

EINSTIEGS-DRIFTER: VERZAUBERT MAVERICKS STRADA DC SEINEN FAHRER?

CARS & Details



CARS

& DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

GEWINNSPIEL:



3 x DiRT 4 Day One
inklusive Fan-Paket



Die Highlights
der Truggy-DM 2017

SPANNUNG PUR

www.cars-and-details.de



Ausgabe 10/2017
Oktober 2017
17. Jahrgang

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

SCHNEIDIGER TOURER

TOP Racings Sabre S4S kommt
mit nur einem Riemen aus



FIRST LOOK

Erste Bilder vom neuen
FG-Großmodell



UNTER STROM

Das kann der
Elektro-1.8er von HB



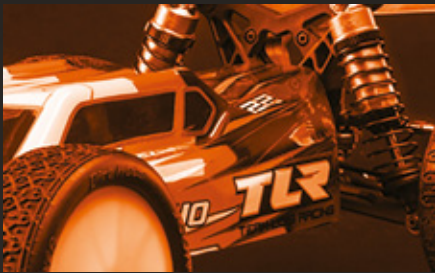


SPEKTRUM.

DRIVE IT ALL!

DX6R SMART RADIO

Race, Bash, Boat, Crawl, Die DX6R ist die perfekte Fernsteuerung für den ambitionierten Car- und Bootpiloten. Ob Basher, Racer, Scaler oder Boater - diese Anlage bietet die ultimativen Features für alle Einsätze. Dazu ist sie noch einfach und schnell zu bedienen.



NEUE
RaceWare™ **V2.0**
Firmware
Anleitung auf:
horizonhobby.eu

- Farbiger Touchscreen
- Ultraschnelle 5.5ms Pulsrate
- WiFi / Wlan Konnektivität
- Einfaches Setup über Modellassistenten
- DSMR Technologie mit enormer Reichweite
- Telemetrie eingebaut
- On the Fly Einstellungen für Trimmeinstellungen
- Override Lenkfunktion
- Inklusive SR6000T und SR2010 Empfänger



HORIZON
H O B B Y

ONLINE
horizonhobby.eu

LOKAL
Flagshipstore in Barsbüttel
(bei Hamburg)

HOTLINE
+49 (0) 040-30 061 95 - 0

HÄNDLER
horizonhobby.eu/haendler

©2017 Horizon Hobby, LLC Blade, Bind-N-Fly, BNF, DSMX, 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. All other trademarks or registered trademarks are property of their respective owners. Horizon Hobby, LLC | 4105 Fieldstone Rd | Champaign, IL 61822 USA 55129.6

Horizon Hobby GmbH
Hanskampring 9
D-22885 Barsbüttel, Germany

Tel.: +49 (0) 040-30 061 95 - 0
Fax: +49 (0) 040-30 061 95 - 19
info@horizonhobby.de

Mehr Informationen erhalten Sie unter
www.horizonhobby.eu

ELEKTROMOBILITÄT ...



... ist das Thema schlechthin. Speziell nach dem Diesel-Skandal wird von vielen Seiten endlich eine saubere Alternative zum Verbrennungsmotor gefordert. Großbritannien plant einen Verkaufsstopp von Fahrzeugen mit Diesel- oder Benzinmotoren bis 2040. Der Autobauer Volvo hat angekündigt, dass ab 2019 jeder Neuwagen mit einem Elektromotor vom Band rollen soll. Doch das klingt im Moment noch utopisch.

Ein großer Kritikpunkt bei E-Autos ist immer noch die Reichweite. Zwar schaffen es die meisten Exemplare schon so weit, dass es für die Fahrten, die man tagtäglich so macht, mehr als genug ist. Doch wenn man dann doch mal eine längere Strecke zurücklegen muss, wird daraus schnell ein Tagestrip. Stundenlang steht man an der „Zapfsäule“ und lässt die Batterie laden. Diese Entwicklung erinnert mich an die Zeit vor etwa 15 Jahren im RC-Car-Sport. Damals, als es weder Brushlesstechnik noch LiPo-Akkus gab. Mit ihren Mabuchi-Büchsen und 1.800er-Nickel-Cadmium-Zellen waren den Elektrofahrern die mitleidigen Blicke der Nitro-Fahrer sicher. So kamen Elektroantriebe dann auch fast nur in Spaßmodellen zum Einsatz. Denn damals war nicht nur die Fahrzeit ein Problem, sondern auch die Leistung.

Doch mit der Entwicklung von LiPos und Brushlessmotoren hat sich einiges geändert. Die abgasfreien E-Antriebe haben ihre Verbrennerkollegen nicht nur ein-, sondern bald sogar überholt. Zu kurze Fahrzeiten sind ebenso wenig ein Problem wie zu wenig Leistung – im Gegenteil. Das zeigt auch ein Querschnitt durch unsere neue CARS & Details-Ausgabe. Bis auf wenige Ausnahmen findet Ihr darin fast nur noch Elektromodelle.

Wohl kaum einer hätte vor 15 Jahren für möglich gehalten, dass es mal so weit kommen würde. Damals wirkten die Mabuchi-NiCd-Renner wohl genauso ausentwickelt, wie heute die „großen“ Elektroautos von VW, Daimler und Co. Doch ich bin mir sicher, dass es nur eine Frage der Zeit sein wird, bis die E-Autos mit den Verbrennern in Sachen Reichweite und Ladezeit auf Augenhöhe sind. Leistungstechnisch ist das ja bereits jetzt der Fall.

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



Wir waren für Euch bei der **Deutschen Meisterschaft der 1:8er-Truggys** und zeigen Euch die Highlights des Events.

ab Seite 14



Unser IT-Experte hat sich den neuen Rallye-Simulator **DiRT 4** vorgeknöpft und ausführlich getestet. Ein Gewinnspiel gibt es auch.

ab Seite 36

18

Endlich ist er da: Der 1:8er-Wettbewerbsbuggy von HB Racing in der Elektroversion. Wir haben den E817 genau unter die Lupe genommen.

FG Modellsport hat was Neues am Start: Einen Monstertruck im Beetle-Design. Mit Allradantrieb und noch vielem mehr. Wir werfen einen ersten Blick auf den Big-Scaler.

30

MARKT

10 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

CARS

- 18 E817 VON HB RACING
- 24 TOP RACING SABRE S4S VON RC-KLEINKRAM
- 30 FIRST LOOK: BEETLE PRO 4WD VON FG MODELLSPORT
- 42 MAVERICK STRADA DC VON LRP ELECTRONIC
- 52 S12-1M UND S104 EK VON SWORKZ IM VERGLEICH
- 64 INFERNO VE TYPE 2 VON KYOSHO
- 70 DOPPELTEST: PIRATE 8.6 BRUSHLESS UND NITRO VON T2M

TECHNIK

36 GAME-TIPP: DIRT 4 VON CODEMASTERS

SPORT

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- 14 DEUTSCHE MEISTERSCHAFT ORT IN LEIPZIG
- 32 LRP-ASSO-CHALLENGE DM BISCHOFSHHEIM
- 58 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN
- 62 TERMINE

STANDARDS

- 40 GEWINNSPIEL
- 48 FACHHÄNDLER
- 50 CARS & DETAILS-SHOP
- 74 VORSCHAU

➤ TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET



32

Wir waren bei der LRP-Asso-Challenge DM Bischofsheim vor Ort. Wer dort die schnellsten Fahrer waren, haben wir natürlich für Euch zusammengefasst.



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

Erhältlich im App Store



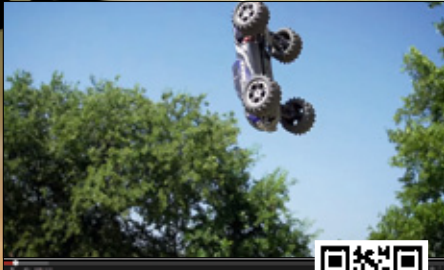
ANDROID APP ON Google play



Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

TRAXXAS



4-Wheel Drive Front Flip



HPI



The HPI Jumpshot ST



CARS & Details



Superscale 2017



RC-Car-Shop-Hobbythek



HT206AC/DC Duo 2 Professionelles 400W Ladegerät



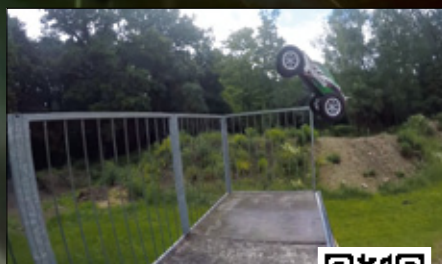
CARS & Details



Das Digital-Magazin -
so funktioniert's



Schweighofer



Modster V4
Monster Truck 4WD



Buri Racer



E1 by Joachim Grauer
in Ettlingen 2016





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

UNTER NEUEM DACH

ROBBE HOOPERIERT MIT LINDINGER



Matthew White (links), Geschäftsführer Modellbau Lindinger und Thomas Mock, Geschäftsführer AvioTiger Germany, nach der Vertragsunterzeichnung

Dem Team von AvioTiger Germany ist es in den vergangenen zwei Jahren gelungen, den Markennamen „robbe Modellsport“ wieder am Markt zu etablieren. Mit Modellbau Lindinger steht nun ein kompetenter Partner an der Seite, mit dem der Markenname „robbe Modellsport“ weiter gestärkt und die Produktpalette ausgebaut werden soll. Modellbau Lindinger wird bei dieser Partnerschaft die Bereiche Logistik, Produkt-Management/Einkauf und Marketing übernehmen. AvioTiger Germany wird weiterhin für die Fachhandels-Betreuung, Beratung und den Vertrieb der robbe Modellsport-Artikel verantwortlich sein. Modellbau Lindinger, als neuer Markeninhaber von „robbe Modellsport“, wird weite Teile des bestehenden Programms bevorraten und es zügig um zahlreiche neue Produkte erweitern. Internet: www.aviotiger-germany.de und www.lindinger.at

TFL RACING-PRODUKTE BEI ROBITRONIC

KATALOG ONLINE

Die Scaler-Modelle von TFL Racing sind bei Robitronic im Sortiment. Um einen besseren Überblick zu erhalten, gibt es einen kostenlosen Online-Katalog. Darin sind alle wichtigen Infos und Bilder zu Chassis, Karosserien sowie Zubehör enthalten. Scale-Anbieter TFL hat sich auf realistische Offroader im Maßstab 1:10 spezialisiert und fertigt hochwertige Fahrzeuge mit Chassis aus edlen Materialien wie Aluminium und Kohlefaser. Passend dazu gibt es vorbildgetreue Karosserien von Land Rover und Co. sowie detailliertes Zubehör. Der Katalog ist auf der Robitronic-Website (www.robitronic.com) unter dem Menüpunkt „Service“ bei „Kataloge“ zu finden und steht dort in einer blätterbaren E-Book-Version zur Verfügung. <<<<



MICHA WIDMAIER OR8-EUROPAMEISTER 2017

JUNG-STAR

Text und Fotos: Michael Klaus

Bei der diesjährigen EFRA Europameisterschaft OR-B vom 07. bis 09. Juli 2017 war das Deutsche Team (26 Teilnehmer) mit OR-Referent Ralf Bauer sehr zahlreich in Frankreich vertreten. Bereits am Freitag zum Trainingsauftakt präsentierte sich der talentierte Micha Widmaier in einer guten Form. Er war an diesem Tag der schnellste Fahrer im Feld. Am Samstag zu den Vorläufen schaffte er den Sprung auf Platz 4 vor zwei weiteren deutschen Piloten in den Top Ten. Sebastian Winterstein war auf Position 7 und Aaron Münster auf der 10.

Am Sonntag wurde es im Halbfinale zum ersten Mal spannend für die Top Ten-Piloten. Auf der immer holpriger werdenden Strecke auf dem ABC Réding Circuit kam Micha Widmaier immer besser zurecht und fuhr das schnellste Halbfinale. Von Startplatz 1 ging er in den 45-minütigen Finallauf. Er wusste bereits vor dem Start, dass er einmal mehr tanken musste und es für den Rennsieg

schwer werden würde. Im Finale lieferte er sich mit Thomas Musso einen tollen Kampf um den Sieg. Beide waren eine Klasse für sich und setzten sich etwas ab. Über die Zeit war Micha Widmaier den entscheidenden Tick schneller. Trotz eines Tankstopps mehr konnte er zum ersten Mal einen EM-Titel gewinnen. Auf Platz 2 folgte Thomas Musso vor dem TQ Vincent Meertens.

Im Junioren-Finale konnte sich ein weiteres Nachwuchstalant aus Deutschland in Szene setzen. Berkan Kilic fuhr hinter William Skidmore und Bessac Axell auf Platz 3. Im 40+ Finale fuhr Guido Erler auf das Podest. Er wurde als Dritter bester deutscher Fahrer. Heino Müller belegt Platz 6 und Oliver Freitag den neunten Platz. Die EFRA-Europameisterschaft OR8 B 2017 war aus deutscher Sicht ein erstklassiges Ergebnis. Den neuen Europameister mit Micha Widmaier zu stellen, ist etwas Besonders. Glückwunsch an die Gewinner. <<<<



- ERGEBNISSE**
- 1) Micha Widmaier
 - 2) Thomas Musso
 - 3) Vincent Meertens

Micha Widmaier (Mitte) konnte sich gegen Thomas Musso (links) und Vincent Meertens durchsetzen

ZU GAST BEIM ASC POTSDAM



Die Sieger der Klasse ORE2WDSTD: Eberhard Beck, Mirko Morgenstern und Lisa-Marie Faßmers (von links)

den Sieg und wurde damit Gesamtsieger der Klasse ORE2WD. In der Klasse 2WDSTD war es für Mirko Morgenstern in den Finalen ein Start-Ziel-Sieg.

In der Klasse ORE4WD gab es leider wenige Starter, sodass auch Arne Schmiedberg einen Start-Ziel-Sieg einfahren konnte. Die Klasse 4WDSTD konnte erneut Mirko Morgenstern ungefährdet von Anfang bis Ende für sich entscheiden. Bei den Truggys gab die Jugend den Ton an und Luisa-Marie Faßmers konnte sich ungefährdet den Top-Qualifier und auch den Gesamtsieg holen. In der Klasse ORE-SC2 änderte sich die Rangfolge zu den Vorläufen und Francisco Garcia-Moreno konnte sich in den Finalen noch gegen Nico Siedhoff durchsetzen. Alles in allem war es wieder ein gelungener Renntag auf der Rennstrecke mitten im Wald beim ASC Potsdam.

Am 02. Juli 2017 fand beim ASC Potsdam ein weiterer Sportkreislauf in den ORE-Klassen 1:10 statt. Nachdem es in der Woche mit teilweise mehr als 150 Liter pro Quadratmeter die stärksten Regenfälle seit Langem gab, waren die Voraussetzungen für eine Outdoor-Veranstaltung nicht perfekt. Doch obwohl es auch die Nacht zuvor noch regnete, trocknete die Strecke soweit ab, dass zum Trainingsbeginn kein „Spray“ mehr vorhanden war.

Die Zeitnahme startete bereits um einige Tage vorher mit den Vorbereitungen, sodass die Teilnehmer schon im Vorfeld ausreichend Gelegenheit dazu hatten, sich mit Zeitplan und Gruppeneinteilung vertraut zu machen. Bedingt durch die Wetterverhältnisse gab es insgesamt 27 Starter. Der Teppich war bei Trainingsbeginn anfangs noch etwas feucht, sodass im freien Training die Spekulationen zur richtigen Reifenwahl ein Gesprächsthema waren.



Den ersten Platz bei den Truggys belegte Lisa-Marie Faßmers vor Oliver Krebs (links) und Martin Goecks



In der Klasse ORE4WD setzte sich Arne Schmiedberg (rechts) gegen Benjamin Ohloff durch

Nach den insgesamt vier Vorläufen stand die Startaufstellung für die je drei Finale fest und es hatten sich alle eine Stärkung am Imbiss verdient. Während bei 2WD in den Vorläufen Christian Wunsch ohne Probleme dreimal Top-Qualifier war, musste er gleich den ersten Finallauf an Marc Röder abgeben. Marc holte dann zweimal



Bei den Short Course-Trucks war Francisco Garcia-Moreno siegreich (Mitte). Auf Platz zwei folgte Nico Siedhoff vor Lucas Garcia-Martini



KLICKTIPP

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



SCHWEIGHOFER ERÖFFNET FILIALE IN MÜNCHEN

MEGASTORE

Modellsport Schweighofer hat sich vom kleinen Online-Versender für Modellbauprodukte zu einem der größten Shops im deutschsprachigen Raum entwickelt. Zwar hat das Unternehmen seinen Sitz in Österreich, doch zählen auch etliche Deutsche zu den Stammkunden. Aus diesem Grund hat sich Schweighofer nun dazu entschieden, einen Store in Deutschland zu eröffnen. Die Wahl dafür fiel auf München-Pasing, wo der sogenannte Megastore alle Produkte rund um den Modellbau anbieten soll. Um dies gebührend zu feiern, gibt es am 14. September 2017 eine große Eröffnung der Filiale in der Bäckerstraße 8. Beginn ist um 10 Uhr und natürlich wird es neben vielen spannenden Produkten auch tolle Aktionen für die Besucher des neuen Ladens geben. Internet: www.der-schweighofer.de <<<<

TITELVERTEIDIGUNG GELUNGEN

JAN RATHEISKY UND RONALD VÖLKER ERNEUT EUROPAMEISTER

Text und Fotos:
Michael Klaus

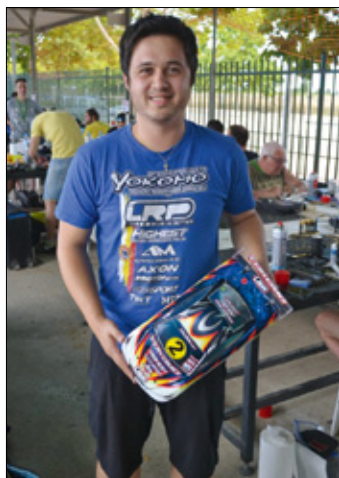
In Valencia (Spanien) fand die diesjährige EFRA-Europameisterschaft Elektro 1:10 Tourenwagen/Formel 1 vom 29. Juni bis 01. Juli statt. Aus Deutschland und vielen

europäischen Ländern waren die besten Fahrer angereist, um in den drei Klassen Modified, Stock und Formel 1 die neuen Europameister zu küren. Unter den Teilnehmern waren die beiden amtierenden Europameister Jan Ratheisky und Ronald Völker. Mit Marc Rheinard (mehrmaliger Weltmeister und Reedy Race of Champions-Gewinner), Bruno Coelho (Weltmeister und ETS-Gewinner), Alexander Hagberg, Max Mächler (Deutscher Meister Stock) und David Ehrbar (mehrmaliger Sieger beim ETS) war die Konkurrenz sehr stark.

Völker. Völker ist in Modified nicht nur der Titelverteidiger, sondern noch der amtierende Weltmeister. Nachdem Marc Rheinard im ersten Finale siegreich war, setzte sich Völker mit zwei sauberen Laufsiegen völlig verdient an die Spitze und verteidigte seinen Europameisterschaftstitel aus dem Vorjahr. Rheinard rundete mit Platz 2 das gute deutsche Ergebnis ab. Alexandre Duchet aus Frankreich siegte in der Klasse Stock vor Ratheisky, der seinen Doppelsieg aus dem Vorjahr knapp verpasste.

Rundum war die Europameisterschaft in Spanien für die deutschen Fahrer ein erfolgreiches Event. Das deutsche Team konnte zwei der drei Titel holen und mit David Ehrbar, Tom Krägefeski, Max Mächler schafften noch drei weitere Fahrer den Sprung ins Finale ihrer Klassen. <<<<

ERGEBNISSE	
KLASSE FORMEL 1:	1. Jan Ratheisky
	2. Olivier Bultynck
	3. Martin Hudy
MODIFIED	1. Ronald Völker
	2. Marc Rheinard
	3. Bruno Coelho
STOCK	1. Alexandre Duchet
	2. Jan Ratheisky
	3. Andrea Valerio



Ronald Völker war Vorlaufschnellster auf der EM und verteidigte in den Finals seinen Europameistertitel (Foto: www.efra.ws)

Von Beginn an präsentierten sich Jan Ratheisky und Ronald Völker in ihren Klassen in bestechender Form. Jan Ratheisky startete in Formel 1 von der Pole-Position. Nachdem er sich im ersten Finale noch Olivier Bultynck geschlagen geben musste und nur als Sechster ins Ziel kam, legte er dann mit zwei Start-Ziel-Siegen die Grundlage für seine erfolgreiche Titelverteidigung. Ähnlich lief es bei Ronald



Jan Ratheisky stand als Europameister wieder ganz oben auf dem Podium. Platz 2 ging an Olivier Bultynck und Martin Hudy (Foto: www.efra.ws)

COMING SOON

E817 VON HB RACING ALS TRUGGY

Der erfolgreiche und brandaktuelle Wettbewerbs-Elektrobuggy E817 von HB Racing soll in Kürze auch in einer Truggy-Version erhältlich sein. Das teilte HB Racing-Inhaber Neidhard Ende Juli mit. Zwar waren zum Redaktionsschluss noch keine näheren Infos zu dem neuen 1:8er-Offroader bekannt, jedoch soll das Modell Anfang September an den Start gehen. Wer sich für das Modell interessiert und auf dem Laufenden zum aktuellen Stand bleiben will, sollte regelmäßig einen Blick auf www.hbracing.com werfen. <<<<



Der D817T soll im September 2017 auf den Markt kommen

www.rcaction.de



Team Yokomo liefert in Kürze das neueste **BD8 Chassis**, genannt **BD8SV**, aus. Dieses Wettbewerbschassis der Kategorie 1:10 Elektro-Tourenwagen dominiert momentan die Schweizer Meisterschaft. Zweifelsfrei ist dieses Modell eines der besten Chassis, das derzeit in dieser Klasse erhältlich ist.



Der **Jumpshot MT Fuzion** ist mit dieser „einen Sache“ ausgestattet, nach der einige Jumpshot-Besitzer gefragt haben: mehr Geschwindigkeit. Das fantastische Fuzion-System kombiniert einen Brushlessmotor und einen LiPo-fähigen Fahrregler in einer leistungsstarken Einheit, sodass die HPI-Designer das Masse-Leistungs-Verhältnis verbessern konnten, was für mehr Fahrspaß sorgt. Es sind größere und weitere Sprünge möglich und höhere Geschwindigkeiten sind mit der Fuzion Brushless Power garantiert. Der Jumpshot ist der aktuellste 2WD-Fun-Truck von HPI, der ein TVP (Twin Vertical Plate)-Chassis besitzt und fantastische Action sowie jede Menge Fahrspaß verspricht.



In den letzten Jahren zeichnete sich mancherorts ein wachsendes Interesse von Rennfahrern ab, ein einfacheres Auto zu haben, das fast die gleiche Performace hat wie die aufwändigen 1:8er-Straßenfahrzeuge. Mit dieser Information haben die Corally-Ingenieure das **SSX-8-Projekt** gestartet. Das Auto ist rundum einfach aufgebaut. Das gilt für die gesamte Einstellbarkeit. Angetrieben mit einem Brushlessmotor und einem 4s-LiPo-Akkupack, sind die Rundenzeiten in der Nähe von herkömmlichen 1:8er-Fahrzeugen.

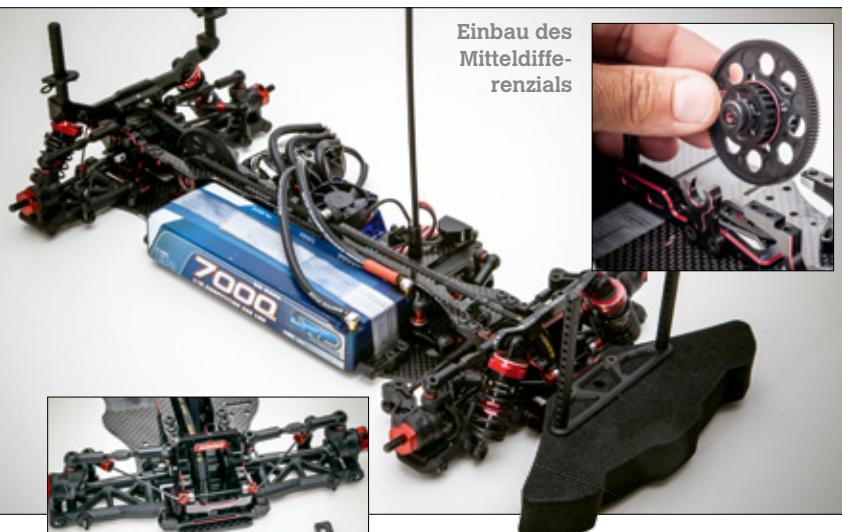
ERSTE BILDER VOM EXECUTE XQ1-TOURENWAGEN

EDELRENNER

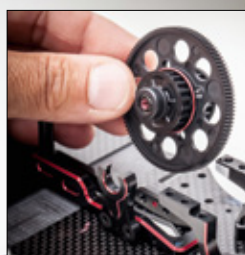
Lange Zeit ist es still gewesen um Xpress. In den letzten Monaten wurde die Marke Xpress neu belebt. Es entstanden ein Xpresso M1 und ein K1. Mit dem neuen Execute XQ1 möchte Xpress an alte Traditionen anknüpfen und präsentiert seinen 1:10er-Elektro-Tourenwagen. Der Import nach Deutschland wird exklusiv von RC-KleinKram übernommen. Wir konnten eins der ersten Fahrzeuge bekommen und haben die ersten Impressionen direkt mit der Kamera festgehalten. <<<<<

FEATURES

- 2,5-Millimeter-Kohlefaserchassis
- 2-Millimeter-Kohlefaser-Top-Deck
- 3 Millimeter starke und sehr flache Dämpferbrücken für einen niedrigen Schwerpunkt
- Starrachse vorn
- Vierspider-Kegeldifferenzial hinten
- Riemenantrieb
- Doppelgelenkkardans vorne
- CVD-Antriebswellen mit Blades hinten
- Aluminium-Getriebegehäuse
- Aluminium-Motorhalter
- Aluminium-Aufhängungsträger mit wechselbaren Kunststoffeinsätzen
- Komplett kugelgelagert
- Variable Doppelarmlenkung
- Spur, Sturz, Anti-Drive, Rollcenter, Bodenfreiheit und vieles mehr einstellbar



Einbau des Mitteldifferenzials



Extrem flache 3-Millimeter-Kohlefaserbrücken wurden dem Fahrzeug für einen niedrigen Schwerpunkt spendiert



Blick auf die vordere Aufhängung. Die unteren Querlenker können auf beiden Seiten eingesetzt werden



Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK



Konect 80 SCT WP-Regler von B2BFOX

B2BFOX

Der **Konect 80 SCT WP-Regler** lässt sich durch einen separaten Programmierschluss und die beiliegende Programmierkarte programmieren, ohne dass man vorher die vorhandenen Verbindungen im Fahrzeug lösen muss. Er verfügt zudem noch über etliche Sicherheitssysteme, um die Elektronik wie LiPo, Fernsteuerung, Regler und Servos vor Beschädigung durch beispielsweise eine Verpolung, Überhitzung, Kurzschluss oder Unterspannung zu schützen. Es gibt ihn als Combo mit Programmierkarte und Motor.

DER HIMMLISCHE HÖLLEIN

Der Himmlische Höllein hat zwei **D-Power-Ladegeräte** neu im Programm. Dabei können beide Lader mit 11 bis 15 Volt oder 100 bis 240 Volt versorgt werden, so ist kein zusätzliches Netzteil nötig. Es können alle derzeit im Modellbau üblichen Akkus (NiCd, NiMH, LiPo, LiFe, LiIo und Bleiakkus) von 1 bis 6 Zellen (LiXX) beziehungsweise 1 bis 14 Zellen (NiXX) geladen, entladen oder gepflegt werden. Durch den eingebauten Balancer werden die LiXX-Akkus während des Ladens perfekt balanciert. Das Premium 80 bietet dabei eine maximale Leistung von 80 Watt (0,1 bis 7 Ampere), beim Premium 200 sind es maximal 200 Watt (0,1 bis 12 Ampere). Erhältlich ist das Premium 80 für **79,90 Euro**, das Premium 200 gibt es für **139,90 Euro**.

Anzeige



Ladegeräte vom Himmlischen Höllein

Klebeband vom Himmlischen Höllein



Beim Himmlischen Höllein sind die **glasfaserverstärkten Klebebander** von 3M nun in diversen Breiten erhältlich. Das mit lösemittelfreiem Kleber versehene Klebeband ist dabei über Kreuz mit Glasfaserfäden verstärkt. Gerade bei der Verstärkung und Reparatur von Karosserien oder zum Befestigen von Akkus leistet es so hervorragende Dienste. Erhältlich sind die Klebebander ab sofort in den Breiten von 15, 25, 36 und 50 Millimeter. Die Preise pro Rolle liegen dabei zwischen **4,25 und 13,40 Euro**.

HB RACING

Die HB Racing **Modul 0,8-Zahnräder** sorgen laut Hersteller für einen ruhigeren Lauf sowie eine einfachere Justierung. Hier kann der Fahrer nun zwischen vier Übersetzungen wählen. Die Zahnäder sind aus hochfestem Stahl hergestellt und können in den Nitro-Buggys HB Racing D817 und D815 eingesetzt werden.

Zahnäder von HB Racing



Der Heckflügel von HB Racing

Der **Heckflügel** von HB Racing aus Nylon hat ungefähr das gleiche Gewicht wie sein Pendant aus Lexan, ist jedoch laut Hersteller wesentlich robuster. Durch Verstrebungen wird er noch stabiler, außerdem hilft seine spezielle Konstruktion dabei, mehr Gewicht auf das Modell zu bringen. Somit werden keine zusätzlichen Gewichte am Flügel selbst gebraucht. Die Montage wird durch die mitgelieferten Schrauben einfach und flexibel gestaltet. Der Heckflügel ist für 1:8er-Buggys und -Truggys geeignet.

Nylon-Heckflügel von HB Racing



HORIZON HOBBY

Der **ECX 4WD Barrage Doomsday** von Horizon Hobby ist ein Einsteigertruck mit einer außergewöhnlichen Optik. Der 1:10er verfügt über Allradantrieb, Einzelradaufhängung, einen Hochleistungs-Brushed-Motor, spritzwassergeschützte Elektronik und mehr. Er kommt inklusive einer Spektrum STX2-Fernsteuerung, einem Akku mit 900 Milliamperestunden Kapazität und Automatiklader. Für die lange Haltbarkeit ist ein Metall-Stirnrad verbaut, die Stoßfänger sind aus leichtem Aluminium. Das Modell ist 417 Millimeter lang, 196 Millimeter breit und wiegt 1.300 Gramm. Der Preis: **219,99 Euro**.

Der **ECX Barrage Truck** in 1:12 von Horizon Hobby ist nun als RTR-Kit-Version verfügbar. Das Modell kommt samt kompletter Elektronik und dem benötigten Montagewerkzeug. Die



ECX Barrage Truck RTR-Kit von Horizon Hobby

ECX 4WD Barrage Doomsday von Horizon Hobby



Lexan-Karosserie ist unlackiert. Der Crawler verfügt über Sperrdiffs, Allrad-Antrieb, einen 60-Ampere-Brushed-ESC und einen Brushed-Motor sowie ein spritzwassergeschütztes Servo. Auch Akku und Funke sind enthalten. Der Preis: **189,99 Euro**.

MULTIPLEX

Das **Servo HSB-9381TH** ist ein kraftvolles Brushless-Servo mit einem Gehäuse aus Vollaluminium und mit Titangetrieben. Es hat eine konstante Stellkraft von 34 Kilogramm pro Zentimeter bei 4,8 bis 8,4 Volt. Durch die Standardgröße ist es besonders als Lenkservo für Offroader im Maßstab 1:8 geeignet. Aber auch als Gas-Brems-Servos in Modellen aller gängigen Maßstäbe ist es nutzbar. Der Preis: **209,90 Euro**.

HSB-9381TH-Servo von Multiplex



HERSTELLER Kontaktdaten

B2BFOX
Engelder Straße 25, 50321 Brühl
Telefon: 022 32/150 18 34, Fax: 022 32/150 18 35
E-Mail: info@b2bfox.de, Internet: www.b2bfox.de

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

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

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

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

PRO-LINE RACING
P.O. Box 456, Beaumont, CA 92223
Internet: www.prolineracing.com

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

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

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

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

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

TRAXXAS
6250 Traxxas Way, McKinney, TX 75070
Internet: www.traxxas.com

T+M MODELS (Vertrieb in der Schweiz)
Klosterzelgstraße 1, 5210 Windisch, Schweiz
Telefon: 00 41/564 42 51 44
E-Mail: tm.models@bluwin.ch
Internet: www.tmmmodels.ch

XCITERC MODELLBAU
Autenbachstraße 12, 73035 Göppingen
Telefon: 071 61/407 99 31, Fax: 071 61/407 99 99
E-Mail: info@xciterc.de
Internet: www.xciterc.com



Ford Raptor Desert Truck-Karosserie von Pro-Line Racing

PRO LINE

Neu bei Pro-Line Racing ist eine Karosserie für Short Course-Trucks im Design des **Ford Raptor Desert-Trucks**. Die Karosserie ist detailliert gestaltet und wird mit den passenden Stückern geliefert. Sie kann je nach Wunsch farblich gestaltet werden.



Reifen von PROform

In der PROform-Produktlinie von Pro Line gibt es nun erstmals auch eigene **Reifen**. Sie wurde speziell für den Vintage Trans Am hergestellt. Die Pneu sind für alle Untergründe geeignet und kommen inklusive Einlage zum Kunden.



Corvette-Karosserie von PROform

Von PROform gibt es bei Pro Line nun eine offiziell lizenzierte **Corvette C7.R-Karosserie** an. Sie ist sehr detailliert gearbeitet und für 190-Millimeter-Tourenwagen ausgelegt. Sie ist mit verschiedenen Decals ausgestattet, die Höhe lässt sich um 10 Millimeter verstellen. Sie ist aus Polycarbonat hergestellt und kommt mit Fenster-Abdeckungen und Klarsicht-Schutzschicht.

RC4WD

Für den Chevrolet Blazer von RC4WD gibt es nun neue **Body-Sets** mit verschiedenfarbigen Karosserien. Sie sind sehr detailliert gestaltet, verfügen über eine schwarze, detailgetreue Inneneinrichtung, Chrometeile, Aussparungen für die Beleuchtung, transparente Scheiben aus Hartplastik, alle Embleme und diverse Magnete, mit denen einzelne Teile fest am Platz gehalten werden.



Chevrolet Blazer Body-Kits von RC4WD

Anzeige



Neu bei RC4WD ist ein **Scale-Anhänger** für Trialer im Maßstab 1:10. Er besteht aus Stahl- und Aluminium-Teilen, die CNC-gefertigt und gestanzt sind. Das Modell ist schwarz pulverbeschichtet, besitzt eine Anhängerkupplung und ist mit einer LED-Beleuchtung ausgestattet, die mit Batterien betrieben wird. Er ist 285 Millimeter lang, 180 Millimeter breit und wiegt 962 Gramm.



Scale-Anhänger von RC4WD

Anzeige





Markt

RIPMAX

Neu bei Ripmax ist die **Empfänger-Akkuweiche DPS900** mit elektronischem Sicherheits-Schalter für Empfängerstromversorgung durch zwei Akkus. Sie ist passend für alle Futaba-Empfänger und andere Hersteller mit gleichem Stecksystem. Um die optimale Leistung von starken und schnellen Servos überhaupt nutzen zu können, bedarf es einer Stromversorgung, die die notwendigen, hohen Ströme schnell und verlustfrei direkt zu den Servobuchsen am Empfänger führt. Zusätzlich muss die Stromversorgung auch bei Ausfall eines Akkus noch funktionieren. Diese Sicherheits-Funktionen stellt die DPS900 zur Verfügung, bei gleichzeitiger Minimierung von störanfälligen Bauteilen. Der Preis: **69,95 Euro**.

Empfänger-Akkuweiche von Ripmax



ROBITRONIC

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



RSx3-Servos von Robitronic

Neu bei Robitronic sind die farbenfrohen **Sendertaschen** von Speedmind in vielen verschiedenen Ausführungen. Sie sorgen nicht nur für eine gute Transportabilität der wertvollen Fernsteuerungen, sondern bieten auch besten Schutz im rauen RC-Betrieb. Der Preis: **54,- Euro**.

Sendertaschen von Robitronic



Neu bei Robitronic ist das **Reeper Wheelie-Bar-Kit**. Dieses verhindert ungewollte Rückwärtsüberschläge bei extremer Beschleunigung. Der Neigungswinkel lässt sich auf 40 Grad oder auf extreme 45 Grad einstellen. Das Kit kommt inklusive Schrauben und Kugellagern. Der Preis: **38,90 Euro**.

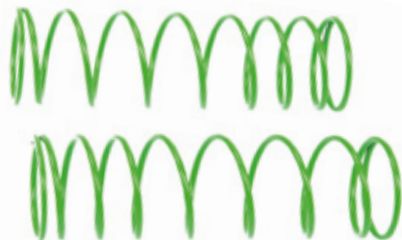


Seitenplatte von Robitronic



Reeper Wheelie-Bar-Kit von Robitronic

Robitronic bietet nun eine **Seitenplatte** für den Reeper von CEN Racing aus hochfestem 3,5-Millimeter-Kohlefasermaterial an. Diese ist sowohl leicht, als auch besonders fest. Damit wird das Fahrzeug noch verwindungssteifer. Der Preis: **83,40 Euro**.



Stoßdämpferfedern von Robitronic

Bei einer Leistung von 40 Ampere im Betrieb mit 3s- bis 4s-LiPos verfügt der neue Regler **Platinum Pro** von Robitronic über eine Startup-Funktion für sanften Anlauf und eine programmierbare Bremsfunktion. Ein Hochleistungs-Mikroprozessor mit der Betriebsfrequenz bis zu 50 Megahertz bringt hohe Kompatibilität und Fahrleistungen. Schutzmechanismen und ein umfangreiche Programmier- und Einsatzmöglichkeiten zeichnen diesen Regler aus. Er ist auch als 25-Ampere-Version erhältlich. Der Preis: **49,91 Euro**.



Platinum Pro-Regler von Robitronic

Robitronic bietet spezielle **Stoßdämpferfedern** für Besitzer des CEN-Monstertrucks „Reeper“. Sie sind länger und stärker als die Serienfedern sowie progressiv gewickelt. Sie sind farblich passend zur jeweiligen Reeper-Karosserie erhältlich. Der Preis: **16,70 Euro**.

LiPo-Competition-Pack von Robitronic



Robitronic bietet mit den **LiPo-Competition-Packs** in 6s-Konfiguration mit 4.500 Milliamperestunden Kapazität für hohe Ansprüche an. Die konfektionierten Zellen sind dank des stabilen Hardcases geschützt und so vor mechanischen Schäden sicher. Das Anschlusskabel mit dem XT90-Stecker, sowie auch das Balancerkabel werden praxisgerecht auf der Oberseite des Akkus herausgeführt. Der Preis: **118,99 Euro**.

SERPENT

Serpent bietet nun ein stabileres und leichteres **4-Millimeter-Chassis** für den Cobra SRX8E-Buggy an. Durch das Hartbeschichtungs-Verfahren soll es Einschläge besser wegstecken. Das Chassis hat nun ein Gewicht von nur noch 294 Gramm. Optional kann noch eine Skidplate angebracht werden.



Chassis für den 1:8er-Buggy Cobra SRX8E von Serpent

Leichter, aber dicker ist das neue **Alu-Chassis** für den Spyder SDX4 1:10 von Serpent. Während das Standard-Chassis 2 Millimeter dick ist, bringt es das Neue auf 2,5 Millimeter. Somit federt das Fahrzeug weniger ein und lässt sich einfacher steuern. Auch die Traktion wird dadurch verbessert.

Aluminium-Chassis für den Spyder SDX4 von Serpent



Die **Schlingerdämpfer-Halteplatten** von Serpent ändern die Bewegungsabläufe des vorderen Schlingerdämpfers. Damit wird die Beherrschbarkeit des RC-Cars verbessert. Sie sind aus Carbon gefertigt und haben einen Durchmesser von 7 Millimeter.



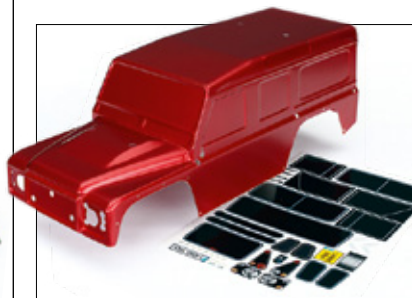
Schlingerdämpfer-Halteplatten von Serpent



FX K301-Motoren von Team XRAY

SMI MOTORSPORT/T+M MODELS

Die neuen **FX K301-Motoren** von Team XRAY basieren auf den K3-Modellen und sollen diese nun ersetzen. Dabei kommen einige Neuerungen zum Einsatz. So wurde der Verbrauch durch eine effizientere Konstruktion gesenkt. Auch die Backplate wurde neu designt. Durch neue Fertigungstechniken sind die Motoren laut Hersteller passender und robuster gestaltet. Die Motoren sind für 1:8er-Offroadler geeignet. Sie verfügen über eine 14-Millimeter-Kurbelwelle mit Silikonbeschichtung, einen CNC-gefertigten Silizium-Kolben, einen Hubraum von 3,5 Kubikzentimeter und wiegen 349 Gramm.



Karosserien für den TRX-4 von Traxxas

Für den TRX-4 Scale- und Trial-Crawler von Traxxas sind nun neue **Karosserien** verfügbar: Zum einen bereits lackiert in den Farben Rot oder Grau, zum anderen unlackiert. Die Karosserien sind in allen Versionen bereits vorgeschnitten und bestehen aus tiefgezogenem Lexan.

TRAXXAS

Neu bei Traxxas ist der **LaTrax Desert Prerunner Offroad Race Truck** im Maßstab 1:18. Das RTR-Set kommt voll aufgebaut zum Kunden und beinhaltet das 4WD-Modell mit Metall-Getrieben, eine Fernsteuerung und die benötigten Akkus. Das Chassis ist aus Verbundwerkstoff gefertigt, die RC-Komponenten sind alle spritzwassergeschützt.



LaTrax Desert Prerunner Offroad Race Truck von Traxxas



XCITERC

Neu bei XceedRC ist **Masking Tape** in verschiedenen Ausführungen. Es ist in den Maßen 18 Meter x 10 Millimeter, 18 Meter x 18 Millimeter, 18 Meter x 40 Millimeter und als **doppelseitiges Klebeband** in 2 Meter x 20 Millimeter erhältlich. Auch verschiedene Farben sind verfügbar.

Masking Tape von XciteRC

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

RC-Car-Sport vom Feinsten bei der Truggy-DM 2017



Text und Fotos: Michael Klaus

SPANNUNG PUR

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Die diesjährigen Deutsche Meisterschaft in den Klassen ORT und ORET fand in diesem Jahr vom 30. Juni bis 02. Juli auf der permanenten Rennstrecke des MRC-Leipzig statt. Bereits Monate zuvor begannen die Vorbereitungen für das Event. Die Vereinsmitglieder haben keine Mühen gescheut und die Strecke umgebaut. Das Layout blieb auf der knapp 230 Meter langen Strecke unverändert. Zusätzlich wurden einige Sprungkombinationen mit Teppich ausgelegt. Der Rest der Strecke bestand aus Lehmboden. Die heikelste Stelle in der Streckenführung war die Vierer-Sprungkombination, die 2-2 oder 3-1 gesprungen wurde. Speziell an dieser Stelle gab es viele Abflüge zu sehen und der entsprechende Helfer hatte einiges zu tun. Doch der Reihe nach.



Zum Trainingsstart am Freitag war die Strecke von dem Regen in der Nacht noch feucht. Mit Sägespännen legten die Helfer vom MRC-Leipzig die Strecke trocken, sodass das Training ab 11 Uhr begonnen werden konnte. Viele Teilnehmer waren schon angereist und nutzten das ausgiebige Training in Gruppen. Nach dem letzten Trainingslauf war Johannes Klett in der Klasse ORT Schnellster vor Sascha Nelson und Frank Heydenreich. In der Elektroklasse der Truggys führte Thomas Mager vor Robert Gillig und Stev Krause die Rangliste an.

Briefing

Der Samstag begann bei schönem Wetter mit den letzten beiden Trainingsläufen. Zu Beginn gab es die obligatorische Fahrerbesprechung. Für die neue Gruppeneinteilung wurden die drei schnellsten aufeinanderfolgenden Rundenzeiten gewertet und die Teilnehmer in ihre Gruppen eingeteilt. Im Fahrerlager griffen die Teilnehmer nochmal zum Werkzeug und schraubten an ihren Fahrzeugen. Schließlich galt es, für die Vorläufe ein gutes Setup zu erarbeiten und die passenden Reifen zu finden, um ein gutes Ergebnis zu erzielen.

Ab dem Mittag begannen die fünf Vorläufe. Bis zum dritten Vorlauf blieb es trocken und dann kam ein kurzer Regenschauer zum vierten Vorlauf. Dieser war zwar heftig, aber nur kurz, sodass der fünfte Lauf auf fast trockener Strecke gefahren



Das offizielle DM-T-Shirt vom MRC-Leipzig



Die Teilnehmer der Truggy-DM 2017

wurde. Währenddessen gab es an der Spitze noch ein paar Änderungen. Johannes Klett behauptete seine Führung in der Klasse ORT weiterhin. Dahinter schob sich Sascha Nelson auf Platz zwei vor Ronny Schiffner, Jonas Bauer und Max Heydenreich. Auf den weiteren Positionen war das Fahrerfeld dicht beieinander. Ein Fehler entschied hier um jeden Platz. In der Klasse ORE8T war es Stev Krause, der immer besser in Fahrt kam. Er führte die Rangliste vor Thomas Mager, Robert Gillig und Ennio Pietschmann an.

Bevor am Sonntag die aufsteigenden Finals gestartet wurden, nutzten die Teilnehmer den Samstagabend, um sich auf den Finaltag vorzubereiten und zu stärken. Unter den Pavillons wurden die Fahrzeuge vorbereitet und bis in die Nacht geschraubt. Zwischendurch wurde gegrillt und Erfahrungen ausgetauscht. Es herrschte eine freundschaftliche Stimmung unter den Teilnehmern. Der Renntag wurde in lockerer Atmosphäre beendet.

Leistungsdichte

Der Sonntag war der Finaltag. Bereits am Morgen starteten die ersten aufsteigenden Finalläufe. In jedem Finale stiegen die ersten Piloten in das nächsthöhere Finale auf, also war es theoretisch möglich, vom letzten Platz noch den Sieg zu erreichen. Aufgrund der großen Leistungsdichte wurde dies von Finale zu Finale immer schwieriger. Bis zum Mittag wurde um jeden Platz gekämpft. Trotz aller Verbissenheit liefen diese aufsteigenden Finalläufe sehr fair ab. Bereits eine Vorentscheidung um den ersten Titel fiel in der Klasse ORET zu Gunsten von Stev Krause. Er konnte die ersten beiden Finalläufe für sich entscheiden.

Anders als in der Nitroklasse werden diese dreimal mit einer Fahrzeit von jeweils 10 Minuten gefahren. Da liegt der Vorteil eindeutig bei den Nitros, die nur in der Box nachgetankt werden und gleich weiterfahren können. Dies macht eindeutig den Reiz dieser Klasse aus. Nach der Mittagspause fielen die Entscheidungen in den einzelnen Finalläufen. Den Anfang machte das Junior-Finale zwischen Stev Krause und Maddox Venus. Beiden blieben bis zum Ende von einem Ausfall verschont. Nach seinem Sieg in der Klasse ORET merkte man in dem Finale die spürbare Erleichterung. Stev Krause führte das Rennen an und zur Freude von seinem Vater Mirko Krause konnte er sich den Junior-Titel vor Maddox Venus sichern. Ein tolles Ergebnis für ihn.

Im Anschluss daran waren die 40+ Fahrer an der Reihe. Von Beginn an zeigten die Fahrer einen sehenswerten Kampf um die ersten Positionen, wobei sich Andre



Auf diese Pokale konnten sich die Gewinner freuen

Kuchenbecker sichtlich an der Spitze vor Holger Schmidt und Ingo Wanning absetzen konnte. Bis zum Ziel gab Andre Kuchenbecker seine Führung nicht mehr ab, was für ihn den Deutschen Meistertitel 40+ bedeutete. Vizemeister wurde Holger Schmidt vor Ingo Wanning.

Kopf an Kopf

Bevor das 40-minütige Finale um den Deutschen Meistertitel 2017 in der Klasse ORT gestartet wurde, fiel die Entscheidung im dritten und letzten Finale der ORET-Fahrer. Stev Krause stand bereits als Titelträger fest, jedoch hatten Thomas Mager und Robert Gillig noch die Chance auf den Vizetitel. Im letzten Finale trat Stev Krause trotz seines Siegs nochmal an. Dies war ein Vorteil für Thomas Mager, der nur bei einem Sieg von Robert Gillig um seinen Vizetitel hätte bangen müssen. Zwar konnte sich Robert Gillig an Thomas Mager auf Platz 2 schieben, jedoch zeigte Stev Krause nochmals in diesem Finale, dass er völlig verdient den Titel gewann.

Mit großer Spannung wurde dem 40-minütigen Finallauf der Klasse ORT entgegengefiebert. Besonders groß war zuvor die Anspannung in den beiden Halbfinalläufen. Einer war überglücklich das Finale



Die Streckenverhältnisse waren nicht immer ideal





Die ersten drei der Klasse ORT 40+ von links: Holger Schmidt (2), Andre Kuchenbecker (1) und Ingo Wanning (3)

zu erreichen: Mario Unverzagt konnte es noch dem schlechten Vorlaufergebnis kaum fassen, dass er vom Viertelfinale den Einzug ins Finale schaffte. Vor ihm setzten sich die Favoriten aus den Vorläufen durch. Wie stark das Teilnehmerfeld zusammengerückt ist, zeigten die beiden Halbfinale. Der neue Deutsche Meister 40+ Andre Kuchenbecker und Paul Haesslich verpassten dieses denkbar knapp, nachdem beide in den Vorläufen gut platziert waren.

Der OR-Referent Ralf Bauer bekam vom Rennleiter die ehrenvolle Aufgabe, die Finalisten vor dem Endlauf vorzustellen. Ralf Bauer machte dies in seiner einzigartigen Weise. Völlig überrascht nach



In der Klasse ORET setzt sich Stev Krause (Mitte) vor Thomas Mager (links) und Robert Gillig durch

Die ersten drei der Klasse ORT von links: Johannes Klett (2), Ronny Schiffner (1) und Sascha Nelson (3)

seinem Halbfinalsieg startete Max Heydenreich vor Sascha Nelson von Startplatz 1 in den Finallauf. Mit 40 Minuten Fahrzeit eine echte Herausforderung an Mensch und Material. Hinter den beiden lauerten Ronny Schiffner, Jonas Bauer, Johannes Klett, Frank Heydenreich, Steven Sattler, Mario Unverzagt, Stev Krause und Benjamin Klode.

ERGEBNISSE

40+:

1. Andre Kuchenbecker
2. Holger Schmidt
3. Ingo Wanning
4. Christof Braungart-Zink
5. Michael Wanning
6. Markus Bulang
7. Thomas Mattick
8. Holger Endter
9. Dirk Quittel

ORET:

1. Stev Krause
2. Thomas Mager
3. Robert Gillig
4. Ennio Pietschmann

ORT:

1. Ronny Schiffner
2. Johannes Klett
3. Sascha Nelson
4. Max Heydenreich
5. Frank Heydenreich
6. Steven Sattler
7. Jonas Bauer
8. Mario Unverzagt
9. Benjamin Klode
10. Stev Krause



Der Truggy von Ronny Schiffner liegt knapp vorne



Teilweise ging es eng zu

Nach wenigen Minuten war die Frage, wann wer zum ersten Tankstopp in die Box musste. Wie in der Formel 1 zählt auch im RC-Car-Sport jede Sekunde. Nach dem ersten Tankstopp sortierte sich das Fahrerfeld neu. An der Spitze kam es zu einem Zweikampf zwischen Johannes Klett und Ronny Schiffner, wobei die Verfolger in Schlagdistanz blieben. So lief das Rennen weiter bis zur 34. Minute. Ab da stieg die Spannung ins Unermessliche. Der Zweikampf zwischen Johannes Klett und Ronny Schiffner war toll anzusehen. Die Zuschauer und Teilnehmer an der Strecke sahen RC-Car-Sport vom Feinsten. Ronny übernahm die Spitze, der seinerseits von Johannes Klett mächtig unter Druck geriet. Nach der Vierer-Kombination war Johannes Klett kurz in Führung, doch nach der Zählschleife nahm er die Kurve zu eng und sein Fahrzeug blieb am Reifen hängen. Der Helfer musste ihn wieder einsetzen und Ronny Schiffner konnte ein paar Meter herausfahren.

Johannes Klett schloss zu Ende des Laufes auf Ronny Schiffner auf, der mehr auf Sicherheit fuhr. Dies rächte sich und Johannes Klett übernahm wiederum in der Vierer-Kombination die Führung. Dann drehte sich der Spieß um und Ronny ließ es fliegen. Die Anspannung bei den Fahrern war deutlich zu sehen und zu spüren. Zwischendurch gab es Applaus bei den Führungswechseln. Die Entscheidung fiel in den letzten beiden Minuten. Beiden Piloten fuhr parallel auf die Vierer-Kombination und beim zweiten Doppelsprung berührten sich die Räder der Fahrzeuge. Ronny Schiffner konnte weiterfahren, aber das Fahrzeug von Johannes Klett blieb auf dem Dach liegen. Dies war die Vorentscheidung um den Titel.

Gelungenes Finale

Ronny Schiffner fuhr die letzten beiden Runden ruhig zu Ende, obwohl bei ihm die Anspannung noch

groß war. Mit 2 Sekunden Vorsprung siegte er vor Johannes Klett. Durch den Zweikampf ging der Kampf um Platz 3 etwas unter. Diesen sicherte sich Sascha Nelson vor Max und Frank Heydenreich. Am Ende waren sich alle einig, dass dies ein tolles Finale zum Abschluss war.

Bei dem Rennen gab es vom DMC eine schöne und praktische Magnetschale für Kleinteile für jeden Teilnehmer. Eine tolle Idee ließ sich der veranstaltende Verein einfallen. Der MRC-Leipzig spendierte jedem Teilnehmer ein T-Shirt als Erinnerung für die Deutsche Meisterschaft 2017, welche mit der Siegerehrung nach drei sehenswerten und ereignisreichen Läufen ihren Abschluss fand.

««««



Johannes Klett wurde Deutscher Vizemeister in der Klasse ORT. In einem tollen Finallauf musste er sich nur Ronny Schiffner geschlagen geben



Schnell nachtanken. Hier mit einer Tankflasche, andere verwendeten Schnelltankpistolen



Die Offroad-Strecke des MRC Leipzig

Das kann der Elektro-1:8er von HB

Text und Fotos:
Patrick Garbi

WELTMEISTER UNTER STROM

Dass HB-Racing als amtierender Weltmeister der Klasse 1:8 Nitro-Offroad eine Elektro-Version seines legendären Geländewagens auf Basis der erfolgreichen D8-Plattform nachschieben würde, war letztlich nur eine Frage der Zeit. Doch zahlreiche Tests in Bezug auf das beste Konzept sowie ausgiebige Probefahrten des Teams, allen voran Weltmeister David Ronnefalk, stellten die Fans auf eine harte Geduldsprobe. Im Frühjahr stand der Elo endlich in den Startlöchern und musste zeigen, ob sich das Warten gelohnt hat.

Nicht ohne Stolz kann HB-Racing von sich behaupten, auch mit dem E8'17 einen Einstand nach Maß aufs Parkett gelegt zu haben. Denn wie zuvor beim D8 Nitro, dessen Karriere inzwischen 10 Jahre anhält und durch zwei Weltmeistertitel gekrönt wurde, konnte die Truppe um Chefdesigner Torrance Deguzman auch mit dem E8'17 bereits vor der offiziellen Einführung des Chassis einen prestigeträchtigen Sieg bei der Elektro-Offroad-Europameisterschaft erringen. Kein Wunder also, dass sowohl das Interesse als auch die Erwartungen entsprechend hoch waren. Nur so viel vorab, abgesehen von einem Faible bezüglich der Chassis-Verstrebung, hat der E8'17 nicht enttäuscht.

Neue Mitte

Der E-Antrieb erfordert gegenüber einem Nitro-Modell einige Änderungen. Fakt ist, dass Drehstrommotor, Brushless-Regler und Akku-Pack andere Forderungen an das Layout eines Offroad-Chassis stellen, als ein Verbrennungsmotor. Während sich einige damit begnügen, Vorhandenes möglichst einfach und kostengünstig anzupassen – auch durchaus erfolgreich – geben andere Fabrikanten dem individuellen



Elektro-Konzept den Vorrang. Zu Letzteren gehört auch HB-Racing, die dem E8'17 sicherlich eines der auffälligsten Konzepte spendiert haben. Dies in Bezug auf den zentralen Antriebsstrang des Fahrzeuges, der genau mittig in der Längsachse verläuft und bei dem das Mitteldifferenzial quasi unmittelbar vor der Hinterachse Platz findet.

Daraus ergeben sich sehr ungleiche Kardanwellen, hinten 34 und vorne 185 Millimeter lang. Dies gilt im Übrigen auch für die beiden Chassis-Streben, die sich, ähnlich wie ein Top-Deck, jeweils zwischen dem Getriebekasten und den Bulkheads des Mitteldifferenzials abstützen. Auf den ersten Blick eine logische und funktionelle Kombination, die sich in der Praxis allerdings als das Gegenteil entpuppt. Zum einen, weil die beiden Streben die Demontage des

Mitteldifferenzials trotz geteilter Lagerböcke behindern und zum anderen sich die vordere Strebe bei heftigen Einschlägen aufgrund der Überlänge schon mal deformieren kann – sich also verbiegt. Doch dazu mehr im Fahrbericht.

Begleitung

Die restlichen Komponenten verteilen sich beidseitig der Mitte, wobei die linke Hälfte dem oder den Akku(s) vorbehalten ist. Eine Lochreihe in der Chassisplatte lässt bereits erahnen, dass sich der Energiespender, der unmittelbar auf der Grundplatte montiert wird, variabel positionieren lässt. Tatsächlich können die beiden äußerst stabilen Halter aus Composite-Material verschoben werden. Dies allerdings nur, wenn ein 4s-Akku oder zwei 2s-Akku-Packs in Shorty-Bauweise Verwendung finden. Wer



Die wesentlichen Teile des E8'15 im Überblick

allerdings auf maximale Fahrzeit spekuliert, wird an einem langen 4s-Akku oder auch hier an zwei in Reihe geschaltete 2s-Standard-Packs in klassischer Bauweise nicht vorbei kommen. Das ist aber auch völlig in Ordnung und bietet ausreichend Flexibilität in Sachen Gewichtsverteilung. Eine 2,5 Millimeter dicke CFK-Strebe, die mittels Muttern auf den erwähnten Halterungen befestigt wird, garantiert den sicheren Halt der teuren und sensiblen Hardcase-Akkus, deren Gewicht schließlich nicht unerheblich ist.

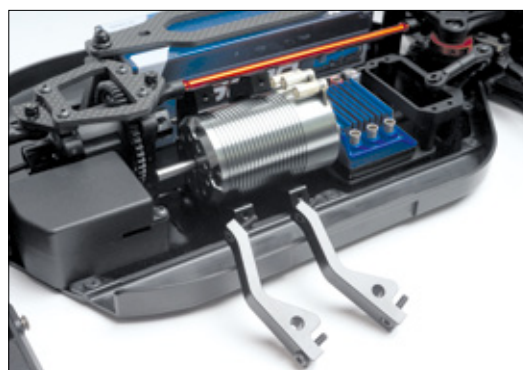
Das Gegengewicht auf der anderen Seite des Antriebsstrangs bilden die verbleibenden Elektronik-Teile, die sich wie an einer Perlschnur aneinanderreihen. Den Anfang macht das quer zur Fahrtrichtung positionierte Lenkservo, das wie bei allen Fahrzeugen der D8-Plattform unmittelbar hinter dem Lenktrapez inklusive Servo-Saver montiert ist. Ihm folgt die Halterung beziehungsweise Montageplatte für den Fahrregler, die ausreichend groß ist, um die gängigsten Brushless-Regler dieser Klasse aufnehmen zu können. Außerdem erlaubt diese Konfiguration eine sehr übersichtliche und vor allem kurze Verkabelung, sowohl zum Fahrakku, als auch zum Motor. Apropos Motor, er ist das vorletzte Element der Reihe und beansprucht eine zentrale Position auf dem schwarz eloxierten Chassis aus 3 Millimeter dickem Duraluminium.



Lightweight-Lenkpfosten, Kugellager, Servo-Saver-Arm aus Alu und Einstellmutter mit Arretierung – das sind die Zutaten der Trapez-Lenkung



Die Lagerböcke des Mitteldifferenzials sind geteilt, das erleichtert die Wartung sowie Änderungen in Bezug auf die Viskosität des Öls



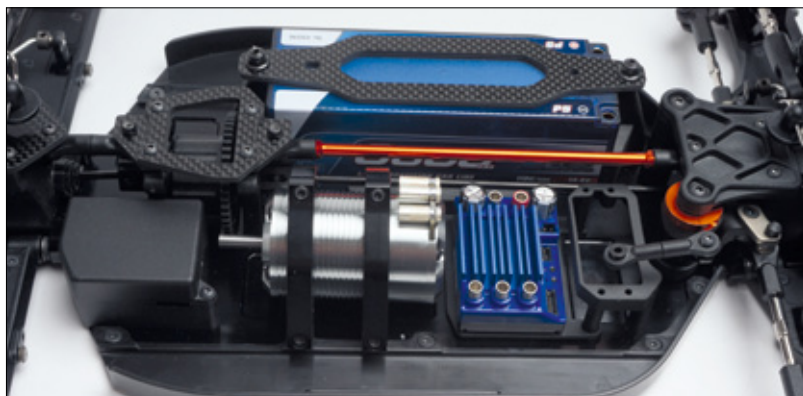
Der Motorträger mit Klemmfunktion ist ein Novum, das Ritzelspiel wird durch Verschieben desselben unter der Bodenplatte eingestellt

Spezialhalter

Besonders hervorzuheben ist der außergewöhnliche Motorhalter, bei dem der Motor nicht wie gewöhnlich an der Stirnseite mit der Halterung verschraubt, sondern einfach mittels Bügeln an zwei Grundelementen geklemmt wird. Dieses System ermöglicht nicht nur den schnellen und problemlosen Ein- und Ausbau des Motors, es eröffnet auch gewisse Freiheiten in Bezug auf die genaue Positionierung desselben, in Abhängigkeit von der Gehäuse- und Wellenlänge (Ritzelmontage). Dabei erfolgt die Justierung des Zahnflankenspiels durch Verschieben der Halterung dank entsprechender Langlöcher in der Chassisplatte, ganz nach dem Vorbild der Verbrennermodelle. Den Abschluss bildet schließlich eine kompakte Kunststoffbox zur Aufnahme eines Empfängers normaler Größe, wobei noch ausreichend Platz für den Transponder

Die Verarbeitung und Dimensionierung der drei Kegeldifferenziale ist tadellos, das gilt auch für die Haltbarkeit





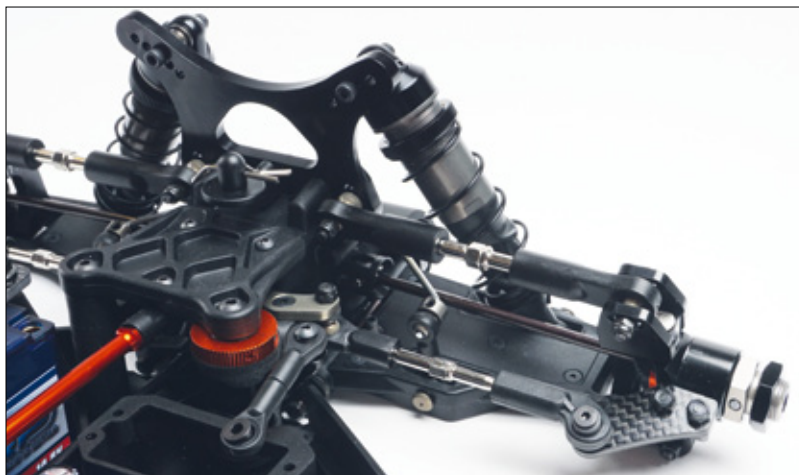
Schwarz ist die dominierende Farbe des zentralen Antriebstrangs und der Aufhängung. Sie wird lediglich durch ein paar orangene Akzente unterbrochen



Die bestens ausgestatteten Dämpfer sind mit denen des D8'15 identisch. Nur der Farb-Code (Härte) der vorderen Federn hat sich geändert

bleibt. Bleibt zu berücksichtigen, dass angesichts der Distanz zwischen Regler und Lenkservo zum Empfänger die Anschlusskabel unter Umständen zu kurz und somit zu verlängern sind.

Die komplette Vorder- und Hinterachse wurde eins zu eins vom bewährten Verbrennerchassis übernommen, das – wie bereits erwähnt – seit knapp einem Jahrzehnt kontinuierlich weiterentwickelt wurde. Daher zählen zu den aktuellen Highlights sowohl die Triebblinge der beiden Kegeldifferenziale, die gleichzeitig als Aufnahme für die zentralen Kardanwellen dienen, als auch die schwarz eloxierten Dämpferbrücken aus Aluminium, deren Geometrie in mehreren Etappen adaptiert wurde. Die geschlossenen Schwingen in Sandwichbauweise, die mittels CFK-Einsätzen zusätzlich versteift werden können, dürfen natürlich ebenso wenig fehlen, wie die Fixierung der Dämpfer und Stabilisatoren anhand kurzer Aluminiumstifte, die mit M3-Madenschrauben arretiert werden.



Die Vorderachse im Detail. C-Hub und Radträger wurden aufwändig CNC-gefräst, während der Lenkhebel aus CFK separat austauschbar ist

Zu den Ausstattungshighlights des E8'17, die unter anderem den nicht unerheblich Anschaffungspreis des Chassis zumindest teilweise begründen, gehören zweifellos die Radträger hinten sowie die C-Hubs und Lenkhebel der Vorderachse. Diese CNC-gefrästen und schwarz eloxierten Teile zeugen vom hohen Qualitäts- beziehungsweise Ausstattungslevel des Chassis. Darüber hinaus können sowohl die Geometrie der Lenkhebel als auch die der hinteren Radträger mittels CFK-Plättchen, die optional in unterschiedlichen Ausführungen angeboten werden, eingestellt werden. Antriebswellen in CVD-Bauweise inklusive Staubschutz-Manschetten, ein kompletter Satz Kugellager und die erstklassigen Öl Druckstoßdämpfer in Ganzmetall-Ausführung einschließlich Volumenausgleich sind selbstverständlich ebenfalls von der Partie.

HB gilt als Erfinder der geschlossenen Schwingen, deren Steifigkeit durch Carbon-Einsätze verändert werden kann



CAR CHECK

HB-Racing E8'17 LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
 Empfohlener Verkaufspreis: 867,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

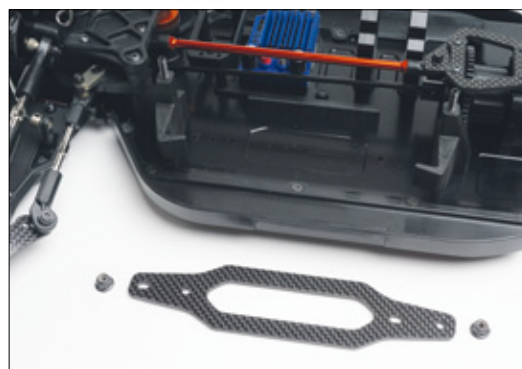
Technik: Vier Öl Druckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Rechts-links-Gewindestangen, CVD-Wellen vorne und hinten, drei Kegeldifferenziale, Stabilisatoren vorne und hinten

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

Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSPROFIS

180 mm
 325 mm
 310 mm
 254 mm
 486 mm
 3.720 g



Der Akku beziehungsweise die Akkus werden von einer passenden Carbon-Platte gehalten



Das Mitteldifferenzial sitzt quasi unmittelbar vor der Hinterachse, der Kardan-Stummel ist gerade mal 34 Millimeter lang



ix8 Regler, 2.400er-Dynamic8-Motor sowie ein 4s-LiPo-Pack von LRP electronic kompletieren das Chassis

MEIN FAZIT



Auch als Elektro-Modell kann der Wettbewerbs-Offroadler von HB Racing neue Akzente setzen. Der Plan, die erfolgreiche Plattform des D8 mit einem maßgeschneiderten Elektro-Antriebskonzept zu bestücken, scheint aufzugehen. Dabei darf man aber nicht den überdurchschnittlichen Preis des Chassis außer Acht lassen, der nur bedingt mit der hochwertigen Ausstattung zu begründen ist.

Patrick Garbi

Gute Fahrperformance
Hohe Verarbeitungsqualität
Viele Einstellmöglichkeiten



Hoher Anschaffungspreis
Vordere Chassisstrebe zu instabil



Yoga mal anders

Während sich die einen im Schneidersitz mit Wellnessmusik und Räucherstäbchen entspannen, genügt dem ambitionierten Racer ein niveauvolles RC-Car. Hierzu zählt zweifelsohne der E8'17, der als Kit in einem großen schwarzen Karton geliefert wird, der außer dem Fahrzeug die notwendigen Öle für Diffs und Dämpfer enthält. Die Karosserie, die sich übrigens sehr schön an die seitlichen Schmutzabweiser des Chassis anschmiegt, stammt ebenso wie der Trifecta Spoiler aus Lexan vom Molding-Spezialisten Pro-Line. Allerdings handelt es sich um die Nitro-Karosserie. Daher ist Vorsicht beim Bohren des Antennenlochs geboten, das nicht mit der Position der Empfängerbox des E8'17 übereinstimmt. Von diesem kleinen Fehler abgesehen, lässt sich das Chassis anhand der lückenlosen Anleitung zügig und mängelfrei montieren, sodass nach wenigen Stunden die Installation der Elektronik stattfinden kann. Eine abschließende Grundeinstellung von Sturz, Spur und Ausfederweg ist unumgänglich, da die angegebenen Maße zur Justierung der Rechts-links-Gewindestangen kein akzeptables Resultat ergeben.

Nachdem das Schmuckstück mit einer blauen LRP-Combo bestehend aus ix8 Regler und dem aktuellen 2.400er-Dynamic8-Motor sowie einem 4s-LiPo-Pack und Sanwa-Servo bestückt war, fehlte nur noch die

Anpassung der Karo, für deren cooles Design Frank Hiermann verantwortlich ist. Für den Test wählte der Autor die permanente Offroad Piste des MAC-Hütschenhausen. Die komplett mit Kunstrasen ausgelegte Strecke ist sehr abwechslungsreich, aber auch anspruchsvoll in Bezug auf die vielfältigen Sprünge. Angesichts des Streckenbelags fiel die Reifenwahl auf die Spiral von Schumacher, dem Profi für Hohlkammereifen auf Kunstrasen- und Hallenstrecken.

Gutes Gefühl

Surrend zischte der E8'17 zum ersten Mal über die sehr lange Gerade und folgte in der anschließenden Rechtskurve willig den Lenkbefehlen ohne Untersteuerungstendenz. Im Gegenteil: Die Reifen krallten sich aggressiv in den grünen Kunstfasern. Nach ein paar zögerlichen Runden war das richtige Feeling gefunden, um den Hightech-Rennboliden so richtig



Die Hinterachse im Detail. Dem Baukasten liegen zwei unterschiedlich „tiefe“ Spoilerhalterungen bei. Die Justierung der Vorspur hinten geht nur durch Austausch des Schwingehalters



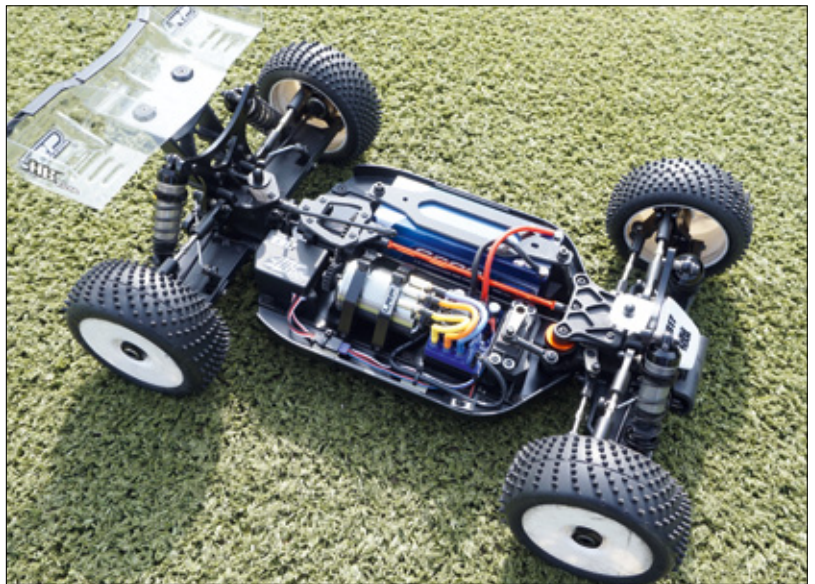
Sowohl die Komponenten der Lenkhebel als auch die der Radträger überzeugen durch einen hochwertigen Mix aus Aluminium, Stahl und karbon



Die beiden Kardanwellen des zentralen Antriebs ragen unmittelbar in die Triebblinge der Differenziale



Spoiler und Karosserie sind von Pro-Line



Ready to Run – der E8'17 vor dem ersten Rollout

fliegen zu lassen. Der 2.400er-Motor schob den E8'17 nicht nur mächtig über die lange Gerade, er produzierte auch genug Vortrieb, sodass sich die verschiedenen Sprünge gefühlvoll anfahren ließen.

Doch wehe, man verpasste den Rythmus auf dem Vierer-Sprung. Der daraus resultierende Einschlag fühlte sich nicht nur brutal an, er war es auch. Nach einigen Akkupacks zeigte sich bei der Kontrolle des

Chassis, dass die vehementen Einschläge nicht ohne Auswirkung geblieben waren. Leider hatte die vordere Chassisstrebe beziehungsweise deren Befestigung die harten Schläge nicht unbeschadet überstanden und die Schrauben waren verbogen. Doch das war auch der einzige Mangel. Denn sowohl was die Performance auf der Piste, als auch die Reaktivität auf Setup-Einstellungen anbelangte, bestätigte der E8'17 die Erwartungen, die an einen Europameister gestellt werden. <<<<

Anzeige

HT206AC/DC Duo 2 Ladegerät



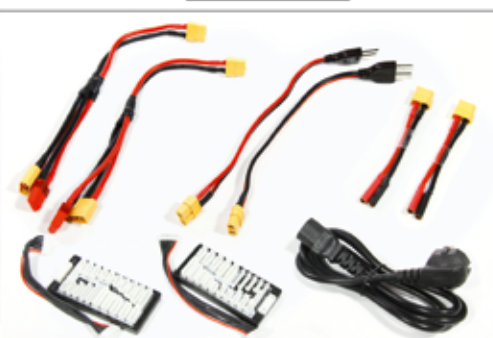
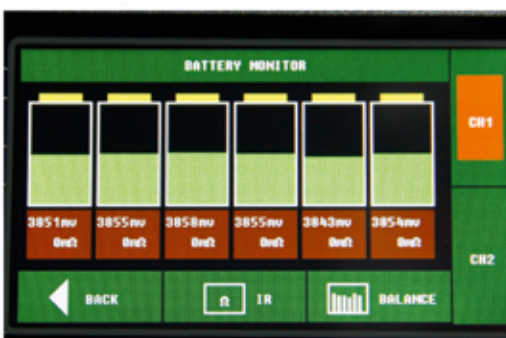
Spezifikationen:

- AC-Eingangsspannung: 110 - 240V
- DC-Eingangsspannung: 10 - 30V
- DC-Ausgangsleistung: 5 - 27 V, 0,1 - 20A
- Ladeleistung: 2 x 200W (400W)
- Ladegerät Strombereich: 0,1 - 20 A x 2
- Entladeleistung: 25W x2 (50W)
- Entladestrombereich: 0,1 - 5 A x 2
- Max. Balancerstrom: 500mA / Zelle
- Lilon / LiPo / LiFe / LiHV Zellanzahl: 1 - 6 Zellen
- NiCd- / NiMH-Batteriezellenzahl: 1 - 15 Zellen
- Max. USB-Ausgang: 5V / 2A
- Batterie-Speicher: 8 Profile



[Video]

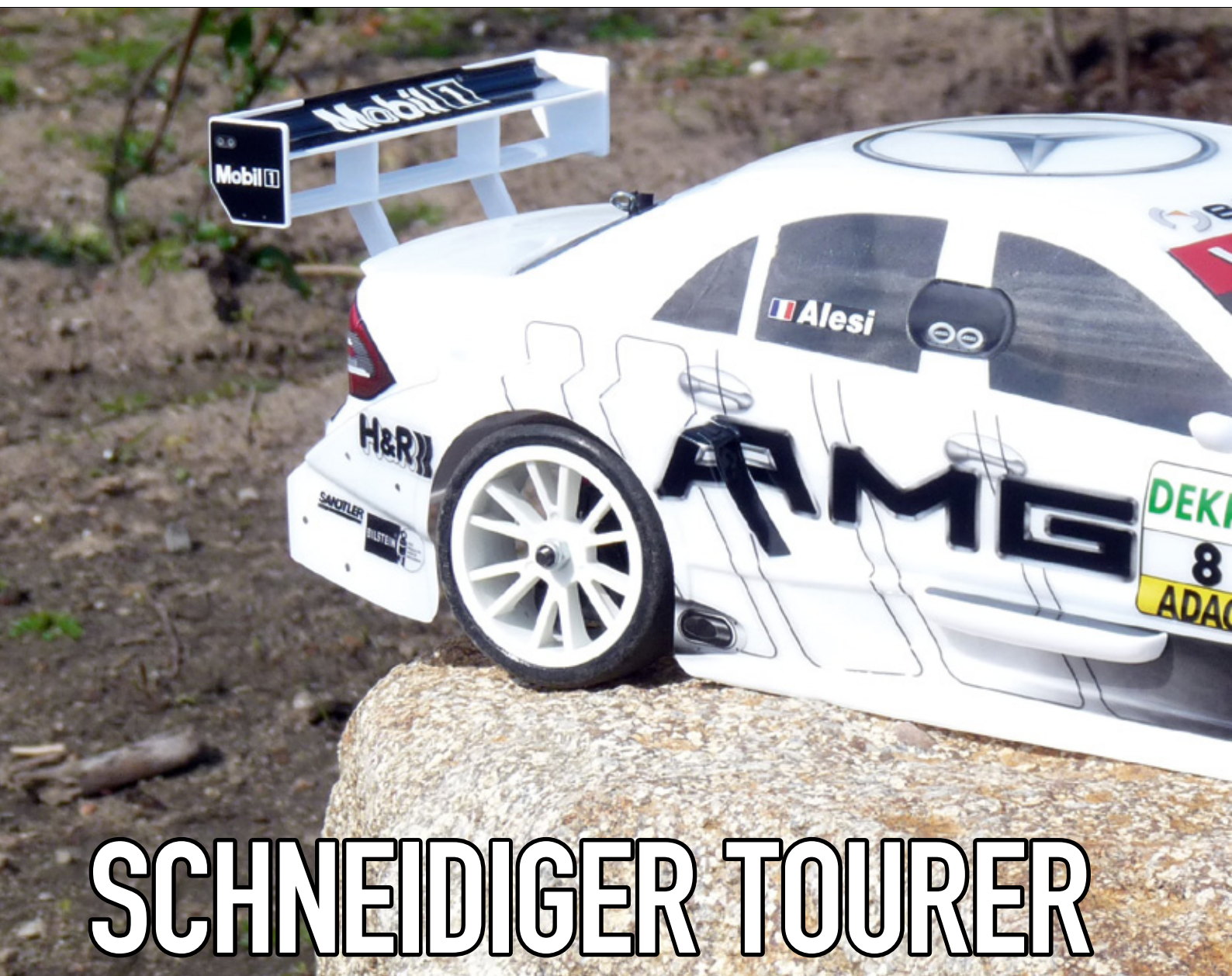
Komplettset zum Aktionspreis: **189,90 €**



Touch Screen



Dual Charging



SCHNEIDIGER TOURER

Darum kommt TOP Racings Sabre S4S mit nur einem Riemen aus

Der Wettbewerbsbereich der Tourenwagen hat sich in den letzten Jahren – bis auf wenige Ausnahmen – komplett auf das Zweiriemen-Design festgelegt. Eine dieser Ausnahmen ist der Tourenwagen Sabre S4S von TOP Racing aus Japan mit nur einem zentralen Antriebsriemen. Ob er mit der Konkurrenz mithalten kann?

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Der Sabre S4S kommt als reinrassiger Baukasten daher und wird in einer extrem kleinen Schachtel geliefert. Warum, zeigt sich schnell. Denn der Karton enthält weder Reifen, noch Felgen oder eine Karosserie. Derlei Zubehörteile sollte man also bei der Bestellung gleich mit auf die Einkaufsliste setzen. Zumal sie auch beim deutschen Importeur RC-KleinKram erhältlich sind.

Und sonst so?

Schon die Materialauswahl und beim näheren Betrachten auch die Fertigungsqualität sprechen eine klare Sprache, denn TOP Racing will an die Spitze. Daher verfügt der neueste Tourenwagen statt wie bisher über zwei Antriebsriemen nur noch über

einen einzigen. Dieser sorgt für die Kraftweiterleitung vom Hauptzahnrad zu den Achsen. Vorne kommt dabei eine Starrachse aus Kunststoff zum Einsatz und hinten ein mit Öl abstimmbares Kegelraddifferential. Letzteres verfügt zudem über Abtriebe aus hochfestem 7075 T6-Aluminium, um die bewegten Massen so gering wie möglich zu halten.

Generell kommt an vielen tragenden oder stark belasteten Stellen entweder Federstahl oder gehärtetes Aluminium zum Einsatz. Die Riemenführung nutzt ebenfalls derlei Materialien, ebenso auch die vorderen und hinteren Bulkheads, der Motorhalter sowie die Halterungen für die Querlenker. Die Basis bildet aber in jedem Fall ein Chassis aus Kohlefaser,



alternativ gibt es allerdings auch etwa 40 Gramm schwerere Chassisplatten aus Aluminium. Dies mag zunächst verwundern, doch wenn man das fahrfertige Gesamtgewicht betrachtet, ist der Sabre S4S locker in der Lage, das Mindestgewicht etlicher Klassen zu unterschreiten. Dadurch erhält man wichtige Abstimmungsoptionen, um die Gewichtsverteilung beeinflussen zu können. Zudem ist man bei der Einstellbarkeit ohnehin ganz vorne dabei, denn neben Roll-Zentrum, Antisquat, Spur, Sturz, Nachlauf, Chassisflex oder diversen Ackerman-Punkten bietet das Chassis weitere Optionen, wie einen veränderbaren Radstand und viele Befestigungspunkte zur Abstimmung der Dämpfer.

Die gesamte Konstruktion des Antriebsstrangs und der Aufhängung sind spürbar auf den Wettbewerb ausgelegt und nicht unnötig mit Schnörkeln oder extrem stabilen oder sehr flexiblen Teilen versehen. Erstere sind mitunter zu brüchig und letztere sorgen für keinen guten mechanischen Griff. Die Dimensionierung der Aufhängung ist dennoch für einen Tourenwagen sehr bullig ausgelegt, was auch für den einteiligen Motorhalter samt Hauptwelle, Hauptzahnrad und Riemenrad gilt.

Schrauben ist angesagt

Die Montage des Baukastens birgt trotz englischsprachiger und eher einfach gehaltener Anleitung keinerlei Überraschungen, was vor allem auch für die Passgenauigkeit gilt. Hier gehört TOP Racing schon seit geraumer Zeit zu den besten auf dem Markt. Die Basis aus CFK-Chassis und darauf montierten Alu-Bulk-Heads sowie den Querlenkerhalterungen ist der Stand der Technik bei den Wettbewerbstourenwagen. Ungewöhnlicher wird es bei der serienmäßigen Ausstattung mit Aluminiumkardanwellen und den sehr leichten Bauteilen für das vordere Spool sowie das hintere Kegelraddifferenzial. Das Spool verfügt dabei bewusst nicht über die Option, einen Freilauf zu integrieren und setzt Stahlabtriebe zur Kraftweiterleitung ein.

Der im ganzen Modell zum Einsatz kommende Kunststoff weist einen mittleren Faseranteil auf und wird – wie alle Kunststoffteile beim Sabre S4S – fertig entgratet ausgeliefert. Um aber auch im Wettbewerb die Nase vorne zu haben, liegen dem Baukasten zusätzliche Teile wie Lenkhebel oder Radträger mit unterschiedlichen Befestigungspunkten bei. Selbstverständlich wird die

CAR CHECK

TOP Racing Sabre S4S RC-KleinKram

Klasse: Elektro-Onroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 349,- Euro
Bezug: direkt

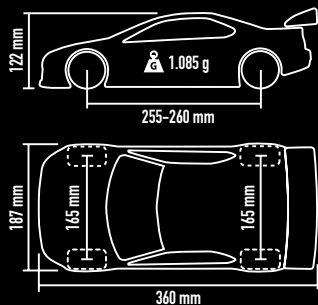
Technik: Allradantrieb über Riemen, Kegelraddifferenzial hinten, Starrachse vorne, Rechts-links-Gewindestangen, CVD-Wellen hinten, Doppel-CVD-Wellen vorne

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

Erfahrungslevel:



WETTBEWERBSPROFIS



Das gefräste Riemenrad samt Umlenkung sorgt für eine saubere Führung des nur knapp über 3 Millimeter breiten Riemens. Die bullige Befestigung am Motorhalter verhindert zudem ein Flexen unter Belastung, um Schäden am Hauptzahnrad wirkungsvoll zu vermeiden

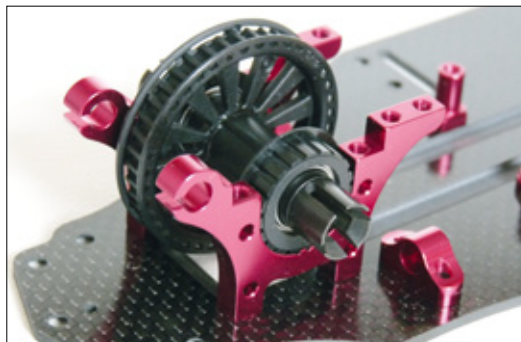
Kraft an die Felgen über den klassenüblichen 12-Millimeter-Sechskant übertragen, doch klemmbare Mitnehmer aus CNC-bearbeitetem Aluminium sucht man auch an teils teureren Gegnern oftmals vergeblich.

An der Vorderachse kann man als optionale Teile auch Doppelgelenkkardans nutzen. Diese sorgen für nochmals sanftere Kurvendurchfahrten und helfen vor allem in den leistungsbegrenzten Stock-Klassen. Im Gegensatz zu den Serienkardans bestehen die Doppelkardans aus oberflächengehärtetem Federstahl, um die Reibung so gering wie möglich zu halten.

Kompromissloses Design

Die Firma TOP Racing geht auch beim Thema Aufhängungsgeometrie und deren Einstellbarkeit keine Kompromisse ein. Die Montage der vorderen und hinteren Aufhängung geht rasch, und wieder

einmal genügen nur sehr wenige Passscheiben zur Eliminierung jeglichen (Rest-)Spiels. Damit diese Spielarmut auch auf der Strecke umgesetzt werden kann, bedingt es auch einer ebenso sauber agierenden Lenkung. Die doppelt ausgeführten Umlenkhebel aus Aluminium sorgen zusammen mit sechs Kugellagern für eine verzögerungsfreie Weitergabe der Lenkbefehle.



Die Vorderachse wird werksseitig mit einem Spool ohne Freilauf geliefert und kann optional noch mit dem von der Hinterachse bekannten Kegelraddifferenzial bestückt werden. Die Führung in den 5,2 Millimeter dicken Bulkheads aus gefrästem Aluminium ist zudem extrem stabil

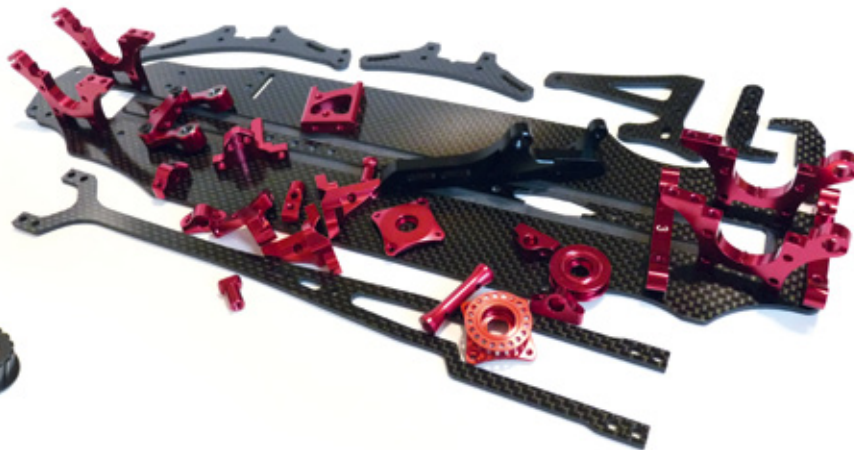


Die Lenkhebel und Achsträger sind hochfeste und dennoch sehr kompakte Bauteile. Zur besseren Abstimmung liegen jeweils zwei Versionen mit unterschiedlichen Montagepunkten bei



Die integrierte Akkuhalterung setzt auf die Verwendung von Fasertape zur Akkubefestigung, doch mit etwas Arbeit lassen sich auch Klettbandhalterungen recht simpel montieren

An der Hinterachse kommt ein kompaktes Differenzial mit vier kleinen Kegelrädern zum Einsatz, wobei außer den Abtrieben aus Aluminium (optional auch Stahl) alle Teile aus faserverstärktem Kunststoff gefertigt sind. Gut sind auch die exzentrischen Aufnahmen zu erkennen, über die die Riemen Spannung beider Achsen eingestellt wird



Wie im Rennbereich üblich, dominieren auch beim Sabre S4S sehr hochwertige Materialien wie CFK und Aluminium. Die Teile sind allesamt CNC-gefräst und sehr passgenau – später musste daher auch an keiner Stelle etwas nachgearbeitet werden





„Der S4S ist mit seinem Einriemen-Konzept derzeit noch ein Exot, doch die Leichtgängigkeit sucht seinesgleichen.“

Das Chassis ermöglicht auf der rechten Seite die Aufnahme eines Stick-Packs, wobei auf alternative Befestigungspunkte für Shortys verzichtet wurde. Diese lassen sich aber leicht mit HSS-Eco-Bohrern und VHM-Senkern selbst anbringen, sollte dies in der jeweiligen Rennklasse sinnvoll sein. Das Verschieben des Akkus wäre hingegen generell eine weitere Abstimmungsoption, wobei dies nur bedingt für die gegenüberliegende Seite gilt. Hier ist Platz für den Regler, den Motor, den Empfänger und natürlich das Lenkservo vorgesehen. Erfreulicherweise lässt der Platz auch die Montage von etwas größeren Bauteilen zu, was gerade im Hinblick auf ein geringes Startbudget erfreulich ist.

Die frei schwebende Aufhängung des Lenkservos wird von nahezu allen Herstellern genutzt und ermöglicht eine sehr spielarme und direkte Lenkung



Anzeigen

MEHR SPASS.
MEHR ACTION.
MEHR INFOTAINMENT.
WWW.DRONES-MAGAZIN.DE

DRONES

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 ◄

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

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

Modellbau zentrum BERLINSKI
www.modellbau-berlinski.de

Airbrush-Kurse für Modellbauer mit Fachbuchautor Mathias Faber

HARDER & STEENBECK Airbrush Seminare

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

HOBBY HT THEKE

Beratung + Service = mehr Hobbyspaß

Tel: 06021/80781
Lauestr. 32 - 34 // 63741 Aschaffenburg
www.hobby-theke.de

MEIN FAZIT



Die Firma TOP Racing fertigt schon seit über zehn Jahren durchdachte und sehr sauber produzierte Modelle. Der S4S ist mit seinem Einriemen-Konzept derzeit noch ein Exot, doch die Leichtgängigkeit sucht seinesgleichen. Das geringe Gewicht und die hohe Festigkeit sorgen zudem für sehr viel Griff und ermöglichen einen problemlosen Einsatz sowohl bei 17,5-Turns-Stock- als auch Modified-Rennen. Optional gibt es vom selben Hersteller auch ein Zweiriemen-Chassis und einige weitere Varianten des Sabre Systems – eine Mini Version zum Beispiel.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Hohe Passgenauigkeit
Wartungsfreundlicher Aufbau
Sehr gute Materialqualität

Akkuhalter nur für Sticks optimiert

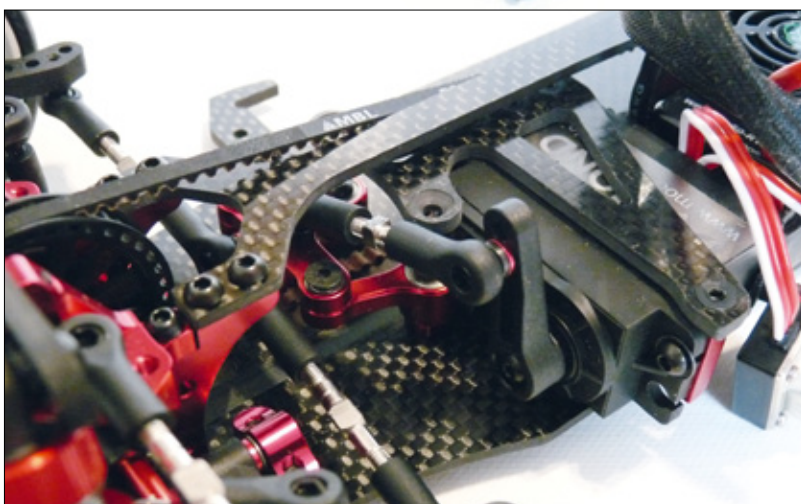


Die Riemenführung ist bei einem Einriemen-Fahrzeug generell etwas komplexer, da hierdurch auch eine konstante Spannung und eine möglichst große Kontaktfläche zwischen Riemen und Riemenrad erreicht wird

Optional kann man auch Doppelkugelkardanwellen für die Vorderachse einsetzen, die vor allem bei schnellen Kursen für bessere Rundenzeiten sorgen, da Kurvendurchfahrten im Vergleich zu normalen Kardans deutlich sanfter und flüssiger erfolgen



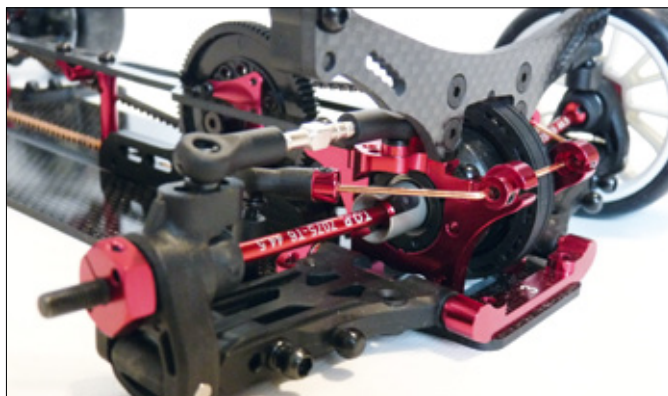
Die sehr präzise gefertigten Dämpfer kommen unten mit nur einem Dichtring aus, um eine optimale Leichtgängigkeit zu ermöglichen. Zur Abstimmung liegen dem Baukasten etliche Kolbenplatten bei



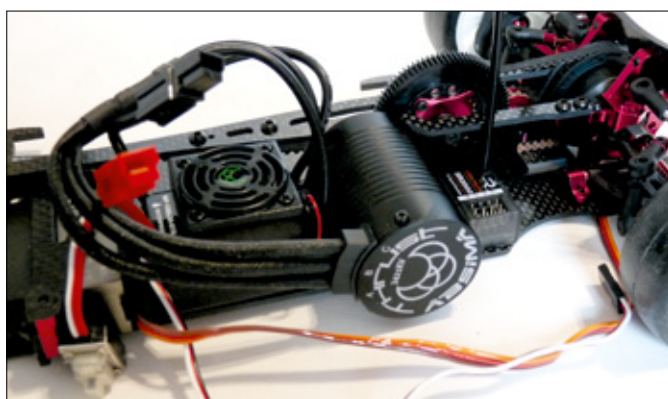
Je nach Servo muss an der linken, oberen Seite des Servos etwas Material abgenommen werden, um eine Kollision mit der Alu-Umlenkung zu verhindern. Dies gilt allerdings nicht für den sehr knapp am Topdeck vorbei geführten Riemen, auch nach längerem Betrieb kam es hier nur zu geringen Schleifspuren



Die Vorderachskonstruktion ist schnörkellos und rein der Abstimmung gewidmet, technisch unnütze Spielereien finden sich am gesamten Modell nicht. Der Sabre S4S ist daher ein gut zugängliches Modell mit viel Abstimmungspotenzial



Aluminiumkardanwellen, diverse Rollzentrumspunkte, ein per Öl sperrbares Kegelraddifferential und ein rasch wechselbarer Stabilisator sind nur einige der Details am Sabre S4S. Die steife aber dennoch sehr leichte Bauweise lässt ein Abfahrsgewicht von knapp 1.300 Gramm zu



Auch größere Regler oder Servos finden recht gut Platz auf der Chassisplatte des Sabre S4S. Bedingt durch den extrem leicht laufenden Antriebsstrang reicht bereits ein eher schwächerer Motor aus, um respektable Fahrleistungen bei langen Fahrzeiten zu erzielen

On the Track

Bei der Karosseriewahl wurde für die Fotos auf eine spezielle Version eines DTM Mercedes von Carisma zurückgegriffen. Auf der Rennstrecke passen moderne „Deckel“ natürlich besser. Dies gilt auch für die Wahl des Motors, denn der Halter lässt nur Brushless-Varianten mit 6 Befestigungsbohrungen zu. Ältere 540er-Typen passen daher nicht in das Modell. Da man aber mehr als genügend Platz auf der linken Seite hat, bekommt man auch einen verhältnismäßig großen Regler ins Chassis – ohne gleich zwangsweise ein Low-Profile-Servo einsetzen zu müssen. Die Technik wurde daher in Abstimmung mit den typischerweise genutzten Akkus gewählt, um eine möglichst gute Rechts-links-Balance zu erzielen.

Die werksseitige Abstimmung wurde annähernd aus der Anleitung entnommen, lediglich bei der Wahl des Dämpferöls wurde auf 350 CPS Öl gewechselt und eine Kolbenplatte mit einem geringeren Durchmesser der Löcher eingesetzt. Optional könnte man noch die Dichtungsringe gegen X-förmige Ringe tauschen, um eine noch weichere Wirkung zu erzielen.

Das Fahrverhalten war mit diesem Setup sehr direkt – trotz des eher schwächeren Motors. Dies brachte aber Vorteile bei der Fahrzeit und ermöglichte lange Trainingsrunden. Mit den ebenfalls über den Vertrieb von RC-Kleinkram erhältlichen Reifensets von Solaris konnte viel Griff aufgebaut werden. Die Reifen sind wahlweise fertig verklebt oder einzeln lieferbar und von den Mischungen her optimal auf die Beläge im Tourenwagenwettbewerb abgestimmt. Im Internet finden sich beim Hersteller zudem viele Setup-Sheets für diverse Streckencharakteristika und Bodenbeläge, um den Sabre S4S optimal einstellen zu können. <<<<<

Mache gerade

Boxen-
stopp

modell
hobby.
Spiel

29.09. – 01.10.2017

Leipziger Messe

f modell-hobby-spiel.de

Erhältlich im
App Store

APP ERHÄLTLICH BEI
Google Play

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON

RC HELI

www.rc-heli.de

CARS

www.cars-and-details.de

TRUCKS

www.trucks-and-details.de

RAD KETTE

www.rad-und-kette.de

AVIATOR

www.modell-aviator.de

KITE

www.kite-and-friends.de

SchiffModell

www.schiffmodell-magazin.de

DRONES

www.drones-magazin.de

WELLS

www.teddy-kreativ.de

PUPPEN

www.puppen-und-spielzeug.de



FIRSTLOOK

Text und Fotos: Jan Schnare

„Sind Sie bereit für eine extra Portion Fahrspaß?“ wird man als potenzieller Interessent des neuen Beetle Pro 4WD auf der Website von FG Modellsport gefragt. Und natürlich ist man für eine extra Portion Fahrspaß bereit – wer ist das nicht? Noch mehr jedoch ist natürlich von Interesse, wie das neue 1:6er-Großmodell dieses Versprechen einhalten will. Um das herauszufinden, haben wir uns den neuen Offroader einmal genau angeschaut.

Unter der beliebten Beetle-Karosserie, verbirgt sich bewährte FG-Technik. Der hier vorgestellte Allradler wird als ARTR-Modell ausgeliefert. Zum Set gehört daher das fertig aufgebaute Chassis mit lackierter Karosserie und montiertem 26-Kubikzentimeter-Zenoah-Motor. Servos, Empfänger-Akku und RC-Anlage sind vom zukünftigen Besitzer selbst beizusteuern. Zu den Features des rund 670 Millimeter langen Modells zählen vier hochwertige Aluminium-Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, eine komplette Kugellagerung, Stabilisatoren vorne und hinten sowie Allradantrieb über einen zentralen Zahnriemen.

Ob diese Merkmale des Modells ausreichen, um für die „extra Portion Fahrspaß“ zu sorgen, wird ein ausführlicher Test des Beetle Pro 4WD von FG Modellsport zeigen. Diesen gibt es in einer der kommenden Ausgaben von CARS & Details.

««««



1 Die Aluminium-Öldruckstoßdämpfer stammen von den FG-Wettbewerbs-Offroadern ab und sorgen für ein ruhiges Fahrverhalten



2 Der zentrale Servosaver wird von einem Jumbo-Servo bedient, das in dieser Ausstattungsvariante noch selbst beizusteuern ist



3 Die großen Seitenplatten sorgen für mehr Steifigkeit des Chassis und stützen die gesamte Vorderachse ab



4 Die großen Achtspeichen-Felgen sind mit Truggy-Reifen bestückt und sauber verklebt



5 Der große Tank hat ein Volumen von 700 Milliliter



6 Der Motor überträgt seine Kraft auf ein großes Kunststoffzahnrad. Die Kombination ist zu Beginn noch etwas schwergängig



7 Der 26-Kubikzentimeter-Benzinmotor arbeitet nach dem Zweitaktprinzip und ist bei der ARTR-Variante fertig montiert

Anzeige

Dieses Produkt könnt Ihr hier kaufen:



rc-car-online.de

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

LRP-Asso-Challenge in Bischofsheim

Text und Fotos: Ivo Gersdorff



Zum siebten Mal seit 2011 wurde dieses Jahr die LRP-Asso-Challenge ausgetragen. Der ESV Blau-Gold Bischofsheim hatte den Zuschlag für diese Veranstaltung bekommen. Hier gibt es zwei große, anspruchsvolle Offroadstrecken: eine mit Kunstrasen für Elektrofahrzeuge, daneben befindet sich eine noch größere mit Lehm für die Klasse 1:8, die zum zweiten Mal ausgetragen wurde. Insgesamt kamen daher 99 Fahrerinnen und Fahrer nach Bischofsheim in Hessen, um sich so manch packendes Duell zu liefern.

Die Organisatoren hatten – wie das üblich ist – einiges zu tun. Nicht nur im Vorfeld der Veranstaltung, sondern auch während des Events. Zwar war der Ablauf gut durchgeplant, jedoch sorgte das unbeständige Wetter dafür, dass die Lehmstrecke zwischen durch mit Sägespänen bestreut werden oder auch die Stromversorgung instand gesetzt werden musste. Jede Menge Arbeit, die von den Veranstaltern aber mit Bravour bewältigt wurde.

Voll konzentriert

Die Strecken sind beide sehr anspruchsvoll. Für die Fahrer gibt es keine Entspannung. Man muss permanent mit beiden Händen am Sender arbeiten, dabei das Fahrzeug im Auge behalten, um schnell reagieren zu können. Durch das wechselhafte Wetter zwischen Regen und Sonnenschein war es absolut nicht einfach, die Linie zu halten und gleichzeitig schnell



Das sehr große Fahrerlager an der Rennstrecke des ESV Bischofsheim

TECH-CHARTS BUGGY 1:8

PLATZ	VORNAME	NAME	CHASSIS	MOTOR	REGLER	AKKU	SERVO	KAROSSE
1	Maximilian	Cantarero	HB Racing E817	Hacker 1900kv	Hacker	Hacker	Sanwa	Pro Line Presator
2	Niklas	Bannach	Mugen MBX7	Reedy 2100kv	Tekin	LRP	Savöx	Jconcepts S3
3	Holger	Schramm	Mugen MBX7	Tekin 1900kv	Tekin	LRP	Savöx	MBX7
4	Stefan	Matas	Mugen	Orion	Hacker	Nvision	Hitec	Mugen
5	Arnold	Lorenz	Mugen MBX7	Ruddog 1800kv	Hobbywing	Gens Ace	Futaba S9352HV	Pro Line Bulldog
6	Markus	Aicher	Kyosho MP9E	Orion	Orion	Nvision	Spektrum	Kyosho
7	Birkenfeld	Armin	Mugen	Hacker	Hacker	Hacker	Savöx	Mugen
8	Andre	Leibfarth	Associated RC8B3.1	Hobbywing	Hobbywing	LRP	Sanwa	Pro Line



Auf der Lehmstrecke bevor es den Berg hoch geht: der 1:8er von Maximilian Cantarero

zu fahren. Speziell der Teppich auf der Elektrostrecke hatte es in sich. Richtig nass ging es recht gut, halb trocken war es sehr schlüpfrig und im trockenen Zustand gab es mächtig viel Grip. Auf der Lehmstrecke musste ein Vorlauf ausfallen am Samstag, da die Strecke nach einem Wolkenbruch unfahrbar wurde.

Jeder Vorlauf war anders auf den durch die Wetterbedingungen ständig anderen Streckenverhältnissen. Hier war ein gefühlvoller Gasfinger Gold wert. Wer den hatte, war auch für die Finaleinteilung weit vorne. Es gab längere Unterbrechungen durch wolkenbruchartigen Regen, die den Zeitplan durcheinander wirbelten. Die letzten zwei Vorläufe am Sonntag sind dann ohne Probleme durchgeführt worden. Während der eine aber auch wieder eher unter schwierigen Bedingungen durch den Regen in der Nacht stattfand, war der andere ein einfacherer Vorlauf auf einer trockenen Strecke. Glück und Können waren gefragt. Gegen Mittag ging es dann an die Finale.

Finale

Insgesamt waren acht Rookie-Fahrzeuge in dieser Klasse am Start. Enrico Köhler konnte den ersten Lauf gewinnen, aber Ute Menda war nur eine Sekunde hinter ihm. Im zweiten Finale konnte Köhler bereits den Sack zu machen und gewann auch diesen vor Marlon Lautenschläger und Menda. Im dritten Lauf ging es noch um Platz zwei und drei dieser Klasse. Lautenschläger konnte dieses Mal einen Sieg heraus fahren vor Köhler und Menda. Somit wurde Enrico Köhler Deutscher Meister, Vizemeister ist Marlon Lautenschläger und auf den dritten Platz kam Ute Menda.

23 Fahrer gingen bei den Short Course-Trucks an den Start. Schon im ersten Finale ging es turbulent zu und wie so oft war der Dreiersprung das Zünglein an der Waage. Das Feld wurde durcheinander gewirbelt und letztendlich kam Jürgen Kropp als Erster über die Ziellinie mit 18 Sekunden Vorsprung vor Boris Herzog und Luca Stache. Der zweite Lauf war noch etwas unruhiger. Martin Rehbein auf



In der Klasse 1:8 fuhr sich Maximilian Cantarero (1) vor Niklas Bannach (2) und Holger Schramm (3) an die Spitze



Von links nach rechts die Erfolgreichen in 2WD-Buggy: Jürgen Kropp (2), Matthias Keding (1) und Kai Dittes (3)

TECH-CHARTS BUGGY 2WD CHALLENGE

PLATZ	VORNAME	NAME	CHASSIS	MOTOR	REGLER	AKKU	SERVO	KAROSSE
1	Matthias	Keding	Associated RC10 B6	LRP X20 13.5	LRP Flow WT	LRP Stock Spec 6000	Sanwa SRG-BZX	Jconcepts S2 LW
2	Jürgen	Kropp	Associated RC10 B6.1	LRP X20 13.5	LRP SPX Zero	LRP 6400	Sanwa 7110	Asso B6
3	Kai	Dittes	Xray XB2 2017	LRP X20 13.5	LRP	LRP	Sanwa	Xray
4	Daniel	Laubach	Associated RC10 B6	LRP X20 13.5	LRP SPX Zero	LRP	Sanwa	Asso B6
5	Alex	Piperato	Associated RC10 B6	LRP X20 13.5	LRP Flow X	LRP 4600 Stock Spec	Sanwa SRG-CS	Asso B6
6	Emanuel	Riplinger	Associated RC10 B6	LRP X20 13.5	LRP Flow	LRP	Graupner HGM SLP	Asso B6
7	Marcel	Felzmann	Associated RC10 B6	LRP X20 13.5	LRP Flow X	LRP Shorty 6000	Sanwa	Asso B6
8	Andre	Leibfarth	Associated RC8B3.1	Hobbywing	Hobbywing	LRP	Sanwa	Pro Line

TECH-CHARTS BUGGY 4WD CHALLENGE

PLATZ	NAME	VORNAME	CHASSIS	MOTOR	REGLER	AKKU	SERVO	KAROSSE
1	Jürgen	Kropp	Associated B44.3	LRP X20 10.5	LRP SPX Zero	LRP 6400	Sanwa 7110	Asso B44
2	Christoph	Thiele	Associated B64D	LRP X20 10.5	LRP Flow X	LRP Shorty 6000	Sanwa	Asso B64
3	Maximilian	Cantarero	HB Racing D413	LRP X20 10.5	LRP	LRP	Sanwa	Pro Line Type R
4	Yves	Mayer	Xray XB4 2017	LRP X20 10.5	LRP Flow X	LRP 4600	Futaba	Xray
5	Marcel	Felzmann	Associated B64D	LRP X20 10.5	LRP Flow	LRP Shorty 6000	Sanwa	Asso B64
6	Pascal	Ruml	Schumacher	LRP X20 10.5	LRP Flow WT	Gens Ace	Sanwa	Cat K2
7	Ronald	Weber	Tamiya TRF 503	LRP X20 10.5	LRP	Much More Shorty	Sanwa	Pro Line
8	Stephan	Melmer	Xray XB4 2017	LRP X20 10.5	LRP Flow	LRP 4900	Highest	



Auf den ersten drei Plätzen in 4WD-Buggy landeten Jürgen Kropp (1), Christoph Thiele (2) und Maximilian Cantarero (3)

Platz zwei liegend und Kropp kamen sich noch vor der Zeitschleife ins Gehege mit dem schlechteren Ende für Rehbein. Ab da wurde es etwas hektisch und Rehbein wurde eine Durchfahrtsstrafe auferlegt, allerdings brach er diesen Lauf dann komplett ab. Wieder siegte Kropp, gefolgt von Stefan Matas und Herzog. Der dritte Lauf war dann ruhiger. Kropp gewann erneut vor Herzog und Rehbein. Hier wurde demnach Jürgen Kropp Deutscher Meister, auf den zweiten Platz kam Boris Herzog und auf drei Stefan Matas. Das B-Finale entschied Nenad Ristic für sich und Sven Schad gewann das C-Finale.

Buggy

Nicht minder spannend waren die Finale der 2WD-Buggys. 36 Fahrerinnen und Fahrer sind hier angetreten für die Meisterschaft. Jürgen Kropp, Matthias Keding und Kai Dittes waren bis zum Schluss des ersten Laufs die Spitze mit wechselnden Positionen. Ab der dritten Runde war Dittes vorne und führte bis zur vorletzten Runde, als Keding an ihm vorbei kam, der damit den ersten Lauf für sich entscheiden konnte. Im zweiten Lauf hatte Dittes etwas Pech und so kämpften Kropp und Keding um den Sieg. Bis zur 13. Runde konnte sich Kropp vorne halten. Keding machte andauernd Druck und hatte in der 14. Runde die Lücke gefunden, um an Kropp vorbei zu kommen. Im dritten Finale gab es für Dittes keine Chance, Kropp zu überholen und somit ging der erste Platz an Matthias Keding. Jürgen Kropp folgte auf dem zweiten Platz und Kai Dittes wurde Dritter. Das B-Finale gewann Markus Aicher, das C-Finale Christian Kastell und das D-Finale Thomas Niever.



Die besten Drei in der Short Course Truck-Klasse waren Jürgen Kropp (1), Boris Herzog (2) und Stefan Matas (3)

In dieser 4WD-Buggy-Klasse kamen 22 Fahrerinnen und Fahrer zusammen und wie schon in 2WD war auch hier der erste Finallauf Sache der ersten Drei. Auch hier waren es einige Positionswechsel und die drei waren die einzigen



Nach der Geraden und der langen Linkskurve folgte ein nicht so einfacher Hügel. Hier ging es tief runter für die 4WD-Buggys

TECH-CHARTS ROOKIE CHALLENGE

PLATZ	VORNAME	NAME	CHASSIS	MOTOR	REGLER	AKKU	SERVO	KAROSSE
1	Enrico	Köhler	LRP S10 Blast BX	Standard	Hara Twister	LRP	Sanwa	Standard
2	Marlon	Lautenschläger	LRP S10 Blast BX	Standard	LRP Quantum 2	LRP 4800	LRP	Standard
3	Ute	Menda	LRP S10 Blast BX 2	Standard	Hara Twister	Antix	LRP	Standard
4	Thomas	Resch	LRP S10 Blast BX	Standard	Hara Twister	LRP 4600	LRP	Standard
5	Leonie	Groß	LRP S10 Blast BX 2	Standard	Quantum Sport	LRP 4300	LRP	Standard
6	Diana	Ruml	LRP S10 Blast BX 2	Standard	LRP	Antix	LRP	Standard
7	Louis	Metz	LRP	Standard	LRP IPC 7.1	LRP	Sanwa	Standard
8	Simon	Piwetz	LRP S10 Blast BX	Standard	LRP Ai 2	LRP	LRP	



Matthias Keding ist Deutscher Meister 2WD in der LRP Asso-Challenge geworden



Die Sieger der Rookie-Klasse: Enrico Köhler (1), Marlon Lautenschläger (2) und Ute Menda (3)

mit 16 Runden mit dem Sieger Christoph Thiele vor Maximilian Cantarero und Jürgen Kropp. Der zweite Lauf war das Abbild des ersten mit dem besseren Ende für Kropp vor Cantarero und Thiele. Die Entscheidung musste also im dritten Finale fallen, wobei alle drei noch Meister werden konnten. Im letzten Lauf waren einige Fahrer angespannt und nervös, denn hier waren die ersten Fünf im ständigen Wechsel der Positionen. Erst ab Runde zwölf etwa war das Feld ruhiger unterwegs und positioniert. Jürgen Kropp gewann mit einer Runde Vorsprung vor Cantarero, dahinter folgte Yves Mayer. Jürgen Kropp wurde Deutscher Meister vor Christoph Thiele und Maximilian Cantarero. Das B-Finale gewann Joachim Hebeda und Luca Verhoeven war Bester im C-Finale.



Die große Lehmstrecke des ESV Bischofsheim



Vorlaufstart bei den Short Course-Trucks. Treffpunkt war immer der Wasserhahn

Große Klasse

Die Finale der größeren 1:8er-Buggys wurden auf der Lehmstrecke gefahren. Hier sind nur die Sprünge mit Teppich ausgestattet. Im ersten Finale konnte Maximilian Cantarero mit einer Runde vor Niklas Bannach und Holger Schramm den ersten Platz behaupten. Bannach war im zweiten Lauf mit einer Runde vor Cantarero und Schramm siegreich. Der Gesamtsieg wurde auf den dritten Finallauf verlegt. Hier hatte Cantarero einen guten Start und konnte in den ersten zwei Runden schon 14 Sekunden Vorsprung herausfahren. Am Schluss hatte er einen Vorsprung von 23 Sekunden auf Bannach und Bannach eine Runde Vorsprung auf Schramm. So waren auch diese Plätze verteilt: Sieger und Deutscher Meister wurde Maximilian Cantarero vor Niklas Bannach und Holger Schramm.

Wenn man von dem dauernd wechselnden Wetter zwischen extrem heiß, absolut schwül und Regenfällen absieht, war es eine richtig tolle Veranstaltung. Für das Wetter kann niemand etwas, den Rest erledigten die Bischofsheimer sehr gut. Sicherlich gibt es immer Unwegsamkeiten, aber auch die wurden gemeistert. Alle hatten ihren Spaß und waren gerne dabei. <<<<<

PLATZ	NAME	VORNAME	CHASSIS	MOTOR	REGLER	AKKU	SERVO	KAROSSE
1	Jürgen	Kropp	Losi SCT 22.0	LRP X20 13.5	LRP SPX Zero	LRP 4600	Sanyo 7110	Losi 22.0
2	Boris	Herzog	Associated S5M	LRP X20 13.5	LRP Flow	Gens Ace 4600	Savöx	Proline
3	Stefan	Matas	TLR 22 SCT 3.0	LRP X20 13.5	LRP	IP-Battery	Savöx	Losi
4	Frank	Hempel	Associated S5M	LRP X20 13.5	Nosram Comet HD	Gens Ace Saddle	HITEC H-8330SH	Jconcepts
5	Martin	Rehbein	Associated S5M	LRP X20 13.5	LRP	LRP 6000 HV	Savöx	Jconcepts
6	Luca	Stache	TLR 22 SCT 3.0	LRP X20 13.5	LRP SPX Zero	Gens Ace 5300	Sanwa	Jconcepts
7	Holger	Schramm	Associated S5M	LRP X20 13.5	LRP Flow	LRP HV	Savöx	
8	Andreas	Hüttepohl	Associated S5M	LRP X20 13.5	LRP	Gens Ace	Savöx	

Text und Fotos:
Kevin Klatt

FRISS MEINEN STAUB



DiRT 4 von Codemasters im Test

Die Spieleschmiede Codemasters hat seit vielen Jahren durch die Formel 1-Reihe einen Platz in den Regalen der Videospiele-Händler sicher. In diesem Jahr kehrten die Briten jedoch zu ihren Wurzeln zurück und brachten einen weiteren Nachfolger der einstigen Colin McRae-Reihe auf den Markt. Doch DiRT 4 muss sich nicht nur an seinen eigenen Vorgängern messen, sondern auch an Konkurrenten wie WEC 6 oder Sébastien Loeb Rallye EVO. Ist der Titel eine Rallye-Simulation oder doch eher ein Arcade-Racer? Was macht DiRT 4 so besonders gegenüber der Konkurrenz? Wir haben das Spiel unter die Lupe genommen.

Kaum hat man DiRT 4 gestartet, darf man auch direkt in das Cockpit einsteigen. Ohne große Erklärung findet man sich direkt in einem Boliden wieder, muss seinen ersten Kurs absolvieren und sich mit dem Fahrverhalten vertraut machen. Nach einigen Kilometern folgt dann auch schon das erste Fazit, ehe man sein Testgelände das erste Mal betreten darf, wo man mit zahlreichen Tipps und Tricks überhäuft wird. Doch das Wichtigste steht ja erst noch an: Die Gründung seines eigenen Teams. Was sich zunächst relativ unspektakulär anhört ist für den Verlauf des Spiels aber durchaus wichtig. Das Gelände und der Mitarbeiterstab wollen ausgebaut werden, um mehr Leistung aus dem Auto herauszuholen, die Kosten für Neuanschaffung und Reparaturen zu senken oder um bessere Sponsoren an Land zu ziehen. Doch für all diese Dinge braucht man vor allem eines: Geld.

Mühsam ernährt sich das Eichhörnchen

Bevor man jedoch um die großen Preisgelder fahren kann, fängt man erst einmal ganz unten an. Zunächst muss man sich durch die niedrigen Rallye-Klassen kämpfen und sich nach und nach Lizenzen verdienen, durch die weitere Events freigeschaltet werden. Dazu gehören neben den klassischen Rallye-Veranstaltungen aber auch typische Rundkurse, die mit Trucks oder Crosskarts absolviert werden müssen. Wer jedoch dachte, dass sich diese Fahrzeuge genauso steuern lassen wie etwa ein Subaru WRX, wird schnell eines Besseren belehrt. Die unterschiedlichen Fahrzeugklassen weisen teilweise deutliche Unterschiede auf. Besonders auffällig ist dabei, dass das Fahrverhalten einiger Fahrzeuge doch sehr schwierig zu kontrollieren ist, wenn bestimmte Komponenten noch nicht



DATEN

Genre: Rennspiele
 Entwickler: Codemasters
 Publisher: Koch Media
 Website: www.dirt4game.com
 Release: 9. Juni 2017
 Plattform: PC (Windows), PlayStation 4, Xbox One
 Preis: PC 49,99 Euro, Konsolen 69,99 Euro

Ganz gleich ob moderne Rallye-Fahrzeuge oder Klassiker längst vergangener Tage, für Enthusiasten ist aus jeder Epoche etwas dabei

verbessert wurden. Dies spornt zugleich aber auch an, sein gewonnenes Geld in die Verbesserung der Infrastruktur und der Fahrzeuge zu stecken.

Obwohl der Einstieg in das Spiel sehr geschmeidig vonstattengeht und sich viele Fahrzeuge selbst als Beginner sehr angenehm fahren lassen, können sich bereits kleinste Fehler schnell rächen. Der Co-Pilot gibt einem zwar klar verständliche Befehle, wie die Streckenführung des Kurses aussieht, doch im Eifer des Gefechts ist es gar nicht so einfach darauf immer passend zu reagieren. Wer dann einmal von der Strecke abkommt und gegen einen Baum fährt oder sich sogar überschlägt, wird schnell Probleme im weiteren Verlauf der Veranstaltung bekommen. Denn nicht nur der Faktor Zeit ist ein wichtiger Bestandteil des Rallye-Sports, sondern auch die Stabilität der Fahrzeuge.



Im Kampf um Positionen schenkt man sich nichts



Short Course-Trucks kennen RC-Car-Fahrer nur zu gut – bei DiRT 4 kann man sich hinter das virtuelle Steuer setzen

MEIN FAZIT



DIRT 4 hat bei seinem Comeback vieles richtig gemacht. Optisch weiß das Spiel zu überzeugen und das unterschiedliche Fahrverhalten der Autos ist gut umgesetzt. Die unterschiedlichen Wetter- und Streckenverhältnisse sind zudem fördernd. Die verschiedenen Rennklassen heben sich außerdem von der Konkurrenz ab und bringen Abwechslung in die Karriere, die wiederum durch die Verbesserungsmöglichkeiten der Infrastruktur und Mitarbeiter interessant gestaltet ist. Der Spritztour-Modus richtet sich darüber hinaus an all diejenigen, die auch vor schwierigen Herausforderungen nicht zurückschrecken.

Kevin Klatt



Gute Grafik

Realistisches Fahrverhalten

Unterschiedliche Wetter- und Streckenverhältnisse

Wenige Möglichkeiten zur optischen Individualisierung der Autos



Zusätzlich zu den klassischen Rallye-Fahrzeugen gibt es auch Streckenspielzeuge wie die Crosskarts und sogar Offroad-Trucks

Durch jedes Rennen werden unterschiedliche Komponenten belastet und je mehr Unfälle man baut, desto schlimmer ist der Zustand des Gefährts. Zwar kann man zwischen den Etappen stellenweise sein Auto reparieren, doch oftmals reicht die Zeit nicht aus, um dieses vollständig wieder herzurichten. Dies wiederum macht sich gerne im Fahrverhalten bemerkbar. So verschiebt sich beispielsweise der Bremspunkt nach hinten, was ein früheres Bremsen erfordert oder ein platter Reifen sorgt dafür, dass man nicht mehr ideal um eine Kurve kommt.

Abwechslungsreiche Strecken

Was dem Spiel zugutekommt, ist vor allem die Vielzahl an Strecken. Obwohl sich die Kurse lediglich über fünf Nationen erstrecken – da hat die WEC-Reihe mehr zu bieten – wirken die Strecken allesamt sehr abwechslungsreich und fordernd. Hinzu kommen noch die unterschiedlichen Wetter- und Streckenverhältnisse. Eine trockene Strecke verhält sich anders als eine nasse. Schnee wiederum lässt sich noch einmal komplett anders befahren. Dazu kommen dann noch Nebel oder Dunkelheit, die einem das Leben schwer machen wollen. Stellenweise findet man sogar abgestellte Fahrzeuge am Streckenrand, in die man hinein fahren kann, wenn man nicht aufpasst.

Doch bei aller Liebe zum Streckendetail, die Individualisierungsmöglichkeiten an den Fahrzeugen sind leider etwas auf der Strecke geblieben. Neben der offiziellen FIA World Rallye Championship-Lizenz sind



Wer genug vom Staub und Schotter hat kann sich auch einmal im Schnee versuchen. Das Fahrverhalten ändert sich damit aber drastisch

auch eine Vielzahl an bekannten Markennamen wie Pirelli, Red Bull oder Monster Energy vertreten. Die optischen Anpassungen am Auto beschränken sich jedoch lediglich auf fünf Farbwerte und ein paar Muster. Alternativ kann man aus vorgefertigten Designs etwas Ansprechendes aussuchen. Diese sind jedoch auf jedes Auto entsprechend zugeschnitten und nur in geringer Auswahl verfügbar. Zwar machen die vorgefertigten Designs durchaus etwas her, einen detaillierten Modus für eigene Designs wie man ihn etwa von Forza Motorsport kennt, gibt es demnach aber nicht.

Die ultimative Herausforderung

Wem all das noch nicht genug ist, die Strecken bereits in- und auswendig kennt und für den der Multiplayer keine Option darstellt, der sollte sich einmal den Spritztour-Modus ansehen. Was sich augenscheinlich nach einem simplen Renn-Modus anhört, stellt sich als die wohl schwierigste Herausforderung im gesamten Spiel heraus. Dabei muss man entweder Zeiten schlagen oder aber eine bestimmte Anzahl an Objekten durch Hindurchfahren zerstören. Die Zeit für diese Herausforderungen ist jedoch äußerst knapp bemessen. Hinzu kommen noch grüne und rote Objekte auf den Kursen, die entweder einen Zeitbonus oder aber eine Strafzeit nach sich ziehen. Die meisten Strecken sind dabei allerdings so aufgebaut, dass die Goldmedaille ohne die Bonuszeiten nahezu unmöglich erscheint, weswegen man die Abläufe immer und immer wieder perfektionieren muss. <<<<



„Die Fahrzeuge überzeugen durch jeweils realistisches und individuelles Fahrverhalten.“

DAS SCHNUPPER-ABO

3 FÜR 1:
Drei Hefte zum
Preis von
einem

AUSGABE 05/2017 D: 5,90 € A: € 6,50 CH: SFR 11,60 NL: € 6,90 L:

DRONES

WWW.DRONES-MAGAZIN.DE

ÜBERSICHT
Die besten
KAMERA-DROHNEN
unter
1.500,- Euro

DAS PERLT!

AUSPROBIERT:
DJI SPARK MIT GESTENSTEUERUNG

FLUGBEREITSCHAFT
Fliegt der Volocopter bald als Taxi in Dubai?

DIE APPLE-DROHNE
Quadratisch, praktisch, gut? Die Hover Camera im Test

HE DID IT AGAIN
Jordan „Jet“ Temkin verteidigt DRL-Titel

JETZT BESTELLEN!

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

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

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



3 × DIRT 4 DAY ONE GAME-PAKET VON CODEMASTERS GEWINNEN

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

Durch welche Spiele-Reihe ist Codemasters bekannt?

- A Flight Simulator
- B Sims
- C Formel 1

CD1017

Frage beantworten und Coupon bis zum 28. September 2017 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 10/2017
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 28. September 2017 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen.

Die Spieleschmiede Codemasters hat seit vielen Jahren durch die Formel 1-Reihe einen Platz in den Regalen der Videospiele-Händler sicher. In diesem Jahr kehrten die Briten jedoch zu ihren Wurzeln zurück und brachten einen weiteren Nachfolger der einstigen Colin McRae Reihe auf den Markt. Doch DiRT 4 muss sich nicht nur an seinen eigenen Vorgängern messen, sondern auch an Konkurrenten wie WEC 6 oder Sébastien Loeb Rally EVO. Ist der Titel eine Rally-Simulation oder doch eher ein Arcade-Racer? Was macht DiRT 4 so besonders gegenüber der Konkurrenz? Das klärt unser ausführlicher Game-Test in dieser Ausgabe von **CARS & Details**

Darüber hinaus verlosen wir drei mal DiRT 4 Day One für Xbox One inklusive Fan-Paket, bestehend aus einer DiRT-Trinkflasche und einem DiRT-T-Shirt. Das Ganze kommt in einem schicken DiRT-Turnbeutel. Du willst eines der Game-Pakete gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 28.09.2017 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

Auflösung Heft 08/2017

Der Gewinner des EVO 4M 4WD von Amewi, den wir in Ausgabe 08/2017 verlost haben, ist **Reinhold Bacher** aus Bad Heilbrunn.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



EINSTIEGS-DRIFTER: VERZAUBERT MAVERICKS STRADA DC SEINEN

3 für 1

Drei Hefte zum Preis von einem
Digital-Ausgaben inklusive

CARS & Details



CARS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

GEWINNSPIEL:



3 x DIRT 4 Day One
inklusive Fan-Paket



Die Highlights
der Truggy-DM 2017

SPANNUNG PUR

www.cars-and-details.de



Ausgabe 10/2017
Oktober 2017
17. Jahrgang
Deutschland: € 5,90
A: € 6,80

SCHNEIDIGER TOURER
TOP Racings Sabre S4S kommt
mit nur einem Riemen aus



FIRST LOOK

Erste Bilder vom neuen
FG-Großmodell



UNTER STROM
Das...



JETZT BESTELLEN

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

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

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

www.cars-and-details.de/kiosk

040 / 42 91 77-110

Text und Fotos:
Ivo Gersdorff



Verzaubert Mavericks Street-Racer seinen Fahrer?

STRADA-KADABRA

Es ist schon einige Jahre her, dass sich CARS & Details-Autor Ivo Gersdorff mit einem Driftfahrzeug oder dem Thema Driften allgemein beschäftigt hat. Doch schaut man sich die Angebote verschiedener Hersteller an, erkennt man schnell, dass die Drifter-Szene wächst und wächst. Sogar reine Driftstrecken mit passender Dekoration gibt es, was sehr schön anzuschauen ist. Nun stand der Test eines Einstiegsdrifters für knapp 180,- Euro an – konkret geht es um den Maverick Strada DC als RTR-Modell aus dem Sortiment von LRP electronic. Ideale Voraussetzungen für Ivo Gersdorff also, um sich mal wieder mit dem Thema auseinanderzusetzen.

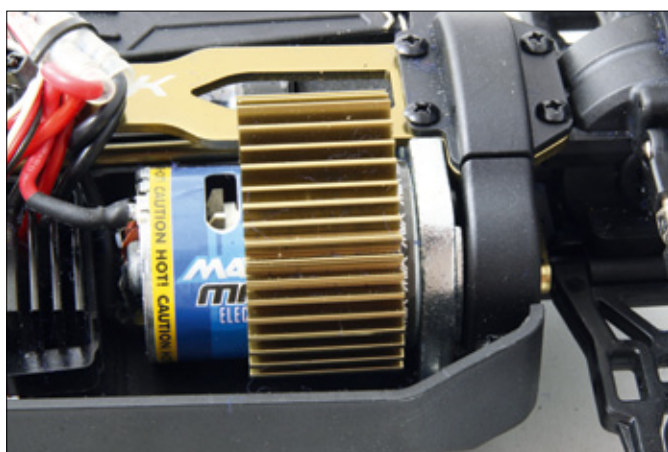
Im dezenten Outfit des bedruckten Maverick Strada DC Kartons findet man das Fahrzeug, einen kleinen Karton mit der Fernsteuerung, Anleitungen nebst ein paar Kleinteilen in Folie verschweißt und einen Steckerlader mit verschiedenen Adaptern. Nimmt man den Maverick heraus, fällt einem direkt sein Gewicht auf. Die Waage offenbart einen Wert von 1.736 Gramm. Hier ist der Fahrakku schon montiert. Unter der stylischen Karosserie geht es sonst recht unauffällig zu, was das Layout der Komponenten angeht.

Aufbau des Chassis

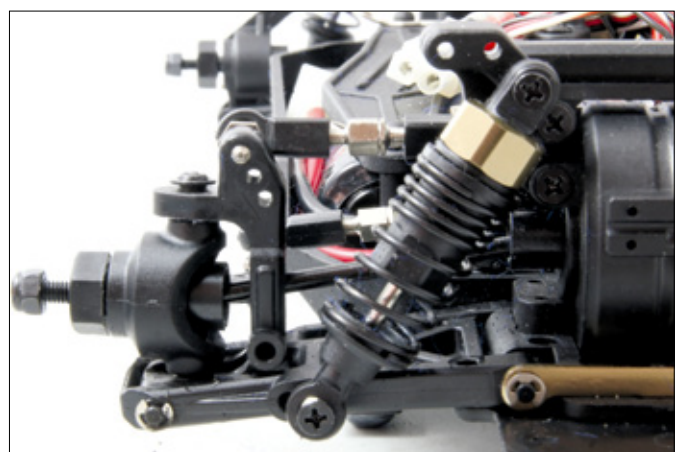
Eine sehr schön geformte Chassiswanne mit hohen Wangen ist die Basis des Maverick. Vorne links ist das Lenkservo verbaut und mit der Lenkung verbunden, oben auf dem Servo wurde der Empfänger mit doppelseitigem Klebeband fixiert. Hinter dem Servo ist der Regler montiert, ebenfalls mit doppelseitigem Klebeband. Hinten links ist der Motor längs verbaut. Alles ist spritzwassergeschützt, so steht es auf der Packung. Der 4WD-Antrieb wird mit einer Kardanwelle realisiert. Vom 12-Turns-Bürstenmotor geht die Kraft über das Hauptzahnrad an die Kardanwelle.

Von dort vorne in ein Differenzial und hinten an eine Starrachse (Spool). Von hier aus geht es weiter über die Differenzialausgänge über die Antriebswellen an die Radachsen und über die Radmitnehmer dann an die Räder des Strada.

Oben in der Mitte befindet sich das Topdeck, was zur Aufgabe hat, das Chassis zu versteifen. Im hinteren Bereich befindet sich noch eine Abdeckung, die das Ritzel und das Hauptzahnrad vor grobem Dreck schützt. Die Einzelradaufhängung besitzt ringsum ölfüllte Aluminiumstoßdämpfer, deren Federvorspannung über mitgelieferte C-Klipse verstellt werden kann. Vorne können Spur und Sturz eingestellt werden über Rechts-links-Gewindestangen. Hinten kann nur der Sturz eingestellt werden.



Der Motor mit passivem Kühlkörper. Ritzel und Hauptzahnrad sind unter dem Kunststoffschutz recht sicher vor Steinchen und Schmutz



Blick auf die Aufhängung vorne rechts. Gut zu sehen sind die vielen Montagemöglichkeiten vom Dämpfer und dem oberen, verstellbaren Querlenker



Der Getriebedeckel ist abgeschraubt und das Differenzial kommt zum Vorschein

CAR CHECK

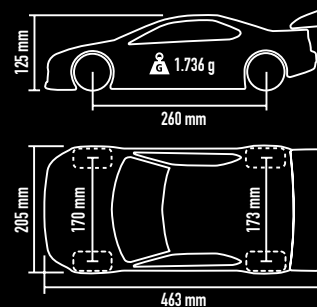
Maverick Strada DC RTR LRP electronic

Klasse: Elektro-Onroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 179,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb über Kardanwelle, Kegeldifferenzial vorne, Starrachse hinten, Rechts-links-Gewindestangen, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert

Benötigte Teile: Vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:

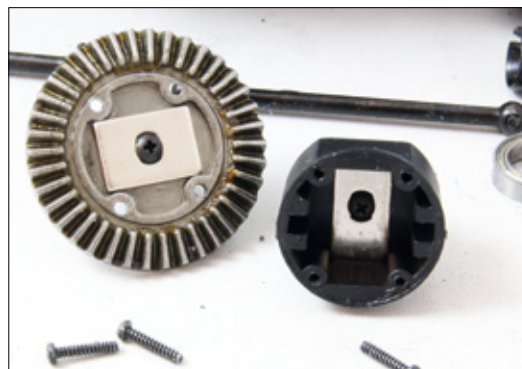


Der 1.800-Milliamperestunden-NiMH-Fahrakku ist beim Kauf schon auf der rechten Seite eingelegt und mit der Akkuhalterung gegen Verrutschen gesichert. Ein Schaumstoffklotz lässt sich zur Gewichtsverteilung vor oder hinter dem Akku platzieren. LiPo-Akkus in abgerundeter Form finden genauso Platz im Chassis, nur die typischen rechteckigen LiPos können nicht ohne Weiteres ins Chassis montiert werden.

Der Klügere gibt nach

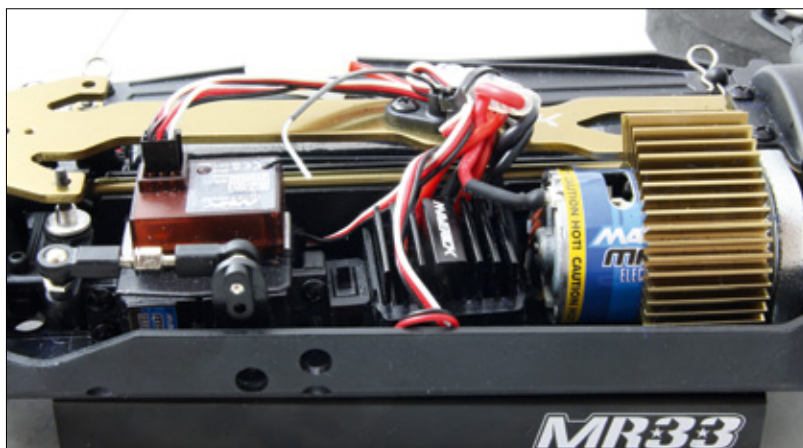
Der verwendete Kunststoff an den Aufhängungsteilen ist als weich zu bezeichnen, was den Vorteil hat, dass man durch ungewollte Kontakte mit anderen Fahrzeugen oder Gegenständen nicht unbedingt etwas zerstört. Die Chassiswanne hingegen ist sehr starr und unterstützt so die Verwindungssteifigkeit des Maverick Strada DC. Alles in allem hinterlässt das Chassis einen ordentlichen Eindruck, ist gut montiert worden und alle Schrauben sind festgezogen.

Der etwas futuristisch anmutende Sender kommt mit einem Gewicht von knapp 450 Gramm daher, inklusive eingelegter Akkus. Oben unter dem durchsichtigen Klappdeckel befinden sich die Schiebeschalter für die Kanäle, um von normal auf Servounkehr (reverse) zu schalten und zwei Drehpotis für den Kanal zwei um die Reglerdrehzahl (Hi) oder die Geschwindigkeit und Bremskraft (Lo) einzustellen. Hinten befindet sich der Bindeknopf, um den Empfänger an den Sender zu binden, was ab Werk schon erfolgt ist. Vor der Klappe ist eine rote LED untergebracht, die anzeigt, ob der Sender an- oder ausgeschaltet ist. Am Gehäuse links befindet sich der Schiebeschalter, um den Sender ein- oder auszuschalten und rechts daneben eine Ladebuchse, über die man die eingelegten Akkus laden kann.



Hier ist gut zu sehen wie die Sperrwirkung erreicht wird: Metallplatten sitzen im Tellerrad und Differenzialgehäuse, die direkt mit den Abtrieben verschraubt sind

Der Sender hat ein Dropdown-Lenkrad, was positiv auffällt, da es bei längerem Gebrauch die Handgelenke weniger belastet. Dropdown bedeutet, dass sich Lenkrad und Gashebel auf etwa gleicher Achse befinden. Das Lenkrad besitzt einen Schaumstoffring, damit hat man alles rutschfest im Griff, außerdem bietet es genügend Widerstand, um das Modell feinfühlig zu steuern. Um das Lenkradgehäuse sind drei Zweiwegschalter angeordnet. Links der erste ist für den Kanal zwei zuständig (Gastrimmung), der in der Mitte oben für Kanal eins (Lenkstrimmung) und der rechte, um den gemeinsamen Lenkschlag beider Seiten der Lenkung zu justieren. Die Lenkradachse hat kein Spiel, der Nullpunkt ist gut zu spüren. Der Gashebel kann nicht eingestellt werden, bietet aber ebenfalls ausreichenden Widerstand, um Gas und Bremse entsprechend



Die Anordnung der Elektrokomponenten: Links das Servo mit dem Empfänger oben drauf, daneben der Regler mit Ein-aus-Schalter und rechts der Motor



Das Getriebegehäuse muss los geschraubt werden, um die untere Schraube des Deckels entfernen zu können, wenn man das Differenzial ausbauen möchte

APPS FÜR MODELLBAUER

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



Berlinski RC



CARS & Details



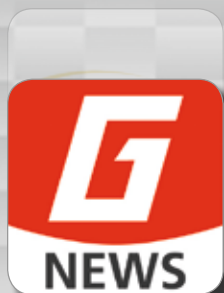
copter.eu



DMFV-News



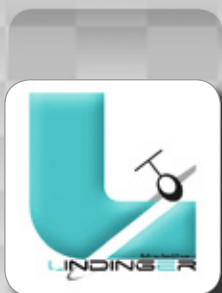
DRONES



Graupner



Modell AVIATOR



Modellbau Lindinger



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



RC-Heli-Action



Ripmax



SchiffsModell



TRUCKS & Details



Vario Helicopter



XciteRC NEWS



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





Hier sind Hauptzahnrad und Ritzel zu sehen, wenn der Schutz abgeschraubt ist

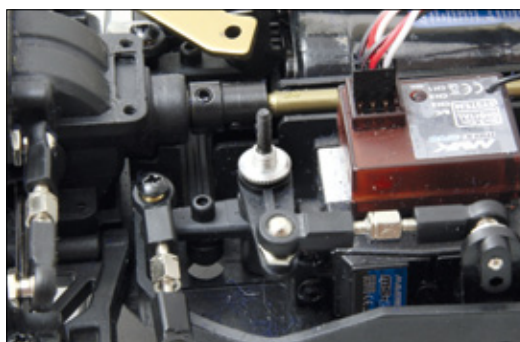
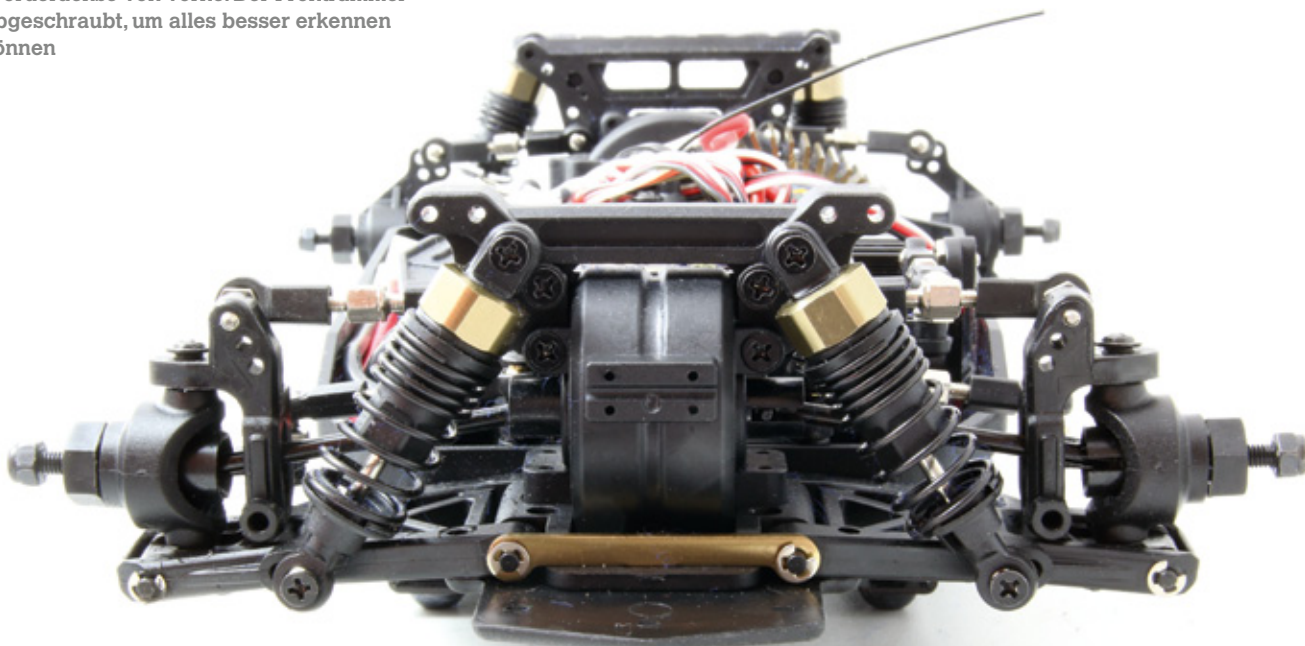
feinfühlig zu bedienen. Das Material des Senders ist gut gewählt. Er liegt gut in der Hand und bietet alles, was es braucht für ein ferngesteuertes Modell.

Test beim Racing Club

In Walldorf ist fast jeden Sonntag in einer Halle die Vereinsstrecke aufgebaut. Da ich einen Drifter testen wollte und dort nicht zu viele Leute sind, passte das wunderbar. Außerdem ist die Strecke immer sehr breit ausgelegt mit weniger harten Banden, was gerade bei einem neuen Modell mit unbekanntem Fahrverhalten nicht schaden kann. Um einen besseren Vergleich beim Fahrverhalten zu haben, waren noch zwei weitere Drifter dort. Vor der ersten Fahrt wurde am Maverick DC nichts weiter gemacht, außer den Akku zu laden. Dafür wurde ein vorhandener Schnelllader genutzt, denn der mitgelieferte Steckerlader würde dafür einige Stunden brauchen.

Nachdem die Strecke präpariert und der Akku voll war, ging es los. Vom Kopf her war klar, dass es um schönes Driften gehen sollte, aber wie sich herausstellen sollte, war das gar nicht so einfach. Durch die gesperrte Hinterachse konnte man den Strada DC gut ins Rutschen über das Heck bekommen, aber vorne musste man gegenlenken, dabei noch Gas halten oder mit Gasstößen korrigieren, ohne

Die Vorderachse von vorne. Der Frontrammer ist abgeschraubt, um alles besser erkennen zu können



Hier blickt man auf den verstellbaren Servosaver, angeordnet vor dem Servo



Die Löcher in der Seite der Chassiswanne erlauben es, ohne Umstände das Servo und auch den Servoarm abzuschrauben oder nachzuziehen

dass das Heck völlig herum kam. Mit der Zeit sah es schon ganz gut aus, aber irgendwie hatte die Vorderachse zu viel Grip. So wurden verschiedene Setup-Änderungen getestet, um der Vorderachse weniger Grip zu verpassen.

Einmal war es zu wenig und das Chassis schob ohne Ende über die Vorderräder, vor allem an der Kehre im Infield, wonach man wieder auf eine kurze Gerade kommt. Dann gab es eine Einstellung mit noch mehr Grip als vorher, was den Maverick an jeder Ecke komplett herumwarf. Irgendwo dazwischen

MEIN FAZIT

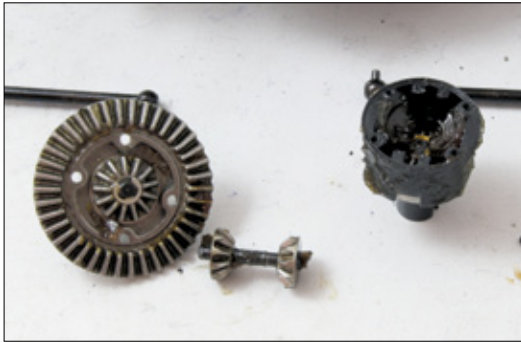


Der Einstieg ins Driften ist mit dem Maverick DC kein Problem und macht Spaß. Sollte man auf Teppich dem Hobby frönen wollen, sollte man noch mit verschiedenen Driftreifen herumexperimentieren. Ansonsten handelt es sich um ein gutes Paket für den Start in die Drift-Szene. Mit dem Tausch der Differenziale ist der DC auch als typischer Tourenwagen verwendbar – zwei in eins sozusagen.

Ivo Gersdorff

Komplett kugelgelagert
LiPo- oder NiMh-Akku-fähig
Drifter und Tourenwagen
in einem

Vergleichsweise hohes Gewicht



Das Differenzial vorne ist nicht gesperrt, dafür aber sehr robust und einfach aufgebaut

fand sich zum Schluss eine einigermaßen passende Einstellung. Vermutlich sind die Driftreifen aber auch eher für Asphalt ausgelegt als für Teppich. Hier sollte man sich in Drifter-Kreisen etwas umhören, um möglicherweise passendere Reifen zu finden, sofern man auf Teppich driften möchte. So kann man sich dann Stück für Stück an die hohe Kunst des Driftens herantasten und seine Technik stetig verbessern. Nicht zuletzt dadurch macht es große Lust auf mehr.

Nur driften?

Man muss mit dem Strada DC jedoch nicht die ganze Zeit im Drift-Modus umherrutschen. Nach einer gemütlichen Stunde Schraubarbeit kann man den Maverick auch zu einem normalen Tourenwagen umbauen, indem man die Starrachse von hinten nach vorne – und das Differenzial von vorne nach hinten tauscht. Dazu noch die passenden Hohlkammerreifen für Asphalt oder Teppich und schon kann es losgehen auf Zeitenjagd. Möglicherweise wäre auch eine andere Karosserie für den Renner, die mehr auf Abtrieb ausgelegt ist, eine gute Investition. In jedem Fall wäre der Strada so schon ein kleines Multitalent.

Die Großfamilie der Strada-Baureihe ist wie eine soziale Gemeinschaft: Sie teilt sich einige Ersatz- und Bauteile außer solchen für spezielle Aufgaben, wie



An der Hinterachse ist viel Sturz eingestellt. Dieser lässt sich aber verändern, sodass man das Fahrverhalten an die Streckenverhältnisse und die persönlichen Vorlieben anpassen kann



Der mitgelieferte Sender bietet alles, was es braucht für den Maverick Strada DC

zum Beispiel die Querlenker oder die Chassiswanne, die bei den verschiedenen Fahrzeuggattungen natürlich unterschiedlich dimensioniert und geformt sind. Ansonsten sind zahlreiche Teile identisch. Das suggeriert natürlich Nachhaltigkeit in der Ersatzteilversorgung. Da auch hier ein Motor in Standardbaugröße werkelt, ist ein Umbau auf die moderneren Brushlessantriebe kein Problem. Man muss lediglich den Motor und den passenden Regler verbauen. Bei diesem Wechsel sollte man auch spätestens auf LiPo-Akkus umsteigen. So erhält man ein technisch aktuelles Modell. Nun kann der Spaß mit dem erworbenen Fahrzeug lange andauern. <<<<



„Ein gutes Paket für den Start in die Drift-Szene.“

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

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

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

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

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

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

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

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

70000
Baslerbedarf + Modellbau. Hohenheimer Straße 4
70771 Leinfelden-Echterdingen
Telefon: 07 11/754 52 36. Fax: 07 11/754 59 69

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7. 71272 Renningen

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

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

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

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

Flaym's Design
Bönnighheimer 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

80000
MUC-Racing. Lindwurmstraße 171
80337 München. Telefon: 089/24 40 55 52
Fax: 089/95 47 91 45. E-Mail: mike@muc-racing.de
Internet: www.muc-racing.de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Albatros RC-Modellbau
Redweiherstraße 1. 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

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

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

Mario's Modellbaushop. Brückenstraße 16. 96472
Rödental. Telefon: 095 63/50 94 83.
E-Mail: info@rc-mmr.de. Internet: www.rc-mmr.de

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

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

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

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

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

ÖSTERREICH

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

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

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

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

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

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

MIWO Modelltechnik
Kärntnerstraße 3. 8720 Knittelfeld

SCHWEIZ

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

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

NIEDERLANDE

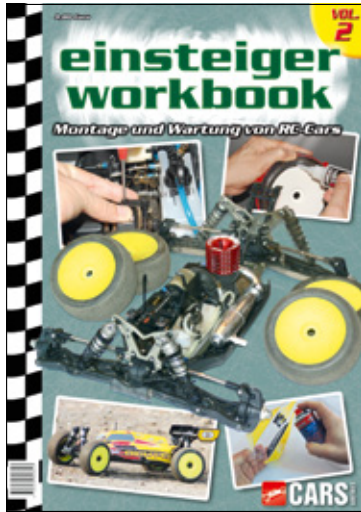
Hobma Modelbouw. Pascalweg 6a
6662 NX Elst (Gld). Telefon: 00 31/481 35 32 88
Fax: 00 31/481 35 35 19
Internet: www.hobmamodelbouw.nl

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



SHOP

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



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12099

€ 9,80



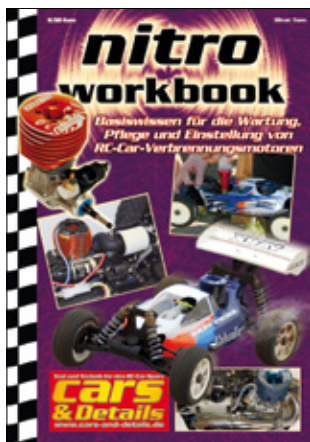
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80



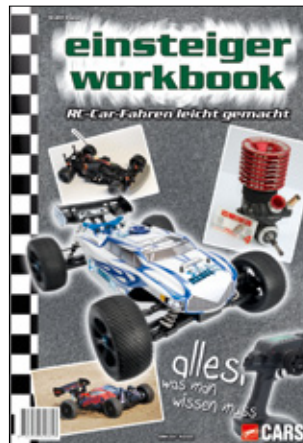
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586

€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



12 Ausgaben für 64,- Euro

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

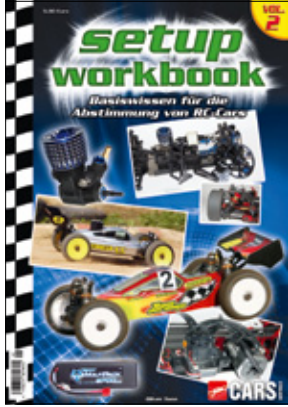
So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037
€ 9,80

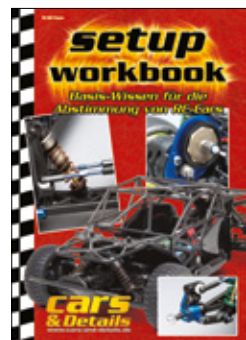


Auch digital als eBook erhältlich

Modellmotoren praxisnah Werner Frings

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

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80

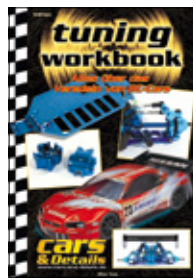


Auch digital als eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50



Auch digital als eBook erhältlich

Tuning Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



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

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

Problemlos bestellen >

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

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

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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

EXOTEN UNTER SICH

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

1:10er-Elektro-Buggys von Sworkz

Die Firma Sworkz ist vor allem aus dem 1:8er-Nitro-Bereich für ihre gute Qualität bekannt, die beiden Elektro-Buggys im Maßstab 1:10 stehen dem in nichts nach. Zudem gehören beide Buggys zu den wenigen Modellen auf dem Markt, die eine eigenständige Entwicklung darstellen, ohne sich dabei am Mainstream zu orientieren. Wie das funktioniert, klärt der Vergleich von 2WD-Buggy S12-1M und dem Allradler S104 EK.

Der S104 zeigt mit seinem Kardanantriebssystem zwar eine derzeit angesagte Antriebsart, doch das Design mit seinen speziellen Ansätzen ist ungewöhnlich und hebt den 4WD-Buggy stärker aus der Masse hervor, als dies beim S12-1M der Fall ist. Bei diesem kommt neben einigen Veränderungen generell ein klassisches 2WD-Getriebe mit (je nach Motorposition) drei bis vier Zahnrädern und einem Vorgelege mit Slipperkupplung zum Einsatz. Doch auch der 2WD-Buggy von Sworkz setzt eigene Akzente, wenn auch nicht so offensichtlich wie der S104. Hierzu zählt neben dem Dreifach-Slipper und einem flachen Getriebe vor allem die Gestaltung der Chassisplatte, denn der S12-1M baut auf einer sehr breiten

und geräumigen Aluplatte auf, hierdurch hat man beim Platzieren der Elektronik und später auch beim Abstimmen der Balance durch den Akku sehr viele Optionen.

Flexibler Vorratsraum

Akkutechnisch kann man in den S12-1M fast alles verpflanzen, was es derzeit auf dem Markt gibt: Er kommt mit Saddles, Shortys, Squares, Sticks und



deren Abarten zurecht. Zudem ermöglicht die – im Vergleich zu anderen Modellen seiner Klasse sehr geräumige Karosserie – den Einsatz unterschiedlichster Elektronikbauteile. Der S104 lässt sich zwar auch mit Saddles oder Shortys bestücken, diese lassen sich aber nicht in einem so großen Bereich verschieben wie dies beim S12-1M der Fall ist. Gerade bei Saddlepacks wäre der Platz dafür durchaus auch auf dem sehr schmalen Chassis des S104 vorhanden. Die teils recht eng anliegende Karosserie erschwert mitunter das Unterbringen von größeren Reglern etwas. Das Hauptaugenmerk des S104 liegt aber ohnehin auf einer möglichst guten Gewichtsverteilung mit leichtem Vorteil für die Frontpartie.

Auf der Seite des Antriebsstrangs macht man beim S104 alles richtig und nutzt sechs CVD-Wellen zur Kraftübertragung. Diese werden mit übergroßen, gummigedichteten Kugellagern zur Sicherung der Querpins kombiniert und ergeben zusammen mit den sehr bulligen Querlenkern eine gut funktionierende Einheit. Damit diese auch stabil genug ist, kommen für die getriebeseitigen Querlenkerbefestigungen an allen Stellen gefräste Aluteile zum Einsatz. Die Feinheiten wie Anti-Squat oder

Vorspur lassen sich durch Kunststoffeinsätze verändern. Hier sind Ähnlichkeiten zwischen beiden Modellen zu erkennen, denn auch beim 2WD-Buggy setzt man auf die praktischste Möglichkeit, Veränderungen ohne neue Teile an der Abstimmung vornehmen zu können. Auch bei den CVD-Wellen gibt sich die 2WD-Konstruktion modern, denn die Variante an der Hinterachse des S104 wurde hier praktisch übernommen.

Solide Konstruktion

Gänzlich anders gestaltet sich logischerweise die Frontpartie des S12-1M, denn hier wurde auf Bewährtes aus dem 2WD-Sektor zurückgegriffen. Die gesamte vordere Aufhängung ist dabei sehr stabil und im Vergleich zum S104 sogar noch spielärmer, letzterer verlangt an dieser Stelle nach der einen oder anderen Passscheibe zur Spielbeseitigung. Immerhin setzt man an dieser Stelle auch auf den etablierten Standard bei den Buggys, denn ein 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer ist eine sinnvolle Wahl. An der Hinterachse kann man derlei Mitnehmer zumindest wahlweise montieren, die beiliegenden Felgen nutzen allerdings den etwas weniger verbreiteten 14-Millimeter-Standard mit einer größeren Mittelbohrung.

Der S104 setzt konsequent bei allen vier Felgen auf diesen etwas exotischen 14-Millimeter-Standard. Ebenfalls verfügt er über eine Pivotball-Aufhängung, weshalb der Sworkz-Buggy über eine sehr stabile und mit einem großen Lenkausschlag versehene Lenkung verfügt. Die Kombination aus diesen bekannten Teilen mit einer sehr guten Materialauswahl, einigen rot eloxierten Aluteilen und dem einen oder anderen Kohlefaserenteil aus einem speziellen, silbrigen Material, verleiht dem S104 eine stylischere Optik.





Die moderneren Dämpfer sind am S12-1M zu finden, denn neben Entlüftungsschrauben in den oberen Kapfen kommen auch noch gehärtete Kolbenstangen zum Einsatz. Logischerweise bedient man sich bei Sworz durch die geänderte Kapfenkonstruktion nun auch einer simpleren oberen O-Ring-Dichtung



Die etwas älteren Dämpfer des S104 sind zwar anders aufgebaut, sorgen aber dennoch für ein sehr gutes Fahrverhalten. Bedingt durch die rote Eloxierung einiger Teile kommt der S104 vor allem zusammen mit den silbernen CFK-Teilen ein wenig schicker daher

Feine Beine

Bei den Stoßdämpfern gibt sich der S104 etwas biederer. Die zusätzliche Nitrid-Beschichtung der Kolbenstangen und der Einsatz von Entlüftungsschrauben in der oberen Kappe der S12-1M-Dämpfer samt veränderter Dichtung sorgen für nochmals besseres Ansprechverhalten. Nicht dass die Dämpfer des S104 jemals schlecht waren, aber hier zeigt sich dennoch eine Verbesserung. Passenderweise wurde der in den unteren Federteller integrierte und sehr gut funktionierende Kolbenstangenschutz bei beiden Buggys umgesetzt. Hier hat Sworz eine wirklich simple aber gute Änderung am klassischen Dämpferdesign vorgenommen und ist damit fast allen Anbietern voraus.

Dies gilt mitunter auch für die Motorposition beim S12-1M, denn der optional erhältliche Teilesatz zum Umbau auf die Heckmotorvariante ist in zwei Stufen erhältlich. Die kleinere lässt den Umbau an sich zu, setzt jedoch die Weiterverwendung einiger Getriebeteile voraus. Bei der größeren Stufe liegen diese ebenfalls bei, um einen noch schnelleren Austausch mit komplett veränderter Ölfüllung seitens des Differenzials zu ermöglichen. Andere Anbieter bringen an dieser Stelle sogar zwei verschiedene Modelle auf den Markt, wobei bei der Mittelmotorversion oftmals auf einen stark zur Mitte verlegten Motor gesetzt wird. Dies ist beim S12-1M ebenfalls schon berücksichtigt, ebenso wie eine komplett andere Position möglichst dicht am Getriebe bei der Heckmotor-Version.



In beiden Fällen kommt ein sehr ausgewogener Materialmix aus Alu-, Kohlefaser- und Kunststoffteilen zum Einsatz. Die Fertigungsqualität und Stabilität der Teile ist bei Sworz ebenfalls auf hohem Niveau, daher können beide Modelle ohne Kompromisse im Wettbewerb genutzt werden

In jedem Fall kommen hochwertig verarbeitete Getriebekomponenten zum Einsatz. Dies gilt selbstverständlich auch für den S104. Anders als beim 2WD-Bruder muss hier bei der Montage vor allem auf die korrekte Ausrichtung des Kegelradspiels geachtet werden, was durch die beiliegenden Passscheiben kein Problem ist. An den belasteten Stellen kommen durchweg gehärtete Stahlteile zum Einsatz, wobei das einfacher aufgebaute Getriebe des S12-1M ohne Probleme mit einer Aluminium-Kunststoffmischbauweise auskommt.



Sworz nutzt das weit verbreitete Sechskantformat für die Slipperpads an beiden Modellen, beim moderneren S12-1M allerdings in einer Version mit drei Reibpads



Bei einem 2WD-Buggy erfordert das Griffniveau durch wechselnde Untergründe eine Veränderbarkeit der Motorposition. Daher ist beim S12-1M ein optionaler Teilesatz für den Umbau auf eine Heckmotorvariante erhältlich

CAR CHECK			
S104/S12-1M Sworz			
Klasse: Elektro-Offroad 1:10			
Empfohlener Verkaufspreis: 199,- Euro (S104), 339,- Euro (S12-1M)			
Bezug: Fachhandel			
Technik: vier Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, komplett kugelgelagert, CVD-Wellen, zwei Kegelraddifferenziale (S104), Kegelraddifferenzial hinten (S12-1M), Slipperkupplung			
Benötigte Teile: Motor, Fahrregler, Fahrakku, Lenkservo, RC-Anlage, Reifen.			
Erfahrungslevel:			
■■■■■▲■■■■■			
CLUBRACER			
S12-1M		S104	



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 CARS & Details-App installieren



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

MEIN FAZIT



Beide Modelle sind eigenständige Konstruktionen, die für die jeweilige Rennklasse stark optimiert wurden. Dennoch ist der S12-1M an einigen Stellen einen Tick moderner, denn er offeriert noch mehr Möglichkeiten. Das narrensichere Fahrverhalten ist dem S104 aufgrund seines Antriebs ohnehin sicher. Bei der Materialqualität und der Passgenauigkeit sind beide absolut gleichauf – je nach Vorliebe für die Antriebsart kann man mit beiden also nichts falsch machen.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details



Stabile Bauweise

Hervorragende
Passgenauigkeit

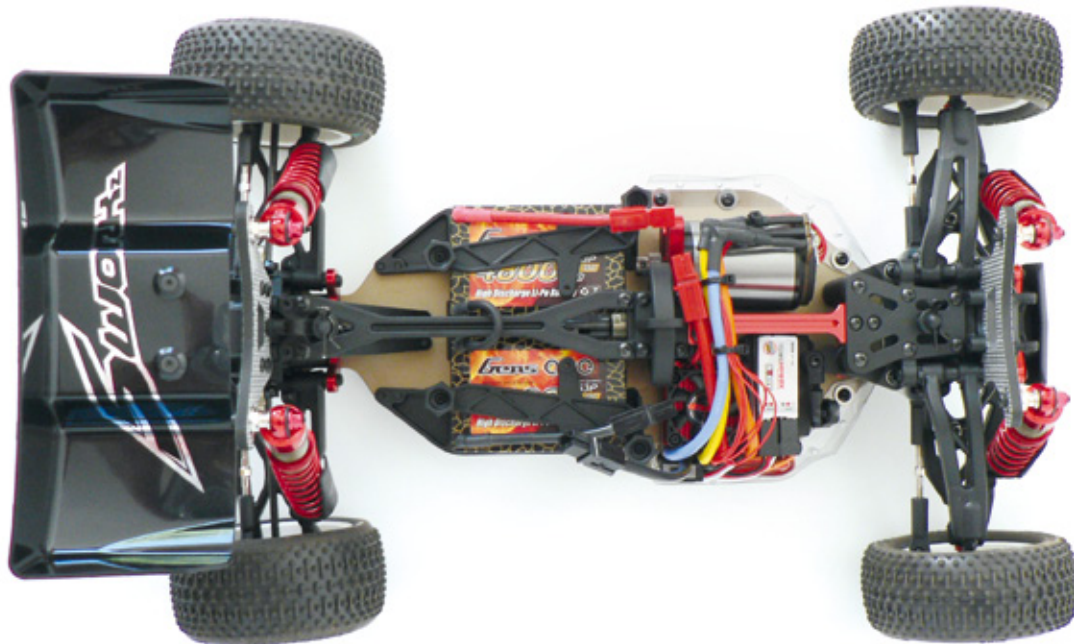
Tuningteile serienmäßig

Verschiedene Akku-Typen
nutzbar (S12-1M)

Pivot-Ball-Aufhängung (S104)

Etwas ungewöhnlicher hinterer
Felgenstandard (S12-1M)

Wenig Platz unter der
Karosserie (S104)



Erst in der Draufsicht erkennt man die recht frontlastige Gewichtsverteilung des S104, dies kann man allerdings mit einem quer platzierten Shorty leicht verändern, da sich dieser noch etwas innerhalb der Halterung nach hinten verschieben lässt

Detailfrage

Im Vergleich zu anderen Anbietern ist auch die Gestaltung der Differenzialgehäuse bei beiden Modellen erwähnenswert, denn beide nutzen im Bereich der Abtriebe Stahleinlagen im Kunststoffteil, um eine deutlich höhere Standfestigkeit zu erreichen. Reine Kunststoffgehäuse neigen bei starken Motoren oder einer sehr griffigen, aber kurvenreichen Strecke zum Ausschlagen in diesem Bereich. Ein aufgrund der schlechteren Stellung der Kegelräder zueinander generell schneller verschleißendes Differenzial und mitunter nervige Ölverluste können die Folge sein. Generell hat man die clevere Nutzung von – dem Anwendungszweck angepassten – Materialien bei beiden Modellen gut umgesetzt. Der S12-1M wird daher serienmäßig mit einer vorderen Dämpferbrücke aus Aluminium ausgeliefert und der S104 setzt an der Hinterachse bei der inneren Befestigung der oberen Querlenker ebenfalls auf dieses Material. Derlei Details runden das Gesamtpaket der beiden Modelle ab und versprechen eine hohe Belastbarkeit auf der Strecke. Gerade beim S104 wird man selbst mit sehr starken Brushlessmotoren nicht enttäuscht. Der Einsatz von 4,5-Turns-Exemplaren bringt den Antriebsstrang des S104 nicht wirklich an die Grenzen und auch das Fahrwerk verkraftet solche Leistungsorgien klaglos. Mit dem etwas frontlastigen Fahrverhalten des S104 kommt man schnell zurecht und kann auch weite

Sprünge ohne starke Korrekturen mit dem Gas/Bremshebel absolvieren. Bedingt durch den 4WD-Antrieb liegt das Modell natürlich satter auf der Strecke und ist in vielen Fällen leichter beherrschbar. Da vieles an der Abstimmung liegt, enttäuscht der S104 hier nicht. Er lässt sich sehr schnell und oftmals mit Baukastenteilen auf die Veränderungen oder Gegebenheiten einstellen.

Reich an Optionen

Der S12-1M setzt hier etwas mehr Planung voraus, dies gilt vor allem für die mit nur recht wenigen Schrauben



Die Slipperkupplung des S104 ist klassisch mit zwei Reibpads aufgebaut und das Hauptzahnrad ist im oberen Bereich von einem Schutz umgeben. Dieser ist vor allem beim Verlegen der Kabel sehr hilfreich, da diese unmöglich mit dem Zahnrad kollidieren können



Auch wenn der Antriebsstrang bei beiden Modellen etwas unterschiedlich gestaltet ist, setzen beide Buggys auf das robuste Kegelraddifferenzial, das sich mit unterschiedlich zähflüssigem Öl abstimmen lässt



Ein typisches Sworzhz-Merkmal an beiden Buggys ist der 14-Millimeter-Sechskantmitnehmer und die CVD-Welle mit einem übergroßen inneren Kugellager zur Sicherung des Pins. Zudem setzen beide Modelle an den passenden Stellen auf viel Alu und CFK, um eine optimale Stabilität zu ermöglichen

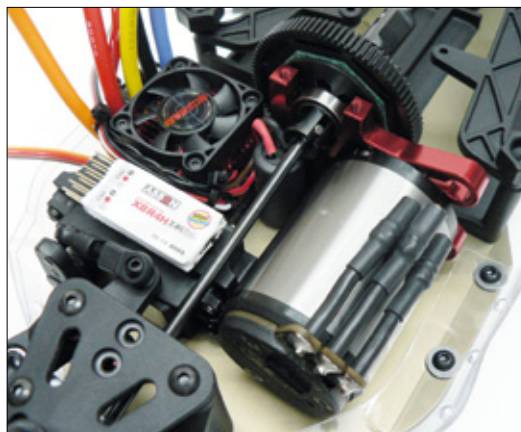


Beide Buggys nutzen verschiedene Kunststoffeinsätze zur Einstellung der beiden Querlenkerhalterungen. Der beim Mithnehmer zur Sicherung des Pins genutzte O-Ring sollte besser noch mit Schrumpfschlauch gesichert werden, um Ausfälle durch einen porösen O-Ring zu verhindern



Shortys oder Saddle Packs – diese Frage stellt sich bei beiden Modellen, denn für beide liegen jeweils Halterungen bei. Lediglich beim S12-1M kann man den Shorty zusätzlich noch in einem weiten Bereich nach vorne oder hinten verschieben sowie je nach Elektronik auch Stick-Packs platzieren

veränderbare Motorposition. Die Veränderung der Gewichtsverteilung durch eine andere Motorposition sollte natürlich vor allem in Abhängigkeit des Griffniveaus erfolgen. Feinheiten bei der Gewichtsverteilung durch den Einsatz unterschiedlicher Akkus ermöglichen später auch ein Verschieben des Handlings mehr in die eine oder andere Richtung. Einen Mittelmotor-Buggy wird man zwar niemals wirklich wie einen Heckmotorbuggy fahren können, aber mit den vielen Setup-Optionen des S12-1M kann man auch gute Mischungen dazwischen erzeugen. So brilliert der 2WD-Buggy mit einer sehr guten Fahrbarkeit, ohne im Grenzbereich zu schnell unkontrollierbar zu werden. Der Einsatz von extrem starken Motoren unterhalb von 6,5 Turns lohnt sich beim S12-1M nur, wenn die Streckenlänge dies verlangt, ansonsten fühlt sich das Modell auch mit einem 9,5-Turns-Motor mehr als agil an. <<<<



Der S104 ist generell deutlich schmäler als der sehr breit bauende 2WD-Bruder, dennoch bekommt man auch hier einen leistungsstarken 4,5-Turns-Brushlessmotor samt Regler unter. Die Kabelverlegung ist dabei unter der eng anliegenden Karosserie aber insgesamt etwas fummeliger

Anzeige

rc-car-online.de

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

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 € 79,90 €	



Beide auch mit Alu-Servoarm erhältlich



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: 79,90 € 59,90 €	

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

Eifel-Event LRP-ASSO-CHALLENGE IN HELLENTHAL

Text und Fotos:
Bernd Bohlen

Woche für Woche veranstalten große und kleine RC-Car-Vereine Rennen auf ihren vereinseigenen Rennstrecken. Sie finanzieren so den Erhalt und Ausbau ihrer Anlagen und fördern gleichzeitig den RC-Car-Rennsport in der Breite. Nicht die Stars der Szene stehen an diesen Wochenenden im Mittelpunkt, sondern die vielen Fahrer, für die RC-Car-Fahren ein Wochenendhobby ist und bleiben wird. So auch bei einem Rennen der LRP-Asso-Challenge im Juni beim MAC Eifel-Elos



Rund 30 Fahrer trafen sich im Juni in Helleenthal in der Eifel auf der Offroadstrecke des MAC Eifel Elos. Der Verein ist noch jung. Sieben RC-Car-Fans gründeten ihn 2012. Im Mai 2013 eröffneten sie eine 155 Meter lange Strecke, die mit Kunstrasen ausgelegt ist. Fahrerlager und Strecke sind auf zwei ehemaligen Tennisplätzen gebaut worden, die der Tennisverein, mit dem die Eifel Elos nun das Gelände gemeinsam bewirtschaften, nicht mehr für seinen eigenen Spielbetrieb brauchte.

Neben den Fahrern in den Klassen der LRP-Asso-Challenge waren an diesem Wochenende auch Fahrer von drei Gastklassen dabei. In Buggy 2WD fuhren die Fahrer der Challenge und die der Gastklassen zusammen, auch wenn sie völlig unterschiedlich motorisiert waren. In der LRP-Asso-Challenge werden Motoren mit 13,5 Turns gefahren, in der offenen Buggyklasse ist der Motor freigestellt. Auch in Short-Course gingen die Fahrer gemeinsam an den Start. Lediglich in Buggy 4WD gab es von Anfang an getrennte Klassen. Mit den in der Challenge vorgeschriebenen 10,5-Turns-Motoren sind die schwereren Buggys deutlich

langsamer als die in der offenen Klasse, in der 6,5- oder gar 5,5-Turns-Motoren eingesetzt werden. In der Klasse Buggy 4WD Challenge war Jürgen Kropp der schnellste Fahrer. Der Asso-Pilot gewann drei der vier Vorläufe und startete so von der Pole: Von den drei Finalläufen gewann er zwei. Zweiter wurde Christoph Thiele, Dritter Yves Mayer. In der offenen Buggyklasse 4WD setzte sich Thomas Wüller vor Dirk Scheffler und Bert Kaulard durch. Thomas Wüller gewann souverän drei der vier Vorläufe und die drei Finale.

In der gemeinsamen Gruppe der Buggy 2WD-Fahrer war Marcel Röttgerkamp schnellster Fahrer. Der Fahrer in der offenen Klasse gewann alle drei Finalläufe mit weit über einer Runde Vorsprung vor dem Zweitplatzierten Jochen Müller, der einen Buggy nach Challenge-Reglement fuhr. Dritter wurde Andreas Bernardy (LRP-Challenge). Dahinter folgten Andreas Hüttenpohl (LRP-Challenge), Steffen Büchel (offene Klasse) Leon Heidemann (offene Klasse) und Stephan Elgas (LRP Challenge). In der Endwertung erfolgte eine getrennte Auswertung der Klassen. In Short Course traten drei Fahrer an. Erwin Heußen (LRP Challenge) gewann vor Klaus Stockhausen und Dirk Ritzerfeld (beide offene Klasse). <<<<<



In der Klasse Buggy 2WD ging es kurz nach dem Start hart zur Sache



Erwin Heußen setzte sich mit diesem Truck in der Klasse Short Course durch

200,- EURO ABGREIFEN

RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK SUCHT KALENDERMOTIVE

Wie in den vergangenen Jahren, plant RC-Car-Shop – Hobbytheke auch für das Jahr 2018 wieder, einen eigenen Kalender mit zahlreichen einmaligen Fotomotiven aus dem Großmodellbereich herauszubringen. Dafür sucht der Spezialist für Big-Scaler und Zubehör die allerbesten Bilder. Es werden insgesamt 13 Bilder benötigt. Die Einsender der für den Kalender ausgewählten Bilder erhalten jeweils einen Gutschein im Wert von 200,- Euro. Alles weitere hierzu gibt es im Internet unter: www.rc-car-online.de



KONZENTRATION AUFS WESENTLICHE

INTERMODELLBAU 2018 VOM 19. BIS 22. APRIL

Die Messe Westfalenhallen Dortmund kommt dem Wunsch vieler Aussteller nach und führt die Intermodellbau, eine der größten Messe für Modellbau und Modellsport, zukünftig an vier statt fünf Tagen durch. Die verkürzte Messedauer verringert den Aufwand für die Händler und Hersteller, bietet ihnen aber weiterhin eine mehrtägige, fokussierte Plattform zum Kontakt mit einer internationalen Modellbau-Community und die Vorteile des extrem besucherstarken Wochenendes. Gerade Kleinserienhersteller, deren Produkte bei den Modellbauern sehr beliebt sind, können nun mit geringeren Kosten und mit weniger Personalaufwand an der Intermodellbau teilnehmen. 2018 findet die Messe daher vom 19. bis 22. April statt. 2017 kamen 80.000 Besucher zur Messe. 552 Aussteller aus 16 Nationen nahmen teil. Internet: www.intermodellbau.de



HOCH HINAUS NEWS AUS DER ARENA 33

Text und Fotos: Bernd Bohlen



Blick über die Strecke und auf den Fahrerstand

Toni Rheinard hat die Arena 33 in Andernach um eine zusätzliche Attraktion erweitert. Auf dem Außengelände der Anlage entstand in gut zweimonatiger Arbeitszeit eine mehrere hundert Quadratmeter große Outdoorstrecke mit zahlreichen großen Sprüngen und Sprungkombinationen. Besonders spektakulär ist ein 2,20 Meter hoher Sprung vor dem Fahrerstand.

Der Untergrund besteht aus Kunstrasen. Verlegt wurde der Kunstrasen auf einer mit Lehm und Kies aufgefüllten, drainierten Fläche (44 mal 27 Meter), sodass das Regenwasser schnell versickern und ablaufen kann. Die Streckenbegrenzung besteht aus Drainagerohren. Der sandlose Hockeyrasen sorgt für viel Griff. Auf dem Fahrerstand, der aus zwei übereinander stehenden Containern besteht, haben ein Dutzend Fahrer Platz. Das Streckenlayout und die Sprünge hat der dafür ausgewiesene Fachmann Gerd Streng geplant und gezeichnet.

Geöffnet ist die Strecke in den Sommermonaten an jedem Wochenende. Die genauen Öffnungszeiten werden auf der Facebookseite der Arena oder der Webseite (www.arena33.de) veröffentlicht. Die Tageskarte kostet für Erwachsene 12,50 Euro, für Kinder bis 12 Jahre 7,50 Euro.

STARKER EINSTAND

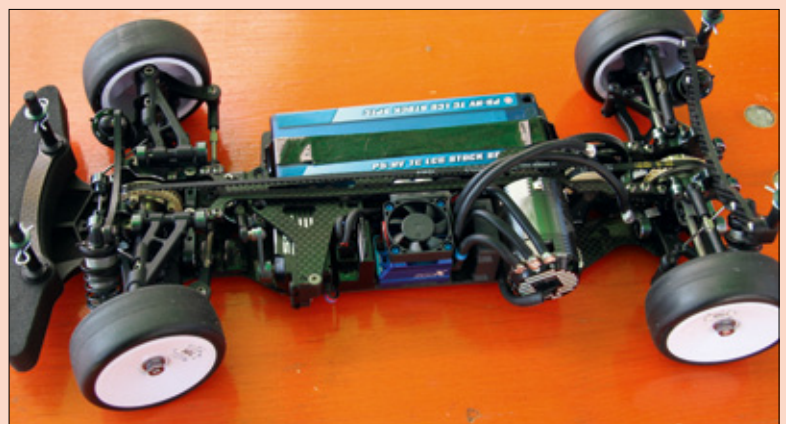
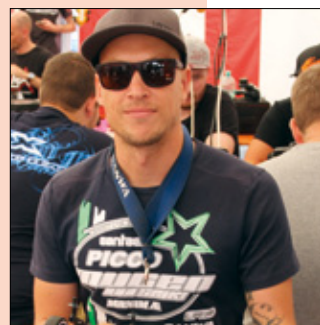
RENNEDEBUT DES NEUEN MUGEN MTC1

Das war mal ein tolles Renneдебüt. Auf Anhieb kam der Mugen MTC1 beim Finale der renommierten Euro Touring Series in Ettlingen ins A-Finale. Robert Pietsch, der Konstrukteur des ersten Elektro Tourenwagens in 1:10, schaffte auf Anhieb einen Platz im A-Finale und wurde zum Schluss Fünfter. Der ehemalige Weltmeister in der 1:8er-Nitro-Klasse setzte eins von drei existierenden Exemplaren während des Rennens ein. Eric Dankel fuhr den zweiten MTC1 und gewann das C-Finale. Atsushi Hara aus Japan testete den dritten. Die Auslieferung des Modells erfolgt ab Mitte August. Der Preis liegt bei rund 560,- Euro.

Gut ein Jahr steckte Mugen Seiki in die Entwicklung des neuen Tourenwagens. Bei der Herstellung der einzelnen Konstruktionsteile konnte die Firma auf ihre langjährigen Erfahrungen im Nitrobereich zurückgreifen. Seit Jahren zählen die Onroader von Mugen Seiki im Maßstab 1:10 und 1:8 – auch aufgrund ihrer Qualität – zu den erfolgreichsten Fahrzeugen. Das Fahrzeug selbst ist eine komplette Neukonstruktion.

Zu den Besonderheiten zählen das neu entwickelte Flex-Topdeck, das vollkommen neue C-Hub/Pivotball-System, der aerodynamisch optimierte Frontrammer, eine einfach einstellbare Lenkung und die Verstellbarkeit der Karosserie nicht nur in der Höhe, sondern auch nach vorne und hinten. Das Fahrzeug ist komplett einstellbar.

Konstrukteur Robert Pietsch im Fahrerlager beim ETS in Esslingen



Der Mugen MTC1, wie ihn Robert Pietsch in Ettlingen einsetzte. Ausgestattet war er mit einem Motor von LRP (X20, 4,5T), einem LRP Regler (LRP Flow X) einem Servo von Sanwa. Die Energie kam aus einem LRP LiPo-Pack (6400, LCG Stock Spec)

DARUM LOHNT SICH EIN BESUCH DER MODELL-HOBBY-SPIEL 2017 IN LEIPZIG

HALLEN-SAUSE

Mit jährlich rund 100.000 Besuchern zählt die Messe modell-hobby-spiel zu den größten Messen für Modellbahn, kreatives Gestalten, Spiel, Philatelie und natürlich Modellbau. Das Event ist auch weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt und zieht viele Besucher aus allen Himmelsrichtungen an. So wird es auch 2017 sein, wo die Messe als traditioneller Startschuss des Messeherbsts vom 29. September bis 01. Oktober stattfindet. Neben dem bunt gemischten Besucherfeld gibt es natürlich auch zahlreiche namhafte nationale und internationale Aussteller, die in Leipzig ihre schönsten Ausstellungsstücke präsentieren, Modelle in Aktion zeigen und natürlich auch allerhand Produkte zum Verkauf anbieten. Wer sich das nicht entgehen lassen will, sollte die 21. modell-hobby-spiel besuchen. Auf nach Leipzig!



DATEN & FAKTEN

29. bis 30. September 2017 von 10 bis 18 Uhr sowie am 1. Oktober zwischen 10 und 17 Uhr.

Die Tageskarte für Messesfreitag und -sonntag (29. September/1. Oktober) kostet 13,50 Euro, am Samstag (30. September) 14,50 Euro. Ermäßigte Tagestickets sind für 9,90 Euro beziehungsweise 5,00 Euro für Kinder zwischen sechs und zwölf Jahren erhältlich. Der Eintritt für Kinder bis einschließlich fünf Jahren ist frei.

Dauerkarten (online und an den Tageskassen) gibt es für 29,00 Euro und Gruppenkarten (ab zehn Personen) für 9,90 Euro pro Person.

Wer im Online-Ticketshop (ab 2. August) sowie in den rund 700 Vorverkaufsstellen (ab 4. September) kauft, erspart sich lange Wartezeiten an der Tageskasse.

Am Besuchstag berechtigen die Eintrittskarten im öffentlichen Nahverkehr zur einmaligen kostenfreien Hin- und Rückfahrt zum/ab Messegelände (gültig in den Tarifzonen 110, 151, 156, 162, 163, 168, 210, 225).

Aktuelle Informationen zur Messe gibt es unter www.modell-hobby-spiel.de sowie auf www.facebook.de/modell-hobby-spiel.

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. <<<<<

LEIPZIGER MESSE-CUP 2017



Höchste Konzentration am Fahrerstand

	FREITAG, 29. SEPTEMBER 2017	SAMSTAG, 30. SEPTEMBER 2017	SONNTAG, 1. OKTOBER 2017
11:00	Airbrush in Theorie und Praxis: So funktioniert das Lackieren von Standmodellen. <i>René Becht, Berlin Airbrush</i>	En miniature: Die praktische Anwendung vom Airbrush im kleinen Maßstab. <i>René Becht, Berlin Airbrush</i>	Mit der Drohne in den Urlaub: Die neue, Kofferfreundliche Kompaktklasse. <i>Tobias Meints, Drones</i>
12:00	Mit der Drohne in den Urlaub: Die neue, Kofferfreundliche Kompaktklasse. <i>Tobias Meints, Drones</i>	Mit der Drohne in den Urlaub: Die neue, Kofferfreundliche Kompaktklasse. <i>Tobias Meints, Drones</i>	Sportlich unterwegs: Drone-Racing und FPV in Theorie und Praxis <i>Christopher Rahe, DMFV</i>
13:00	3D-Druck mit exotischen Materialien: Was geht und was nicht? <i>Maik Jähne, FabLab Dresden</i>	3D-Druck mit exotischen Materialien: Was geht und was nicht? <i>Maik Jähne, FabLab Dresden</i>	3D-Druck mit exotischen Materialien: Was geht und was nicht? <i>Maik Jähne, FabLab Dresden</i>
14:00	Neue LuftVO und Kenntnisnachweis: Was Drohnen-Piloten zur neuen Gesetzeslage wissen müssen. <i>Hans-Jürgen Engler, DMFV</i>	Neue LuftVO und Kenntnisnachweis: Was Drohnen-Piloten zur neuen Gesetzeslage wissen müssen. <i>Hans-Jürgen Engler, DMFV</i>	Neue LuftVO und Kenntnisnachweis: Was Drohnen-Piloten zur neuen Gesetzeslage wissen müssen. <i>Hans-Jürgen Engler, DMFV</i>
15:00	„Starthilfe Modellsport“: Gewinnauslösung und Preisübergabe	„Starthilfe Modellsport“: Gewinnauslösung und Preisübergabe	„Starthilfe Modellsport“: Gewinnauslösung und Preisübergabe

Mit freundlicher Unterstützung von:



f modell-hobby-spiel.de

LIVE-WISSEN

FACHTREFFPUNKT MODELLSPORT UND TECHNIK



Der Fachtreffpunkt Modellsport und Technik zieht jedes Jahr viele Besucher in Halle 5 des Leipziger Messezentrums

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 Sparten. Spartenübergreifend sind beispielsweise die Vorträge aus dem Bereich 3D-Druck. Darin wird erläutert, welche Möglichkeiten der Anwendung einem im Hobby-Bereich zur Verfügung stehen. <<<<

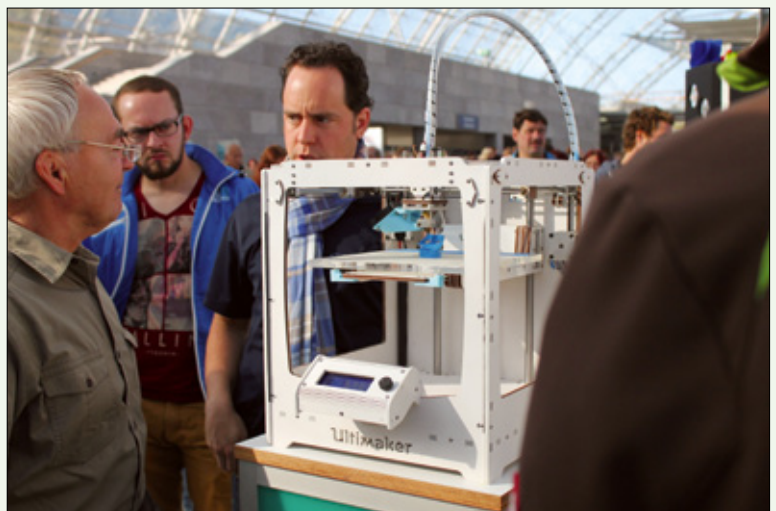
MODERNE TECHNIK

ALLES ÜBER 3D-DRUCK

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 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



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

Jetzt neu!



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

Nur 9,80 Euro

(zuzüglich 2,50 Euro Versand)



Auch digital
als eBook erhältlich

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

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

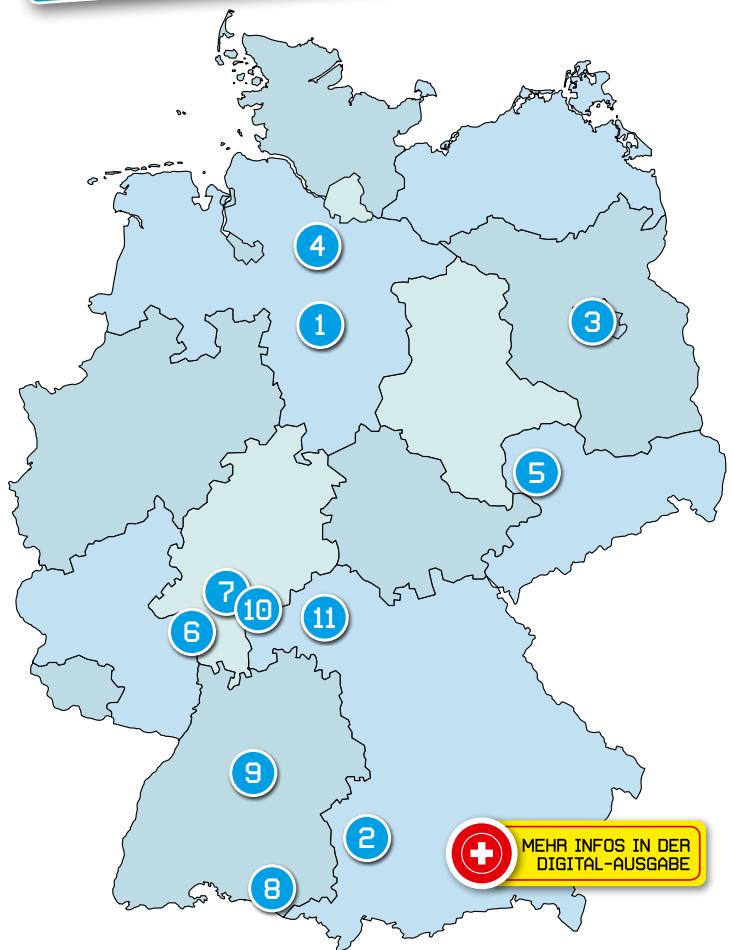
oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

Anzeige

TERMINNE

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



28. AUGUST BIS 03. SEPTEMBER 2017

02. bis 03. September 2017

Der **AMC Hildesheim (1)** ist Gastgeber der **Internationalen Deutschen Meisterschaft EFPRO10**. Die besten Fahrer der Bundesrepublik gehen mit ihren RC-Cars in folgenden Klassen an den Start: EG, EG10 und EGPRO10. Internet: www.dmc-online.com

02. bis 03. September 2017

Der **MCC Türkheim (2)** veranstaltet auf seinem Vereinsgelände den sogenannten **Oktoberfestpokal**. Dafür sind alle 1:8er- und 1:10er-Glattformmodelle zugelassen. Konkret folgende Klassen: EG8, VG, VG10, VG10SCA, VG10SCASP, VG8, VG8KL1 und VG8KL2. Internet: www.dmc-online.com

02. bis 03. September 2017

Der **TSV Mariendorf 97 Berlin (3)** ist Gastgeber der **Berlin Tourenwagen Masters**. Gefahren wird in der Klasse Elektro-Glattform. Internet: www.dmc-online.com

04. BIS 10. SEPTEMBER 2017

08. bis 16. September 2017

In Frankreich findet die diesjährige **1:9er-Weltmeisterschaft für Verbrenner-Glattform-Modelle** statt. Austragungsort ist **Monteux**. Internet: www.dmc-online.com

18. BIS 23. SEPTEMBER 2017

21. bis 24. September 2017

Der **MC Munster (4)** ist Gastgeber der diesjährigen **Deutsche Meisterschaft 1:10 Scale** sowie den **Deutschlandcup 1:10 Scale Sport**. Es gehen dabei Modelle folgender Klassen an den Start: VG, VG10, VG10SCA und VG10SCASP. Internet: www.dmc-online.com

25. SEPTEMBER BIS 01. OKTOBER 2017

29. September bis 01. Oktober 2017

In den **Leipziger Messehallen (5)** 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

02. BIS 08. OKTOBER 2017

07. Oktober 2017

Der MSV-Hofheim/Lampertheim veranstaltet Hessens größte **Modellbaubörse** für Autos, Schiffe, Modellflugzeuge, Motoren und Zubehör in der Hans-Pfeifer-Halle in **68623 Lampertheim (6)**, Weidweg 4. Einlass für Aussteller ist zirka 6.30 Uhr und für Käufer 8 Uhr. Es wird um Tischreservierung gebeten. Bei Tischbuchung bitte Adresse angeben. Kontakt: Joachim Götz, Telefon: 01 70/975 74 82, E-Mail: jo_goetz@t-online.de, Internet: www.msv-hofheim.de

23. BIS 29. OKTOBER 2017

29. Oktober 2017

Die MFG Kaichen veranstaltet ab 9 Uhr im Bürgerhaus in **61194 Niddatal-Kaichen (7)** wieder ihre traditionelle **Modellbaubörse**. Um Standreservierung wird gebeten. Anfahrt über A5 Abfahrt Friedberg oder A45 Abfahrt Florstadt. Kontakt: Franz Kern, Telefon: 01 74/469 94 43.

30. OKTOBER BIS 05. NOVEMBER 2017

03. bis 05. November 2017

Auf der Messe **Faszination Modellbau** in **Friedrichshafen (8)** vereinen sich alle Themen des Modellbaus. Fliegen, schwimmen, fahren – in allen Facetten, Maßstäben und Ausprägungen und mit einem hohen Anteil aktionsreicher Darbietungen. Internet: www.faszination-modellbau.de

20. BIS 26. NOVEMBER 2017

23. bis 26. November 2017

Zwei starke Marken machen künftig gemeinsame Sache: Die „Hobby & Elektronik“ und die „Modell Süd“ verzahnen sich zur **„Modell + Technik“**. Besucher der neuen Modell + Technik in **Stuttgart (9)** erleben ein breites Angebot: von Flugmodelle über RC-Cars bis Trucks wird die ganze Bandbreite der Modellbau-Leidenschaft präsentiert. Technik-Neuheiten aus den Bereichen Computer, Elektronik, Games, Fotografie und Maker können gekauft und in vielen Fällen selbst getestet werden. Internet: www.messe-stuttgart.de

26. November 2017

Der Flug- und Modellbauclub Maintal veranstaltet im Bürgerhaus in **63477 Maintal-Wachenbuchen (10)** von 9 bis 13 Uhr seinen traditionellen **Modellbauflormarkt** für Flugmodelle und Zubehör aller Art. Einlass für Händler ist ab 7 Uhr. Es wird keine Standgebühr für die Tische erhoben. Um Tischreservierung wird gebeten. Kontakt: Thomas Kaufeld, Telefon: 061 82/681 39, E-Mail: rhoenbussard@aol.com, Internet: www.fmcm.eu

26. November 2017

Die MSG-Hammelburg veranstaltet von 10 bis 16 Uhr eine **RC-Modellbau- und Modelleisenbahnbörse** in **Wasserlosen (11)**. Es wird alles rund um den RC-Modellbau – Auto, Flugzeug, Helikopter, Schiffe und Modelleisenbahnen geben. Kontakt: Matthias Nöth, Telefon: 01 73/650 61 16, E-Mail: info@msg-hammelburg.de, Internet: www.msg-hammelburg.de

Anzeigen

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

www.rcaction.de

Jetzt bestellen!



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

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

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

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

Auch digital als eBook erhältlich



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

PERFORMANCE PUR

Text und Fotos:
Tobias Meints



Kyoshos neuer RTR-Inferno im Test

Kyoshos Inferno-Baureihe ist legendär und begeistert RC-Car-Fans auf der ganzen Welt gleichermaßen. Ambitioniertes Einsteiger-Auto oder Highend-Wettbewerbsmodell, Bausatz oder fertig aufgebaut, Elektro oder Nitro: Hier wird wirklich jeder fündig. Der jüngste Inferno trägt den Namenszusatz VE Type 2 und wird als RTR-Set ausgeliefert. Der Buggy im Maßstab 1:8 zeichnet sich durch eine leistungsstarke Antriebs-Combo und gute Fahreigenschaften aus.

Der Sender wird mit vier Mignonzellen bestückt, anschließend wandern zwei 2s-LiPo-Packs in die Halterung des Buggys. Hier geht es eng zu und das Schließen des mittleren Klettverschlusses ist ganz schön fummelig, da die Öse, durch die der Streifen muss, gefühlt direkt am Gehäuse des Mitteldiffs anliegt. Doch auch diese Hürde ist nach einigen Sekunden überwunden. Nun noch die Akkus um Regler anschließen und die Haube aufsetzen. Buggytypisch braucht es nur zwei Karo-Klipse. Das geht schnell. Den Sender einstellen, das Auto lupfen und den gut erreichbaren Ein-aus-Schalter umlegen: ein Piepsen, das Zucken der Lenkung und schon sind Sender und Modell gebunden. Noch eine minimale Anpassung am Geradeauslauf und auch die Federvorspannung an den vorderen Dämpfern muss etwas erhöht werden – der Buggy liegt zu tief – und dann wird der Gashebel durchgezogen.

Start frei

Der Inferno geht in die Knie, die PneuS beißen sich in den Boden und das Modell schießt eine Staubwolke aufwirbelnd davon. Der Antritt des Boliden kann überzeugen. Die Beschleunigungswerte sind gut – und lässt man den Gashebel am Anschlag, entfaltet der Buggy eine beachtliche Top-Speed – ohne dabei Ausbrechtendenzen zu zeigen. Geht einem dann die Strecke aus, was mit dem Inferno recht schnell passiert, ist Bremsen angesagt. Die Verzögerungswerte sind sehr gut und wenn man es darauf anlegt,



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

kommt das Modell nach wenigen Metern schlitternd zum Stehen. Doch der neue Inferno VE von Kyosho kann mehr als nur Vollgas. Möchte man mit ihm durch ein enges Infield kurven gibt es keine Probleme. Der Buggy folgt direkt jedem Lenkbefehl, ohne sich aufzuschaukeln und auch das Herausbeschleunigen aus engen Kurven funktioniert angenehm unspektakulär. Der Regler verrichtet seinen Job sehr feinfühlig – das gefällt.

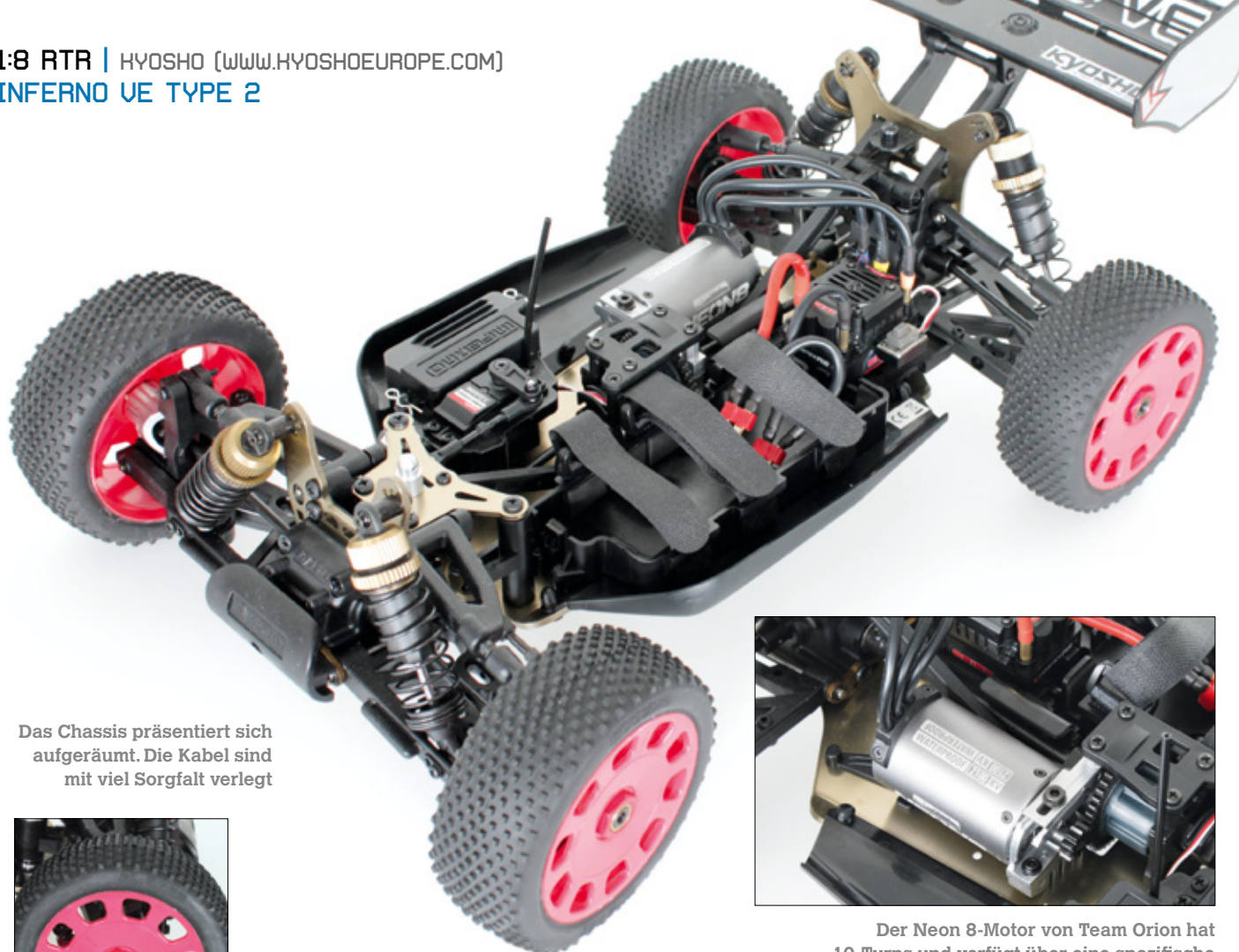
Nehmerqualitäten

Sprünge bereiten dem Buggy ebenfalls keine Probleme. Das Modell ist gut ausbalanciert, sodass es nur in wenigen Fällen nötig ist, die Fluglage durch Gasbefehle zu verändern. Bei der Landung setzt der Inferno auf, ohne durchzuschlagen und es kann direkt weitergehen. Auch Crashes lassen den Boliden kalt. Das gilt sowohl für Abflüge von der befestigten Strecke oder Seitwärtsrollen nach zu ambitionierten Manövern bei Vollgas als auch bei handfestem Feindkontakt beim Bashen.

Bestes Beispiel: Beim Anfahren einer natürlichen Rampe ging es zunächst durch eine Mulde, in der – es war einfach nicht zu sehen – eine wenige Zentimeter hohe Betonstufe im Gras verborgen lag. Es krachte, der Inferno

wurde seitlich versetzt und überschlug sich. Die Achse hing im wahrsten Sinne des Wortes auf halb acht. Was nach einem Fall für die heimische Werkstatt aussah, erwies sich nur als Kleinigkeit. Beide Dämpfer hatten sich von der Dämpferbrücke gelöst. Durch die Wucht des Aufpralls hatten sie sich einfach von den Kugelköpfen geschoben. Das war innerhalb weniger Sekunden behoben, danach konnte es weitergehen.

Nach einem langen Testtag hatte sich der Inferno eine ausgiebige Inspektion verdient. Böse Überraschungen gab es bei der Inspektion keine. Die Schraubverbindungen saßen allesamt fest, Beschädigungen waren – abgesehen von Kratzern – nicht festzustellen. Und dass, obwohl der Bolide wahrlich nicht geschont wurde. Das überzeugt. Doch beginnen wir von vorne.



Das Chassis präsentiert sich aufgeräumt. Die Kabel sind mit viel Sorgfalt verlegt



Magenta-farbene Felgen sind gewöhnungsbedürftig, passen aber zur schicken Karosserie. Bei einem Buggy mit Clubracing-Ambitionen wären Dish-Felgen wünschenswert gewesen

MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



Readysset

Der Inferno VE von Kyosho ist einer der jüngsten Vertreter der beliebten Inferno-Baureihe und wird von dem japanischen RC-Konzern als Readysset ausgeliefert. Sprich, bis auf Mignonzellen für den Sender und die Fahrakkus ist alles dabei. Angefangen beim fertig aufgebauten und betriebsfertig verkabelten Buggy im Maßstab 1:8, einem einfachen aber funktionalen 2,4-Gigahertz-Sender einer mehrsprachigen Anleitung sowie einem Beutelchen mit Kleinteilen und Werkzeug. Ausgelegt ist der Inferno, der über eine leistungsstarke Team Orion Brushless-Combo verfügt – für den Betrieb an maximal vier LiPo-Zellen. Optisch macht der Inferno durchaus was her. Er wartet mit einem ordentlichen Heckspoiler sowie einer schicken Karo in Schwarz-weiß-magenta. Letztere Farbe findet sich an den Felgen wieder, die nicht geschlossen in Dish-Auslegung gehalten, sondern mit Aussparungen versehen sind.



Der Neon 8-Motor von Team Orion hat 10-Turns und verfügt über eine spezifische Drehzahl von 2.100 kv

Unter der Haube kommt ein aufgeräumtes Wannenchassis zum Vorschein, das auf einer soliden Platte mit seitlichen Schmutzabweisern basiert. Vorne links findet sich der Akkuschacht. Hier finden – leicht voneinander versetzt – zwei stehende Packs Platz, die allerdings nicht zu dick sein dürfen, denn an dieser Stelle geht es eng zu. Das gilt auch für die Akkubefestigung mittels Klettstreifen. Hier braucht es – speziell bei großen Akkus – viel Fingerspitzengefühl. Auf der anderen Seite ist das Lenkservo des Typs Perflex KS5031-09MW platziert. Es ist ausreichend schnell und stellstark. Mit Unterstützung des Servosavers, der in der Zweipostenlenkung integriert ist, dürfte das Servo den Anforderungen gewachsen sein. Das Lenkgestänge ist über Gewindestangen stufenlos einstellbar. Das gilt auch für die oberen Querlenker, dazu aber später mehr. Neben dem Servo befindet sich die spritzwassergeschützte RC-Box, in der der fertig verkabelte 2,4-Gigahertz-Empfänger verstaut



Mit 120 Ampere ist der Vortex R8-Regler dauerhaft belastbar. Er kann natürlich programmiert werden


CAR CHECK

Inferno VE Type 2 Kyosho

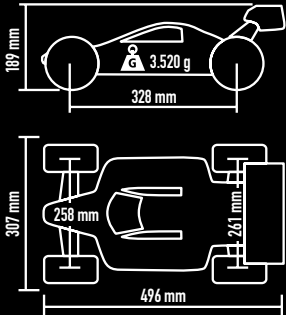
Klasse: Elektro-Offroad 1:8
 Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 4WD-Antrieb, vier Öl-druckstoßdämpfer, drei Kegelraddifferenziale, komplett kugelgelagert, CVD-Wellen vorne, Brushless-Antriebs-Combo

Benötigte Teile:
 4 Mignonzellen, Fahrakku

Erfahrungslevel:


CLUB-RACER





Ein wasserdichtes Perfex-Servo des Typs KS5013-09MW sorgt für die kraftvolle Umsetzung der Lenkbefehle. Daneben sitzt die vergleichsweise große RC-Box



Die solide Vorderachse: Eine bewährte Doppelquerlenker-Konstruktion mit Öldruckstoßdämpfern

ist – das Gegenstück zum Sender Syncro KT-231P. Die Box wird mittels zweier Karo-Klammern verschlossen. An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass die Kabelführung ab Werk sehr ordentlich erledigt wurde. Es besteht nicht die Gefahr, dass sich ein Kabel in drehenden Teilen verheddert.

Der Antrieb

Kommen wir zunächst zur Brushless-Combo. Der Regler hat hinten links Platz genommen, der Motor ist auf der rechten Seite untergebracht und überträgt seine Kraft auf den Zahnkranz des Mitteldiffs. Von dort reichen zwei zentrale Knochenwellen die Power weiter an die Achsdiffs, die wie das Pendant in der Mitte mit Kegelrädern ausgestattet sind. Die Achsdifferenziale, die ihrerseits dafür sorgen, dass sich die Radachsen

und damit einhergehend die Räder des Inferno drehen. Vorne sind dafür CVD- hinten Knochenwellen zuständig. Der gesamte Antriebsstrang macht einen soliden Eindruck. Muss er auch, schließlich ist eine kraftvolle Antriebs-Combo von Team Orion verbaut.

Da wäre auf der einen Seite der 10-Turns-Motor des Typs Neon 8, der mit einer spezifischen Drehzahl von 2.100 Umdrehungen pro Minute und Volt aufwartet. Angesteuert wird dieser von einem aktiv gekühlten 120-Ampere-Regler Vortex R8 mit einer Spitzenbelastbarkeit von 260 Ampere. Natürlich ist der Controller programmierbar und wartet mit einem gekapselten Ein-aus-Schalter auf. Ausgelegt ist die Combo für maximal 14,8 Volt. Es können also wahlweise zwei 2s-LiPos oder zwei sechszellige NiMH-Akkus verwendet werden.

Anzeige


ABSIMA
www.absima.com

CONQUER THE TRAIL

MEIN FAZIT



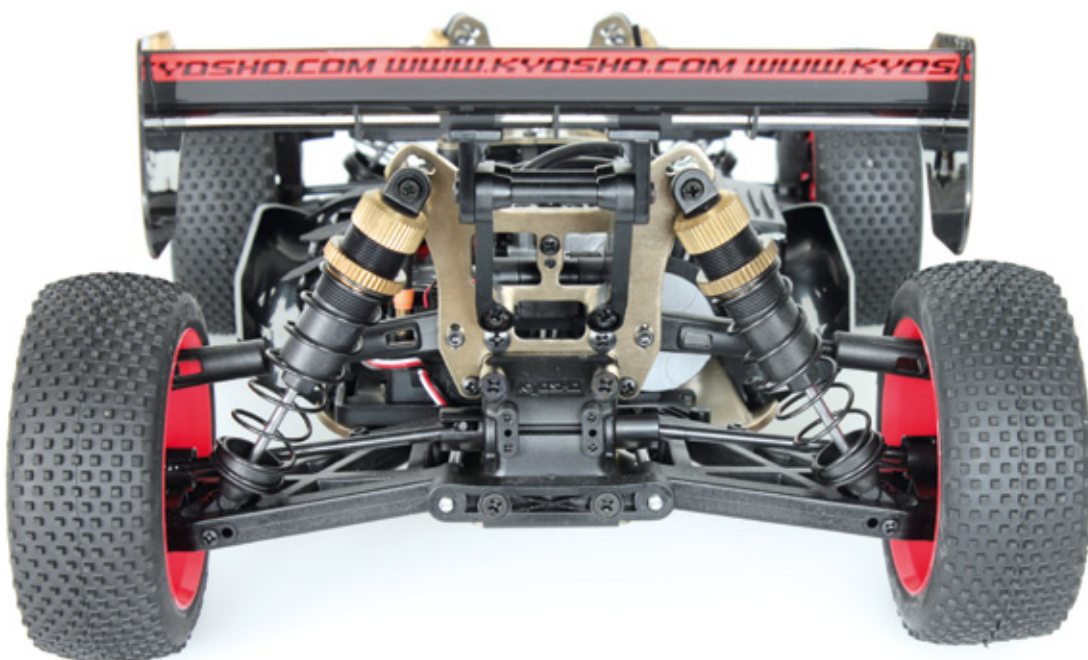
Kyosho hat mit dem Inferno VE einen ausgezeichneten RTF-Buggy auf die Räder gestellt und einen würdigen Vertreter der schon legendären Inferno-Baureihe geschaffen. Der 1.8er- zeichnet sich durch gutmütige Fahreigenschaften in Kombination mit einer hervorragenden Performance und einem soliden Aufbau aus. Der Buggy ist nicht nur für Hobbyeinsteiger interessant, auch Club-Racer werden ihre Freude an dem Boliden haben.

Tobias Meints
 Redaktion CARS & Details

- Gute Performance
- Gutmütige Fahreigenschaften
- Solide Verarbeitung
- Viele Einstelloptionen



- Akkubefestigung fummelig
- Keine Stabis serienmäßig



Qualitativ hochwertig mit einem spannenden Materialmix: die Hinterachse. Leider fehlen hier, wie auch vorne serienmäßige Stabis



Durch die Rändelschrauben lässt sich die Federvorspannung der Big-Bore-Dämpfer stufenlos einstellen



Der Heckspoiler ist ordentlich dimensioniert und sorgt für Anpressdruck auf der Hinterachse

„Der Antritt des Inferno ist ordentlich. Die Antriebs-Combo schiebt den Buggy gut nach vorne.“





An der Vorderachse übernehmen CVD-Wellen die Übertragung der Motorkraft an Radachsen und Räder



Im Akkusacht finden zwei 2s-LiPos oder zwei sechszellige NiMH-Packs Platz. Die Befestigung ist etwas fummelig

An den Achsen geht es solide weiter. Alle Bauteile sind ausreichend groß dimensioniert und auch der Materialmix kann überzeugen. Sowohl vorne als auch hinten setzt Kyosho auf eine bewährte Doppelquerlenkerkonstruktion: Streben unten, Gewindestangen zu Einstellung des Setups oben. Hinzu kommen vier Dämpfer, die serienmäßig mit mittelharten Federn bestückt sind. Die Vorspannung lässt sich über Rändelschrauben stufenlos einstellen – und natürlich wartet der Inferno auch hier mit einer Reihe von Aufhängungspunkten auf, um den Buggy an die persönlichen Bedürfnisse sowie die Gegebenheiten der Strecke anzupassen. Der Hersteller hat an vieles gedacht. Leider nicht an Stabilisatoren. Diese gehören nicht zur Grundausstattung des Inferno. Das ist schade, da sie das Fahrverhalten deutlich positiv beeinflussen.

Ein interessanter Fakt am Rande: In den meisten Fällen kommen bei RC-Cars Inbus-Schrauben zum Einsatz. Das hat sich – so kann man behaupten – etabliert. Beim Inferno sieht das anders aus. Hier setzt Kyosho stattdessen auf Schrauben mit Kreuzschlitz-Köpfen. Ungewöhnlich aber kein Kritikpunkt. Ansonsten präsentiert sich der Inferno klassentypisch und konnte im Testbetrieb durch Performance und solide Bauweise überzeugen. <<<<

Schatz, bin im Hobby- paradies

29.09. – 01.10.2017
Leipziger Messe

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

Erhältlich im App Store

APP ERHÄLTlich BEI Google Play

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON

www.rc-heli-action.de	www.cars-und-details.de	www.trucks-und-details.de	www.rad-und-kette.de	www.modell-aviator.de
www.kite-und-freizeit.de	www.schiffsmodell-magazin.de	www.drones-magazin.de	www.teddys-kreativ.de	www.puppen-und-spielzeug.de

T2Ms Buggy-Brüder lassen die Muskeln spielen



Text und Fotos:
Oliver Tonn

PIRATENDUELL

Wenn 1:8er-Offroader gleicher Abstammung, aber mit unterschiedlichen Antriebs-Konzepten gegeneinander antreten, ergeben sich oft spannende Zweikämpfe. Elo gegen Nitro – wer hat mehr Power, mehr Performance und mehr Einsatzmöglichkeiten? Der T2M Pirate 8.6 und der T2M Pirate 8.6E sollen diese Fragen klären.

Nimmt man traditionelle Werte als Maßstab, so haben 1:8er-Nitrobuggys die Nase weit vorn. Sie werden bereits seit den 1980er-Jahren über die Rennstrecke geschleudert, während Elektroantriebe deutlich später und erst mit der Verbreitung der Brushless-Technologie in diese Modellklasse Einzug hielten. Doch Tradition beinhaltet immer auch etwas Gestriges, Vergangenes. Und sie steht manchmal dem Fortschritt auch im Weg.

Ungleiches Duo

Wer bei den Piraten aus dem Hause T2M zwei annähernd baugleiche Basiskonstruktionen erwartet, der irrt. Identische Bauteile finden sich speziell im Bereich der Aufhängung und des Fahrwerks. Doch selbst dort gibt es im Detail immer wieder Unterschiede. Beim Chassis und dessen Aufbauten schließlich, wurde speziell für das jeweilige Antriebskonzept konstruiert und optimiert. Hier gibt es keinerlei Übereinstimmungen mehr, sodass die beiden 8.6er allenfalls als zweieiige Zwillinge zu bezeichnen sind.

Beim Elo setzt T2M auf ein deutlich schmaleres und auch etwas längeres Chassis, was den Radstand erhöht und damit den Geradeauslauf fördert. Das Nitro-Chassis baut kürzer und sorgt im Vergleich für einen etwas geringeren Radstand. Tendenziell dürfte der Verbrenner damit etwas agiler und kurvenfreudiger unterwegs sein – theoretisch jedenfalls. Darüber hinaus zeigt der Nitro-8.6 eine für Verbrennerbuggys absolut typische Verteilung der Komponenten auf dem Chassis. Sein Brushless-Bruder hingegen weist ein Layout auf, das sich in dieser Form recht selten findet. Es platziert Motor und Lenkservo im vorderen Bereich der Bodenplatte, während hinten gleich zwei Akkuslots auf die Energieträger warten.

Der Vorteil dieser Maßnahme ist eine sehr homogene Gewichtsverteilung zwischen linker und rechter Chassisseite. Doch es gibt auch Nachteile, denn T2M zwingt dem Modellbauer die paarweise Benutzung von 2s-LiPos auf, während ein 4s-Pack ohne Umbauten nicht unterzubringen ist. Darüber hinaus findet der Fahrer keinen adäquaten Platz mehr auf dem Chassis und sitzt relativ hoch hinter dem mittleren Differenzial. In Sachen Schwerpunkt keine ganz ideale Lösung.

Kraftquellen

Zur Leistungsgewinnung bietet der E einen sensorlosen Brushlessantrieb auf, der sich aus einem recht kleinen Motor mit 2.150 Umdrehungen pro Minute und Volt sowie dem dazugehörigen spritzwassergeschützten Fahrerregler mit einer



Für Vortrieb sorgt im Elo ein sensorloser Brushlessmotor mit 2.150 Umdrehungen pro Minute und pro Volt


CAR CHECK

Pirate 8.6E T2M

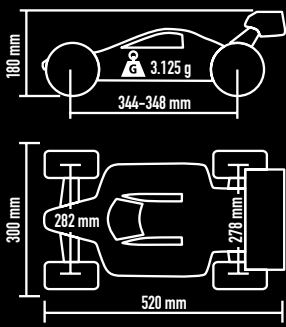
Klasse: Elektro-Offroad 1:8
 Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, drei Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert

Benötigte Teile:
 Vier Mignonzellen, Antriebsakkus

Erfahrungslevel:


HOBBYFAHRER





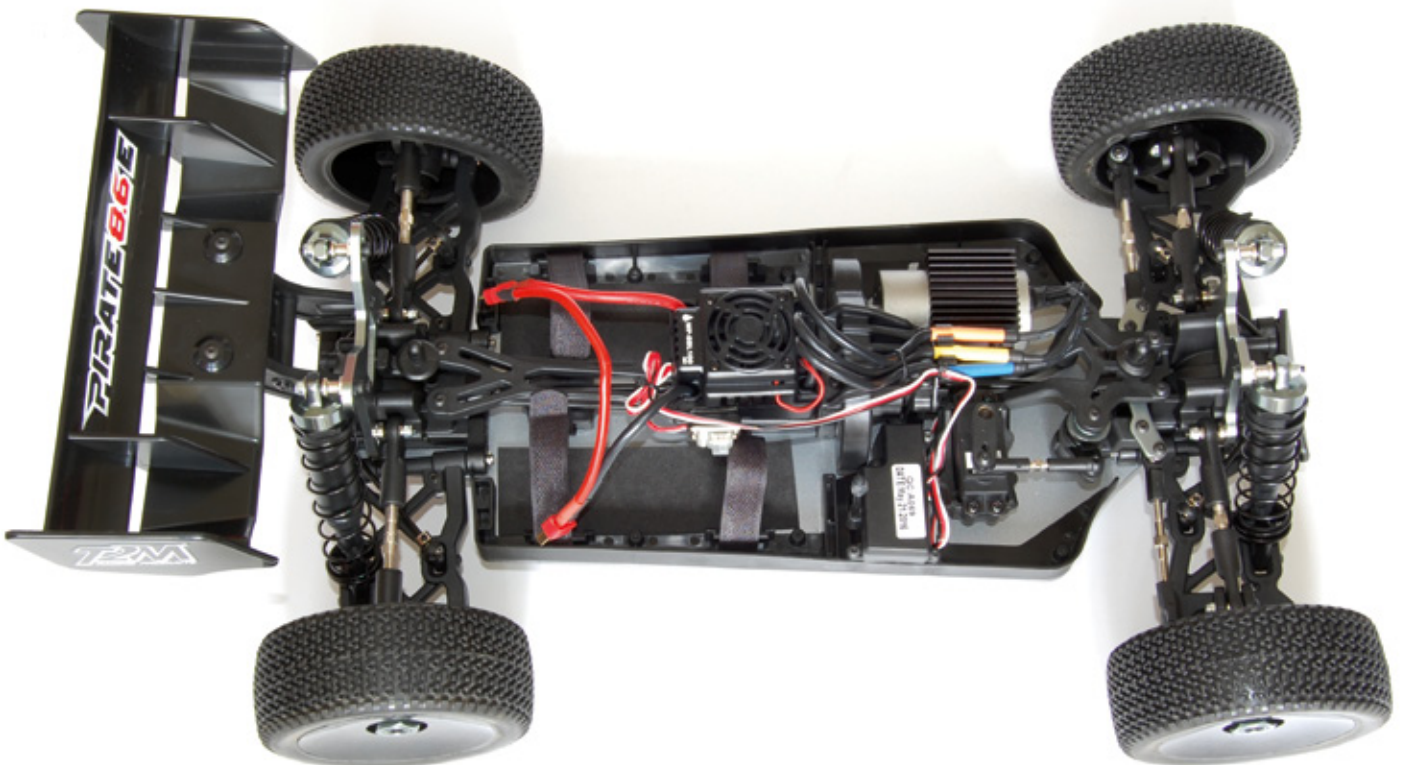
Der Regler des 8.6E ist gegen Spritzwasser geschützt, was ihm im harten Offroad-Geschäft sicher von Nutzen sein dürfte

Dauerbelastbarkeit von 100 Ampere zusammensetzt. Sein Nitro-Pendant hingegen schiebt einen 3,5-Kubikzentimeter-Zweitakter in den Ring – die konventionelle Größe für ein Triebwerk eines 1:8er-Verbrennerbuggys. Den benötigten Nitromethan-Kraftstoff hält ein 125-Milliliter-Tank bereit, angelassen wird per Seilzugstarter.

Da es sich bei unseren zwei Recken um komplett fahrfertig aufgebaute und ausgestattete RTR-Modelle handelt, sind natürlich auch RC-Komponenten mit dabei. Sowohl der Elo, als auch der Nitro bieten Servos mit Metallgetriebe, zwar mit unterschiedlicher Benennung, aber ansonsten offensichtlich identisch. Völlige Übereinstimmung herrscht in Sachen Fernbedienung. Beide Pakete enthalten den identischen einfachen, aber durchaus funktionalen 2,4-Gigahertz-Coltsender von T2M. Dessen Optik weiß durchaus zu gefallen, genauso wie der ausreichende Funktionsumfang sowie der griffige Lenkradüberzug. Etwas weniger überzeugen kann hingegen die Qualität der klapprigen Wippschalter, die allerdings zumindest ihren Zweck erfüllen. Insgesamt ist die Funke für eine RTR-Dreingabe absolut okay.

Stunde der Wahrheit

Abseits irgendwelcher theoretischen Aussagen durch Begutachtung ist natürlich viel entscheidender, was RC-Cars in der Praxis zu leisten imstande sind. Entsprechend ging es mit den Duellanten in ein abwechslungsreiches Ausfahrtgebiet mit ebenen und hügeligen Bereichen sowie unterschiedlichen Böden wie Gras, Schotter und Sand. Der Fahrtbeginn lief mit dem E wie erwartet simpler ab: Akku angesteckt, Schalter auf „On“ und los ging's. Der Nitro wollte trotz des bereits eingelaufenen Motors schon etwas mehr an Aufmerksamkeit: Sprit einfüllen, Sprit vorpumpen, Glüher aufsetzen und nach dem Start per Seil erstmal warmfahren. Es dauert eben seine Zeit, bis ein Nitro-Buggy seinen Bereitschaftszustand erreicht.





Dann aber ging es mit dem Nitro-8.6 voll zur Sache. Begleitet von einer stabilen Rauchfahne sowie einer ordentlichen Fanfare aus dem Resonanzrohr, nagelte der Buggy über die Piste. Die im Gegensatz zum E-Bruder etwas gröber profilierte Serien-Bereifung konnte speziell auf etwas loseren Böden punkten. Leistungsmäßig hielt der Verbrenner das, was man von einem RTR-Triebwerk der 3,5er-Größe erwarten darf. Der Motor zeigte sich zu jedem Zeitpunkt in der Lage, seinem Trägermodell ordentlich Beine zu machen.

Der gleichzeitig fahrende 8.6E ging mit seinem typischen Brushless-Pfeifen akustisch etwas unter, was natürlich nur für echte Puristen einen Nachteil darstellt. Nüchtern betrachtet, ist ein leiseres Auto natürlich breiter einsetzbar. Schließlich kann es auch dort gefahren werden, wo ein Verbrenner mit seiner Geräuschkulisse Anwohner stören würde. In Sachen Leistungsvermögen unterschieden sich die zwei Probanden nicht allzu weit voneinander. An 4s-LiPos betrieben, powerete der Elo zwar speziell aus dem Stand merklich kraftvoller davon. Dafür erwies sich



Gut erkennbar ist der größere Radstand des Elos. Tendenziell ist er damit stabiler beim Geradeauslauf, während sich der kürzere Nitro enger um Kurven steuern lässt


CAR CHECK

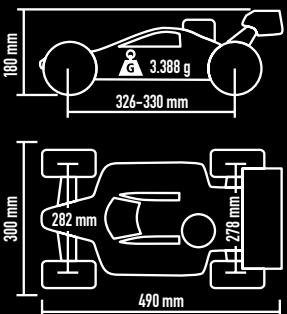
Pirate 8.6 T2M

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

Technik:
 Allradantrieb, drei Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, voll kugelgelagert

Benötigte Teile:
 Akkus für Sender und Empfänger, Sprit, Glühler

Erfahrungslevel:
 **FORTGESCHRITTENE**





Mit seinen 3,5 Kubikzentimeter Hubraum sorgt der Zweitakter des Nitro-8.6ers für ordentlich Dampf in der Hütte. Das obligatorische Resonanzrohr optimiert die Leistungsgewinnung zusätzlich


MEIN FAZIT



Dass der Elektro in unserem Vergleich die Nase leicht vorne hat, liegt vor allem an seinem weniger komplexen Antrieb sowie dem geringeren Lärm und fehlendem Abgas. Speziell letzteren Punkt darf man aber nicht mit einer grundsätzlich saubereren Technologie verwechseln. Der Strom, den der Elo zum Fahren braucht, fällt schließlich nicht vom Himmel, sondern wird nach wie vor weitestgehend aus fossilen Brennstoffen oder Atomkraft gewonnen. Hier sitzt die „Umweltsünde“ also nur an einer anderen Stelle, begangen wird sie trotzdem. Insofern sind Elo-Piloten per se keine besseren Menschen. Aber sie haben weniger Stress mit den Nachbarn.

Oliver Tonn
Fachredaktion CARS & Details

Kompletter Lieferumfang 
Gute Verarbeitung
Viel Fahrspaß
Weniger Lärm (Elektro)
Mehr Fahrzeit (Nitro)

Billige Fernsteuerungen 
Motoreinstellung erfordert Erfahrung (Nitro)



In Sachen Lenkservo setzt der Elektro-T2M (links) auf eine solide Lösung mit Metallgetriebe der Marke FG. Beim Verbrenner steht zwar nicht FG auf dem Lenkservo, aber ebenfalls MG 2314. Wahrscheinlich ist, dass beide Servos identisch sind. Die Funktionalität spricht ebenfalls dafür: nicht besonders schnell, aber ausreichend kräftig und mit Metallgetrieben versehen

die Nitro-Maschine als feinfühler dosierbar, was ihm speziell beim Herausbeschleunigen aus Kurven spürbare Vorteile gegenüber dem ruckartiger einsetzenden Brushless brachte.

Und welcher ist nun das bessere Auto? Verbrenner-Freaks würden vermutlich für den 8.6 stimmen, Elo-Jünger ihr Kreuz beim 8.6E machen. Und das ist auch gut so, denn Vielfalt bereichert dieses schöne Hobby. Und dennoch: Wenn man Aspekte wie spezielle Vorlieben weg lässt, muss besonders einem Anfänger nahegelegt werden, mit dem Elektro-Buggy ins Hobby zu starten. Dessen Antrieb verlangt weniger Aufmerksamkeit und Vorkenntnisse, erzeugt weniger Lärm, kein Abgas und erleichtert damit die ersten Schritte. Was natürlich nichts daran ändert, dass echter Motorsport immer Lärm macht und stinkt – die Entscheidung liegt bei Euch. <<<<



Beide RTR-Pakete beinhalten identische Coltsender, die das liefern, was man von Anlagen von Komplettmodellen erwarten darf

„Speziell aus dem Stand ist der Brushlessantrieb seinem Verbrenner-Pendant überlegen.“



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,
testet, baut, schreibt und
produziert 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

Teamassistenten
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlen
Patrick Garbi
Ivo Gersdorff
Michael Klaus

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: € 64,-
Ausland: € 74,-
Das digitale Magazin im Abo: € 39,-



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

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

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

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

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich.
Direktbezug über den Verlag

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

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

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 11/2017 erscheint am 13.10.2017.

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
29.09.2017

Dann berichten wir unter
anderem über ...



... den neuen Formel 1-Boliden F-one
von WRC/Gruber-Racing, ...



... werfen einen Blick auf verschiedene Kyosho-Offroader
der letzten 30 Jahre ...



... und testen den AMT2.4 Monstertruck
von Absima.

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

www.rc-heli-action.de | SCALE AUS ÜBERZEUGUNG – Pilotenprofil Rola

RC-Heli-Action



RC HELI ACTION

das wahre fliegen.



RACE FEVER
Gemacht für Top-Speed –
SABs neuer COMET

TAUSENDSASSA
Für F3C und 3D – der brandneue
Align T-Rex 760X Dominator

AIR-BUS XXL

Alles über die EC-225 Super
Puma von Roban Models

JETZT BESTELLEN

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

- 13,80 Euro sparen
- Keine Versandkosten
- Jederzeit kündbar

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

www.rc-heli-action.de/kiosk

040 / 42 91 77-110

3 für 1

Drei Hefte zum
Preis von einem
Digital-Ausgaben
inklusive



STORE MÜNCHEN OPENING



MEGASTORE FÜR ACTION



14. SEPTEMBER AB 10:00
MÜNCHEN-PASING, BÄCKERSTRASSE 8

DRONES | AIRPLANES | CARS
HELICOPTER | CAMS | FPV | E-MOBILITY | SCOOTER

ONLINE SHOP 24H/DAY
WWW.DER-SCHWEIGHOFER.DE
MEINE NR.1

