

■ INTECH BR-5 EVO VON W&A RC-MODELLBAU ■ THUNDER TIGER TOMAHAWK VX ■ ZRE-1 VON KRICK
 ■ 8-STUNDEN-RENNEN IN SILIXEN ■ SPECTER 6S VON CARSON ■ FIRST LOOK: DEUCE-E VON ANSMANN

www.cars-and-details.de

CARS & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport

Rennluft schnuppern
 V-One SR von Kyosho



GEWINNEN



**Specter 6s
 von Carson**



EXKLUSIV in CARS & Details!

Video im Netz
www.cars-and-details.de/videos

LOSIS ERSTER 1-5ER



Ausgabe 11/2011
 November 2011
 10. Jahrgang

Deutschland: € 5,00
 A: € 5,80 CH: sfr 8,50
 NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75



Weltpremiere
 Mini-Z-Buggy Optima von Kyosho

Euro-Sport
 1:8er-Onroad-EM in Luxemburg



ZZ Top
 22.21C Ceramic
 von LRP electronic

Legenden sterben nie!

TAMIYA Vintage Serie –
RC-Car Legenden mit
überarbeiteter Technik im
originalen Design.



N° 30 005 8346

The Grasshopper I 2005

Erstmals präsentiert Mai 1984



N° 30 005 8452

The Sand Scorcher 2010

Erstmals präsentiert Dezember 1979



N° 30 005 8470

Holiday Buggy 2010

Erstmals präsentiert Dezember 1980



N° 30 005 8496

Fast Attack Vehicle 2011

Erstmals präsentiert Dezember 1984



N° 30 005 8489

Avante 2011

Erstmals präsentiert März 1988



N° 30 004 9459

Lunch Box Gold Edition

Erstmals präsentiert Juni 1987

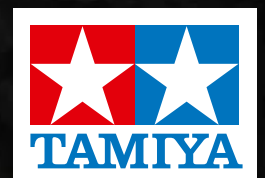
You Tube

www.youtube.com/TamiyaVideo

Mehr Infos & Händlerverzeichnis:

www.tamiya.de

Im Vertrieb von DICKIE-TAMIYA



TAMIYA – First in Quality Around the World!

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

GRATIS VERSAND *

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



KATALOG 2011/12
mit über **576 Seiten !!**

GREEN RACER XL

Der neue Green Racer XL Brushless Racing Buggy ist eine komplette Neuentwicklung für die Klasse 1/8 Elektro-Offroad zu einen absolut unschlagbaren Preis!! Ziel der Konstrukteure war es eines der hochwertigsten und agilen Fahrzeuge zu konstruieren. Ebenso wurde großer Wert darauf gelegt um einen möglichst niedrigen Schwerpunkt zu erzielen. Dafür wurde ein neues Chassis mit einer durchdachten Anordnung für die Elektrokomponenten entwickelt. Der Green Racer XL setzt also neue Maßstäbe in Beschleunigung, Fahr- und Lenkverhalten bei 1/8 Brushless Buggys.

Exklusiv nur bei uns erhältlich!

- Lieferumfang:
- fertig aufgebauter Buggy
 - ultraflaches Karosseriedesign!!
 - fertig lackierte Karosserie
 - Brushless Motor 2230kv
 - Brushless Regler mit Lüfter
 - LiPo-Akku 11,1V/3500mAh
 - LiPo-Ladegerät mit Netzteil
 - Tuningteile bereits verbaut
 - Beschreibung

Länge: 490 mm
Breite: 300 mm
empf. Motor: beinhaltet
Ausführung: RTR
Drive / Bau:

NEU



- inkl. 3S-LiPo-Akku
- inkl. LiPo-Ladegerät
- **Topspeed 70 km/h**

	RTR	
4WD	1:8	B-Nr. 91593

279.⁰⁰

MONSTER BEAST

Aktion 5.11r



Revell

Länge: 251 mm
Breite: 216 mm
empf. Motor: beinhaltet
Ausführung: RTR
Drive / Bau:

B-Nr. 92165

~~169.⁰⁰~~
99.⁹⁰

BLIZZARD SR



- Lieferumfang:
- fertig aufgebautes Modell
 - fertig lackierte Karosserie
 - 2,4 GHz Fernsteuerung
 - Regler, Motoren
 - Beschreibung

Motorart: EP
Breite: 260 mm
empf. Motor: beinhaltet
Drive / Bau:

RTR	
1:12	B-Nr.: 92672

299.⁰⁰



Der Reifenwechsel ...

... avanciert zwei Mal im Jahr zu einem polarisierenden Thema. Auf der einen Seite: Reifenhändler. Sie freuen sich. Schließlich sind die schwarzen Gummis nicht billig. Und dann gibt es da ja noch die Autofahrer. Diejenigen, die zur Kasse gebeten werden. Zu Recht. Denn ganz ungefährlich ist eine Schlitterpartie mit Sommerreifen nicht. Und seit Neuestem ja auch ohne Unfall strafbar. Jetzt, da sich die warmen Tage mit großen Schritten verabschieden, ist es also wieder Zeit, sich diesem leidigen Thema zu widmen.

Gut, dass wir RC-Car-Fahrer solche Probleme nicht haben. Wir nehmen einfach die Reifen, die den besten Grip bieten und radieren damit, was das Zeug hält. Bodenhaftung ist alles. Wobei die kleinen Pellen auf Dauer auch ganz schön ins Geld gehen können. Aber immerhin gibt es keine Verschleißgrenze. Und Unfälle wegen falscher Bereifung interessieren hier auch niemanden. Die zählen schließlich zur Tagesordnung. Wobei, so ganz egal ist es auch im RC-Car-Sport nicht. Unser Bericht über die 1:8er-Onroad-EM in Luxemburg förderte interessierte Details über dieses Thema zu Tage. Da Schmiermittel nun verboten sind, haben sich die Fahrer einige Tricks einfallen lassen, um noch das letzte Quäntchen herauszuholen. Aber lest selbst.

Ebenfalls lesen solltet ihr auf jeden Fall die Berichte über zwei echte Highlights in dieser Ausgabe. Und ich meine zwei wirklich echte Highlights. Zwei exklusive Modelle, die exklusiver nicht sein könnten. Zum einen der Losi Five-T von Horizon Hobby. Der erste 1:5er-Truck von Losi überhaupt. Wir haben ihn für Euch geholt. Und weil es einfach unglaublich ist, wie viel Laune dieses Modell macht, findet Ihr auf unserer Website unter www.cars-and-details.de auch ein Video davon. Ebenfalls eine echte Weltpremiere ist der neue Mini-Z-Buggy Optima von Kyosho. Wir durften den handgefertigten Prototyp als erstes Fachmagazin der Welt testen. Echt faszinierend, wie viel Spaß man mit so einem kleinen Buggy haben kann.

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details



Bei Onroad-Modellen spielt die Optik eine wichtige Rolle. Der Tomahawk VX im Nissan GT-R R35-Look von Thunder Tiger im Maßstab 1:10 überzeugt jedoch nicht nur in dieser Hinsicht, sondern hat mit seinem Nitromotor samt Zweigang-Getriebe auch einiges unter der Haube

94



80

Er hat es geschafft. Er hat die 100-Stundenkilometer-Marke geknackt. Der Specter 6s von Carson Modelsport. Und das serienmäßig. Auspacken, 6s-LiPo anschließen und Gas geben. Aber vorsicht: das Ding geht ab wie ein Geschoss

Alle neuen Produkte dieses



Buggys gibt es viele. Gerade im Maßstab 1:8 wird der Markt immer unübersichtlicher. Da haben es weniger bekannte Modelle oft schwer, zu überzeugen. Der Intech BR-5 von W&A RC-Modellbau ist ein bislang noch etwas unbekannter Vertreter, der im Test jedoch vollends überzeugte

38



Cooler Karren, lässige Typen. Das 8-Stunden-Rennen in Silixen ist Kult. 1:8er-Offroad-Karren werden hier an ihre Belastungsgrenze gebracht. Und dabei kommt der Spaß natürlich nicht zu kurz

76



Video im Netz
www.cars-and-details.de/videos



24

Losi gibt Vollgas. Der neue Five-T ist das erste Modell im Maßstab 1:5 aus der US-Schmiede. In der Bind-and-Drive-Variante (BND) kommt das Dickschiff fertig aufgebaut und mit allen zum Fahren benötigten Komponenten – abgesehen von einer Funke



Markt

18 Neue Modelle, Motoren und Elektronik



Cars

- 24 Losi Five-T von Horizon Hobby
- 38 Intech BR-5 von W&A RC-Modellbau
- 46 ZD-Racing ZRE-1 von Krick
- 60 First Look: Deuce E von Ansmann Racing
- 66 Vergleich: Schumacher CAT SX und Cougar SV von CS Electronic
- 80 Specter 6s von Carson Modelsport
- 88 V-One SR von Kyosho
- 94 Tomahawk VX Nissan GT-R R35 von Thunder Tiger
- 106 Electrix Boost von Horizon Hobby
- 110 Mini-Z-Buggy Optima von Kyosho



Technik

- 102 ZZ.21 C Ceramic von LRP electronic



Sport

- 6 Szene: Alle News aus dem RC-Car-Sport
- 30 1:8er-Onroad-EM in Luxemburg
- 52 Juraj Hudy-Kolumne
- 72 Spektrum: Alle Infos zu Events, Modellen und Herstellern
- 76 8-Stunden-Rennen in Silixen
- 100 On The Rocks: Tipps und Tricks für Crawler und Scaler



Standards

- 54 CARS & Details-Shop
- 56 Euer Kontakt zu CARS & Details
- 58 Gewinnspiel
- 62 Fachhändler
- 70 Termine
- 114 Vorschau

Titelthemen sind mit diesem Symbol gekennzeichnet

Monats ab Seite 18





Info- Tankstelle

Extra für RC-Car-Fans gibt es eine neue Plattform. Das Modellbau-Verzeichnis ermöglicht es Usern, alte Freunde wiederzufinden, neue Freundschaften zu knüpfen und im Forum über Events, Modelle oder News zu diskutieren. Der besondere Clou: der Login kann einfach via Facebook erfolgen. Unser Tipp: Einfach mal reinschauen. Weitere Informationen gibt es unter www.modellbau-verzeichnis.net



Die Leudde ...

Schneller, weiter, höher – RC-Car-Fahrer sind eigentlich immer auf der Jagd nach Rekorden. Verrückt? Ja, durchaus ein bisschen. Aber genau das ist es doch, was sie so sympathisch macht. Okay, Tacheles: Den seit Langem verrücktesten Rekord stellte Axel Maurer von MZ-Modellbau auf. 270 Kilometer mit einem Tamiya Fighter-Buggy am Stück – von Frankfurt am Main bis Sonneberg. Dabei ist er dem Teil natürlich nicht hinterhergelaufen, dann wäre er wohl noch unterwegs. Er saß auf seinem Motorrad und ließ Mitglieder der Modellbau AG der Anna-Schmidt-Schule aus Nieder-Erlenbach bei Frankfurt den Boliden steuern, die bei ihm den Sozius spielten. Lange Rede kurzer Sinn, Rekord gelungen. Verrückt? Joa, ein bisschen.

Jörns Wörld

Europameisterschaft 1:10-Buggy in Pau, Frankreich

Dieses Jahr fand die 1:10-Buggy-Elektro-Europameisterschaft im französischen Pau statt. Gefahren wurde vom 22. bis 27. August 2011. Zuerst wurde wie immer die 2WD-Klasse ausgefahren und im Anschluss ging die 4WD-Konkurrenz an den Start. Ich nahm zum ersten Mal mit dem Team Durango DEX210 2WD teil. Wir hatten den Racer kurz vor der Europameisterschaft bekommen. Insgesamt waren drei dieser Modelle vertreten. Hupo Hönigl, Martin Kreil und ich hatten die Ehre, es das erste Mal über den Kurs zu zirkeln. Die Racer gingen von Anfang an sehr gut, aber die wechselnden Bedingungen machten es für uns trotzdem schwer, da wir noch recht wenig Erfahrung mit dem Modell hatten.

Am nächsten Tag begannen die Vorläufe. Diese beendete Neil Cragg auf Platz 1, Lee Martin auf 2 und ich auf Position 3. Während der Finalläufe hatte ich ein wenig Pech und belegte den 4. Platz. Danach stand 4WD auf dem Programm. Im Training baute die zunächst rutschige Strecke schnell Grip auf. Mein Modell war optimal eingestellt und ich fuhr gute Rundenzeiten. Aufgrund des starken Regens konnte am nächsten Tag nur ein gezeitetes Training gefahren werden. Am letzten Veranstaltungstag regnete es erneut und so wurde die Entscheidung getroffen, nur drei Vor- sowie die Finalläufe auszutragen. Bei mir lief es gut. Ein Fehler in der letzten Runde im letzten Vorlauf kostete mich jedoch den Top-Qualifyer. So ging ich auf Platz zwei ins Finale. Die ersten beiden Läufe konnte ich knapp gewinnen und wurde zum zweiten Mal in meiner Karriere Europameister.



Jetzt wird gecrawlt Kurz vorgestellt - rc-welt.eu

KONTAKT

rc-welt.eu
Julian Dänzer
Weidenweg 36
76275 Ettlingen
Telefon: 072 43/18 57 90
Fax: 072 43/18 57 91
E-Mail: info@rc-welt.eu
Internet: www.rc-welt.eu

Seit 2010 gibt es in Ettlingen einen kleinen RC-Shop, der sich auf High-End-Produkte im Crawler- und Scalerbereich spezialisiert hat. „Mit dem Hobby fing alles an“, erklärt Inhaber Julian Dänzer. „Die langen Wartezeiten auf meine Bestellungen machten mich verrückt.“ So kam ihm die Idee, einen Shop für Edelteile zu gründen. Mittlerweile gehört rc-welt.eu zu den angesagtesten Shops in Deutschland. Julian Dänzer bietet seiner Kundschaft die heißbegehrte Ware via Onlineshop, Ladengeschäft und auch auf Veranstaltungen an. Service wird bei ihm groß geschrieben und steht an oberster Stelle. So wird ein europaweiter, kostenloser Rückrufservice angeboten, wie auch die Möglichkeit im Laden selbst zu schrauben und das dort vorhandene Werkzeug zu benutzen. Dabei steht der RC-Experte hilfreich zur Seite. Zusätzlich ist Julian Dänzer auch in der Jugendförderung aktiv und hat einige Teamfahrer unter seinen Fittichen. Mit der Bereitstellung von Übernachtungsmöglich-

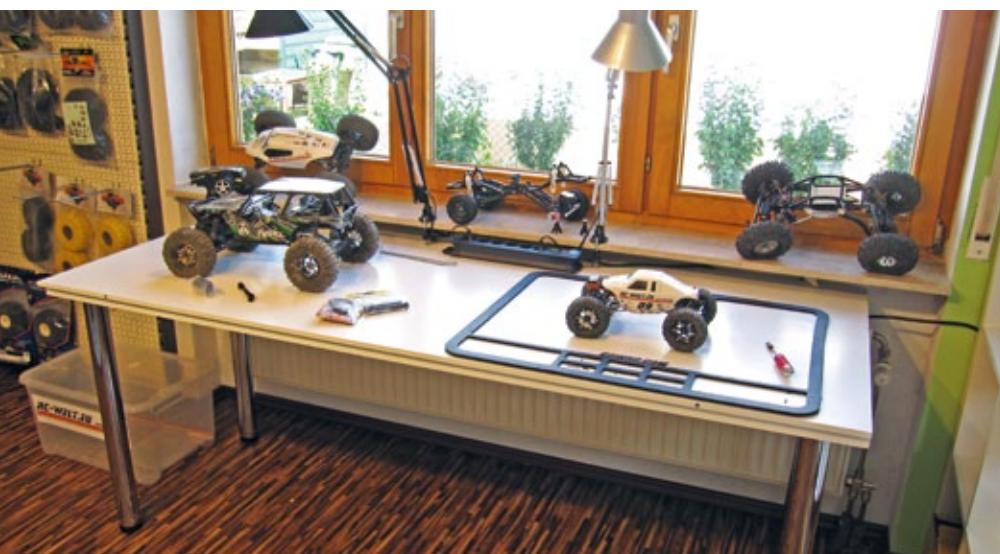


Julian Dänzer (links), Inhaber von rc-welt.eu, im Kundengespräch

keiten wird es den aufstrebenden Jungfahrern ermöglicht, an weiter entfernten Wettbewerben teilzunehmen.

Im Programm von rc-welt.eu gibt es Marken wie Vanquish-Products, Tekin, EDS Profi Tools, handgewickelte Motoren von Holmes Hobbies, MIP, Hitec, Axial, Robitronic oder Scalebereifung von RC4WD. Das

Sortiment wird ständig erweitert. Neu im Shop sind jetzt auch Scale-Accessoires von Custom Cuts, die sehr detaillierte Kühlergrills, Armaturen oder Scheibenbremsattrappen aus Kunststoff fertigen. Aktuell kümmert sich der Shop-Inhaber um den neuen Wraith von Axial und besorgt passende Tuningteile und anderes notwendiges Equipment. Bis zum 01. Dezember 2011 gibt es eine tolle Aktion für die Leser von **CARS & Details**. Wer im Onlineshop bestellt, erhält unter Eingabe des Rabattcodes „c&d10rcwelteu“ zehn Prozent Rabatt auf alles außer Fahrzeuge.



Der Schrauberbereich ist bei rc-welt.eu auch für die Kundschaft zugänglich. Dieser Service wird gerne angenommen



Im Sortiment von rc-welt.eu wird jeder fündig, der etwas für seinen Crawler oder Scaler sucht

SAVAGE XS FLUX

WASSERDICHT! 3S GEEIGNET!

Der Savage XS Flux ist mit allem vollgepackt, was Sie am spektakulären Savage Flux mit seinen grandiosen Wheelies kennen und lieben. Ein extrem kraftvolles Flux Brushless System und die berühmte Savage Stabilität machen auch die Mini Version zu einem großartigen Bashing Monster! Die innovative TVP Technologie und die enorme Bodenfreiheit lassen ihn jedes Gelände beherrschen. Und der Clou: Der Savage XS Flux passt sogar in einen Rucksack! HPI ist wirklich stolz, den brandneuen, über 105km/h schnellen Savage XS Flux anbieten zu können - Der weltweit schnellste Mini Monstertruck.



H106572

Vormontierter 4WD Elektro Mini Monstertruck mit 2.4GHz RC-Anlage, Flux Vector 4000Kv Brushless Motor, Flux Vapor Pro Regler (wasserdicht!), SF-10W Servo (wasserdicht!) und lackierter GT-2XS Karosserie. Akkus und Lader nicht enthalten.

UPE*: **349,90€**



* Unverbindliche Preisempfehlung



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

WWW.LRP.CC

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



Besitzen Sie ein Smartphone?
Scannen Sie diesen Code für mehr
Infos zum Savage XS Flux

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



DER WELTWEIT SCHNELLSTE MINI MONSTERTRUCK

105+ KM/H



H104242 RTR SAVAGE FLUX HP

VOLLWERTIGE 1:10 POWER IN EINEM MINI MONSTERTRUCK!

360mm



BRUSHLESS POWER



WASSERDICHT!



**EXTREM ROBUSTER
ANTRIEB**



TF-40 2.4GHZ RC-ANLAGE

SAVAGE FLUX FAMILIE



SAVAGE XS FLUX
H106572

SAVAGE FLUX HP
H104242

SAVAGE FLUX 2350
H104494



hpi-racing™

CREATING FUN SINCE
86

VORZA

BRUSHLESS 1/10TH SCALE 4WD BUGGY **FLUX HP**



DER SCHNELLSTE ALLER HPI-BUGGIES!

Basierend auf dem 1:8 Weltmeisterbuggy Hot Bodies D8 geht HPI mit dem Vorza den umweltbewussten Weg und spendiert ihm ein grandioses Brushless-System. Ausgestattet mit HPI's bewährtem Flux Blur Regler und Tork Motor, welche auch im Savage Flux HP zu finden sind, müssen Sie nur noch Akkupacks Ihrer Wahl zur Hand nehmen und schon können Sie auf die spektakuläre Tempohatz gehen.

Die gewaltige Power des Vorza Flux HP entsteht im HPI Flux Brushless System, bestehend aus dem Tork 2200 Motor und dem Blur Regler - beide in Ihrem Bereich tonangebend, zusammen die pure Macht!

Auch auf dem Fahrwerks-Sektor spielt der Vorza ganz vorne mit. Er ist sehr präzise und berechenbar zu fahren und verfügt dank der geschmeidigen 16mm Big Bore Aluminiumdämpfer über extrem guten Bodenkontakt. Das komplette Fahrwerk ist einstellbar, ob nun Sturz, Vorspur, Stabilisatoren oder Dämpferposition.

Der sprichwörtlich kugelsichere Antrieb besteht aus robusten Antriebswellen mit Differentials vorne, zentral und hinten sowie speziell gehärtetem Hauptzahnrad und Ritzel für die heftigsten Bedingungen.

73^{*}

mph
117 km/h

*117km/h mit optionalem H102703 Flux Tork 2650kv Motor und zwei 3S LiPo's (je 11.1V) sowie den Tuningteilen H100920 (21T Ritzel), H66654 (46T Hauptzahnrad) und HB67771 (HB Megabite Reifen)

ACHTUNG!

22,2V LIPO POWER KOMPATIBEL!

Sie besitzen ein Smartphone?



Scannen Sie dies für einen Bericht über den Weltrekord-Sprung!



LRP
BLUE IS BETTER

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

[WWW.LRP.CC](http://www.lrp.cc)

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



Das HPI Flux System im Vorza Flux HP RTR wurde entwickelt, um mit der unglaublichen Power aus 6S Lipo's und extrem starken Motoren fertig zu werden. Stecken Sie 6S LiPo Power ins Fahrzeug und schon erreichen Sie direkt aus dem Baukasten heraus über 80km/h!

Einstellbare Spurstangen

Stabis vorne und hinten

TORK
brushless motor

Komplett einstellbares Fahrwerk

Extra starkes Metallservo SF-5

16mm Big Bore Aluminiumdämpfer

Rennerprobter HB D8 Antrieb mit 3 einstellbaren Differenzialen

BLUR
brushless electronic speed controller

Gehärtetes Stahlhauptzahnrad

Innovative, einstellbare Akkubox mit Schaumstoffpads für 4S bis 6S Lipo Power!

4mm dickes 7075er Aluminiumchassis

Schwarze V7 Felgen mit HB-HPI Proto Racing Reifen

H101709
VORZA FLUX HP RTR (2.4GHz)



HPI RACING
CREATING FUN SINCE '86



DMC-News

www.dmc-online.com

Ergebnisse und Ausblicke



Marc Rheinhard's Europameistertitel in der Klasse Elektro-Tourenwagen 2011 ist nur einer in einer langen Reihe von Titeln. Dieses „nostalgische Bild“ zeigt ihn zu Beginn seiner Karriere – Marc Rheinhard (links), Markus Mober (Mitte) und Bernhard Bopp (rechts)

Im französischen Pau holte Jörn Neumann den Europameistertitel in der Klasse Elektro-Offroad 1:10 4WD auf dem von Jörg Strenge konzipierten Durango. In Österreich fügte Marc Rheinhard mit seinem Tamiya zu seiner umfangreichen Titelsammlung den des Europameisters in der Klasse Elektro-Tourenwagen 1:10 hinzu. Yannick Prümper und Ronald Völker komplettierten das deutsche Siegerpodest. Marc Fischer wurde Achter und Christopher Krapp Zehnter. Allen deutschen Teilnehmern, auch den hier nicht genannten, gratuliert der Hauptausschuss des Deutschen Minicar Club zu den großartigen Erfolgen.

Zum Redaktionsschluss liefen noch die Deutschen Meisterschaften aller Klassen, die dann traditionell Ende September mit der Deutschen Meisterschaft in der Königsklasse VG8 ihr Ende fanden. Dann beginnt wieder die Zeit, in der der Modellrennsportlertrios in die Hallen umzieht, zum Beispiel mit diversen Modellbaumessen. Hier ist besonders die modell-hobby-spiel in Leipzig zu nennen, die Anfang Oktober stattfindet und die Faszination Modellbau in Friedrichshafen am Bodensee. Auf beiden Messen ist der DMC mit einem eigenen Stand vertreten. Hier kann man sich mit Informationen rund um das Thema Modellrennsport eindecken.

Zum Abschluss des Europameisterschaftsmarathons in Deutschland gingen ein weiteres Mal Platz 1 und 2 an Deutschland. Die letzte Station des Euroreigens in Deutschland war Ettlingen mit der Europameisterschaft der Verbrenner-Tourenwagen im Maßstab 1:10 in der 200-Millimeter-A-Klasse. Nachdem im Vorfeld erneut die Emotionen aufgrund der Thematik des Reifenschmierens hochkochten, kehrte schnell Ruhe ein, als die EFRA-Offiziellen mit einem Spektralanalysegerät ankamen. Dann besann man sich wieder auf den eigentlichen Grund des Zusammentreffens, nämlich Rennen zu fahren. Nach einem spannenden Finale konnte Robert Pietsch mit seinem nagelneuen MTX-5 den Titel für Mugen Seiki holen. Dirk Wischniewski mit seinem XRAY machte den deutschen Triumph mit dem 2. Platz perfekt. Vergessen wollen wir nicht Rico Kröber auf Position 4 und Eric Dankel auf der Acht, die ebenfalls das Finale erreichten.

Große Ereignisse werfen bereits jetzt ihre Schatten voraus, sodass man sich langsam mit dem Jahr 2012 beschäftigen muss. Anfang November trifft sich Europa in Brüssel zum EFRA AGM, der Mitgliederversammlung des europäischen Verbands. Die Mitgliederversammlung des Deutschen Minicar Clubs, der Sportbundtag, findet dieses Jahr vom 03. bis 04. Dezember im Hotel Seepark Resort im hessischen Kirchheim statt. Neben den wichtigen Punkten Haushalt, Budget und Ehrungen stehen auch die Neuwahlen von den Referenten Elektro-Glattbahn und Elektro-Offroad auf dem Programm. Diese werden die Delegierten neben den Berichten am Sonntag beschäftigen. Der Samstag ist traditionell den Reglemententscheidungen vorbehalten. Außerdem werden am Samstag die Ausrichter der Deutschen Meisterschaften 2012 gewählt.



Mehr Informationen rund um den DMC erhaltet Ihr viermal im Jahr im Mitglieder-Magazin DMC-News. Die aktuelle Ausgabe ist am 26. August 2011 erschienen.

SCHNELLSTE 2.4GHZ TELEMETRIE FERN- STEUERUNG DER WELT!

Erleben Sie Rennfeeling wie bei den Profis. Ausgestattet mit schneller Telemetrie und dem neuen 2.4GHz S-Link FH4T-System (FH4T = F.H.S.S.-4 Telemetrie) ist Sanwa im Vergleich zu den Mitbewerbern erneut unschlagbar. Blitzschnelles Ansprechverhalten, hohe Übertragungssicherheit und rasanter Telemetrie-Datenfluss machen die MT-4 zum Referenzprodukt am Markt.

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

HIGH-SPEED TELEMETRIE!

MT4

18 Modellspeicher

SANWA MT4 - HIGH SPEED TELEMETRIE!

Reaktionszeit	Sanwa MT4	6.8 ms
Maximalwert	Spektrum DX-3S	16.4 ms
Reaktionszeit	Sanwa MT4	4.2 ms
Mittelwert	Spektrum DX-3S	10.9 ms

FEATURES

- Superschnelle F.H.S.S.-4 Technologie
- Senderantenne im Griff integriert
- Hochwertiges Gehäuse und Verarbeitung
- Menü Auswahl - komfortable Bedienung via Scroll-Rolle
- Telemetrie (Anzeige von Motortemperatur, RPM und Empfängerspannung während des Betriebs)
- Telemetrie-Sensoren im Lieferumfang enthalten
- Data-Logger, der bis zu 120 Messpunkte während dem Lauf speichert (in wählbarer Abstufung)
- Direkte Modellauswahl
- Dual Rate, Expo, Trim/Subtrim, Servo Reverse und Endpunkt Einstellung
- Servo Geschwindigkeit einstellbar
- Timer
- Anti-Blockier-System
- AUX1 / AUX2
- Modellname und 18 Modellspeicher programmierbar
- Kompatibel zu älteren Empfängern dank einstellbarer Modulationsart (FH2/FH3/FH4T)
- Federspannung (für Lenkrad und Gaszug) einstellbar
- Gas Modus änderbar (5:5 oder 3:7)
- Gaszug und Lenkung in der Härte einstellbar
- Alternatives Griff-Pad für dickeren Griff beiliegend
- Empfohlener Telemetrie Empfänger: RX-461 (1x enthalten)

**ZUSÄTZLICH KOMPATIBEL MIT
FOLGENDEN EMPFÄNGERN**
RX-451, RX451R, RX-442FS UND LRP C3-RX

UPE: 269.⁹⁰ €*

**IM SET
INKLUSIVE:**



RX-461 Empfänger
#107A41063A



Temperatur-Sensor
#107A41061A UPE 7.99€*
Drehzahl-Sensor
#107A41061A UPE 9.99€*

Folgende Telemetriedaten** werden im Display angezeigt und sind auch nach dem Lauf abrufbar (auch als Graph):

- RPM (Motordrehzahl) - Sensor im Lieferumfang enthalten
- Temperatur (2 Sensoren anschließbar, 1 Sensor bereits im Lieferumfang enthalten)
- Empfängerakku Spannung (Ladezustand)



* unverbindliche Preisempfehlung

** Die Telemetrie funktioniert nur mit RX-461 Empfänger



Smoke on

European Nitro Challenge in Hockenheim

Die erste European Nitro Challenge auf der Rennstrecke des RC-Team-Hockenheim fand Ende Juni am weltberühmten Hockenheim Ring statt. Etwa 80 Fahrer hatten sich in den verschiedenen Klassen angemeldet, darunter viele internationale Top-Piloten wie Robert Pietsch, Daniele Ielasi, Ronald Völker und Michael Salven.

Nach spannenden Vorläufen standen am Sonntag die Finalläufe auf dem Programm. Begonnen wurde mit dem 1:10er-Hobby-Cup-Finale. Top-Qualifier Alex Kempe übernahm in den ersten Minuten die Führung – gefolgt von seinem ärgsten Verfolger Marcus May. Nach nur zwölf Minuten musste Alex mit technischen Problemen aufgeben und Marcus übernahm die Führung gefolgt von Markus Spaniol. In dieser Reihenfolge überquerten sie auch die Ziellinie gefolgt von Sascha Vorgrümler auf dem 3. Platz. Florian Müller bekam als bester Jugendlicher ebenfalls eine Trophäe.

In der 1:8er-Hobby-Cup-Klasse konnte Thilo Tödtmann seine Pole-Position zunächst verteidigen. Allerdings warfen ihn Probleme im weiteren Verlauf des Rennens zurück auf den 3. Platz. Nach 30 Minuten überquerte somit Norbert Mayrhofer die Ziellinie als erster. Aufsteiger Jean-Marie Galot sicherte sich mit einer Runde Rückstand den zweiten Platz. Das Podium komplettierte Thilo Tödtmann.

Das 45-minütige Finale der Klasse 1:10-Scale war geprägt von spannenden Positionskämpfen bis zum Schluss. Top-Qualifier Dominic Greiner verteidigte seine Führung gefolgt von Jilles Groskamp und Patrick Schäfer. Nach zehn Minuten gelang es Schäfer an Groskamp vorbeizuziehen, da er aber einen Tankstopp mehr einplante, musste er den Vorsprung vergrößern, um am Ende vor dem schnellen Holländer zu bleiben. In der Zwischenzeit kämpfte sich Völker an das Führungsduo heran und baute zusätzlichen Druck auf Schäfer und Groskamp auf. Zur Rennmitte wechselte Völker die Reifen und fiel dadurch wieder etwas zurück, während Groskamp einen Motorabsteller hatte und Schäfer so die Pace etwas zurücknehmen konnte. Mit frischen Reifen begann Völker eine furiose Aufholjagd und fuhr die schnellsten Zeiten des Rennens. Aber der Vorsprung von Schäfer war schon zu groß und so überquerte er die Ziellinie als Erster gefolgt von Völker und Groskamp.



Den Sieg in der 1:8er-Hobby-Cup-Klasse sicherte sich Norbert Mayrhofer vor Jean-Marie Galot und Thilo Tödtmann



Das 1:10er-Hobby-Cup-Finale entschied Marcus May vor Markus Spaniol und Sascha Vorgrümler für sich

1:10ER-HOBBY-CUP-FINALE

Position	Name	Runden	Zeit
1.	May, Marcus	76	30:15.87
2.	Spaniol, Markus	74	30:24.03
3.	Vorgrümler, Sascha	68	29:31.65

1:8ER-OPEN-FINALE

Position	Name	Runden	Zeit
1.	Salven, Michael	143	45:01.67
2.	Vogl, Maximilian	139	45:15.44
3.	Volta, Richard	137	45:10.36

1:10ER-SCALE-FINALE

Position	Name	Runden	Zeit
1.	Schäfer, Patrick	128	45:00.79
2.	Völker, Ronald	128	45:03.22
3.	Groskamp, Jilles	127	45:01.60

1:8ER-HOBBY-CUP-FINALE

Position	Name	Runden	Zeit
1.	Mayrhofer, Norbert	88	30:09.13
2.	Galot, Jean-Marie	87	30:17.93
3.	Tödtmann, Thilo	85	30:23.98



Patrick Schäfer siegte vor Ronald Völker und Jilles Groskamp in der 1:10er-Scale-Klasse

Das 1:8er-Finale war geprägt von Ausfällen und zahlreichen Positionswechseln. Bereits nach zehn Minuten schied Alain Levy aus, gefolgt von Phillip Eberle. Kurz darauf erwischte es den amtierenden Weltmeister Robert Pietsch. Er musste mit seinem MRX5 vorzeitig in die Box. Auch Oliver Mack und Daniele Ielasi hatten mit kleineren Problemen zu kämpfen, während Tobias Hepp 30 Sekunden vor Schluss auf der Strecke liegenblieb. Von den Problemen seiner Rivalen unbeeindruckt drehte Routinier Michael Salven seine Runden und siegte ungefährdet nach 45 Minuten mit vier Runden Vorsprung auf Maxi Vogl, gefolgt von Richard Volta auf Platz 3.



Nach einem ereignisreichen Rennen konnte sich Michael Salven in der Klasse 1:8 vor Maximilian Vogl und Richard Volta durchsetzen

RCACTION.de News

- Die neue **Subaru Impreza Typ C-Karo** wurde von den Hot Bodies-Teamfahrern Atsushi Hara und Andy Moore für den Wettbewerbseinsatz auf verschiedensten Rennpisten designt und entwickelt. Der Racer verfügt mit ihr über eine aggressivere Lenkung bei zugleich höherem Grip auf der Hinterachse. Sie ist gleichermaßen für Indoor- als auch Outdoorpisten geeignet. Natürlich erfüllt die Karosserie alle gültigen IFMAR-Karosserievorschriften.



- Tamiya kündigt den **Honda Mugen CR-X Pro** auf Basis des M-05-Chassis an. Der aus den 1980er-Jahren stammende Honda erfreut sich noch heute vor allem in der Tuningszene großer Beliebtheit. Das Tamiya-Modell spiegelt das Original exakt wieder. Das M-05-Chassis wiederum verfügt über einen vorbildgetreuen Frontantrieb und Einzelradaufhängung.



- Corally hat ein Foto des neuen Elektro-Tourenwagenchassis **HMX** auf der Firmen-Website veröffentlicht. Interessant ist sicherlich die Konstruktion der Dämpferbrücken. Laut Corally soll der HMX Tourenwagen noch im Oktober auf den Markt kommen.



- Team Durango kündigt die Weiterentwicklung ihres 4WD-Buggys **DEX410 V3** an. Die V3-Ausgabe verfügt unter anderem über neue Big-Bore-Dämpfer, eine neue Karo sowie überarbeitete Querlenkerhalter hinten und neue Dämpferbrücken. Des Weiteren sind neue HD-Kugelkopfpfannen, 14-Millimeter-Sechskant-Radmitnehmer, beschichtete Dämpferkolben und vieles mehr am Boliden verbaut.



www.rcaction.de



LRP *inside*

BLUE IS BETTER

In dieser Kolumne kann ich Euch voller Stolz von unserem ersten 2WD-Offroader im Maßstab 1:10 berichten, dem S10 Twister Buggy. Auch Reto König wird mit der Präsentation der brandneuen 1:8er-Combo, bestehend aus dem iX8-Regler und der Dynamic-8-Motorenlinie, seinen Teil zu dieser Kolumne beitragen.

Nach dem großen Erfolg der allradgetriebenen S10-Blast-Linie beschlossen wir bei LRP, dass es an der Zeit war, eine 2WD-Plattform im Maßstab 1:10 ins Leben zu rufen: die Twister-Linie. Mein R&D-Team begann damit, ein vollständig neues und einzigartiges Car zu designen. Das Entwicklungsziel lautete, ein 2WD-RTR-Paket für die Einsteigerklasse zu schnüren, das echte Racing-Gene besitzen sollte.

Alles fing mit einem Brainstorming Mitte des Jahres 2010 an. Ab diesem Punkt ging es über erste CAD-Zeichnungen und den ersten fahrbaren Prototypen zügig voran. Unzählige Testkilometer wurden auf der Strecke abgespult, bevor das Modell schließlich die Serienreife erlangte. Während der Tests nahmen wir zahlreiche Änderungen und Anpassungen vor, um Handling, Performance und Stabilität des Cars zu perfektionieren. Mein R&D-Team nutzte die gewonnenen Erkenntnisse speziell für die Optimierung der Lenkgeometrie, das Design der Dämpferbrücken und die Chassislänge.

Gleichzeitig verließen wir bei diesem Modell die gewohnten Pfade in Sachen Karosserie-Design und kreierte zusätzlich eine „White Edition“-Haube in den Farben weiß, schwarz und blau. Anfangs war ich mir nicht sicher, ob dies der richtige Weg



sei. Nachdem mir mein R&D-Team aber die erste Skizze gezeigt hatte, war ich überzeugt. Schaut selbst – meiner Meinung nach ist der Look einfach wunderschön.

Das R&D-Team bestückte das Car vollständig mit Kugellagern (Antriebsstrang und Vorderachse), was in dieser Klasse nur selten zu finden ist. Weitere Serienfeatures sind Kamikaze-Reifen am Heck und Groove-Pneus an der Front. Traktion sollte also kein Problem sein. Zusätzlich verpasstem wir dem Modell eine einstellbare Slipper-Kupplung und einen Heckflügel, wodurch man es optimal auf verschiedene Untergründe und Bedingungen der Strecken abstimmen kann. Im Twister-Chassis können sowohl NiMH- als auch LiPo-Zellen gefahren werden, was weitere Optionen schafft. Wie zu erwarten, ist das Modell fahrfertig – sogar der Regler ist bereits vormontiert. Einfach Akkus laden und los geht's – das nenne ich Plug & Play.

Sobald sich Eure fahrerischen Fertigkeiten verbessert haben und Ihr bereit für den nächsten Schritt seid, bieten wir perfekte Lösungen. Drei Speed-Kits werden erhältlich sein, um Euren S10 Twister auf 45, 60 oder gar unglaubliche 80 Kilometer pro Stunde zu beschleunigen. Es bleibt nur eine Frage: Seid Ihr bereit für den Geschwindigkeitsrausch mit dem Twister?

Als wir mit der Entwicklung des Twister begannen, arbeitete mein Produktmanager Reto König bereits über ein Jahr an unserer neuen 1:8er-Kombo. Der iX8-Regler und die Dynamic-8-Motorenlinie bilden vollständig neue Entwicklungen und basieren auf keinem unserer bereits existierenden Produkte. Retos Zielvorgabe war es, alle Erfordernisse eines 1:8er-Brushless-Systems zu erfüllen. Neben großartiger Performance muss es robust, einfach zu betreiben und simpel zu installieren sein. Darüber hinaus muss



es hohes Drehmoment und eine optimale Effizienz bieten, um höchste Geschwindigkeiten und lange Fahrtzeiten zu erzielen.

All das konnte Reto erreichen. Das R&D-Team wandte viel Zeit und Energie auf, um ein Produkt zu entwickeln, das allen genannten Anforderungen entsprach. Nach nunmehr zwei Jahren Entwicklungsdauer können wir stolz den iX8 und den Dynamic 8 präsentieren. Den Motor wird es zu Beginn mit drei unterschiedlichen Drehzahlen geben: 1.800, 2.000 und 2.200 Umdrehungen pro Minute und Volt. Die perfekte Wahl für alle Wettbewerbs- und Parkplatzfahrer, ganz gleich ob Offroad oder Onroad.

Der iX8 bietet maximale Vielseitigkeit durch verschiedene Profile, von denen einige sogar einen Rückwärtsgang enthalten, um den Anforderungen von Parkplatz-Fahrern zu entsprechen. Seine Installation geht leicht von der Hand, da er bereits ab Werk mit verlustarmen und hoch belastbaren Steckern ausgestattet wird, die keinerlei Lötarbeiten erfordern. Wie von LRP-Reglern gewohnt, wird sich auch der iX8 über einen USB-Anschluss updaten lassen. Die Updates werden in der Software-Update-Sektion unserer Website www.LRP.cc bereitstehen. Viel Spaß mit unserer neuen Combo.





Feature-Feuerwerk zum Budgetpreis

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

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

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

go faster.

Alle Infos unter www.horizonhobby.de

HORIZON
H O B B Y

horizonhobby.de

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


SPEKTRUM

markt

Modellbau-Neuheiten im Überblick

3M Deutschland



3M bietet mit dem **Scotch-Weld** einen neuen Zweikomponenten-Klebstoff auf Acrylat- und Epoxidbasis an. Der Kleber eignet sich für CFK, GFK, Aluminium und Stahl. Verklebte Materialien sind nach etwa 60 Minuten fest verbunden. Der Temperaturbereich von 3M Scotch-Weld liegt zwischen minus 40 und plus 120 Grad Celsius.

Scotch-Weld von 3M

Conrad Electronic



Das Schnellladegerät **Charge Manager 420** ist eine Kombination aus Ladegerät, Diagnosestation mit Stromsparmodus und Erhaltungsladegerät. Maximal vier Micro- oder Mignonakkus (NiCd oder NiMH) – auch in Kombination – können mit diesem Gerät geladen, entladen, getestet und aufgefrischt werden. Der Ladestrom beträgt bis zu 2 Ampere pro Ladeschacht. Zudem verfügt der Lader auch über einen USB-Anschluss, an dem viele tragbare Geräte geladen werden können. Der Preis: 49,95 Euro.

Schnellladegerät Charge Manager 420 von Conrad Electronic



Leopard 2 Sportsline von FG Modellsport

FG Modellsport

Der **Leopard 2 Sportsline** von FG Modellsport wird als RTR-Modell ausgeliefert und bietet fahrfertige Wettbewerbstechnik zum Einsteigerpreis. Die Fahrwerksteile sind auf einem 4-Millimeter-Aluminium-Chassis montiert. Durch die langen Doppel-Querlenker an Vorder- und Hinterachse ergibt sich eine Fahrzeugbreite von 470 Millimeter. Der lange Radstand von 530 Millimeter sowie die großvolumigen Öldruck-Stoßdämpfer sorgen für ein ausgewogenes Fahrverhalten. Das Modell ist mit einem leistungsstarken 26-Kubikzentimeter-Verbrennungsmotor samt Schalldämpfer und betriebsfertig eingeeöltem Luftfilter ausgerüstet. Die RTR-Version wird mit 2,4-Gigahertz-Fernsteuerunglenkanlage, Ladegerät und aufladbaren Akkus ausgeliefert. Der Leopard 2 Sportsline in der RTR-Version kostet 998,- Euro. Das Non-RTR-Modell ist für 845,- Euro zu haben.

Ebenfalls bei FG Modellsport gibt es den **Leopard 4 Sportsline**. Der RTR-Buggy ist auf einem 4-Millimeter-Aluminium-Chassis aufgebaut und verfügt über einen geschlossenen Riemenantrieb mit zwei Differenzialgetrieben. Die RTR-Version wird mit 2,4-Gigahertz-Fernsteuerunglenkanlage, Ladegerät und Akkus ausgeliefert, wahlweise mit lackierter oder glasklarer Karosserie. Das Modell ist mit einem leistungsstarken 26-Kubikzentimeter-Verbrennungsmotor inklusive Schalldämpfer und betriebsfertig eingeeöltem Luftfilter ausgerüstet. Der Leopard 4 Sportsline in der RTR-Version kostet 1.095,- Euro. Das Non-RTR-Modell ist für 920,- Euro zu haben.

Leopard 4 Sportsline von FG Modellsport



Forminplast

Neu bei Forminplast gibt es **fominline**, Elemente zur individuellen Streckengestaltung. Sie eignen sich sowohl für den Innen- als auch den Außenbereich. Eine Verankerung der einzelnen Teile ist mit den Befestigungsmaterialien, die dem Set beiliegen, ohne großen Aufwand möglich. Die Höhe der Elemente, die aus zähem, UV-beständigem Kunststoff bestehen, beträgt 5 Zentimeter. Das Set beinhaltet 24 Elemente, die eine Begrenzungslänge von 4,7 Meter ergeben. Der Preis: 59,40 Euro.

fominline von Forminplast



powered by



Hersteller
Kontakt Daten

Wir bewegen was!

Jamara

Der **Lightray EP** ist ein Buggy-Modell, das im RTR-Paket inklusive einer 2,4-Gigahertz-Fernsteueranlage ausgeliefert wird. Der kraftvolle Motor, ein Alu-Chassis im Carbon-Look, einstellbare Öldruckstoßdämpfer und das liegend verbaute Lenkservo sind einige der Ausstattungsmerkmale des auffällig designten RC-Cars.



Lightray EP
von Jamara

Horizon Hobby

Mit dem **Losi 5ive-T**, einem Short Course-Truck im Maßstab 1:5, präsentiert Horizon Hobby Deutschland einen 4WD-Offroad-Racing-Truck. Ausgestattet ist der Bolide mit einem 26-Kubikzentimeter-Motor sowie drei Differenzialen. Zum Lieferumfang gehören neben dem Modell ein Empfänger samt Empfängerakku, ein Ladegerät und Servos. Technische Daten: Länge: 965 Millimeter, Breite: 527 Millimeter, Gewicht: 13,6 Kilogramm. Der Preis für das Großmodell: **1.299,99 Euro**. Einen exklusiven Testbericht über dieses Modell gibt es in dieser Ausgabe.



Losi 5ive-T von Horizon
Hobby Deutschland



Neu bei Horizon Hobby gibt es den **TEN-SCTE** im Maßstab 1:10 als RTR-Modell. Der mit einem Brushlessmotor ausgerüstete Short Course-Truck verfügt über Allradantrieb und wird mit einer Spektrum DX3e-Fernsteueranlage ausgeliefert. Technische Daten: Länge: 524 Millimeter, Breite: 295,8 Millimeter, Gewicht: 3.060 Gramm. Der Preis für das RTR-Set beträgt **449,99 Euro**.

Losi TEN-SCTE von
Horizon Hobby

3M Deutschland

Carl-Schurz-Straße 1, 41453 Neuss
Telefon: 021 31/140, Fax: 021 31/14 26 49
Internet: www.3m.de

Conrad Electronic

Klaus-Conrad-Straße 1, 92240 Hirschau
Telefon: 01 80/531 21 11, Fax: 01 80/531 21 10
Internet: www.conrad.de

FG Modellsport

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

Forminplast

Gutenbergstraße 24, 72555 Metzingen
Telefon: 071 23/97 38 80, Fax: 071 23/973 88 99
E-Mail: info@forminplast.de
Internet: www.forminplast.de

Jamara

Am Lauerbühl 5, 88317 Aichstetten
Telefon: 075 65/941 20, Fax: 075 65/94 12 23
E-Mail: info@jamara.de
Internet: www.jamara.de

Horizon Hobby Deutschland

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

LRP electronic

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

Raceport.de

Eduard-Soermus-Straße 44, 08062 Zwickau
E-Mail: info@raceport.de
Internet: www.raceport.de

RC-Car-Shop Hobbythek

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

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

Tenshock Europe

Rheinstraße 1 - 5, 47799 Krefeld
Telefon: 021 51/327 71 70, Fax: 021 51/326 97 00
E-Mail: pb@tenshock.eu
Internet: www.tenshock.eu

Thunder Tiger

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

LRP electronic

Mit zwei Tuning-Komponenten für den S8 BXR evo ermöglicht LRP, den Buggy für den Einsatz im Offroad-Gelände umzurüsten. Mit den neuen **Alu-Schwinghaltern** kann der Nachlauf auf 2,7 beziehungsweise 3,5 Grad vergrößert werden. Mit den **Tapered Kolbenplatten** lässt sich die Stoßdämpferwirkung verbessern. Letztere verfügen zu diesem Zweck über schräge Bohrungen. Die Preise: Alu-Schwingenhalter: **32,99 Euro**, Tapered Kolbenplatten: **17,99 Euro**.

Der neue, fahrfertige **HPI Sprint 2 Sport** ist ab sofort wasserdicht und kann daher bei Regen, Schnee und Matsch eingesetzt werden. Egal ob 2,4-Gigahertz-Empfänger, SF-10W-Lenkservo oder SC-15WP-Fahrregler: Alles funktioniert auch unter extremen Bedingungen absolut zuverlässig. Der Sprint 2 Sport in der RTR-Version ist außerdem mit der aktuellen BMW-M3-Karosserie bestückt. Ihr authentisches Design und die Liebe zum Detail machen diese Karosserie zum absoluten Eyecatcher. Der Preis: **239,90 Euro**.



Alu-Schwinghalter von LRP electronic



Tapered Kolbenplatten von LRP electronic



HPI Sprint 2 Sport von LRP electronic

Ein neuer **High-Performance-1:8er-Reifen** von VTEC geht an den Start. Der Racing-Slick ist speziell für den Einsatz auf Asphalt entwickelt. Parkplatzeracer können somit auf einen völlig neuen Straßenreifen für 1:8er-Buggys zurückgreifen. Fertig verklebt auf einer weißen oder Schwarz-Chrom-farbenen Zehnspeichenfelge mit 17-Millimeter-Radaufnahme, steht nun ein extrem haltbarer Slick-Reifen zur Verfügung. Das dezente Lamellenprofil sorgt zusammen mit der Gummimischung für optimalen Grip. Für bessere Fahreigenschaften ist eine harte Formeinlage integriert und die Felge mit Entlüftungslöchern versehen. Das Reifenpaar mit weißen Felgen kostet **12,99 Euro**, ein Paar Slicks mit Schwarz-Chrom-Felgen ist für **14,99 Euro** erhältlich.



VTEC High-Performance-Reifen von LRP electronic

Raceport.de

Neu bei Raceport.de gibt es den **Sport-Stickpack-LiPo-Akku** mit 4.300 Milliamperestunden Kapazität und einer Entladerate von 35C von Team-Powers. Der Preis beträgt **39,90 Euro**.



Team-Powers Sport-Stickpack-LiPo-Akku von Raceport.de

Ebenfalls neu bei Raceport.de gibt es das **Team-Powers 12-AWG-Silikon-Powerkabel**. Es eignet sich unter anderem für den Anschluss vom Fahrregler an den Motor. Das schwarze Kabel hat eine Länge von 1.000 Millimeter. Der Preis: **4,90 Euro**.



Silikon-Powerkabel von Raceport.de

Neu bei Raceport.de gibt es **Silikon-Differenzial-Öle** von Team-Powers. Diese sind in Viskositäten von 100.000 bis 500.000 wt zu bekommen und eignen sich für den Einsatz in Differenzialen von Modelle aller Klassen. Der Preis beträgt: **9,90 Euro**.



Team-Powers Silikon-Differenzial-Öle von Raceport.de

Robitronic

Mit den neuen **Off-Set-Radmitnehmern** von Robitronic hat man nun noch mehr Möglichkeiten, die Performance der MCD-Fahrzeuge zu steigern. Sie bieten mehr Lenkungswirkung bei einer Montage an der Vorderachse. Montiert man sie an Vorder- und Hinterachse, bieten sie mehr Stabilität. Durch die Möglichkeit, das Off-Set zwischen 0, 2 und 4 Millimeter frei zu wählen, ergeben sich zahlreiche Abstimmungsvarianten, um die Performance für jede Situation optimal zu steigern. Die Radmitnehmer passen auf alle Modelle der 4er-Serie (RRv4, X4, Monster und Cheetah) und kosten **35,90 Euro**.



Off-Set-Radmitnehmer für MCD-Modelle von Robitronic



Expert LD 16z von Robitronic

Das neue Ladegerät **Expert LD 16z** von Robitronic ist mit einer intelligenten Ladeelektronik ausgestattet. Diese erlaubt es, selbst mehrfache Fehlerquellen wie defekte Akkus oder Einstellungsfehler erkennen zu können, um so für einen sicheren Ladevorgang zu sorgen. Das Ladegerät kann an 12 Volt Gleichspannung oder am heimischen Wechselstromnetz angeschlossen werden. Die Ladeleistung beträgt 50 Watt. Bis zu sechszellige LiPos können mit dem internen Balancer gleichgerichtet werden. Der Ladestrom beträgt höchstens 6 Ampere.

Der neue 1:8er-Monstertruck **Hurricane** von Robitronic ist mit einem Savox-Servo mit 16 Kilogramm Stellkraft und einem Antriebsset von Castle Creations ausgerüstet. Der Mamba-Regler verkräftet bis zu 6s-LiPos und der Brushless-Innenläufer dreht mit 2.200 Umdrehungen in der Minute pro Volt. Als Stromversorgung der Hurricane sind zwei 2s-LiPo-Packs vorgesehen. Der beiliegende 2,4-Gigahertz-Sender TL-3C bietet 16 Modellspeicher und viele Einstelloptionen. Neben CVD-Wellen sind alle drehenden Teile mit Kugellagern versehen.



Hurricane von Robitronic

Porsche GT3 RS

Brushless 4WD 1:10 RTR 2.4 GHz

- 12 Turn Brushless Set „sensored“
- fahrfertig aufgebaut



189.⁹⁰
statt 269.⁹⁰

AN-83829



Vapor Kit Version

4WD 1:8

- 3 robuste Metall-Kegelraddifferentiale
- einstellbarer Servosaver
- komplett kugelgelagert

99.⁹⁰
statt 169.⁹⁰

AN-83334



Lieferung ohne Motor

Terrier 2.0 brushless

4WD 1:8 RTR 2.4 GHz

- Brushless Motor mit 2.250 KV
- Big-Bore Alu - Oldruckstoßdämpfer
- Pivot Ball System v/h

235.⁹⁰
statt 309.⁹⁰

AN-90328



katalog 2011

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



portofrei

ab einem Bestellwert von
90.- in alle EU Staaten!

*Ausgenommen Treibstoffe,
Sperrgut und Speditionsendungen



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

Modellsport Schweighofer GmbH
Wirtschaftspark 9
8530 Deutschlandsberg, Österreich

Tel.: +43 3462-25 41-100
Fax: +43 3462-25 41-310

Allgemeine Anfragen:
info@der-schweighofer.com
Bestellungen:
order@der-schweighofer.com



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



www.der-schweighofer.com

RC-Car-Shop Hobbythek

Neu bei RC-Car-Shop Hobbythek gibt es **GPM Spezial Cross-Stoßdämpfer** im Viererset. Dabei handelt es sich um die Premium-Ausführung, die passend für HPI, FG und viele andere 1:5er- und 1:6er-Großmodelle ist. Die Dämpfer sind fertig montiert und befüllt, verfügen über 16 Millimeter Innendurchmesser und einen Volumenausgleich, haben ein harteloxiertes Alu-Gehäuse und einen Präzisionskolben aus Delrin sowie austauschbare Lagerbuchsen in den Befestigungslöchern. Die Preise: **59,90 Euro bis 99,90 Euro**.



GPM Spezial Cross-Stoßdämpfer von RC-Car-Shop Hobbythek



TS-X802 von Tenshock

Tenshock

Neu von Tenshock sind verschiedene Motoren für Modelle im Maßstab 1:18 bis 1:5. Der **TS-SC401** für 1:10er-Modelle ist mit bis zu 1.350 Watt belastbar. Der Drehzahlbereich liegt bei 3.500 bis 5.200 Umdrehungen pro Volt in der Minute. Der Innenläufer kostet **64,90 Euro**. Für 1:8er-Buggys ist der **TS-X801** gedacht. Mit 2.000 Watt und bis zu 2.500 Umdrehungen pro Volt in der Minute eignet sich der Brushlessmotor für 4s-LiPos. Der Preis: **99,90 Euro**. Bis 3.000 Watt ist der **TS-X802** belastbar. Er verkraftet bis zu 6s-LiPos und verlangt nach einem Regler mit bis zu 150 Ampere Belastbarkeit. Der TS-X802 kostet **119,90 Euro**.

Thunder Tiger

Neu bei Thunder Tiger gibt es die **NOSRAM easy plug-Hardcase-Power & Team-LiPo-Packs** mit einer Entladerate von 30C. Ausgestattet sind diese 2s-LiPos mit einem Balancer-Kabel sowie einem universellen Stecksystem und haben Kapazitäten von 3.200 und 4.600 Milliamperestunden. Zum Lieferumfang gehört zudem ein 4-Millimeter-Goldkontakt-Adapter mit Tamiya-Stecker.



NOSRAM easy plug-Hardcase-LiPo Power & Team Packs von Thunder Tiger

Das **Sigma Power** ist ein neues Ladegerät von Thunder Tiger. Es eignet sich für alle gängigen Akkutypen und verfügt über folgende Features: Schnelllade-Technik, Vierfach-Schutzfunktion und universelle Einsatzfähigkeit am Stromnetz- sowie an 11 bis 15 Volt. Der Ladestrom ist einstellbar zwischen 1, 2 und 4 Ampere und es können vier- bis achtzellige Nickel-Akkus und dank integriertem Balancer auch 1s- bis 3s-LiPos geladen werden.



Sigma Power-Lader von Thunder Tiger

Ganz neu präsentiert Thunder Tiger den **Team Associated SC10 4 x 4 RTR**. Das Modell zeichnet sich durch Kunststoff-Verbund-Bauweise, eine dichte RC-Box, 13-Millimeter-Big-Bore-Stoßdämpfer, einen Riemen-Zahnrad-Antrieb mit Slipper-Kupplung und CVD-Wellen aus. Zum Lieferumfang gehören auch eine 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung vom Typ XPS und ein S2008MG-Servo sowie das passende Brushlessset bestehend aus SC700-Regler und 550er-Motor mit 3.500 Umdrehungen pro Minute und Volt. Technische Daten: Länge: 550 Millimeter, Breite: 293 Millimeter, Radstand: 327 Millimeter, Gewicht: 2.775 Gramm. Der Preis: **479,- Euro**.



Team Associated SC10 4 x 4 RTR von Thunder Tiger

**Neuheiten, Produktinfos und Aktualisierungen
senden Sie bitte an:**

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

GO COMPETITION

Deuce Verbrenner Off Road Buggy 4WD 1:8

ANSMANN
RACING



Art.Nr. 114000011
Deuce RTR

weitere Informationen unter www.ansmann-racing.com



Der Deuce 4WD
Off Road Buggy
ist auch als Kit Version
erhältlich.



Art.Nr. 112000011
Deuce Kit

Features:

- 2-Kanal W4 40MHz Funkfernsteuerung (RTR)
 - 6kg Metallgetriebe Lenkservo (RTR)
- 6kg Metallgetriebe Gas-/Brems servo (RTR)
 - 4 unabhängige Radaufhängungen
 - 3 abgedichtete Kegelraddifferenziale
 - Einstellbare Doppelbremsanlage mit Glasfaserbrems scheiben
 - Alu-Servoplatte
 - Alu-Ackermannplatte
 - Mud Guards an der Hinterachse
 - Komplett kugelgelagert
 - Big Bore Öl druckstoßdämpfer
 - Alu (3mm) Chassisplatte
 - Alu (5mm) Stoßdämpferbrücken
 - Stahlhauptzahnrad
 - Rechts/Links Gewindestangen

ANSMANN
RACING

ANSMANN AG • DIVISION RACING • Thomas-Mann Str. 63 • 90471 Nürnberg • Germany •
Tel. +49(0)911 81744-0 • Fax +49(0)911 81744-22 • Internet: www.ansmann-racing.com



Losi my Religion

Short Course im XXL-Format*

Video im Netz

www.cars-and-details.de/videos



*in Originalgröße abgebildet

„Liebling, ich habe die Kinder geschrumpft“, hieß es in einem Ende der 1980er-Jahre produzierten Spielfilm aus den USA. Der Streifen war ein Riesenerfolg. Es folgten zwei weitere Teile in den 90ern. Jetzt folgt der vierte Teil – könnte man meinen. Der Titel: „Liebling ich habe mein RC-Car vergöbert“. Denn mit dem Losi 5ive-T bietet Horizon Hobby nicht nur ein Short Course-Modell der Extraklasse an, es ist auch das erste im Maßstab 1:5 aus der US-Schmiede.

Text und Fotos:
Jan Schnare

Das Ding ist einfach mächtig. Auf den Couchtisch passt der 5ive-T schon mal nicht. Da muss ein mittelgroßer Esstisch her. Und selbst dann ist es noch eng. Fast einen Meter lang, über einen halben Meter breit und gut 13,5 Kilogramm schwer. Ausmaße, die in dieser Größenklasse bisher unbekannt waren. Aber Short Course (SC) macht's möglich. Denn wenn 1:10er-SC-Trucks sind so groß, wie 1:8er-Buggys, ist es ja nur logisch, dass

ein 1:5er-Modell auch eine Nummer größer ist, als ein herkömmlicher Buggy oder Monster Truck in diesem Maßstab.

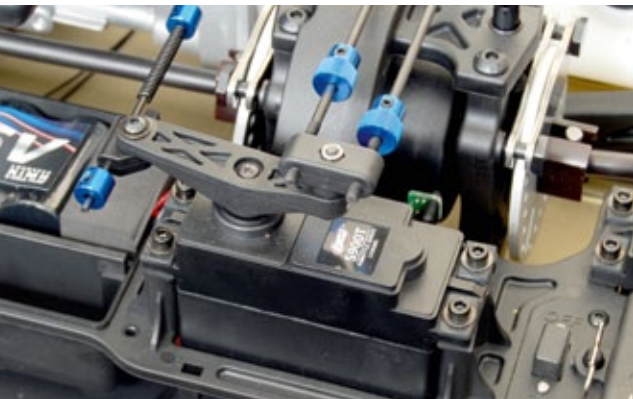
Trick 17

Nimmt man die riesige, sehr vorbildgetreue Karosserie ab, kommt ein aufgeräumtes Chassis zum Vorschein. Doch eins nach dem anderen. Erst mal muss die Karo nämlich runter. Zunächst scheint es so, als müsse man



erst einmal eine Handvoll Schrauben lösen, um an die darunter liegenden Innerein zu kommen. Doch ganz so kompliziert ist es dann doch nicht. Vorne unten und hinten oben befinden sich jeweils zwei Splinte, die herausgezogen werden. So kommt man der Sache schon mal näher, aber das war noch nicht alles. Auf der Chassisunterseite muss man nun noch vier Schrauben lösen und erst dann lässt sich das Modell vollständig entkleiden. Ob diese vier Schrauben tatsächlich beim Fahren benötigt werden oder nur zur Transportsicherung dienen, muss sich beim Fahrtstest erst noch zeigen. Wobei man erwähnen muss, dass sich der 5ive-T auch bei montierter Haube betanken und starten lässt. Lediglich der Akku-Wechsel ist etwas fummelig, aber natürlich nicht unmöglich.

Unter der Karosserie fällt sofort der sehr detailliert ausgeführte Überrollkäfig aus, der fest mit der Außenhaut verbunden ist und dem Ganzen eine enorme Stabilität verleiht – ganz so, wie beim Original. Was darunter wartet, ist sehr vertraut. Technik, die in der 1:8er-Buggy-Klasse schon längst bewährt ist, kommt hier zum Einsatz; nur eben ein, zwei Nummern größer. Nicht zu Unrecht dachten sich die Losi-Ingenieure wohl, was in 1:8 perfekt funktioniert, klappt auch in 1:5. Die Basis bildet zunächst eine sauber gefräste und mit Gewichtsersparungen versehene Chassisplatte aus Aluminium. Die Qualität entspricht dem gewohnt hohen Losi-Standard und erstrahlt in dem bekannten, angenehm warmen Bronze-Farbton. Das gilt im Übrigen auch für alle weiteren Alu-Parts



Das Gas-Brems-Servo ist im Jumboformat gefertigt. Die enorme Stellkraft bringt die Räder bei Bedarf im Bruchteil einer Sekunde zum Blockieren

wie Dämpferbrücken, Schwingenstifthalter und besonders belastete Teile der Lenkung.

Stabil aber flexibel

Die Achsen sind in der bewährten Art und Weise aufgebaut. Mittig befindet sich ein Kunststoffgehäuse, in dem die Differenziale werkeln. Die unteren Querlenker sind aus Kunststoff gefertigt und sehr massiv ausgeführt. Dennoch weisen sie eine ausreichende Flexibilität auf, um bei starken Belastungen nachgeben zu können. Achsschenkel und Lenkhebel sind ebenfalls aus demselben Material gefertigt. Trotz der landläufig häufig vertretenen Meinung, Aluminium sei grundsätzlich für viele Anwendungen im RC-Car-Bereich das richtige Material, hat Kunststoff nicht unerhebliche Vorteile: er verbiegt sich nicht, sondern gibt nach, ist meist leichter und lässt sich im Falle eines Crashes auch oft leichter wieder instandsetzen. Dabei wissen viele Hobbyisten gar nicht, dass Alu-Parts in der Herstellung oft billiger sind, als das bei Kunststoffteilen der Fall ist. Schließlich werden die Teile entworfen, gefräst und eloxiert. Bei Kunststoff muss zunächst eine Form her, die alleine schon sehr teuer ist.

Als obere Querlenker dienen Rechts-links-Gewindestreben, die mit Kugelköpfen befestigt sind. So lässt sich der Sturz ganz leicht stufenlos justieren. Die Spurstangen an der Vorderachse sind ebenfalls in Form von Rechts-links-Gewinden mit Kugelköpfen realisiert. Hinten lässt sich die Spur nur über unterschiedliche Schwingenstifthalter verstellen. Übrigens setzt Losi beim 5ive-T die firmeninterne, kleine Revolution fort, die bereits mit dem Losi Twenty-Two eingeläutet wurde. Denn am gesamten Modell



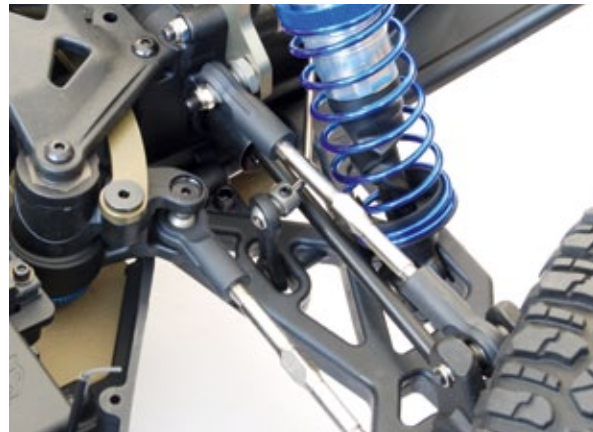
Auch das kennt man aus dem 1:8er-Bereich: robuste Sechskantmitnehmer aus Alu. Selbstverständlich komplett kugelgelagert

kommen nur metrische Schrauben zum Einsatz. Das macht nicht nur das Nachkaufen von eventuell verlorengegangenen Schrauben einfacher, es verringert auch den Umfang der Werkzeugkiste, in der von nun an nur noch metrische Inbusschlüssel liegen.

Mit Nachdruck

Damit die Querlenker auch in jeder Fahrsituation genügend Gegendruck auf den Untergrund ausüben, stemmen sie jederzeit vier mächtige Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer gegen Boden. Die Federbeine sind komplett aus silber- und blaueloxiertem Aluminium gefertigt. Über Rändelschrauben lassen sich die Federvorspannung und damit die Chassishöhe variieren. Gummibälge schützen die 7-Millimeter-Kolbenstangen sicher vor Verschmutzungen, die über Kurz oder Lang zu starkem Verschleiß führen können. Sowohl die Alu-Dämpferbrücken als auch die unteren Querlenker bieten darüber hinaus mehrere Befestigungspunkte für vielfältige Fahrwerks-Setups.

Damit das Modell auch in Kurven möglichst ausgeglichen fährt, sind sowohl vorne als auch hinten Stabilisatoren verbaut. Diese sind ebenfalls aus einem



Die Vorderachskonstruktion vereint die besten Konstruktionsdetails, die sich im Maßstab 1:8 schon durchgesetzt haben. Neben Stabilisatoren gehören natürlich Rechts-links-Gewindestangen dazu

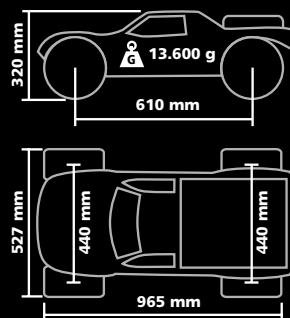
CAR CHECK

LOSI 5IVE-T Horizon Hobby

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:5
- Empfohlener Verkaufspreis: 1.299,99 Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: 4WD-Antrieb, CVD-Wellen, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, 26-Kubikzentimeter-Benzinmotor

- Benötigte Teile: Sender, Sprit





Der Five-T verfügt über ein Mitteldifferenzial. An den beiden Outdrives sitzen große, gelochte Bremsscheiben, die von Stahlbelägen in die Mangel genommen werden

kleineren Maßstab vergrößert worden. Selbstverständlich sucht man Einsparmaßnahmen wie E-Klipse oder ähnliches am gesamten Chassis vergeblich. Hier kommen ausschließlich hochwertige Schrauben zum Einsatz. Und mindestens genauso selbstverständlich ist auch die Tatsache, dass der gesamte Antriebsstrang kugelgelagert ist.

Für die Weiterleitung der Kraft von den Diffs zu den Radachsen kommen CVD-Wellen zum Einsatz. Die Wellen vom Mitteldiff zu den Achsen sind im Übrigen jeweils an den Diff-Gehäusen mit Gummitüllen geschützt, sodass auch hier kein Schmutz in die Gelenke gelangen kann. Um das Chassis zu versteifen, sind die Achsen jeweils mit zwei diagonal angeordneten Kunststoff-Streben abgestützt.

Das Ritzel, welches das hintere Differenzial antreibt, ist deutlich nach rechts versetzt, um den Motor möglichst zentral positionieren zu können. An der Vorderachse war dies leider nicht möglich, da hier die auf zwei Pfosten basierende Lenkung im Weg ist. Daher verläuft die Welle vom Mitteldiff zur Vorderachse relativ schräg. Das mittlere Ausgleichsgetriebe ist wiederum so aufgebaut, wie man es von 1:8er-Buggys her kennt: An den beiden Outdrives greifen zwei große, gelochte Bremsscheiben ab, die von je zwei Belägen in die Mangel genommen werden. Betätigt wird die Verzögerungsanlage über zwei Hebel, die mit dem Servo verbunden sind. Damit die Bremskraft nicht ganz so aggressiv aktiv wird, dämpfen kurze Silikonschlauch-Stückchen das Ganze etwas.



CVD-Wellen kommen an allen vier Rädern zum Einsatz. Die vier fetten Öldruckstoßdämpfer sind komplett aus Aluminium gefertigt



Das Herzstück des Modells bildet der 26-Kubikzentimeter-Benzinmotor. Er ist mit einem vorgeölten Zweibege-Luftfilter und einem Standard-Auspuff versehen und bringt mächtig viel Vortrieb

Herzstück

Auf der linken Chassisseite befindet sich der 26-Kubikzentimeter-Zweitaktmotor. Er wird mit simplem Benzin-Gemisch betrieben. Da Losi bei RTR-Modellen in Sachen Umfang schon immer kaum zu toppen war, ist es auch nicht verwunderlich, dass beim Five-T bereits ein kleines Fläschen Zweitaktöl für rund 2,5 Liter Sprit beiliegt. Die Benzinschläuche sind sauber verlegt und können nicht in irgendwelche beweglichen Teile geraten. So soll es sein. Links am Motor sitzt der große Luftfilter, dessen Innenleben durch Lösen von nur zwei Karosseriesplintn zu erreichen ist. Ihm gegenüber, auf der rechten Motorseite befindet sich ein einfacher Schalldämpfer, der einen deutlich hochwertigeren Eindruck macht, als so manch anderer Auspuff in dieser Größenklasse. Ansonsten entspricht das Aggregat dem gängigen Standard, was den Aufbau angeht: ein Vergaser mit Choke, einer kleinen Fingerpumpe zum Ansaugen des Sprits und ein Zündunterbrecher zum Ausschalten.



Im Lieferumfang der Bind-and-Drive-Version (BND) befindet sich auch ein Spektrum SR3300T-Empfänger. Dieser verfügt über Telemetrieanschlüsse für Drehzahl- und Temperatursensoren – beide sind bereits montiert

Die Kupplung läuft komplett geschützt hinter einem Gitter, sodass genügend Kühlluft zugeführt wird, jedoch keine Gefahr besteht, dass man aus Versehen mit den Fingern in drehende Teile gelangt. Das gilt auch für das Motorritzel und das Hauptzahnrad. Auch hier befindet sich eine Abdeckung, die sowohl vor Schmutz als auch vor Verletzungen schützt. Weiter geht es mit der rechten Chassisseite. Hier sind die RC-Komponenten untergebracht. Zunächst befindet sich dort eine großzügige Akku-Box, in der auch schon ein fünfzelliger Nickel-Akku liegt, der mit 3.000 Milliamperestunden Kapazität ausreichend dimensioniert ist.



Zum Lieferumfang gehört ein 3.000-Milliamperestunden-Akku, der über das beiliegende Ladegerät gefüllt werden kann



Der Tank fasst 800 Milliliter und ist mit einem Doppelfilter-System ausgestattet. Die Fahrzeiten liegen Großmodell-üblich locker über einer halben Stunde



Da der Motor schwerepunktoptimiert möglichst weit in der Mitte sitzt, ist die hintere CVD-Welle in Fahrtrichtung nach rechts versetzt. Ein Gummibalg schützt das Gelenk vor Schmutz

Für die Umsetzung der Steuerbefehle sind zwei Servos im Jumbo-Format zuständig. Auf dem Gas-Brems-Servo ist ein Kunststoffhebel montiert und auf dem Lenk-Steuermann sorgt ein Aluteil für eine zuverlässige Kraftübertragung. Beide Rudermaschinen sind für ihre Größe entsprechend stark und haben keine Probleme damit, die Bewegungen umzusetzen.

Um das Modell steuern zu können, ist ein Spektrum-Sender erforderlich, da es sich um die BND (Bind-and-drive)-Version des 5ive-T handelt. Für das Testmodell kam hier eine DX3s zum Einsatz. Mithilfe des beiliegenden Binding-Plugs ist diese schnell an den bereits im Modell montierten und fertig angeschlossenen SR3300T-Empfänger gebunden. Bei genauerer Betrachtung des Letzteren fällt einem zudem auf, dass neben den beiden Servos und einem Akku-Kabel noch zwei weitere Stecker zu finden sind. Verfolgt man diese zu ihrem Ende, finden sich dort ein optischer Drehzahlsensor, der sein Signal am Mitteldiff abgreift, und ein Temperaturfühler, der zum Zylinderkopf führt. In Verbindung mit der DX3s ist es somit möglich, Telemetriedaten anzuzeigen. Im Detail sind das: Drehzahl oder Geschwindigkeit, Akkuspannung und Temperatur. Zusätzlich können am Sender Warnschwellen aktiviert werden.

Volle Kanne

Mit dem beiliegenden Ladegerät ist der Empfänger-Akku relativ schnell gefüllt. Leider gibt der Lader keinerlei Auskunft darüber, ob er gerade lädt, oder ob der Akku schon voll ist. Ist das Befüllen des Akkus erledigt, kann es auch schon ins Gelände gehen. Dem Motor wird eine komplette Tankfüllung im Stand als Einlaufphase spendiert, bevor er das erste Mal richtig arbeiten muss. Da die Karosserie über keinerlei Scheiben verfügt, ist der Motor bestens dem Fahrwind ausgesetzt und es besteht keine Überhitzungsgefahr. Außerdem gibt ja auch der Telemetrie-Sensor stets Auskunft über den aktuellen Stand der Dinge.

Mit vollem Tank geht es nun erstmals auf den Track. Der Motor läuft noch relativ fett, entfaltet jedoch schon eine sehr gute Leistung. Es wird bereits jetzt deutlich, dass Motor, Luftfilter und Auspuff optimal aufeinander abgestimmt sind. Die Servos arbeiten schnell und stellgenau. Die Bremse packt bei Bedarf kräftig zu und die Lenkung ist zu keiner Zeit überfordert.

Nachdem der Motor noch eine Schonfrist von etwa drei Tankfüllungen bei nie viel mehr als Halbgas bekam, geht es nun richtig los. Mit Vollgas prescht die Karre über die Sandpiste. Das Fahrwerk bügelt sämtliche Unebenheiten sauber aus. Die werkseitige Füllung der Dämpfer passt perfekt zu der vorgewählten Federvorspannung. Das Fahrbild ist absolut vorbildgetreu. Bei größeren Belastungen tauchen – meistens die Hinterräder – richtig in den Radkasten ein. Aber nicht nur optisch weiß der 5ive-T zu überzeugen. Fahrtdynamisch ist das Modell mit einem langen Buggy zu vergleichen. Allerdings scheint es sich in Zeitlupe zu bewegen. Das hat jedoch einen enormen Vorteil: der 5ive-T lässt sich extrem einfach beherrschen. Nur sollte man sich natürlich bei Sprüngen oder Überschlügen darüber im Klaren sein, dass ein derart schweres Modell schneller Schaden nimmt, als ein kleineres.

Die Beschleunigung ist hervorragend. Und auch die Bremsleistung stimmt. Geht man voll in die Eisen, taucht das Fahrwerk vorne deutlich ein und das Modell steht nach wenigen Metern mit blockierenden Rädern. Schnelle Kurven sind dank des Buggy-ähnlich tiefen Schwerpunkts kein Problem. Nur wenn die Räder bei zu hoher Querbeschleunigung zu viel Grip kriegen, sollte man etwas Gas rausnehmen, da sonst ein Überschlag droht. Dank des Allradantriebs in Verbindung mit den sehr griffigen Reifen sind langgezogene Drifts auf Sand gut kontrollierbar. Wobei zu erwähnen ist, dass der 5ive-T allgemein sehr neutral ausgelegt ist.

Allgemein lässt sich zusammenfassen, dass der 5ive-T von Losi ein ausgereiftes Short Course-Modell ist. Bemerkenswert, wenn man bedenkt, dass es sich um das erste 1:5er-Modell aus der Übersee-Schmiede handelt. Die Ausstattung ist sehr hochwertig, die Verarbeitung erstklassig und die Fahreigenschaften lassen nichts zu wünschen übrig.

FAZIT

Treffer, versenkt. Mit dem Losi 5ive-T hat Horizon Hobby wieder einmal voll ins Schwarze getroffen. Es ist ein ausgereiftes Short Course-Modell im Maßstab 1:5, das ein ausgewogenes Fahrverhalten mit solider Verarbeitung und gewohnt hochwertiger Losi-Qualität verbindet.

Extrem vorbildgetreue Optik
 Solide Verarbeitung
 Durchdachte Konstruktion
 Telemetrie

Umständliche Karosserie-Befestigung



Lastwechselreaktionen des Chassis lassen sich dank des schnellen und starken Lenkservos ausgezeichnet abfangen

DAS ORIGINAL ... MIT METALLCHASSIS

BRUSHLESS HOTHAMMER 4WD



1:10 XL
RTR

MIT AKKU UND LADEGERÄT
Art.Nr. 3081M

Der neue Trend sind Fahrzeuge mit Brushless-Antrieb. Die neue Generation von Elektromotoren ermöglicht Geschwindigkeiten wie es bislang nur bei Verbrennermotoren möglich war, und das umweltfreundlich.

Kein Lärm, kein Gestank, keine langwierigen Startvorbereitungen mehr, einfach den mitgelieferten Akku laden und hohe Geschwindigkeiten genießen. Selbstverständlich sind die elektronischen und auch die mechanischen Komponenten für den nächsten Schritt „LiPo-Akkus“ ausgelegt. Dann können noch höhere Geschwindigkeiten erzielt werden.

BRUSHLESS HOTFIRE 4WD



1:10 XL
RTR

MIT AKKU UND LADEGERÄT
Art.Nr. 3001M

Der Hotfire 1:10XL setzt neue Maßstäbe in der Brushless-Buggy-Szene. Die ausgereifte Technik und viele Setup-Möglichkeiten machen den Hotfire zum Star in der Kiesgrube und auf der Rennstrecke.

Dank des kraftvollen Brushless-Motors können sehr hohe Geschwindigkeiten erzielt werden. Durch Verwendung von ausschließlich hochwertigen Materialien ist der Hotfire ein sehr zuverlässiges Buggy Modell. Der fahrfertig aufgebaute Superrenner beeindruckt durch seine hervorragenden Fahreigenschaften und durch sein geniales Preis-Leistungs-Verhältnis.

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

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

Alle Modelle
INKLUSIVE
2.4-GHz-Sender!

df drive & fly
models

Lieferung nur über den Fachhandel



Euro-Sport

Königsklassen-Treffen in Luxemburg



In der letzten Juliwoche traf sich die internationale Fahrerelite der Klasse 1:8-Onroad zur jährlich stattfindenden Europameisterschaft. Trotz zahlreicher Konfusionen, ausgelöst durch die Reifenproblematik, schienen die Titelanwärter von vornherein festzustehen. Letztlich ging der Sieg aber an einen Fahrer, dem viele weder den Kampfgeist noch die Speed für einen weiteren Titel zugetraut haben.

Text und Fotos:
François Legrand

Austragungsort war nach 2004 zum zweiten Mal die sehr schöne Strecke des Luxemburger Modell Car Clubs (www.lmcc.lu), unweit von Luxemburgs Zentrum. Die 310 Meter lange Piste wurde 2006 durch eine Berg- und Talpassage mit Linkskehre erweitert, die der bereits bestehenden Schlüsselstelle, dem so genannten Laguna-Seca-S, unmittelbar folgt. Eine weitere Änderung wurde ausgangs der Steilkurve durchgeführt, wo die Rechts-links-Kombination stärker ausgeprägt wurde, um etwas Tempo aus dem Teilstück zu nehmen. Ansonsten ist das Layout relativ flüssig sowie schnell und es gilt, möglichst viel Speed mit aus den Kehren zu nehmen, um schnelle Rundenzeiten zu erzielen. Das bereits großzügige Fahrerlager wurde eigens für die EM durch ein Zelt erweitert, ein Containerbau diente für regelmäßige Teammanager- und EFRA-Meetings, sowie als Pressestelle.

Zeitplan

Bereits am Montag waren die meisten der 117 Fahrer vor Ort, sodass ab dem ersten Tag der Fahrerstand gut besucht war. Trotz des recht bescheidenen

Wetters blieb die Veranstaltung vom Regen meist verschont. Lediglich am Mittwochabend mussten die letzte Gruppe nach einem starken Schauer auf den Trainingslauf verzichten und die offizielle Eröffnungszeremonie um eine Stunde verschoben werden. Donnerstagnachmittag begann nach dem letzten gezeiteten Training der spannende Teil mit dem ersten Qualifikationslauf. Freitag folgten dann drei weitere, bevor am darauffolgenden und letzten Tag die Finalläufe stattfanden.

Dario Balestri fuhr bereits im ersten Vorlauf seine beste Zeit, womit er sich auch die Poleposition im Gesamttranking sichern sollte, die Robert Pietsch im letzten Anlauf um nur drei Zehntelsekunden verpasste. Lamberto Collari war der einzige Fahrer, der ebenso wie Dario und Robert 26 Runden erzielte und mit Platz drei seine Ambitionen auf das Siegerpodest ankündigte. Eric Dankel, der schon bei der Weltmeisterschaft eine klasse Leistung zeigte, steuerte seinen XRAY RX8 mit 25 Runden und zwei Sekunden Überzeit auf Platz vier, was





nach altem Reglement den letzten Direktqualifikationsplatz bedeutet hätte. Somit teilten sich zwei Italiener und zwei Deutsche die ersten vier Plätze, gefolgt vom WM Finalisten Simon Kurzbruch aus der Schweiz und den stark auftretenden Belgiern, Robin D'Hondt und Ilia van Gastel. Aus deutscher Sicht ebenfalls sehr erfreulich, war der zehnte Platz von Tobias Hepp, der die gesamte Woche über mit guten Rundenzeiten überzeugen konnte. Wie eng das erstklassige Fahrerfeld zusammenlag, zeigen die Platzierungen von Daniele Lelasi, Michael Salven,



Volle Konzentration am Fahrerstand



Die letzten Minuten vor dem Start

Mark Green und Alberto Picco, die mit 25 Runden und einer 8er- beziehungsweise 9er-Überzeit nicht über die Positionen 17 bis 20 hinauskamen.

Die Semis

Wie üblich, wurde mit dem Halbfinale B begonnen, das 20 Minuten dauerte. Von Position eins gestartet, übernahm Robert Pietsch erwartungsgemäss die Führung. Dahinter bildeten Eric Dankel, Michael Salven, Adrien Bertin und Robin D'Hondt eine schnelle Gruppe mit spektakulären Positionskämpfen, denen Michael Salven mit einem sehenswerten Überholmanöver am Ende der Geraden die Krone aufsetzte. Tobias Hepp war ebenfalls gut unterwegs und hatte Chancen auf den Einzug ins Finale, als er in der 13. Minute sein Auto in den Fangzaun schoss und der Motor ausging. Der Italiener Alessio Mazzeo war inzwischen auf Platz drei vorgefahren, als auch er seinen Traum vom Finale wegen eines Getriebeschadens begraben musste. Das Gleiche galt für Adrien Bertin, dessen Motor den Dienst quittierte. Letztlich gewann Robert vor Eric und Robin. Der Holländer Rick Vrielijs, der kurz vor dem Start eine Auszeit zum Wechseln des Motors genommen hatte, kam auf Position vier vor Michael Salven, der kurzzeitig auf Platz acht zurückgefallen war, sich



Die Helfer tanken noch schnell voll, dann geht es wieder auf die Piste



Lamberto Collaris Kyosho Evolva bei den letzten Vorbereitungen für das Finale



Solche Werkzeuge, mit denen man die Felgeninnenseite ausschälen kann, waren sehr gefragt. Die Felge wird deutlich weicher, die Rundenzeiten sanken dadurch um bis zu vier Zehntelsekunden

dann aber wieder auf die Fünf vorarbeiten konnte. Der Abstand zwischen D'Hondt, Vrielijs und Salven betrug jeweils nur eine Sekunde.

Nur wenige Minuten später wurde das Halbfinale A gestartet, das weniger spannungsgeladen, dafür aber schneller war als das erste. Dario Balestri zog an der Spitze souverän seine Runden, während Lamberto Collari und Ilia Van Gastel um die weiteren Plätze kämpften. Dazwischen gesellte sich Michele Romagnoli, der aus dem inzwischen entstandenen Dreikampf den meisten Nutzen zog. Lamberto, der immer zwei Runden später als der Rest des Felds zum Tanken kam, hatte ein wenig Boden verloren und fand sich auf Position vier, hinter Ilia wieder. Der Zieleinlauf lautete dann auch Balestri, Romagnoli, Van Gastel und Collari. Platz fünf belegte Simon Kurzbruch vor einem überglücklichen Oliver Mack, der sich aus dem Achtelfinale kommend, aufgrund des besseren Halbfinalergebnisses als Michael Salven, den letzten Platz im Finale sichern konnte.

Endlauf

Nach der einstündigen Pause zwecks Vorbereitung der Fahrzeuge, hob sich um 17.40 Uhr die Startflagge für das Finale, das 45 Minuten dauern sollte. Temperaturen um 16 Grad Celsius und ein stark bewölkter Himmel bildeten nicht gerade die besten Voraussetzungen. Trotzdem hatten die wenigsten tatsächlich mit Regen gerechnet und dementspre-



Viele Fahrer legen Wert auf aufwändige Lackierungen

chend keine besonderen Vorkehrungen getroffen. Bereits in der ersten Runde wurde Polesetter Balestri in einen Zwischenfall verwickelt, der ihn auf Platz sechs zurückwarf, während der Rest des Vorderfelds um jeden Meter kämpfte. In der zehnten Runde legte Pietsch seinen Mugen aufs Dach, wodurch er auf den sechsten Platz zurückfiel, Balestri war inzwischen wieder Vierter. Nach fünf Minuten erwischte es Eric Dankel. Sein XRAY war aufgrund unerklärlicher Probleme nahezu unfahrbar, sodass er auf den letzten Platz zurückfiel. Nach etwa elf Minuten führte

DIE MISCHUNG MACHT'S – REIFENWAHL BEI DER EM

Wie schon bei der Weltmeisterschaft in Florida, waren auch in Luxemburg die Reifen, beziehungsweise das unerlaubte Behandeln derselben, das bestimmende Thema. Starke Schwankungen der Rundenzeiten, auch bei zahlreichen Top-Piloten, führten nach den negativen Erfahrungen aus den USA zwangsläufig zu Misstrauen. In einem eigens dafür einberufenen Teammanager-Meeting entschied man sich, pro Fahrer vier Sätze Reifen einzutüteln, zu beschriften und einzuziehen. Die Fahrer mussten dann ihre Reifen unmittelbar vor dem Lauf abholen und anschließend wieder abgeben. Diese Prozedur, die ausschließlich auf die Vorläufe beschränkt war, bedeutete vor allem für den Veranstalter einen logistischen Aufwand. Den Gerüchten im Fahrerlager zufolge, scheint es den illegalen Schmierern an Einfallsreichtum aber nicht zu fehlen. Bleibt zu hoffen, dass im Sinne der Sportlichkeit, den Verantwortlichen eine für alle tragbare und faire Lösung einfällt. Durchaus möglich, dass entsprechend dem Vorbild der Klasse Elektro-Tourenwagen, irgendwann Einheitsreifen von den Dachorganisationen bestimmt werden. Warum auch nicht.



Die neue Dimension für wahre Flieger.

3 für 1

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

3 für 1



RC-Heli-Action bringt monatlich alles über:

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

... und vieles mehr!

3D-Heli-Action bringt sechsmal im Jahr alles über:

- » die angesagtesten 3D-Helis
- » die spektakulärsten Events
- » die modernste Technik
- » die besten Piloten
- » die coolsten Tricks
- » 3D-Workshops

... und deinen Weg zum 3D-Bolzer

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ 12,00 Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

Deine Schnupper-Abo-Vorteile:

- ✓ Keine Ausgabe verpassen
- ✓ Versand direkt aus der Druckerei
- ✓ 7,80 Euro sparen
- ✓ Jedes Heft im Umschlag pünktlich frei Haus
- ✓ Regelmäßig Vorzugsangebote für Sonderhefte und Bücher

Jetzt bestellen unter:

www.rc-heli-action.de

www.3d-heli-action.de

oder telefonisch unter: 040/42 91 77-110



Die Gewinner: Laberto Collari auf Platz eins, Ilia van Gaste auf Position zwei und Rick Vrieliñck auf der Drei



Ilia Van Gastel vor Robert Pietsch. Gleichzeitig fiel Michele Romagnoli nach einem heftigen Abflug in die Boxengasse auf den neunten Platz zurück.

Spätestens nach dem zweiten Boxenstopp war vielen klar, dass Collari eine andere Strategie hatte als seine Mitstreiter, denn während die gesamte Spitze im Vier-Minuten-Rhythmus an die Box kam, blieb Lamberto stets viereinhalb Minuten auf der Strecke. Nach 15 Minuten lautete die Reihenfolge Van Gastel, Pietsch, Balestri und Collari auf Platz vier. Nur fünf Minuten später,



Mit diesem Capricorn LAB C801 sicherte sich Dario Balestri die Poleposition

kurz vor seinem Boxenstopp mit Reifenwechsel, ging Balestri an Pietsch vorbei, doch der konnte nur ein paar Kurven später kontern. Ein Fahrfehler in der 25. Minute warf ihn aber auf Platz vier zurück. Plötzlich überschlugen sich die Ereignisse, als bei Balestri während des Boxenstopps ein Getriebeproblem konstatiert und er auf Platz acht zurückgereicht wurde. Nur wenige Minuten später blieb der Mugen von Robert Pietsch auf der Bahn stehen. Mehrere Startversuche blieben ohne Erfolg. Wie sich später herausstellte, war der Pleuel seines Novarossi-Motors defekt. Noch acht Minuten zu fahren und auf der Bahn waren nur noch fünf Fahrzeuge.

Collari, der bis dahin ein unauffälliges Rennen fuhr, führte nun mit einer dreiviertel Runde vor Van Gastel und Vrieliñck, gefolgt von Romagnoli und Mack, die beide von der Ausfallserie profitierten. Die Positionen blieben bis zum Zieleinlauf unverändert und somit hieß der neue Europameister Lamberto Collari, der sich nach einer für ihn sehr enttäuschenden Weltmeisterschaft, eindrucksvoll zurückmeldete und mit 15,918 Sekunden außerdem einen neuen Bahnrekord aufstellte.

Boliden

Der MRX5 von Mugen war sehr gut vertreten und wurde teilweise bereits in der WM-Edition eingesetzt, die einige Upgrades und eine neue Kupplung beinhaltet.



Start zum Finale über 45 Minuten

ENTSCHEIDUNGEN SIND NOCH NICHT GETROFFEN IM GESPRÄCH MIT MARTIN HUDY VON XRAY

CARS & Details: Wie sind Deine Impressionen dieser EM?

Martin Hudy: Ich bin etwas enttäuscht wegen der Probleme mit dem unfairen Behandeln der Reifen durch einige Fahrer. Natürlich will jeder gewinnen, aber bitte innerhalb des Regelwerks. Die Maßnahme des Veranstalters hilft natürlich, ist aber langfristig keine Lösung. Viele Fahrer sind verbittert und wollen an solchen großen Events nicht mehr teilnehmen. Das ist schade und keine gute Werbung für unser Hobby. Die Strecke selbst gefällt mir sehr gut und macht viel Spaß. Außerdem macht der Veranstalter einen guten Job, es gibt nichts einzuwenden.

Habt Ihr Euch für das Rennen speziell vorbereitet?

Wir waren mit Eric Dankel und Tobias Hepp zum Warmup-Race hier und haben zahlreiche Setups getestet, sodass wir mit einem Gefühl hierhergekommen sind. Unser Auto funktioniert gut und das nicht nur in den Händen einiger Teamfahrer. Das ist uns sehr wichtig.

Was gibt es Neues bei XRAY?

Wir haben die Radioplatte des RX8 etwas beschnitten, um mehr Flex zu bekommen, außerdem testen wir Lenkhebel mit einem anderen Ackermann-Winkel, die etwas mehr Lenkung generieren. Ansonsten bieten wir mittlerweile einige Tuningteile aus Alu an, die den RX8 nicht schneller machen, sondern vielmehr die Wartung vereinfachen und die Zuverlässigkeit erhöhen. Wir bemühen uns stets, unsere Modelle in allen Klassen zu optimieren und die Erfahrungen unserer Teamfahrer in

die Serie einfließen zu lassen. Viele Fahrer sehen beispielsweise in meinem Elektro-Tourenwagen neue Teile und schließen daraus, dass es ein neues Modell geben wird. Aber das ist mein Job, manchmal testen wir zehn verschiedene Dinge von denen aber vielleicht nur eins wirklich etwas bringt.

Habt Ihr andere Projekte in Vorbereitung?

Wir überlegen, unser Angebot an Modellen weiter auszubauen, aber es ist noch alles offen. Wir beobachten selbstverständlich den Markt, um festzustellen, wo die meiste Nachfrage ist, aber zurzeit haben wir noch keine Entscheidungen getroffen. Einen Einstieg in die Klasse 1:5 kann ich mir nicht vorstellen, eher in kleinere Kategorien, aber wie gesagt, alles ist offen.

Wie sieht Euer Programm für die nächste Zeit aus?

Nach dieser EM fahren wir direkt zwei Tage Buggy testen und von dort unmittelbar zur Europameisterschaft 1:8-Offroad nach Sand. Von Sand aus geht es sofort weiter nach Österreich zur EM Elektro-Tourenwagen. Anschließend geht es ohne Pause mit der EM Nitro-Scale in Ettlingen weiter. Vier verschiedene Klassen in vier Wochen – ein echtes Marathonprogramm. Es ist für uns aber wichtig, vor Ort zu sein, um die Performance unserer Modelle beurteilen zu können und das Feedback der Teamfahrer zu bekommen. Außerdem unterstützen wir alle Fahrer, die unser Produkt einsetzen mit Rat und Tat sowie einer Teileversorgung vor Ort.



Einen sehr guten Eindruck hinterließ erneut der Capricorn LAB C801, den Dario Balestri auf die Poleposition steuerte. Das Chassis wurde auch von Adrien Bertin nahezu unverändert eingesetzt, der eigentlich bei Kyosho unter Vertag steht.

Apropos Kyosho: der Evolva wirkt im Vergleich zu den neueren Modellen der Konkurrenz etwas betagt. Collaris Sieg beweist aber, dass die Japaner nach wie vor konkurrenzfähig bleiben. XRAYs RX8, der erst im Frühjahr auf der Spielwarenmesse vorgestellt wurde, kommt immer besser in Fahrt. Eric Dankel, Martin Hudy, Adrian Berntsen und Tobias Hepp konnten sich unter den ersten 15 platzieren. Bis auf

eine modifizierte Radioplatte, neue Lenkhebel und eine überarbeitete Kupplung, wurden die Chassis serienmäßig eingesetzt.

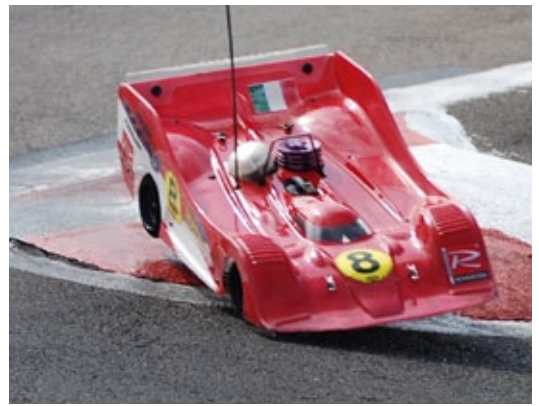
Der 966 von Serpent wurde – ebenso wie der Mugen – mit einigen neuen Teilen bestückt, die schon bei der WM zum Einsatz kamen. Die so genannte Team-Edition beinhaltet ein verbessertes Zweigang-Getriebe, eine geteilte Radioplatte über dem Servosaver sowie eine überarbeitete Geometrie an Vorder- und Hinterachse. Eine perfekte Teamleistung zeigte Shepherd mit seinem Velox V8. Als einziger Hersteller war er im Finale mit drei Chassis vertreten..



Das deutsche Team



Was die Fahrleistungen anbelangte, war das Fahrerfeld teilweise eng beieinander



Das zentrale Thema bildeten erneut die Reifen. Abgesehen von dem illegalen Schmieren, war das Behandeln der Felgen die Attraktion der EM. Mittels eigens angefertigter Werkzeuge wurden diese auf der Innenseite regelrecht ausgeschabt, sodass die Materialstärke stark schrumpfte. Das Ergebnis war ein deutlich weiches Komplettrad, das mehr Griff aufbaut, auf den Curbs einfacher zu fahren ist und letztlich einen Zeitgewinn von zwei bis vier Zehntel Sekunden pro Runde bringt.



Aggregate

Bei den Motoren scheint an Novarossi, ob als Originalprodukt oder als Zulieferer verschiedener Vertriebspartner, kein Weg vorbei zu führen. Firmen wie Picco oder Sirio können trotz guter Leistung dem Konkurrent in Sachen Stückzahlen nicht das Wasser reichen. Relativ neu ist die Firma O.S. nun auch zunehmend im Onroad-Bereich zu sehen. Die Japaner, die im Offroad-Sektor aufgrund ihrer Qualität ein sehr hohes Ansehen genießen, scheinen nun auch bei den Flachbahnern ein Wörtchen mitreden zu wollen. Diese Theorie untermauert die Präsenz zweier Mitarbeiter von O.S., die extra aus Japan angereist waren.

Eine schlichte Siegerehrung am frühen Samstagabend bildete den Abschluss einer ebenso interessanten wie ereignisreichen Veranstaltung. Das Herstellermeeting der EFRA hat gezeigt, dass sowohl in sportlicher und finanzieller als auch umweltpolitischer Hinsicht von allen Beteiligten neue Denkansätze gefordert sind, um langfristig den Erhalt der Königsklasse im RC-Car Sport zu sichern. ■

ICH BRAUCHE NICHTS MEHR ZU BEWEISEN IM GESPRÄCH MIT ROBERT PIETSCH VON MUGEN

CARS & Details: Wie fühlt man sich als amtierender Weltmeister und dazu noch mit dem Chassis, das man selbst konstruiert hat?

Robert Pietsch: Das ist schon ein tolles Gefühl. Ich habe mich selbst riesig gefreut. Schließlich habe ich lange darauf warten müssen und brauche nun niemandem mehr etwas zu beweisen. Natürlich ist man besonders stolz, mit dem eigenen Auto gewonnen zu haben. Sanada ist ja auch schon mal mit dem von ihm entwickelten Buggy Weltmeister geworden. Das wird schon fast zur Tradition bei Mugen.

Hat sich seitdem etwas für Dich geändert?

Im Alltag eigentlich nicht. Auf dem Rennplatz sieht das schon anders aus. Hier wird man von vielen Leuten beobachtet und an dem Sieg bei der WM gemessen. Die Erwartungen sind entsprechend hoch.

Wie sieht Dein beruflicher Alltag aus?

Ich arbeite als Mitarbeiter von Mugen und plane beziehungsweise konstruiere die Fahrzeuge von zuhause aus. Sanada, der mehr und mehr die Geschäfte von Mugen leitet, ist für die Entwicklung der Offroadmodelle zuständig, während ich für die Onroadfahrzeuge verantwortlich bin. Durchaus möglich, dass ich in Zukunft öfter nach Asien reisen werde.

Wie beurteilst Du diese Europameisterschaft?

Die Strecke ist echt klasse und die Stimmung im

Fahrerlager war – anders als in der Vergangenheit – auch recht gut. Außerdem sind viele Fahrer am Start, zahlreiche davon mit Mugen – das passt schon.

Hast Du Dich speziell auf diese Veranstaltung vorbereitet?

Wir haben im Vorfeld den EFRA-Grandprix als Training genutzt. Ansonsten gab es keine besondere Vorbereitung.

Was gibt es Neues bei Mugen?

Wir setzen eine neue Kupplung und leichtere Radachsen ein, der Rest entspricht der Baukastenausstattung der WM-Edition des MRX5. Für nächstes Jahr sind ein paar Updates in Arbeit, dabei handelt es sich aber nur um Kleinigkeiten. Unser neuer Scaler, der MTX5 ist fertig. Die Japaner testen schon seit einiger Zeit und sind begeistert. Ich selbst bin erst einmal zum Fahren gekommen und bin mit dem Ergebnis sehr zufrieden.

Wie sieht Dein Programm für die nächste Zeit aus?

Als Nächstes kommt die Europameisterschaft 1:10 Scale in Ettlingen, anschließend steht eventuell ein Test auf der zukünftigen WM-Strecke (1:10 Scale) in Thailand auf dem Programm. Im Winter werde ich ein wenig Elektro-Tourenwagen fahren, um im Training zu bleiben.



www.gensace.com



gensace_



Gens Ace™

DIE POWER

Genspow GmbH Fritz-Vomfelde-Straße 8 40547 Düsseldorf Germany



Bei der inzwischen kaum noch zu überblickenden Masse an RC-Cars fällt es vielen schwer, Gutes von Schlechtem zu unterscheiden. Legt man ein paar Euro mehr auf den Tisch, kann man meistens davon ausgehen, dass die Qualität stimmt. Doch gerade im Wettbewerbsbereich, wo viele Modelle nur in Details anders sind, gilt es, die richtige Wahl zu treffen. Ein Vertreter dieser Klasse, der neben den ständig auf allen Rennstrecken anzutreffenden Modellen bisher noch nicht ganz so bekannt ist, aber dennoch eine sehr gute Figur macht, ist der Intech BR-5 von W&A RC-Modellbau.

Text und Fotos:
Markus Dirks

Der BR-5 kommt komplett zerlegt nach Hause. Das ist nicht nur Standard in der 1:8er-Buggy-Klasse, sondern stellt auch sicher, dass man sein Auto kennenlernt und später genau weiß, welche Schraube wohin gehört, oder wie man am schnellsten und einfachsten zum Beispiel das Differenzial ausbauen kann. Bei Wettbewerbsmodellen gibt es solche Bauteile wie Motor und die komplette Elektronik natürlich nicht dazu. Selbst bei Reifen ist es mittlerweile so, dass diese nur noch selten im Lieferumfang enthalten sind. Das gilt auch für den Intech BR-5. Dafür gehören aber immerhin Dish-Felgen zum Set. Weiter gibt es Differenzialöle, eine gute Anleitung mit einigen Setup-Vorschlägen, natürlich eine unlackierte Karosserie und einen riesigen Berg an Plastiktüten mit den Bauteilen. Leider sind die Silikonöle für die Stoßdämpfer nicht dabei.



Die komplette Hinterachse wirkt sehr edel und sehr stabil



Vorbereitung

Bevor man mit dem Zusammenbau beginnt, sollte man sich einiges an Werkzeug und eine Schale für die Schrauben bereitlegen. Ein Messschieber sollte auch dabei sein. Der vereinfacht die Suche nach den richtigen Schrauben. Hat man alles beisammen, was benötigt wird, kann man mit dem Bau loslegen. Den Anfang machen wie üblich die Differenziale. Diese sind mit Vierspider-Planetenrädern ausgestattet, was heutzutage eigentlich schon zum Standard gehört – zumindest bei Wettbewerbsmodellen. Befüllt werden die Diffs mit den beiliegenden Ölen: vorne 5.000er-mittig 3.000er- und hinten 1.000er-Viskosität. Um später die fertigen Differenziale nicht zu verwechseln, wurden diese kurzerhand beschriftet.

Ist man damit fertig, geht es mit der Hinterachse weiter. Hier gibt es allerhand zu sehen. So hat man sich für ein System mit Buchsen entschieden, in denen die Hing-Pins der Querlenker stecken. Dadurch ist es möglich, die Spur zu verstellen, ohne sich erst Tuningteile kaufen zu müssen. Einfach die Buchsen drehen oder tauschen und schon hat man eine andere Gradzahl. Auch bei einem Verschleiß der Buchsen sind diese kostengünstig und einfach zu erneuern. Das Ganze sitzt in sauber gefrästen, unteren Querlenkerträgern aus Aluminium. Auf dem hinteren unteren wurde die mögliche Gradzahl gefräst. Diese liegt zwischen 1,5 und 3 Grad.

Weitere Setupmöglichkeiten wie Rechts-links-Gewindestangen und jede Menge Aufhängungspunkte für die Stoßdämpfer gehören bei einem Wettbe-



Five Star

1:8er-Buggy der Oberklasse

werksmodell einfach dazu. Was nützen aber all diese Optionen, wenn die Stoßdämpfer nichts taugen? Dank des soliden Aufbaus stellt sich diese Frage jedoch gar nicht erst. Die einzelnen Bauteile fügen sich sauber und spielfrei ineinander und machen einen hochwertigen Eindruck. Ob und wie sie wirklich arbeiten, wird später der Fahrtstest zeigen. Dass es sich um Big-Bore-Dämpfer handelt, ist inzwischen schon Standard in dieser Klasse.

Die Höhe des Modells wird über Rändelmuttern, die aus Aluminium gefertigt worden sind, durch einfaches Verdrehen eingestellt. Sicher gehen sollte man jedoch, dass die Gewindegänge sauber sind, um zu vermeiden, dass sich ein Gewindefraß einstellt. Als Schutz der Dämpfer wurden für die Hinterachse so genannte Mudguards beigelegt, die einfach an die unteren Querlenker geschraubt werden. Die Vorderachse weist auch reichlich Einstellmöglichkeiten für eine Setupänderung auf.

Zentrale Verteilung

Da die Differenziale der vorderen und hinteren Achse natürlich gleichzeitig angetrieben werden müssen, wurden einfach CVD-Wellen angebracht, die beide zum Mitteldifferenzial reichen. Hier wird auch die Drehbewegung, die der Motor vorgibt, sauber und je nach Sperrung der Diffs, zu gleichen Teilen weitergeleitet. Das Ganze geschieht über ein Hauptzahnrad aus Stahl. Wie üblich, ist hier auch gleich die Bremsanlage untergebracht. Die getrennt voneinander einstellbaren Scheibenbremsen bestehen jeweils aus einer gelochten Stahlbrems Scheibe. Die Bremsbeläge

sind aus Composite und Stahl gefräst. Somit wird eine sehr gute Verzögerung gewährleistet.

Von den Diffs zu den Rädern übernehmen wieder CVD-Wellen die Kraftübertragung. An der Vorderachse laufen diese in kugelgelagerten Lenkhebeln, hinten dagegen in Standard C-Hubs. Weiter wird die Power dann zu den Radmitnehmern geleitet, die wie üblich in 17-Millimeter-Ausführungen an Bord sind. Somit hat man eine große Auswahl an Rad-Reifen-Kombis, die es dem Fahrer erlaubt, immer den passenden Reifen für die jeweilige Strecke benutzen zu können.

Wie schon erwähnt, liegen dem Bausatz die passenden Dishfelgen bei. Lediglich die Pneu's müssen noch gesondert besorgt werden. Beim Testmodell fiel die Wahl auf Tourex-Reifen mit dem X200-Profil in der Gummimischung soft. Traktion ist eben alles. Mindestens genauso wichtig ist ein sauberes Verkleben von Pneu's und Felgen. Bis hierhin ist die Anleitung sehr hilfreich beim Zusammenschrauben des BR-5. Lediglich dort, wo Rechts-links-Gewindestangen verbaut werden, stimmen die angegebenen Maße zwischen den beiden Kugelköpfen nicht. Hier sollte man die Länge erst einmal grob und später am fertigen Modell genau einstellen.

Hauptplatine

Alle fertigen Bauteile sind auf einer aus Aluminium gefrästen Chassisplatte zu einem Ganzen verbunden, die nicht nur an den Seiten abgekantet, sondern auch mit Gewichtserleichterungen versehen ist. Um dem Chassis mehr Steifigkeit zu verleihen, wurde dem



Wie auch bei den Centerwellen, hat man bei den Radachsen auf die Madenschrauben für die Gelenke verzichtet ...



... die Aufgabe, den Pin an Ort und Stelle zu halten, übernehmen die inneren Radlager



Die Diffs des BR-5 versprechen mit ihrer Vierspiderbauweise eine lange Haltbarkeit



Die vordere Dämpferbrücke aus Alu bietet reichlich Möglichkeiten, den BR-5 an die Streckenverhältnisse anzupassen

BR-5 für die Vorder- und Hinterachse jeweils eine Chassisstrebe aus Aluminium spendiert. Schaut man sich andere Wettbewerbsmodelle auf dem Markt an, stellt man fest, dass bei diesen vermehrt Kunststoffstreben zum Einsatz kommen. Dadurch erhält das Chassis ein wenig mehr Flexibilität, was einer besseren Traktion zugutekommt.

Eine weitere Komponente, die nicht fehlen darf, ist die Radioplatte. Diese ist aus schwarz eloxiertem Aluminium gefertigt und beherbergt zum einen das Gas-Brems-Servo und zum anderen das Lenkservo. Beide Steuermänner sind stehend montiert. Auch die Empfängerbox mit angebundenem Akkuschacht ist ein Teil der Radioplatte, allerdings wird diese lediglich mit der Box verschraubt. Als Empfängerakku kann hier nur ein Pack in Straight-Bauweise verwendet werden. Empfänger und Akku haben aber ausreichend Platz.

Hat man alles montiert und sind die Reifen verklebt, muss nur noch die Karosserie ausgeschnitten und lackiert werden. Hier zeigte sich, dass die vorgegebenen Schnittkanten der Karosserie nicht wirklich stimmen. Dennoch bekommt man die Karo so ausgeschnitten, dass diese einigermaßen passt.

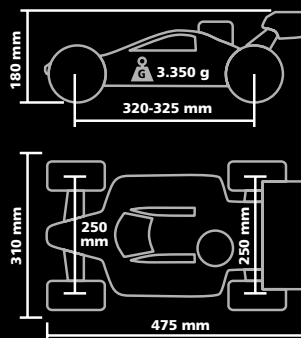
CAR CHECK

INTECH BR-5 W&A RC-Modellbau

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 449,- Euro
- Bezug: direkt

- Technik: 4WD-Antrieb, CVD-Wellen, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Zweiseiben-Bremsanlage

- Benötigte Teile: Motor, Auspuffanlage, Servos, Reifen, RC-Anlage, Empfänger-Akku, Sprit, Stoßdämpferöl, Sprit, Startbox, Glüher





Best.-Nr. 90180 € 499,--

R-1 NITRO

BACK TO RACE

WETTBEWERBSBUGGY 4WD M 1:8

- ◆ Unmontiertes 4WD Chassis mit Allradantrieb und 3 Differenzialen (Stahlkegelraddifferenziale)
- ◆ Passend für Motoren mit 3,5 cm³ Hubraum
- ◆ 4 einstellbare Alu-Öldruckstoßdämpfer
- ◆ CVD Kardangelenke zur Kraftübertragung vorne
- ◆ Spezial-Antriebswellen hinten
- ◆ Glasklare Polycarbonat-Karosserie
- ◆ Passend für alle gängigen Masterfix Resorohre



www.facebook.de/graupnernews



www.youtube.de/graupnernews



Die Vorspur an der Hinterachse lässt sich einfach über Buchsen einstellen

Allerdings sollte man immer mal nachschauen, wo man wie viel Material abschneiden kann. Was nun noch fehlt, ist natürlich das Herzstück, das dem Ganzen ordentliche Beine machen wird: der Motor. Die Wahl fiel auf den D5 von Precirotate. Dieser hat einen Hubraum von 3,5 Kubikzentimeter und fünf Kanäle. Da dem Bausatz auch eine Aluminium-Kupplung beiliegt, wurde diese natürlich verbaut. Fertig montiert macht der BR-5 optisch eine sehr gute Figur. Doch wirklich aussagekräftig wird ein Urteil natürlich erst nach dem Outdoor-Test.



Auf dem Chassis wurde an wenig belasteten Stellen das Material entfernt, um Gewicht zu sparen



Mudguards an der Hinterachse schützen die Dämpfer zusätzlich vor Dreck

FAZIT

Der Intech BR-5 von W&A RC-Modellbau ist ein geeigneter Buggy für den Einstieg in die Wettbewerbsszene. Aber auch Profis können mit ihm auf Titeljagd gehen.

Volldampf

An der Strecke angekommen, galt es erst einmal, den D5-Motor zum Leben zu erwecken. Dies gestaltete sich etwas schwierig, da er so stark klemmte, dass die Startbox ihre Probleme hatte, die Kurbelwelle durchzudrehen. Abhilfe schaffte ein Heißluftfön. Kurz den Motor von allen Seiten vorgewärmt und siehe da, es ging. Kurz danach blubberte das Triebwerk bereits vor sich hin und leerte so den ersten Tank im Stand. Um die magische Ein-Liter-Marke zu knacken, wurden alle weiteren Tankfüllungen unter Beobachtung der Temperatur direkt bei niedriger Geschwindigkeit auf der Bahn verfahren. Schon beim Einfahren merkte man, dass der D5 von Precirotate nur eine Richtung kennt, und zwar nach vorne.

Der Spoilerhalter ist recht schmal ausgeführt, erfüllt aber zuverlässig seine Aufgabe



Nachdem das Einfahren vollbracht war, konnten dem BR-5 endlich die Sporen gegeben werden. Ein beherzter Zug am Gasgriff und der BR-5 schoss nur so davon. Nach etlichen Litern war klar, dass der



Hervorragende
Verarbeitung
Robuster Aufbau
Viele Einstelloptionen

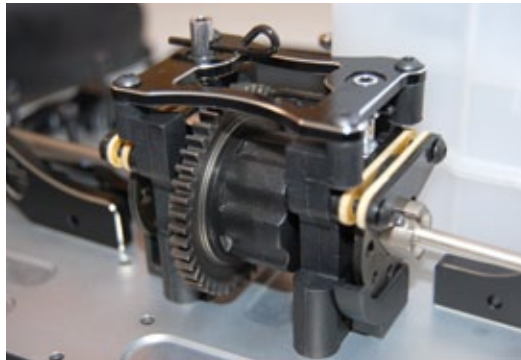
Falsche Maße in
der Anleitung

Motor seiner Aufgabe mehr als gewachsen ist und Leistung in allen Lebenslagen parat hält. Sprünge mit kurzen Anfahrtswegen wurden mit einer Souveränität gemeistert, die in dieser Preisklasse ihresgleichen sucht. Aber auch der BR-5 zeigte keinerlei Schwächen. Weder im Bereich des Fahrwerks noch beim Bremsen in Kurven. Die Flugeigenschaften sind genauso, wie man es von einem Wettbewerbsbuggy erwartet. Um es kurz zu sagen: Es macht einfach Spaß, mit dem BR-5 von Intech Racing über die Piste zu bügeln. Nachdem der Testtag zu Ende war, gab es keine Defekte und keinen nennenswerten Verschleiß am Buggy festzustellen. Nun ist auch klar, warum der BR-5 schon das eine oder andere Rennen für sich verbuchen konnte. ■



Dank standardmäßigem Aufbau ist beim BR-5 in Sachen Dämpfer alles dicht

Der Cam-Style-Servosaver lässt sich in seiner Härte einstellen



Das Mitteldiff ist mit zwei Stahlbremscheiben und Belägen aus Alu und stoßfestem Kunststoff bestückt. Einziges Manko sind hier die Kunststoffbuchsen der Bremsbetätigung



▼ Anzeige



Gestalte deine Strecke so wie du willst!

- nahezu nahtlose Übergänge
- flexibel verlegbar
- erweiterbar
- wetterfest
- RC Cars bis Maßstab 1/16



Outdoor / Erdnägel



Indoor / Klebepunkte

ab sofort
im Fachhandel
erhältlich

forminline STRECKENFÜHRUNG

FÜR DEN INNEN- UND AUSSENBEREICH

Forminplast
www.forminline.de

Laden und lesen

Das Magazin für Test und Technik auf iPad, iPhone & Co.

CARS & Details, das Magazin für Test und Technik, ist ab sofort auch als eMagazin erhältlich. Ob auf iPad, Tablet-PC, Smartphone oder herkömmlichem Computer, jetzt kann man sein Lieblingsmagazin ganz einfach bei pubbles kaufen und elektronisch genießen.

Was ist „pubbles“?

pubbles ist ein Zeitschriften-Kiosk, nur eben online. Dort kann man verschiedene Magazine als Dateien herunterladen – zum Anschauen, Blättern, Zoomen und Anklicken. Und das zu jeder Zeit, von überall und auf vielen verschiedenen Endgeräten.

Und so funktioniert pubbles

Die Registrierung auf www.pubbles.de ist kostenlos und völlig unverbindlich. **CARS & Details** und auch viele weitere Titel wie **3D-Heli-Action** oder **Modell AVIATOR** sind unter dem Menüpunkt eMagazine zu finden. Dort auf Special Interest klicken und schon ist man in der richtigen Rubrik.

Die entsprechenden Ausgaben sind mit wenigen Klicks gekauft oder abonniert und können nun auf dem iPad, Tablet-PC, Smartphone oder herkömmlichen Computer gelesen werden. In der persönlichen Bibliothek trägt man die Titel immer und überall mit sich, rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr. Ob im Urlaub oder auf Geschäftsreise – Papierschleppen gehört ab sofort der Vergangenheit an.

Für iPad- und iPhone-User steht eine extra entwickelte, kostenlose pubbles-App zur Verfügung. Mit dieser wird das Lesen von **CARS & Details** noch bequemer. Und in Kürze kommen auch Android-Nutzer in den Genuss einer eigenen pubbles-App.

DIE VORTEILE IM ÜBERBLICK

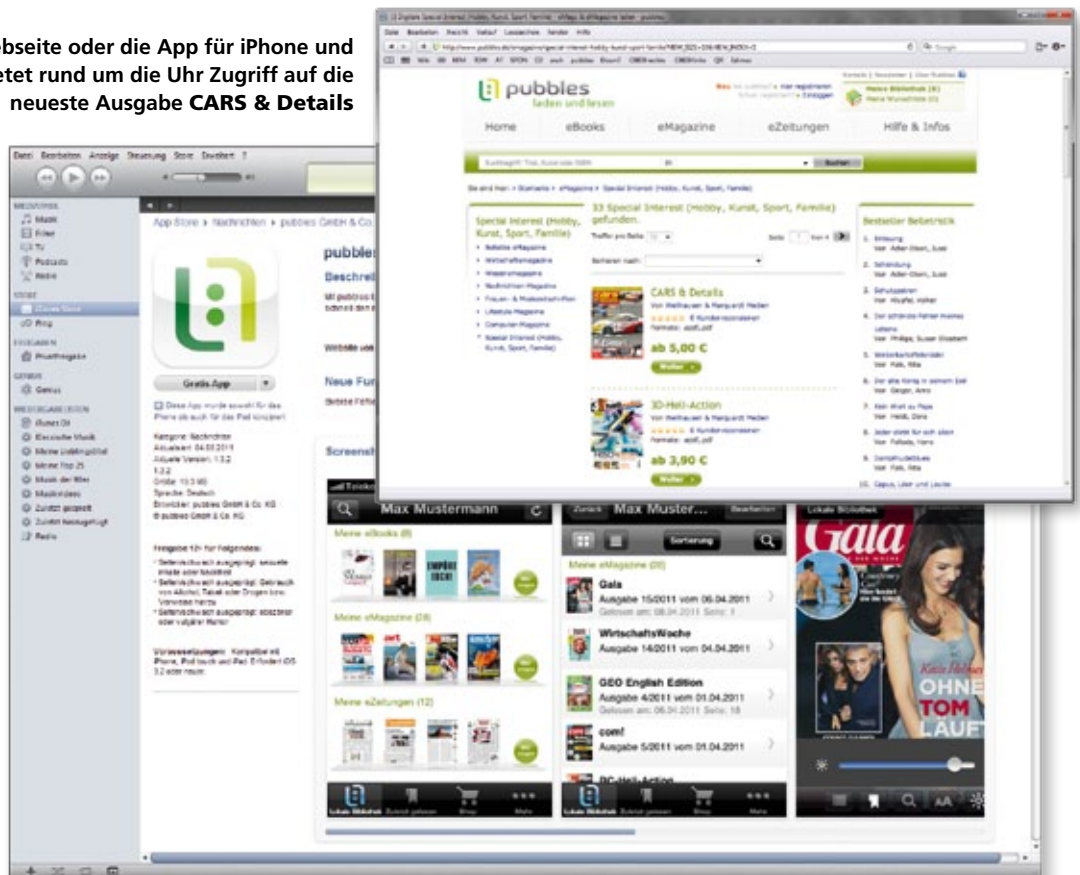
- Überall und weltweit stets die neueste Ausgabe laden
- Jederzeit und allerorts in den Magazinen blättern
- Links zu Videos, Herstellern und Bezugsquellen direkt anklicken
- Vergrößern interessanter Details
- Bequeme Archivierung aller gekauften Hefte
- 10 Tage früher lesen als am Kiosk

Printabo+: Das digitale Archiv für Abonnenten

Wer bereits Modell **CARS & Details** im Abo hat, bekommt für nur 5,- Euro ein digitales Jahresabo zusätzlich zu den Print-Ausgaben. Einfach bei pubbles anmelden, unter Abonnement Printabo+ auswählen, **CARS & Details** Abonummer eingeben und ab sofort jede Ausgabe automatisch auch digital erhalten. So wächst mit der Zeit für nur 5,- Euro im Jahr ein stattliches Digital-Archiv, das immer und überall verfügbar ist.

Ob über die Webseite oder die App für iPhone und iPad: pubbles bietet rund um die Uhr Zugriff auf die neueste Ausgabe **CARS & Details**

Auch bei Online-Kiosk ist **CARS & Details** als eMagazin erhältlich. Anders als bei pubbles braucht man dort keine deutsche Rechnungsadresse. Der Kiosk steht unter www.onlinekiosk.de allen Internetnutzern weltweit zur Verfügung. Die eMagazine von **CARS & Details** und den anderen Titeln des Verlags könnt Ihr also auch aus dem Ausland bestellen und bequem lesen, wo immer Ihr Euch gerade befindet. **CARS & Details** findet man im Online-Kiosk in der Kategorie Zeitschriften unter Digitale Zeitschriften.



Cars & Details

jetzt als eMagazin.



www.onlinekiosk.de



www.pubbles.de

Weitere Infos auf

www.cars-and-details.de/emag





Number One

Eco-Elo von Krick



Moderne Brushless-Technologien haben sich längst in der Klasse der 1:8er-Offroader flächendeckend durchgesetzt. Fortschritte bei der Fertigung und damit sinkende Produktionskosten machen es mittlerweile möglich, komplett ausgestattete Buggys zu moderaten Preisen anzubieten. Einer davon ist der ZD Racing ZRE-1 Eco, der vor allem Hobbyeinsteigern den Zugang in diese interessante Modellklasse ermöglichen will.

Das Kürzel „Eco“ in der Namensgebung deutet schon an, welche Zielsetzung ZD Racing verfolgte. Economic, also ökonomisch, bezieht sich eindeutig auf eine wirtschaftliche Marschroute. Im Klartext: Ein Modell mit dieser Bezeichnung sollte technisch möglichst viel bieten, darf aber keinesfalls zu teuer sein. Keine leichte Aufgabenstellung, denn neben dem Buggy selbst enthält das Paket des ZRE-1 Eco auch noch einen Brushlessantrieb mit passendem LiPo-Akku sowie eine komplette RC-Anlage.

Strukturelles

Wie gewohnt bei Elektro-Modellen, dient dem ZRE-1 ein Wannenchassis aus faserverstärktem Kunststoff als Basisaufbau, das durch den zentralen Antriebs-

strang in zwei Hälften geteilt wird. In Fahrtrichtung links teilen sich Akkubox und Lenkservo den vorhandenen Raum, rechts wurden Motor, Regler und Empfängerbox platziert. Die Unterbringung der Komponenten deutet das Bemühen des Herstellers an, die Massen auf dem Chassis möglichst zentral anzuordnen, um dadurch die entstehenden Fliehkräfte zu minimieren. Zwei Streben aus Kunststoff reduzieren die Flexibilität der Bodengruppe und fördern dadurch eine verwindungssteife Konstruktion.

Die Bewertung eines Offroaders steht und fällt mit der Qualität und Ausgewogenheit seines Fahrwerks. Vier große Bigbore-Öldruckstoßdämpfer verbinden die massiven unteren Querlenker mit den Alumini-

Text und Fotos:
Oliver Tonn



um-Dämpferbrücken und sollen dafür sorgen, dass Bodenunebenheiten möglichst wenig Einfluss auf das Fahrverhalten haben. Als Werkstoff für die Dämpfergehäuse wurde Kunststoff gewählt. Die obere und untere Abdeckung besteht jeweils aus Aluminium. Zur Regulierung der Bodenfreiheit werden Klipse eingesetzt, die Eingriffe in 1-Millimeter-Schritten ermöglichen. Diese Konstruktion ist sehr einsteigerfreundlich, weil eine unabsichtliche Asymmetrie der Federvorspannungen leicht ausgeschlossen werden kann.

Auffällig beim Standardsetup der Dämpfer ist die Tatsache, dass die Stoßdämpfer an der Vorderachse deutlich zäher abgestimmt wurden als ihre Pendanten am Heck. Wie sich das in der Praxis auswirken

würde, sollte sich später noch zeigen. In jedem Fall sind Eingriffe an dieser Stelle durch den Austausch des Stoßdämpferöls sehr einfach zu bewerkstelligen. Zusätzlich bieten jeweils zwei Aufnahmen in den Querlenkern und deren drei in den Dämpferbrücken die Möglichkeit, auch die Position der Stoßdämpfer nach den eigenen Vorlieben oder der Beschaffenheit des Fahrgebiets zu variieren. Wer dann noch nicht genug vom Setup hat, kann sich an diversen Rechtslinks-Gewindestangen austoben, die den Rädern Spur und Sturz diktieren.

In Sachen Lenkung bietet der ZRE-1 ebenfalls gängige Merkmale. Die Vorderräder drehen sich um eine fast vollständig aus Kunststoff gefertigte C-Hub-

**Robuster
Grundaufbau**

Viele Setup-Optionen

Gute Fahrleistungen

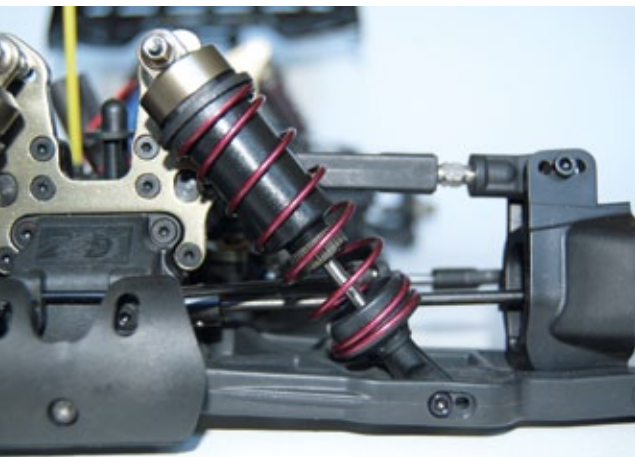
2,4-Gigahertz-Technik

**Lenkservo mit
Metallgetriebe**

**Schlecht schützende
Karosserie**

Zu großer LiPo-Pack

**Fehlerhafte
Anleitung**



Groß dimensionierte Bigbore-Stoßdämpfer bügeln Unebenheiten aus



Mit der optionalen Programmierkarte ist das Regler-Setup einfach zu bewerkstelligen

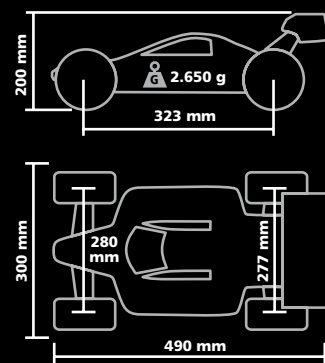
CAR CHECK

ZD RACING ZRE-1 ECO Krick Modelltechnik

- Klasse: Elektro-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 309,- Euro
- Bezug: Fachhandel

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

- Benötigte Teile: Vier Mignonzellen, Ladegerät für 3s-LiPos



Konstruktion. Im harten Offroad-Alltag wirken auf diesen Bereich häufig sehr hohe Belastungen ein. Damit sie nicht völlig ungefiltert an das Lenkservo weiter gereicht werden, hat ZD Racing einen einstellbaren Servosaver integriert. Hier zeigt der Buggy eine erste Schwäche: Die Feder des Savers ist spürbar zu weich geraten. Um eine angemessen direkte Lenkung zu generieren, muss die dazugehörige Rändelmutter so weit hinunter geschraubt werden, dass für den Saver selbst kaum noch Raum für seinen eigentlichen Job bleibt. Zusätzlich finden sich weitere Setup-Optionen in Form unterschiedlicher Aufnahmen zur Festlegung des Ackermann-Winkels der Vorderräder.

Rotationen

Um die Kräfte des Motors optimal zu verteilen, besitzt der ZRE-1 drei Differenziale. In deren Inneren arbeiten jeweils vier kleine Spider-Rädchen aus Stahl, was eine hohe Stabilität und damit lange Lebensdauer verspricht. Werkseitig sind die Diffs bereits mit Silikonöl befüllt und damit leicht vorgesperrt. Hier gilt erneut, dass durch den Austausch der Öle Anpassungen an die jeweiligen Gegebenheiten leicht umgesetzt werden können. Passend zur Eco-Ausrichtung des Buggys bildet ein Hauptzahnrad aus Kunststoff die obere Abdeckung des Mitteldiffs. Grundsätzlich wäre hier eine Ausführung aus Stahl natürlich stabiler, aber auch Kunststoff-Varianten haben in der Vergangenheit durchaus bewiesen, selbst hohen Belastungen trotzen zu können. Dabei sollte dem Zahnflankenspiel zwischen Hauptzahnrad und Motorritzel allerdings erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet werden. Hier muss alles stimmen, ansonsten sind Schäden tatsächlich vorprogrammiert.

Die Durchleitung der Kräfte zu den Achsen und Rädern übernehmen recht schlanke Antriebswellen aus Stahl. Im Zentrum und an der Hinterachse wurden sie in Form von Knochenwellen umgesetzt, frontseitig kommen Kardan-Konstruktionen zum Einsatz. Letzteres ist durchaus entscheidend, denn bedingt durch die Veränderungen der Aufhängungs-Geometrie während der Fahrt würden Knochenwellen an der Vorderachse dazu neigen, aus ihren Führungen zu springen. Das hätte letztlich den Totalverlust des Vortriebs zur Folge. Die vorgefundene Umsetzung des ZRE-1 ist für Einsteigermodelle durchaus üblich und darf als angemessen betrachtet werden. Die Anbindung an die Räder stellen 17-Millimeter-Mitnehmer aus Aluminium her, für Vortrieb sorgen mittelgrobe Pin-Reifen, die bereits werkseitig auf ihren Felgen verklebt wurden.

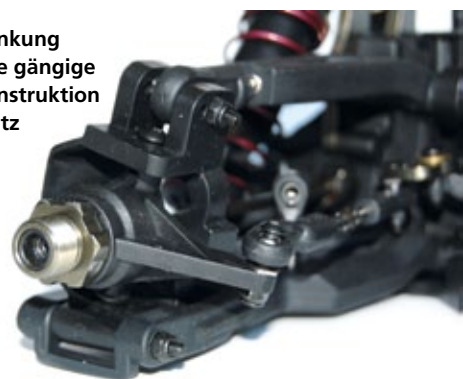
Mindestens die gleiche Aufmerksamkeit wie die Mechanik bekommt bei einem RTR-Brushlessbuggy natürlich dessen Elektronik. Krick gibt dem ZRE-1 einen sensorlosen Brushlessmotor mit der Bezeichnung B3656 mit auf den Weg, der über eine Nenn-drehzahl von 2.700 Umdrehungen pro Minute und Volt verfügt – ein Wert, der für einen 1:8er-Buggy durchaus als hoch angesehen werden darf. Als Partner wurde ihm ein 80-Ampere-Regler mit aktivem Lüfter zur Seite gestellt, dessen Arbeitsweise über diverse Parameter wie Abschaltspannung, Motortiming und Bremskraft justiert werden kann.

Gewünschte Eingriffe in die Menüs sind durch zwei unterschiedliche Verfahren realisierbar. Gängig ist das System, per Setup-Taste unterschiedliche Menüs abzurufen, was durch Tonfolgen bestätigt wird. Dieses Vorgehen ist nicht besonders komfortabel, führt aber

Der ZRE-1 wird vollständig aufgebaut ausgeliefert



An der Lenkung kommt die gängige C-Hub-Konstruktion zum Einsatz





Der B3656-Brushlessmotor wirft 2.700 Umdrehungen pro Minute und Volt in die Arena

Griffige Offroad-Profile sorgen für Vortrieb



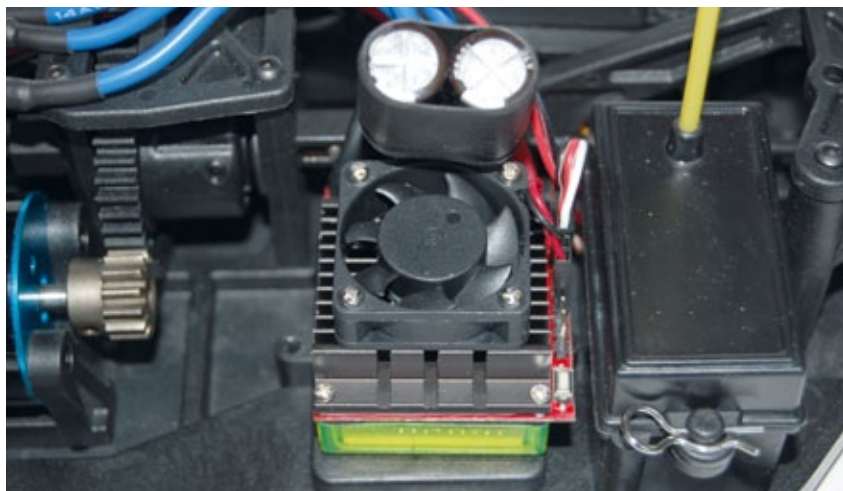
letztlich doch zum Ziel. Viel besser klappt es allerdings mit der optional erhältlichen Programmierkarte. Einerseits kommt man damit viel schneller voran und kann andererseits feiner abgestufte Eingriffe vornehmen. Zu guter Letzt bietet das einfache Display der Karte die Möglichkeit, alle Parameter nochmals zu kontrollieren, ohne Gefahr zu laufen, sich während langer Piepton-Folgen doch mal zu verzählen und so versehentlich falsche Werte festzulegen.

Stolperfallen

Natürlich wurden die Möglichkeiten der Programmierkarte reichlich genutzt und der Regler durch sämtliche Menüs geschmeichelt. Als Unterstützung sollten dabei die beiliegenden Bedienungsanleitungen zur Rate gezogen werden. An diesem Punkt zeigten sich Schwierigkeiten, die ebenfalls nicht neu sind. Es ist längst kein Geheimnis mehr, dass fast alle Produkte aus dem RC-Bereich in Fernost gefertigt werden. Entsprechend gilt es, Bedienungsanleitungen in der jeweiligen Sprache der Zielmärkte anzufertigen. Dieser Arbeitsschritt wird nach wie vor herstellerübergreifend sehr stiefmütterlich behandelt. So wird in der mehrsprachigen Anleitung des ZRE-1 aus einem „80A-ESC“ plötzlich ein „120-Ampere-Fahrtregler“ – wo der Übersetzer die zusätzlichen 40 Ampere gefunden haben will, ist rätselhaft. Diese Art von Fehlern zieht sich durch viele Bereiche der Dokumentation und dürfte manchen Hobbyeinsteiger, der sich auf die Informationen verlassen muss, zu Recht verunsichern.

Deutlich erfreulicher wird es bei der Betrachtung der RC-Anlage. Der Coltsender mit der Bezeichnung T3G-2400 moduliert im modernen und sicheren 2,4-Gigahertz-Verfahren und ist so optimal gegen Störungen und Kanalüberschneidungen gewappnet. Zusätzlich genügen ihm vier Mignonzellen als Stromspender, was sein Gewicht niedrig hält. Dazu gibt es alle Grundfunktionen wie Servoumkehr, Trimmung und Dualrate. Veränderungen dieser Werte werden über ein sehr eigenständiges, aber durchaus funktionales System von LED-Leuchten wiedergegeben. Zusammen mit dem 9-Kilogramm-Lenkservo, das mit einem Metallgetriebe ausgestattet wurde, verdienen sich die RC-Komponenten für ein RTR-Modell dieser Preisklasse glatt die Note sehr gut.

Damit bei einem Elektro-Buggy überhaupt etwas passiert, bedarf es eines passenden Stromspenders. Krick liefert die Erstausrüstung in Form eines 3s-LiPos mit einer Kapazität von 3.000 Milliamperestunden und einer maximalen Entladerate von 20C gleich mit. Grundsätzlich eine erfreuliche Entscheidung, wäre das Akkupack nicht so exorbitant lang ausgefallen. In der Folge ist es mit derartigem Nachdruck in die



Viele Setup-Möglichkeiten sowie aktive und passive Kühlung sind Merkmale des 80-Ampere-Reglers

Exklusiv Vertrieb von



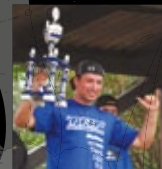
CS-ELECTRONIC
FACTORY

MOBILE
ZEITNAHME



10%
Rabatt für
DMC-Mitglieder
bis 30.09.2011

- Indoor und Outdoor geeignet
- Bis zu 99 Racer gleichzeitig
- Gesprochene Rundenzeit für optimiertes Training
- Kompatibel mit PC, MAC und iPhone
- Erfolgreich eingesetzt vom Weltmeister Marc Rheinard
- unter 400€



No. DCD01-01DMC



www.cs-electronic.com

▼ Anzeige



Die Akkubox bietet ausreichend Platz für gängige Car-LiPos



Akkubox einzusetzen, dass seine Stromkabel massiv gequetscht werden. So etwas kann lange gut gehen, muss es aber nicht. 3s-Packs in gängigen Größen für RC-Cars passen hingegen vollkommen problemlos in die Box.

Raus aus der Hütte

Bekanntlich ist alle Theorie grau und so sollte der ZRE-1 in der Praxis zeigen, was er drauf hat. Mit geladenem LiPo wurde das Ausfahrgebiet angesteuert, das eine Mischung unterschiedlicher Böden sowie verschiedene Geländestufen aufwies. Die ersten Runden wurden mit einer verhaltenen Leistungsabforderung abgespult, um das Modell zuerst mal kennenzulernen. Schon dabei fiel auf, dass der Krick-Buggy auch für Brushless-Verhältnisse sehr leise unterwegs ist, wofür offensichtlich die Kombination aus Stahl-Motorritzel und Kunststoff-Hauptzahnrad die Verantwortung trägt. Gut so, denn das ermöglicht auch einen Betrieb in bewohnten Gebieten ohne zu riskieren, es sich mit den Nachbarn zu verscherzen.

Nach und nach wurde die Fahrt rasanter und der ZRE-1 zeigte, dass ein 1:8er-Buggy auch mit 3s-LiPo statt der gängigen 4s-Bestückung sportlich unterwegs sein kann. An den nominellen 11,1 Volt lagen die Fahrleistungen locker auf dem Niveau von ähnlichen Modellen mit hochwertigen 3,5-Kubikzentimeter-Nitromotoren. In Sachen Fahrwerksabstimmung fiel auf, dass die anfangs noch etwas holperig agierende Vorderachse nach und nach von allein eine immer bessere Anbindung an den Boden fand. Offensichtlich hatten sich hier einige der Teile gesetzt, sodass sich letztlich auch die anfangs recht träge Arbeitsweise der

Das Lenkservo verfügt über ein stabiles Metallgetriebe



vorderen Stoßdämpfer mehr und mehr relativierte. Wer jedoch auf schnellen Pisten mit vielen Unebenheiten unterwegs ist, dem sei angeraten, das Silikonöl der vorderen Dämpfer etwas dünnflüssiger als im Serienzustand zu wählen.

Und noch etwas trat während der Pausen zu Tage: Der ZRE-1 neigte dazu, reichlich Schmutz im Chassis zu sammeln. Verursacher war die Karosserie, deren angedeutete Schnittbereiche für Kühlkopf und Tankzugang schon klar aufzeigen, dass sie eigentlich nicht für den ZRE-1 konstruiert wurde. Das wäre jedoch kein Problem, wären da nicht die großen Lücken zwischen Karosserie und Chassis, die Sand und Steinchen ungehindert Zugang gewähren. Darüber hinaus spulte der Buggy die Testfahrten problemlos ab und wies auch bei der letzten Kontrolle keinen übermäßigen Verschleiß auf.

Der ZRE-1 von ZD Racing konnte die in ihn gesetzten Erwartungen durchaus erfüllen. Am Beispiel des zu großen Akkus und der schlecht sitzenden Karosserie ist gelegentlich zu merken, dass im RTR-Bereich knapp kalkuliert werden muss. Hier kamen Komponenten zum Einsatz, die offensichtlich bereits im Fundus des Herstellers vorhanden waren und schlicht irgendwie passen mussten. Darüber hinaus aber bietet der Buggy eine respektable Performance mit guten Fahrleistungen, deren Qualitäten durch die robuste und vielfältig einstellbare Mechanik ideal ergänzt werden. Wer ein Einsteigermodell in die interessante Klasse der 1:8er-Offroader sucht und bereit ist, einige kleinere Macken durch Eigenleistung zu kompensieren, der kann hier guten Gewissens zugreifen. ■



2,4-Gigahertz-Modulation und alle Basis-Parameter gehören zum serienmäßigen Coltsender

FAZIT

Der ZRE-1 Eco bietet eine interessantes RTR-Paket mit vollständiger Ausstattung zu einem moderaten Preis. Zielgruppe sind Hobbyeinsteiger, die mit ihm einen leichten Zugang in die Welt der 1:8er-Elektrobuggys finden.

Abgase produziert der Brushlessbuggy zwar nicht, aber dreckig wird es trotzdem



ST-RR Evo

- ★ Komplett kugelgelagerter Allradantrieb
- ★ Kardangelnwellen an allen Achsen
- ★ Stufenlos einstellbare BigBore-Shocks
- ★ Cab-Forward Rennkarosserie
- ★ Mud Guards an der Hinterachse
- ★ Geschraubte äußere Querlenkerstifte
- ★ Heavy-Duty Antriebsstrang
- ★ BigBore Öldruck-Gewindestoßdämpfer
- ★ Verwendung von MP9 Performance-Parts
- ★ 3,5 mm Stoßdämpfer-Kolbenstangen
- ★ Bremsanlage mit Ferodo-Belägen
- ★ Verstärkte Spurstangen mit R/L-Gewinde
- ★ Tank mit 150 ml Volumen
- ★ 3,5 mm Stoßdämpfer-Kolbenstangen

Tim Bremicker
Platz 3
DM Truggy 2011

Gerhard Frank
Deutscher Meister
DM Truggy 2011
Klasse 40+

NEU!

KIT

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

€ 699,-
unverbindliche Preisempfehlung
Best.-Nr. 31357

KYOSHO
MotorSports

Für maximale Performance empfehlen wir Zubehör von:

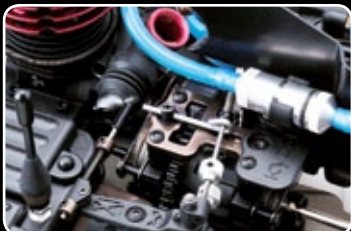
TEAM ORION®

AKA
World Class Products by World Champions

NEU!
Smartphone QR Code Link
direkt zum Produkt!



follow us



Getrennt einstellbare Scheibenbremsen für die Vorder- und Hinterachse bieten eine verlustfreie Verzögerung. Der überarbeitete Antriebsstrang liefert maximalen Vortrieb auch unter härtesten Bedingungen. Durch die Verwendung von Performance-Parts aus dem MP9, konnte auch der Schwerpunkt nochmals optimiert werden.



Die hochwertigen Aluminium-BigBore-Öldruckstoßdämpfer sind mit 3,5 mm Kolbenstangen ausgestattet. Über die Rändelmutter kann die Federvorspannung stufenlos eingestellt werden. Die oberen Querlenker an Vorder- und Hinterachse besitzen R/L-Gewindestifte. Die Felgenmitnehmer besitzen einen 17 mm Sechskant - so können Felgen aller gängigen Hersteller verwendet werden.



Der ST-RR Evo verfügt serienmäßig über eine gehärtete Lenkungsplatte. Die neuen, massiven Abstützungen an der Vorder- und Hinterachse und die verstärkten Spurstangen mit R/L-Gewinde sind serienmäßig beim ST-RR Evo enthalten.



Mit seinem verlängerten Radstand und den effizienten Kardanantriebswellen an allen Achsen, bietet der Inferno ST-RR Evo kompromisslose Performance für den erfolgreichen Renneinsatz. Die geschlossene Empfängerbox schützt die Elektronik vor Staub und Spritzwasser.

KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen

Lieferung nur über den Fachhandel!

Helpdesk: 04191-932678 • helpdesk@kyosho.de • www.kyosho.de

Irrtum vorbehalten



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

Die in diesem Jahr etwas geballt auftretenden vier Europameisterschaften erfordern viel Vorbereitung und vor allem bedingen die Teilnahmen eine sehr genaue Koordination mit dem XRAY-Werk, denn die Herstellung sollte darunter natürlich so wenig wie möglich leiden. So standen alleine im August drei der vier wichtigen Rennen an. Die 1:8er-Buggy-EM in Deutschland, die 1:10er-Elektrotourenwagen-EM in Österreich und danach wieder zurück nach Deutschland, um vom 15. bis 21. August an der 1:10er-Nitro-Tourenwagen-EM teilzunehmen. Den Beginn aber machte die 1:8er-Onroad-EM in Luxemburg. Die Leser meiner Kolumne werden sich gut vorstellen können, dass diese Einsätze mitunter sehr zeitaufwändig sind und vorab natürlich gut geplant werden mussten. Mal eben nach Hause ins Werk fahren und neue Teile holen, war nicht möglich. Daher wurde viel Wert auf die Vorbereitung gelegt und dafür recht viel Zeit aufgewendet.

Kleinigkeiten

Zu dem Zeitpunkt, an dem ich im Hotel am Rechner sitze und diese Kolumne schreibe, hatten wir die Hälfte der vier EM-Veranstaltungen schon bestritten und die Tourenwagen-EM bei den 1:10er-Nitro- und -Elektro-Modellen stand noch aus. Den Anfang machte die 1:8er-Onroad-EM in Luxemburg und zum Glück hatten



Dem gesamten Team an der Strecke gilt mein Dank.
Wir haben effektiv zusammen gearbeitet

wir von dieser Strecke einige Testdaten, um sogleich mit einem recht guten Basissetup anzutreten. Die zuvor getesteten, konischen Kupplungsfedern waren ein sehr wichtiger Schritt nach vorne und es war im Vorfeld klar, dass wir alle XRAY-Fahrer damit ausrüsten mussten, um vorne dabei sein zu können. Die Wettervorhersagen waren zum Glück schlechter als es in der Realität der Fall war. Dennoch veränderte die Strecke schon bei geringem Regen recht schnell ihre Charakteristik, was die vielen Setup-Änderungen nicht gerade vereinfachte.

Neben einigen Testteilen wurden die Modelle aber im Wesentlichen unverändert genutzt. Natürlich galt es, gerade im Hinblick auf die Reifen, möglichst viel zu testen. Die Schrauberplätze waren nach Nationen unterteilt und nicht nach Teams, daher gestaltete sich das Teamwork etwas schwieriger. Aber auch so konnten sich Eric Dankel (Deutschland), John Ermen (Niederlande), Tobias Hepp (Deutschland), Jernej Vuga (Slovenien), Massimo Fantini (Italien), Adrian Berntsen (Norwegen) und Jerome Renaux (Belgien) in Setup-Fragen immer wieder abstimmen. Natürlich gab es noch viele weitere XRAY-Fahrer, doch gerade Tobias und Eric waren mit Abstand die schnellsten im Team.

Mein Sohn und ich haben schlicht zu wenig Zeit im Vorfeld gehabt, um wirklich gut dabei sein zu

Trotz mäßigen Wetters konnte ich meine selbst gesteckte Vorgabe erfüllen. Letzten Endes schaffte ich den Sprung in die Mitte des Fahrerfelds und konnte immerhin den einen oder anderen jungen Fahrer hinter mir lassen

können. Etwas überrascht war ich nur von meinem eigenen Abschneiden, denn ich hatte seit gut 13 Jahren keinen 1:8er mehr im Renntrimm bewegt. Die Probleme begannen aber nicht beim einsetzenden Regen, sondern schon beim Verbot der Reifenschmiermittel, da es offensichtlich einige Fahrer dennoch schafften sich an den Kontrollen des Veranstalters vorbei zu mangeln. Zunächst gab es eine Art Parc Fermé für die Reifen mit recht strikter Kontrolle. Doch schon beim zweiten Training konnten einige die Rundenzeiten um 0,5 Sekunden verbessern – ein sicheres Anzeichen



Eric hatte sich ein sehr gutes Setup erfahren. Leider machte ihm ein Crash beim Start einen Strich durch die Rechnung





von XRAY schreibt exklusiv in

**Cars
& Details**

für veränderte Reifen. Die meisten im Team kamen dennoch gut voran, doch ich sollte in diesem Fall den Kürzeren ziehen. Beim Training schied ich einmal wegen eines defekten Empfängerakkus aus. Ein anderes Mal war die Strecke noch viel zu nass für schnelle Zeiten und zu guter Letzt regnete es in einem weiteren Lauf sehr stark. Somit belegte ich den 80. Platz von 120 Fahrern – dennoch nicht mal schlecht, wenn ich mir auch Hoffnungen auf eine Platzierung um den 50. bis 60. Platz im Training gemacht hatte.

Kleine Fehler

Dann streute ich selbst zu allem Übel auch noch einen Tankstopffehler ein, denn zuvor schaffte ich es durch meinen eher gemächlichen Fahrstil die Tankintervalle auf sechseinhalb Minuten auszudehnen. So wollte ich eine Minute vor Schluss noch einmal schnell zum Tanken kommen, um das 20-minütige Rennen mit nur zwei Tankstopps zu bestreiten. Leider hatte ich zuvor am Setup der Hinterachse gefeilt und diese Änderung erbrachte mir mehr Grip. Doch dies ermöglichte mir auch ein zügigeres Fahren, wodurch der Sprit exakt in der Runde, wo ich zum Tanken reinkommen wollte, ausging. Die Verzögerung verhinderte natürlich eine bessere Platzierung oder ein Weiterkommen.

Um die Diskussionen über den Einsatz von Schmiermitteln in den Griff zu bekommen, nutzte der Veranstalter nun Zucker auf der Strecke, um den Grip zu erhöhen – was jedem im Team leicht 0,5 Sekunden pro Runde brachte. Die Fahrer mit behandelten Reifen hatten auf einmal zu viel Griff und konnten diesen nicht in noch schnellere Rundenzeiten umsetzen. Meine eigene Fahrleistung stieg ebenfalls an und ich konnte den einen oder anderen Aufstieg ins nächsthöhere Rennen verzeichnen. Doch bei einem Rennen fuhr mir ein unbedarfter Fahrer in einer Kurve derart in meinen RX8, dass eine Felge anbrach. Mit diesem Handicap konnte ich gerade so den vierten Platz halten, doch dieser Fahrer hatte nur eine Stop-and-go-Strafe erhalten und nun die Chance, mich wieder zu attackieren. Zu meinem Leidwesen schaffte er das eigentlich Unmögliche und schoss mich erneut ab, was ihm zwar eine Durchfahrtstrafe einbrachte, mir aber das Rennen endgültig vermasselte.

Nur Eric schaffte es ins Finale und wurde leider gleich beim Start von einem Fahrer gerammt. Der RX8 war daraufhin alles andere als rund und schnell zu fahren. Nach einem schnellen Check an der Box war zum Glück kein Teil beschädigt, dennoch brachte auch ein Tausch der Reifen angesichts einer angebrochenen Felge nichts. Der Grund für das komische Fahrverhalten war der Verlust des unteren Rings der Dämpferfeder und somit konnte Eric trotz sehr schneller Fahrweise nicht mehr viel retten und hatte zudem – wie einige andere – auch noch mit Motorabstellern zu kämpfen – mehr als Platz acht sollte es hier leider nicht sein.

Hoffentlich ist uns bei den anderen EM-Veranstaltungen Fortuna etwas besser gesonnen. Ich wünsche allen Teilnehmern viel Glück! **Dipl. Ing. Juraj Hudy, XRAY Chef-Designer**

▼ Anzeigen

Kitsch oder Action

Wer *Kitsch*filme mag,
schaut am Besten TV.

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

robbe
Futaba

**FÜR HOHEN
ANSPRUCH!
UND JEDE
HERAUSFORDERUNG!**

**Megatech
T4PKS
R6 14FF
2,4 GHz
FASST
Nr. F3034**



www.rcaction.de
und alles wird gut.



robbe.com

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



Oldtimer Simulator

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

Artikel-Nr. 12620
€ 14,99

Offroad Rally Simulator 2010

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

Artikel-Nr. 12621
€ 14,99



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

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

Artikel-Nr. 12644
€ 24,95

RC-Cars richtig tunen, einstellen und warten

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

Artikel-Nr. 12643
€ 19,95



RC-Short-Course-Action Ausgabe 2011

- ▶ Große Reifen-Übersicht
- ▶ Vorstellung der beliebtesten und neuesten Modelle
- ▶ Ausführlicher Test des HPI Baja 55C im Maßstab 1:5
- ▶ Antriebssets im großen Vergleichstest
- ▶ Team Associated SC8e von Thunder Tiger
- ▶ Ausführlicher Test des neuen Losi Ten SCTE von Horizon Hobby

Artikel-Nr. 12640
€ 12,00



RC-Monster-Action Ausgabe 2012

- ▶ Großer Test des Hurricane von Robitronic
- ▶ Maverick Blackout MT von LRP electronic
- ▶ Savage X4.6 von HPI
- ▶ Vergleich: Zwei Big-Block-Motoren von Losi

Artikel-Nr. 12767
€ 12,00



Werner Frings

Modellmotoren praxisnah

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

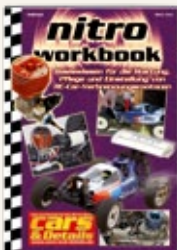
Artikel-Nr. 10664
€ 19,80



RC-Crawler-Action Ausgabe 2010

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

Artikel-Nr. 11588
€ 12,00



Nitro Workbook

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

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

Tuning Workbook

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

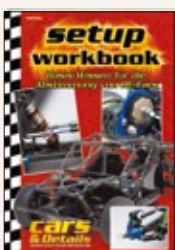
68 Seiten, A5-Format
Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Setup Workbook

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

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



Ludwig Retzbach

Akkus und Ladetechniken

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

Artikel-Nr. 11373
€ 29,95



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90

Deinen Bestell-Coupon findest Du auf Seite 56.

Bestell-Fax: 040/42 91 77-199

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

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

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

TRAXXAS

KEN BLOCK
GYMKHANA FIESTA

29 7309

EUR 329,90*



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

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

Technische Daten:

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



* unverbindliche Preisempfehlung

TRAXXAS

The Fastest Name in Radio Control

www.traxxas.de

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

MULTIPLEX

www.multiplex-rc.de

HITEC

www.hitecrc.de

RC System

www.rcsystem-multiplex.de

CARS & Details ABO BESTELLKARTE

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

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

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1111

CARS & Details

Deine Abo-Vorteile

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

◀ Deine Bestellkarte

Einfach ausschneiden oder kopieren, ausfüllen und abschicken an:

Leserservice CARS & Details
65341 Eltville

Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

CARS & Details SHOP BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Zahlungsweise Bankeinzug (Auslandszahlungen per Vorkasse)

Bankleitzahl Konto-Nr.

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

Bestell-Service: Telefon: 040/42 91 77-100, Telefax: 040/42 91 77-199
E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

Die Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1111



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:

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

Telefon: 040/42 91 77-100
Telefax: 040/42 91 77-199
E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

CARS & Details LESERBRIEFKARTE

Meine Meinung:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Postleitzahl Wohnort

Land

Geburtsdatum Telefon

E-Mail

Kontakt zur Redaktion:

Telefon: 040/42 91 77-300, Telefax: 040/42 91 77-399, E-Mail: redaktion@cars-and-details.de, CARS & Details im Internet: www.cars-and-details.de
Die personenbezogenen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Deiner Information verwendet. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. CD1111

Deine Meinung ist uns wichtig.

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

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

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

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

Telefon: 040/42 91 77-300
Telefax: 040/42 91 77-399
E-Mail: redaktion@cars-and-details.de



SMDV



Die Modellbauer

SPECTER 6S VON CARSON MODELSPORT

GEWINNEN



TECHNISCHE DATEN

■ Maßstab: 1:8 ■ Länge: 508 mm ■ Breite: 305 mm ■ Höhe: 190 mm ■ Radstand: 337-342 mm ■ Spurweite vorne: 275 mm ■ Spurweite hinten: 260 mm ■ Gewicht: 4.030 g

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Wie viel Kilometer pro Stunde fährt der Specter 6s von Carson Modelsport maximal?

- 50
 80
 100

Frage beantworten und Coupon bis zum 04. November 2011 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: **CARS & Details**-Gewinnspiel 11/2011
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 04. November 2011 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ebenso die Teilnahme von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Wellhausen & Marquardt Medien und deren Familien. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte.

100 Kilometer pro Stunde mit einem 1:8er-Buggy – Carson Modelsport macht es möglich; mit dem Specter 6s. Wie der Name schon vermuten lässt, ist das Modell mit einem Brushlessantrieb ausgerüstet und kann mit bis zu 6s-LiPo-Akkus befeuert werden. Dank des komplett kugelgelagerten 4WD-Antriebs bringt der Specter die enorme Power von 2.200 Watt souverän auf jeden Untergrund. Mit seiner kompletten Ausstattung, bestehend aus einer Brushless-Combo, einem Lenkservo sowie einer modernen 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung, kann der Spaß schnell beginnen. Zahlreiche Einstellmöglichkeiten am Fahrwerk sowie eine solide Bauweise machen den Specter zum echten Fun-Vehikel.

Wir verlosen den Specter 6s von Carson Modelsport in der Ready-to-Run-Version. Zum Lieferumfang gehört das fertig montierte Modell samt Motor, Regler, Servo und 2,4-Gigahertz-RC-Anlage. Zum Fahren werden noch zwei 2s- oder 3s-LiPo-Akkus sowie vier Mignonbatterien für den Sender benötigt. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 04. November 2011 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens per E-Mail an redaktion@cars-and-details.de.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

AUFLÖSUNG HEFT 09/2011

Die Gewinner der drei Alu-Fighter von Conrad, die wir in CARS & Details 09/2011 verlost haben, sind Stefan Greiff aus Trier, Alex Kairies aus Barsinghausen und Walter Jauch aus Plochingen.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



1:10 Electric-powered 4WD Off-road Buggy

XXB SPARROWHAWK No. 6542



Technische Daten:

- Maßstab: 1:10
- Breite: 250mm
- Länge: 394mm
- Höhe: 240mm
- Radstand: 255mm
- Gewicht inkl. Akku: ca. 1650g
- Untersetzung: 11,28:1



SCAN WITH YOUR PHONE FOR MORE INFORMATION

Brushless Power Inside, Great Performance Outside!

Die Fachpresse war in Ihren Tests bereits vom Sparrowhawk XB in der aktuellen Version hellauf begeistert. Ein Elektro Buggy der Spitzenklasse, der durch sein geniales Fahrwerk, seine konsequente 4WD Technologie und Stabilität, die aus dem harten Verbrenner Bereich adaptiert wurden, überzeugt und bei Verwendung von konventionellen Bürsten-Motor Antrieben noch nicht einmal annähernd an seine Leistungsgrenzen gebracht werden kann. Jetzt hat Thunder Tiger nachgelegt und den Sparrowhawk in der XXB Version serienmäßig mit seinem hochmodernen **RIPPER Brushless-System** ausgerüstet. Maximale Effizienz, atemberaubende Top-Speed und gigantische Drehmoment-Reserven machen aus dem neuen Sparrowhawk XXB einen Buggy mit permanenten 4WD Allradantrieb, der ein einzigartiges Leistung zu Gewicht Verhältnis aufweist und dadurch zu einem Buggy mit purem Sportwagen-Feeling mutiert ist. Du suchst den ultimativen Nervenkitzel – in jedem Einsatzgebiet und Gelände? Der Sparrowhawk hat einfach ALLES! Und das zudem erstmals als einzigartiges Brushless Komplett-Paket inklusive modernster 2.4 GHz Fernsteuerung zu einem konkurrenzlos günstigen Preis.

No. 6542-F082 Sparrowhawk XXB Gelb/Schwarz
 No. 6542-F081 Sparrowhawk XXB Blau/Gelb

BRUSHLESS SYSTEM inside

Ready-to-Run **2.4GHz**



Cougar P2 + 2.4GHz 4CH Mini Receiver



THUNDER TIGER
www.thundertiger-europe.com



Der Ausdruck Deuce steht unter anderem für Einstand beim Tennis und ist zudem der Name einer britischen Pop-Gruppe aus den 1990er-Jahren sowie ein erfolgreiches Modell der Harley-Davidson Softail-Baureihe. Beim Deuce E von Ansmann Racing handelt es sich um einen leistungsfähigen Elektro-Buggy im Maßstab 1:8, der auf dem Wettbewerbsmodell X8 basiert. Ausgeliefert wird der RTR-Renner mit einer kraftvollen Brushless-Combo, Big-Bore-Stoßdämpfern und einer 2,4-Gigahertz-Zweikanalfunke. Was der „Volksbuggy“, wie Ansmann seinen neuen Boliden bezeichnet, zu leisten im Stande ist und ob die Wettbewerbstechnik sich bemerkbar macht, lest Ihr in einer der nächsten Ausgaben von **CARS & Details**.

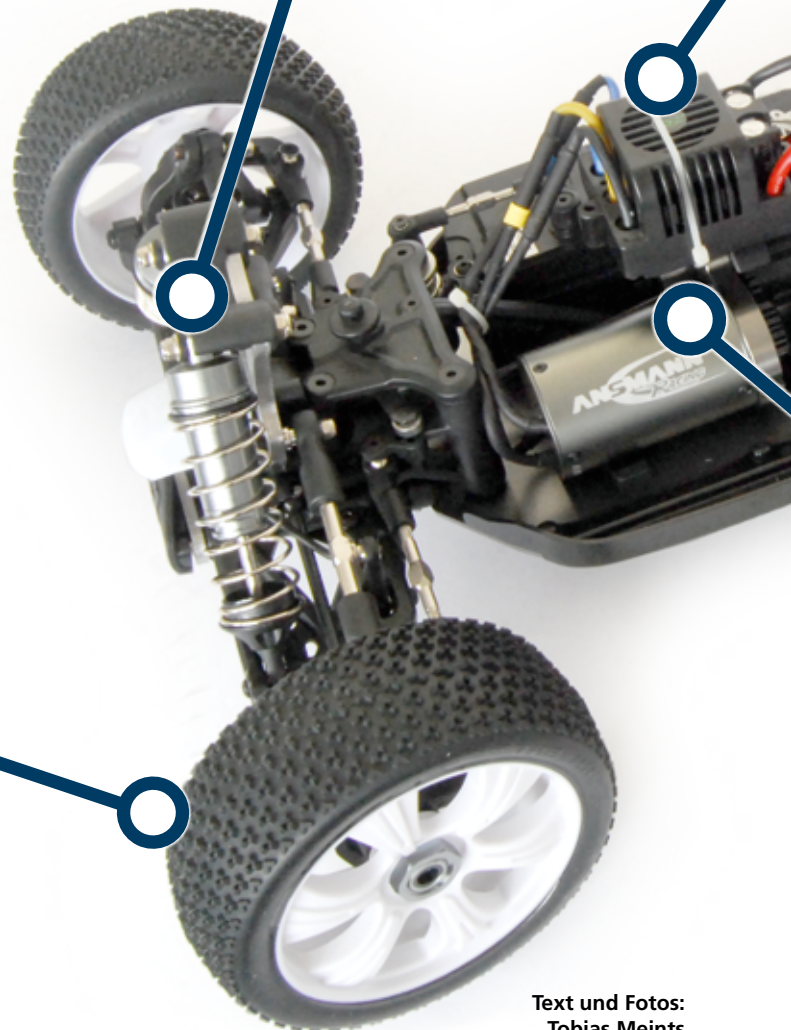
Solide Dämpferbrücken nehmen die Big-Bore-Stoßdämpfer auf, die im Gelände für eine gute Federung sorgen. Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse garantieren ein ausgewogenes Fahrverhalten



Zum RTR-Set gehört auch die W5 von Ansmann Racing. Bei dieser Funke handelt es sich um einen Zweikanalsender, der im 2,4-Gigahertz-Band arbeitet

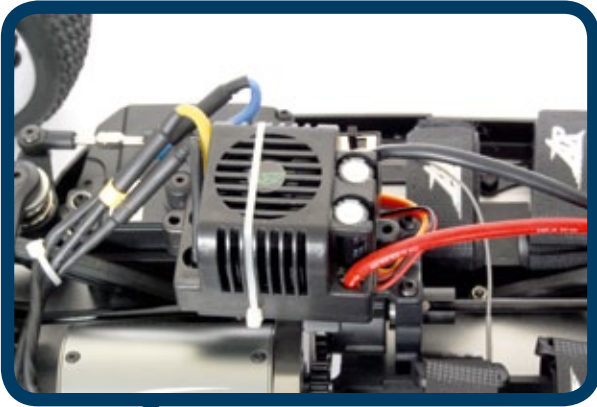


Die 1:8er-Buggyreifen sind auf weißen Sechspeichenfelgen aus Kunststoff montiert. Das Noppenprofil der Pneu garantiert gute Traction auf jedem Untergrund



Text und Fotos:
Tobias Meints

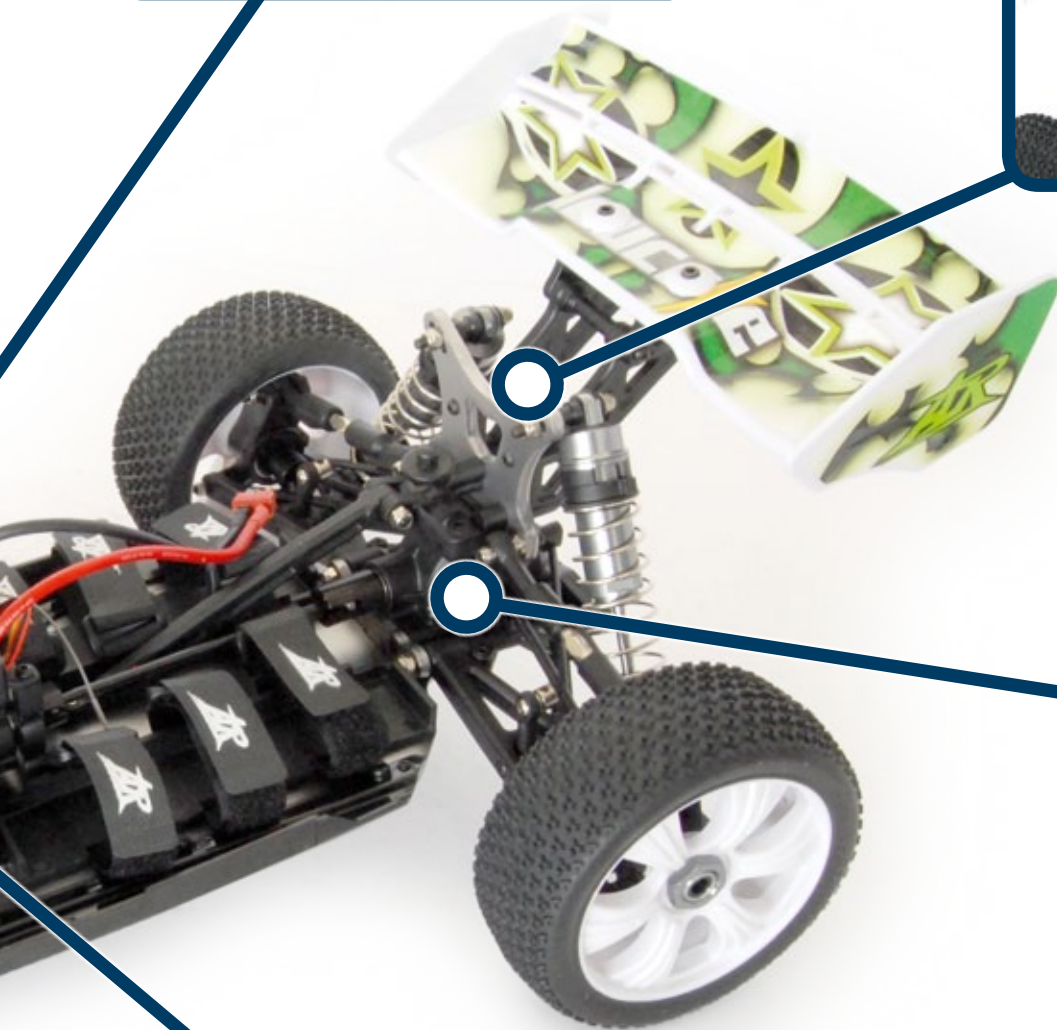
FIRST LOOK



Der Brushlessregler, der 80-Ampere-Dauerstrom verträgt, ist spritzwassergeschützt auf einem Sockel in der Nähe des Aggregats untergebracht



Ein großer Spoiler garantiert guten Anpressdruck auf der Hinterachse. Der Flügel am Deuce E ist an der soliden hinteren Dämpferbrücke befestigt, die ihrerseits über eine Kunststoffstrebe mit der Chassisplatte verbunden ist



Für einen langlebigen Antriebsstrang sorgen zwei Achsdifferenziale und ein Mitteldiff in Vierspider-Bauweise



Der im Deuce E verbaute Brushlessmotor leistet 1.900 Umdrehungen pro Minute und Volt. Damit ist ordentlicher Vortrieb garantiert

Mini-Abo Maxi-Vorteil

cars & Details
 Test und Technik für den RC-Car-Sport
AM10B und AM10ST von Amewi GEWINNEN
Specter 6s von Carson
EXKLUSIV in cars & Details!
LOSIS ERSTER I-5ER
3 für 1
3 Hefte frei Haus - nur 1 Heft bezahlen!
 Abo jederzeit kündbar

Deine Schnupper-Abo-Vorteile

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

Bitte nutze die dem Heft beiliegende Postkarte oder ruf an: 040/42 91 77-110

Im Internet: www.cars-and-details.de

Jetzt auch als **eMagazin** und **Printabo+** erhältlich.

Mehr Informationen unter www.cars-and-details.de/emag



Einkaufsgutschein über 200,- Euro zu gewinnen!

Web-Race



**Cars
& Details**
5

Findet die Flagge mit der Zahl 5 auf einer der unten aufgelisteten Seiten. Der Gewinner erhält einen 200,- Euro Einkaufsgutschein.



www.mst-modellbau.de



www.modellbau-bochum.de



www.rc-toy.de



www.robionic.com



www.mogatech.de



www.smdv.de



www.ansmann-racing.de



www.der-schweighofer.at



www.kyosho.de



www.rc-car-online.de



www.horizonhobby.de



www.thundertiger-europe.com

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

Einsendeschluss ist der 08.11.2011. Die Lösung samt eurer vollständigen Anschrift schickt Ihr per E-Mail an webrace@cars-and-details.de oder per Post an folgende Adresse: Wellhausen & Marquardt Medien, Stichwort **Web-Race**, Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg. Der Gewinner wird unter allen Teilnehmern ausgelost.

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



Zweieiig



Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Vier ist nicht gleich mehr als zwei



2WD gegen 4WD – der Vergleich mag zunächst unfair klingen. Doch dank diverser konstruktiver Feinheiten kann der heckgetriebene Buggy Cougar SV von Schumacher seinem allradgetriebenen Bruder CAT SX dicht auf den Fersen bleiben und hat in einigen Fällen sogar die Nase vorn.

Die englische Abstammung ist vom ersten Bauteil an klar zu erkennen, denn vieles wurde recht unkonventionell gelöst. Auch teilen sich beide die grundsätzliche Konstruktion, denn die Getriebegehäuse werden bei beiden aus mehreren Teilen zusammengesetzt und ermöglichen eine Höheneinstellung des Differenzials. Der Slipper ist bei den Kontrahenten recht ähnlich aufgebaut, denn die Reibpads sind auf der linken Seite angeordnet, während die Einstellmutter samt Feder von der rechten Seite zugänglich ist. Beide Modelle haben in der ersten Getriebestufe die Slipperkupplung. Direkt danach befindet sich eine kleine Zahnradstufe mit anschließender Zahnrad-Riemenstufe.

In die Mangel genommen

Beim CAT SX wird der Motor durch einen Klemmring gehalten, was sehr zuverlässig funktioniert. Der Cougar SV ist hier einfacher gestriekt. Sein Motor ist in Langlöchern an der Getriebeplatte verschraubt. Als Akku können in beiden Modellen sowohl Stick- als auch Saddle-Packs eingesetzt werden.

Der Allradbuggy hat zwar noch ausreichend Platz für moderne Wettbewerbsregler, aber deren Höhe sollte inklusive Lüfter nicht mehr als 34 Millimeter betragen, denn die Karosserie liegt hier recht eng an. Dafür muss der Cougar SV Abstriche bei der für den Akkuwechsel nach oben aufklappbaren Topplatte machen. Bei einigen Akkus mit Buchsensystem wird der Platz für Stecker nämlich recht eng. Der 2WD-Buggy kann mehr Platz für die Montage des Lenkservos zur Verfügung stellen als der 4WD-Bruder. Dennoch passen in den CAT SX handelsübliche Standardservos ohne Probleme, wenn auch diese auf jeden Fall mit einem Metallgetriebe versehen sein sollten, da in beiden Modellen schlicht kein Platz für einen Servosaver vorgesehen ist und die Steuerמänner so stärker belastet werden.

Die Vorderachsen haben zwar Gemeinsamkeiten, doch der CAT SX bietet hier mehr Einstelloptionen. Zum Beispiel lassen sich am Querlenkerhalter die Einstellung des Nachlaufs und der Vorspur anpassen. Auffallend bei der Betrachtung der Bauteile ist vor allem deren hohe Passgenauigkeit. Die Fertigungsqualität ist beim Cougar sogar noch einen Tick besser.

Angedichtet

Das Handling beim Fahrtstest des Cougar SV war generell auf dem erwarteten Niveau eines 2WD-Wettbewerbsbuggys, doch aufgrund der etwas komplexeren Konstruktion hat man bei der Wartung mehr Schraubarbeit vor sich. Dies gilt natürlich vor allem auch für den allradgetriebenen CAT SX, wobei in beiden Fällen die Abdichtung der beiliegenden Karosserie mit der Unterbodenwanne dermaßen gut ist, dass kaum Steinchen oder Sand in das Modell gelangen. Daher kann man in diesem Fall auch den Einsatz eines Brushless-Motors mit Kühlschlitzen in Erwägung ziehen. Idealerweise hat man zuvor die einzelnen Segmente der Getriebegehäuse beim Verschrauben leicht mit Flüssiggummi behandelt.

Der etwas neuere Cougar stellt den Nutzer zusätzlich bei der Montage der Dämpfer an der hinteren Brücke vor die Qual der Wahl: vor die Brücke oder dahinter? Derartige Optionen kennt der CAT nicht.



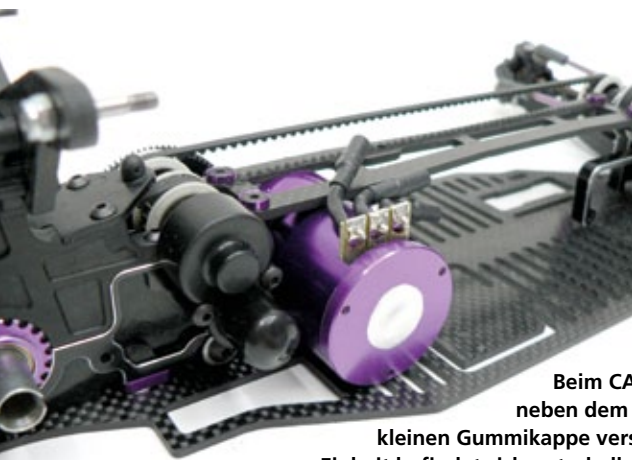
Der Schumacher 4WD-Buggy ist ein oft gesehener Podiumsgast – kein Wunder bei der nahezu kompletten Ausstattung



Auch beim Cougar SV kommt eine ähnliche Konstruktion beim Slipper zum Einsatz, der Hauptunterschied besteht in der kompletten Demontage der Schutzkappe, da eine Gummikappe in diesem nicht von der Karosserie abgedeckten Bereich nicht sinnvoll wäre



Die Lenkung des Cougar SV orientiert sich weitgehend an den üblichen Standards in der 1:10er-2WD-Klasse

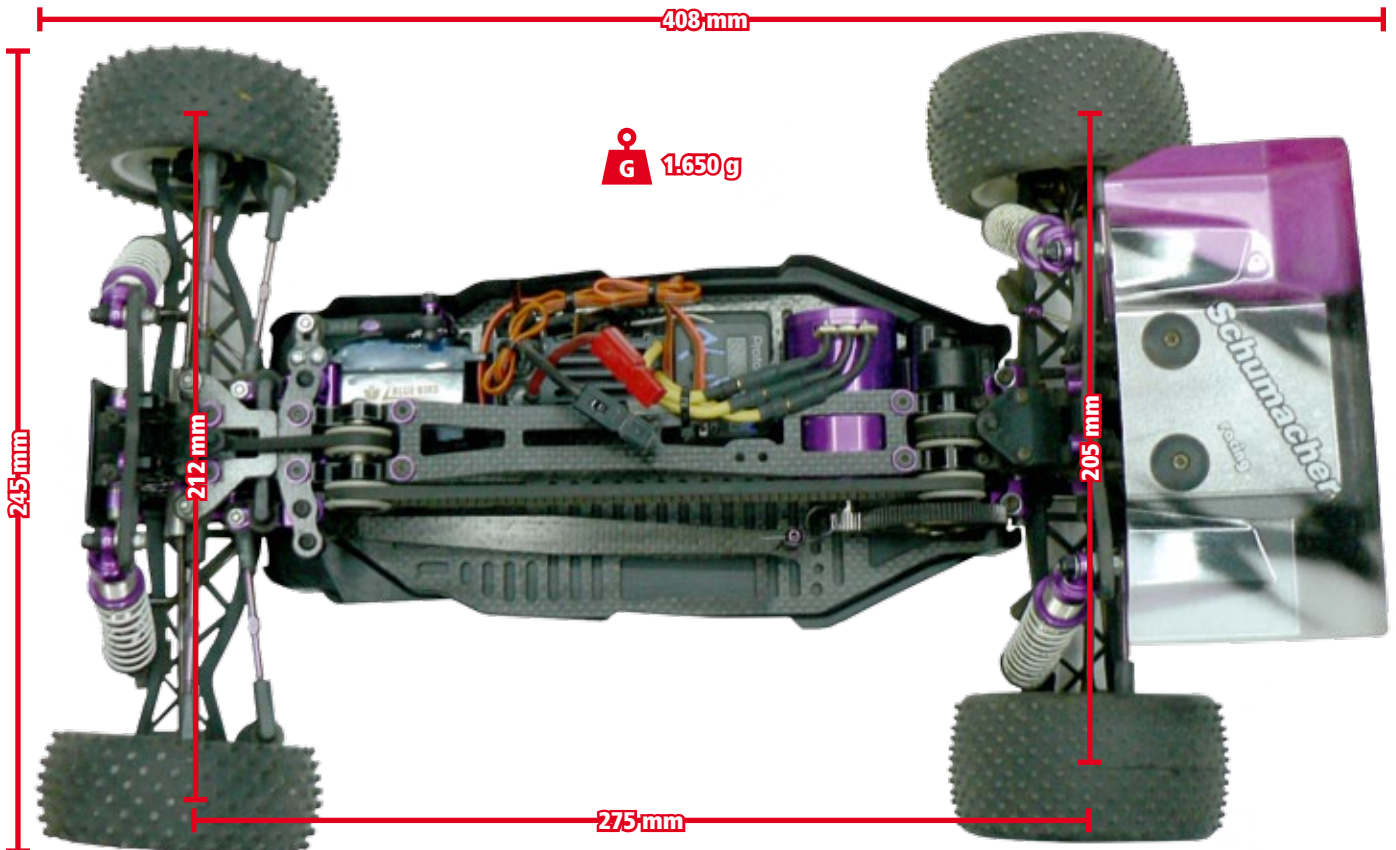


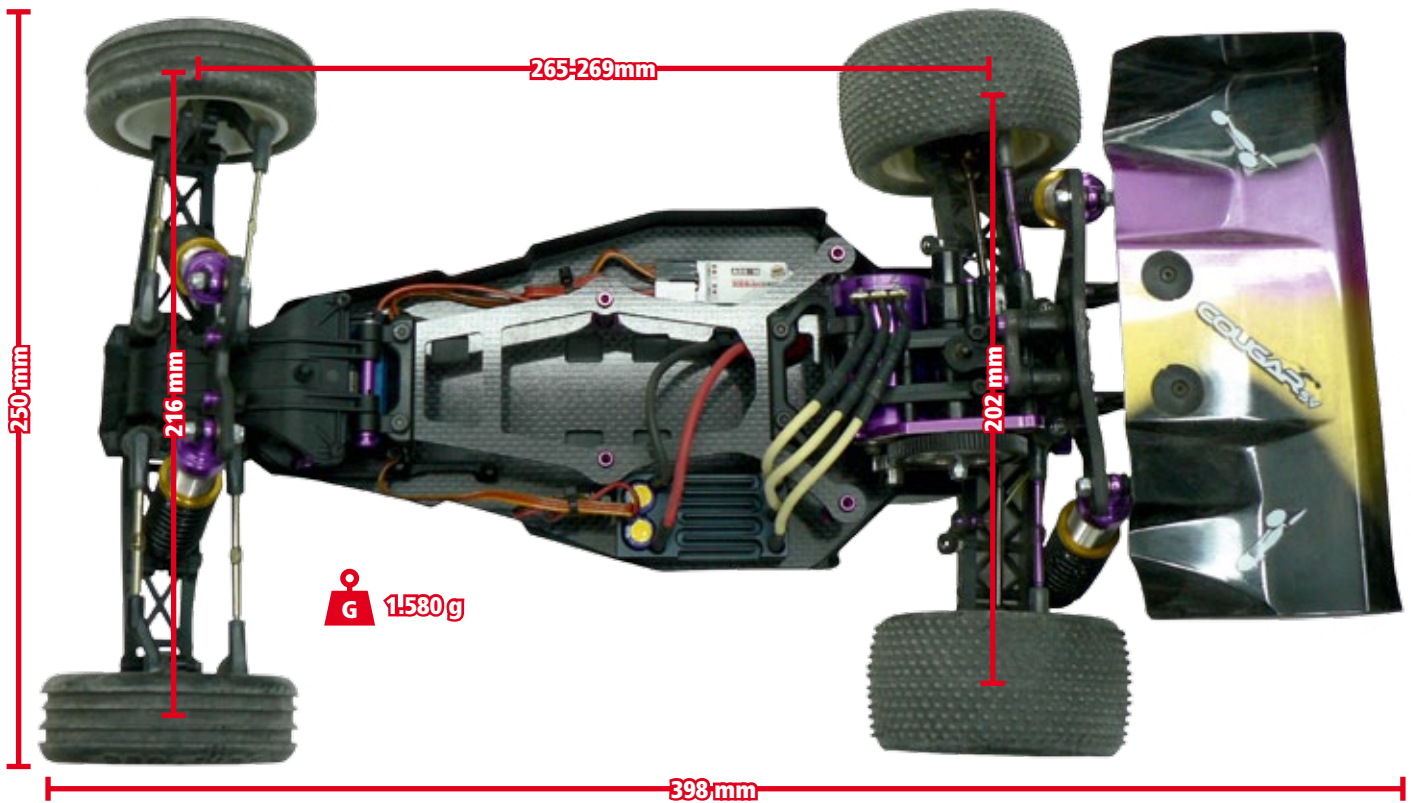
Beim CAT SX kann der Slipper direkt neben dem Motor durch Abnehmen der kleinen Gummikappe verstellt werden. Die komplette Einheit befindet sich unterhalb der Karosserie, daher ist ein Eindringen von Schmutz unwahrscheinlich

Deutlich weniger Einfluss zeigten die unterschiedlichen Dämpfer, denn der Cougar SV nutzt Big-Bore-Dämpfer mit vergrößertem Durchmesser. Der subjektive Unterschied war beim Fahren nicht sehr groß, beide Systeme arbeiten gut und bügeln mit den passenden Federn nahezu jede Bodenwelle glatt. Dennoch kann etwas mehr Ölvolumen sicherlich bei heftigeren Sprüngen nicht schaden, daher werden die neueren SX-Versionen auch mit den größeren Dämpfern ausgeliefert.

FAZIT

Der CAT SX überzeugt im Vergleich mit seinem leichteren Handling und der höheren Endgeschwindigkeit, die sich gerade bei Kurven mit vielen Geraden als vorteilig erweist. Die Qualität des CAT SX ist sehr hochwertig.





FAZIT

Der Cougar SV beschleunigt besser als der CAT und kann trotz Heckantriebs mit seinem genialen Motorkonzept voll überzeugen. Die Qualität des Cougar SV erscheint noch einen Tick besser als beim CAT, doch dafür muss man leichte Abstriche bei den Einstelloptionen der Vorderachse hinnehmen.

Details

Bei beiden Modellen finden sich neben gummi-dichteten Kugellagern hochwertige Kardanwellen aus Federstahl. Das offene Design der Kardanwellen verhindert zuverlässig ein Zusetzen mit Dreck und nebenbei sind sie so besonders leicht. Wer nun angesichts der Ausstattungsvielfalt seinen Basteltrieb schwinden sieht, der kann beide Modelle sogar als vormontierte Versionen ordern – für den kleineren Geldbeutel auch jeweils in einer preiswerteren, sogenannten S1-Version mit schwarzen Epoxid- anstelle der Kohlefaserplatten.

Mit exakt gleicher technische Ausgangsbasis und denselben Reglereinstellungen konnte es auf die Teststrecke gehen. Die Beschleunigungstests konnte der leichtfüßige Cougar für sich entscheiden, wohingegen der CAT bei der Endgeschwindigkeit die Nase vorn hatte. Das gesamte Fahrverhalten des CAT SX war – typisch 4WD – dann aber einfacher zu handhaben. Doch auch das Verhalten eines 2WD-Buggys macht viel Spaß. ■



Der 2WD-Buggy Cougar SV überzeugt durch den schnelleren Antritt

Die Enge des CAT SX fordert gerade bei der Platzierung der Akkus Akribie, denn nur Akkus mit Kabelabgängen nach oben können vernünftig genutzt werden, ohne mit dem Riemen zu kollidieren

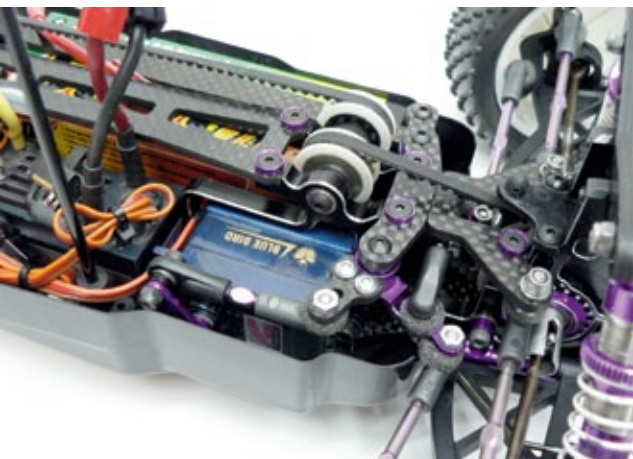


Das Kugeldifferenzial des Cougar SV (Bild) kann mehr in der Höhe verstellt werden, als dies beim CAT SX der Fall ist. Auch hier ähneln sich beide Modelle sehr, denn der mehrteilige Aufbau des Getriebegehäuses bedingt eine gute Abdichtung



Der Akkutauch bedingt beim Cougar SV generell das Anheben der oberen Chassiplatte. Dank einer cleveren Konstruktion ist das Modell nach dem Schließen extrem verwindungssteif

Der Platz zur Montage des Lenkservos ist eher eng bemessen, gerade der Servoarm passt nur knapp in die Lexanwanne des CAT SX – das Modell nutzt den Platz extrem gut aus



Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk zur Optimierung des Fahrverhaltens von RC-Cars



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

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

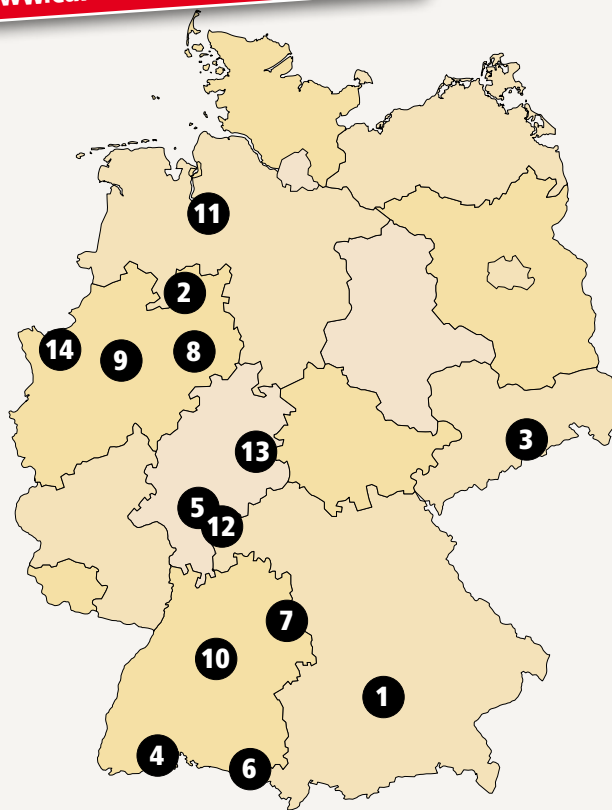
IM INTERNET

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



TERMINE

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



17. bis 23. Oktober 2011

22. bis 23. Oktober 2011

Der Club Speed League Racing Ingolstadt 06 veranstaltet **Meisterschaftsläufe für den Sportkreis-Süd** in den Klassen HEGTWMO, HEGTWSP, HEGTWHO, 1:12 EA, 1:12 EB und Euro GT. Anmelde-schluss ist der 18. Oktober. Veranstaltungsort ist die Turnhalle der Bezirkssportanlage Nordost in 85055 **Ingolstadt (1)**.
Internet: www.srlringolstadt.de

22. Oktober 2011

Der MSV Melle veranstaltet eine **Modellbaubörse** in der Schule Lindath Süd-West in **Melle (2)**, nahe Osnabrück. Kontakt: Thomas Große, 49324 Melle, Internet: www.msv-melle.de

23. Oktober 2011

Beim MSC Höckendorf findet der **Tamiya-Euro-Cup** statt. Veranstaltungsort ist die Rennanlage in 01774 **Höckendorf OT/Ruppendorf (3)**.
Internet: www.msc-hoeckendorf.de

24. bis 30. Oktober 2011

26. bis 30. Oktober 2011

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

29. und 30. Oktober 2011

In der Halle in 78244 **Gottmadingen (4)** findet ein Hallenrennen im Rahmen des **Bawue-Cups** statt. Ausrichtender Verein ist der RCSF Singen. Internet: www.rcsf-singen.de

30. Oktober 2011

Die MFG Kaichen veranstaltet eine **Modellbaubörse** im Bürgerhaus in 61194 **Niddatal-Kaichen (5)**. Anfahrt über A5 Abfahrt Friedberg oder A45 Abfahrt Florstadt. Los geht es um 9 Uhr. Kontakt: Franz Kern, Telefon: 01 74 / 469 94 43.

31. Oktober bis 06. November 2011

04. bis 06. November 2011

Die Messe **Faszination Modellbau Friedrichshafen (6)** hat es in sich und wartet mit besonderen Jubiläumsaktionen- und Attraktionen auf. Internet: www.modellbau-friedrichshafen.de

07. bis 13. November 2011

12. November 2011

Der RCF-Crailsheim veranstalt von 9 bis 16 Uhr einen **Modellbau-flohmarkt** in der Turnhalle in 74564 **Crailsheim-Roßfeld (7)**. Kontakt: Telefon: 079 51/290 06 oder 01 77/909 72 93, E-Mail: info@rcf-cr.de, Internet: www.rcf-cr.de

13. November 2011

Die MFG Möwe **Delbrück-Rietberg (8)** veranstaltet eine **Modellbauausstellung** in allen Sparten des Modellbaus. Kontakt: Siegfried Reimann, E-Mail: siggirei@gmx.net

13. November 2011

Der **Große Preis von Höckendorf – Herbst-Cup** findet in **Höckendorf (3)** statt. Kontakt: MSC Höckendorf, Dippoldswalder Straße 7, 01774 Höckendorf, Telefon/Fax: 03 50 55/612 38, Internet: www.msc-hoeckendorf.de.vu

13. November 2011

Der MC Dortmund veranstaltet in der Turnhalle Osterfeldstraße in **Dortmund Eving (9)** den **3. SK-Lauf West** für die Klassen HEGTW-MO, HEGTWSP, HEGTWHO, 1/12 EA und EB sowie Euro GT. Nennschluss ist der 09. November. Internet: www.mcdortmund.net

14. bis 20. November 2011

17. bis 20. November 2011

In **Stuttgart (10)** findet die **Modellbau-Süd**, eine der größten süddeutschen Fachmessen für Modellbau und Modelleisenbahnen, statt. Die Veranstaltung ist in den Stuttgarter MesseHerbst eingebettet. Internet: www.messe-stuttgart.de

18. bis 20. November 2011

Die **Euromodellbau** in **Bremen (11)** findet in den Hallen 4, 5 und 6 statt. Veranstaltungsort ist das Messezentrum direkt hinter dem Hauptbahnhof. Auf einem 600 Quadratmeter großen Flugfeld finden Flugvorführungen mit Flächenmodellen und Helis statt. Internet: www.euro-modell.de

20. November 2011

Der FMC Maintal veranstaltet im Bürgerhaus in 63477 **Maintal-Wachenbuchen (12)** einen **Modellbau-flohmarkt** von 9 bis 13 Uhr. Einlass für Händler ist ab 7 Uhr. Die Reservierung der Tische ist kostenlos. Kontakt: Thomas Kaufeld, Telefon: 06 182/681 39, Internet: www.fmcm.de

28. November bis 04. Dezember

03. und 04. Dezember 2011

Im Seepark Resort Kirchheim in 36275 **Kirchheim (13)** findet der **DMC-Sportbundtag** statt. Entlastung des Vorstands, Ehrungen, Neuwahlen sowie die Verbandsorganisation stehen auf dem Programm. Internet: www.dmc-online.com

04. Dezember 2011

Nach fünf Jahren Abstinenz ist das beliebte **Nikolaus-Rennen** der RCweb.de-Community wieder zurück. Am 04. Dezember findet das RC-Car-Racing in der Hallenrennstrecke von Modellbau Sipotech in 46514 **Scherbeck/Wesel (14)** statt. Passend zur Vorweihnachtszeit ist das Renn-Event mit zahlreichen Sachpreisen verbunden. Gefahren wird nach einem einfachen Reglement mit 17,5-Turns-Einheitscombo, welches sich an die LRP-HPI-Challenge 2011/2012 anlehnt. Teilnahmebedingungen und Anmeldung finden sich online unter www.rcweb.de

▼ Anzeigen

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

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

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



Dieses Buch führt auf verständliche Weise in die Welt der Batterien ein. Erklärt werden die Grundlagen elektrochemischer Energiespeicher sowie die Unterschiede und typischen Einsatzbereiche von Batterien und Akkus.

Artikel-Nr. 11373

Mehr Informationen, mehr Bücher
und mehr Vielfalt im Online-Shop
www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 54.

Modellbau
SEQJOIA

Traxxas Summit RTR

Dieser Elektro-Monstertruck kommt überall durch!



Die Entwicklung beim Monstertruck geht weiter und findet derzeit mit dem ersten über Fernsteuerung schaltbaren Sperrdifferential im Summit von TRAXXAS seinen neuen Höhepunkt. Das vordere und das hintere Differential können einzeln oder zusammen vom Sender aus gesperrt bzw. geöffnet werden. Damit bietet der Summit den vollen Spaß auf dem Racetrack und auch daneben, wo Hindernisse im Weg liegen, die von herkömmlichen Trucks nicht bezwungen werden können. RTR-Set mit 2,4GHz Fernsteuerung und 2 Stück Fahrakkus. Weitere Infos zu diesem Fahrzeug erhalten Sie unter www.seq-modell.de oder per Telefon 089 666 592 80.

www.seq-modell.de

SEQUOIA Modellbau, Karlstraße 8a, 82041 Oberhaching

Schnelle Lieferung, umfangreiches Lager und faire Preise!

Automodelle | Tuningteile | RC-Anlagen | Zubehör | Ersatzteile



Sechs Klassiker der Automobilgeschichte können mit den neuen Plastikbausätzen von Revell neu entstehen



Autogeschichte im Sixpack

Revell-Serie: 125 Jahre Automobil

Die Automobilgeschichte hat in 125 Jahren viele Meilensteine passiert. Revell bringt jetzt sechs davon als Plastikbausätze in den Handel. Legendäre Fahrzeuge wie Model T von Ford, Phantom II, Mercedes-Benz 540 K, Volkswagen Käfer und Golf GTI sowie Porsche Carrera RS bilden dieses Sechsergespann, das Revell im Maßstab 1:24 anbietet. Damit ist es ein Kinderspiel, sich auf diese Weise einen Teil automobilischer Geschichte ins Wohnzimmer zu holen.

Exklusivität

Hobbywing bei Hype und Kyosho

Hype und Kyosho übernehmen ab sofort den Europavertrieb aller Hobbywing-Produktlinien. Für RC-Car-Fahrer bedeutet dies, dass die Brushless-Reglerserien eZRun, Xerun, Justock und Xtreme Stock jetzt über die beiden Branchenriesen zu beziehen sind. Diese Serien ersetzen die bewährten Alpha-Car-Regler von Hype. Ausführliche Infos zum neuen Hobbywing-Sortiment gibt es im Internet unter www.hype-rc.de



HOBBYWING

Basel ruft

Tamiya Euro-Cup feiert Jubiläum

Volle Konzentration in der Startaufstellung – die besten fünf Fahrer qualifizierten sich für das Finale in Basel



Der Tamiya Euro-Cup feierte in diesem Jahr ein besonderes Jubiläum. Der professionelle RC-Wettbewerb, der 1992 ins Leben gerufen wurde, fand im Rahmen der Speedweeks 2011 auf dem Tamiya Raceway in Sonneberg bereits zum 20. Mal statt. Das heißt auch, dass neben vielen spannenden Läufen in den unterschiedlichen Wertungsklassen ein außergewöhnliches Rahmenprogramm geboten wurde. Die besten Fahrer durften sich auf das große Europa-Finale in Basel, Mitte September freuen

Vom 05. bis 07. August ließen es die RC-Profis auf dem Kurs in Sonneberg im wahrsten Sinne des Wortes krachen. In insgesamt sechs Klassen – Euro-GT, Euro-TW, F-104, Gentlemen, M-Chassis und TopStock – gingen die Teilnehmer an den Start. Die fünf Schnellsten durften am Finale in der Schweiz teilnehmen.

Goggomobil bis Ferrari

Osnabrücker ADAC-Bergrennen

Motorsport zum Anfassen versprach das diesjährige Osnabrücker ADAC-Bergrennen. Am 13. und 14. August stand auf dem rund 2 Kilometer langen Uphöfener Berg die neueste Auflage der Veranstaltung auf dem Programm. Eine Besonderheit dieses Events war das auch für alle Besucher offene Fahrerlager. So bestand die Gelegenheit, die 160 Rennboliden aus nächster Nähe bei den Rennvorbereitungen zu bestaunen.

Pferdestärken satt wurden bei der diesjährigen Auflage des Osnabrücker ADAC-Bergrennens präsentiert





The new one

Renaud Savoya fährt für XRAY

Die RC-Car-Schmiede XRAY hat den dreifachen Europameister Renaud Savoya als Teamfahrer gewinnen können. Juraj Hudy, Chef-Designer des tschechischen Unternehmens, freut sich über den neuen Piloten und erklärt: „Reno ist einer der professionellsten und engagiertesten Offroad-Piloten in Europa. Wir beide haben bereits früher

über eine Kooperation gesprochen, die jedoch bis heute nicht zustande kam. Reno wird eine wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung der 808-Plattform einnehmen und uns bei dem technischen Support unterstützen.“ Renaud Savoya selbst ist froh, Teil der XRAY-Familie zu werden und freut sich über die Chancen, die ihm diese Partnerschaft bietet. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.teamxray.com

Gefällt mir

LRPs offizielle Facebook-Seite

Nahezu jeder Internetnutzer ist Mitglied in einem Sozialen Netzwerk. Vorreiter ist hier die Plattform Facebook. Immer mehr User legen sich Accounts an, diskutieren und informieren sich. Auch LRP electronic ist nun mit einer eigenen Präsenz auf Facebook vertreten. Hier informiert das Remshaldener Unternehmen über Events, Neuheiten und stellt aktuelle Videos vor. Einfach die Internetseite www.facebook.com/lrp.cc aufrufen, „Gefällt mir“ anklicken und stets auf dem Laufenden bleiben.



THUNDER TIGER TV

Drei Titel für Thunder Tiger und Team Associated

Die RC-Bike-Weltmeisterschaft fand im August dieses Jahrs in der Schweiz, auf der im Tessin gelegenen RC-Car-Strecke in Lostallo statt. Diese Rennstrecke gilt als einer der größten und schönsten Kurse in Europa. Das Thunder Tiger-Team nahm mit zehn Fahrern aus Deutschland, Österreich, San Marino, Frankreich und Spanien an diesem Event teil. Thunder Tiger berichtet auf der Website www.thundertiger-europe.com ausführlich über das Event und präsentiert beeindruckende Videos. Die spektakulärsten Szenen wurden mittels einer Onboard-Kamera aufgenommen, sodass man die WM-Strecke hautnah miterleben kann. Für alle, die lieber auf vier Rädern unterwegs sind, gibt es an gleicher Stelle einen Rennbericht über die IFMAR Elektro-Offroad-Weltmeisterschaft 2011 in Finnland mit ebenfalls spektakulären Videos.

Mit der Online-Berichterstattung auf www.thundertiger-europe.com bleiben Fans des Unternehmens immer auf dem Laufenden und bekommen zusätzlich noch viele packende Videos präsentiert



Weltmeister in der Super Bike-Klasse wurde Thunder Tiger-Pilot Edi Winter vor seinem Team-Kollegen Aaron Kranewitter



Rot-Star

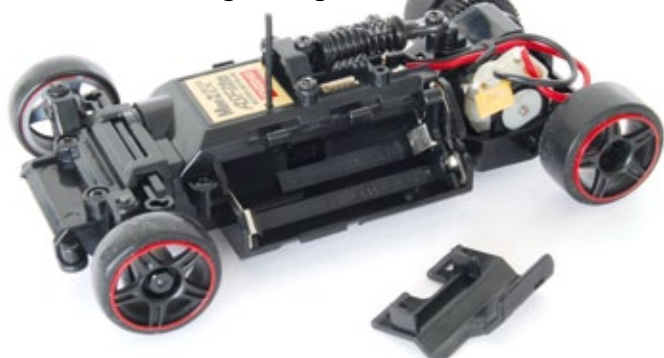
Mini-Z MR-02EX



Sie sind klein, sie sind cool, sie sind technisch ausgereift. Kaum eine Modellserie ist im Maßstab 1:24 so erfolgreich wie die Mini-Z von Kyosho. Das belegt auch die neueste Version beziehungsweise der Karton, in dem sie ausgeliefert wird. Denn darauf steht, dass sich schon mehr als eine Million Leute für die kleinen Flitzer entschieden haben. Und darum gibt es das bewährte MR-02-Chassis nun auch mit 2,4-Gigahertz-Technik und Fernsteuerung in einem Set zum günstigen Preis. Der Name: MR-02EX.

Der kleine Renner im Ferrari-Look wird komplett fahrfertig mit 2,4-Gigahertz-Sender vom Typ Perflex KT-18 geliefert. Lediglich vier AAA-Zellen werden zum Loslegen benötigt. Technisch sieht man auf dem übersichtlichen Chassis Bewährtes. Eine Power-Pod-Aufhängung an der Hinterachse sowie Einzelradaufhängungen vorne. Als Antrieb dient ein 130er-Bürstenmotor mit genügend Dampf für flotte Manöver. Er überträgt die Kraft Dank des Diffs gleichmäßig auf die Hinterräder. Für unterschiedliche Übersetzungen liegen dem Set auch noch drei weitere Ritzel bei. Das hochauflösende Digitalservo sorgt für astreine Manövrierfähigkeit bei gleichzeitig schnellen Reaktionen und präziser Umsetzung der Lenkbefehle.

Auf dem Chassis gibt es bewährte Technik: Die Batterien finden unter zwei Abdeckungen mittig im Chassis Platz



Die mitgelieferte 2,4-Gigahertz-Funke bietet alle wichtigen Einstelloptionen. Wie das Magazin einer Pistole lässt sich die Batterierutsche über den Entriegelungsknopf herausnehmen

Mittig im Chassis werden vier Batterien der AAA-Größe eingelegt. Zwar sind die Mini-Z-Modelle zum Fahren eigentlich viel zu schade und machen sich in der Wohnzimmervitrine viel besser, doch natürlich soll der kleine Rote auch mal zeigen, was in ihm steckt. Vollgas aus dem Stand auf dem Wohnzimmerparkett mag der Ferrari gar nicht. Guten Grip baut er nur auf Teppich oder ähnlichem auf. Und auch hier sind vorsichtige Gas- und Lenkfinger gefragt, sonst enden die nächste Kurve oder ein Überholmanöver schnell mal abseits der (gedachten) Strecke. Die Leistung ist dennoch völlig angemessen. Und auch die Lenkung funktioniert hervorragend: Kurze Stellzeiten, punktgenaue Einschlag. So wie man es von Mini-Z gewohnt ist.



Neu am Markt Aktuelle Angebote von Thunder Tiger

Die Highlights der Saison präsentiert Thunder Tiger in einem neuen, 28 Seiten starken Flyer. Hier finden sich die RC-Car-News des Unternehmens übersichtlich aufgeschlüsselt. Die Broschüre steht im Internet unter www.thundertiger-tv.de in der Rubrik Media zum Download bereit.



RACE IT! BASH IT! LOVE IT!



Die LRP S10 Blast Fahrzeugreihe im Maßstab 1/10 ist extrem vielseitig, bietet den perfekten Einstieg in das Hobby R/C Car und wächst mit Ihren Anforderungen mit. Ob Buggy, Truggy, Monstertruck, Tourenwagen oder Short Course Truck - die S10 Modelle mit Elektroantrieb sind robust, extrem agil und beeindrucken durch ihre erstklassige Performance und die zahlreichen Tuningmöglichkeiten.



**THE PERFECT CAR TO
START YOUR RACING CAREER!
INSPIRED BY MY IDEAS.**
RONALD VÖLCKER



S10 Blast TC RTR	120100
S10 Blast TC Non-RTR	120200
S10 Blast TC 2.4GHz RTR	120101
S10 Blast TC Clubracer	120201



S10 Blast BX RTR	120300
S10 Blast BX Non-RTR	120400
S10 Blast BX 2.4GHz RTR	120301



S10 Blast TX RTR	120500
S10 Blast TX Non-RTR	120600
S10 Blast TX 2.4GHz RTR	120501



S10 Blast MT RTR	120800
S10 Blast MT Non-RTR	120850
S10 Blast MT 2.4GHz RTR	120801

S10 BLAST LINE



- RTR (inkl. Motor, Regler, Servo, Fernsteuerung, Akku und Lader)
- Non-RTR (ohne Motor, Regler, Servo, Fernsteuerung, Akku und Lader)
- 2.4GHz (RTR inkl. LRP A2-STX Pro 2.4GHz FHSS)
- Clubracer (Non-RTR ohne Karosserie und Räder - nur S10 Blast TC)
- Blue & White Edition

Ab 69,-€ *
RTR Versionen ab 159,-€ *



S10 Blast SC RTR	120700
S10 Blast SC Non-RTR	120750
S10 Blast SC 2.4GHz RTR	120701

chten Sie bei Ihrem Fachhändler auf GRATIS Katalog und GRATIS Kundenzeitschrift „LRP News“

WWW.LRP.CC

Verkauf nur über den Fachhandel

LRP electronic GmbH | Wilhelm-Enssle-Str. 132-134 | 73630 Remshalden | Deutschland | www.LRP.cc | info@LRP.cc
Technik + Service Hotline für D: 0900-5774624 (0900 LRP GMBH) (0,49 €/Minute aus dem öst. Festnetz, Mobilfunkpreise können abweichen)
Technik + Service Hotline für A: 0900-270313 (0,73 €/Minute aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreise können abweichen)





Die Revanche

Auf die Länge kommt es an

Langstreckenrennen haben ihren ganz besonderen Reiz. Nicht umsonst erfreuen sich die 24 Stunden von Le Mans Jahr für Jahr außerordentlicher Beliebtheit. Wer hier gewinnen will, muss nicht nur schnell sein, sondern vor allem auf verlässliche Technik bauen können. Dies gilt genauso für den „großen“ Motorsport wie für Verbrenner-Offroader im Maßstab 1:8.

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Genau wie in Le Mans treten auch bei den 8 Stunden von Silixen traditionell Fahrzeuge aus unterschiedlichen Klassen gegeneinander an. In diesem Fall handelt es sich um Buggys und Truggys, die zwar in der Regel viele konstruktive Übereinstimmungen aufweisen, aber in der Praxis über durchaus unterschiedliche Eigenschaften verfügen. Grundsätzlich gelten Buggys als die wendigeren, leichtfüßigeren Modelle, während Truggys vor allem auf holperigem, schwerem Gelände ihre Stärken zeigen. Direkte Vergleiche zwischen den beiden haben immer einen besonderen Reiz.

Auf die Plätze

Los ging's am Wochenende des 06. und 07. Augusts 2011 auf der permanenten Rennstrecke des MCC Silixen. Wer dort häufiger an den Start geht, kann Jahr für Jahr Veränderungen im Layout der Piste registrieren, was auch dieses Mal der Fall war. Konkret musste ein großer Table im Infield einer Schikane weichen, die jetzt auf der gesamten Länge vor dem Fahrerstand entlang verläuft. Ein interessanter Abschnitt, der einen hohen Reiz ausübt, ihn mit Vollgas zu durchfahren. Doch Vorsicht, eine leichte Schlangenlinienform erfordert ein hohes Maß

an Präzision. Wenn die Einfahrt in die Schikane nicht hundertprozentig passt, geht's am Ende mit hoher Wahrscheinlichkeit in die Bande.

Samstagsvormittag um 10 Uhr startete das freie Training. Eigentlich war geplant, dass, wie in den Vorjahren, sechs Buggy- und sechs Truggyteams aus jeweils vier Fahrern gegeneinander antreten sollten. Doch leider hatten sich in diesem Jahr nur zwei Truggy-Mannschaften angemeldet. Dies mag einerseits an der zeitlichen Nähe zur Deutschen Meisterschaft der Klasse ORT gelegen haben, andererseits an dem Termin mitten in der Ferienzeit. Doch noch ein anderer, weniger erfreulicher Trend fand hier seine Bestätigung: Während sich die Truggy-Klasse vor allem in Süddeutschland nach wie vor riesiger Beliebtheit erfreut, nimmt das Interesse im Norden und Westen spürbar ab. Immerhin gab die Zurückhaltung der Truggy-Piloten die Gelegenheit, dass ein weiteres Buggyteam teilnehmen konnte. Insgesamt waren also neun Mannschaften vertreten.

Wie erwartet, standen sich auch 2011 wieder Teams gegenüber, die sich bereits in den Vorjahren heiße Gefechte um den Sieg geliefert hatten. „The Defenders 2.0“



Vor dem Start der Motoren mussten die Boxenhelfer erst mal ihre Sprintfähigkeit unter Beweis stellen



Zwar hatten sich nur zwei Truggyteams angemeldet, aber die ließen es richtig fliegen

konnten 2010 zwar den Sieg in der Buggyklasse erringen, mussten sich aber in der Gesamtwertung mit dem dritten Platz zufrieden geben – ein Ergebnis, dass durchaus noch Luft nach oben ließ. Platz 2 des Vorjahrs hatte das Team des Internet-Portals RC-Independent mit ihren Truggys belegt. Hier gab es natürlich nur eine Marschrichtung: wie schon 2009 sollte der Gesamtsieg her.

Sprintstärke

Nach dem freien Training begann der erste der vier jeweils zweistündigen Stints. Fast schon traditionell wurde der Start in einem ganz besonderen Verfah-



Neben technischen Defekten kosteten vor allem Dachlandungen sehr viel Zeit



Während der langen Rennndistanz gab es in der Boxengasse viel zu tun

ren vorgenommen: Die ersten neun Piloten bezogen ihre Positionen auf dem Fahrerstand, während sich ihre Boxenhelfer an einem vereinbarten Punkt auf der Strecke trafen. Von dort aus mussten sie nach dem Startzeichen in die Boxengasse sprinten und schnellstmöglich das Modell zum Leben erwecken. Dabei zeigte sich, dass nicht jeder Pilot die gleiche Pistentauglichkeit aufwies wie sein RC-Car. Offensichtlich steigert dieses Hobby die körperliche Kondition nicht zwangsläufig, auch wenn es allgemein als Sport bezeichnet wird. Die Art der Renneröffnung spiegelte gleichzeitig den Charakter der Veranstaltung wider: Bei den 8 Stunden von Silixen handelt es sich um ein Event, das vor allem Spaß machen soll.

Das bedeutete natürlich nicht, dass nicht jeder sein Bestes geben würde. Trotz einer frühen Lautsprecherdurchsage der Rennleitung, die die Teilnehmer daran erinnerte, dass insbesondere ein 8-Stunden-Rennen nicht in der ersten Kurve zu gewinnen sei, ging es gleich mächtig zur Sache. Schnell lagen die ersten Modelle auf dem Dach, was bei diesem Event besonders von Nachteil war. Im Gegensatz zu einem „richtigen“ Rennen war die Besetzung der Streckenposten freiwillig. In der Folge waren die meisten Positionen zur sporadisch besetzt, von einer durchgehenden, flächendeckenden Zuteilung konnte keine Rede sein. Natürlich kosten Dachlandungen immer Zeit, aber hier galt das umso mehr. Wer sein Modell auf den Rücken warf, musste im ungünstigsten Fall

GESAMTWERTUNG

Platz	Team	Klasse	Runden
1	The Defenders 2.0	Buggy	790
2	RC Independent	Truggy	785
3	Silixen 1	Buggy	781
4	Team Modulation	Buggy	769
5	Monster Buggy	Buggy	739
6	RCCOS-Racer	Truggy	720
7	BK Racing	Buggy	714
8	Hong Nor	Buggy	650
9	Nitroholiker	Buggy	224



Von Anfang an wurde auf der Piste um jede Position gekämpft

durchaus 30 Sekunden und mehr warten, bis sein Offroader wieder aufgerichtet wurde. Bei Rundenzeiten im Bereich von 32 Sekunden konnte so eine ganze Runde verloren gehen.

Die Regeln besagten, dass immer nur ein Fahrzeug pro Team auf der Strecke unterwegs sein durfte. Gab es einen technischen Defekt, so musste der jeweilige Truggy oder Buggy zuerst in die Boxengasse zurück gebracht werden, bevor der Teamkollege auf die Piste ging. Während der ersten zwei Durchgänge war das auch kein Problem. Gab es einen Ausfall, stand meist ein fahrfähiges Modell bereit. Doch im Verlauf der Veranstaltung mehrten sich erwartungsgemäß die technischen Probleme, sodass viele Teams gleichzeitig an mehreren ihrer Autos schrauben mussten. Hatte man Pech, so fiel einer der Offroader aus, ohne dass ein Ersatzwagen bereit stand. Auf diese Weise konnte sich eine eben noch klare Führung rasch in einen Platz im Mittelfeld verwandeln.

Obwohl einige hohe Tables von der Rennstrecke in Silixen entfernt wurden, ist noch immer reichlich Air-Time vorhanden

Kopf an Kopf

Die Teams ließen sich von den Widrigkeiten nicht unterkriegen und es entwickelte sich recht rasch ein Dreikampf um die Spitze: „The Defenders 2.0“ und



Das Team des Internet-Portals RC Independent konnte den Sieg bei den Truggys verbuchen, musste sich aber in der Gesamtwertung knapp den schnellen Buggys von „The Defenders 2.0“ geschlagen geben

„Silixen 1“ waren mit ihren Buggys ganz vorn mit dabei, während „RC Independent“ mit voller Truggy-Power dagegen hielten. Der Wettergott hatte ein Einsehen und hielt sich bis auf einige kurze Schauer angenehm zurück. Zusätzliche Würze brachten dagegen ganze Schwärme von Bremsen und Wespen, die sich offensichtlich in ihrer Ruhe gestört fühlten und vor allem die Fahrer aufs Korn nahmen. Manchem blieb nichts anderes übrig, als kurz anzuhalten und sich mit der Insekten-Attacke auseinander zu setzen.

Im weiteren Verlauf kam es wiederholt zu Führungswechseln, sodass bis kurz vor Schluss des vierten und letzten Durchgangs nicht klar war, welches Team letztlich den Gesamtsieg davon tragen würde. Am Ende legten „The Defenders 2.0“ nochmals zu und sicherten sich mit einer Gesamtrundenzahl von 790 den ersten Platz, dicht gefolgt von „RC Independent“ und „Silixen 1“ mit 785 beziehungsweise 781 Runden. Die relativ geringen Abstände zeigen deutlich, wie eng es in diesem Jahr zuzug. Beim Vergleich zwischen Buggys und Truggys ergab sich somit, dass bei dieser Ausgabe der Veranstaltung die Erstgenannten die Nase vorn hatten. Doch das wird nur für ein Jahr gelten. Noch während der Verteilung der vielen Pokale im Rahmen der Siegerehrung verkündeten die Veranstalter, dass es auch 2012 ein 8-Stunden-Rennen geben wird. Ein veränderter Modus sieht vor, dass dann jeweils zwölf Buggy- und Truggyteams gegeneinander antreten werden.

Ganz unabhängig von Siegen, Pokalen und Rundenzeiten ist das Event des MCC Silixen nach wie vor etwas Besonderes. Natürlich gibt jeder im Rahmen seiner Möglichkeiten sein Bestes auf der Strecke, aber was der Veranstaltung vollkommen fehlt, ist die Verbissenheit, die sich auf „richtigen“ Rennen gelegentlich zeigt. Der gemeinsame Spaß am Hobby steht hier im Vordergrund, Komponenten wie Leistungsdruck sind praktisch nicht vorhanden. Dazu kommt noch die absolut professionelle Austragung des Events durch die Mitglieder des MCC Silixen sowie die sich ständig verändernde und weiter entwickelnde Piste, die Jahr für Jahr eine neue Herausforderung bietet. So ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass die 8 Stunden von Silixen auch auf lange Sicht einen festen Platz im Rennkalender einnehmen werden. Das gilt auch für uns, denn 2012 sind wir natürlich wieder mit dabei. ■

IF SIZE MATTERS...!!

MINI-Z Buggy

KYOSHO
THE FAST! HIGH CONTROL! HOBBY!

1/24th scale Radio Controlled
Electric Powered 4WD Racing Buggy
MB-010 with ASF2.4GHz System
readysset[®]

€ 239.-
unverbindliche Preisempfehlung



- ★ Öldruckstoßdämpfer
- ★ Komplett kugelgelagerter Antriebsstrang
- ★ Mainboard mit innovativer 2.4GHz-Funktechnologie
- ★ Ausgefeilte Vorderachsgeometrie
- ★ Hochauflösendes Digital-Lenkservo
- ★ Staub geschützte Getriebebox und Servoeinheit
- ★ Wartungsfreie Slipperkupplung
- ★ Separate Regler- und Empfängereinheit
- ★ High-Grip-Offroadreifen
- ★ Extrem niedriger Schwerpunkt
- ★ CHASE MODE für Rennen mit Boost
- ★ Großer Lenkausschlag für engen Wendekreis
- ★ ICS-Interface für Anschluss an Laptop

NEU!



Art.-Nr.: 32281BW
BK#Mini-Z Buggy
OPTIMA blau/weiss



Art.-Nr.: 32282RG
BK#Mini-Z Buggy
LAZER ZX-5 FS rot/grau



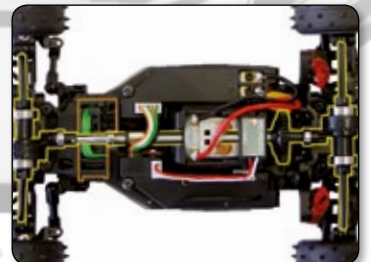
Große Federwege und eine spezielle Geometrie der Querlenkeraufhängung, angelehnt an den Inferno MP9, liefern eine bisher ungekannte Performance für Fahrzeuge dieser Größe auch abseits der Rennstrecke.



Robuste Kegeldifferentiale und die Erfahrung aus acht Weltmeistertiteln bei der Entwicklung des Antriebsstrangs, machen den Mini-Z-Buggy zum überlegenen Gegner in jedem Terrain.



Hochwertige Öldruckstoßdämpfer mit einstellbarer Federvorspannung sorgen für das passende Dämpfungsverhalten am Mini-Z-Buggy. Die High-Grip-Offroad-Reifen garantieren den schlupffreien Kontakt auf jedem Terrain.



Das ausgeklügelte Chassislayout und die geniale Gewichtsverteilung sorgen für ein überragendes Handling auf der Strecke und erleichtern die Wartungsarbeiten am Modell.

KYOSHO Deutschland GmbH • Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen
Helpdesk: 04191-932678 • helpdesk@kyosho.de • www.kyosho.de

Lieferung nur über den Fachhandel!

Irrtum vorbehalten



follow us





**GEWINN
MICH!**
Alle Infos in
diesem Heft



Donnerpfeil

6s in 1:8

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Der Specter 6s von Carson Modelsport stellt die Kardinalfrage nach der Erreichbarkeit der 100-Stundekilometer-Marke für 1:8er-Buggys. Dies ist natürlich nur mit einem sehr starken Brushlessantrieb möglich und genau dieser ist werkseitig verbaut. Zum Lieferumfang gehört auch eine hochwertige Computerfernsteuerung. Das High-Speed-Paket mit guter Ausstattung weiß mit einem geringen Preis zu überzeugen. Doch wo liegen die Feinheiten?

Ob die Ausstattung begeistert oder nicht, ist eigentlich nicht die Frage, denn Carson hat einen sehr soliden Motor mit einem ebenso leistungsstarken Regler in ein sehr robustes Modell gepflanzt, das noch dazu über eine sichere Übertragung der Lenk- und Steuerbefehle mittels einer 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung verfügt. Letztere lässt sich über ein großes, hintergrundbeleuchtetes Display sehr einfach einstellen und verfügt über 15 Modellspeicher. Nebenbei bemerkt sind die Preise für weitere Empfänger recht gering. Daher steht dem Umstieg des eigenen Fuhrparks auf diese Übertragungstechnik auch nichts im Weg.

Four-Pack

Die hochwertige Ausstattung spiegelt sich größtenteils auch im Modell wieder, denn der Antriebsstrang des Specter verfügt nicht nur über klassenübliche drei Differenziale, sondern das Innenleben dieser Diffs

besteht auch aus jeweils vier kleinen Kegelrädern. Komplettiert wird der gute Eindruck dann von vier großvolumigen Öldruckstoßdämpfern samt Schmutzschutz, einer gut abdichtenden Karosserie sowie Rechts-links-Gewindestangen an der Vorderachse. Warum hinten lediglich herkömmliche Gewindestangen zum Einsatz kommen, erschließt sich dann aber nicht ganz.

Die Einstellung des Senders auf den Empfänger gestaltet sich sehr einfach. Zuerst muss man den Empfänger einschalten, den Setup-Taster drücken und dann den Sender einschalten. Ebenso einfach ist auch die Abstimmung des Reglers auf den Sender. Hierzu besitzt der Ein-aus-Schalter einen kleinen Taster, über den die Einstellungen im Zusammenspiel mit den Gasknüppelpositionen ausgewählt werden. Der Regler verfügt über etliche Optionen. Die Auswahl eines

derart guten Reglers ist im Zusammenspiel mit dem sehr kräftigen Motor die Basis für die hohe Endgeschwindigkeit des Buggy-Modells.

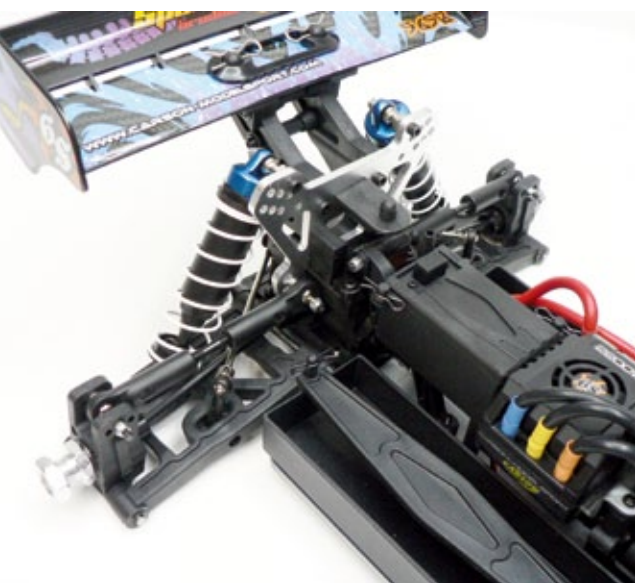
Zu Anfang steht wie immer die obligatorische Prüfung aller Schrauben auf Festigkeit, was nichts Auffälliges zu Tage förderte. Daher konnte es nun an den Test und die weitere Einstellung der Elektronik gehen. Das Servo zeigte genügend Kraft für die Lenkung des Specter 6s – lediglich etwas flinkere Stellzeiten wären wünschenswert gewesen. Nun konnte die Programmierung des Reglers beginnen. Je nachdem, welche Zellenzahl man nutzen möchte, muss die Abschaltspannung im Regler anders eingestellt werden. Es ist möglich, diese und alle anderen Parameter über den Sender einzustellen. Im Großen und Ganzen ist die Einstellung der Abschaltspannung völlig ausreichend. Die restlichen Parameter sind für den ersten Ausritt gut gewählt.



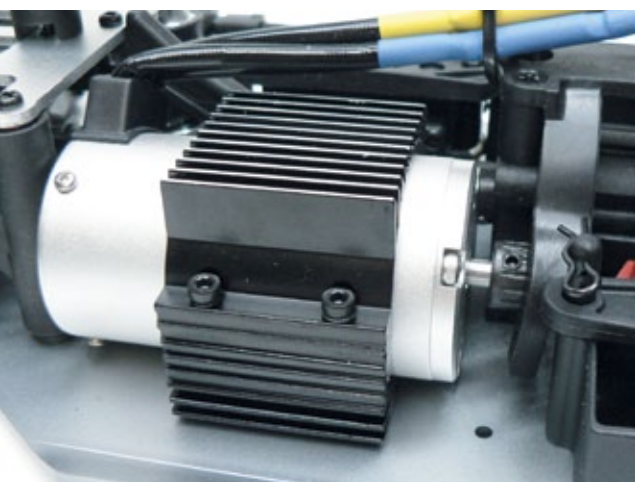
Die Leistungszentrale des Specter ist dieser 6s-fähige Regler. Die Ansteuerung geschieht sehr feinfühlig und schon bei 4s hat man viel Pfeffer im Modell

Fest verschraubt

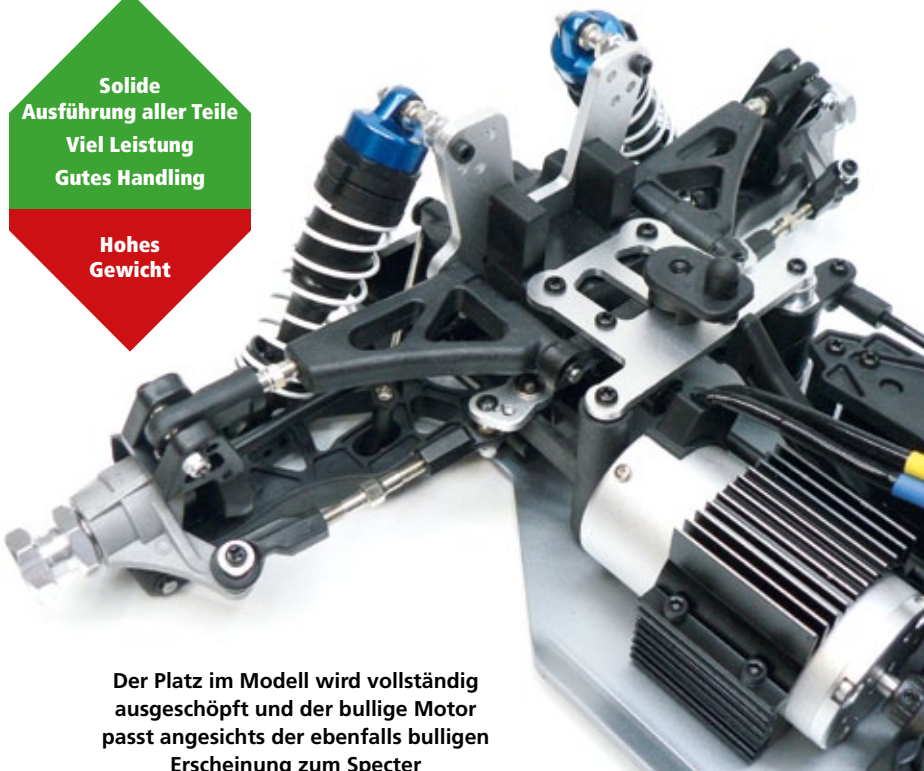
Natürlich stand wie bei jedem Test zuvor noch das Demontieren an, um einen Blick hinter die Kulissen zu ermöglichen. Der Specter gab sich aber auch hier keine Blöße, denn alle Teile waren an den erforderlichen Stellen mit Schraubensicherungslack gesichert oder mit langen Schrauben in festen Kunststoff geschraubt. An entsprechenden Bereichen wurde auch mit dem Fett nicht gespart. Im Gegensatz zu sehr preiswerten Modellen fällt der recht feste aber dennoch flexible Kunststoff auf. Die Preisklassen unterhalb des Specter verfügen meist über sehr weiche Kunststoffteile und die Klassen darüber mitunter über sehr feste, faserverstärkte Parts. Für Gelegenheits- und Spaßfahrer mit gesteigerten Ambitionen ist die Wahl der Teile beim Specter aber der sinnvollste Kompromiss. Die Stärke einiger Bauteile reicht auch bei sehr heftigen Crashes aus, um diese schadlos zu überstehen.



Die Hinterachse ist Specter-typisch ebenfalls sehr robust aufgebaut und der Platz wurde bis zum letzten Millimeter für die Akkus genutzt



Der Motorhalter ist zwar simpel gehalten aber er lässt sich durch Langlöcher im Chassis verschieben, um andere Motorritzel zu nutzen – lediglich der Platz unter der Abdeckung könnte bei großen Ritzeln knapp werden



Der Platz im Modell wird vollständig ausgeschöpft und der bullige Motor passt angesichts der ebenfalls bulligen Erscheinung zum Specter



Fast schon selbstverständlich mag da der Einsatz von Kugellagern an allen Stellen im Antrieb sein, doch die Ausstattung mit Stabilisatoren an der Vorder- und Hinterachse ist nicht unbedingt üblich. Abgerundet wird das Ganze von einer optisch ansprechenden und recht schmalen Karosserie, die auf einem Chassis mit einem etwas zu langen Radstand sitzt.

Das Einzige, was fehlt, sind Akkus und ein Ladegerät. Wer hier das Optimum herausholen möchte, sollte schon LiPo-Hardcase-Akkus mit mindestens 30C-Belastbarkeit einsetzen. Beim Testmodell fiel die Wahl auf 40C-Akkus zunächst in der 2s-Version. Die Reihenschaltung erfolgt in jedem Fall über ein mittleres Verbindungskabel, das so kurz wie möglich gehalten werden sollte. Die Leistung wird dann von dem recht kompakten 150-Ampere-Regler an den Motor weitergegeben. Hier findet man ein vierpoliges Exemplar mit Abmessungen von 39,8 x 73,8 Millimeter – für einen Buggy ebenfalls sehr großzügig dimensioniert. Derartige Motoren mit einem



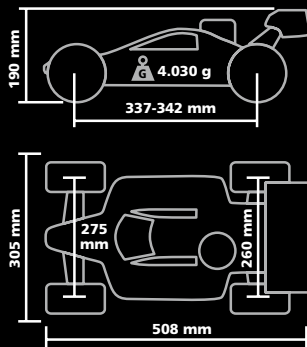
CAR CHECK

SPECTER 6S Carson Modelsport

- Klasse: **Elektro-Offroad 1:8**
- Empfohlener Verkaufspreis: **419,99 Euro**
- Bezug: **Fachhandel**

- Technik: **4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, drei Vierspiderdifferenziale, komplett Kugelgelagert**

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



Der neue 2,4-Gigahertz-Empfänger sitzt gut geschützt in einer Box. Durch die hohe Anbringung der Box können die Kabel nicht in den Antriebsstrang geraten



Das Stahlzahnrad des mittleren Differenzials sorgt neben einem höheren Geräuschpegel auch für eine gesteigerte Stabilität – bei derartiger Leistung ist dies auch notwendig

Power pur schon bei 4s, jeder Sprung bringt Adrenalin und Spaß



Kampfgewicht von 378 Gramm findet man sonst in 1:8er-Truggys oder -Monster Trucks.

Der Motor verfügt natürlich über eine solide 5-Millimeter-Welle und die internen Wicklungen sind auf zwölf Statoren verteilt. Dies verleiht dem Triebwerk einerseits ein typisches Rastmoment und andererseits im Zusammenhang mit dem dicken Rotor viel Kraft im unteren Drehzahlbereich. Die Drehzahlmessung ergab einen Wert von knapp unter 2.200 Umdrehungen pro Minute und Volt, was gerade im 6s-Betrieb schon sehr heftig ist und maßgeblich für die hohe Endgeschwindigkeit von knapp über 90 Kilometer pro Stunde im Test verantwortlich zeichnet. Die 100er-Marke konnte auf dem eher rutschigen Offroad-Gelände nicht geknackt werden, was dem Fahrspaß aber keinen Abbruch tat.

Reduktion

Der Wechsel auf 4s-Akkus reduzierte zwar die Geschwindigkeit, aber die Wärmeentwicklung und die Fahrzeit verbesserten sich. Dies ist ein Indiz für eine

JETZT VORBESTELLEN!

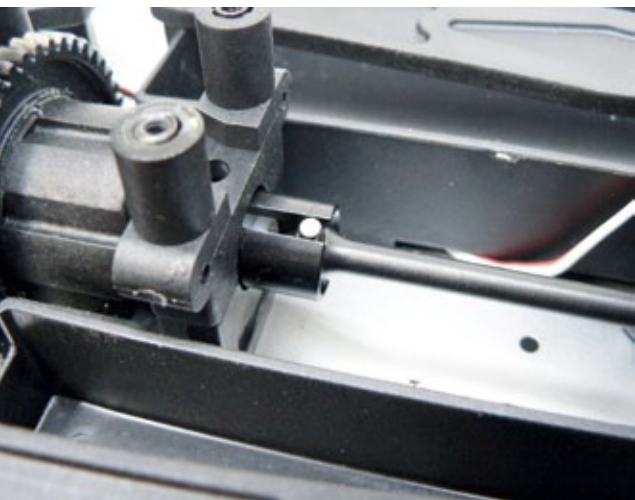
www.rc-monster-action.de



**Ab 25.10.
im Handel!**

- **VORSTELLUNG DER BELIEBTESTEN UND NEUESTEN MODELLE**
- **AUSFÜHRLICHER TEST DES MAVERICK BLACKOUT MT IM MASSSTAB 1:5**
- **ROBITRONICS BRUSHLESS-MONSTER HURRICANE IM TEST**





Die hintere Kardanwelle sollte mit Gummistücken mittig ausdistanziert werden, da sie ansonsten bei einem Crash verlorengehen kann

FAZIT

Eine solide Konstruktion war der Specter ja schon immer, doch diese nun so agil zu erleben, ist schon etwas Besonderes. Zu diesem Preis erhält man eine überdurchschnittlich gute Ausstattung und muss lediglich die Akkus beisteuern. Viel Spaß ist angesichts der hohen Leistung garantiert.



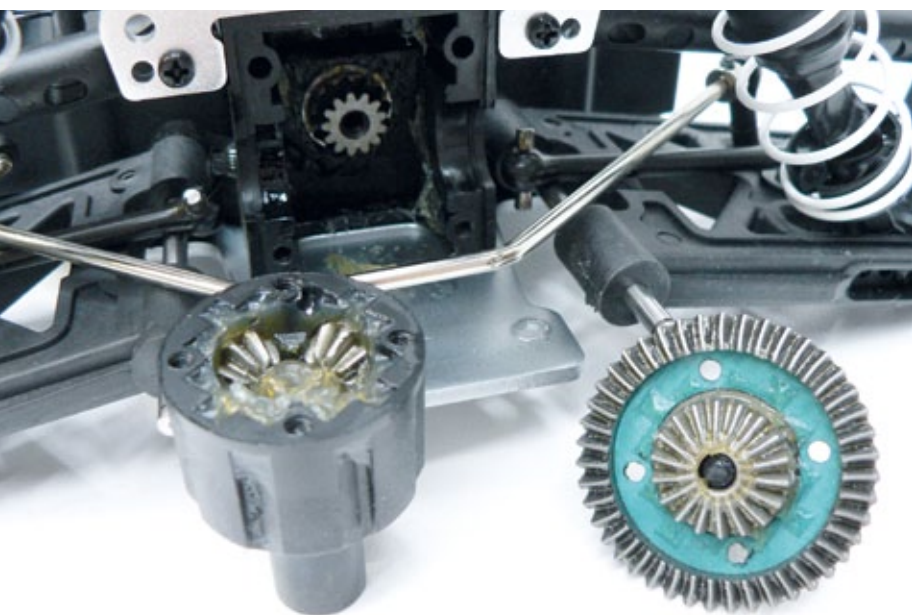
Der beiliegende 2,4-Gigahertz-Dreikanal-Pistolensender überzeugt durch viele Einstelloptionen und glänzt sogar mit einem 15-fachen Modellspeicher und einer Hintergrundbeleuchtung des Displays

Der Kevlar-ummantelte Rotor des Motors wurde für optimale Leistung ausgelegt, ist mit Epoxid-Masse feingewuchtet und verfügt typischerweise über eine 5-Millimeter-Welle. Das Spaltmaß zwischen Rotor und Stator beträgt 0,4 Millimeter und liegt damit im Mittelfeld



Die zwölf Statornuten, die saubere Wicklung und der Einsatz eines Einschraubschutzes deuten auf ein durchdachtes Motorkonzept hin. Dieser Motor wird aufgrund fehlender Kühlöffnungen gerade im Offroadbetrieb keine Probleme machen

Motorauslegung in Richtung 4s mit der Option auf 6s, was natürlich mit einem Datenlogger untermauert wurde. Die Hitzeentwicklung blieb beim 4s-Betrieb jederzeit im Rahmen und es sollte auch bei heißen Sommertemperaturen unter der engen Karosserie keine Probleme geben. Beim 6s-Betrieb hingegen stieg die Temperatur doch stärker an und könnte dann an einem heißen Tag oder in einem Gelände mit viel Grip somit doch kritisch werden. Die hohe Geschwindigkeit an 6s macht Spaß, keine Frage. Doch im 4s-Betrieb steigt die Fahrzeit deutlich und die gebotene Leistung reichte immer noch für über 62 Kilometer pro Stunde.



Eine leichte Spiralverzahnung und der Einsatz von vier kleinen Kegelrädern im Differential lassen auf eine lange Haltbarkeit hoffen – wenn denn das Spiel zuvor richtig eingestellt wurde

Der Fahrtstest des Specter 6s überraschte, denn das etwas bullige Modell war erstaunlich agil und schnell





Y Anzeige

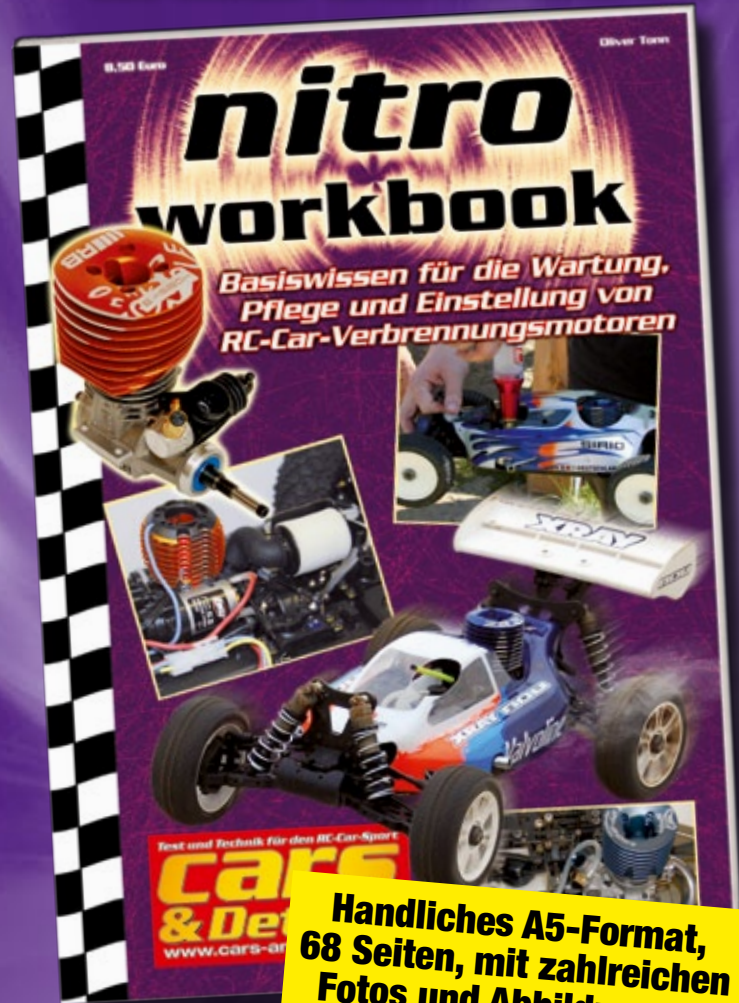
Die Big-Bore-Stoßdämpfer verfügen über einen Schutz der Dämpferkolbenstange aus Gummi. Dies verlängert die Wartungsintervalle erheblich und gehört nicht zum Standard in dieser Preisklasse

Wer nun auf die Idee kommt, die Beschleunigung des Modells mit anderen Motorritzeln zu verändern, dem sei gesagt, dass das eingesetzte Ritzel mit 14 Zähnen schon die kleinstmögliche Version ist. Ein größeres Ritzel wiederum führt natürlich zu noch mehr Endgeschwindigkeit aber eben auch zu noch höheren Strömen beim Beschleunigen. Dies konnte gut in den Datenaufzeichnungen beobachtet werden, nachdem probeweise ein 17-Zähne-Ritzel montiert wurde. Hierbei sei natürlich angemerkt, dass das Motorritzel in jedem Fall eines aus gehärtetem Stahl sein muss, denn die Paarung eines Stahl-Hauptzahnrad mit einem ungehärteten Motorritzel sorgt schnell für Karies am Motorritzel.

Nachdem der Fahrtst beendet wurde und sich das Modell wacker und ohne Defekte geschlagen hatte, war die Zeit gekommen, alle relevanten Teile auf Beschädigungen oder zu viel Spiel zu überprüfen. An dieser Stelle machten diverse Sprünge, einige Überschlüge und etliche sehr schnelle Fahrten dem Modell nichts aus. Lediglich die Akkus sollten wirklich leistungsfähig sein, denn die Ströme sind bei sehr griffigem Gelände kurzzeitig sogar über 150 Ampere gestiegen. Irgendwoher muss die Leistung ja auch kommen. Dennoch ergaben sich Fahrzeiten von gut 15 Minuten mit einem 4s-Akku mit 5.000 Milliamperestunden Kapazität auf einer Strecke. So fällt dann das Urteil über den Carson Brushless-Buggy positiv aus, denn der Specter 6s ist ein solides Modell. Er ist aufgrund seines Gewichts und einiger Details nicht unbedingt für Profis auf der Rennstrecke gedacht, aber er eignet sich hervorragend für alle, die einfach und ohne große Einstellarbeiten viel Spaß haben wollen. ■



Jetzt bestellen!



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

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

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

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

IM INTERNET UNTER:

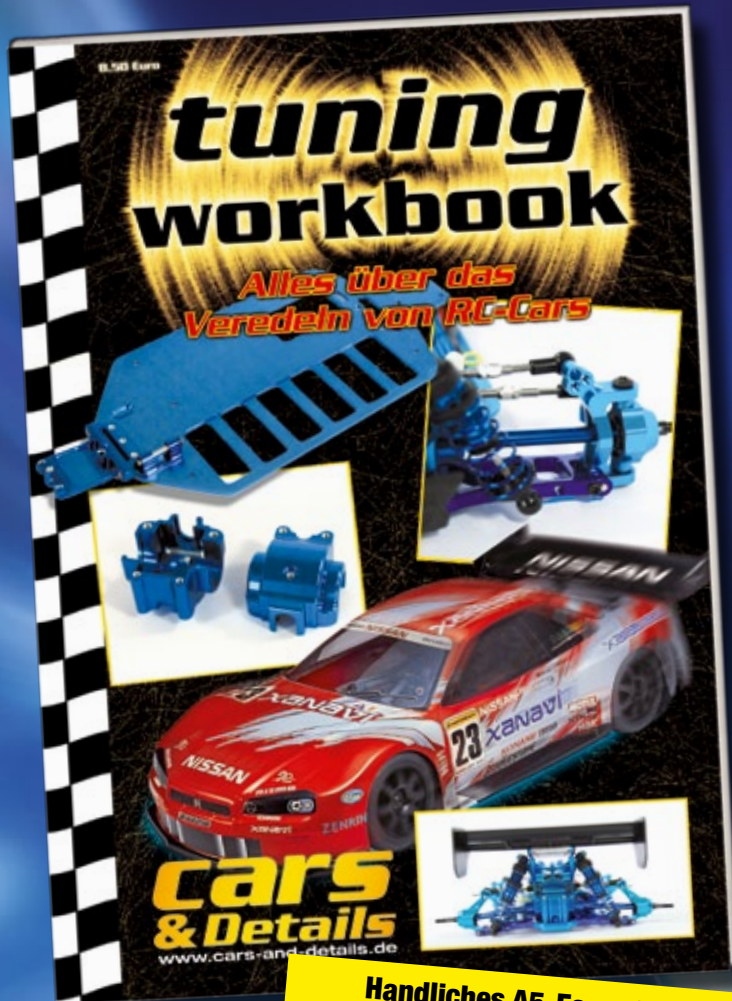
www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-100

Jetzt bestellen!

Das detaillierte Nachschlagewerk für die Veredelung von RC-Cars



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

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

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

IM INTERNET

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

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

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

www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand
Airbrushtechnik & Modellbau Farbenhaus Gührig • Hauptstraße 17 • D-01877 Rammenau • 035 94/79 04 50



4WheelPart



SC10RS

SHORT COURSE-RACE SPEC

Best# 0307047 SC10 RS "Monster Energy"



wasserdichter Regler XP SC700-BL



wassergeschützte RC-Box



JConcept Heckreifen



Sechskantmitnehmer

Aktion bis 30.11.2011 bei Kauf eines SC10 RS!



Nur für kurze Zeit! Ihr Vorteil 43,90€

Akku GRATIS!

Best# 030731 Team Associated WolfPack LiPo 7.4V 3300mAh 35C Stick Akku mit Deans® Ultra Plug® Stecker



Best# 0307046 SC10 RS "Lucas Oil"



Best# 0307048 SC10 RS "Pro Comp"



Best# 0307049 SC10 RS "Rockstar-Makita"

UVP 369,90 €

Unverbindliche Preisempfehlung inkl. 19% MwSt.

Technische Daten:

- Maßstab: 1:10
- Antriebs-Konzept: 2WD
- Power: Elektro Brushless Motor 3300kV
- Länge: 550mm
- Breite: 293mm
- Gewicht: ca. 2080g
- Radstand: 327mm
- Interne Untersetzung: 2,6:1
- Fernsteuerung: XP3-SS 2.4GHz 3-Kanal Fernsteuerung



TEAM ASSOCIATED

www.thundertiger-europe.com



Verkauf nur über den Fachhandel! Technische Änderungen vorbehalten!
Thunder Tiger Europe GmbH, Rudolf-Diesel-Str. 1, D-86453 Dasing



Rennluft schnuppern Racen zum Spartarif



Parallel zur V-One R-Serie, mit der Kyosho seit Jahren in der Klasse Nitro Scale erfolgreich agiert, wurde auch stets eine günstigere S-Variante (S wie Sport) angeboten, die als Basis für den Kyosho World Cup dient. Nach einer kreativen Pause stellen die Japaner mit dem V-One SR die Folgeversion des S III EVO vor, der mehr Gemeinsamkeiten mit dem großen Bruder hat, als alle bisherigen Modelle.

Text und Fotos:
François Legrand

Angeboten als so genannter Roller, kommt der SR bereits fertig vormontiert inklusive eines Satzes Kompletträder aus dem Baukasten, der darüber hinaus ein paar Kleinteile für den Einbau der RC-Anlage, Dämpferöl und die Montageanleitung aber keine Karosserie beinhaltet. Ebenfalls zur serienmäßigen Ausstattung gehören der bewährte GXR15V-Motor sowie ein Schalldämpfer, der zerlegt werden kann. Insider erkennen bereits an der Bezeichnung des Triebwerks, dass es sich um eine andere Ausführung als die im S III-Modell verwendete handelt. Die Basis bildet nach wie vor der 2,5 Kubikzentimeter starke Zweitakter mit Schiebervergaser und seitlichem Auslass, allerdings wurde auf den Seilzugstarter verzichtet. Dadurch ergeben sich einige Änderungen im Aufbau des Chassis, die die Wettbewerbstauglichkeit des V-One SR unterstreichen.

Reifeprozess

Die neue Chassisplatte gehört sicherlich zu den markantesten Neuerungen. Aufgrund der deutlich schmaleren Linie und der großen Öffnung zum Einbau des Empfängerakkus, ist die Bodenplatte mit der des

Wettbewerbsmodells nahezu identisch. Ab hier ziehen sich die Übereinstimmungen wie ein roter Faden durch das ganze Modell. Unterschiede gibt es eigentlich nur in der Qualität beziehungsweise der Materialwahl und dem Fehlen einiger Optionsteile. Bestes Beispiel sind die Dämpferbrücken vorne und hinten sowie die Radioplatte, die mit den Kohlefaserteilen des RRR vergleichbar sind. Beim SR sind sie aber aus Kunststoff.

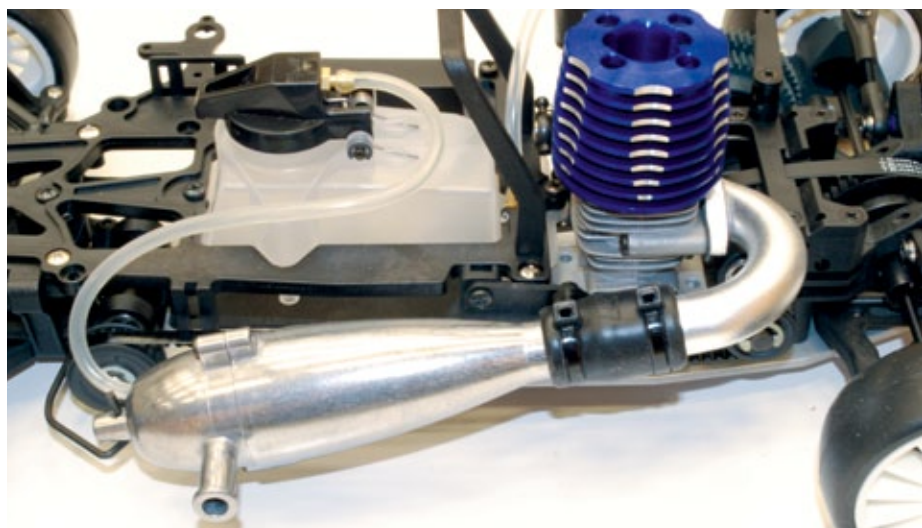
Stabilisatoren sind serienmäßig nicht verbaut, können aber jederzeit ergänzt werden. Für genügend Vortrieb sorgt der Dreiriemen-Antriebsstrang in Kombination mit einem bewährten Kegeldifferenzial an der Hinterachse und einer Starrachse aus Composite-Kunststoff inklusive Stahlausgängen vorne. Beide Elemente sind in exzentrischen Kunststoffschalen gelagert, sodass die Riemenspannung angepasst werden kann. Vier Standardantriebswellen – Knochen – ebenfalls aus Stahl, garantieren eine zuverlässige Verbindung zu den Radachsen, die mit Sechskantradaadaptoren aus Kunststoff bestückt sind. Für angemessenen Vortrieb kommt ein Zweigang-Getriebe zum Einsatz, das in der Vergangenheit mehrfach überarbeitet wurde und



Kleiner Minuspunkt: Die Sechskantmitnehmer sind leider nur aus Kunststoff

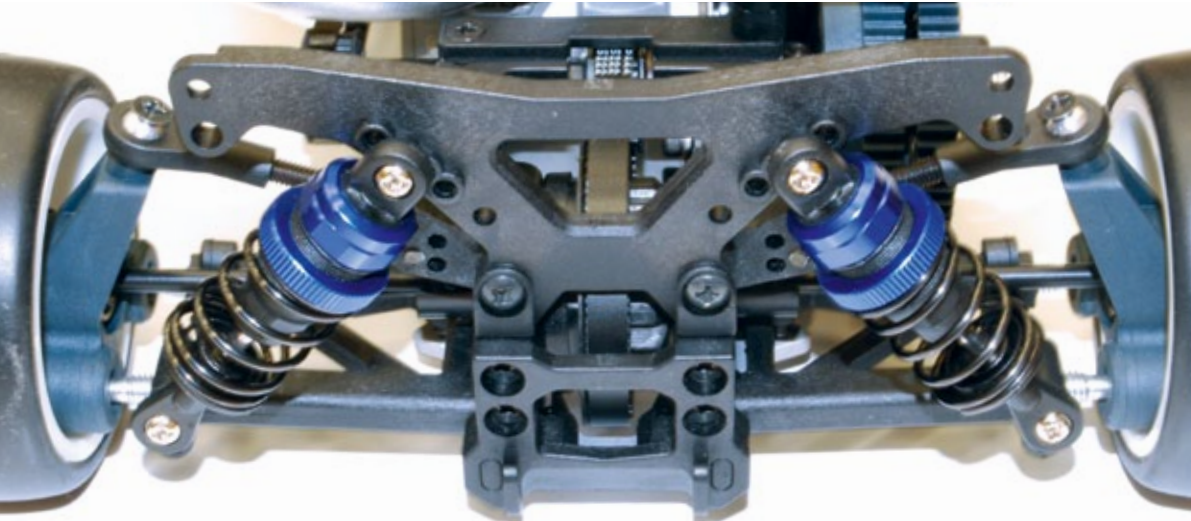
selbst höchsten Wettbewerbsansprüchen genügt. Bis auf die zentrale Umlenkhebel-Servosaver-Einheit, die im Übrigen verschiedene Ackermann-Einstellungen erlaubt, sind alle drehenden Teile kugelgelagert.

Die Geometrie der Radaufhängung ist mit der der Racing-Version ebenfalls identisch und setzt sich aus Doppelquerlenkern und Lenkhebeln beziehungsweise



Das zweiteilige Resonanzrohr sieht zwar gewöhnungsbedürftig aus, überzeugt dafür aber durch einen niedrigen Geräuschpegel

Radträger in Pivotball-Bauweise zusammen. Somit ergeben sich zwangsläufig die gleichen vielfältigen Einstellmöglichkeiten. Angefangen beim Sturz, der Spur und dem Ausferderweg, bis hin zum Nachlauf mittels kleiner Klipse und dem Rollcenter mit Hilfe reversibler Haltebuchsen der Querlenkerwellen.



Die rennerprobte Hinterachse verfügt über alle relevanten Einstellmöglichkeiten, bis hin zum Rollcenter mittels austauschbaren Lagerbuchsen

Abgefüllt

Die Dämpfung erfolgt durch vier identische Federbeine, die bereits fertig montiert aber noch nicht befüllt sind (Öl liegt bei). Die Dämpferkappe und die geriffelte Mutter zur Verstellung der Federvorspannung sind aus Alu gefertigt und farblich auf den blauen Kühkopf des Motors abgestimmt. Das Dämpfergehäuse aus Kunststoff lässt sich, anders als man meinen könnte, nicht von unten öffnen. Die Abdichtung der Kolbenstange erfolgt vielmehr durch zwei O-Ringe, die von oben bereits serienmäßig in das Gehäuse verbaut wurden. Der 75 Kubikzentimeter fassende Tank ist mit einem Schnelltankdeckel inklusive Druckanschluss sowie einem Sinterfilter versehen und stammt natürlich aus der R-Serie.

Angesichts des fertig montierten Chassis inklusive Motor beschränkt sich die Fertigstellung auf den Einbau der RC-Anlage und das Anpassen beziehungsweise Lackieren einer geeigneten Karosserie. Die erste Etappe erwies sich in unserem Fall deutlich aufwändiger als erwartet. Das Problem ist, dass Kyosho keine Servohörner mitliefert, sodass die passenden Hebel für Gas/Bremse und Lenkung beizusteuern sind. Trotz einer ansehnlichen Reserve erwies sich diese Aufgabe als echte Herausforderung, denn entweder war der Hebel zu lang, zu breit, zu dick oder er hatte schlichtweg nicht die richtige Zahnzahl



Leider keine CVD-Wellen an der Vorderachse aber immerhin ist alles kugelgelagert

für die verwendeten Servos. Letztlich haben sich doch noch die passenden Teile gefunden, sodass am späten Nachmittag die Einstellung der mitgelieferten Gestänge erfolgen konnte. Erstaunlicherweise setzt Kyosho beim V-One RS ausschließlich Kreuzschrauben ein. Hier ist unbedingt auf die passende Größe der Philips-Schraubendreher zu achten, da die Schrauben sonst schnell Schaden nehmen.

Der geplante Rollout verschob sich zunächst. Stattdessen wurde das Chassis einer obligatorischen Kontrolle und Einstellung unterzogen. Dabei zeigte sich, dass die Monteure gute Arbeit verrichtet haben und nur minimale Nachbesserungen nötig waren. Dies gilt auch für die Grundeinstellung, die bis auf wenige Korrekturen den Vorstellungen eines Basis-Setups entsprach.

Leisetreter

Nachdem der Luftfilter geölt sowie der Starter- und der Empfängerakku geladen waren, erfolgte der erste Versuch vor der heimischen Garage. Mit halb geöffnetem Schieber lief der Motor schon nach wenigen Zügen am Starter. Aufgrund der äußerst fetten Einstellung wurde die Hauptdüsenadel erst einmal eine halbe Umdrehung geschlossen, damit sich der Wagen überhaupt in Bewegung setzte und mit dem Einlaufvorgang begonnen werden konnte. Zufrieden mit dem ersten

Erprobte Technik und Geometrie vom V-One RRR

Niedriger Geräuschpegel

Taugliches Allround-Setup

Unkomplizierter Motor

Keine Sechskant Radaufnahmen aus Aluminium

Radioplatte und Dämpferbrücken aus Kunststoff



Die Zweibackenkupplung mit umlaufender Feder und ein Nadellager gehören schon zu den betagteren Systemen, funktioniert aber tadellos

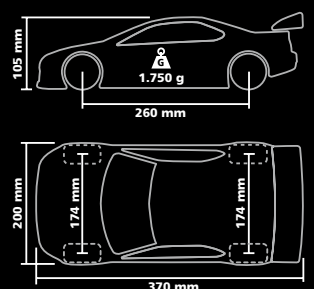
CAR CHECK

V-ONE SR **Kyosho**

- Klasse: **Verbrenner-Onroad 1:10**
- Empfohlener Verkaufspreis: **439,- Euro**
- Bezug: **Fachhandel**

- Technik: **4WD-Antrieb, komplett kugelgelagert, Öldruckstoßdämpfer, Zweigang-Getriebe**

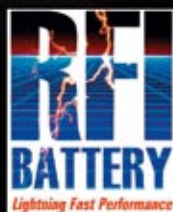
- Benötigte Teile: **RC-Anlage, Karosserie, Empfängerakku, Glüher, Sprit, Startbox**



ZD RACING

**A new Ära of Speed
.... out of the box.**

- komplett Fahrzeuge mit lackierter Karosserie
- inkl. 2 LiPo Hardcase Akkus 7,4 V/4000 mAh
- inkl. 2.4 GHz 3-Kanal-Fernsteuerung
- inkl. 120 A Brushless Regler
- inkl. 9 kg Lenkservo mit Metallgetriebe



• inkl. 2 LiPo
Hardcase Akkus
7,4 V/4000 mAh

**80
km/h**

2.4GHZ

RTR
ready to race

Bestell.-Nr. 640008
ZRT-1 Truggy 1:8 BL

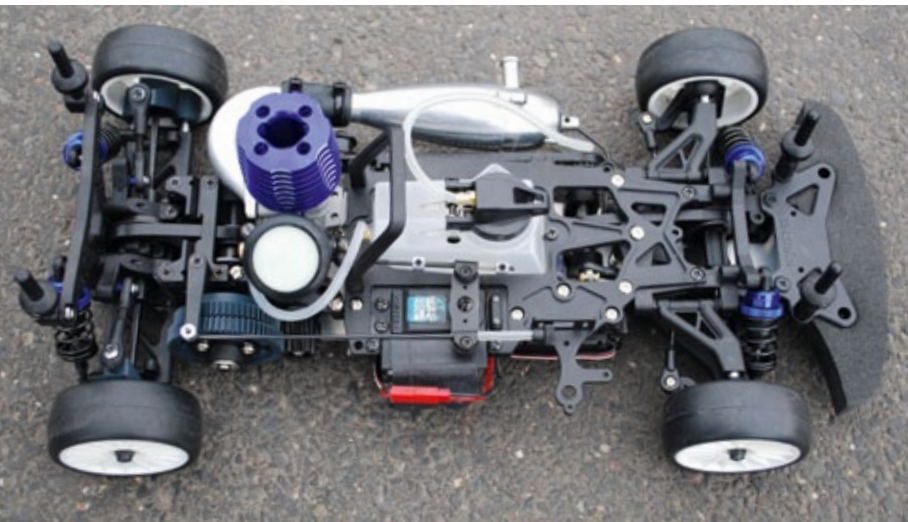
Bestell.-Nr. 640004
ZRB-1 Buggy 1:8 BL

Fragen Sie Ihren Händler nach den neuen ZD-Racing Brushless Modellen von Krick

Klaus Krick Modelltechnik · Postfach 1138 · 75434 Knittlingen · www.himoto-krick.de

Modellbau vom Besten

krick



Auf den ersten Blick vom Top-Modell der V-One-Serie kaum zu unterscheiden. Lediglich der Motor mit Seitenauslass fällt auf



Eine Karosserie gehört nicht zum Lieferumfang. Hier lässt Kyosho dem Kunden freie Hand



Die Antriebs-elemente sind klassisch und zuverlässig. Ein paar CVD-Wellen für vorne wären aber willkommen gewesen

Gehversuch, ging es umgehend auf einen nahegelegenen Parkplatz, um das Einlaufenlassen des Motors während fünf weiteren Tankfüllungen fortzuführen.

Während der eigentlichen Einstellphase wurde der Vergaser des GXR-15 im oberen Drehzahlbereich rund fast eine ganze und im unteren Drehzahlbereich rund eine halbe Umdrehung zugedreht, bevor wir uns der Leistungsgrenze, die angesichts der geringen Laufzeit noch nicht erreicht war, näherten. In Kombination mit dem serienmäßigen Schalldämpfer erzeugte der kleine Zweitakter ein recht dezentes Motorengeräusch, sodass kleinere Ausfahrten auf geeigneten Plätzen auch in bewohnter Umgebung möglich sind, ohne gleich wegen Lärmbelästigung belangt zu werden. Grundsätzlich gehört der V-One SR aber auf die Rennstrecke. Angesichts des geringen Hubraums und der Standardkupplung sollte man keine katapultartigen Starts erwarten. Die Beschleunigung kann aber durchaus als gut bezeichnet werden, während die Topp-speed dank des Zweiganggetriebes richtig klasse ist.

Mit der serienmäßigen Hohlkammerbereifung sowie dem Standardsetup überzeugt das Fahrwerk durch ein ausgewogenes Fahrverhalten. Die Lenkung ist präzise aber nicht zu bissig, solange sich das Fahrzeug im ersten Gang bewegt. Ist das Chassis im Zweiten aber richtig in Fahrt, sind feinfühligere Lenkbewegungen angesagt, um nicht vom eigenen Heck überholt zu werden.



Das Zweigang-Getriebe ist ökonomisch und effizient, so soll es sein

Bis auf den Schieber des Vergasers, der nicht ganz dicht war und die Bremsscheibe leicht beschmiert hat, gab es keinen Grund zur Klage. Defekte gab es nicht zu verzeichnen, die Riemen sind auch nach zwei Litern Sprit in einem guten Zustand und die Composite-Starrachse mit Stahlausgängen sowie die Knochen hatten weniger Spiel als erwartet.

FAZIT

Der V-One SR ist deutlich erwachsener geworden. Er empfiehlt sich nicht nur für potenzielle KWC-Teilnehmer, sondern auch für Amateure, die erste Erfahrungen im Wettbewerb sammeln möchten. Die Tuningmöglichkeiten sind nahezu grenzenlos und sollten daher gut überlegt sein.

Stimmig

Mehr Vorspur an der Hinterachse (3 statt 2,5 Grad) und 25 bis 30 Prozent Expo auf der Lenkung wirken wahre Wunder. Um die Grenzen des Chassis besser bestimmen zu können, wurde der V-One SR mit einem Satz Moosgummireifen bestückt, die in der Klasse Nitro Scale üblich sind. Der Aha-Effekt ließ nicht lange auf sich warten und das Handling war erwartungsgemäß wie verwandelt. Das Chassis klebte mit den 38er-Heckreifen förmlich auf dem Asphalt und war nicht mehr aus der Ruhe zu bringen. Die 34er-Frontreifen sorgten für ausreichend Lenkung, ohne die Hinterachse zu überfordern. Eigentlich fehlte jetzt nur noch ein Satz Stabilisatoren und natürlich etwas mehr Power, um die Performance mit der eines reinrassigen Wettbewerbschassis zu vergleichen.



Die Technik der Vorderachse ist zum Großteil vom Highend-V-One übernommen und unterscheidet sich lediglich durch die verwendeten Materialien

MCD
Racing

BY

ROBITRONIC
POWER FOR WINNERS



think big-scale.

MONSTER



CHEETAH



RR V4



MORE INFO WWW.ROBITRONIC.COM



1:10 RTR Thunder Tiger (www.thundertiger-europe.com)
Tomahawk VX Nissan GT-R R35

Beilschnell

Im Tiefflug über die Piste

Text und Fotos:
Tobias Meints

Ihre Auseinandersetzungen trugen die amerikanischen Ureinwohner mit dem Tomahawk, einem Kriegsbeil, aus. Die Vereinigten Staaten von Amerika benannten in den 1970er-Jahren einen Marschflugkörper nach der Streitaxt und nun gibt es aus der RC-Schmiede von Thunder Tiger den Tomahawk VX, einen Tourenwagen mit Verbrennungsantrieb im Maßstab 1:10. Ein Geschoss mit leistungsstarkem Motor, schnittig wie ein Beil und schnell wie eine Rakete.





Für die Umsetzung der Lenkbefehle ist ein S1903-Standard servo verantwortlich. Ein solches findet sich auch auf Gas und Bremse



Das Chassis, das auf einer 3 Millimeter starken Alu-Platte basiert, präsentiert sich aufgeräumt. Alle Komponenten sind bereits RTR-typisch an Ort und Stelle verbaut



Für ordentlich Vortrieb sorgt ein PRO-18-Motor, der mit einem Seilzugstarter ausgerüstet ist und über 3 Kubikzentimeter Hubraum verfügt

Der 3-Kubikzentimeter-Motor des Tourenwagens tuckert im Leerlauf. Dann, ein beherzter Zug am Gashebel und der Tomahawk sprintet los. Wie schnell der Tourer Fahrt aufnimmt, ist beeindruckend und ein Ende der Beschleunigungsphase scheint es nicht zu geben. Das silberne Geschoss zieht durch und gerade, wenn man denkt, das muss es doch nun gewesen sein, schaltet das Getriebe in den zweiten Gang und die Geschwindigkeitsorgie geht weiter, bis dem Boliden die Straße auszugehen droht. Die Bremsen greifen und verzögern den Tourenwagen brachial, ein gezieltes Drehen am Lenkrad lässt den VX eine 180-Grad-Drehung vollführen und ein neuerliches Durchziehen des Gaszugs lässt das Modell den Rückweg antreten. Das ist Power die begeistert. Doch nun von vorne.

Ausgepackt

Seit 2008 produziert Nissan das beliebte Sportcoupé GT-R, das für seine Eleganz, sein schnittiges Aussehen und seine Motorisierung bekannt ist. Eine schlichte, dem GT-R R35 nachempfundene Karosserie schmückt nun auch das Chassis des neuen Verbrenner-Onroaders aus dem Hause Thunder Tiger. Die PS-Power des Originals ist im Modell perfekt umgesetzt. Hierfür trägt der PRO-18-Nitromotor mit einem Hubraum von 3 Kubikzentimeter Sorge. Befreit man den Tourenwagen von seiner komplett in Silber gehaltenen Karosserie zeigt sich ein aufgeräumtes Onroad-Chassis, das auf einer 3 Millimeter starken Alu-Chassisplatte basiert. Einen besonders edlen Eindruck macht das Aggregat, das bereits ab Werk mit dem auf Hochglanz polierten Reso-Rohr verbunden ist. Vor dem Motor ist der Tank platziert, daneben befindet sich das Servo für Gas und Bremse.

Auf der linken Chassisseite befindet sich die RC-Box, die für eine Staub- und Spritzwasser-geschützte Unterbringung des Empfängers sowie des Empfängerakkus zuständig ist. Davor werkelt ein liegend platziertes Servo und sorgt über eine solide und nahezu spielfreie Mechanik für die Umsetzung der Lenkbefehle. Der erste positive Eindruck setzt sich an den Achsen fort. Die Motorkraft wird über Kegelraddifferenziale in Zweispider-Bauweise und CVD-Wellen an die Räder weitergeleitet. Die Diffs sind ab Werk ordentlich gefettet und laufen rund. Vortrieb garantieren die symmetrisch profilierten Pneus, die auf schwarzen Achtspeichenfelgen aus Kunststoff verklebt sind. Doppelquerlenker an Vorder- sowie Hinterachse garantieren eine hohe Stabilität und ermöglichen





In der RC-Box findet nicht nur der Vierkanal-Empfänger Platz. Hier wird auch der Empfängerakku verstaut



Bei den Rädern handelt es sich um Pneu mit symmetrischem Profil, die auf schwarzen Kunststofffelgen verklebt sind

Die Vorderachse wird von dem großen Schaumstoff-Rammer dominiert



gen. Auf diese Weise kann der Fahrer das Modell auf die Gegebenheiten der Strecke einstellen. Die Federvorspannung lässt sich über C-Klipse, die dem Set in drei Stärken beiliegen, variieren. Dies ist beim Tomahawk jedoch nicht notwendig, da die Einstellung der Dämpfer beim Onroad bereits werkseitig ausgewogen ist. Alles in allem eine durchdachte Konstruktion. Leider sind beim RTR-Modell keine Stabis verbaut. Diese hätten den hochwertigen Charakter des Tomahawk noch unterstrichen.

Antriebsache

Angetrieben wird der VX von einem kraftvollen PRO-18-Verbrennungsmotor. Dieser kann entweder mittels Startbox über die Schwungscheibe oder aber mit dem werkseitig verbauten Seilzugstarter zum Leben erweckt werden. Bevor es jedoch losgehen kann, muss noch der Luftfilter geölt und platziert werden. Ein automatisches Zweiganggetriebe, dessen Schaltzeitpunkt sich regulieren lässt, garantiert eine hohe Endgeschwindigkeit bei gleichzeitig hoher Beschleunigung. Der Antriebsstrang ist komplett kugellagert, was eine lange Lebensdauer erwarten lässt.

Für die Umsetzung der Gas-Brems-Befehle sorgt ein S1903-Servo. Dieses verfügt über eine Stellkraft von

Ausgezeichnete Verarbeitung
 Hochwertige Komponenten
 Kraftvoller Motor
 Gelungene Optik

Serienmäßig keine Stabis

Modifikationen am Setup. Während unten Querlenker in Schwingenform zum Einsatz kommen, ist oben jeweils ein einfacher Kunststofflenker mit Kugelfpannen an den Enden platziert. Hier vermisst man im ersten Moment Rechts-links-Gewindestangen zur Einstellung von Spur und Sturz. Beim Tomahawk erfolgt deren Einstellung jedoch über das Versetzen der Kugelköpfe an den Dämpferbrücken sowie den C-Hubs. Zwar ist auf diese Weise keine stufenlose Einstellung möglich, doch ergeben sich viele Möglichkeiten, den Tomahawk auf die Strecke einzustellen.

Die hart eingestellten Öldruckstoßdämpfer mit ihren blauen Federn sorgen für eine gute Straßenlage. Sie sind ab Werk bereits mit Silikonöl befüllt und lassen sich sowohl an den unteren Querlenkern als auch an der Dämpferbrücke an verschiedenen Punkten befesti-



Die Befüllung der Öldruckstoßdämpfer ist sehr hart abgestimmt. Zur Anpassung der Federvorspannung liegen C-Klipse

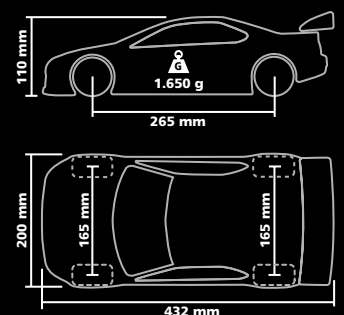


Als Sender liegt dem RTR-Modell eine Cougar PS3-Dreikanfernsteuering bei. Diese bietet alle notwendigen Einstelloptionen

CAR CHECK

TOMAHAWK VX NISSAN GT-R R35 Thunder Tiger

- Klasse: Elektro-Onroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 279,- Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen, komplett kugellagert, Zweispider-Diffs
- Benötigte Teile: Empfängerakku, Sprit



HITEC

**Servos für 2S-LiPo Betrieb
vom günstigen bis zum
Super-Premium Servo!**

HIGH VOLTAGE

**7.4
Volt**

NEU!

**...für jeden
das Richtige!**

Ausführliche
Produktbeschreibungen
unter www.hitecrc.de

Mit magnetischem Messgeber
(Magnetic Encoder) statt Poti!
verschleißfrei & präziser

Das Wertkampfservo
von Gernot Bruckmann!



Technische Daten

#	Servo Typ	B mm	L mm	H mm	Gew. g	Lager	Getriebe	sec/60 ¹	kgcm ¹	EUR*
114 430	HS-430BH	20	41	37	46	2K	N	0,14	5,0	18,90
114 495	HS-5495BH	20	40	38	45	2K	K	0,15	7,5	26,90
114 496	HS-5496MH	20	40	38	52	2K	M	0,15	7,5	38,90
114 565	HS-5565MH	20	40	38	59	2K	M	0,09	14	59,90
114 585	HS-5585MH	20	40	38	59	2K	M	0,14	20	59,90
114 954	HS-7954SH	20	40	37	68	2K	S	0,12	29	89,00
114 940	HS-7940TH	20	40	38	68	2K	T	0,06	16	139,00
114 945	HS-7945TH	20	40	38	65	2K	T	0,10	23	139,00
114 950	HS-7950TH	20	40	38	68	2K	T	0,13	35	139,00
114 980	HS-7980TH	22	44	40	78	2K	T	0,17	44	189,90
114 990	HS-M7990TH	22	44	40	79	2K	T	0,17	44	219,90

N = Nylon K = Karbonite M = Metall S = Stahl T = Titan

¹ bei 7,4 V

MULTIPLEX

HITEC

HITEC ROBOTICS

RC System

TRAXXAS

www.multiplex-rc.de

www.hitecrc.de

www.hitecrobotics.de

www.rcsystem-multiplex.de

www.traxxas.de

MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • Westl. Gewerbestr. 1 • D-75015 Bretten

+++MULTIPLEX NEWSLETTER ANFORDERN+++

* unverbindliche Preisempfehlung



Die Lenkmechanik des Tomahawk VX funktioniert nahezu spielfrei

3,8 Kilogramm bei 6 Volt die es in 0,15 Sekunden stellt. Damit fällt es in die Kategorie Standard servo und ist für den 1:10er ausreichend dimensioniert. Das Gestänge ist bereits fertig konfektioniert und bedurfte, wie der spätere Testlauf zeigen sollte, keiner Modifikation. Für eine ansehnliche Verzögerung ist eine einstellbare Scheibenbremse verbaut, die den Racer innerhalb kürzester Zeit zum Stehen bringt. Nun fehlt eigentlich nur noch ein Empfängerakku. Entweder man greift auf einen vorhandenen NiMH-Akku in Würfelform zurück, oder man bestückt den beiliegenden Akkuschlitten mit vier Mignonzellen, sichert diese mit etwas Tesafilm und verstaubt sie neben dem Empfänger in der staubgeschützten RC-Box. Das Betätigen des Ein-aus-Schalters quittiert der Tomahawk mit einem Zucken des Lenkservos und signalisiert auf diese Weise Bereitschaft. Sowohl das Lenk- als auch das Gas-Brems-Servo sprechen auf die Befehle des Senders an.

Die dem Set beiliegende Funke trägt den Namen Cougar PS3. Es handelt sich bei ihr um eine Dreikanal-Fernsteuerung, die über eine ausgezeichnete Haptik verfügt. Sämtliche Bedienelemente sind leicht zu erreichen und auch ihr Funktionsumfang kann überzeugen. Neben den obligatorischen Einstelloptionen wie Trimmung und Dualrate kann die Drehrichtung der Servos umgekehrt werden. Zusätzlich geben drei LED Auskunft über den Zustand des Senderakkus. Zur Energieversorgung der Funke können entweder acht Mignonzellen verwendet werden, oder man greift alternativ auf einen 9,6 Volt NiMH-Senderakku in Sub-C-Auslegung zurück. Dieser lässt sich dank der herausnehmbaren Akkurutsche einfach im Fuß der Funke platzieren. Das Gegenstück zur PS3 bildet ein TRS401SS Vierkanal-Empfänger. Dieser findet bequem in der RC-Box Platz.

FAZIT

Der Tomahawk VX von Thunder Tiger ist ein wahres Kraftpaket. Mit gut eingelaufenem Motor macht dem Onroadler so schnell niemand etwas vor. Nichtsdestotrotz verfügt der Tourenwagen über ein sehr neutrales Fahrverhalten und lässt sich gut um den Kurs zirkeln. Da der 1:10er als RTR-Version ausgeliefert wird, richtet er sich an Hobbyeinsteiger, Elektro-Umsteiger und Fortgeschrittene gleichermaßen. Erfahrene RC-Sportler bekommen mit dem Tomahawk VX einen Racer, der oben mitmischen kann.

Jungfernfahrt

Vor der Erstfahrt muss noch ein kleiner chirurgischer Eingriff vorgenommen werden. Dies betrifft nicht das Chassis sondern vielmehr die Karosserie. Um für



Vorbildlicherweise sind an Vorder- und Hinterachse Antriebswellen in CVD-Auslegung verbaut

Die Kegelraddifferenziale sind vom Werk aus gut geschmiert und in Zweispider-Bauweise ausgelegt

ausreichenden Luftaustausch sowie gute Wärmeableitung zu sorgen, gilt es, je ein Loch in die Front und die Heckscheibe zu schneiden. Hierbei sollte natürlich sorgfältig gearbeitet werden, schließlich ist die Optik bei einem Tourenwagen wichtig. Ist für ausreichend Kühlung gesorgt, werden Funke und Modell eingeschaltet. Der anschließende Reichweitentest verläuft zufriedenstellend. Nun gilt es, das Aggregat zum Leben zu erwecken. Zunächst wird der Kraftstoff mit gezielten Zügen am Anreißstarter bei zugehaltenem Resorohr zum Motor transportiert, danach kommt der Glühkerzenstecker zum Einsatz. Einige beherzte Züge am Seilzugstarter und der Motor läuft – allerdings nicht sonderlich lange. Ein hörbarer Drehzahlanstieg zeugt von einer zu mageren Einstellung. Nach einigen Modifikationen und zwei weiteren Startversuchen ist die passende Mischung gefunden und der Motor blubbert schön fett vor sich hin. Die erste Tankfüllung wird im Stehen, die zweite bei langsamer Fahrt verbrannt. Danach kann ein schnellerer Ausritt gewagt werden. Als Testgelände dient das oberste Deck eines verwaisten Parkhauses.

Ein Zug am Gashebel und der Tomahawk sprintet los. Das Motorengeräusch ist infernalisch, während der Onroadler eine Runde nach der anderen absolviert. Die Höchstgeschwindigkeit, die der 1:10er an den Tag legt, ist beeindruckend. Dabei bleibt der Racer jederzeit gut kontrollierbar und überzeugt durch ein absolut neutrales Fahrverhalten, sodass Modifikationen in Sachen Spur und Sturz nicht erforderlich sind. Fahrzeiten von 15 Minuten sind mit einem vollen Tank und moderater Fahrweise realistisch. Thunder Tiger ist es gelungen, mit dem Tomahawk VX einen Nitro-Tourenwagen zu entwickeln, der out-of-the-box einsatzbereit ist und nach einer kurzen Einlaufphase für immensen Spaß sorgt.

Nach zehn Tankfüllungen und einer Menge ohrenbetäubenden Onroad-Spaßes geht es zurück zur heimischen Werkbank. Das Aggregat läuft mittlerweile ausgezeichnet und springt nach Boxenstopps souverän wieder an. Ungewöhnlich starke Verschleißerscheinungen sind nicht festzustellen – weder am Zweiganggetriebe, noch der Bremse oder dem Rest des Antriebsstrangs. ■





World Class Products by World Champions

Made
FOR CHAMPIONS
Like You

5x
DEUTSCHER MEISTER

2011



Gerhard Frank
Deutscher Meister 40+
Truggy 2011



Max Stölzle
Deutscher Junioren Meister
Truggy 2011



Carsten Keller
Deutscher Meister
Truggy 2011



Julien Schmidt
Deutscher Jugend Meister
Truggy 2011



Gerhard Frank
Deutscher Meister 40+
Buggy 2011



Smartphone
QR Code Link
direkt zum Produkt!

www.raceAKA.de

Text und Fotos: Jörg Gröger

Axials Wraith getunt

Geistreich



Der Axial Wraith von Robitronic ist eingeschlagen wie eine Bombe. Fast gleichzeitig wurde der Markt mit edlen Tuningparts von vielen Herstellern überschwemmt. Aluminium und Titan sind angesagter denn je. In dieser Ausgabe soll gezeigt werden, was damit machbar ist. Einige Teile werfen den Crawler dabei soweit auf, dass es schon fast zu schade ist, mit ihm durch Matsch, Wald und über Gestein zu jagen.

Als Erstes wird die Radkombination umgeschraubt. Hier fanden die von RC4WD aus Aluminium gefrästeten und extrem scaligen Mickey Thompson Sidebiter mit 2,2 Zoll Verwendung. Die Beadlock-Felgen sind sehr sauber hergestellt und lassen keine Wünsche offen. Das Offset sorgt dafür, dass die Felgen zirka 15 Millimeter nach außen wandern und so eine stabilere Fahrt in Kurven erreicht wird. Durch nur einen Beadlocking gestaltet sich der Reifenwechsel unkompliziert. Die Mickey Thompson Baja Claws 2,2-Zoll-Reifen runden das Bild einer sehr fähigen Offroad-Bereifung perfekt ab. Das extrem grobstollige Profil sorgt für einen einwandfreien Vortrieb im Gelände. Auch auf Fels stellen sich die Baja Claws als richtige Wahl heraus.



Das Hitec 7950 sorgt für ordentlich Druck am Lenkgestänge

Changes

Sämtliche Links wurden gegen hochwertigere aus Titan getauscht. Diese sind fertig montiert von der Firma Vanquish

Der Torque Master BR XL ist wasserdicht und macht seinen Namen alle Ehre

Products hergestellt und werden sogar mit Rod-Ends der Firma Traxxas geliefert. Alle Links sind extrem stabil und nahezu unzerstörbar. Titan hat zudem die Eigenschaft, auf hartem Untergrund sehr gut zu gleiten. So bleibt der Scalecrawler auch auf Gestein nicht so schnell hängen. Die Firma Vanquish Products ist bekannt für edelste Tuningparts im Krabbelbereich. So kam auch das Getriebegehäuse, das eigentlich für den AX10 gebaut wurde, mit auf die Schraubermatte.





LESE-TIPP

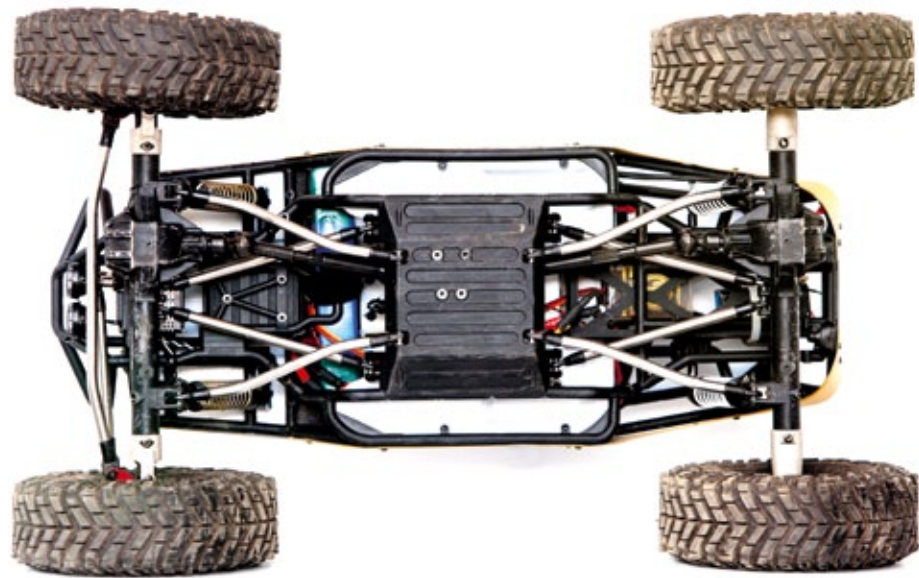
Weitere Infos zum Thema gibt es im **CARS & Details-Sonderheft RC-Crawler-Action**. Dieses kann im Internet unter www.alles-rund-ums-hobby.de bezogen werden



Die komplette Antriebseinheit des Wraith

Das Getriebegehäuse ist wie erwartet extrem passgenau. Im Inneren fanden Stahlzahnräder der Firma Robinson Racing Products ihre neue Heimat. In Verbindung mit einer Stahlwelle von Felsenfest und einer Motorplatte von Billet Work Design, ist die Einheit eine Augenweide und vor allem bulletproof.

Natürlich musste auch die serienmäßige Elektronik weichen. So wurde als Herzstück des Scalecrawlers ein wasserdichter Holmes Torque Master BR-XL an einem handgewickelten fünfpoligen Motor mit 13 Turns verbaut. Der Torque Master stellte sich als absolut geeigneter Regler heraus. Die Feinfühligkeit und die sehr gute Programmierbarkeit mit einem Casle Link am Computer sind absolut spitzenklasse. Die aktive Dragbrake arbeitet entgegengesetzt der Rollrichtung. Das bedeutet im Klartext, dass das Modell am Hang wie



Die Titan-Links sind nicht nur stabiler, sie haben auch beim Gleiten über Steine weniger Widerstand



Das Vanquish Products-Getriebegehäuse ist in vielen Farben erhältlich



Die Diff-Cover von Vanquish Products sind aus Aluminium gefräst

festgeklebt stehen bleibt. Der fünfpolige Motor sorgt für eine saubere Fahrt im Schnecken tempo ohne zu ruckeln. Die 13 Turns sorgen für mächtig Power. Rundum macht diese Kombi richtig Laune. Für die Lenkung wurde das in der Crawlerzene bewährte Hitec 7950 montiert, das seinen Job auch hervorragend meistert.

Wellenlänge

Die Achsen wurden mit Heavy Duty Bevel Gears der Firma Axial und Felsenfest Spools veredelt. Die Spools sorgen für einen spielfreien und exakten Lauf, die HD Bevel Gears für ordentliche Stabilität. Die originalen Antriebsknochen wurden gegen verlängerte Antriebswellen vom XR10 getauscht. Zu guter Letzt kamen an die Achsen noch die aus Aluminium gefrästen C-Hubs, Knuckles, Rear-Axle-Lock-Outs und Diff-Cover von der Firma Vanquish Products zum Einsatz. Die Achsen laufen hervorragend und zeigten auch nach vielen Akkuladungen keinen Defekt. Die Beleuchtung wurde noch mit einem Lichtbalken der Firma RPM erweitert, der Licht auf den Parcours bringt. ■



Lights on! Mit eingeschalteter Lichtanlage ist der Wraith ein echter Hingucker



Die Motorplatte von Billet Work Design ist aus Aluminium gefräst und sorgt für einen stabilen und festen Motorhalt



ZZ Top

Flaggschiff mit Führungsanspruch

Wer bei RC-Car-Rennen erfolgreich abschneiden will, der braucht neben überdurchschnittlichen fahrerischen Fähigkeiten und einem zuverlässigen Modell vor allem noch eines: massig Power. Dabei sind sowohl ein hohes Drehmoment als auch maximale Drehzahl Voraussetzungen, die ein Nitromotor optimal erfüllen muss. Doch das ist noch längst nicht alles, was der neue ZZ.21C Ceramic von LRP electronic bieten will.

Es ist nicht so, dass ein neuer Motor der „Blue is Better“-Schmiede geradezu händeringend erwartet wurde. Eigentlich ist mit dem ZR.21X Spec2 längst ein Aggregat im Sortiment zu finden, das auf höchstem Wettbewerbs-Niveau respektable Erfolge vorzuweisen hat. Doch neben vielen Stärken gab es im Testbericht zum aktuellen Topmodell der ZRX-Reihe (CARS & Details-Ausgabe 02/2011) auch Kritik, denn einige Verfeinerungen aktueller Spitzenmotoren fehlten an ihm. Eine gute Gelegenheit für den ZZ.21C, sich Vorteile zu sichern.

Revolution

Allzu viel Konkurrenz dürfte zwischen den zwei Triebwerken allerdings nicht bestehen, denn der ZZ.21C tritt nicht die Nachfolge des ZR.21X an. Vielmehr löst er ihn an der Spitze der LRP-Motorenlinie in dieser Hubraumklasse ab. Auch der ZR wird weiterhin im Sortiment verbleiben, zukünftig allerdings als die Nummer 2. Um das zu erreichen, bedarf es jedoch einer großen Anzahl besonderer Qualitäten, denn einfach so wird der ZR.21X seine Spitzenposition sicher nicht aufgeben.



Ein Hauptlager mit Keramik-Kugeln sorgt für niedrige Reibung



Die Einzelteile des ZZ.21C weisen einige interessante Details auf

Schon der erste Blick auf den ZZ.21C offenbart eine Besonderheit: Der große Aluminium-Kühlkopf greift weit über das schwarze Kurbelgehäuse, was seine Position und damit den Gesamtschwerpunkt nach unten verlegt. Ganze 18 Bohrungen wurden durch die unteren acht der insgesamt zehn Kühlrippen getrieben, um das Gewicht des Kühlkopfs zu reduzieren – viel radikaler geht es kaum. Im separaten Brennraum soll eine WT3-Turbokerze, die bereits ab Werk im Lieferumfang enthalten ist, für Feuer unterm Dach sorgen.

Direkt darunter sitzt die ABC-Laufgarnitur, deren Buchse drei Einlässe und einen zentralen Auslass aufweist. Klingt wenig und tatsächlich bilden die konventionellen Dreikanal-er heutzutage eine Minderheit unter den wettbewerbsorientierten Nitro-Triebwerken. Doch diverse nationale und internationale Titel derart konstruierter Motoren haben in der jüngsten Vergangenheit bewiesen, dass die eher geringe Anzahl an Ein- und Auslässen grundsätzlich keinerlei Nachteile gegenüber Mehrkanal-Designs mit sich bringt. Dazu gibt es hier noch Verfeinerungen zu entdecken: Den beiden seitlichen Schnürleports wurde jeweils eine zusätzliche Einfürung zur Aufrichtung des Frischgasstrahls verpasst.

Nochmals eine deutlich höhere Aufmerksamkeit kam der 14-Millimeter-Kurbelwelle zuteil. Diese wurde in Längsrichtung hohlgebohrt und mit einer Silikon-Einlage versehen. So ergibt sich ein geringes Gewicht, was die rotierende Masse reduziert. Zusätzlich sorgt die Einlage dafür, das einströmende Gemisch optimal durch die Welle ins Kurbelgehäuse zu leiten. Darüber hinaus wurde die Kurbelwelle mit einer zusätzlichen Beschichtung versehen, bei LRP „DLC Coating“ genannt. Von diesem speziellen Verfahren profitiert vor allem der Kurbelwellenzapfen, dessen Oberfläche geglättet und gehärtet wird, was sowohl Reibung als auch Verschleiß minimiert. Resultat: Mehr Drehzahl, höhere Lebenserwartung. Weiter geht's an der Kurbelwange, wo neben der fast schon obligatorischen Turbofräsung ein zusätzliches Gewicht platziert wurde, um den Rundlauf der Welle zu optimieren und dadurch Vibrationen zu



Eine Silikon-einlage in der veredelten Kurbelwelle begünstigt den Gemischfluss

Durch diverse Bohrungen und die tief eingelassene Brennraumaufnahme werden Position und Gewicht des Kühlkopfs optimiert

minimieren. Als I-Tüpfelchen dreht sich die gesamte Konstruktion in einem Hauptlager mit Keramik-Kugeln – erneut eine Maßnahme zur Reduzierung der Reibung. Insgesamt ist zu verbuchen, dass im Bereich der Kurbelwelle praktisch alle Maßnahmen angewendet wurden, die das moderne Veredeln von Nitromotoren kennt.

Bei so viel Aufwand wollen die übrigen Komponenten des Innenlebens natürlich nicht zurück stehen. Zwei Ölfangnuten am Kolben sorgen für dessen optimale Benetzung mit Schmierstoff. Das Pleuel wurde in Messerform konstruiert, damit es das einströmende Gemisch möglichst wenig am Durchfluss hindert. Unspektakulär ist dagegen das Ergebnis von 16,3 Millimeter Bohrung und 16,8 Millimeter Hub, denn daraus ergibt sich ein Hubraum von 3,49 Kubikzentimeter. Hier waren keine Überraschungen zu erwarten, da praktisch alle Rennserien der bevorzugten Trägermodelle – Offroad-Buggys im Maßstab 1:8 – einen Hubraum von höchstens 3,5 Kubikzentimeter zwingend vorschreiben.



Die Zylinderlaufbuchse in der 360-Grad-Ansicht



Pflicht und Kür: Eine Turbofräsung in der Kurbelwange hat jeder Motor, der etwas auf sich hält – eine vibrationsenkendes Gewicht dagegen nicht

Wegbereiter

Bevor überhaupt Gemisch in den Brennraum strömen kann, muss es zuerst optimal aufbereitet werden. Diesen Job übernimmt ein Aluminium-Vergaser, dessen Einstellungen primär über eine Lowspeed- und eine Highspeed-Nadel zu vollziehen sind. Für einen stabilen Leerlauf sorgt eine zusätzliche Schraube, die auf das Vergaserküken einwirkt. Grundsätzlich nichts Besonderes, aber einen Punkt gibt es hier doch zu beachten. Generell macht es seitens des Konstrukteurs Sinn, die Standgasschraube so zu platzieren, dass sie zwischen Vergaserkörper und Kühlkopf sitzt. Die zweite Möglichkeit, nämlich zwischen Vergaserkörper und Schwungrad, ist die schlechtere. Hier läuft man Gefahr, das Schwungrad bei Justierungen des Standgases mit einem Schlitzschraubendreher versehentlich zu blockieren und den Motor damit abzustellen. LRP hat erstere Möglichkeit gewählt, sodass auch eilige Eingriffe während eines Boxenstopps problemlos möglich sind.

Weitere Setupmaßnahmen des Vergasers können über ein Wechselsystem von Venturi-Einsätzen vorgenommen werden, die werkseitig mit Durchlässen von 6, 6,5 und 7 Millimeter mitgeliefert werden. Mit einem kleinen Durchlass wird die Flussgeschwindigkeit des Gasstroms erhöht, was bei niedrigen und mittleren Drehzahlen die Zylinderfüllung optimiert und dadurch primär für eine gute Gasannahme sorgt sowie das Drehmoment steigert. Die Schattenseite ist dabei, dass die maximale Durchflussmenge sinkt, was auf Kosten der Spitzendrehzahl geht. Je nach Beschaffenheit der Strecke kann die Motorcharakteristik entsprechend abgestimmt werden. Zusätzlich reduziert



Ab Werk werden drei unterschiedliche Venturi-Einsätze mitgeliefert

ein kleiner Venturi-Einsatz den Spritverbrauch. Bei optimaler Konstellation lassen sich dadurch zeitaufwändige Boxenstopps einsparen, was rennentscheidend sein kann.

Damit der Vergaser perfekt arbeiten kann, ist es absolut notwendig, die Wärme des Kurbelgehäuses von ihm fernzuhalten. Andernfalls droht Dampfblasenbildung, die einen optimalen Motorenlauf stark negativ beeinflusst. Diese Aufgabe der Isolierung übernimmt beim ZZ.21C eine Buchse aus temperaturabweisendem Kunststoff, die über den einlassseitigen Vergaserhals gestülpt wurde. Eine einfache, aber funktionale Lösung, die sich in der Praxis längst auch bei anderen Herstellern bewährt hat. Zusätzlich macht es Sinn, das Kurbelgehäuse vorsorglich darin zu unterstützen, seine Wärme an die Außenwelt abzugeben. Das geschieht am besten über Kühlrippen, die zur Vergrößerung der Oberfläche dienen und dadurch der vorbeiströmenden Kühlluft möglichst viele Berührungspunkte bieten. Genau so wurde es an unserem Probanden umgesetzt.

Gegenüberstellung

Vergleicht man den ZZ.21C mit dem ZR.21X, wird schnell klar, dass es sich nicht um eine veredelte Version des ehemaligen LRP-Flaggschiffs handeln kann.

TECHNISCHE DATEN

- Hubraum: 3,49 ccm ■ Hub: 16,8 mm ■ Bohrung: 16,3 mm
- Einlässe: 3 ■ Auslässe: 1 ■ Maximale Drehzahl: 40.000 U/min
- Glühkerze: Turbo ■ Gewicht: 347 g ■ Preis: im Fachhandel erfragen
- Bezug: Fachhandel



Optisch sind sich ZZ.21C und ZR.21X zumindest ähnlich, technisch verbindet sie jedoch kaum etwas

Außer einigen grundsätzlichen Merkmalen wie dem Hubraum haben beide Motoren absolut nichts miteinander gemeinsam. Während der ZRX viele Merkmale italienischer Fertigung aufweist, zeigt der ZZ.21C eher ein asiatisches Gesicht. Letzteres ist allerdings keine Erkenntnis aufwändiger Recherche, sondern lässt sich ganz einfach von dem eingegossen „Japan“-Schriftzug am Kurbelgehäuse ablesen. Ein weiteres Indiz für unterschiedliche Stammbäume sind die neuen WT3- und die etwas kälteren WT4-Glühkerzen, die LRP pünktlich zum Erscheinen des neuen Motors präsentiert und die optimal auf ihn abgestimmt wurden.

LRP legt eine deutliche Schippe drauf: Der ZZ.21C Ceramic verfügt über annähernd jede denkbare Verfeinerung, die ein modernes Triebwerk der absoluten Topklasse mitbringen kann. Vor allem die Kurbelwelle hat hiervon profitiert, was dazu führt, dass man von dem neuen Spitzenmodell neben noch mehr Leistung und einer verbesserten Spritökonomie auch eine erhöhte Lebensdauer erwarten darf. Gute Neuigkeiten also für Piloten von 1:8er-Buggys und -Truggys. Doch so viel Aufwand hat bekanntlich seinen Preis. Wer einen Blick auf das Preisschild werfen möchte, sollte sicherstellen, dass er gut sitzt, denn auch hier setzt der Edel-Zweitakter neue Maßstäbe. Hat man sich aber von dem ersten Schrecken erholt, so siegt rasch die Erkenntnis, dass der ZZ.21C alles bietet, was bei der Jagd auf die letzte Zehntelsekunde von entscheidender Bedeutung ist.



Fast zeitgleich zum neuen Motor stockt LRP das Sortiment an Glühkerzen auf. Eine WT3 ist im Lieferumfang enthalten, optional gibt es noch die etwas kältere WT4



Zwei Einstellnadeln sowie eine wärmedämmende Kapselung sind Teil des Vergaser-Konzepts

▼ Anzeige

Die Adresse für RC-Car-Großmodelle:

rc-car-online.de



Alle HPI, FG, Losi, Smartech- und Carson-Großmodelle sofort lieferbar!

RC-Car-Shop Hobbythek
Nauenweg 55
47805 Krefeld

Tel.: 02151 - 820200
Fax: 02151-8202020





Turbo-Boost



Der ideale Einstieg

Horizon Hobby begeistert Modellbauer – zunächst nur aus der fliegenden Fraktion, später auch RC-Car-Fahrer – gleichermaßen. Marken wie Losi oder Dynamite sind inzwischen fester Bestandteil des Marktgeschehens. Neu hingegen ist die Marke Electrix, die sich auf RC-Cars im Einsteigersegment spezialisiert hat. Eines dieser Fahrzeuge im Maßstab 1:10 ist der 2WD-Buggy Boost.

Text und Fotos:
Martin Borgers

RC-Buggys scheiden seit jeher die Gemüter der Modellbauern. Der eine mag sie, der andere nicht. Wer jedoch ersterer Gruppe angehört, der wird sich an dem ansprechenden Design des Electrix Boost begeistern. In orange-weißer oder alternativ in blau-weißer Farbkombination kommt er daher – einsteigerfreundlich als Ready-to-run-Set. Das heißt, Akku aufladen und sofort kann es losgehen. Sogar die sonst separat zu kaufenden Senderbatterien sind hier dabei. Es empfiehlt sich jedoch längerfristig, auf umweltfreundlichere Senderakkus umzusteigen. Die elektrischen Komponenten sind für die Zielgruppe der Einsteiger völlig ausreichend. Zugunsten des günstigen Preises kommt eine 27-Megahertz-Fernsteuerung zum Einsatz. Dafür darf man sich über ein zweites beiliegendes Quarzpaar freuen. Als Energiequelle dient ein 7,2-Volt-Akku mit 1.800 Milliamperestunden Kapazität der Firma Dynamite.

International

Erstaunlich ist unter anderem, dass das mitgelieferte 500-Milliampere-Stecker-Ladegerät gleich kompatibel zu vier verschiedenen Steckdosensystemen ist. Dies wurde realisiert, indem mittels Schnappverschluss die verschiedenen Steckdosensysteme auf das Lade-

gerät gesteckt werden. Für Hobbyfahrer kann dies nur von Vorteil sein, kann man sich so doch seinem Hobby auch bei eventuellen Aufenthalten im Ausland widmen.

Weiterhin beinhaltet das Set noch einen Innensechskantschlüssel für die Räder und Inbusschlüssel für Ritzel-Einstellung und Zahnradabdeckung. Wer will, kann seine Karosserie übrigens mit den beiliegenden Aufklebern verschönern. Auch die Anleitung kann als gelungen bezeichnet werden. Alle technischen Informationen wie Senderfrequenz, Stellkraft und Geschwindigkeit des Servos sowie Spezifikationen des Fahrreglers sind in einer übersichtlichen Tabelle aufgelistet. Für Einsteiger besonders wichtig sind die Tipps zum richtigen Einstellen des Fahrzeugs und des Senders. So ist beispielsweise sehr anschaulich und gut beschrieben, wie mit Hilfe eines Streifen Papiers das Ritzel-Spiel einzustellen ist. Diese bekannte Methode, bei der der Papierstreifen zwischen Motorritzel und Hauptzahnrad gelegt wird, während man die Schrauben anzieht, liefert ein erstaunlich gutes Ergebnis. Abgesehen davon war das Ritzelspiel von Haus aus perfekt eingestellt. Abgerundet wird die Anleitung durch Explosionszeichnungen von Dämpfern und Fahrzeug, die im Ersatzteilfall auch gleich die benötigte Bezeichnung und die Artikelnummer liefern.



Aufgeräumt zeigt sich das Chassis. Alle Komponenten wurden sauber verbaut

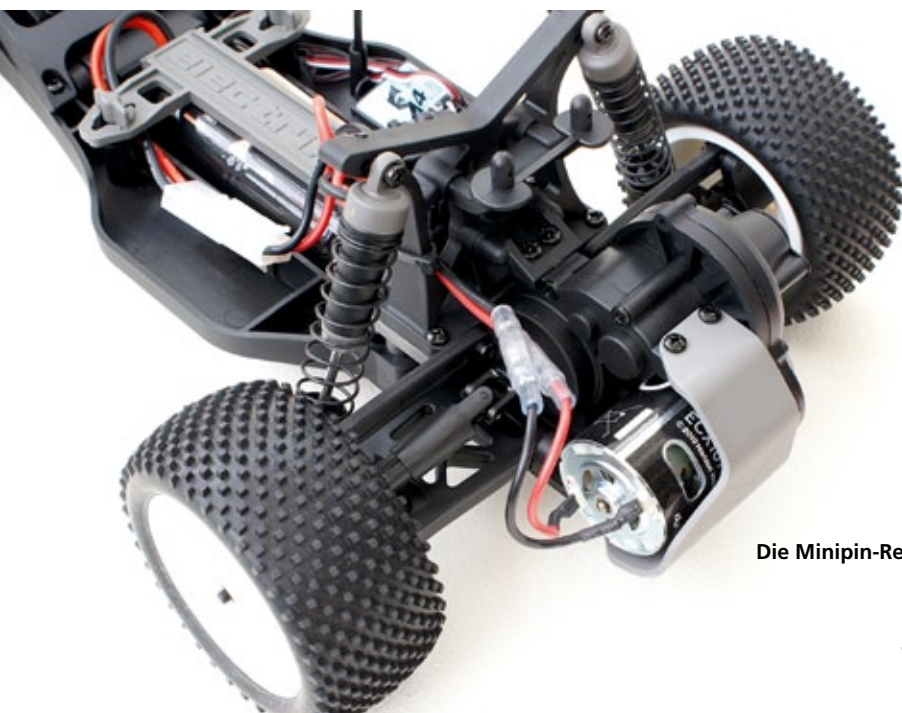
Der Boost von Electrix ist ein typischer Buggy. Die Basis des Modells bildet die aus stabilem Kunststoff gefertigte, sehr steife Plastikwanne, die die Hinterachse samt Antriebstrang und Getriebe mit der Vorderachse verbindet. Besonders gefällt hier der in der Wanne vorhandene Steinchen-Auswurf in Form zweier länglicher Öffnungen auf der Unterseite. Bei Buggys oder Stadiumtrucks staunt man oft nicht schlecht, wie viel Sand und Dreck die kleinen Flitzer während der Fahrt aufsammeln. Zwar kann durch den Steinchen-Auswurf das Aufsammeln von Sand nicht verhindert, aber immerhin minimiert werden.

Klip adé

Der Akku wird, wie bei Buggy-Modellen üblich, längs in eine Führung im Wannenchassis geschoben und mit einem Plastiksteg befestigt. Dabei fällt auf, dass der Steg nicht wie bei anderen Modellen mit Splinten, sondern mit einer Art Drehklemmverschluss gehalten wird. Die Konstruktion scheint an sich gut durchdacht. Falls der Akku jedoch nicht genau die richtige Höhe hat, funktioniert die Klemmung nicht mehr. Der Fahrtest wird zeigen, wie sich die Verwendung anderer Akkutypen, zum Beispiel LiPos, darauf auswirkt.

Im vorderen Teil der Wanne finden Servo und Lenkstänge sowie Servosaver Platz. Das mitgelieferte Servo ist in Sachen Geschwindigkeit und Stellkraft völlig ausreichend. Nach Rechts-links-Gewindestangen in der Lenkung und der Aufhängung sucht man vergeblich. Weder Sturz noch Spur können eingestellt werden. Lediglich an der Umlenkung am Servohorn ist ein Gewinde zu finden, um den Geradeauslauf einzustellen. Aber das Fehlen von Sturz- und Spurgewindestangen kann auch als Vorteil gesehen werden, denn so können unbedarfte Hände wenigstens nichts falsch einstellen. Die Querlenker und die Dämpferbrücke sind, wie das Wannenchassis, aus faserverstärktem und verwindungssteifem Plastik gefertigt. Spur und Sturzstangen dagegen bestehen aus weichem, elastischem Kunststoff und können so bei Crashes die Energie besser absorbieren und brechen nicht.

Am Heck des Modells befinden sich Getriebe und Antriebseinheit. Der 20-Tums-Bürstenmotor ist aus Gründen der Gewichtsverteilung am hintersten Ende des Boost an einer faserverstärkten Kunststoffplatte angebracht.



Schön zu sehen: der einstellbare Slipper, der die Getriebekomponenten vor Belastungsspitzen schützen soll

Die Minipin-Reifen sorgen auf jedem Untergrund für den nötigen Grip



Die Kardanwelle im Teleskopsystem. Außerdem zu sehen: Der Sturz kann nicht über Rechts-links-Gewindestangen eingestellt werden

Von dort überträgt er seine Kraft auf das Hauptzahnrad und das Getriebe. Besonders erwähnenswert ist, dass der Boost über einen stufenlos einstellbaren Slipper verfügt, der das Getriebe und die Zahnräder bei zu großer Belastung, wie sie zum Beispiel beim Springen auftritt, schützt. Das Getriebe wiederum besteht aus einer Reihe widerstandsfähiger Plastikzahnräder und dem Kegeldifferenzial, das zur besseren Haltbarkeit im Inneren grob verzahnte Metallzahnäder aufweist. Über die Kardangelenke wird die Kraft dann, einem 2WD-Fahrzeug entsprechend, nur auf die Hinterachse an die Minipin-Reifen übertragen. Vorne sind buggytypisch schmale Ripprofil-Reifen montiert, die frei in Kugellagern laufen.

Variable Länge

Bei der Kardanwelle fällt auf, dass der Winkel, den Querlenker und Spurstangen einschließen, sehr groß ausfällt, also der Differenzialausgang im Verhältnis zum Ausgang im hinteren Radträger hoch liegt. Dieser Winkel beträgt bei voller Ausfederung zirka 20 Grad. Beim Einfedern würde das natürlich Probleme verursachen, weil die Kardanwelle gestaucht würde. Deshalb wurden die Kardanwellen mit einer Art Teleskopsystem versehen, das ihnen beim Einfedern erlaubt, ihre eigentliche Länge um bis zu einen

Trotz der überschaubaren Leistung des Bürstenmotors rennt das Modell ganz schön flott über die Piste



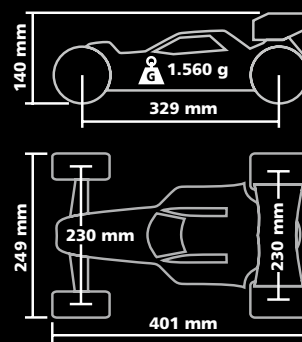
CAR CHECK

ELECTRIX RC BOOST Horizon Hobby

- Klasse: **Elektro-Offroad 1:10**
- Empfohlener Verkaufspreis: **119,99 Euro**
- Bezug: **Fachhandel**

- Technik: **2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Teleskopantriebswellen, komplett kugelgelagert**

- Benötigte Teile: **keine**



Zentimeter zu verkürzen. Wie sich dieses System vor allem in Bezug auf Staub und Sand verhält, wird der Fahrtst zeigen.

Gefedert wird der Boost über vier Öldruckstoßdämpfer. So kann also nicht nur durch das Anbringen von Klips, sondern auch durch das Austauschen von Öl die Federcharakteristik verändert werden. Das Getriebe ist von Haus aus gut geschmiert und gekapselt. Hier hat Schmutz keine Chance. Was hingegen nicht so gut gefällt, ist die nicht hundertprozentig passende Abdeckung von Hauptzahnrad und Ritzel. Hier hat sich das Material offenbar bei der Herstellung verzogen. Beim Testmodell ergibt sich so ein etwa 1,5 Millimeter breiter Spalt, wodurch Sand und Staub hineingelangen und vor allem am Hauptzahnrad für Karies sorgen können. Doch es gibt eine einfache Lösung: einfach aus einer Moosgummimatte eine Art Dichtung für den Deckel bauen und damit den Spalt abdecken. Die so präparierte Abdeckung ist nach der Montage garantiert sand- und staubdicht.

Ansonsten kann am Boost wenig bemängelt werden. Die verwendeten Materialien sind allesamt als hochwertig zu bezeichnen und es finden sich keinerlei Grate oder Ungenauigkeiten, außer bei der Abdeckung. Was besonders gefällt, ist die komplette Kugellagerung des Modells. Es muss also nicht erst im Nachhinein, wie es bei vielen Einsteigerfahrzeugen üblich ist, nachgerüstet werden. Außerdem wurde alles vorbildlich zusammengebaut, eingestellt und lackiert.



Der 27-Megahertz-Empfänger erfüllt seinen Dienst zuverlässig



Gut zu sehen ist die faserverstärkte vordere Dämpferbrücke mit den langen Öldruckstoßdämpfern

Hochwertige Komponenten

Ausgewogenes und einsteigerfreundliches Fahrverhalten

Gute Anleitung

Perfekter Schwerpunkt

Hauptzahnradabdeckung passt nicht 100-prozentig



Kleine Sprünge bereiten viel Spaß. Dank der guten Materialwahl kommen Beschädigungen fast nie vor

Auf die Piste

Nachdem der Akku mit dem Steckerladegerät in rund dreieinhalb Stunden vollgeladen war, ging es zum Einfahren auf die Straße vor der Tür. Erst einmal den Geradeauslauf einstellen und dann langsam an das Fahrzeug gewöhnen. Gleich fällt auf, wie agil der Boost um die Kurven fährt. Der 20-Turns-Motor beschleunigt das Modell ganz ordentlich und auch die Endgeschwindigkeit ist für den Einsteiger angemessen. Hier ist anzumerken, dass der mitgelieferte Fahrregler für bis zu 12 Turns und 7,2 bis 8,4 Volt ausgelegt ist. Dadurch können die ersten Tuningmaßnahmen sehr kostengünstig erfolgen – beispielsweise mit einem stärkeren Motor. Ein Manko ist allerdings, dass am Fahrregler keine Bremsfunktion eingestellt werden kann. Dadurch werden die Zahnräder, das Getriebe und die Reifen übermäßig beansprucht, weil zu schnelle Lastenwechsel durch sofortiges Rückwärtsdrehen des Motors hervorgerufen werden. Zwar schützt der Slipper vor größeren Schäden, dennoch wäre eine einstellbare Bremse, wodurch auch bessere Fahreigenschaften resultieren, wünschenswert gewesen.

Nach dem Einfahren sollte es also ernst werden. Ab in die Sandgrube. Hier zeigt der Boost seine Buggyene. In leichtem bis mittlerem Gelände fühlt er sich so richtig zu Hause und lässt den Sand nur so in alle Richtungen fliegen. Auch das Springen über zuvor präparierte Schanzen ist durch die optimale Schwerpunktverteilung sogar für Einsteiger ein Kinderspiel. Nachdem in der Standardkonstellation einige Akkus leer gefahren wurden, sollte der Boost nun beweisen, wie ihm ein schnelleres Brushlesssystem in Verbindung mit 2s-LiPos zu Gesicht steht. War der Boost vorher schon nicht grade langsam unterwegs, so ist er nun mit dem neuen System ein wahres Geschoss. Mit enormer Geschwindigkeit und einer scheinbar endlosen Staubfahne zieht er seine Bahnen und hängt dabei sogar höherwertigere Konkurrenten ab. Sehr beeindruckend.

Abschließend wurden alle Teile genauestens auf Verschleiß untersucht. Und dabei kam heraus, dass es abgesehen von der Reifenabnutzung und einigen Kratzern am Chassis keinen besonderen Verschleiß gab. Die vorher genannten Teleskopkardans wurden durch Sand und Staub nicht am Ein- und Ausfahren gehindert und auch die Akkualterung hält bei normalen 2s-Hardcase-LiPos sicher. ■

FAZIT

Der Boost ist ein reinrassiger Buggy und soll besonders Einsteigern Spaß am Fahren bringen, ohne viel Aufwand und Hintergrundwissen. Wer also für kleines Geld ein Fahrzeug mit qualitativ hochwertigen Teilen und Tuningpotenzial haben will, für den ist der Boost genau das richtige Modell.

▼ Anzeigen

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

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

Der heiße Draht zu CARS & Details:

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

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

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

Post:
Leserservice
CARS & Details
65341 Eltville

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

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



Die Thunder Tiger Europe GmbH wurde 2004 gegründet. Die Marke Thunder Tiger steht für feinste Qualität im gesamten Bereich des RC-Modellsports und bietet die gesamte Bandbreite des Modellbaus. Dazu gehören Autos, Flugzeuge, Hubschrauber, Boote und die Zubehörpalette (Regler, Lader, Akkutechnik u.v.m.). Unser Mutterkonzern in Taiwan gehört zu den weltweit größten Produzenten dieser Branche. Deshalb genießen wir nicht nur die beste Qualität, sondern können auch blitzschnell auf den Markt reagieren. Wir expandieren stetig und gehören auch in Deutschland zu den führenden Anbietern im RC-Modellsport.

Wir suchen zum 01.10.2011 eine(n) engagierte(n) Mitarbeiter/in im Vertriebsaußendienst

Gebiet: Nord- und Ost-Deutschland

Ihre Aufgaben:
• Sie betreuen einen vorhandenen Kundenstamm und bauen ihn kontinuierlich aus
• Sie planen selbstständig Ihre Außendienst-Touren
• Sie führen Ihr eigenes Home-Office
• Sie entwickeln kreative Verkaufsförderaktionen in Absprache mit der Vertriebsleitung

Ihr Profil:
• Sie haben eine abgeschlossene kaufmännische Ausbildung
• Sie sind ein Vertriebsprofi
• Sie haben Spaß am Reisen
• Sie sind kommunikativ und aufgeschlossen
• Sie haben Kenntnisse im Bereich des RC-Modellsports
• Sie sind fit im Umgang mit Microsoft Office

Wir bieten:
• langfristige Perspektiven in einem modernen Unternehmen
• selbständiges Arbeiten
• abwechslungsreiche Herausforderungen
• ein dynamisches Team
• Dienstwagen auch zur privaten Nutzung
• Festgehalt + faires Bonus- und Provisions-System
• Diensthandy

Haben Sie Interesse? – Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung

per Post an:
Thunder Tiger Europe GmbH
Rudolf-Diesel-Str. 1
86453 Dasing
Zu Händen: Herrn Udo Werner

Per mail an:
Udo.werner@thundertiger-europe.com



Weltpremiere

Der Erste seiner Art



Schnittige Sportwagen mit detailliert ausgeführten Karosserien, vielen Detaillösungen und ganz nebenbei eine ausgeklügelten Technik auf engstem Raum – so kennt man die Mini-Z-Racer von Kyosho im Maßstab 1:24. Doch es geht auch anders. Weltexklusiv stellt CARS & Details einen der ersten Offroad-Mini-Z vor. Der Buggy, der inklusive Funke als Readysset geliefert wird, trägt die Bezeichnung Optima und soll das Außenterrain erobern.

Text und Fotos:
Tobias Meints

Zum Lieferumfang des Buggys gehören neben dem fahrfähig montieren Chassis, das bereits mit einer aufwändig gestalteten Karosserie versehen ist, ein Werkzeugsatz, diverse Zubehörteile, Stoßdämpferöl sowie C-Klipse zur Einstellung der Federvorspannung. Eine Perfex KT-18 Funke, die mit störungssicherer 2,4-Gigahertz-Technik arbeitet, komplettiert das Readysset.

Unter der Haube

Die bekannt beeindruckende Optik der Mini-Z setzt sich auch beim Optima-Buggy fort. Auf dem MB-010-Chassis ist über einen Klippmechanismus eine ansehnliche Karosserie befestigt. Sie basiert auf

den Grundfarben Weiß sowie Blau und wird durch schwarz-gelbe Details akzentuiert. Für das perfekte Finish sorgen Decals wie Schriftzüge und Modellnummer. Die kleinen roten Öldruckstoßdämpfer runden die Gesamtoptik ab.

Befreit man den Mini-Z-Offroader von der Karosserie, präsentiert sich ein sehr kompaktes und aufgeräumtes Chassis. Auf beiden Seiten des Motors in 130er-Baugröße findet sich je eine, mittels Schraube und Schnappverschluss gesicherte RC-Box, die die Elektronikkomponenten des Optima aufnehmen und vor Staub und Spritzwasser schützen. Direkt vor der



Das MB-010-Chassis präsentiert sich aufgeräumt. Die sensiblen Bereiche wie RC-Boxen und das Lenkservo sind staub- und spritzwassergeschützt untergebracht

mit den unteren Querlenkern und lassen sich dank der Befestigung über Kugelköpfe einfach demontieren. Dies ist auch erforderlich, da sie ab Werk noch nicht mit Öl befüllt sind, was sich dank des beiliegenden Dämpferöls jedoch schnell nachholen lässt. Die Federvorspannung kann über die beiliegenden C-Klipse variiert werden. Für Veränderungen des Setups sind an den Dämpferbrücken mehrere Aufhängungspunkte vorhanden. Auf diese Weise lässt sich der Mini-Z-Buggy auf das Streckenlayout abstimmen.

Hochtechnik

Für ordentliche Traktion im Gelände sorgen die breiten High-Grip-Buggyreifen. Die Gummi-Spikes, die das Profil bilden, garantieren gute Bodenhaftung und ein Vorankommen auf nahezu jedem Untergrund. Die Räder sind sowohl an der Vorder- als auch der Hinterachse einzeln aufgehängt und werden von Kunststoff-Antriebswellen in Knochenbauweise angetrieben. Die Lenkung erfolgt über eine solide und nahezu spielfreie Lenkmechanik in Kunststoffausführung, die von dem digitalen Lenkservo in der Front des Optima bewegt wird.

Die RC-Elektronik, die sich in Form von zwei miteinander verbundenen Platinen präsentiert, verfügt serienmäßig über zwei Anschlüsse. An den einen kann ein



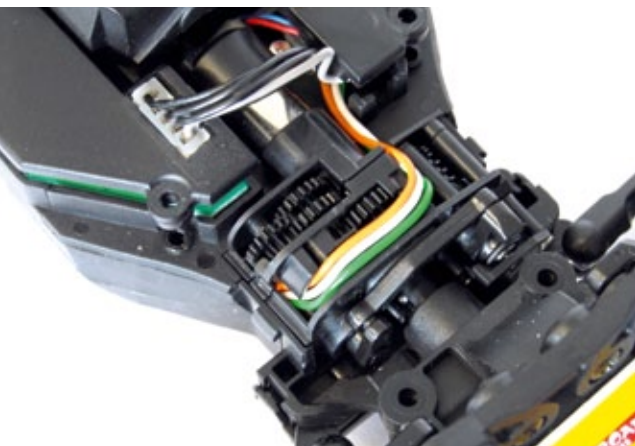
Die Achsen des Buggys sind solide ausgeführt und basieren auf Doppelquerlenkern und Öldruckstoßdämpfern

Vorderachse befindet sich das hochauflösende digitale Lenkservo, das mit einem Corelessmotor ausgerüstet ist. Es verspricht eine schnelle Umsetzung der Lenkbefehle und damit ein gutes Handling des kleinen Flitzers. Zu seinem Schutz werkelt das Servo unter einer Kunststoffplatte, die gleichzeitig den hinteren Teil des Chassis mit der Vorderachse verbindet und somit zur Steifigkeit des Modells beiträgt.

Sowohl die Vorder- als auch die Hinterachse basieren Buggy-typisch auf unteren Querlenkern in Schwingenform sowie einfachen oberen Pendants. Die Öldruckstoßdämpfer verbinden die Dämpferbrücke



Zum Readysset gehört eine Perfex KT-18-Funkfernsteuerung. Zum Betrieb werden vier AAA-Zellen benötigt, die in Magazin-Manier in den Pistolensender eingesetzt werden



Staubgeschützt befindet sich vor der Vorderachse das Digitalservo

Kompletter Lieferumfang
Gutes Fahrverhalten
Hochwertige Komponenten

Nur bedingt geländefähig

separat zu erwerbender Piezo-Kreisel angeschlossen werden, der dazu beiträgt die Fahrstabilität des Offroaders zu verbessern. Dieser registriert Bewegungen um die Hochachse und ist in der Lage, ein Ausbrechen des Fahrzeugs zu verhindern. Beim zweiten Anschluss handelt es sich um die ICS-Schnittstelle. Über diese können das Ansprechverhalten sowie die Leistungsdaten von Servo und Regler ausgelesen, auf einem PC abgespeichert und verändert werden.

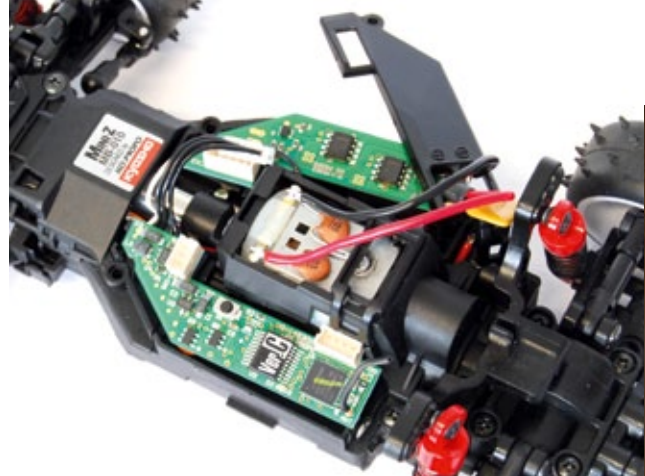
Ebenso fortschrittlich wie das Chassis präsentiert sich auch die Perfix KT-18. Dieser Sender arbeitet mit 2,4-Gigahertz-Technik und liegt gut in der Hand. Im Gegensatz zu üblichen Pistolensendern kann man die KT-18 jedoch nicht auf ihren Fuß stellen. Zu diesem Zweck liegt eine Halterung aus Kunststoff bei, die für einen sicheren Stand sorgt. Zwar ist der Einsatz eines Senderakkus nicht möglich, dafür werden für den Betrieb der KT-18 aber lediglich vier AAA-Zellen benötigt. Gleiches gilt für die Energieversorgung des Optima-Buggys selbst. Auch hier kommen vier AAA-Akkus zum Einsatz, die in zwei Schächten im Boden des Offroaders untergebracht sind.

Action-Time

Funke und Buggy sind einsatzbereit und somit steht der Erstfahrt nichts mehr im Weg. Den ersten Einsatz hat der Offroader auf einer Teppichstrecke. Die Reifen krallen sich mit ihren Gummi-Spikes in den Boden und sorgen für guten Vortrieb. Die Maximalgeschwindigkeit kann überzeugen und Lenkbefehle setzt das Digitalservo schnell und direkt um. Dabei bleibt der kleine Flitzer jederzeit gut beherrschbar und überzeugt mit einer beeindruckenden Bremsleistung.



Die Stoßdämpfer des Mini-Z sind ab Werk nicht befüllt. Das passende Silikonöl liegt dem Set jedoch bei, ebenso wie Klipse zur Einstellung der Federvorspannung



Die gesamte Elektronik ist auf zwei Platinen untergebracht, die miteinander verbunden sind. Zentral ist der Bürstenmotor in 130er-Baugröße verbaut

Zeit, den Untergrund zu wechseln. Bevor der Optima seine Offroad-Qualitäten unter Beweis stellen soll, steht noch eine Fahrt auf relativ glattem Untergrund an. Fliesen und Laminat gilt es zu bewältigen. Dies gelingt dank des niedrigen Schwerpunkts und der griffigen Reifen sehr gut. Tendenzen auszubrechen zeigen sich nur bei schnellen Kurvenfahrten. Somit eignet sich der Mini-Z-Buggy für Teppichstrecken und das heimische Wohnzimmer gleichermaßen. Doch wie schlägt sich der Kleine in freier Wildbahn. Aufgrund seiner geringen Größe sind die tatsächlichen Offroad-Qualitäten sehr eingeschränkt. Unebenheiten, größere Steine oder Kanten stellen für den Optima nahezu unüberwindbare Hindernisse dar. Lediglich auf festen, ebenen Kursen lässt er sich problemlos bewegen und überzeugt hier mit seinem neutralen Fahrverhalten.

Nach einer halben Stunde wird der Buggy auf den Prüfstand gestellt und auf Defekte überprüft. Ergebnis: keine Beanstandungen. Der Optima hat sich trotz seiner Größe und der entsprechend geringen Bodentreue beachtlich geschlagen. Der kleine Offroader macht als Gute-Laune-Racer fürs Wohnzimmer und eine gut präparierte, leicht zu bewältigende Offroad-Strecke gleichermaßen eine gute Figur. ■

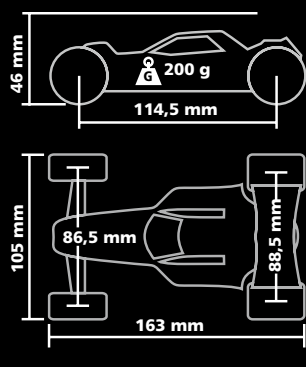
FAZIT

Mini-Z fürs Gelände – dieses Konzept kann überzeugen. Zwar benötigt der Optima-Buggy von Kyosho aufgrund seiner Größe eine Teppichstrecke beziehungsweise eine perfekt vorbereitete Offroad-Piste – nichtsdestotrotz macht der kleine Racer mit seiner ausgefeilten Technik Spaß und eignet sich zudem perfekt als Modell für die Vitrine im heimischen Wohnzimmer.

CAR CHECK

MINI-Z BUGGY OPTIMA READYSSET Kyosho

- Klasse: Elektro-Offroad 1:24
- Empfohlener Verkaufspreis: 239,- Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: 4WD-Antrieb, Einzelradaufhängung, vier Öldruckstoßdämpfer
- Benötigte Teile: acht AAA-Akkus



Vier AAA-Zellen bringen den Optima-Buggy auf Touren. Diese werden in zwei Schächte auf der Unterseite des Modells eingelegt

Cars & Details SIX-PACK



Alle Ausgaben
findest Du unter:

**alles-rund-
ums-hobby.de**

www.alles-rund-ums-hobby.de

**Jetzt 6 Archiv-Ausgaben
Cars & Details für 6 Euro bestellen***

* zuzüglich 2,50 € Versandkosten. Das Angebot gilt für Ausgaben aus den Jahren 2001 bis 2009.

Telefon: 040/42 91 77-100, E-Mail: service@alles-rund-ums-hobby.de

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



Tipps und Hilfestellungen
rund um den Betrieb eines
Wettbewerbs-RC-Cars mit
Verbrennungsmotor.

Artikel-Nr. 11279

Mehr Informationen, mehr Bücher
und mehr Vielfalt im Online-Shop
www.alles-rund-ums-hobby.de oder auf Seite 54.

ACT
EUROPE
Modelle steuern - aber sicher

2,4 GHz
Sender-Erweiterungs-System
Schiffskapitäne, Trucker, Racer

S3D-2,4
Dual FREQ 3 dimensional, 2,4 GHz



S3D-Empfänger

Von 1,8 g bis 42 g,
bis zu 26 Servoausgänge

Für ALLE Sender



nautic Set

€ 249,-

€ 79,-

nautic Converter



ab € 99,-

Set mit Empfänger

Ideal zum Erweitern von Handsendern
und Pult- + Carsendern, nautic
Funktionen bleiben erhalten. Das S3D-
Sicherheitssystem mit überlegener
Reichweite und "Durchsetzungs-
Vermögen", auch bei schwierigsten
Einbaubedingungen in Metallumgebung.
Flexible Antennen-Möglichkeiten

www.acteurope.de



THE NEXT GENERATION

SAKURA XT

V10 Scale Radio Control Touring Car

nur EUR 359,-

WWW. **LMI** Racing .com



IMPRESSUM



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 77-399
redaktion@cars-and-details.de
www.cars-and-details.de

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Christoph Bremer

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

Redaktion
Mario Bicher
Thomas Delecat
Tobias Meints
Jan Schnare
Jan Schönberg
Stefan Strobel

Teamassistentz
Dana Baum,

Autoren, Fotografen & Zeichner
Martin Borgers
Markus Dirks
Jörg Gröger
François Legrand

Grafik
Jannis Fuhrmann, Martina Gnaß,
Tim Herzberg, Bianca Kunze,
Sarah Thomas, Galina Wunder
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 77-199
post@wm-medien.de
www.wm-medien.de

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Anzeigen
Sven Reinke (verantwortlich)
anzeigen@wm-medien.de

Vertrieb
Janine Haase
Telefon: 040/42 91 77-100
service@wm-medien.de

Abo-Service
Leserservice CARS & Details
65341 Eltville
Telefon: 040/429177-110
Telefax: 040/429177-120
E-Mail: service@cars-and-details.de

Druck
Grafisches Centrum Cuno
GmbH & Co. KG
Gewerbering West 27
39240 Calbe
Telefon: 03 92 91/428-0
Telefax: 03 92 91/428-28

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem
Papier. Printed in Germany.

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich

Einzelpreis
Deutschland: € 5,00
Österreich: € 5,80
Schweiz: sFr 8,50
Niederlande: € 5,90
Luxemburg: € 5,90

Bezug über den Fach-, Zeitschriften-
und Buchhandelsbuchhandel.
Direktbezug über den Verlag

Abonnement
Abonnementbestellungen über den
Verlag. Jahresabonnement für
Deutschland
€ 54,-
Ausland
€ 63,-

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

Grosso-Vertrieb
SI special interest GmbH & Co. KG
Nordendstraße 2
64546 Mörfelden-Walldorf
Telefon: 06 10 59/75 06-0

E-Mail: info@special-interest.com
Internet: www.special-interest.com

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

Heft 12/11 erscheint am 15. November 2011

Dann berichten wir unter anderem über ...

... den nagelneuen XRAY/RX8
von SMI Motorsport, ...



... fühlen der Syncro KT-201
von Kyosho auf den Zahn ...

... und fahren den
Team Associated SC10 4x4 Probe.



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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Get READY to ROCK it STRONG! WELT JETZT ALS SHORT EINE DER BESTEN RC PLATTFORMEN DER COURSE TRUCK

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

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



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



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

INFERNO NEO

RACE SPEC

NEU!

- ★ Stabilisatoren an Vorder- & Hinterachse
- ★ Komplett kugelgelagerter Allradantrieb
- ★ KE-25 Hochleistungsmotor m. Resonanzrohr
- ★ KT-201 2.4GHz Synchro-Fernsteuersystem
- ★ Spurstangen mit R/L-Gewindestangen
- ★ Neue Abstützstreben für Getriebekästen
- ★ HighGrip-OffRoad-Reifen
- ★ BigBore Öldruckstoßdämpfer
- ★ Aerodynamisch optimierte Lexankarosse, lackiert und ausgeschnitten

KYOSHO
THE FINEST RADIO CONTROL MODELS®

€ 429.-
Best.-Nr. 31682

CHAMPION INSIDE...!

You Tube

Erlebe den Inferno Neo in Action!
www.youtube.de/kyoshostream

KT-201 2.4GHz Fernsteuerung

- LCD-Display
- 10-Modellspeicher
- Digitale Trimmung
- Dual Rate Funktion

NEU!



NEU! Smartphone
QR Code Link
direkt zum Produkt!

follow us



readyset®

TECHNISCHE DATEN

Länge: 496 mm; Breite: 307 mm; Höhe: 189 mm; Spur (v): 258 mm;
Spur (h): 261 mm; Radstand: 325,5 mm; Reifen (v/h): Ø116 x 44 mm;
Gewicht: 3.400 g; Motor: KE-25; Getriebeübersetzung: 11,7:1

KYOSHO Deutschland GmbH
Nikolaus-Otto-Str. 4 • D-24568 Kaltenkirchen
Helpdesk: +49-4191-932678 • helpdesk@kyosho.de • www.kyosho.de
Lieferung nur über den Fachhandel! • Irrtum vorbehalten!