, Kickup und Nachlauf unter Zuhilfenahme von kleinen Kunststoffeinsätzen einstellen. Durch die kleinen Löcher in den hochwertigen Haltern lassen sie sich ganz einfach herausdrücken



Stabilisatoren an beiden Achsen sind Standard beim TLR-Truggy. Sie liegen dem Kit in verschiedenen Stärken bei. Die vordere Aufnahme der Querlenkerstifte wird zudem noch durch einen kleinen aber effektiven Frontbumper geschützt

derselbigen. So ist eine ungleiche Fahrwerksgeometrie auch bei längeren Finalläufen ausgeschlossen. Shockboots aus Silikon schützen die empfindlichen Kolbenstangen vor Dreck und Staub.

Um in den Kurven immer alle Viere auf dem Boden zu halten, hat Losi an Vorder- und Hinterachse jeweils einen Stabilisator verbaut. Diese sind in verschiedenen Durchmessern erhältlich, um eine genaue Anpassung des 8ight-T E3.0 an die jeweilige Strecke zu gewährleisten. Von beiden Achsen führen lediglich zwei Stahlknochen zum Mitteldifferenzial, wohingegen der Kraftschluss zwischen Differenzial und Achswelle mit CVD-Wellen realisiert ist. Hier wäre es wünschenswert gewesen, wenn TLR dem Truggy rundherum CVDs spendiert hätte.

Hard-Top

Die fertig ausgeschnittene Karosserie wurde im modernen Cab-Forward-Look designt und verlangt nur noch nach ein wenig Lexan-Farbe. Diese robuste Bauweise der Karo macht es überflüssig, sich gleich eine zweite dazu zu kaufen, um für etwaige Eventualitäten gewappnet zu sein. Diese Karo sollte mindestens eine Saison halten. Nach dem Lackieren wurden aus dem beiliegenden Decalbogen noch ein paar Aufkleber ausgewählt und auf der Karosserie platziert.

Als letztes Bauteil kommt der Heckflügel zum Einbau. Das Besondere an ihm ist, dass er aus zwei Teilen besteht. Dem eigentlichen Flügel und einer extra Abrisskante im hinteren Bereich, welche es zu montieren gilt. Dies erfolgt mittels vier M3-Schrauben samt



Auf der Chassisplatte lässt sich der Akkuhalter je nach Wunsch vorne oder hinten platzieren. Hier hätte Losi die vorhandenen Löcher für eine Aufnahmeplatte des Reglers nutzen können

CAR CHECK

TLR 8ight-T E3.0 Horizon Hobby

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 629,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, drei Vierspider-Differenziale, Stabilisatoren vorne und hinten, Rechts-links-Gewindestangen

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

Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSPROFIS

186 mm
379-383 mm
476 mm
416 mm

4.500 g

JETZT DOWNLOADEN

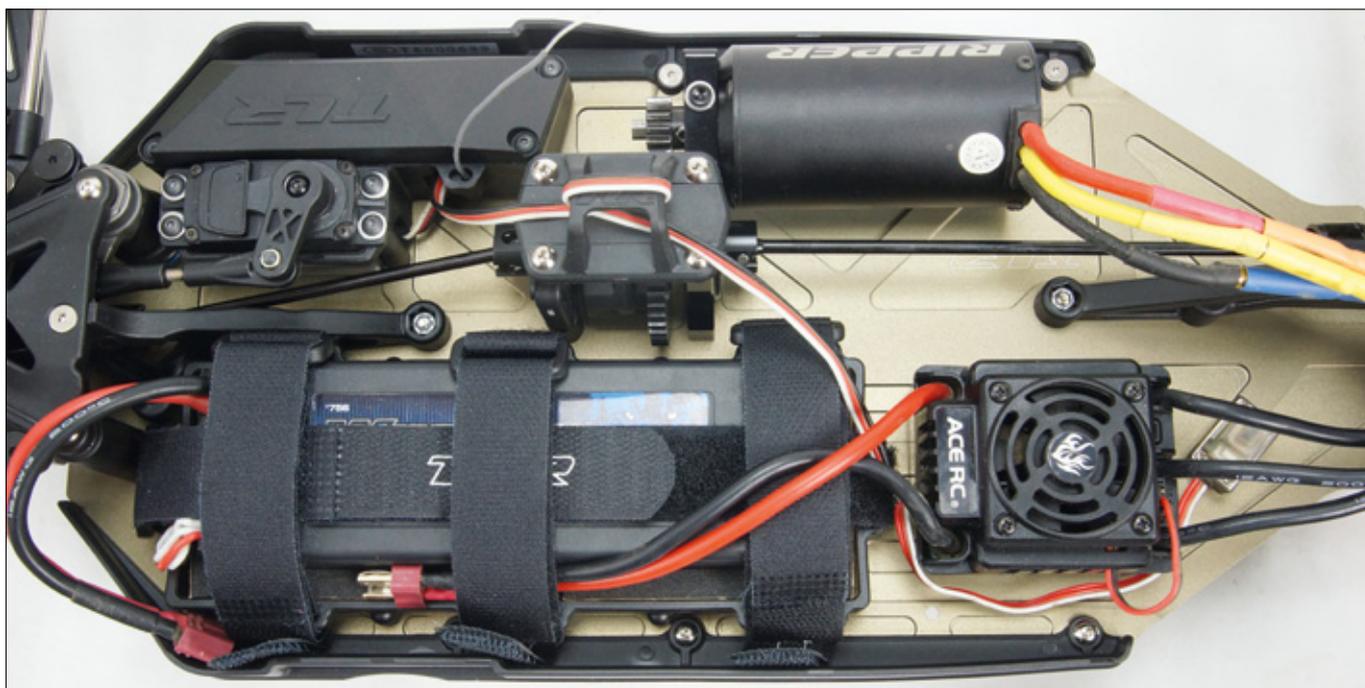
Entdecke, was möglich ist



DAS DIGITALE MAGAZIN – JETZT ERLEBEN

rcdrones

Weitere Informationen unter www.rc-drones.de



Das große Chassis wirkt sehr aufgeräumt und übersichtlich. Leider gibt es keine Führung für das Empfängerkabel des Reglers

Muttern und verlangt nach ein wenig Finesse. Am besten ist man beraten, wenn man die kleinen Muttern im hinteren Teil der Lippe mit ein wenig Sekundenkleber fixiert, damit sie beim Montieren nicht andauernd hinaus fallen. Die im Testmodell verbaute Elektronik beinhaltet einen 100-Ampere-Brushlessregler, der genau für diesen Einsatzort hervorragend geeignet ist. Er verkraftet bis zu 4s-LiPos und stellt für das Lenkservo 3 Ampere bei 6 Volt Spannung bereit.

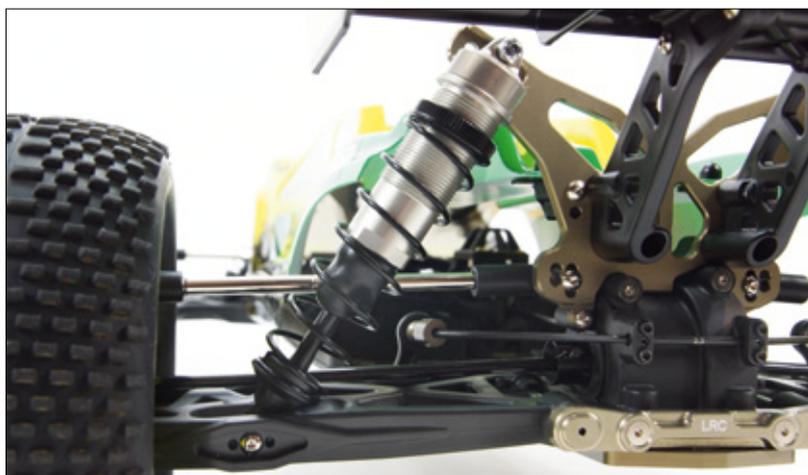
Den Vortrieb erzeugt ein vierpoliger Ripper IBL-40/20G mit einer spezifischen Drehzahl von 2.000 Umdrehungen pro Minute und Volt. Seine Länge beträgt 70 Millimeter bei einem Durchmesser von 40 Millimeter. Dass er über ein enormes Drehmoment verfügt, durfte er schon in anderen 1:8er-Modellen beweisen. Die Richtungsänderung der Vorderräder übernimmt ein schnelles Digitalservo mit 15 Kilogramm Stellkraft. Auch dieses Bauteil ist sehr robust und langlebig. Beim Einbau ist zu beachten, dass das Servohorn in einem 90 Grad Winkel zum Lenkhebel zentriert eingebaut wird. Dadurch wird ein gleichmäßiger Lenkausschlag der Räder gewährleistet.



Etwas umständlich ist die Befestigung der Akkus mit vier Klettbindern. Man muss erst alle drei oberen Klettbinden komplett öffnen, um an das unterste zu gelangen



Die CVD-Wellen an der Vorderachse laufen in riesigen Kugellagern. Die simple C-Hub Technik ist beim Losi sehr robust ausgeführt



Extra lange Stoßdämpfer finden sich im Heck des Losi. Dämpferbrücke und Querlenker geben genügend Möglichkeiten zur Feinjustierung



Um den Winkel der Dämpfer zu verändern, braucht man nur noch ein einziges Werkzeug. Die Gegenseite wird von der Dämpferbrücke gegen Verdrehen gesichert

MEIN FAZIT



Der Losi 8ight-T E3.0 macht einen hochwertigen Eindruck. Er überzeugt durch qualitativ gute Bauteile, wobei die Anleitung überarbeitet werden sollte. Auf der Rennstrecke macht sich die Qualität dann vollends bemerkbar. Ein sehr präzise zu fahrendes Wettbewerbsmodell der 1:8er-Truggyklasse – robust und mit einem perfekten Fahrwerk.

Frank Jaksties
Fachredaktion CARS & Details

Hohe Qualität der Bauteile
Stabiles Fahrverhalten
Robust und dynamisch



Zölliges Werkzeug
Fehler in der Anleitung

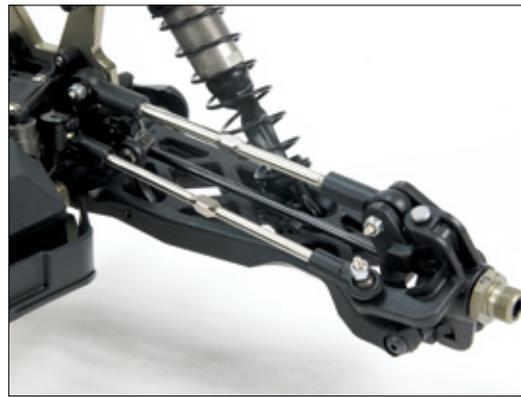


Der überaus robuste Motorhalter aus fettem Aluminium hat den großen Brushlessmotor fest im Griff. Das Zahnflankenspiel lässt sich ganz einfach durch das Lösen einer einzigen Schraube und Verschiebung der Platte realisieren

Ready for Takeoff

Nachdem der Einbau der Elektronik abgeschlossen ist, kann es auf die Piste gehen. Die gewählten Reifen sind zwar nicht das Nonplusultra für die gezwungenermaßen genutzte Kunstrasenstrecke, aber um einen Eindruck der Performance des Losi 8ight-T E3.0 zu bekommen, allemal geeignet. Diverse Akkuladungen wurden mit dem Losi geleert und es kam zu keinerlei Zwischenfällen. Selbst die obligatorische Durchsicht nach losen Teilen brachte nichts Nennenswertes zu Tage. Ein kleines Manko ist lediglich die Befestigung des LiPo-Akkus. Die Ingenieure bei Losi wollten hier wohl auf Nummer Sicher gehen und haben gleich vier Velcrobänder zum Befestigen des Akkupacks vorgesehen. Um den Akku auszubauen reicht es daher nicht, die Bänder einfach nur zu lösen. Man muss sie komplett freigängig machen. Zwei oder maximal drei Klettbänder hätten hier sicher auch gereicht.

Das Fahrwerk arbeitet mit dem originalen Silikonöl sehr gut. Die Dämpfer sind weich genug, um Unebenheiten auszubügeln und lassen das Chassis beim Landen nicht durchschlagen, sodass die Traktion



Wie beim Truggy üblich, sind die Extremitäten sehr lang. Dies erfordert auch bei den Einstellbaren Spur- und Sturzstangen ordentlich dimensioniertes Material. Rechts- links-Gewindestangen erlauben eine schnelle Anpassung des Setups

nach der Landung gewährleistet bleibt. Selbst in Kurven neigt sich der Losi 8ight-T kaum nach außen. Grund dafür sind die gut abgestimmten Dämpfer in Verbindung mit den Stabilisatoren. Der Losi fährt sich so wie auf Schienen.

Beim Herausbeschleunigen aus den Kurven verteilt sich die Kraft des Motors größtenteils auf die Vorderäder. Das ist auf das 10.000er-Öl im Mitteldifferenzial zurückzuführen. Auf griffigen Strecken, wenn man denn die geeigneten Reifen hat, kann auch gerne mit 15.000er- oder 20.000er Öl im Mitteldifferenzial experimentiert werden, um noch besser aus den Kurven herausbeschleunigen zu können. Bei der richtigen Anfahrt auf Sprünge braucht man sich um nichts mehr zu kümmern. Das Fliegen übernimmt dann der Truggy. Dabei lässt sich die Fluglage sehr schön über Gas und Bremse korrigieren. Das eingehend erwähnte Flexen um die Querachse hat sich im Fahr- und Testbetrieb nicht als negativ herausgestellt. Ein völlig unkompliziertes Fahrzeug mit enormem Biss, wenn man die richtige Reifenwahl getroffen hat. In den Händen eines Profis hat dieser Truggy das Zeug zum Sieger. <<<<



„Ein sehr präzise zu fahrendes Wettbewerbsmodell der 1:8er-Truggyklasse.“

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
Patrick Garbi
Ivo Gersdorff
Dieter Jaufmann
Armin Tima

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

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: € 54,-
Ausland: € 63,-
Das digitale Magazin im Abo: € 39,-



QR-CODE SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE
KIOSK-APP VON CARS & DETAILS 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.

Einzelpreis
Deutschland: € 4,90, Österreich:
€ 5,80, Schweiz: sFr 8,50, Nieder-
lande: € 5,90, Luxemburg: € 5,90

Bezug über den Fach-, Zeitschriften-
und Bahnhofsbuchhandel,
Direktbezug über den Verlag

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

Grosso-Vertrieb
VU Verlagsunion KG
Meßberg 1
20086 Hamburg

Für unverlangt eingesandte Beiträge
kann keine Verantwortung über-
nommen werden. Mit der Übergabe
von Manuskripten, Abbildungen,
Dateien an den Verlag versichert
der Verfasser, dass es sich um Erst-
veröffentlichungen handelt und
keine weiteren Nutzungsrechte daran
geltend gemacht werden können.

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 11/2016 erscheint am 07.10.2016.

Dann berichten wir unter
anderem über ...

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
23.09.2016



... den RC8B3e von Team Associated, ...

... testen die neuesten
Akku-Typen von
LRP electronic ...



... und überprüfen die Leistungsfähigkeit des
Team C TM2 V2 aus dem Vertrieb von Absima.

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



GRAVE DIGGER

SMT10



Axial / © 2016 Feld Motor Sports, Inc. MONSTER JAM®, UNITED STATES HOT ROD ASSOCIATION®, USHRA®, and GRAVE DIGGER® are trademarks used under license by Feld Motor Sports, Inc. All rights reserved.

Axial SMT10™ Grave Digger Monster Jam Truck
4WD RTR 1/10 2.4GHz Elektro • Best.-Nr.: AX90055

Der Axial Grave Digger Monster Truck 4WD RTR ist eine detailgetreue und offiziell lizenzierte Replica, des weltberühmten Grave Digger Monster Truck aus der Monster Jam Rennserie, im Maßstab 1/10.

Features:

- Aluminium Gewinde-Öldruckdämpfer
- Voll gesperrte AR60 OCP-Achsen mit Metallzahnradern
- Gekapseltes LCG-Getriebe mit Doppel-Rutschkupplung & Alu-Motorhalter
- LT-Stabilisator, hinten (vorne optional erhältlich)
- Vorbereitet für den Einbau von zusätzlichen Stoßdämpfern oder Stabilisatoren
- Kugelgelagerter Allradantrieb mit Stahl Antriebswellen & Radachsen

- Neue Heavy Duty Lenkhebel & C-Hubs
- HD „HYDRAULIC RAM STYLE“-Lenkgestänge Set
- Fluoreszierendes Helm Set
- 2.2" BKT™ Monster Truck Reifen (133.55 x 69,85 mm)
- 2.2" BKT™ Monster Truck Felgen

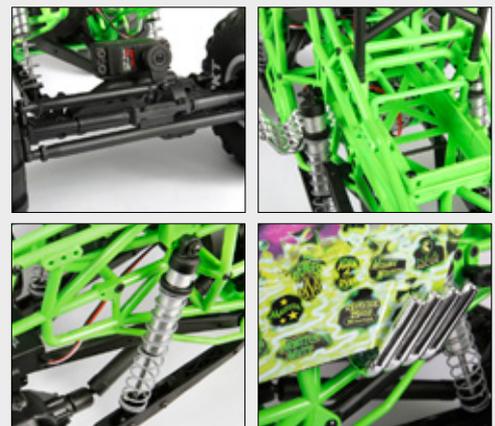
Technische Daten:

Länge:	483 mm
Breite:	335 mm
Höhe:	270 mm
Radstand:	353 mm
Bodenfreiheit:	74 mm
Gewicht:	3220 g

Lieferumfang RTR :

Fahrfertig vormontiertes Fahrzeug, inkl. 2.4 GHz Fernsteuerungssystem, Motor/Regler, Metallgetriebe-Servo, Bedienungsanleitung (mehrsprachig)

www.axialracing.com



Für weitere Informationen: Sales@hobbico.de • Tel.: +49 5223 965-133



www.hobbico.de

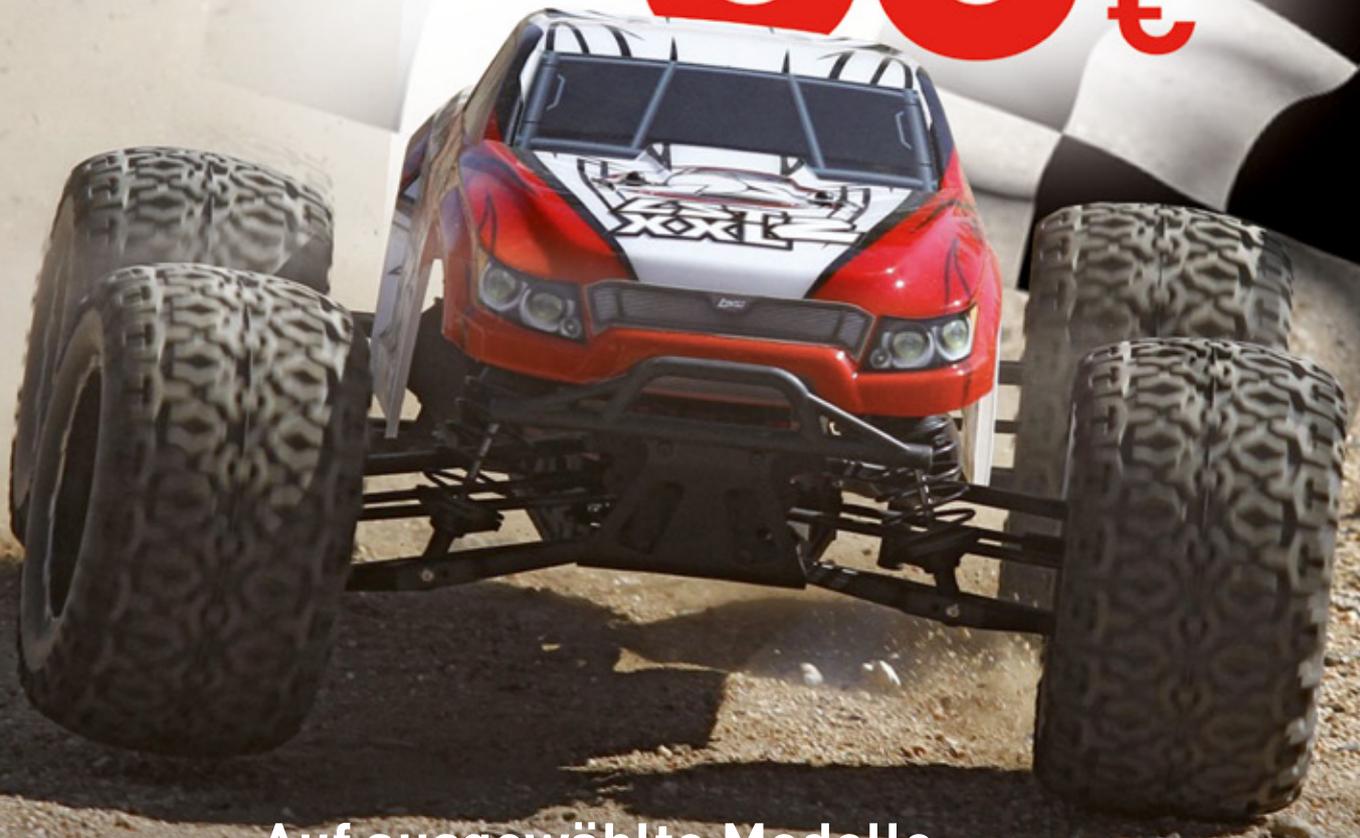




PRICE RACE

18. Juli bis 15. Oktober

SPAREN SIE BIS ZU 30 €



Auf ausgewählte Modelle

Einfach Coupon ausschneiden oder kopieren und beim teilnehmenden Fachhändler abgeben.
Infos zu diesen und weiteren Produkten unter horizonhobby.de

HORIZON
H O B B Y

HÄNDLER
horizonhobby.de/haendler

VIDEOS
youtube.com/horizonhobbyde

NEWS
facebook.com/horizonhobbyde

SERIOUS FUN.®

(c) 2016 Horizon Hobby, LLC. Pro Boat, Serious Fun and the Horizon Hobby logo are trademarks or registered trademarks of Horizon Hobby, LLC. The Spektrum trademark is used with permission of Bachmann Industries, Inc. Actual product may vary slightly from photos shown. All other trademarks are property of their respective owners.

HORIZON
PRICE RACE
SPAREN SIE

10 €

HORIZON
PRICE RACE
SPAREN SIE

20 €

HORIZON
PRICE RACE
SPAREN SIE

30 €

beim Kauf von:

- Torment 1:24 (ECX00014T1)
- Lasi Mini Rally RTR (LOS10081)
- Mini Desert Truck (LOS1007)

beim Kauf von:

- Torment 1:10 (ECX03015)
- Mini 8 RTR (LOS01004IT1)
- Mini 8IGHTT RTR (LOS010001)
- Mini 8 RTR,:(LOS01004IT2)

beim Kauf von:

- Audi R8LM S Ultra (LOS05003)
- Halix 4WD Monster Truck (VTR03003)
- LST XXI- 2,AVC (LOS04002)
- Twin Hammers DT 1.9 4WD (VTR03085)

Dieser Gutschein gilt nur in Verbindung mit dem Neukauf eines der oben angegebenen Produkte. Es ist keine nachträgliche Einlösung möglich. Der Gutschein kann nicht gegen Bargeld eingelöst werden, gilt nur für einen Kauf und muss bei Einlösung abgegeben werden. Nur ein Gutschein pro Person und Produkt. Kann nicht mit weiteren Rabattaktionen kombiniert werden. Der Gutschein ist gültig bis zum 15.10.2016. Einlösung nur im teilnehmenden Fachhandel. Irrtümer vorbehalten. Dies ist eine Aktion von Horizon Hobby

Dieser Gutschein gilt nur in Verbindung mit dem Neukauf eines der oben angegebenen Produkte. Es ist keine nachträgliche Einlösung möglich. Der Gutschein kann nicht gegen Bargeld eingelöst werden, gilt nur für einen Kauf und muss bei Einlösung abgegeben werden. Nur ein Gutschein pro Person und Produkt. Kann nicht mit weiteren Rabattaktionen kombiniert werden. Der Gutschein ist gültig bis zum 15.10.2016. Einlösung nur im teilnehmenden Fachhandel. Irrtümer vorbehalten. Dies ist eine Aktion von Horizon Hobby

Dieser Gutschein gilt nur in Verbindung mit dem Neukauf eines der oben angegebenen Produkte. Es ist keine nachträgliche Einlösung möglich. Der Gutschein kann nicht gegen Bargeld eingelöst werden, gilt nur für einen Kauf und muss bei Einlösung abgegeben werden. Nur ein Gutschein pro Person und Produkt. Kann nicht mit weiteren Rabattaktionen kombiniert werden. Der Gutschein ist gültig bis zum 15.10.2016. Einlösung nur im teilnehmenden Fachhandel. Irrtümer vorbehalten. Dies ist eine Aktion von Horizon Hobby