

AUF DEM PRÜFSTAND: DAS LEISTEN MODERNE LIPO-AKKUS



CARS & DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



ANDROID APP ON
Google play

Erhältlich im
App Store



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

**GEWINNSPIEL:
CARISMA GTB
VON RUDDOG**



So viel Spaß bringt Horizons Drift-Mustang

PFERDESTÄRKE



Ausgabe 11/2016
November 2016
16. Jahrgang

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



ALT IST IN
IconicRC Vintage-Treffen in England



WERKSTATTSERIE:
Nitrotriebwerke richtig warten

TEIL 2



Deutscher Meister 2016 ! Günther Honert mit EVO 2020.1

www.fg-modellsport.de



Kategorie Tourenwagen Modified
Braunschweig 21/08/2016



Souveräner Sieg vor international renommierten Champions auf einer der schönsten und anspruchsvollsten Rennstrecken Deutschlands



Herzlichen Dank an das gesamte FG Team für eine tolle Saison 2016 !



EVO 2020.1



QUALITY PRODUCT
MADE IN FRANCE/GERMANY

READY FOR VICTORY !

DIE GROSSE INSPEKTION ...



... ist für die meisten Autofahrer bei ihren PKW selbstverständlich. In regelmäßigen Abständen wird das wertvolle Fahrzeug eingehend untersucht, um technische Mängel, Verschleißerscheinungen oder sonstige Probleme frühzeitig zu erkennen und gegebenenfalls zu beseitigen. Genauso ernst sollte man es auch mit seinem RC-Car nehmen. Zwar geht es hier nicht um die Sicherheit von Insassen, jedoch stellt man durch gelegentliche Kontrollen und routinemäßige Wartungsarbeiten sicher, dass man lange Spaß mit seinem Modell hat. Denn nur durch rechtzeitiges Erkennen und Beseitigen von Verschleiß oder Defekten ist eine reibungslose Funktion des teilweise hochbelasteten RC-Car-Systems gewährleistet.

Gerade Einsteiger verlassen sich jedoch all zu gerne darauf, dass das neu erworbene RC-Modell aus dem Karton heraus perfekt funktioniert und während der Garantiezeit eigentlich sowieso nicht viel kaputt gehen sollte. Doch die Erfahrung lehrt früher oder später, dass man eben doch noch einiges tun kann,

damit ein RC-Car zuverlässig über lange Zeit funktioniert. Dabei sollten auch weniger erfahrene Modellbauer nicht davor zurückschrecken, dem eigenen Modell mit Schraubendrehern, Zange und Co. zu Leibe zu rücken, um in die Tiefen der Technik einzutauchen. Um die ersten Hürden bei der Wartung und Inspektion von RC-Cars zu nehmen, haben wir mit der letzten Ausgabe eine neue CARS & Details-Grundlagen-Serie gestartet. Damit geben wir Einsteigern, aber auch Fortgeschrittenen einen Leitfaden an die Hand, mit dem sie sich Schritt für Schritt in die Materie einarbeiten können. In ersten Teil ging es um die Wartung von Differenzialen und in der aktuellen Ausgabe zeigen wir, wie man Nitro-Motoren von RTR-Modellen zerlegt, inspiziert und wieder zusammenbaut. Und es werden noch weitere interessante Themen folgen, mit denen jeder zu einem echten Schrauber-profi werden kann.

Darüber hinaus warten in dieser Ausgabe auch wieder zahlreiche andere interessante Themen auf Euch. Daher wünsche ich Euch nun viel Freude beim Lesen des aktuellen Hefts.

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



Thomas Peter, ein Experte für Vintage-Modelle, war auf einem besonderen Oldschool-Event in England und berichtet über die Highlights.

ab Seite 64



Team Magic-Teamfahrer **Philipp Walleiser** hat im Rahmen unseres Testberichts zum E4RS III+ aus dem Nähkästchen geplaudert.

Seite 19

Anzeige



ENTDECKE UNSEREN
HAUPTKATALOG...!



AUCH ALS KOSTENLOSES E-PAPER



http://data.corally.com/epaper_tc-maincatalog-2016-ger/



www.corally.com



22

Großmodelle sind nichts für Anfänger? Doch, denn der Losi Monstertruck XL von Horizon Hobby ist nach dem Auspacken in wenigen Minuten startklar



Wer lange Freude an seinem Nitro-Modell haben will, der muss es pflegen. Im zweiten Teil unserer Werkstatt-Serie zeigen wir, wie es richtig geht

30



64

Vintage-Modelle sind immer mehr im Kommen. Das belegen auch die Teilnehmerzahlen des IconicRC-Events in England. Wir waren vor Ort

MARKT

12 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

CARS

16 TEAM MAGIC E4RS III+ VON HRC DISTRIBUTION

22 LOSI MONSTERTRUCK XL VON HORIZON HOBBY

34 FIRST LOOK: SOAR 998 EP VON GRAUPNER

46 TEAM C TM2 V2 VON ABSIMA

>> 60 VATERA FORD MUSTANG VON HORIZON HOBBY

70 XRAY XB2 VON SMI MOTORSPORT

76 TEAM ASSOCIATED RC8B3E VON LRP ELECTRONIC

TECHNIK

>> 30 WERKSTATT-SERIE TEIL 2: WARTUNG UND PFLEGE VON NITRO-MOTOREN

>> 36 GRUNDLAGEN ZU MODERNEN LIPO-AKKUS

SPORT

6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE

52 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN

58 TERMINE

>> 64 ICONICRC-VINTAGE-RENNEN IN ENGLAND

STANDARDS

42 FACHHÄNDLER

44 CARS & DETAILS-SHOP

57 GEWINNSPIEL

82 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

BOLD & POWERFUL

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



Stampede VXL
36076-3



Bandit VXL
24076-3

Courtney Force
EDITION



Rustler VXL
37076-3

Velineon
EXTREME BRUSHLESS POWER



VELINEON VXL-3S
Waterproof Electronic Speed Control

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

TRAXXAS
The Fastest Name In Radio Control®

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

TRAXXAS **LRP** **SANWA**
THE 2.4GHz SPECIALISTS
HUDY **YELLOWRC** **castle**
XRAY **PL** **FF**

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



Erhältlich im **App Store**

ANDROID APP ON **Google play**

Windows **Phone**

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

100 JAHRE BMW SONDERAUSSTELLUNG IM TECHNIK MUSEUM SPEYER

In diesem Jahr feiert die Marke BMW ihren 100. Geburtstag. Anlässlich dieses Jubiläums zeigt das Technik Museum Speyer ab dem 07. Oktober 2016 die neue Sonderausstellung „100 Jahre BMW – Faszination Bayerische Motoren Werke“. Zu sehen sind unter anderem eine Junkers Ju-52 mit BMW-Sternmotoren, das erste Motorrad von BMW – eine R32 –, das Kultfahrzeug Isetta und ein BMW 507. Aber auch der sportliche Bereich ist mit einem BMW 2002 Turbo, einem BMW M1 und einem Alpina 3.0 CSL Gruppe 5 abgedeckt. Die Sonderausstellung „100 Jahre BMW – Faszination Bayerische Motoren Werke“ läuft vom 07. Oktober 2016 bis zum 31. März 2017 und ist täglich von 9 Uhr bis 18 Uhr geöffnet. Die Ausstellung ist im regulären Eintrittspreis des Museums enthalten. Internet: www.technik-museum.de/bmw <<<<



So sieht er aus, der neue 1:8er-Buggy AB2.8 BL von Absima

ERLKÖNIG

NEUER 1:8ER VON ABSIMA

Das Nürnberger Unternehmen Absima hat im September dieses Jahres eine spannende Neuheit für alle Offroad-Fans angekündigt. Beim AB2.8 BL handelt es sich um einen Buggy im Maßstab 1:8. Das Modell verfügt über zahlreiche klassentypische Features wie beispielsweise vier Öldruckstoßdämpfer mit Aluminiumteilen, solide Doppelquerlenker-Achsen, Rechts-links-Gewindestangen und Allradantrieb mit zwei Kegelraddifferenzialen. Das Besondere ist jedoch den Antrieb. Denn laut Absima soll der augenscheinlich eher kleine Brushlessmotor dank einer sauberen Abstimmung auch mit nur einem Antriebsakku für Geschwindigkeiten von rund 70 Kilometer pro Stunde sorgen. Die Lieferung erfolgt als RTR-Modell inklusive Sender zum Preis von 259,95 Euro. Internet: www.absima.com <<<<

ABGEHOBEN

RENN-SIMULATION DER BESONDEREN ART



Martin Müller, bisher hauptsächlich in Modellflieger-Kreisen bekannt, hatte die Idee zur neuen Rennsimulation

Was dieser Airbus in einem RC-Car-Magazin verloren hat? Ganz einfach: Erbauer des fliegenden Highend-Indoor-Modells, das einige Leser sicherlich von verschiedenen Messen kennen, ist Martin Müller. Der Tüftler aus Speyer ist bisher vor allem in Modellflieger-Kreisen als Pionier bekannt. Mit seinem technischen und fliegerischen Know-How hat er die Indoor-Szene mit eigenen Konstruktionen und Ideen geprägt, wie kaum ein zweiter.

Der abgebildete Airbus spiegelt dabei seinen hohen Anspruch wider. Denn das Modell sieht nicht nur aus wie das Original und ist mit etlichen realistischen Funktionen ausgestattet, sondern er fliegt dank extremer Leichtbauweise auch so, wie das mantragende Vorbild. Nicht nur die Abmessungen des Modells sind im Maßstab 1:22 gehalten, sondern auch die Geschwindigkeit ist naturgetreu. Diese Idee – etwas Großes im Modellbau so originalitätsnah wie möglich wiederzugeben – ist auch die Basis von Müllers neuestem Projekt. Dabei handelt es sich um eine Autorenn-Simulation für Smartphones. Die Besonderheit dabei jedoch: Das Fahrzeug, welches der Spieler bedient, ist real und fährt tatsächlich. Es handelt sich um ein kleines RC-Car mit schnittiger Karosserie. Gerade klein genug, um auf fast jedem Schreibtisch Spaß haben zu können. Das klingt nicht nur spannend, sondern ist auch eine vollkommen neue Umsetzung einer Renn-Simulation. Die Serienproduktion soll mittels Crowdfunding realisiert werden, das noch dieses Jahr startet. Die Serienreife wird für Mitte 2017 angestrebt. Einen ausführlichen Bericht mit allen Infos zu diesem spannenden Projekt sowie ein großes Interview mit Martin Müller gibt es in der kommenden Ausgabe von CARS & Details. Internet: www.sturmkind.com <<<<



DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN

Der Urlaubsmonat August ist traditionell auch die Zeit der Deutschen Meisterschaften. Hier haben viele Vereine den Anspruch, die schönste und beste Deutsche Meisterschaft für die Fahrer auszurichten. Auch in diesem Jahr gab es wieder einige nennenswerte Events.

Vom 19. bis zum 21. August trafen sich die Großmodellfahrer beim MSC Polizei Braunschweig, um dort ihren Deutschen Meister zu küren. Die gesamte Mannschaft rund um Martin Mollet hat keine Kosten und Mühen gescheut, um den Fahrern vom ersten Moment an eine würdige Deutsche Meisterschaft zu ermöglichen. Bereits im Vorfeld wurden alle Teilnehmer ständig über den aktuellen Stand der Vorbereitungen informiert. Auch während der Veranstaltung wurde dort eine sehr gute Öffentlichkeitsarbeit geleistet und auch die Zuschauer wussten ständig, welcher Fahrer auf welcher Position liegt, wenn das Feld mal wieder unübersichtlich war. Darüber hinaus gab es einen Live-Stream im Internet, sodass wirklich jeder direkt oder indirekt an dem Event teilnehmen konnte. Dadurch sahen viele Zuschauer vor Ort oder von zu Hause aus, wie Günter Honert Deutscher Meister und gleichzeitig Meister 40+ in der Klasse VG5TWMO wurde. Jugendmeister in dieser Klasse wurde Tobias Bandhuber. In der Klasse VG5TWST wurde Silvio

Böhmichen Deutscher Meister und gleichzeitig Meister 40+, Luca Voiges errang den Jugendmeister- und Miles Treutler den Juniorenmeister-Titel.

Auch die größte Klasse im DMC, OR8, fand im August mit der Deutschen Meisterschaft ihren Höhepunkt. Der erste Lauf in Sand am Main und der zweite Lauf in Meiningen in Thüringen. Beide austragende Vereine sind bereits erfahren als Ausrichter der Deutschen Meisterschaften und entsprechend hoch waren auch die Erwartungen der Fahrer, als sie in Sand ankamen. Dort erwartete sie wie immer eine bestens präparierte Strecke, die Stimmung wurde aber durch den ununterbrochenen Regen am Freitag etwas getrübt. Die Stimmung hellte sich dann jedoch am Abend auf: Zum einen versprach der Wetterbericht für Samstag und Sonntag bestes Wetter, zum anderen heizte die engagierte Band zusammen mit zwei Tänzerinnen den Fahrern kräftig ein. Enge Zweikämpfe am Samstag in den Vorläufen und am Sonntag in den Finalläufen sorgten dann für viele spannende Momente und ein tolles Finale, bei dem

sich Jörn Neumann den Sieg des ersten Laufs und viele Punkte für den zweiten Lauf in Meiningen sichern konnte.

Auch in Meiningen fanden die Fahrer eine bestens präparierte Piste und einen rührigen Ausrichter vor. Die Wetterbedingungen waren konstant trocken, trotzdem hatten die Fahrer große Probleme, ihre Fahrzeuge auf die Fahrbahnbeschaffenheit einzustellen. Dies gelang nicht allen perfekt und so war in den schnellen Kurven neben viel Geschick manchmal auch etwas Mut gefragt. Davon am meisten hatte offensichtlich Burak Kilic, der den zweiten Lauf in Meiningen nach einem über das gesamte Finale andauerndem Zweikampf mit Carsten Keller gewann. Jörn Neumann fuhr ein eher taktisches Rennen, ließ die beiden ziehen und fuhr einen dritten Platz sicher nach Hause, was ihm auch den Titel Deutscher Meister OR8 sicherte. Deutscher Meister 40+ wurde Daniel Reckward, Jugendmeister wurde Micha Widmaier und Juniorenmeister Tom Sommer.

Norbert Rasch
DMC-Präsident



KLICKTIPP

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



In der Juniorenwertung setzte sich beim zweiten DM-Lauf der Buggys Tom Sommer vor Berkan Kilic und Ilias Reise durch



Die Sieger der Buggy-DM-Jugendwertung in Meiningen: 1. Micha Widmaier, 2. Sebastian Winterstein, 3. Aron Münster



ZWEIRAD-RENNER

Text: Michael Klaus
Fotos: Karsten Hartinger

RC-BIKE-WM IN LEIPZIG

ERGEBNISSE

SUPERBIKE

- 1 Antoine Brunet
- 2 Michele Repetati
- 3 Stefan Polydor
- 4 Simone Nascosti
- 5 Clark Wohlert
- 6 Marcus van Elling
- 7 Peter Kahler
- 8 Frederik van Elling
- 9 Marc Lutz
- 10 Mario Lopez

STOCKBIKE

- 1 Fabio Tosti
- 2 Steve Olanier
- 3 Vojin Pantovic
- 4 Andrea Ottina
- 5 Andreas Minaschek
- 6 Mario Molinari
- 7 Hagen Theilig
- 8 Dario Costi
- 9 Simon Lancaster
- 10 Thomas Feilner

NITROBIKE

- 1 Massimiliano Ciccacci
- 2 Martin Hähn
- 3 Søren Jørgensen
- 4 Mauro Cavallari
- 5 Jorge Esteve Mayor
- 6 Rudolf Grahamer
- 7 Marco Giovannini
- 8 Uwe Beckmann
- 9 Pavel Hanzel
- 10 Klaus Steinhübl

Heiße Öfen, quietschende Reifen und atemberaubenden Schräglagen: Deutschland war in diesem Jahr Gastgeber für die RC-Bike-Weltmeisterschaft in der Messestadt Leipzig. Der MRC-Leipzig trug das Event auf der vereinseigenen Rennstrecke Mitte August aus. Das Highlight für Freunde des RC-Bike-Sports fand nach 2009 bereits zum zweiten Mal bei dem Verein statt.

Die permanente Rennstrecke des MRC-Leipzig ist mit dem flüssig zu fahrenden Streckenlayout perfekt für RC-Bikes geeignet. Auf den 360 Metern Streckenlänge zeigten die Teilnehmer aus dem In- und Ausland während der Weltmeisterschaft ihr Können und spektakuläre Fahrmanöver. Platz zum Schrauben war im rund 160 Quadratmeter großen, überdachten Fahrerlager ausreichend vorhanden. Mit großen Rennen haben die Leipziger bereits Erfahrung. Mehrere regionale Events, EFRA-GPs, Deutsche Meisterschaften und die Europameisterschaft VG5TW wurden auf der Strecke ausgetragen.

Wer bremst, verliert

Bei der diesjährigen WM ging es in drei Klassen um den Titelgewinn. Diese sind in Stock, Nitro-bike und Superbike unterteilt. In der Stock-Klasse dürfen Bikes mit einem vorgeschriebenen Regler und Motor gefahren werden. Eine Vorderradbremse ist nicht erlaubt. In Superbike ist dies wiederum alles frei. Nitrobike ist Bikes mit Verbrennungsmotor vorbehalten. Diese Klasse war mit dem tollen Sound sehr nah am Original dran. Bevor mit den Vorläufen begonnen wurde, gab es einen Schönheitswettbewerb unter den teilnehmenden Bikes. Diesen gewann Thomas Feilner mit seiner Yamaha in Moviestar-Lackierung, wie diese von Valentino Rossi im großen Motorsport gefahren wird.

Während des Trainings wurde am perfekten Setup gefeilt – in den Vorläufen muss die Abstimmung schließlich passen. Aber es kam anders, denn die Vorläufe in Leipzig waren ein Lotteriespiel. Zwischendurch regnete und nieselte es immer wieder, sodass



Nicht nur für die Fahrer auf dem Stockbike-Podium gab es eine Champagnerdusche

die Streckenverhältnisse sich ständig änderten. In der Klasse Nitrobike gaben die Italiener den Ton an. Nach den Vorläufen führte Marco Giovannini vor seinem Landsmann Mauro Cavallari, Massimiliano Ciccacci, Søren Jørgensen und Martin Hähn die Rangliste an. In Stock war Fabio Tosti am schnellsten – vor Andreas Minaschek, Steve Olanier, Vojin Pantovic und Mario Molinari. Antoine Brunet holte in der Superbike-Klasse vor Michele Repetati, Mario Lopez, Fredrik von Elling und Clark Wohlert die Pole-Position und konnte in den Finals von vorne starten.

In den entscheidenden Finals waren die Wetterverhältnisse nur zu Beginn noch etwas feucht. Dies änderte sich schnell und die Sonne ließ sich blicken. In der Klasse Stock blieb in den Finalläufen ein Startplatz frei, da Thomas Feilner die Moderation übernahm und auf seinen Start verzichtete. Den Sieg holte sich Fabio Tosti (RG Evolution BK01R) vor Steve Olanier (RG Evolution BK01R), Vojin Pantovic (Jabber), Andrea Ottina und Andreas Minaschek (Jabber).

JETZT DOWNLOADEN

Entdecke, was möglich ist



DAS DIGITALE MAGAZIN – JETZT ERLEBEN

 rcdrones

Weitere Informationen unter www.rc-drones.de



Antoine Brunet (links, Weltmeister Superbike), Michele Repetati (Mitte, Vizeweltmeister Superbike) und Fabio Tosti (rechts, Weltmeister Stockbike) zeigen ihre Trophäen bei der Weltmeisterschaft. Sie fahren die RG Evolution BK01R und damit das erfolgreichste RC-Bike dieser Weltmeisterschaft

Spritfresser

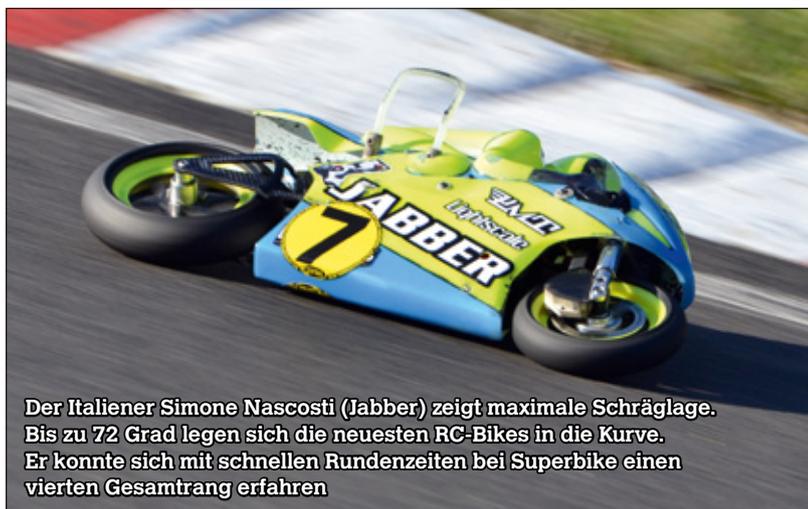
In der Klasse Nitrobike ging es mit den beiden Halbfinals los, die über 20 Minuten und mit einem Tankstopp ausgetragen wurden. Die zehn schnellsten Piloten fuhren im Laufe des Tages dann in dem 30-minütigen Finale um den Weltmeistertitel. Bis zum ersten Tankstopp lag Marco Giovannini in Führung, aber technische Probleme warfen ihn zurück. Danach lieferten sich Lokalmatador Martin Hähn und Massimiliano Ciccacci einen packenden Kampf um den Sieg. Nach einer kleinen Berührung der beiden Führenden lag Massimiliano vorne. Martin blieb aber dran, doch ein Fahrfehler warf ihn etwas zurück. In der letzten Minute kam Martin nach einem Fehler vom Führenden noch einmal ran, aber es reichte nicht mehr zum Sieg. Dieser ging an Massimiliano Ciccacci (Nuova Faor) vor Martin Hähn, Sören Jörgensen, Mauro Cavallari und Jorge Esteve Mayor.

Eine starke Leistung zeigte Antoine Brunet (RG Evolution BK01R) aus Frankreich. Er machte mit zwei Laufsiegen vorzeitig seinen Titelgewinn klar. Dahinter sicherte sich Michele Repetati den Vizemeistertitel (RG Evolution BK01R) vor Stefan Polydor (Jabber). Bester Deutscher wurde Clark Wohler (Jabber) auf Platz 5.

Bei der Technik wurde auf Fabrikate von Jabber, RG Evolution (BK01) und Nuova Faor (T15) gesetzt. Für den nötigen Griff stellten sich GRP-, aber auch PMT-Reifen als gute Wahl heraus. Natürlich wurde an den Bikes getüftelt und einige Umbauten durchgeführt. Wie bei den RC-Cars bieten die Bikes zahlreiche Einstellmöglichkeiten am Fahrwerk. Selbst die Federung und Bremse an der Vorderachse können individuell an den Fahrstil angepasst werden.

Zu guter Letzt

Die Leipziger hatten sich für die Teilnehmer aus 13 Ländern bei der WW 2016 einiges einfallen lassen. Damit sind die sechs Tage rund ums RC-Bike wie im Flug vergangen. Alle zogen ein positives Fazit von diesem Event und es bleibt zu hoffen, dass sich vielleicht noch ein paar Anhänger für die kleinen Bikes begeistern lassen. <<<<<



Der Italiener Simone Nascosti (Jabber) zeigt maximale Schräglage. Bis zu 72 Grad legen sich die neuesten RC-Bikes in die Kurve. Er konnte sich mit schnellen Rundenzeiten bei Superbike einen vierten Gesamtrang erfahren

www.rcaction.de

> Neu im Sortiment von rc-shop.ch sind die Produkte vom Team Associated. Fahrzeuge, Ersatzteile und noch vieles mehr können ab sofort ab Lager bestellt werden. So zum Beispiel der RC10B6 und der RC10B6D.



> Der Japaner Naoto Matsukura hat Mitte August die 1:12er-IFMAR-Weltmeisterschaft in China gewonnen. Dies ist bereits der vierte Titel in der 1:12er-Onroad-Klasse für den Roche-Fahrer, der von Jahrhundert-Talent Masami Hirosaka gefördert worden ist. Seinen ersten Weltmeistertitel gewann er im Jahr 2008 als 15-Jähriger.



> Raceform hat den Evolver-Auto-Ständer auf den Markt gebracht. Der hochwertige, aus Plexiglas gefertigte Ständer kann für 1:10er- und 1:8er-Fahrzeuge verwendet werden. Schaum-Pads schützen den Ständer vor Kratzern. Erhältlich ist der praktische Helfer in verschiedenen Farben.



> Der neue XRAY X12 – ein Pan-Car im Maßstab 1:12 – steht schon bald in den Startlöchern als 2017er-Neuheit. Außer dem neu veröffentlichten Teaser von XRAY gibt es allerdings noch keine weiteren News.



www.rcaction.de

Ripmax

Futaba

T4PV **NEU**
Art.Nr. P-CB4PV

T4PXR
Art.Nr. P-CB4PXR/EU

T4PX
Art.Nr. P-CB4PX



Aktion gültig vom
01.10. bis 30.11.2016
(Kaufdatum des zur
Aktion berechtigten Senders).
Zusätzlicher Empfänger:
Futaba R304SB-E, Art.Nr. P-R304SB-E
Teilnahmebedingungen sowie alle Infos zur
Aktion unter: <http://www.rc-service-support.de>

Beim Kauf einer Futaba 4PX/PXR
oder 4PV ein Empfänger
GRATIS!



Web:
www.ripmax.de



www.facebook.com/RCSupport

Ripmax

Stuttgarter Strasse 20/22 • 75179 Pforzheim

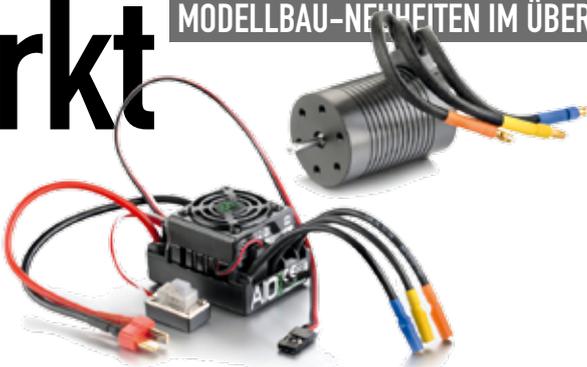
Tel.: +49 (0) 72 31 - 4 69 41 0

Mail: info@rc-service-support.de

Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK

„Thrust BL ECO“-
Brushlesscombo
von Absima



ABSIMA

Absima bietet mit dem „**Thrust BL ECO**“ eine neue Brushlesscombo für 1:10er-Modelle an. Das Set beinhaltet einen wasserdichten 50-Ampere-Regler inklusive Lüfter mit T-Plug-Stecker sowie motorseitig 3,5-Millimeter-Goldkontakt-Steckern. Er kann mit 2s- bis 3s-LiPos betrieben werden und stellt ein 6-Volt-BEC mit 3 Ampere zur Verfügung. Über einen integrierten Setup-Knopf sind zahlreiche Features programmierbar. Der 48,5 × 38 × 32 Millimeter messende Regler wiegt 90 Gramm. Der zugehörige Brushlessmotor hat eine spezifische Drehzahl von 3.421 Umdrehungen pro Minute und Volt, verfügt über vier Pole und entspricht der 540er-Baugröße. Die Combo ist 3s-Kompatibel und funktioniert sensorlos. Der Preis: **84,95 Euro**.



Track Tool Set
von Absima

Das neue Absima **Track Tool Set** besteht aus sechs verschiedenen Schraubendrehern. Dazu zählen Innensechskant-Schlüssel in den Größen 1,5 sowie 2 oder 2,5 Millimeter, ein Kreuzschraubendreher in 5 Millimeter sowie zwei Steckschlüssel – einmal 5,5 und einmal 7 Millimeter. Der Preis für das Set: **29,95 Euro**.



Traxxas Raptor
im Sortiment
von Freakware

FREAKWARE

Der **Traxxas Raptor** ist neu im Sortiment von Freakware. Es handelt sich dabei um einen 1:10er-Short Course-Truck mit 2WD-Heckantrieb, der fahrfertig inklusive Akku ausgeliefert wird. Zu den Besonderheiten des Offroaders zählen unter anderem die offiziell lizenzierte Lackierung der Ford F-150 SVT Raptor Replica-Karosserie, ein TQ 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem, ein Titan-12-Turns-Brushlessmotor in 550er-Baugröße sowie ein wasserdichter Regler und wasserdichtes Lenkservo. Der Antriebsstrang wartet mit einer Rutschkupplung und einem Metallgetriebe auf. Die Reifen sind auf satinierten 2.2 Slash-Felgen montiert. Der Preis: **309,95 Euro**.



ARRMA Senton 6S
von Hobbico

HOBBICO

Hobbico präsentiert den **ARRMA Senton 6S** in der Version 2. Der Short Course-Truck im Maßstab 1:10 ist mit einem 6s-Brushlessantrieb ausgestattet und wird fahrfertig ausgeliefert. Als Besonderheit kann das Modell mit den Tuning-Teilen des Team Durango DESC10 noch weiter optimiert werden. Der Offroadler ist mit einem wasserdichten ADS-15Mv2 High Torque-Servo mit Metallgetriebe, einem wasserdichten BLX185 ESC 3S-6S-Regler mit LiPo-Schutz sowie einem neuen BLX4074 2.050-kv-Brushlessmotor ausgestattet. Zu den Features zählen ein kompletter Metall-Antriebsst, Aluminium-Big-Bore-Stoßdämpfer, Pivot-Ball-Aufhängung vorne, Stabilisatoren vorne und hinten, eine komplett Kugellagerung und vieles mehr.

Das 560 Millimeter lange und 292 Millimeter lange Modell wiegt rund 3.700 Gramm und kostet **519,99 Euro**.

ARRMA Kraton 6Sv2
von Hobbico

Der **ARRMA Kraton 6Sv2** von Hobbico ist die überarbeitete Version des bewährten Brushless-Truggy-Monsters. Der Offroadler im Maßstab 1:8 hat eine Länge von 595 Millimeter und wiegt rund 4.540 Gramm. Die Elektronik besteht aus einem ADS-15Mv2 High Torque-Servo mit Metallgetriebe, einem ARRMA BLX185-Regler sowie einem ARRMA BLX4074 2.050-kv-Brushlessmotor. Sie ist komplett wasserdicht und für den Betrieb an bis zu 6s-LiPos ausgelegt. Der Preis beträgt **499,99 Euro**.

Der **Axial Grave Digger Monster Jam Truck** von Hobbico ist ein 4WD-RTR-Modell und eine detailgetreue und offiziell lizenzierte Replica des weltberühmten Grave Digger Monster Trucks aus der Monster Jam-Rennserie. Der Offroad im Maßstab 1:10 verfügt über eine detaillierte, farbige Karosserie mit Käfing und Interieur samt Fahrerfigur, 2,2-Zoll-BKT Monster Jam-Truck-Reifen und Aluminium-Öldruckstoßdämpfer sorgen für gutes Vorankommen in nahezu jedem Gelände. Der Allradantrieb mit Stahl-Antriebswellen und -Radachsen sowie ein verwindungssteifes Rohrrahmen-Chassis mit Überrollkäfig Aufhängungen verleihen dem Modell das charakteristische Fahrverhalten. Das 483 Millimeter lange und rund 2.870 Gramm schwere Modell kostet ohne Akku, Ladegerät und Senderbatterien **459,99 Euro**.

Axial Grave Digger
Monster Jam Truck
von Hobbico



HERSTELLER Kontaktdaten

ABSIMA
 Gibitzenhofstraße 127a, 90443 Nürnberg
 Telefon: 09 11/65 08 41 37, Fax: 09 11/65 08 41 40
 E-Mail: info@absima.com
 Internet: www.absima.com

CUSTOM-RC
 Görzerstr. 108, 81549 München
 Internet: www.custom-rc.de
 E-Mail: info@custom-rc.de

FREAKWARE
 Karl-Ferdinand-Braun-Straße 33, 50170 Kerpen
 Telefon: 022 73/60 18 80, Fax: 022 73/601 88 99
 E-Mail: info@freakware.com
 Internet: www.freakware.com

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

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

MODELLBAU LINDINGER
 Industriestraße 10, 4565 Inzersdorf, Österreich
 Telefon: 00 43/75 82/81 31 30
 Fax: 00 43/75 82/813 13 17
 E-Mail: office@lindinger.at
 Internet: www.lindinger.at

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

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

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

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

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

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



HB D815 V2
 von LRP electronic

Neue LiPos von LRP electronic

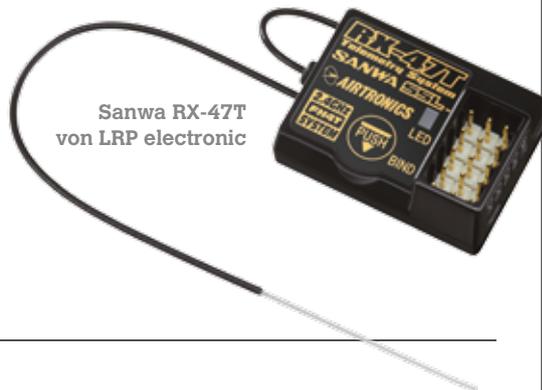
LRP ELECTRONIC

Das Weltmeister Auto von Ty Tessmann – der **D815** – kommt nun in einer V2-Version. Enthalten sind neben dem normalen Komplett-Bausatz des 1:8er-Buggys auch etliche Tuningteile, die sonst nur optional erhältlich waren. Damit ist der D815 laut Hersteller noch schneller, noch individueller einstellbar und noch einfacher zu fahren. Das nun mit beiliegende „Extended-Chassis“ ist 4 Millimeter länger und erlaubt dadurch einen längeren Radstand. Dies kommt dem Fahrverhalten vor allem bei unebenen Pisten zugute. Das Auto liegt dadurch deutlich stabiler. Durch die zusätzlichen Einstellmöglichkeiten der ebenfalls beiliegenden CFK-Teile für Ackermann und hinteren Radträger lässt sich das Handling des D815 V2 nochmals verbessern. Der Preis: **629,99 Euro**.

Von LRP electronic gibt es neue **Akkus** für verschiedene Anwendungsbereiche im RC-Car-Sport. Erhältlich sind Stick-Packs und Shorts mit Kapazitäten von 7.500 beziehungsweise 8.000 Milliamperestunden bei den Stick-Packs und 2.600 beziehungsweise 4.900 Milliamperestunden bei den Shortys. Die beiden Akkus mit der jeweils größeren Kapazität zählen zur

„Outlaw“-Linie und entsprechen daher nicht den gängigen Wettbewerbsreglements. Die Preise liegen zwischen **53,99 Euro** für den kleinen Shorty und reichen bis **114,99** für den großen Stick-Pack.

Der neue **Sanwa RX-47T** ist mit seinen 6,6 Gramm ein superleichter Vierkanal-Empfänger, der Sanwa Super Response (SSR) und Sanwa Secure Link (SSL) kompatibel ist. Zudem ist er telemetriefähig und kann Daten wie Drehzahl und Temperaturen direkt aus Reglern der Sanwa Super Vortex-Reihe auslesen. Zusätzliche Sensoren werden dazu nicht benötigt. Der Empfänger kostet **89,99 Euro**.



Sanwa RX-47T
 von LRP electronic

MODELLBAU LINDINGER

Der **Kaiser XS** von Thunder Tiger ist nun bei Modellbau Lindinger erhältlich. Es handelt sich dabei um einen Monstertruck im Maßstab 1:14, der komplett fahrfertig geliefert wird. Dank wasserdichter Komponenten sind auch Fahrten bei Nässe kein Problem für das Elektromodell. Die Lieferung erfolgt inklusive Regler, Motor, Servo, Pistolen-Fernsteuerungs-System, Akku und Ladegerät. Zu den Features zählen eine am Original orientierte Fahrwerkskonstruktion mit toller Optik und hochwertigen Gewinde-Stoßdämpfern, die ein Vorankommen in nahezu jedem Gelände ermöglichen. Der Kaiser XS ist mit Vierlink-Pendel-Achsen und Spool-Durchtrieben ausgestattet ein spezieller Bürstenmotor mit hohem Drehmoment sorgt für Vortrieb. Der Preis des in silber oder rot erhältlichen Modells liegt bei **179,99 Euro**.

Kaiser XS von Thunder Tiger
 bei Modellbau Lindinger



Markt

ROBITRONIC

Der **SkyRC NC2600 Lader & Analyzer** von Robitronic ist ein Ladegerät, das eine Reihe an Funktionen aufweist. Der Lader verfügt über vier Schächte für Mignonakkus (AA) sowie vier Schächte für AAA-Batterien und ist in der Lage, AA- und AAA-Akkus gleichzeitig zu laden.

Aufgrund der unterschiedlichen Kapazität, kann der Ladestrom entsprechend einzeln oder für alle auf einmal eingestellt werden. Zu den Funktionen zählen laden, entladen, auffrischen und analysieren. Ein großes LC-Display erlaubt eine einfache Bedienung. Der Ladestrom beträgt bis zu 2,6 Ampere und zum Betrieb liegt ein passendes 230-Volt-Stecker-Netzteil bei. Als Besonderheit ist auch die Bedienung über Bluetooth via Smartphone möglich. Der Preis: **98,- Euro**.



SkyRC NC2600 Lader & Analyzer von Robitronic

CUSTOM-RC

Die Firma Custom-RC bietet ihren Kunden einen kompetenten **Service zur Reparatur und Wartung** von RC-Cars. Zu den Dienstleistungen zählen Inspektions-, Service- und Wartungsarbeiten – egal, wo das Modell gekauft wurde. Darüber hinaus kann man bei Custom-RC Benzin- und Nitromotoren einstellen sowie überholen, ganze Modelle aufbauen oder Tuningteile montieren lassen. Dabei bietet das Unternehmen ein Komplettpaket inklusive aller benötigten Teile an.



Inspektions-, Wartungs- und Service-Arbeiten sowie Tuning-Maßnahmen bietet Custom-RC an

rc-car-online.de

WALBRO



WT603B | WT997 | WT813A
WT1107 | WT990 | WT668B

Walbro-Vergaser bei RC-Car-Shop – Hobbythek

RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

Der Großmodellspezialist RC-Car-Shop – Hobbythek bietet für Benzinmotoren **original Walbro-Vergaser** an. Die Gemischaufbereiter sind für Zweitakter von 23 bis 32 Kubikzentimeter Hubraum geeignet und decken damit alle gängigen Motorgrößen ab. Der Aktionspreis beträgt 49,90 Euro. Ebenfalls erhältlich sind die Walbro-Vergaser mit kugelgelagerter Drosselklappenwelle für **69,90 Euro**.

SMI MOTORSPORT

Beim Einsatz auf Rennveranstaltungen ist eine **Boxentasche** für den Mechaniker unverzichtbar. Daher wurde die bekannte Box von HUDY nunmehr komplett überarbeitet und ist bei SMI Motorsport erhältlich. In die möglichst praxisnahe Gestaltung dieser durchdachten Box flossen die Erkenntnisse des HUDY-Werksteams aus zahlreichen Rennen mit ein. Die Unterteilung in diverse Abschnitte ermöglicht den raschen Zugriff auf das nötige Material. Zudem sorgen die gute Fertigungsqualität, die seitlichen ABS-Verstärkungen und das strapazierfähige Material für eine sehr lange Haltbarkeit auch unter widrigen Umständen. Zum besseren Transport lässt sich die Boxentasche sehr kompakt zusammenfalten und platzsparend im Transportkoffer verstauen.



Hudy-Boxentasche von SMI Motorsport



Beim neuen XRAY XB2 lässt sich das Griffniveau durch den Einsatz einer sehr leichten aber dennoch extrem verwindungssteifen **Chassisplatte** aus 2,5-Millimeter-Kohlefaser weiter erhöhen, die nun bei SMI Motorsport erhältlich ist. Die Chassisplatte wird aus hochwertigem CFK-Material gefräst und ist sehr passgenau. Dieses Tuningteil passt auf die Dirt- und die Carpet-Edition des XB2.

Kohlefaser-Chassisplatte für den XRAY XB2 von SMI Motorsport



Velox V10 „WC“-Upgrade-Sets
von Shepherd Micro Racing

Hinterachs-Versteifungs-Set
von Shepherd Micro Racing

Velox F1 Aluminiumexzenter
von Shepherd Micro Racing

SHEPHERD MICRO RACING

Shepherd Micro Racing präsentiert die neuen **Velox V10 „WC“-Upgrade-Sets**. Die Teile wurden bereits von den bei der Weltmeisterschaft in Gubbio teilnehmenden Shepherd-Fahrern getestet. Das komplette „WC“-Upgrade-Set ist in Blau sowie Schwarz erhältlich und beinhaltet folgende Teile: Chassisplatte für variable Servo-Saver-Position, Radioplatte mit exzentrischem Aluminiumeinsatz für variable Servo-Saver-Position, vordere Lagerböcke für veränderte Diffposition, Carbonversteifung für die Hinterachse, überarbeitete Lagerböcke hinten für Carbonversteifung, Getriebelagerböcke für Carbonversteifung inklusive Kugellagerbuchsen, überarbeiteter Lagerbock Mitte inklusive Kugellagerbuchsen, Carbonverlängerungen für vordere Achsschenkel, überarbeitete Achsschenkel vorne und zusätzlicher Riemen für neue Vorderachsgeometrie.

Shepherd Micro Racing bietet die **Teile des „WC“-Upgrade-Sets zur Versteifung der Hinterachse** auch separat als Set an. Das Set beinhaltet die Carbonversteifung für die Hinterachse, Getriebelagerböcke für Carbonversteifung inklusive Kugellagerbuchsen und das Getriebeversteifungs-Set inklusive Spurstange, Kugelpfannen, Kugelhälften und Schrauben.

Ab sofort bietet Shepherd Micro Racing für den Velox F1 **Aluminium-exzenter** für den Nachlauf in der 3- beziehungsweise 12- oder der 6- beziehungsweise 9-Grad-Variante an. Aus hochwertigstem 7075 T6-Aluminium gefräst und blau oder schwarz eloxiert erhältlich, werden die Aluminiumexzenter den Velox F1 auch optisch deutlich auf. Sie ersetzen die Standard-Kunststoffexzenter und sind ab sofort in Sets zu je drei Stück verfügbar.

TEAM CORALLY

Der Einsatz von hochwertigem Werkzeug erleichtert alle anfallenden Arbeiten am Modell. Die Team Corally **Factory Pro Tools** liegen sicher in der Hand. Die Werkzeugspitzen passen perfekt in die Schraubköpfe, sodass die Gefahr eines Abrutschens auf ein Minimum reduziert wird. Das Sortiment umfasst Schlitz-, Kreuz- sowie Innen- & Außensechskant-Schraubendreher. Die Tools sind einzeln erhältlich und kosten zwischen **8,95** und **9,95 Euro**.



Factory Pro Tools
von Team Corally

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

Team Magic E4RS III+ von HRC Distribution

Text und Fotos:
Patrick Garbi

NEW KID ON THE BLOCK

Mit Bezeichnungen wie E4JS, E4FS, E4RS oder gar RS II EVO können nicht viele RC-Car Fans etwas anfangen. Und dies, obwohl Team Magic – Hersteller der genannten Modelle – bereits seit einigen Jahren in der Tourenwagenszene mitmischt. Doch Team Magic könnte demnächst sein Schattendasein beenden. Denn während die Wettbewerbsfahrzeuge des taiwanesischen Produzenten, trotz großer Anstrengungen, nur bedingt wahrgenommen wurden, könnte die neueste Ausbaustufe mit der Bezeichnung E4RS III+ nun die Wende einläuten.

Auf den ersten Blick unterscheidet sich der Elektro-Tourenwagen E4RS III+ von Team Magic, der ohne Elektronik, Karosserie und Räder als reines Chassis-Kit geliefert wird, nur marginal von seiner Konkurrenz. Erst bei der Montage des Bausatzes werden die teils kleinen, aber doch feinen Unterschiede sichtbar, die den E4RS III+ als originelles Chassis in der stets wachsenden Modellpalette hervorheben.

Business as usual?

Das Konzept des neuen Fahrzeugs von Team Magic deckt sich im Wesentlichen mit dem klassischen Aufbau der gängigsten Tourenwagen. So kommt serienmäßig ein 2,5 Millimeter dickes Kohlenfaserchassis in Kombination mit einem 2-Millimeter-Topdeck zum Einsatz, während die immer beliebter werdende Variante aus Aluminium als Option bereits zur Verfügung steht. Das 85 Millimeter breite CFK-Chassis ist tadellos verarbeitet und zwecks homogenen Flex-Verhaltens auch auf der rechten Seite an der gleichen Stelle ausgefräst, wie links unterhalb des Motors. Dank zusätzlicher Bohrungen und einer Ausfräsung, kann der praktische Akkuhalter mit Klett-Verschluss nicht nur für normale 2s-LiPos, sondern auch für den Einsatz von sogenannten Shortys konfiguriert werden. Zwei kleine Bolzen aus Aluminium stellen sicher, dass der Hardcase-LiPo auf sicherer Distanz zum mittig verlaufenden Antriebsriemen gehalten wird.

Die Form der vier identischen Bulkheads verrät nicht nur, dass die Riemenspannung durch Verdrehen von exzentrischen Lagerbuchsen erfolgt, sondern auch, dass die an den Extremitäten montierten Stabilisatoren kugelgelagert werden, um deren Funktion zu optimieren. Die kugelkopfförmigen Verbindungsstreben zu den Schwingen, die sich im Handumdrehen „von unten“ in der Länge verstellen lassen, unterstützen dieses Vorhaben.

Weitere markante Elemente, die auf der Chassisplatte montiert werden, sind der zentrale Aluminiumhalter für die Hebel der trapezförmigen Anlenkung der Spurstangen sowie die beiden Mittelböcke, die die kugelgelagerte Mittelwelle inklusive Hauptzahnrad und den beiden 20-Zähne-Kränzen aufnehmen. Der eigentliche Motorhalter besteht unterdessen aus einer separaten Aluminiumstrebe, die quasi schwimmend am linken Mittelbock und einem weiteren



Verbindungselement zur Chassisplatte montiert ist, was der Einheit mehr Flex verschafft. Zudem kann der Halter um 1 Millimeter verschoben werden, sodass die Position des Motors entsprechend weiter nach innen oder außen gewählt werden kann.

Zu den fix montierten Komponenten gesellen sich außerdem zwei blaue Bulkhead-Oberteile sowie die CFK-Dämpferbrücken vorne und hinten, beide 4 Millimeter dick und somit extrem robust. Im Übrigen handelt es sich pro Einheit um einen oberen Bulkhead-Monoblock und nicht, wie üblich, um zwei getrennte Teile rechts und links. Diese Lösung verspricht eine sehr steife Antriebseinheit und weniger Tweak-Probleme durch untereinander verschobene Elemente, beispielsweise nach einem Crash.

Easy

Der integrale Allradantrieb erfolgt über zwei Zahnriemen, ausgehend von der Mittelwelle, zu einem Differenzial hinten und einer Starrachse an der Vorderachse. Das Vierspider-Kegeldifferenzial ist mit Composite-Kegelrädern bestückt und serienmäßig mit 1.000er-Öl befüllt. Die Starrachse vorne besteht aus einer präzise gefrästen Aluminiumwelle, an der das 38er-Zahnrad (Untersetzung 1,9:1) sowie die beiden Halbachsen aus Stahl geschraubt werden. Diese sind,

ebenso wie das Differenzial, für die Aufnahme von Antriebswellen mit Blades vorbereitet. Prinzipiell eine gute Idee, allerdings hätte sich dann auch der Einsatz von Halbwellen aus Aluminium statt Stahl angeboten.

Mittels der exzentrischen Lagerschalen kann auch die Einbauhöhe des Diffs beziehungsweise der Starrachse verändert werden. Die orange Farbe erleichtert dabei die Erkennbarkeit der gewählten Position. Selbstverständlich ist das komplette Chassis mit Kugellagern ausgestattet, die im Falle des E4RS III+ geölt und somit sehr leichtgängig sind. Sinn fürs Detail unterstreichen die sorgfältig gefertigten CVD-Antriebswellen aus Stahl, die an der Vorderachse bereits serienmäßig als Doppel-Gelenkwellen ausgelegt sind. Den Abschluss bilden vier identische Hex-Felgenaufnahmen aus Aluminium und Alu-Muttern mit Riffelung.

Praktisch

Sehr vielfältig sind die Einstellmöglichkeiten der Aufhängung, die sich jeweils durch den unteren Querlenker und die obere Rechts-links-Gewindestange zusammensetzt. Grundsätzlich hat der E4RS III+ genauso viele Setup-Parameter anzubieten wie seine Konkurrenten. Allerdings kann das neue Chassis von Team Magic aufgrund praktischer Features in Sachen Wartungsfreundlichkeit mächtig punkten.

Da wären als Erstes die orangefarbenen Exzenter-Buchsen, die in den schwarz eloxierten Schwingen-Haltern zum Einsatz kommen. Dank der feingliedrigen Abstufungen in 0,2-Millimeter-Schritten ergibt sich eine enorme Vielfalt an Kombinationsmöglichkeiten von Spurwinkeln und Spurbreiten, wobei sich die aktuell gewählte Einstellung, dank der Beschriftung der Exzenter in Kombination mit einer eigens von HRC erstellen Tabelle, schnell bestimmen lässt. Hart

CAR CHECK

Team Magic E4RS III+ HRC Distribution

Klasse: Elektro-Onroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 479,- Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, Doppelgelenk-Kardans vorne, CVD-Wellen hinten, vier Öldruckstoßdämpfer, Kegeldifferenzial hinten, Starrachse vorne, Rechts-links-Gewindestangen

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

Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSFAHRER

eloxierte Kugelköpfe in den Buchsen garantieren dabei, dass auch bei größeren Parallelitätsunterschieden der Wellen in den Schwingen, diese noch leichtgängig arbeiten. Drei Distanzscheiben à 1 Millimeter pro Aufhängung erlauben darüber hinaus die Verstellung des Radstands vorne und hinten.

Wer zur Abstimmung seines Chassis gerne mal das Rollcenter verändert, kennt die lästige Prozedur aufgrund verloreener Schrauben oder verrutschter Unterlegscheiben, bei dem die Höhe der Schwinghalter zu justieren ist. Um dieses Problem zu vermeiden, hat Team Magic kleine Unterlegplättchen aus Aluminium gefertigt, die sich nach Lösen der Befestigungsschrauben einfach unter den entsprechenden Schwingenhalter schieben lassen. Die 0,25 und 0,5 Millimeter dicken Spacer werden in zwei Ausführungen, für geteilte sowie einteilige Schwingenhalter mitgeliefert und lassen sich dank der überstehenden Zunge auch genauso einfach entfernen.

Die Querlenker, Lenkhebel und hinteren Radträger sind aus sehr robustem Composite-Material gefertigt und lassen sich rechts wie links verwenden. Die C-Hubs können aufgrund ihres Nachlaufwinkels von 4 Grad verständlicherweise nicht beidseitig verwendet werden, sind aber aus dem gleichen Material gefertigt wie alle weiteren Kunststoffparts. Zu den verwindungssteifen Komponenten des Chassis zählt weiterhin der einteilige Servohalter aus Aluminium, der lediglich auf der Innenseite am Chassis befestigt ist und aufgrund der schwarzen Eloxierung, sowie den silberfarbenen Kanten nach dem Fasen einfach klasse aussieht.

Kurz und bündig

Die recht großvolumigen Stoßdämpfer des E4RS III+ sind mit einer Länge von 59 Millimeter etwas kürzer als Standard-Exemplare, was sich in dem flachen Layout der Kohlenfaserdämpferbrücken widerspiegelt. Das hellgraue Gehäuse aus Aluminium ist tadellos verarbeitet und gewährt in Verbindung mit den 3 x 1,1-Millimeter-Loch-Kolbenplatten aus Delrin eine geschmeidige Funktion. Die Abdichtung der Nitrit-behandelten Kolbenstange erfolgt mittels eines O-Rings und zwei Führungsplatten aus Delrin, die von einer Schraubkappe aus Alu überdeckt werden. Dank der kleinen Entlüftungsbohrung in der oberen Abdeckkappe, ebenfalls aus schwarz eloxiertem Aluminium, ist das Befüllen des mit einer Volumenausgleichsmembrane ausgestatteten Dämpfers ein wahres Kinderspiel.



So sieht das Aufhängungsprinzip der Schwingen aus. Aufgrund der fein abgestuften Exzenterbuchsen und verschiedenen dicken Alu-Plättchen zum Unterlegen, lässt sich die Geometrie sehr vielfältig einstellen



Aufgrund der klaren Beschriftung der exzentrischen Buchsen ist die gewählte Einstellung schnell nachvollziehbar



Das Kegeldifferenzial verfügt über eine zweifache Abdichtung. Das leichte Hakeln nach der Montage war nach wenigen Akkupacks verschwunden



Die kurzen Alu-Dämpfer mit Volumenausgleich verfügen über alle Features, die man in dieser Klasse erwartet. Das gilt auch für die eindeutig gekennzeichneten Federn

Zu den besonderen Features, die jeden Racer erfreuen, zählen die gefräste Markierung in der geriffelten Mutter zur Justierung der Federspannung sowie der schöne Federteller aus Aluminium inklusive zahlreicher Bohrungen. Bedienerfreundlich erweist sich auch die Montage der Dämpfer, die angesichts der integrierten Kugelköpfe mit einem 2,5-Millimeter-Inbus im Handumdrehen erfolgt. Fähnchen an den Federn, die die jeweilige Federhärte, in unserem 25 und 27 angeben, machen die Einheit perfekt.

Gelassen

Der Aufbau des modernen Tourenwagens ist reine Formsache. Die nach Baugruppen verpackten Parts lassen in Punkto Qualität und Passgenauigkeit keine Wünsche offen. Zudem führen die leicht verständlichen Explosionszeichnungen der Montageanleitung



Der Fahrakku kann mittels des serienmäßigen Klettband-Halters oder wie üblich mit Klebeband befestigt werden

den Monteur quasi ohne Text zügig und ohne Rätsel zum Erfolg. Zwar war die Aufhängung vorne wie hinten ein wenig schwergängig, jedoch lief hier nach einigen Akkuladungen alles so leicht wie gewünscht. Der Antriebsstrang hingegen überzeugte von Anfang an durch äußert wenig Reibung und einen entsprechend guten Wirkungsgrad. Auch bei der abschließenden Befüllung der Dämpfer mit 400er Öl war die oft gewünschte 0-Rebound-Einstellung schnell gefunden.

Nach einem kurzweiligen Samstagnachmittag war schließlich der Moment gekommen, die elektronische Ausstattung gemäß LRP-HPI-Challenge-Reglement für die 17,5-Turns-Klasse einzubauen. Die

Grundeinstellung des E4RS III+ hingegen erfolgte in vollem Umfang entsprechend dem Setup-Sheet aus der Bauanleitung. Abgesehen von unterschiedlichen Dämpferfedern beziehungsweise Stabilisatoren zwecks Abstimmung des Chassis, werden grundsätzlich keine optionalen Teile benötigt. Wer in der Klasse Modified unterwegs ist oder sehr starke Motoren bevorzugt, der sollte allerdings über den Einsatz der Differenzial-Kegelräder aus Metall nachdenken. Außerdem dürfte der Profi dem serienmäßigen Servohebel aus Kunststoff ein entsprechendes Pendant aus Alu vorziehen, während der Hobbyfahrer eines mit integriertem Servo-Saver in Betracht ziehen sollte.

TEAMFAHRER PHILIPP WALLESER ÜBER DEN E4RS III+

PHILIPP WALLESER IST EINER DER ERFOLGREICHSTEN TEAM MAGIC-TEAMFAHRER AUS DEUTSCHLAND MIT DEM E4RS III+. IM GESPRÄCH MIT DER CARS & DETAILS-REDAKTION PLAUDERTE ER ÜBER DEN TOURENWAGEN.



CARS & Details: Mit dem neuen E4RS III+ scheint Team Magic einen echten Hammer-Tourenwagen in den Ring geworfen zu haben, oder?

Philipp Wallerer: Das kann ich nur bejahen. Der E4RS II und die darauf folgende EVO Stufe waren bereits sehr gute Chassis. Die daraus gewonnenen Erfahrungen und Wünsche der Teamfahrer wurden mit dem E4RS III+ schließlich umgesetzt. Der E4RS III+ ist sowohl in Sachen Qualität als auch bei der Performance uneingeschränkt mit den Top-Chassis der Szene vergleichbar.

Glaubst Du, dass der E4RS III+ Team Magic in Deutschland zu mehr Bekanntheit verhelfen wird?

Auf jeden Fall. In Frankreich und Belgien ist Team Magic bereits gut dabei und auch in Deutschland, Österreich und der Schweiz steigt, nicht zuletzt aufgrund des Erfolgs einiger Teamfahrer, das Interesse an den Produkten. Die Tatsache, dass wir immer mehr Teamfahreranfragen bekommen, ist ebenfalls ein Indiz.

Gibt es seitens Team Magic Bestrebungen, sich auch in anderen RC-Car-Klassen zu engagieren?

Soweit ich informiert bin, ist das nicht der Fall. Der Fokus liegt eindeutig auf der Tourenwagenklasse.

Hast Du noch irgendwelche Tipps in Bezug auf das Setup oder den Gebrauch von Tuningteilen?

Das Grund-Setup des E4RS III+ bietet eine hervorragende Basis und funktioniert entsprechend gut, vor allem auf Teppich. Zu tunen gibt es eigentlich nichts, es sei denn man bevorzugt ein Alu-Chassis, das als Option bereits verfügbar ist und eventuell andere Federn, das ist Geschmackssache.

TEAM MAGIC

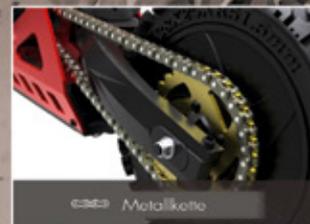


1/4 MOTORRAD RTR
INKL. AKKU & LADEGERÄT

399,- € UVP

**EXTREM
FAHRSTABIL**

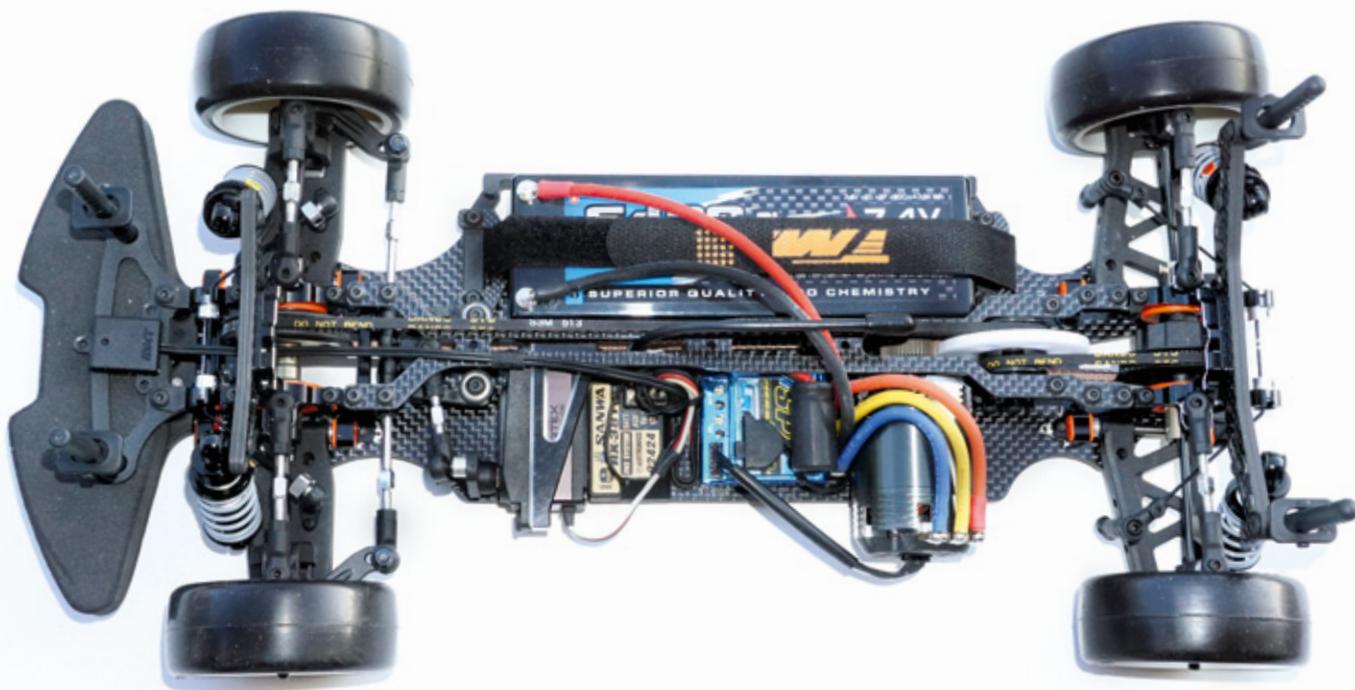
**BRUSHLESS GYRO
IM HINTERRAD**



Metalkette



Eloxierter Alurahmen



„Der E4RS III+ ist sowohl in Sachen Qualität als auch bei der Performance uneingeschränkt mit den Top-Chassis der Szene vergleichbar.“

Teppich und Asphalt

Die ersten Testrunden fanden mit einem Modell von Teamfahrer Philipp Walleser statt. Dieses war bis auf Alu-Kegelräder im Differential komplett im Baukasten-Trim. Den Test auf der mit ETS-Teppich bestückten Indoor-Piste des MRC-Longwy übernahm kurzerhand der Sohn des Autors, der damit in der eher offenen Rookie-Klasse an den Start ging. Ausgestattet mit einem Satz 32er-Sorex-Reifen übernahm er bereits nach wenigen Minuten eine schnelle Runde nach der anderen ab. Trotz einer agilen Lenkung generierte das Heck mit 3 Grad Vorspur genügend Grip, um das Chassis wie auf Schienen fahren zu lassen. Aufgrund dieser Tatsache und der sauberen Linie, verwunderte die Pole-Position nicht wirklich. Ein heftiger Crash im zweiten Finale, bei dem erstaunlicherweise nur eine Welle der hinteren Schwinge gebrochen war, sorgte zwar für einen heftigen Adrenalinschub, aber mit einem

ungefährdeten Sieg im letzten Finale konnte dieser erste Test des E4RS III+ mit einem überzeugenden Sieg beendet werden.

Ein weiterer Versuch erfolgte schließlich auf der kleinen aber feinen Outdoor-Strecke des MAC-Hütchenhausen, die angesichts ihres Layouts und den Höhenunterschieden der Bahn durchaus ihre Tücken aufweist. Der E4RS III+ zeigte sich allerdings auch von diesen besonderen Gegebenheiten ziemlich unbeeindruckt, sodass letztlich geringe Anpassungen seitens der Dämpferpositionierung und des Ausfederwegs Abhilfe schafften. Bestückt mit den VTEC G32-Challenge-Reifen, umrundete der Tourenwagen von Team Magic fast lautlos und mit ruhigem Fahrverhalten den Kurs. Man könnte höchstens anmerken, dass die Akkubefestigung mittels Klettverschluss vielleicht nicht „Highend“ aussieht, jedoch hervorragend funktioniert – warum also noch kleben? <<<<

MEIN FAZIT

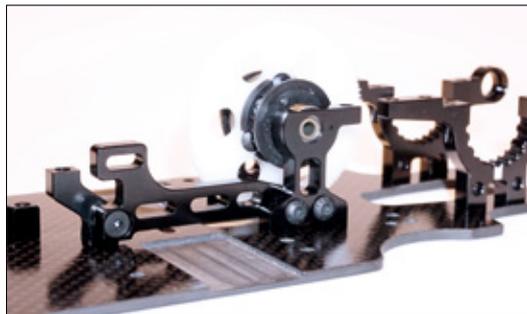


Erfreulich ist beim E4RS III+ von Team Magic festzustellen, dass sich der Onroader durch teils geringfügige aber dennoch praxisorientierte Details von der Masse abhebt, ohne das Rad dabei neu zu erfinden. Eine ansprechende Optik, viel Potenzial was die Performance angeht und eine hilfreiche Internetpräsenz seitens des Importeurs vervollständigen das Gesamtpaket des E4RS III+.

Patrick Garbi

Viele Setup-Möglichkeiten
 Gute Fahr-Performance
 Erstklassiger Support

Keine deutschsprachige Anleitung



Der schwebende Motorhalter hat keine direkte Verbindung zum Chassis, seine Position in Bezug auf die Mittelachse des Chassis kann leicht variiert werden



Die Brückenlenkung ist kugelgelagert und wird mittels Alusockel am Chassis befestigt. Die beiden Umlenkhebel sind aus Kunststoff, lassen sich aber auf Wunsch gegen Exemplare aus Aluminium ersetzen

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

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

 
www.modellbau-berlinski.de

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

HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare
Infos unter: www.harder-airbrush.de
Tel. +49 (0)40 878798930

EuroModell Bremen 

Die Verbrauchermesse im Norden!
12./13. November 2016
Messe Bremen - Hallen 6 + 7
Findorffstr. 101, 28215 Bremen

- Qualifikationsrennen zur LRP-HPI-Challenge 2017
- Rennen der RC Car Klasse Formel 1 Info: www.rcworld-ohz.de
- 300 m² großer Driftparcours mit spektakulärem Schauprogramm sowie „Anfänger-Strecke“ zum Ausprobieren

www.bv-messen.de - Tel. 02553-98773



- Eintritt: Erwachsene 10,- €/p.P., Kinder (6-12 J.) 5,- €/p.P.
- Öffnungszeiten: Sa. 10.00-18.00 Uhr, So. 10.00-17.00 Uhr

PRO MODELLFLUG

HERR VERKEHRSMINISTER:
HÄNDE WEG VON MEINEM HOBBY

www.pro-modellflug.de



© corbis_micro - fotolia.com

BIG BOSS

Text und Fotos:
Jan Schnare

Großmodell-Fahrspaß ready to run

Sprit rein, Akkus laden, Spaß haben. So oder so ähnlich könnte der Slogan für den Losi Monstertruck XL von Horizon Hobby lauten. Denn das Großmodell kommt startklar zum Kunden und verspricht viel Spaß. Ein potenter Benzinmotor, ein grundsolides Fahrwerk und eine schnittige Monster-Optik sind die Zutaten des potenziellen Erfolgsrezepts. Doch ist es wirklich so einfach? Und was kann der neue XL-Bolide von Losi alles? Wir finden es heraus.



Mit einer Länge von über 900 Millimetern und einem Gewicht von knapp 17 Kilogramm zählt der Losi Monstertruck XL von Horizon Hobby zu den größten Modellen seiner Zunft. Die enormen Dimensionen werden schon beim Auspacken des Offroaders deutlich. In dem riesigen Karton befinden sich neben dem fertig aufgebauten Chassis auch noch die vier Kochtopf-großen Räder, die auch einem Gokart gut zu Gesicht stehen würden. Außerdem kommen noch die Anleitung, ein bisschen Werkzeug, ein Fläschchen Zweitaktöl und eine Spektrum DX2E-Fernsteuerung samt Batterien zum Vorschein. Anscheinend muss man man echt nur die Räder montieren, den Akku laden und Sprit in den Tank füllen. Doch bevor sich der Truck das erste Mal offroad so richtig austoben darf, wird er genauestens inspiziert.

Aufgeräumt

Das Chassis ist übersichtlich. Alle Komponenten haben einen sinnvollen Platz und sind gut zugänglich. Allen voran sitzt zentral der Benzinmotor. Er arbeitet nach dem Zweitakt-Prinzip und hat einen Hubraum von 29 Kubikzentimeter. Es handelt sich

dabei um einen bewährten Chung Yung-Motor mit Dynamite-Label im bewährten Aufbau. Seitlich sitzt die große Airbox mit Schaumstoff-Einsätzen. Das Gemisch wird von einem bewährten Walbro-Vergaser aufbereitet und schön nach dem Verbrennungsprozess über einen Standard-Topfdämpfer seitlich wieder heraus. Damit dabei nicht – wie beispielsweise beim Losi 5ive-Mini der Fall – die öligen Abgase direkt an die Seitenwand der Karosserie geschmissen werden, sitzt auf dem Auslassrohr noch ein 90-Grad-Winkelstück aus Silikonschlauch. Weshalb hier allerdings nicht auch gleich eine Verlängerung zum Heck des Modells realisiert wurde, erschließt sich nicht ganz. Idealerweise sollte man hier selbst mit einem Rohrstück dafür sorgen, dass sich die Abgase nicht unter der Karosserie sammeln und für Verschmutzungen sorgen.



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE

Gestartet wird der Motor wie üblich über einen gut zu bedienenden Seilzug-Anlasser. Zum Stoppen muss man nur den roten Zündunterbrecher betätigen. Damit der Zweitakter auch in kaltem Zustand gut anspringt, ist noch eine Choke-Klappe verbaut. Als Besonderheit ist bei diesem Modell der Kunststoff-Überrollkäfig zu nennen, der den Kopf des Motors und damit die Zündkerze bei Überschlagen vor Beschädigungen schützt. Am Motor sitzt vorne die Standard-Zweiback-Kupplung, die ihre Power mit dem 15-Zähne-Kupplungsritzel auf das riesige 67-Zähne-Hauptzahnrad überträgt. Vergleicht man die Übersetzung beispielsweise mal mit dem Losi Five-T (19-Zähne-Ritzel, 58-Zähne-Hauptzahnrad), dürfte schnell klar sein, dass dieser Truck auf Power und maximale Beschleunigung ausgelegt ist. Die Topspeed ist dagegen mit 50 Kilometer pro Stunde laut Hersteller eher nicht ganz so hoch.

Verzögerungsorgan

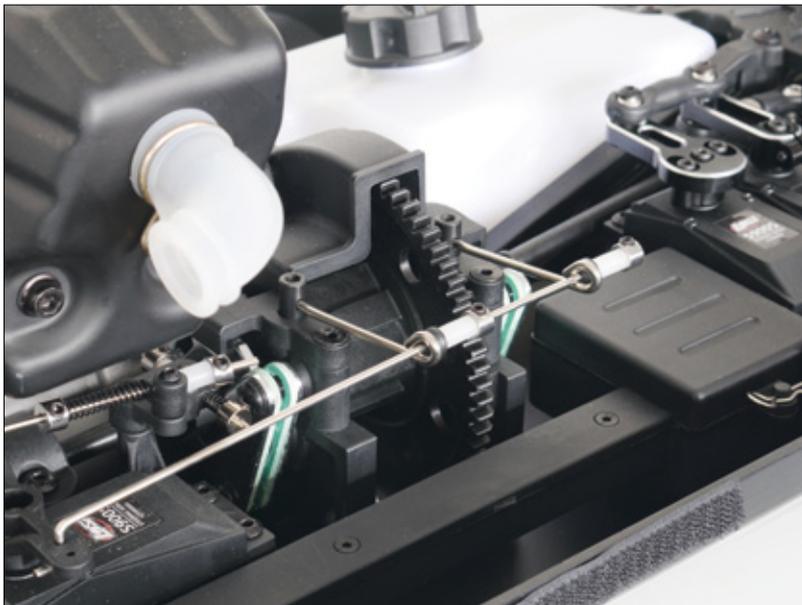
Damit der Monstertruck XL im Ernstfall auch schnell wieder zum Stehen kommt, hat Losi ihm direkt am Mitteldiff eine Zweischeiben-Bremsanlage spendiert. Die vergleichsweise kleinen, gelochten Bremsscheiben werden von Belägen mit

spezieller Oberfläche in die Mangel genommen, was für gute Verzögerungswerte sorgen sollte. Über das Gestänge lässt sich die Bremskraft zwischen Vorder- und Hinterachse separat verteilen. Apropos verteilen: Die Antriebsleistung gelangt über einfache Knochenwellen vom Vierspider-Mitteldifferenzial zu den beiden Achsen. Die darin laufenden, ebenfalls mit vier Kegelrädern bestückten Differenziale sind mit einer Schrägverzahnung versehen, was unter anderem für ein ruhigeres Laufverhalten sorgt. Selbstverständlich sind alle drehenden Teile am Losi kugelgelagert.

Für die Kraftübertragung von den Achsdifferenzialen zu den Radmitnehmern kommen hinten Knochen-, vorne jedoch CVD-Wellen zum Einsatz. Der Aufbau der Achsen ist bereits von anderen



Der 29-Kubikzentimeter-Benziner ist serienmäßig mit einem großen Zweiwege-Luftfilter und einem einfachen Topf-Dämpfer ausgestattet



Das 15-Zähne-Kupplungskitzel treibt das 67-Zähne-Hauptzahnrad am Mitteldiff an



Stabilisatoren gibt's serienmäßig. Achswellen-Gelenke und Dämpferkolbenstangen sind sich in Gummitüllen verpackt

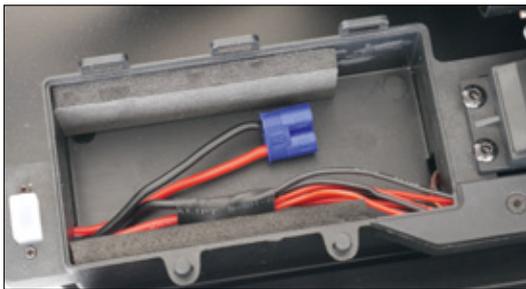


An der Vorderachse setzt der Monstertruck XL auf C-Hubs



Die Zweischeiben-Bremsanlage sorgt für gute Verzögerungswerte





Hier nimmt der 4.000-Milliamperestunden-LiPo zur Versorgung der RC-Anlage Platz. Die Servos werden direkt aus dem Akku gespeist und nicht über den Empfänger

CAR CHECK

Losi Monstertruck XL Horizon Hobby

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

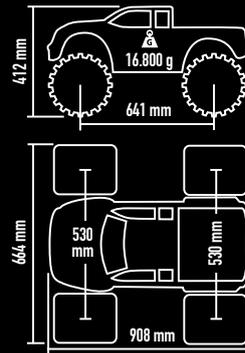
Technik: Allradantrieb, Rechts-links-Gewindestangen, komplett kugelgelagert, Zweischeiben-Bremsanlage, Zwei-Pfosten-Lenkung, drei Vierspider-Differenziale

Benötigte Teile: Ladegerät, Super-Benzin

Erfahrungslevel:



FORTGESCHRITTENE



Losi-Großmodellen bekannt und entspricht in etwa dem Standard von kleineren Offroadern – nur eben ein paar Nummern größer. Dazu finden sich noch zwei Besonderheiten an den Achsen. Zum einen – eher ungewöhnlich bei Monstertrucks, jedoch nicht minder sinnvoll – die serienmäßig verbauten Stabilisatoren. Zum anderen sorgen die an allen Achswellen-Gelenken zum Einsatz kommenden Gummimanschetten für geringeren Verschleiß. Sie verhindern, dass Dreck in die hochbelasteten Teile eindringt und ermöglicht zugleich eine Schmierung der Punkte ohne Bindung von Staub und Dreck.

Anpassbar

Vorder- und Hinterachse bieten alle wichtigen Einstelloptionen, um das Fahrwerk an die Gegebenheiten der Strecke anzupassen. So finden sich beispielsweise Rechts-links-Gewindestangen die vorne und hinten den Sturz der Räder vorgehen, sowie an der Vorderachse eine Veränderung der Spur zulassen. Auch gibt es verschiedene Aufhängungspunkte für Dämpfer und die oberen Querlenker. In der Anleitung findet sich passenderweise eine Setup-Sheet mit den Einstellwerten für den Stock-Zustand. Darin sind neben allen

Einstellwerten auch Federhärten und verwendete Öle sowie Motoreinstellungen zu finden. Dazu gibt es noch ein Blanko-Sheet, das man sich kopieren kann, um selbst erfahrene Werte einzutragen.

Sollten die Arbeiten am Modell einmal über Einstellungen und Feintuning hinausgehen, bietet die Anleitung hier einen idealen Leitfaden, um Reparaturen und Wartungen durchzuführen. Hier sind nicht nur sämtliche Modell-Sektionen in Explosionszeichnungen dargestellt und mit entsprechenden Teilnummern zur Nachbestellung versehen. Hier gibt es auch einen genauen Wartungsplan, in dem Intervalle, Durchführungen und Verschleißgrenzen genauestens nachzulesen sind. Das ist absolut vorbildlich und geht weit über das hinaus, was viele andere Hersteller ihren Kunden mit an die Hand geben.

Anzeige

RC-Car Race Cap - 9,90 €



RC-Car Relax Sessel
komfortabler Klappstuhl - 39,90 €



Sendertasche
23x34x17 cm - 19,90 €



Car Cover für Modelle
bis 100 cm Länge - 19,90 €



Car Bag für Modelle
in 3 verschiedenen Größen,
bis 100 cm Länge, ab 29,90 €

Service Bag 20x20 cm,
hochwertiger Stoffbeutel - 4,90 €

Großer Polybutler (das Original),
mit 8 Schubladen, 47x36,5x18cm - 89,90 €

Kleiner Polybutler,
mit 5 Schubladen, 35x29x18cm - 55,90 €



Der serienmäßige Empfänger ist mit AVC ausgestattet. Von den Servos kommt jeweils nur die Impulsleitung (weiß)



Ein bisschen Werkzeug, Funke, Zweitaktöl und Stromspender liegen dem Set bei

Schwere Kost

Auch die RC-Komponenten des neuen Losi-Großmodells sind mehr als ordentlich dimensioniert. Zwei S900S-Servos arbeiten parallel an der Lenkung, ein weiteres S900S ist für die Umsetzung der Gas- und Bremsbefehle zuständig. Es hat laut Losi eine Stellkraft von rund 30 Kilogramm und ist mit einer Stellzeit von 0,21 Sekunden auch angemessen schnell. Natürlich sind dies nicht die Werte, die Servos in einem Wettbewerbs-Bigscaler haben, jedoch erscheinen Sie für die Belastungen im Betrieb absolut in Ordnung. Erfreulich dabei ist die Tatsache, dass die Servos hochvoltfähig sind. Sie werden somit direkt aus dem beiliegenden 2s-LiPo mit Strom versorgt. Letzter hat mit 4.000 Milliamperestunden Kapazität genug Saft für ausgedehnte Fahrten. Konsequenterweise hat Losi bei der Verkabelung der Elektronik mitgedacht: Die Servos werden nicht über den Empfänger mit Strom versorgt, sondern über einen speziellen Kabelbaum direkt aus dem Akku. Vom Empfänger kommt lediglich der Impuls für die Steuerbefehle.

Der Spektrum SRS4201-Empfänger ist – wie alle modernen Losi-Modelle – mit der Active Vehicle Control (AVC)-Technologie ausgestattet. Dabei handelt es sich um eine einstellbare Stabilisierungselektronik, die über Kreiselsensoren das Modell stabilisiert. Kurven gelingen damit ohne ausbrechendes Heck und beim Beschleunigen – beispielsweise beim

Anfahren einer Sprungschanze – bleibt das Modell sauber in der Spur. Es versteht sich schon fast von selbst, dass die Kabel nicht einfach nur ungeschützt über das Chassis laufen. Sie sind selbstverständlich in einem großzügig dimensionierten Kabelkanal untergebracht, sodass sie vor mechanischen Einflüssen und Feuchtigkeit geschützt sind. Auch der Ein-aus-Schalter ist mittels eines Gummiüberzugs im harten Offroad-Betrieb sicher.

Monster-Look

Auch seine optischen Vorzüge setzt der Losi Monstertruck XL hervorragend in Szene. Da ist zum einen die Beach-Buggy-mäßige Karosserie, die bunt bedruckt und mit zahlreichen Aufklebern aufgehübscht wurde. Sie hebt den Losi mit ihrer geschwungenen Linienführung angenehm vom sonstigen Monster-Einerlei ab. Erwähnenswert sind auch die mächtigen Schlappen. Die mit Schaumstoffeinlagen versehenen Trecker-Profil-Reifen vom Typ „Monster Claws“ sitzen auf vollständig verschraubten Bead-Lock-Felgen. Sowohl innen als auch außen wird jeder Reifen von Ringen und mit jeweils zehn Schrauben fixiert. Aufgrund des extremen Tiefbetts kommt man mit herkömmlichen Standardschlüsseln nicht mehr an die Radmuttern heran, weswegen dem Set auch ein hochwertiges, aus Aluminium gefrästes Werkzeug beiliegt.

Nach eingehender Betrachtung des Modells wird es nun ernst. Der Monstertruck XL soll zeigen, was in ihm steckt. Dazu wird zunächst der Tank mit Sprit befüllt. Da man dem Modell eine Mischung von 1:25 servieren soll, reicht das beiliegende Zweitakt-Öl für die ersten 2,5 Liter Gemisch. Die Karosserie muss zum Tanken runter, dann kommt man gut an den Einfüllstutzen heran. Als Nächstes wird die RC-Anlage aktiviert. Da Sender und Empfänger bereits aneinander gebunden sind, genügt es hier, die Trimmungen zu kontrollieren und die Endpunkte so einzustellen, dass die Servos nicht gegen unnötigen Widerstand laufen. Außerdem sollte man die AVC-Unterstützung zunächst über den vorderen Regler des Senders auf das Minimum stellen, um sich zunächst an das Fahrverhalten zu gewöhnen.

Anzeige

Dieses Produkt könnt Ihr hier kaufen:

Seit über 30 Jahren Experten

rc-car-online.de

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

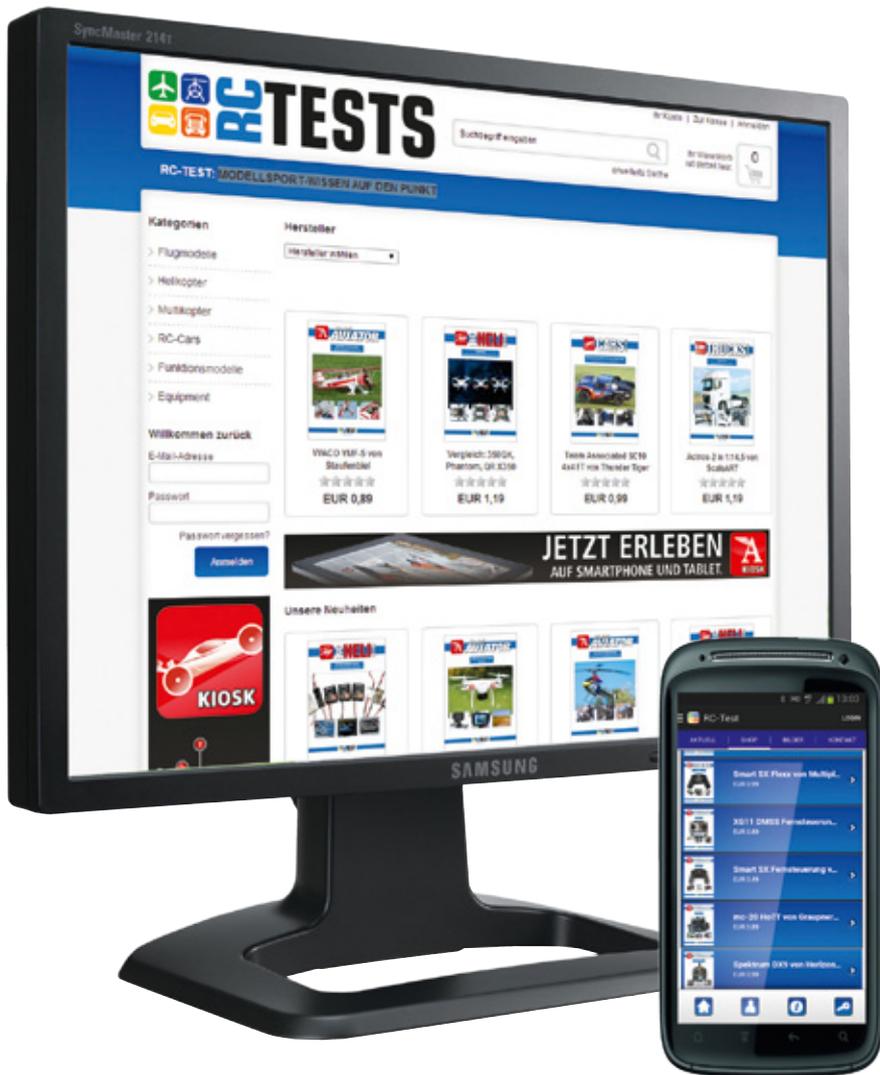


Irgendwie nicht zu Ende gedacht: Dank des abgewinkelten Silikonschlauchs verteilen sich die Abgase zwar nicht mehr seitlich dafür aber hinten auf dem Chassis



RC-TESTS

Jederzeit & überall: Testberichte einzeln kaufen



Modellsport-Wissen auf den Punkt

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

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



www.rc-tests.de

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



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

A MODELL AVIATOR

RC HELI ACTION

CARS & DETAILS

TRUCKS & DETAILS

rcdrones

SchiffsModell

RAD & KETTE

prop
das modellflugmagazin des österreichischen aero-club

MEIN FAZIT



Der Losi Monstertruck XL von Horizon Hobby ist ein gut verarbeitetes und bestens ausgestattetes Großmodell, mit dem man aus dem Karton heraus Spaß haben kann. Gleichzeitig bietet der Offroader dank zahlreicher Einstellmöglichkeiten und der bewährten Losi-Bauweise auch zahlreiche Möglichkeiten zur Abstimmung und zum Tuning. Ein rundum gelungenes Modell mit hohem Spaß-Potenzial.

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details

Gute Verarbeitung
Durchdachte Konstruktion
Sehr gute Anleitung
Kompletter Lieferumfang

Klettstreifen zur Karosseriebefestigung lösen sich



Zwei Servos mit jeweils rund 30 Kilogramm Stellkraft sind für die Lenkung zuständig

Nach dem Anlassen und Einlaufen des Motors kann man die Karosserie wieder aufsetzen und losfahren. Etwas negativ fällt dabei etwas auf, was von Losi sicherlich gut gemeint war. Denn seitlich an der Chassis-Wanne sind Klettstreifen aufgeklebt, die zusammen mit den entsprechenden Gegenstücken an der Karosserie, dafür sorgen, dass letztere gut anliegt. Doch leider löst sich der Klebstoff der Klettstreifen schon im Serienzustand beim Abnehmen der Karosserie. Hier sollte man nachkleben, damit kein Schmutz die Klebekraft noch weiter einschränkt.

Schubrakete

Dank der kurzen Übersetzung merkt man direkt, wie das Modell willig anschiebt. Dieser Tatsache ist es auch geschuldet, dass der Standardmotor



Die Lenkhebel mit den Radträgern an der Vorderachse sind komplett aus Alu gefräst

mit den knapp 17 Kilogramm Gewicht leichtes Spiel hat. Natürlich ist der Antritt nicht mit einem Nitro- oder Brushlessmodell eines kleineren Maßstabs vergleichbar. In dieser Größe wird die Masseträgheit eben schon ganz anders als bei einem 1:8er oder 1:10er. Dafür sieht es majestätisch aus, wenn der Monstertruck über alle vier Räder loslegt. Der Schotter fliegt nur so davon und der Zweitakter untermalt den XL-Auftritt noch mit seinem sonoren, aber nicht nervigen Sound.

Die Topspeed ist für ein Modell dieser Größe gerade für Neulinge im Großmodellsport nicht zu hoch. Der Losi ist flott und macht Spaß, hätte aber Geschwindigkeitstechnisch auch noch Potenzial nach oben. Wer will, kann hier eines der optional erhältlichen

„Ein rundum gelungenes Modell mit hohem Spaß-Potenzial.“





Über einen 90-Grad-Umlenkhebel betätigt das Gas-/Brems-Servo die Motordrossel



Bei der Lenkung setzt Losi auf eine solide Zweiposten-Lenkung mit integriertem Servo-Saver

Reso-Rohre anbauen. Dadurch lässt sich gerade im mittleren bis oberen Drehzahlbereich noch mehr herausholen. Die Fahrbarkeit würde mit mehr Geschwindigkeit nicht leiden. Das Modell fährt sich schon so extrem gutmütig. Aktiviert man nun auch noch AVC, lässt sich der Bolide fast schon handzahn über die verschiedensten Untergründe bewegen.

Multitalent

Das Fahrverhalten in schnellen Kurven oder bei Richtungswechseln lässt keine Wünsche offen. Auf Wunsch kann man das Heck des Modells sehr schön ausbrechen lassen. Drifts sehen mit einem Modell dieses Kalibers natürlich besonders spektakulär aus. Die Lenkservos arbeiten präzise und vermitteln zu jeder Zeit ein sicheres Gefühl. Sollte

man sich dabei dann doch einmal verschätzen und es wird etwas eng, packt die Bremse ordentlich zu und sorgt für kurze Bremswege. Nicht zu oft verschätzen sollte man sich hingegen bei Sprüngen. Mit genügend Anlauf schafft der Losi-Offroader recht beachtliche Sprungdistanzen, die das Fahrwerk jedoch bei unsaubereren Landungen ganz schön belasten können. Um unnötige Reparaturen zu verhindern, sollte man also immer möglichst sauber aufsetzen. Mit Gas und Bremse lässt sich die Fluglage dabei dank der wuchtigen Räder hervorragend beeinflussen.

Mit vollem Tank ist ungefähr nach 30-40 Minuten Fahrzeit erstmal Schluss. In dieser Zeit sollte man dem Motor ruhig mal eine Pause können. Er hat gerade an heißen Tagen ganz schön zu arbeiten. Zusätzliche Kühlöffnungen in der Karosserie sind aber nicht notwendig, da durch die hochgezogene Kühlerpartie und die großen Radhaus-Aussparungen jede Menge Fahrtwind um den Motor strömen kann. So kann man sich nach geleertem Tank entspannt zurücklehnen und sich auf die nächste Fahrt freuen. Reparaturbedarf besteht nämlich nicht.

««««

Anzeige



Leopard 2

MadMax

Edition

RACING BUGGY

ALS MADMAX-EDITION MIT EINER REIFENGARNITUR IHRER WAHL!

SUPER GRIP

OVERLANDER

CROSSBOND

BIG DIGGER



Länge: 750 mm
Höhe: 320 mm

Präsentiert von unserem Kollegen Günter Honert, Deutscher Meister 2016 der 1:5er Racecars

FAHRFERTIG MONTIERT, MIT SPRIT VON DER TANKSTELLE.
DER 800 CM³ TANK REICHT FÜR FAST EINE STUNDE FAHRSPAR!

26

Painted

699,90 €

Mit kompletter Fernsteuerung (RTR) 849,90 €

MAXI PIN

ULTRA GRIP

TARMAC BUSTER

GIANT GRIP

In den Tiefen eines Nitrotriebwerks



GROSSE INSPEKTION

WERKSTATTSERIE
TEIL 2

Text und Fotos:
Oliver Tonn

Nitromotoren unterliegen während des Betriebs einem natürlichen Verschleiß. Besonders folgenreich ist die erzeugte Reibung, von der praktisch alle Bereiche betroffen sind, in denen sich etwas bewegt. Fängt der Motor an, Probleme zu bereiten, muss er zur Prüfung in seine Einzelteile zerlegt werden. Also einfach alle Schrauben raus und schon fällt das Triebwerk auseinander? Schön wär's.

Dass sich dieser Beitrag speziell an Motoren aus RTR-Modellen richtet, hat gute Gründe. Piloten solcher komplett ausgestatteten RC-Cars gehören oftmals der Gruppe der Hobbyneulinge an und verfügen über entsprechend wenig Erfahrung bei der Demontage eines Nitrotriebwerks. Tatsächlich sind diese Arbeiten keine Hexerei. Doch es gibt Stolperfallen, die bei unbedachtem Handeln zur Beschädigung oder sogar zur vollständigen Zerstörung einzelner Komponenten oder Baugruppen führen können.

Starter an Bord

Darüber hinaus verfügen praktisch alle RTR-Motoren über ein internes Startsystem wie einen Rotorstarter oder – wie in unserem Fall – einen Seilzugstarter. Eine solche Baugruppe macht neben

der Startereinheit an sich zusätzliche Anpassungen am und vor allem im Motor notwendig, denen unbedingt die volle Aufmerksamkeit des Modellbauers zukommen sollte. Ein Seilzugstarter ist, das werden unsere Bilder zeigen, viel mehr als nur ein Seil mit einem Griff daran.

Stellt sich noch die Frage: Wann ist ein Motor auseinanderzunehmen? Eigentlich niemals, wenn es keinen zwingenden Grund gibt. Speziell bei Triebwerken, die bereits einige Liter auf der Uhr haben, sind diverse bewegliche Parts wie der Kolben in der Laufbuchse aufeinander eingeschliffen, haben ihre Plätze gefunden und rotieren auf festen Bahnen. Wird der Motor jetzt zerlegt und danach wieder zusammengesetzt, können sich diese Verhältnisse – wenn auch nur in winzigen Größenordnungen – verändern. Der Kolben dichtet nicht mehr perfekt, die Kompression fällt ab. Das Pleuel sitzt leicht verschoben auf dem Pleuellagerzapfen, was zu erhöhtem Spiel führen kann. Deshalb gilt: Einen Motor einfach nur so aus Spaß auseinanderzubauen, nur um mal zu schauen, wie er von innen aussieht, macht wenig Sinn. Ein Nitrotriebwerk zerlegt man so oft wie nötig, aber so selten wie möglich. <<<<



1

Zu Beginn der Arbeiten sollte ein möglichst sauberer Arbeitsbereich geschaffen werden. Das gilt natürlich auch für den Motor selbst, der vor dem Öffnen gründlich zu putzen ist, damit kein Sand oder Schmutz an die empfindlichen Innereien vordringt.

Hinter der Startereinheit wie hier dem Seilzugstarter steckt deutlich mehr Technik, als es auf den ersten Blick scheint. Seine Demontage erfolgt über das Lösen der Gehäuseschrauben. Wichtig: Das Abziehen des Startergehäuses vom Motorengehäuse sollte unbedingt gerade und gleichmäßig erfolgen. Keinesfalls sollte die Seilspule aus dem Inneren des Startergehäuses herausrutschen, weil damit die gesamte Federmechanik auseinander spränge. Diese wieder aufzuwickeln kann eine tagesfüllende Aufgabe werden – wenn es denn überhaupt gelingt.



2



3

Ist das Startergehäuse vollständig demontiert, wird das Freilauflager vor der hinteren Abdeckplatte des Motors sichtbar. Es lässt sich einfach von der Welle abziehen. Idealerweise merkt man sich die Montagerichtung des Lagers. Wird es beim Zusammenbau falsch herum aufgesetzt, dann lässt sich der Motor mit dem Seilzugstarter nicht mehr anreißen.

Bei der Demontage der hinteren Abdeckplatte ist maximale Konzentration gefragt, denn hier lauert eine tiefe Stolperfalle. Nach dem Lösen der Schrauben muss der Kolben mittels Drehen an der Pleuellwelle unbedingt so hoch wie möglich in Richtung oberer Totpunkt gestellt werden, bevor die hintere Abdeckplatte herausgezogen wird.

Der Grund: Bei vielen Motoren wandert der Pleuellwelle so tief abwärts, dass eine Aussparung in der hinteren Abdeckplatte notwendig ist. Steht der Pleuellwelle beim Herausziehen der hinteren Abdeckplatte am unteren Totpunkt, so verhakt sich das Pleuellwellehemd – also letztlich die Pleuellwand – in dieser Aussparung und zerbricht. Da Pleuellwelle und Pleuellbuchse aufeinander eingeschliffen sind, würde eine komplett neue Pleuellgarnitur fällig – ein teurer Spaß.



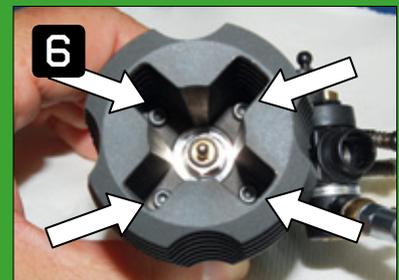
4

Ist der Motor geöffnet, gilt es gleich wieder aufzupassen. Teil vieler Seilzugstarter ist die interne Anbindung an die Pleuellwelle in der hier gezeigten Form. Dabei sitzen eine kleine Feder sowie ein kleiner Zapfen aus gehärtetem Stahl im hohl gebohrten Pleuellwellenzapfen. Unnötig zu erwähnen, dass diese Kleinteile später wieder an ihren Platz zurückkehren müssen, da ansonsten jeder Startversuch scheitert.



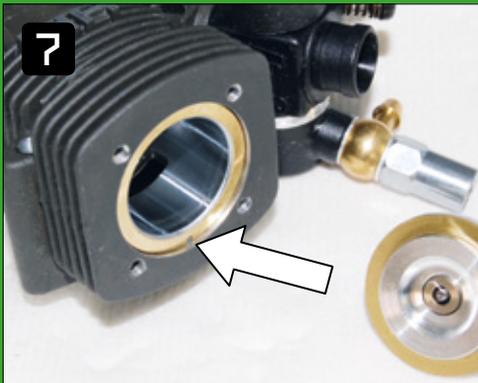
5

Weiter geht's auf der Oberseite des Pleuellwerks. Die Pleuellkopfschrauben zu lösen, ist eigentlich keine große Sache. Eigentlich, denn entscheidend ist es hier, mit hochwertigen und nicht verschlissenen Werkzeugen zu arbeiten. Wer eine der Pleuellkopfschrauben rund dreht – zum Beispiel mit einer abgenutzten Inbusklinge – der bekommt ein großes Problem, da die Pleuellkopfschrauben für die meisten Reparaturansätze aufgrund ihrer Position unerreichbar sind.

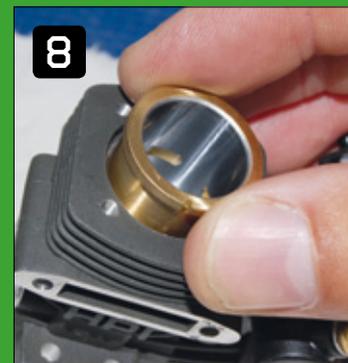


6

Ohne Kühlkopf lässt sich der Brennraum abheben. An seiner Unterseite sitzen Dichtscheiben aus Aluminium, Kupfer oder Messing. Diese zeichnen maßgeblich für die Verdichtung des Motors verantwortlich und dürfen in keinem Fall weggelassen werden. Ebenfalls entscheidend sind der kleine Dorn im Motorgehäuse sowie die dazugehörige Nut in der Laufbuchse (Pfeil). Gemeinsam legen sie die exakte Position der Buchse im Motorgehäuse fest.



Das Herausziehen der Laufbuchse lässt sich idealerweise einfach mit dem Finger bewerkstelligen. Doch leider verläuft im Leben nicht alles ideal und so klemmt die Buchse häufig stärker als erhofft im Motorgehäuse. Wichtig ist es, die Buchse möglichst gerade herauszuziehen, ohne sie zu verkanten. Besonders tückisch ist die Tatsache, dass es oftmals gelingt, die Buchse ein Stück nach oben zu bewegen, bevor sie stecken bleibt. Diese Situation schreit geradezu nach dem Versuch, zwischen Motorgehäuse und dem Kragen der Buchse einen Schraubendreher anzusetzen und die Buchse mit Kraft heraus zu hebeln. Das kann jedoch fatale Folgen in Form von irreparablen Schäden an den Komponenten haben.



Grundsätzlich ist es durchaus möglich, sich ein Hebelwerkzeug aus Kunststoff zu bauen und damit nachzuhelfen. Das allerdings ist nichts für Anfänger, sondern für Motorenspezialisten. Es hilft nichts: Lässt sich die Buchse auch mit sanftem Druck nicht aus dem Gehäuse ziehen, dann sollte die Hilfe eines erfahrenen Modellbauers in Anspruch genommen werden. Stählerne Schraubenzieherklingen als Hebel haben an den Motorinnereien in keinem Fall etwas verloren.



Kaum ist die Hürde der Laufbuchse gemeistert, wartet auch schon die nächste Herausforderung in Form des Pleuels, das vom Pleuellagerzapfen gezogen werden will. Dies gelingt je nach Hersteller und Laufleistung unterschiedlich gut oder schlecht. Manchmal rutscht das Pleuel wie von selbst herunter, manchmal weigert es sich standhaft gegen seinen Ausbau. Das Vorgehen ist eigentlich recht simpel: Die Pleuellagerwelle wird in den Bereich des oberen Totpunkts gedreht und das Pleuel mit dem Finger vom Zapfen gezogen. Sanfter Druck ist dabei durchaus erlaubt, aber wildes Reißen sollte man sich sparen. In der Regel lässt sich das Pleuel mitsamt Pleuellager nach einigem Probieren sauber aus dem Motorgehäuse entfernen.

Im Gegensatz zu den vergangenen zwei Schritten ist das Demontieren der Pleuellagerwelle in der Regel sehr simpel. Mit etwas Druck, spätestens aber nach leichtem Klopfen von vorn gleitet die Welle einfach aus den Lagern und wird nach hinten entnommen.



Auf einem blitzsauberen Untergrund aufgebaut, lassen sich jetzt die zentralen Komponenten des Nitromotors auf ihren Zustand kontrollieren.



ONLINE

DAS DIGITALE MAGAZIN.



**Auch
für PC und
Notebook**

FÜR JEDES BETRIEBSSYSTEM

FÜR JEDEN INTERNET-BROWSER

FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS

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

NUTZEN SIE UNSER DIGITAL-ARCHIV:



ABO ABSCHLIESSEN UND
ALLE DIGITAL-AUSGABEN
KOSTENLOS LESEN

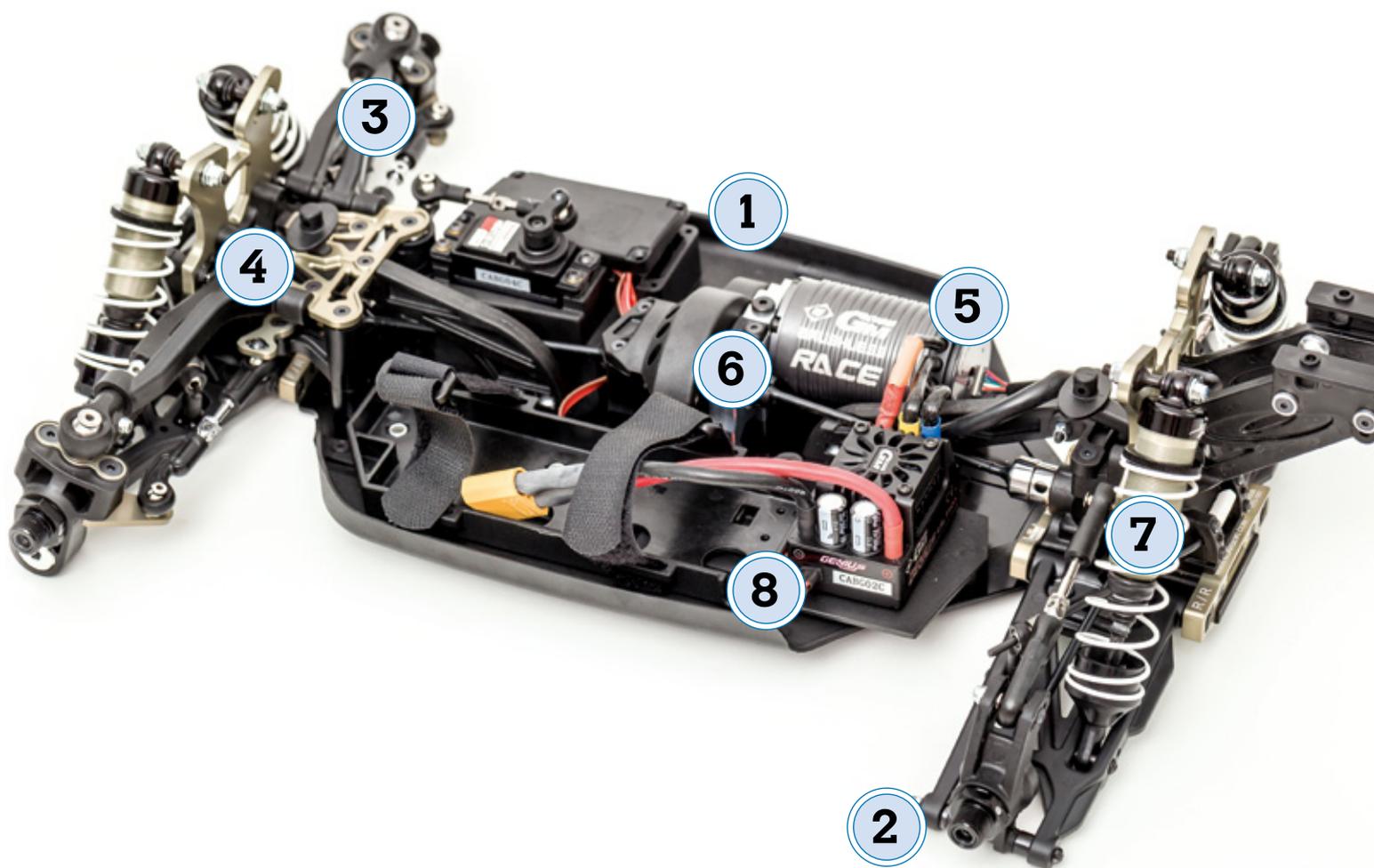
UND HIER GIBT'S DAS DIGITALE MAGAZIN FÜR MOBILE ENDGERÄTE.



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



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



FIRSTLOOK

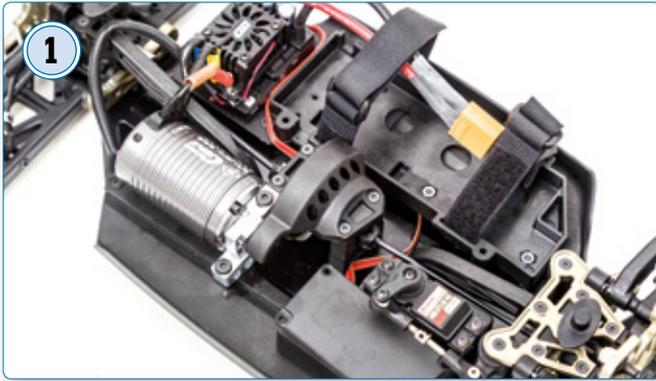
Text und Fotos: Michael Klaus

Die Klasse der Elektrobuggys im Maßstab 1:8 hat in den letzten Jahren immer mehr Anhänger gefunden. Die Kinderkrankheiten aus den Anfangszeiten gibt es nicht mehr, was vor allem an den inzwischen ausgereiften Fahrreglern und Akkus liegt. Einer der jüngsten Vertreter der Gattung ist der Soar 998 EP von Graupner. Er ist das elektrische Pendant zum Nitro-Modell. Viele Teile sind bei beiden Versionen identisch, wie beispielsweise die Achsen und auch der Antriebsstrang ist weitgehend gleich.

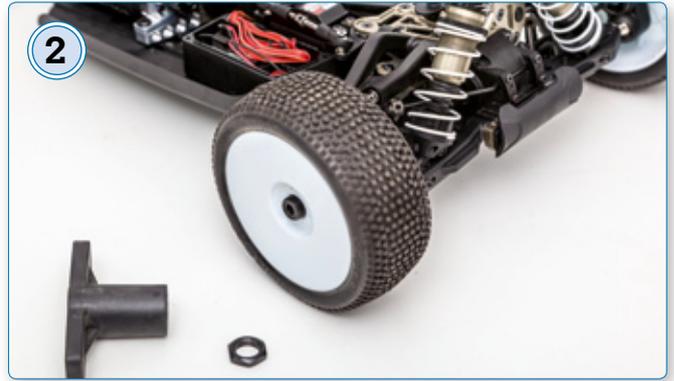
Der neue Soar-Buggy kommt als klassischer Bausatz, wie im Wettbewerbsbereich üblich. Das Modell besticht durch eine hervorragende Verarbeitung und einen durchdachten Materialmix. Hauptsächlich Kunststoff und Aluminium sind die Grundzutaten für das Modell. Dabei bietet der Soar 998 EP zahlreiche Einstellmöglichkeiten, die eine vielfältige Abstimmung auf die Streckenbedingungen ermöglichen. CVD-Antriebswellen gehören ebenso zum Standard des Modells wie Aluminium-Öldruckstoßdämpfer, Stabilisatoren und Rechts-links-Gewindestangen. Selbstverständlich ist der Antriebsstrang mit drei Differenzialen komplett kugelgelagert.

Um den Soar 998 EP zu komplettieren, werden noch ein Brushlessmotor samt passendem Regler, ein Lenkservo, eine RC-Anlage, Antriebs-Akkus und Zubehör benötigt. Wie sich das Modell in der Praxis schlägt, darüber berichten wir in einer der nächsten Ausgaben von CARS & Details.

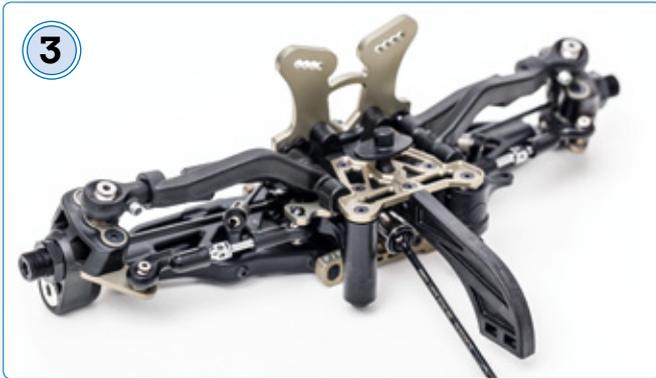




1 Klassische Raumaufteilung auf dem Chassis: Motor, Servo und RC-Box rechts, Akkus und Regler links



2 Die Standard-17-Millimeter-Sechskantmitnehmer sind für alle gängigen Offroad-Felgen geeignet



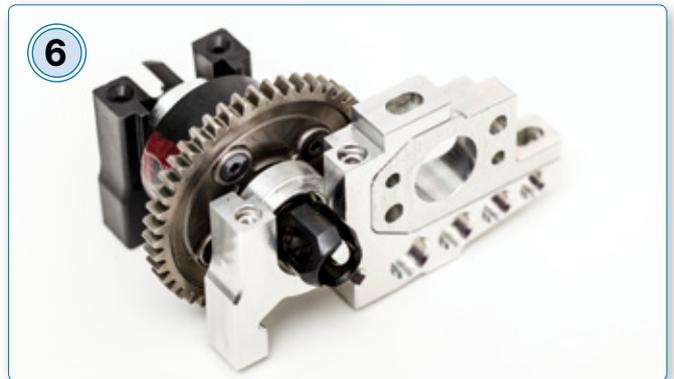
3 Die durchdachte Vorderachse entspricht im Aufbau dem klassenüblichen Standard und überzeugt mit vielen Einstelloptionen



4 Drei Vierspider-Differenziale sorgen im Soar-Buggy für die Kraftübertragung. Natürlich sind alle drehenden Teile kugelgelagert



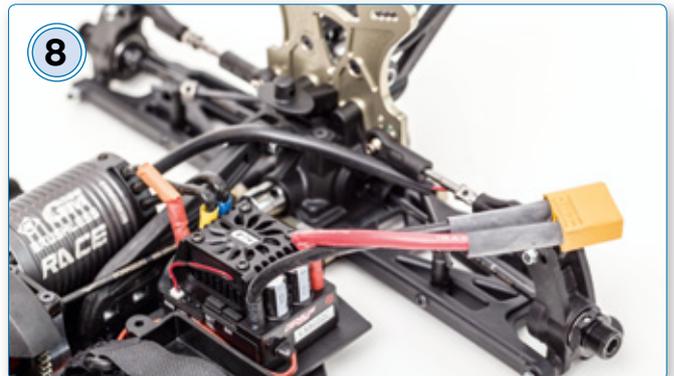
5 Der 2.300-kv-Brushlessmotor und auch die übrige RC-Einrichtung gehören nicht zum Lieferumfang und sind deswegen separat zu besorgen



6 Der hintere Lagerbock des Mitteldifferenzials nimmt auch gleichzeitig den Brushlessmotor auf. Letzter wird in einem Schlitten geführt, wodurch sich das Ritzelspiel genau einstellen lässt



7 Vier erstklassig verarbeitete Öldruckstoßdämpfer gehören zum Lieferumfang des Soar. Sie verfügen über Rändelschrauben zur Federeinstellung und haben Aluminium-Gehäuse



8 Im Testmodell kommt eine Antriebscombo von GM-Racing zum Einsatz. Der Regler nimmt gleich hinter den Antriebsakku Platz



Text und Fotos:
Robert Baumgarten

POWER-UNIT

Moderne Stromspender unter der Lupe

Bei den Akkus hat der Wechsel zur Lithium-Technik neben einer deutlich höheren Belastbarkeit vor allem für mehr Kapazität und damit längere Fahrzeiten gesorgt. Wie sich dieser Fortschritt bei der Spannung unter Last, der entnehmbaren Kapazität und bei anderen Parametern auswirkt, wollen wir hier an aktuellen und älteren Akkupacks von LRP electronic einmal ausprobieren.

Derzeit kommen neben speziellen Low CG Akkus (Low CG = Low Center of Gravity, also niedriger Schwerpunkt) auch vermehrt Akkus mit etwas höherer Ladeschlussspannung auf den Markt. Diese werden meist mit der Bezeichnung HV für High Voltage gekennzeichnet und basieren auf einer anderen Zellstruktur. Hierbei kann eine höhere Ladeschlussspannung von 4,3 Volt pro Zelle genutzt werden, sofern dies vom Ladegerät unterstützt wird. Die höhere Spannung verspricht auch eine höhere Spannung unter Last und somit effektiv etwas mehr Drehzahl am Motor. Ferner kommen einige spezielle Bauformen hinzu, denn Square-Packs, Shortys oder auch Low CG-Akkus stammen in ihrer Grundform nicht mehr von den ursprünglichen sechszelligen NiMH-Packs ab, sondern sind für spezielle Einsatzzwecke geeignet.

Zum Quadrat

Die Square-Packs entsprechen von den Abmessungen her zwei nebeneinanderliegenden Saddle-Packs. Sie sind echte Sonderfälle und lassen sich nur in wenigen aktuellen Modellen sinnvoll einsetzen. Das besondere Format sollte an Stelle der Saddle-Packs zu einer verbesserten Nutzung des Volumens führen, um mehr Kapazität und Fahrzeit zu generieren sowie eine bessere Gewichtsverteilung zu erzielen. Das Format ist aber lediglich in einigen 2WD-Buggys halbwegs sinnvoll nutzbar und wird daher bei diesem Test nicht berücksichtigt. Die Shorty-Akkus lassen aufgrund der

auf 96 Millimeter reduzierten Länge gegenüber normalen Sticks eine Veränderung der Gewichtsverteilung durch Verschieben des Akkus innerhalb der Halterung zu. Die restlichen Abmessungen entsprechen den normalen Stick-Packs, weshalb die Shortys auch in fast alle herkömmlichen Modelle passen.

Diverse Chassis nutzen diese Akkus sogar zwangsweise, um das Gewicht zu senken. Andere Modelle wiederum lassen neben den Shortys zumindest auch Saddle-Packs zu, wobei letztere in der Regel mehr Kapazität haben. Die noch sehr neuen und im Vergleich zur Norm deutlich dünneren Low CG-Akkus senken den Schwerpunkt – allerdings zu Lasten der Kapazität und mitunter der Belastbarkeit. Wer also in einer leistungshungrigen Rennklasse unterwegs ist, sollte sich vorher Gedanken über den Wechsel zu einem etwas schwächeren Motor machen, um die geforderte Fahrzeit erreichen zu können.

Anpassungen am Regler-Setup, der eigenen Fahrweise und der genutzten Untersetzung sowie den aerodynamischen Aspekten eines Modells können im Zusammenspiel mit diesen exotischen Akkus tatsächlich bessere Rundenzeiten bringen. Die Änderungen lassen je nach Modell allerdings den Gewichtsvorteil der Low CG-Akkus wieder zusammenschmelzen, weshalb diese Zellen nur in speziellen Bereichen des





Bei etlichen Modellen hat man inzwischen die Wahl, ob es Saddles oder Shortys sein sollen. Je nach Strecke kann die Wahl deutliche Handlungsvorteile bringen, daher sollte man am besten beide Akkuvarianten beim Training nutzen, um die Unterschiede ausloten zu können



Wettbewerbs gut einsetzbar sind. Dort allerdings kann ein guter Fahrer die Vorteile voll ausnutzen, wobei die scheinbar ideale Kombination aus höherer Ladespannung (HV) und flacherer Bauform (Low CG) noch nicht am Markt angeboten wird.

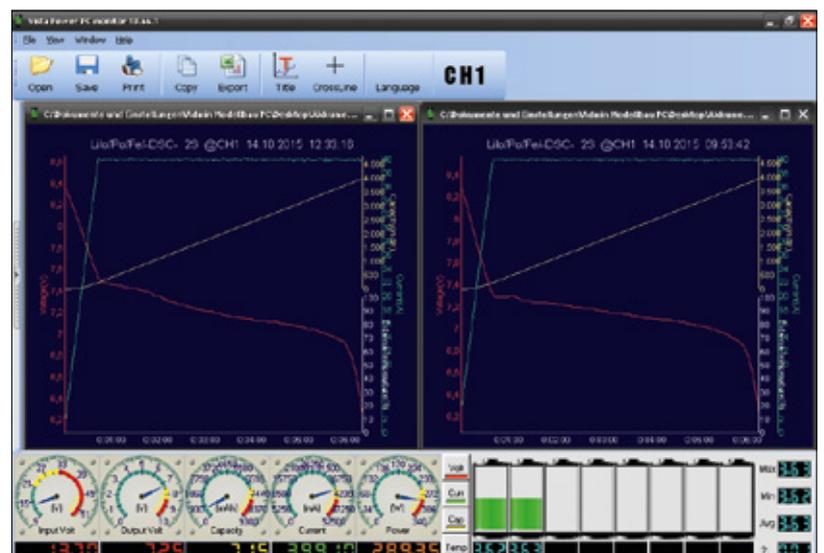
Vier Kontakte

Einige Hersteller bieten auch Akkus mit doppelter Bestückung der 4-Millimeter-Buchsen an. Diese Lösung kann für einen größeren Leitungsquerschnitt sorgen, derzeit sind aber scheinbar eher die Regler-Motor-Kombinationen sowie der für die doppelte Verkabelung nötige Platz ein Flaschenhals bei der Jagd nach noch besserer Nutzbarkeit der Lithium-Polymer-Technik – vor allem unter engen Buggy-Karosserien. Aus ähnlichen Gründen konnten sich Akkus mit 5-Millimeter-Buchsen bisher ebenfalls nicht durchsetzen,

Der Kapazitätsunterschied ist schon eklatant, zumal der LiPo-Akku im Test unter 40 Ampere Last bei etwa 6.420 Milliamperestunden Kapazität lag (eingeladen: 7.130 Milliamperestunden) und die NiMH-Zellen (bei 30 Ampere Last) nur gut 3.780 von 4.870 Milliamperestunden schaffen



Der Vergleich der alten Akkuchemie mit den neuen Low CG-LiPo-Akkus macht den Technologiesprung deutlich, denn die LCG-Akkus haben real fast dieselbe nutzbare Kapazität, erbringen diese aber sogar noch bei etwa 33 Prozent höherer Last und wiegen dabei erheblich weniger



Die höhere Nennspannung von maximal 3,8 Volt pro Zelle zeigte bei den Tests gerade im ersten Drittel der Entladung eine um bis zu 0,17 Volt höhere Spannungslage gegenüber herkömmlichen Akkus, leider stellt die entnehmbare Kapazität mit knapp 4.000 Milliamperestunden eine deutliche Unterschreitung der Nennkapazität des Shortys dar (4.900 Milliamperestunden)



Saddle-Packs unter sich. Auch hier sollte man abwägen, ob man die immerhin etwa 45 Prozent höhere Kapazität des normalen Akkus nicht doch benötigt – ansonsten kann der LCG im harten Wettbewerb den einen oder anderen Vorteil bringen, da er auch unter Last fast dieselben Spannungswerte liefert

der Platz ist sinnvoller für die Kapazitätssteigerung nutzbar. Fertigungstechnisch sind im Moment bis zu 8.000 Milliamperestunden Nennkapazität bei 2s-Akkus im Standard Stick-Pack-Gehäuse machbar. Die Tests zeigten jedoch, dass das Optimum derzeit eher bei den Akkus mit 6.000 bis 6.500 Milliamperestunden liegt, da hier die Belastbarkeit, Haltbarkeit sowie Zyklenfestigkeit und somit auch das Preis-/Leistungsverhältnis am Besten erscheinen.

Viele Akkus werden heute gerne mit Entladeraten deutlich jenseits der 80C beworben, was je nach Akkugröße über 450 Ampere bedeuten würde. Diese Werte sind selbst kurzzeitig nicht ansatzweise zu erbringen und keinesfalls über einen längeren Zeitraum oder gar über die 4-Millimeter-Buchsen übertragbar. Selbst die Hälfte stellt für viele Akkus eine extreme Hürde dar, realistisch treten momentan in 1:10er-RC-Cars bis zu 80 Ampere über einen längeren Zeitraum beim Beschleunigen auf der Geraden auf. Die deutlich schwereren 1:8er-Modelle liegen bei den Messungen mittels Datenlogger eher bei 160-180 Ampere.

Die Erfahrung und Tests der letzten Jahre zeigen, dass die besten Akkus derzeit durchaus mit 40-50C belastet werden können, ohne allzu schnell an Kapazität zu verlieren oder vorzeitig zu altern. Optimalerweise sollte man aber zwei Drittel der Maximallast nicht zu oft überschreiten, um eine möglichst gute Ausbeute und eine lange Lebensdauer zu erzielen.



Die Low CG-Versionen senken den Schwerpunkt mitunter recht deutlich ab. Sofern man mit der geringeren Kapazität klarkommt, sind die Akkus auf der Jagd nach schnelleren Rundenzeiten sinnvoll einsetzbar



Einige derzeit nutzbare Akkugrößen im Vergleich. Oben ein normaler Stick-Pack mit bis zu 8.000 Milliamperestunden (Nennkapazität), darunter der Shorty mit 4.900 Milliamperestunden und je eine Hälfte eines Saddle-Packs mit 5.500 respektive 3.700 Milliamperestunden beim LCG-Saddle-Pack

Differenzen

Die hier gezeigten Akkus werden allesamt mit maximal 55C Dauerbelastbarkeit angegeben. Die Messungen mit einer über die gesamte Entladung konstant anliegenden Belastung von 40 Ampere zeigten dennoch recht gut die Unterschiede auf, ohne die Zellen ans absolute Limit zu bringen. Einige Akkupacks haben schon bei 30 Prozent geringerer Last Probleme, die Nennkapazität zu erreichen, wohingegen andere diese sogar überschreiten. Generell kann man hier wohl von einer gewissen Streuung ausgehen, der sowohl teure als auch preiswerte Akkus gleichermaßen unterliegen.

Daher wurden für diese Betrachtung einige ältere Akkus hinzugezogen. Diejenigen, die auch nach etlichen Zyklen noch funktionsfähig waren, wiesen eine recht geringe Streuung auf. Die Streuung verbesserte sich sogar im Laufe der Zeit etwas, wobei hier viele Faktoren hineinspielen. Interessant ist hierbei neben der reinen Spannung unter Last aber auch die Hitzeentwicklung, da diese eine Tendenz zur Überlastung anzeigen



Die größeren LiHV-Stickakkus sorgten im Test für gute Werte, vor allem in der ersten Hälfte der Entladung war die Spannungslage um bis zu 0,16 Volt höher als bei anderen Zellen, woran auch der geringe Innenwiderstand seinen Anteil hat

APPS FÜR MODELLBAUER

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



AVIATOR-News



Berlinski RC



copter.eu



DMFV-News



rc-drones



Graupner



HORIZON HOBBY



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-Car-News



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



RC-Heli-News



RC-TESTS



RC-TRUCKS



RC Schiffe



Staufenbiel



Thunder Tiger



Vario Helicopter

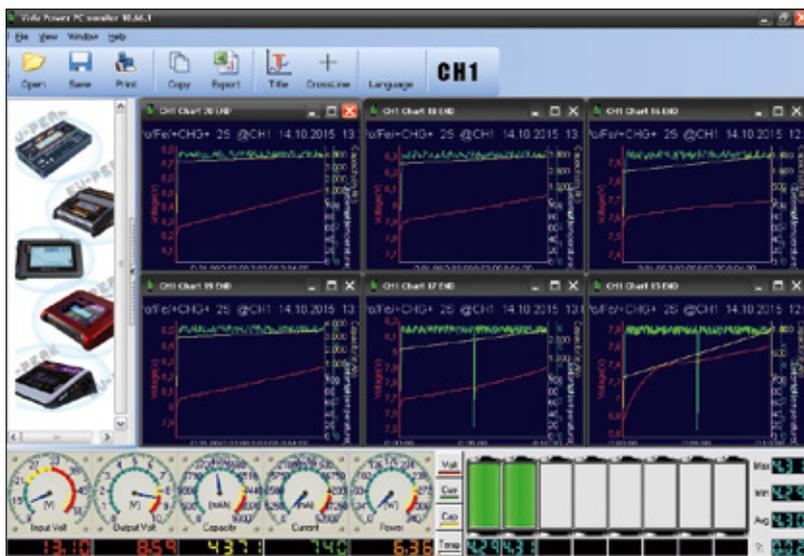


XciteRC NEWS



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





Einige Akkupacks schaffen eine deutliche Steigerung der Spannung unter Last innerhalb der ersten Lade-/Entladezyklen. Daher sollten neue Akkupacks zunächst fünf bis zehn Fahrten im Training genutzt werden, um danach dann im Rennen das Maximum abrufen zu können

„Wer einen guten Mix aus Leistung, nutzbarer Kapazität und langer Lebensdauer haben möchte, sollte sich im Bereich der Akkupacks mit 5.000 bis 6.000 Milliamperestunden Kapazität umsehen.“



kann. Wenn die Hitze schnell ansteigt und auch am Entlade-Ende deutlich über 60 Grad Celsius an der Oberfläche gemessen werden, ist Vorsicht geboten.

Je nach Nennkapazität konnten die Akkus in der Stick-Bauform generell etwas bessere Werte liefern. Dies ist vor dem Hintergrund größerer Produktionsstückzahlen in der Standardgröße auch durchaus nachvollziehbar. Einige ebenfalls zum Test angetretene Akkus anderer Hersteller wiesen oftmals ähnliche Werte auf. Dies zeigt, wie hoch die Leistungsdichte schon geworden ist.

Dauertest

Die Unterschiede bei der realen im Vergleich zur genannten Kapazität sind vor allem bei den Sonderbauformen teilweise recht hoch, hier sollte der gesunde Menschenverstand greifen und auf dem Papier allzu potent aussehende Kandidaten eher skeptisch betrachten. Doch am Ende zählt vor allem die Nutzungsdauer, da sich hier mitunter höhere Preise wieder rechtfertigen. Hierbei sei angemerkt, dass dieser Test noch läuft und die Akkupacks derzeit allesamt rund 80 bis 100 Zyklen abgespult haben. Einige Kapazitätseinbrüche und Defekte sind schon jetzt messbar, wobei nach der Industriedefinition ein Akku schon deutlich eher als kaputt deklariert wird, als es im Modellbausektor der Fall ist. Zudem scheinen die extrem hohen Kapazitäten einiger Akkus durch geringere Belastbarkeit bei den Strömen erkauft worden zu sein. Dies ist nicht unbedingt schlecht, sofern man den Akku entsprechend nutzt, um lange Fahrzeiten zu erhalten. Wer schiere Leistung benötigt, sollte auf andere Akkus zurückgreifen, wobei im Grenzbereich generell mit einer hohen Defektrate und schnellem Alterungsprozess gerechnet werden muss.

Die enormen Kapazitäten werden real leider nicht ganz erreicht. Dafür sorgen die LiHV-Akkus vor allem zu Beginn der Entladung für eine höhere Spannung unter Last. Wer sich von der Fahrzeit her einen Shorty erlauben kann, gewinnt vor allem bei der Gewichtsverteilung neue Möglichkeiten



Die 4-Millimeter-Anschlussbuchsen werden bei einigen Akkutypen versenkt angeordnet oder sind sogar pro Pol doppelt vorhanden. Letzteres sorgt für nochmals geringere Leitungsverluste, da der Anschlussquerschnitt deutlich größer ist

Die letzten Jahre zeigen dennoch eine grundsätzliche Verlängerung der Lebensdauer, wobei NiMH-Akkus zu ihren Hochzeiten etwa vergleichbar lange hielten aber weniger stark belastbar waren. Wer also einen guten Mix aus Leistung, nutzbarer Kapazität und langer Lebensdauer haben möchte, sollte sich im Bereich der Akkupacks mit 5.000 bis 6.000 Milliamperestunden Kapazität umsehen, wobei es sich gerne um Saddles oder Stick-Packs handeln darf, hier ist das Leistungsniveau ähnlich. Da die Saddle-Packs aber Vorteile bei der Platzierung haben und auch in nahezu alle Fahrzeuge mit Stick-Akkuschächten passen, genießen die Saddle-Packs einen kleinen Vorteil.

Die preiswerten Akkus haben aufgeholt und können in einigen Bereichen auch fast doppelt so teuren Akkus durchaus das Wasser reichen, lediglich die maximale Spannung unter Last ist bei einem preiswerten Akku mitunter etwas geringer. Lösungen abseits der Norm können vor allem im Wettbewerb ihre Vorteile ausspielen und hier einen deutlichen Beitrag zum Sieg beisteuern. Dabei wird aber die sehr penible Abstimmung des eigenen Modells unabdingbar sein, um wirklich das Maximum ausloten zu können. Zu guter Letzt bleibt höchstens anzumerken, dass der Trend eindeutig in Richtung Akkus mit integrierten Buchsen geht. Varianten mit fest angebrachten Kabeln sind im RC-Car-Bereich immer seltener zu sehen. Dieses kleine Detail sorgt für eine bessere Langzeitnutzbarkeit der wertvollen Energiespeicher, denn zerstörte Kabel bedeuten bei einem mit Buchsen bestückten Akku nicht zwingend das Aus für den ganzen Akkupack. <<<<



Ein geringer Innenwiderstand ist zwar eine Grundvoraussetzung für die Abgabe von hohen Strömen, sagt aber nichts über die Langzeitbelastbarkeit oder die Wärmeentwicklung aus. Dieser Akku konnte zwar sehr stark belastet werden, erfuhr bei längeren Tests aber den größten Kapazitätsrückgang




Mache gerade
**Boxen-
stopp**

**modell
hobby
Spiel**

30.09. – 03.10.2016
Leipziger Messegelände

f modell-hobby-spiel.de

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON






www.rc-helix.de
www.cars-and-details.de
www.trucks-and-details.de
www.rad-und-kette.de
www.modell-aviator.de





www.kite-and-friends.de
www.schiffsmodellmagazin.de
www.teddys-kreativ.de
www.puppen-und-spielzeug.de

00000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10000

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

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

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

20000

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

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

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

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

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

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

30000

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

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

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

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

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

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

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

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

Hobby-Center Maschmühlenweg 40, 37081 Göttingen

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

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

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

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

40000

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

Modellbau Bertinski. Märkische Straße 51-53 44141 Dortmund, Telefon: 02 31/52 25 40 Fax: 02 31/52 25 49, E-Mail: mber11@aol.com

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

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

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

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

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

Haus des Kindes Bartz Brandenburger Straße 7, 44145 Oberhausen Telefon: 02 08/66 56 46, Fax: 02 08/66 58 68

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

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

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

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

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

50000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7, 71272 Renningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Albatros RC-Modellbau
Redweiherstraße 1, 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ÖSTERREICH

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

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

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

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

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

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

MIWO Modelltechnik
Kärntnerstraße 3, 8720 Knittelfeld

SCHWEIZ

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

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

NIEDERLANDE

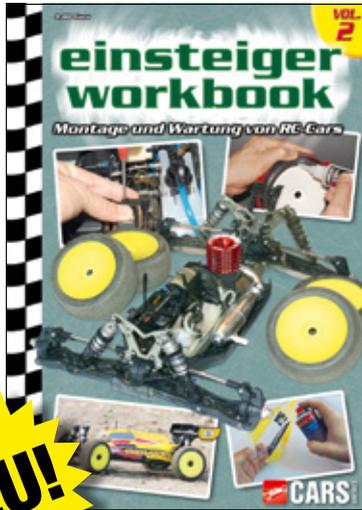
Hobma Modelbouw. Pascalweg 6a
6662 NX Elst (Gld). Telefon: 00 31/481 35 32 88
Fax: 00 31/481 35 35 19
Internet: www.hobmamodelbouw.nl

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



SHOP

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



**Auch digital
als eBook erhältlich**

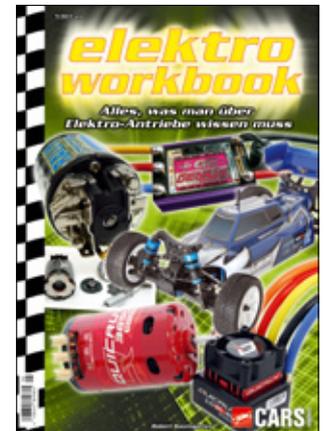
**Einsteiger Workbook Vol.2
68 Seiten, A5-Format**

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

Artikel-Nr. 12099

€ 9,80

NEU!



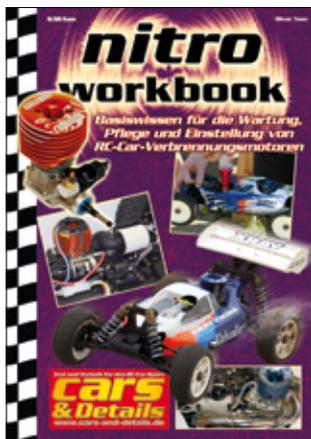
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80



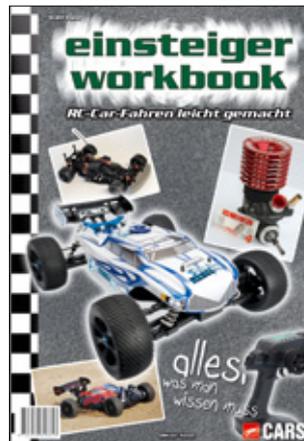
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586

€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



12 Ausgaben für 54,- Euro

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

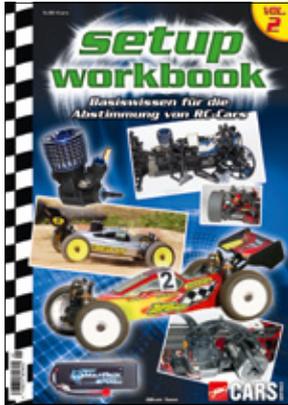
So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037
€ 9,80



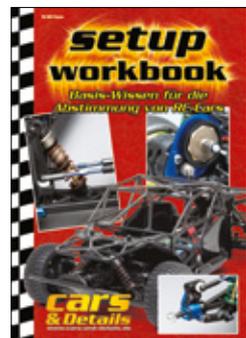
Auch digital als eBook erhältlich



Modellmotoren praxisnah
Werner Frings

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

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80

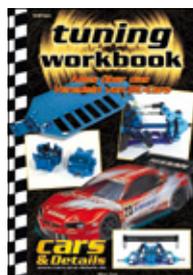


Auch digital als eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50

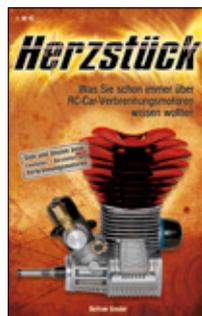


Auch digital als eBook erhältlich

Tuning Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



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

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

Problemlos bestellen >

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

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

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

- Ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 4,90. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtungen.
- Ja, ich will zukünftig den CARS & Details E-Mail-Newsletter erhalten.

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eitville
Gläubiger-Identifikationsnummer DE54ZZZ00000009570



RENNSEMMELE

Darum ist der Team C 2WD-Buggy immer noch up to date

Mit dem TM2 V2 hat Absima ein besonderes Schmankerl im Programm, denn dieser 2WD Buggy verfügt über ein stark für den Einsatz auf Teppichstrecken optimiertes Chassis-Design. Der sehr weit vorne platzierte Motor und die gute Balance verleihen dem Modell aber auch auf der klassischen Offroad-Strecke eine hohe Agilität. Zwar ist der Buggy schon einige Zeit auf dem Markt, jedoch ist er immer noch konkurrenzfähig. Warum, das klärt dieser Testbericht.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Vor dem ersten Einsatz des Team C TM2 V2 muss man das Modell zunächst einmal montieren. Doch worin einige nur ein notwendiges Übel sehen, erkennen andere die Chance, ein tieferes Verständnis für die Technik seines neuen Modells zu entwickeln, was spätere Reparaturen enorm erleichtert – natürlich ganz zu schweigen vom Bastelspaß. Der TM2 V2 macht da keine Ausnahme, wobei die Ausstattung und die Anordnung der Antriebskomponenten mehr als ungewöhnlich ist.

Gut bestückt

Die Anzahl der im Baukasten liegenden Aluminium- und CFK-Teile ist enorm und zudem sind sämtliche Hauptkomponenten sehr passgenau und sauber gefertigt. Alle weiteren Teile zur Montage des Buggys liegen dem Baukasten in Form von diversen nach Bauabschnitten abgepackten Tüten bei, selbst zwei verschiedene Silikonöle für die

Stoßdämpfer und das Differenzial sind enthalten. Letzteres verwendet hochwertige Stahlkegelräder und nutzt Stahlabtriebe, um die Kräfte sauber zu den Rädern zu leiten. Selbstverständlich ist das Kegelradifferenzial abgedichtet, um eine Abstimmung über die Ölviskosität zu ermöglichen.

Die Kräfte werden vom Motor kommend über eine leicht schrägverzahnte Kegelradkombination auf das Differenzial übertragen. An dieser Stelle sollte das Spiel sehr sauber eingestellt werden, wobei die dafür erforderlichen Passscheiben in knapp ausreichender Menge beiliegen. Das Diff lässt sich im Betrieb jederzeit ohne Verlust der Einstellungen an der Hinterachse entnehmen. Ein nach hinten zu öffnendes Getriebe kennt man sonst nur von 4WD-Modellen, bei fast allen anderen 2WD-Buggys ist das Differenzial nur durch die komplette Demontage des Getriebes erreichbar.

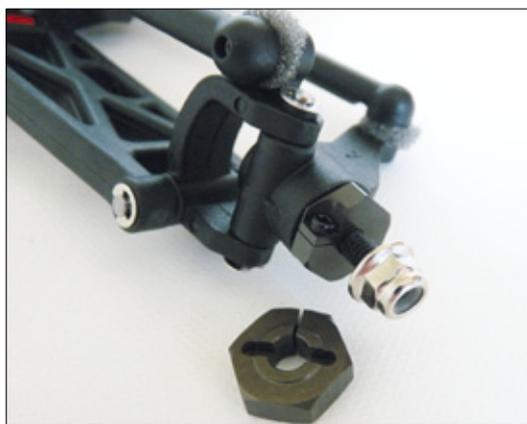


Die verwendeten Bauteile sind allesamt von hoher Qualität und sehr passgenau. Die vordere und hintere Dämpferbrücke sind jeweils aus 3 Millimeter dickem CFK gefertigt, das Chassis aus 2,5 und der Rest aus 2 Millimeter dickem Material

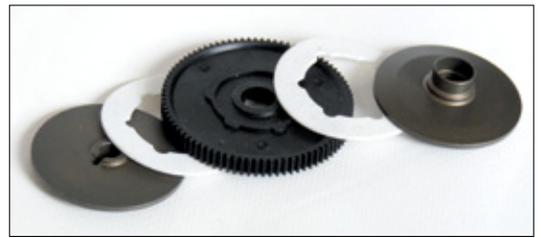
Ausgewogen

Die Verwendung der Hinterachse eines 4WD-Buggys hat neben der Wartung vor allem den Vorteil, dass der Motor und der Regler gegenüber dem Shorty-Aku platziert werden können. Die Chassis-Balance ist dadurch recht neutral gehalten. Die Motorkraft kann noch von einem in den Antriebsstrang integrierten Slipper dosiert werden. Dieser sollte auf griffigem Untergrund natürlich gesperrt sein, ermöglicht aber auch eine Einstellung für loseren Untergrund, ohne zu schnell zu überhitzen. Die verwendeten Slipperpads entsprechen dabei allerdings einem Team C eigenen Standard, weshalb auch die Hauptzahnräder von diesem Hersteller genutzt werden sollten.

Damit die Leistung auch optimal umgesetzt werden kann, verfügt die Hinterachse über demontierbare CVD-Wellen, welche in jeweils zwei Kugellagern geführt werden. Das stärker belastete äußere Lager ist deutlich vergrößert, wobei die gesamte Auslegung der restlichen Teile ebenfalls eher als bullig zu bezeichnen ist. Daher ist es auch nicht verwunderlich,



Die vorderen, aus Aluminium gefrästen Mitnehmer sind im 12-Millimeter-Sechskant-Standard gehalten, wohingegen die hinteren dem 14-Millimeter-Standard entsprechen



Bei den Slipperpads nutzt Team C schon seit Langem seinen eigenen Standard, da die Reibplatten beschichtet sind und die Pads aus hochwertigem Teflon bestehen, ist die Slipper-Kupplung auch leistungsstarken Motoren gewachsen

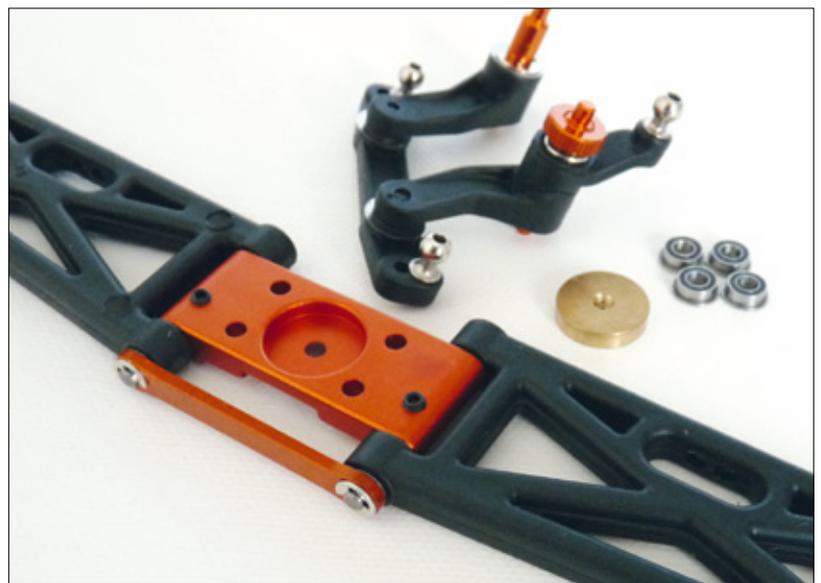


dass die Querlenkerpins an der Hinterachse mittels Einlagen in soliden Aluteilen gelagert werden. Eine Veränderung des Antisquat-Werts oder der Vorspur ist daher schnell durchgeführt. Es stehen neun Antisquat-Werte, drei Optionen für das Rollzentrum und weitere drei Variablen für die Vorspur zur Auswahl. Bei den Befestigungspunkten der oberen Querlenker kommen zudem weitere Rollzentrationsoptionen hinzu. Komplettiert wird die hintere Aufhängung von einem 1,2 Millimeter dicken Stabilisatordraht, welcher sich natürlich gegen optionale Varianten tauschen lässt.

Bulliges Design

Die Mitte des Chassis wird vom Motorhalter und dem zweiteiligen Topdeck sowie den seitlichen Versteifungen aus Aluminium dominiert. Der Motorhalter

Beim Getriebe hat Team C alles richtig gemacht, denn es kombiniert ein mit Stahleinlagen versehenes und aus faserverstärktem Kunststoff hergestelltes Gehäuse mit soliden Stahlkegelrädern und gewichtserleichterten Abtrieben – selbstverständlich ist die Einheit mit Öl individuell sperrbar



Bei der Vorderachse kommen an den am höchsten belasteten Stellen eloxierte Aluminiumteile zum Einsatz. Auch bei der Lenkung wurden die Kugellager nicht vergessen und selbst eine Option zur Platzierung von zusätzlichen Gewichten am tiefsten Punkt der Vorderachse ist integriert

CAR CHECK

Team C TM2V2 Absima

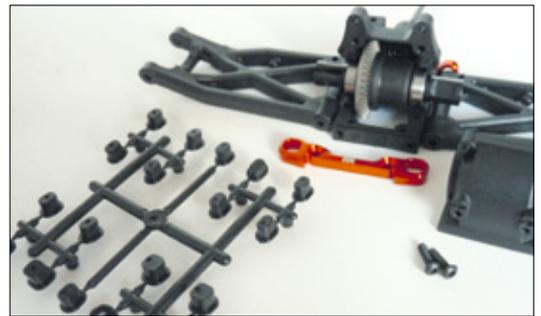
Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen
Bezug: Fachhandel

Technik: 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, komplett kugelgelagert, Kegelraddifferenzial, Stabilisator hinten

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

Erfahrungslevel:

WETTBEWERBSPROFIS



Die Antisquat und Vorspurwerte lassen sich an der Hinterachse durch Vertauschen der Kunststoffeinsätze in den Alu-Haltern verändern. Eine ebenfalls gute Lösung stellt die ohne Veränderung der Hinterachse abnehmbare Getriebehälfte dar

besteht, wie etliche Teile in der Chassis-Mitte, aus hochfestem 7075 T6-Aluminium und ermöglicht die Montage der Motor-/Hauptzahnradeneinheit auf sehr kompaktem Raum. Durch die schmale Öffnung im hinteren Topdeck ist die Slippermutter recht schlecht zu erreichen, dennoch kommt man nach dem Demonieren von nur vier Schrauben schnell an die komplette Rutschkupplung heran. Diese Wartungsfreundlichkeit zeigt sich auch bei der Vorderachse, denn hier kann man das Lenkservo oder die Lenkeinheit ebenfalls sehr gut erreichen.

Der Aufbau der Vorderachse ist eher klassisch gehalten und entstammt den 2WD-Modellen aus der Team C-Produktpalette. Die mittige Halteplatte der Querlenker beeinflusst je nach Montagerichtung den Nachlauf und lässt sich mit dem beiliegenden Messinggewicht zudem noch zur Abstimmung der Gewichtsverteilung nutzen. Anders als bei der Hinterachse kommen vorne einige C-Klips bei den Querlenkerpins und den C-Hubs zum Einsatz. Dafür wurde der Lenkhebel so gestaltet, dass die Kugellager nicht in der Felge, sondern im Lenkhebel platziert sind. Dies ermöglicht den Einsatz von 12-Millimeter-Sechskantmitnehmern. Hinten hingegen kommen 14-Millimeter-Mitnehmer zum Einsatz.



Die aus jeweils 23 Teilen montierten Stoßdämpfer haben ein sehr geringes Losbrechmoment und sorgen damit für eine optimale Dämpferwirkung. Da die obere Dämpferkappe über eine Entlüftungsschraube verfügt, ist das luftblasenfreie Einfüllen des Öls kein Problem

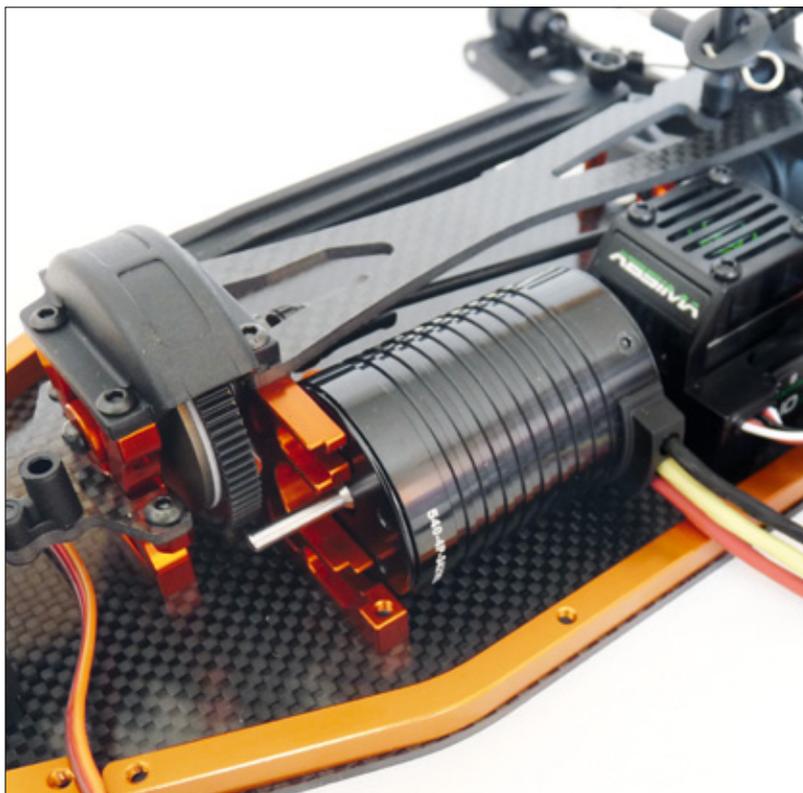


Die leistungsstarke Elektronik von Absima sorgt für eine sehr gute Beschleunigung des TM2 V2. Bedingt durch die recht massiven oberen Chassisplatten ist der 2WD-Buggy extrem verwindungssteif und das Chassis reagiert schnell auf Veränderungen

Die vordere Konstruktion ist generell sehr stabil gehalten, was auch für die Lenkung gilt. Hier kommen neben einem Servosaver auch vier beiliegende Kugellager zum Einsatz, um eine leichtgängige und spielfrei arbeitende Lenkung aufzubauen. Da der TM2 V2 an vielen Stellen über hochwertige CFK-Teile verfügt, ist es nur logisch, dieses Material auch für die Dämpferbrücken zu nutzen. Die daran befestigten Dämpfer bestehen aus jeweils 23 Einzelteilen und deren Beschichtung beziehungsweise extrem gute Verarbeitungsqualität sorgt für ein sehr geringes Losbrechmoment. Die Big-Bore-Dämpfer verfügen ab Werk über eher weiche Federn, daher ist mit 350-CPS-Öl und jeweils der Vierloch-Platte eine gute Abstimmung auf Strecken mit kleinen bis mittleren Sprüngen möglich. Da im Zubehörbereich noch viele weitere Federhärten erhältlich sind, lässt sich der TM2 V2 nicht nur auf sein bevorzugtes Einsatzgebiet – Teppichstrecken – abstimmen, sondern auch auf diverse Offroad-Strecken.

Ab auf die Strecke

Der TM2 V2 ermöglicht eine recht schnelle Montage und Justierung des Motors samt Ritzelspiel, wobei das mit 85 Zähnen im Vergleich zu normalen 2WD-Buggys große Hauptzahnrad viele Unterse-
 tzungsoptionen zulässt. Der hinter dem Motor zur Verfügung stehende Platz reicht auch für größere Regler, wobei die Kabel idealerweise auf die passende Länge gebracht und direkt am Regler verlötet werden sollten. Bei der Platzierung des Empfängers bietet der TM2 V2 genügend Platz für aktuelle Empfänger an, größere Exemplare können auf dem hinteren Topdeck montiert werden.



Der gut erreichbare Motorhalter lässt einen Wechsel sehr schnell zu und der dahinter zur Verfügung stehende Platz reicht auch für etwas bulligere Regler. Dadurch ist ein Verzicht auf einen ausfallanfälligen Lüfter auf dem Regler unproblematisch

Anzeige

BRING FARBE IN DEINEN GRAVIT!

MIT SCHNELL-BEFESTIGUNGSSYSTEM UND ERSATZARMEN IN 4 FARBEN



#220712



GRAVIT DARK V2



MEIN FAZIT



Der TM2 V2 ist wahrlich schnell auf Teppich und zeigt dennoch auch abseits der Strecke Nehmerqualitäten. Die hochwertige Ausstattung mit CFK- und Aluteilen sorgt für ein geringes Gewicht und eine extreme Stabilität. Der TM2 V2 verlangt nach einer guten Abstimmung und dem Einsatz von Shorty-Akkus, bietet dafür aber jede Menge Fahrspaß.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Hervorragende Stabilität



Gute Fertigungsqualität

Viele Einstellmöglichkeiten

Wartungsfreundlicher Aufbau

E-Klipse
an der Vorderachse



Sowohl für das Servo als auch für den Regler bleibt recht viel Platz in dem dennoch recht schmalen Chassis. Da nur ein Shorty-Akku zum Einsatz kommen kann, bleibt auch noch genügend Platz für einen modernen Empfänger

Durch das geringe Gewicht von nur 1.500 Gramm reicht schon ein 9-Turns-Brushlessmotor völlig aus, um das Modell richtig schnell auf Teppich bewegen zu können. Trotz der guten Fahrwerte reicht ein 2s-LiPo-Akku mit 5.000 Milliamperestunden Kapazität immerhin für knapp über 10 Minuten Fahrzeit auf einem fordernden Kurs.

Da es sich um einen Buggy handelt, sollte sich das Modell natürlich auch auf einer klassischen Offroad-Strecke bewähren. Hierzu wurde hinten auf 400-CPS-Öl gewechselt und die Federvorspannung vorne auf 8 Millimeter und hinten auf 9 Millimeter erhöht. Je nach Griffniveau konnte auch das Messinggewicht in der vorderen Halteplatte entfernt werden. Da nun trotz geöffnetem Slipper noch zu viel Leistung vorhanden war, wurde auf die Einstellungen des Reglers und die Exponentialwerte am Sender zurückgegriffen. Die Veränderungen machten sich schnell bemerkbar und ermöglichten eine rasche Abstimmung

auf die deutlich andere Charakteristik. Der TM2 V2 schiebt dabei aber nach wie vor eher wenig über die Vorderachse und bleibt damit für einen 2WD-Buggy gutmütig und leicht beherrschbar.



An allen Stellen kommen CVD-Wellen zum Einsatz. Diese sind zwar ab Werk montiert, können aber bei Bedarf für eine Wartung auseinandergenommen werden. Der dafür zu entfernende Clip lässt sich mit etwas Druck von einem Schlitzschraubendreher weghebeln



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

AUF DEM PRÜFSTAND: DAS LEISTEN MODERNE LIPO-AKKU

3 für 1

Drei Hefte zum
Preis von einem
Digital-Ausgaben
inklusive

www.cars-and-details.de



CARS & DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT



Google play



Erhältlich im
App Store

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

GEWINNSPIEL:
CARISMA GTB
VON RUDDOG



So viel Spaß bringt Horizons Drift-Mustang

PFERDESTÄRKE



Ausgabe 11/2016
November 2016
16. Jahrgang

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



ALT IST IN
IconicRC Vintage-Treffen in England



WERKSTATTSERIE:
Nitrotriebwerke richtig warten

TEIL 2

JETZT BESTELLEN
www.cars-and-details.de
040 / 42 91 77-110



Text und Fotos:
Michael Klaus

ZU GAST IN DER WARTBURGSTADT

SK-LAUF OST BEIM RC RACING CLUB EISENACH

Steven Schöniger feierte beim vierten SK-Lauf Ost seinen zweiten Sieg in der Klasse OR8 in Folge. Diesmal war er Mitte Juli auf seiner Heimstrecke in Eisenach am Schnellsten unterwegs. Der ortsansässige RC Racing Club Eisenach hat dort am Stadtrand eine tolle Offroadstrecke mit überdachtetm Fahrerlager und Fahrerstand. Die abwechslungsreiche Strecke mit der Steilkurve aus Pflastersteinen, der 7er-Sprungkombination, dem großen Table und Ecktable, besteht aus verschiedenen Streckenbelägen, wie Pflasterstein, Lehm und Rasengitter. Zum Rennen reiste am Samstag ein Großteil der Fahrer bereits zum freien Training an. Es gab zwei Stunden Training und drei Trainingsläufe, bevor die zwei Vorläufe gestartet wurden. Sonntagmorgen reisten die übrigen Teilnehmer zu den letzten drei Vorläufen an. Danach begann das eigentliche Rennen. Nur die Aufsteiger in ihrem Finallauf durften sich auf einen weiteren Lauf freuen.

In drei Klassen ging es nicht nur um den Tagessieg, sondern noch um Punkte für die Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft OR8, ORE8 und OR8T. Steven Schöniger holte sich den Sieg bei den 1:8er-Verbrennern völlig verdient. Er war nicht nur Schnellster nach den Vorläufen, sondern startete in dem 30-minütigen Finale von Startplatz 1. In diesem setzte sich Schöniger (Agama A215) von Startplatz 1 sofort in Führung vor Manuel Meyer (Mugen MBX-7R), Zico Scherel (Agama A215) und Johannes Klett (Mugen MBX-7R). So ging es in die ersten Runden und zum Tankstopp. Meyer bekam Motorprobleme und später fiel er mit technischem Defekt leider aus. An der Spitze hatte Schöniger schon eine Runde Vorsprung auf Scherel und Klett. Maik Radsch (HB D815) fuhr auf Platz 4 vor Ronny Schiffner und Daniel Bliefert (beide Agama A215). Ab der 10 Minute spitzte sich der Zweikampf zwischen Scherel und Klett immer mehr zu. Teilweise nur um wenige Zentimeter getrennt, umrundenden beide den Kurs. Dahinter fiel Schiffner nach 18 Minuten mit gebrochener Aufhängung aus und Daniel verlor viel Zeit, weil sein Motor zweimal neu gestartet

werden musste und sein Empfängerakku leer war. Er wechselte diesen schnell und kam auf Platz 6 ins Ziel hinter Steven Sattler (Losi 8ight 4.0) und Radsch, der Platz 4 gebucht hat.

Kopf-an-Kopf

Um Platz 2 blieb es bis zum Schluss noch spannend. Klett hatte bereits einen kleinen Vorsprung herausgefahren, aber war zu vorsichtig unterwegs. Scherel kam nochmal direkt in Schlagdistanz, aber nach der 7er-Sprungkombination überschlug sich sein Fahrzeug und Klett rettete noch Platz 2 hinten Tagessieger Schöniger ins Ziel. Dies war der zweite Streich nach dem Sieg in Schwedt für Schöniger.

Die Klasse ORE8 war vor allem im zweiten Finale ein heißer Kampf. Nachdem überraschend Nicolaas Burleigh mit seinem Kyosho MP9e vor Marcus Krause (Kyosho MP9e), Martin Wünsche (Asso RC8B3e) und Arnold Lorenz (Mugen MBX-7r Eco) die Rangliste anführte, war Wünsche in den aufsteigenden Finals wiederum Schnellster. Für die Elo-Piloten gab es zwei Finallaufe mit je 10 Minuten Fahrzeit, die nach Punkten zusammen gewertet wurden. Im ersten Lauf setzte sich Wünsche vom Start weg ab. Durch die Startrangelei profitierten Burleigh, Lorenz und die Einzige Dame im Feld, Sophie Müller. Wünsche siegte souverän vor Burleigh und Müller, die sich knapp gegen Lorenz durchsetzen konnte.

In Lauf 2 patzte Wünsche gleich nach der Steilkurve und brauchte einen schnellen Helfereinsatz. Nachdem sein Fahrzeug wieder eingesetzt wurde, war er fast auf den letzten Platz zurückgefallen. An der Spitze gab es einen Dreikampf zwischen Krause, Lorenz und Müller. Dies konnte Martin zu seinem Vorteil nutzen und wieder Anschluss finden. Nach 7 Minuten übernahm Müller die Führung, die nicht lange hielt. Durch einen technischen Defekt fiel sie in Führung liegend aus. An der Spitze nutzte dies Krause aus, der auf seiner Heimstrecke einen Laufsieg vor Burleigh, Wünsche und Pierre Teuerkorn feiern konnte. In der Endabrechnung ging der Sieg an Wünsche vor Burleigh, Krause und Teuerkorn.



Die Steilkurve aus Pflastersteinen mit knapp 35 Grad Gefälle



Während der Finals OR8 waren nicht nur die Fahrer konzentriert, sondern auch die Boxencrews ließen die Fahrzeuge nicht aus den Augen, um schnell reagieren zu können

2017er-Qualifikation

Die dritte Klasse im Bunde war den Truggys vorbehalten. Eine Woche zuvor fand schon die diesjährige Deutsche Meisterschaft in dieser Klasse statt. Für die Teilnehmer ging es nun schon um die Qualifikation für 2017. Nach den Vorläufen waren alle bereits für den 30-minütigen Endlauf qualifiziert. Pechvogel war Johannes Klett, der bereits vorzeitig aufgeben musste. Dies konnte Steven Sattler (Losi 8ight-T 4.0) nutzen und einen souveränen Sieg vor Jan Keller, Eric Reichel und Lukas Neukirch und Ennio Pietschmann feiern. Nach Platz 7 bei der DM war es für Sattler ein gelungener Start in die neue Saison.

Alles in allem bot der SK-Lauf schöne Rennen, faire Zweikämpfe, gute Stimmung und ein super Umfeld beim RC Racing Club Eisenach. Die Organisation war in guten Händen von den Rennleitern Marcus Krause und Ralf Venus. Elias Rümmler hatte die Zeitnahme gut im Griff und war noch nebenbei als Fotograf unterwegs. <<<<



Die 7er-Sprungkombination ist einer der Besonderheiten der Strecke in Eisenach



Finalisten in der Klasse ORT:
Der Sieg ging an Steven Sattler (1)
vor Jan Keller (2) und Eric Keller (3)



Steven Schöniger (1) gewann souverän
die Klasse OR8 vor Johannes Klett (2)
und Zico Scherel (3)



Die Finalisten ORE8 mit dem Tagessieger Martin
Wünsche (1) in der Mitte, Nicolaas Burleigh auf 2
und Marcus Krause auf dem dritten Platz



In der Box: Vorbereitungen für das erste Halbfinale A in der Klasse OR8

SCHWERGEWICHTE

Text und Fotos: Bernd Bohlen



DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN 2016 TOURENWAGEN BIGSCALE

Mal Regen, mal Sonnenschein, mal viel Griff auf der Strecke, mal Fahren wie auf Schmierseife – die Wetterkapriolen am Finaltag sorgten für Spannung und schließlich für überraschende Ergebnisse bei der diesjährigen Deutschen Meisterschaft in der Klasse Tourenwagen 1:5. Die vorderen Plätze belegten schließlich Fahrer mit viel Erfahrung. Davor schien während des Trainings und der Vorläufe zwei Tage lang die Sonne.

Noch war mehr als eine Minute zu fahren. Rennmoderator Bjarne Hollund sprach da aus, was eigentlich schon längst klar war: „Günter Honert ist Deutscher Meister 2016!“ Zwei Runden Vorsprung hatte Günter Honert (FG Evo/Speedtec) da auf der nassen und rutschigen Strecke. Für Günter Honert ging „ein Traum in Erfüllung“, wie er danach sagte.

Schlitterpartie

Vorausgegangen war ein spannendes Finale über 30 Minuten. Schon nach der Aufwärmzeit traten vier Fahrer zum Finale nicht mehr an. Die Strecke präsentierte sich feucht und extrem rutschig. Die vier Startplätze blieben frei. Günter Honert, der das Rennen von Startplatz vier aufnahm, ging bald in Führung. Mitte des Rennens hatte er schon einen beträchtlichen Vorsprung herausgefahren. „Jetzt keinen Fehler mehr machen“, so seine Devise. Schwierig auf dieser Strecke. Aber Günter Honert schaffte es. Der FG-Fahrer hatte deutlich mehr Griff als die Konkurrenten. Er hatte rechtzeitig das passende Regenauto parat. Zweiter Sebastian Wehnert (Big5/AS), Dritter Clark Wohler (HARM/Utz). Titelverteidiger Marco Weigerding (Mecatech/Xandi) auf Platz vier verpasste knapp das Podium.



Zu hart über einen Curb geräubert: Nicolai Nagorny mit der Startnummer 26



Letzte Vorbereitungen, ehe es in die Aufwärmrunden geht

Clark Wohler feierte mit dem dritten Platz ein gelungenes Comeback in dieser Klasse. Seit 2013 war er bis auf ein Qualifikationsrennen für die Deutschen Meisterschaften kein Rennen in dieser Klasse gefahren. In einem spannenden und weitgehend von der Taktik geprägten Halbfinale setzte er sich gegen Günter Honert und Michael Mielke (Mecatech/Utz) durch. Die Bedingungen auf der Strecke waren extrem schwierig. Mal nass, mal feucht. Diejenigen, die von Anfang auf die richtigen Reifen setzten oder sich – wie Günter Honert – während des Rennens für einen Reifenwechsel entschieden, waren erfolgreich. Gewonnen haben letztendlich Fahrer mit viel Erfahrung. Clark Wohler sprach dann nach dem Halbfinale auch von einem „Sieg der alten Säcke“.

Falsches Setup

Pech im Finale hatte Guido Ruster. Der RS5-Fahrer hatte das ganze Wochenende das Geschehen auf der Rennstrecke kontrolliert. Von Startplatz 1 ging er in den Finallauf. Beim Start war ihm aber bereits klar, dass der Regen seine Chance auf eine erfolgreiche Deutsche Meisterschaft wegspülen würde. Mit seinem Fahrzeug, das für diese Verhältnisse nicht passte, kam er am Schluss nur auf Platz fünf.

In der Standardklasse setzte sich schließlich Silvio Böhmichen (Mecatech) durch. Er behielt im Finale die Nerven, als er trotz heftig einsetzenden Regens kurz vor Rennende mit seinem Fahrzeug auf der Strecke blieb. Bis dahin sah Sascha Bülow (FG) wie der sichere Sieger aus. Als der dann zum Reifenwechsel in die Box fuhr, der dann doch arg lange dauerte, rutschte Silvio Böhmichen weiter über den Parcours und übernahm dann auch noch die Führung. Als Sascha Bülow dann zurück auf die Strecke kam, war er zwar schneller, doch die Uhr tickte zugunsten des Führenden. Sascha Bülow wurde Zweiter, Holger Plähn (Mecatech) Dritter.

RECON G6

12. OTA GLOBETROTTER-RODEO IN ÖSTERREICH

Text und Fotos: Gerhard Heinrich



In Kooperation mit dem Team Stonerockers Austria wurde dieses Jahr unter der Leitung von Daniel Siegl Ende August der dritte Recon G6-Lauf in Österreich mit internationaler Starbesetzung und Initiator Brian Parker (USA) am Erzberg veranstaltet. Der Einladung zu dem Event folgten 152 Teilnehmer aus acht Ländern. Besonders erfreulich ist dabei, das unter vielen Neueinsteigern auch einige weibliche RC-Car-Fans sind. Das OTA Globetrotter-Rodeo mit 4.500 Personen und 1.500 Autos und der epische Erzberg waren der perfekte Schauplatz für das Event.



In spannenden Wettkämpfen bewegten die Teilnehmer ihre Modelle teilweise am Limit

Für die 152 Starter galt es, 200 Gates und Zusatzaufgaben zu bewältigen. Die Strecke war in eine untere und eine obere Sektion unterteilt. Die untere Sektion bot neben Schatten auch viel Spaß und vor allem einige Herausforderungen. Speziell der kleine Flusslauf namens „Wolfscreek“ hatte es vielen angetan. Die Sektion oben am Berg stellte große Herausforderungen an Mensch und Maschine. Besonders den Fahrern machte die große Hitze bei

gefühlten 30 Grad Celsius zu schaffen. Schattenspendende Bäume suchte man vergebens. Der geniale Ausblick von oben entschädigte aber die Strapazen.

Am Abend bei angenehmeren Temperaturen gab es noch einen Nachlauf als Bonus. Die kleinen Offroader im Maßstab 1:10, sogenannte Scale-Crawler, machten die Nacht zum Tag. Zum Abschluss gab es in den jeweiligen Klassen sogenannte „Driver of the Day“. Diesen Titel bekam derjenige, der die Bonusaufgaben am besten absolvierte. Nach der Siegerehrung gegen 18 Uhr gab es dann eine Verlosung mit vielen tollen Sachpreisen. Alles in allem war das Recon G6 in diesem Jahr wieder ein voller Erfolg. Internet: www.rc-modellbau-blog.com



Mehr als 150 Teilnehmer kamen dieses Jahr zum Recon G6-Lauf nach Österreich

EUROMODELL BREMEN 2016 SPANNENDE RENNEN

Nachdem im Jahr 2014 die RC-Sparte auf der EuroModell Bremen nicht mehr vertreten war, gab es für RC-Car-Enthusiasten letztes Jahr die gute Nachricht: Aufgrund neuerlicher Verhandlungen mit Clubs und Vereinen des RC-Modellbau-Bereichs sind die Sparten auf der Veranstaltung, die am 12. und 13. November 2016 in der Hansestadt stattfindet, wieder vertreten. Unter Federführung des Vereins RC World OHZ/HB wird ein RC-Car Rennen ausgetragen, bei dem rund 150 Fahrerinnen und Fahrer an den Start gehen. Sie kämpfen publikumswirksam um Punkte und Pokale. Gefahren wird in verschiedenen Klassen. Interessierte können sich auf der Vereinsseite www.rcworld-ohz.de informieren und anmelden.



Schnelle RC-Cars und Drift-Action gibt es auf der diesjährigen Euro Modell in Bremen

Auch eine Driftstrecke wird es wieder geben. Auf einem rund 350-Quadratmeter-Drift-Parcours in sorgen die Fahrer für spannende Unterhaltung. Interessierte Zuschauer dürfen auf der Anfänger-Strecke auch selbst mal Hand anlegen und das Schaufahren ausprobieren. Die EuroModell Bremen ist für Besucher am 12. November von 10 bis 18 Uhr und am 13. November von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Weitere Informationen gibt es unter www.bv-messen.de





CARISMA GTB

VON RUDDOG DISTRIBUTION

GEWINNEN

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

Wir verlosen einen Carisma GTB von Ruddog Distribution. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 25. Oktober 2016 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.



Auflösung Heft 09/2016

Der Gewinner der Futaba T4PLS von R/C Service & Support, die wir in Ausgabe 09/2016 verlost haben, ist **Almut Vogel** aus Böblingen.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

In welchem Maßstab ist der Carsima GTB gehalten?

A 1:10

B 1:12

C 1:16

CD1116

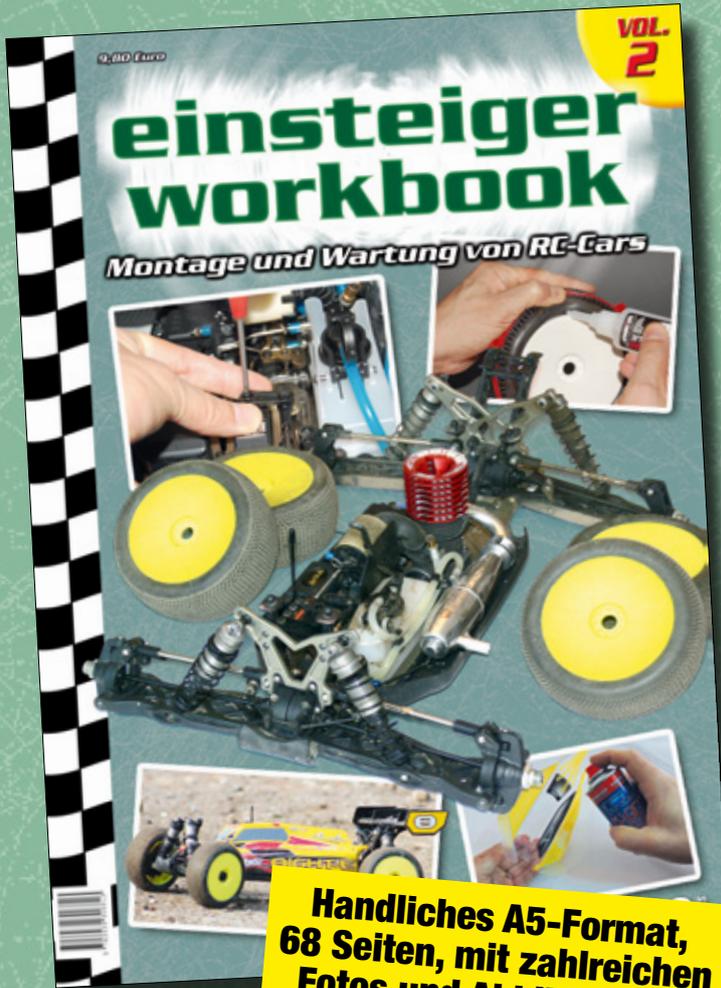
Frage beantworten und Coupon bis zum 25. Oktober 2016 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 11/2016
Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 25. Oktober 2016 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen

Jetzt neu!



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

Nur 9,80 Euro

(zuzüglich 2,50 Euro Versand)



Auch digital
als eBook erhältlich

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

IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter

040 / 42 91 77-110

TERMINNE

Anzeige

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



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE

26. SEPTEMBER BIS 02. OKTOBER 2016

30. September bis 03. Oktober 2016

In den **Leipziger Messehallen (1)** findet die **modell-hobby-spiel**, eine der größten deutschen Publikumsmessen für Modellbau, Hobby, Spiel, Philatelie und kreatives Gestalten statt. Neben Ausstellungsstücken aus allen Bereichen des Modellbaus wird es auch zahlreiche Vorführungen und Mitmach-Aktionen geben. Internet: www.modell-hobby-spiel.de

01. Oktober 2016

Der **Modellsportverein Hofheim (2)** veranstaltet Hessens größte **Modellbaubörse** für Modell-Flugzeuge, -Autos, -Schiffe, -Motoren und passendes Zubehör. Veranstaltungsort ist die Hans-Pfeiffer-Halle in Lampertheim. Einlass für Verkäufer ist um 6.30 Uhr, um 8 Uhr können auch die Gäste in die Halle. Um eine Reservierung wird gebeten. Internet: www.modellsportverein-hofheim.de

01. bis 02. Oktober 2016

Der 7. Lauf des **NRW-Cups für Großmodelle** im Onroadbereich findet beim **AMC Lahntal (3)** statt. Bei den gefahrenen Klassen handelt es sich um VG5F1, VG5TWM0 und VG5TWST. Internet: www.dmc-online.com

17. BIS 23. OKTOBER 2016

23.10.2016

Der Modellbauclub Bamberg veranstaltet eine **Modellbauausstellung** mit Börse in der Steigerwaldhalle in **Burgebrach (4)**. Internet: www.mbc-bamberg.info

24. BIS 30. OKTOBER 2016

28. bis 30. Oktober 2016

Die **Messe Faszination Modellbau Friedrichshafen (5)** ist die Ausstellung für Modellbahnen und Modellsport. Mehr als 350 Aussteller und Vereine bieten auf der riesigen Ausstellungsfläche der Faszination Modellbau Messe Friedrichshafen ein großes Produktangebot aus allen Modellbaubereichen – Modelleisenbahnen, Flug- und Schiffsmodellbau, Karton- und Plastikmodellbau, Truck- sowie Automodellbau und präsentieren somit die gesamte Palette des Modellbaus. Internet: www.faszination-modellbau.de

28. bis 30. Oktober 2016

Auf der Messe in **Friedrichshafen (5)** veranstaltet der RC-MSG Greuthof zusammen mit dem DMC die **German Indoor RC-Masters 2016**. Gefahren wird in den Klassen EG8EGMOT, EMOTMO, EMOTST, VG10, VG10SCA und VG8. Internet: www.dmc-online.com

29. Oktober 2016

Der MFC Kattenburg veranstaltet seine **Große Modellbaubörse** in **37191 Kattenburg/Lindau (6)** in der Mehrzweckhalle Schützenallee. Die Veranstaltung hat von 8 bis 13 Uhr geöffnet. Um Anmeldung wird gebeten. Kontakt: Thomas Albrecht, Telefon: 01 71/539 75 62.

31. OKTOBER BIS 06. NOVEMBER 2016

05. November 2016

Der RCF Crailsheim veranstaltet ab 9 Uhr einen **Modellbauflorhmarkt** in **74564 Crailsheim-Roßfeld (7)**. Verkaufstische werden zur Verfügung gestellt. Dort werden Modellbauprodukte aus allen Sparten zum Verkauf angeboten. Internet: www.rcf-cr.de

14. BIS 20. NOVEMBER 2016

17. bis 20. November 2016

Die **Modell Süd** in **Stuttgart (8)** lädt zu einer Mischung aus Mitmachaktionen, Einkaufsmöglichkeiten, Information und Unterhaltung in die Messe Stuttgart ein. Der Ausstellungsbereich reicht von allen Modellbauarten sowie Plastik- und Kartonmodellbau über Werkzeuge und Werkstoffe bis zu rollendem Material, Landschaftsgestaltung sowie Verlagen und Fachmedien. Internet: www.stuttgarter-messeherbst.de

19. bis 20. November 2016

Der **Sportbundtag**, das größte Gremium des Deutschen Minicar Clubs, findet in **Kirchheim (9)** statt. Alle DMC-Mitglieder sind herzlich dazu eingeladen, der Versammlung beizuwohnen und sich aktiv an der Weichenstellung für die Zukunft des RC-Car-Sports zu beteiligen. Internet: www.dmc-online.com

20. November 2016

Der Flug- und Modellbaclub Maintal veranstaltet im Bürgerhaus in **63477 Maintal – Wachenbuchen (10)** seinen traditionellen **Modellbauflorhmarkt** für Modelle und Zubehör aller Art. Die Öffnungszeiten sind von 9 Uhr bis 13 Uhr. Eine Standgebühr für die Tische wird nicht erhoben. Einlass für die Händler ist ab 7 Uhr. Kontakt: Thomas Kaufeld, Telefon 061 82/681 39 (ab 18 Uhr), E-Mail: rhoenbussard@aol.com, Internet: www.fmcm.eu

28. NOVEMBER BIS 04. DEZEMBER 2016

03. bis 04. Dezember 2016

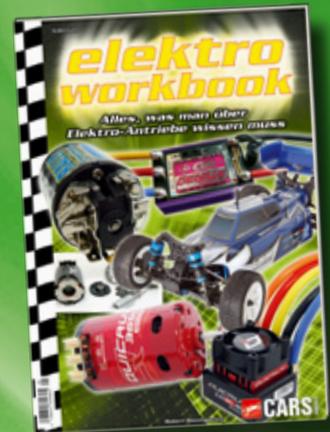
Der beliebte **Glühwein-Cup** findet auf der Rennstrecke des AMC Hamm in **Uentrop (11)** statt. Eingeladen sind Fahrer mit Modellen der Klassen VG10 und VG8. Internet: www.dmc-online.com

Anzeigen

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

www.rcreaction.de

Jetzt bestellen!



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

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

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

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

Auch digital als eBook erhältlich



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

Auf glatten Sohlen unterwegs



REIBUNGSLOS

Kaum ein Trend hat in den letzten Jahren für so viel Furore innerhalb des RC-Hobbys gesorgt wie das Driften. Neben den eigentlichen Fahrmanövern geht es dabei immer auch um eine geile Optik mit fetten Walzen, Chromfelgen und aufwändig gestylten Karosserien. Viele Anforderungen also, die der neue Vaterra K&N Ford Mustang GT erfüllen muss.

Text und Fotos:
Oliver Tonn

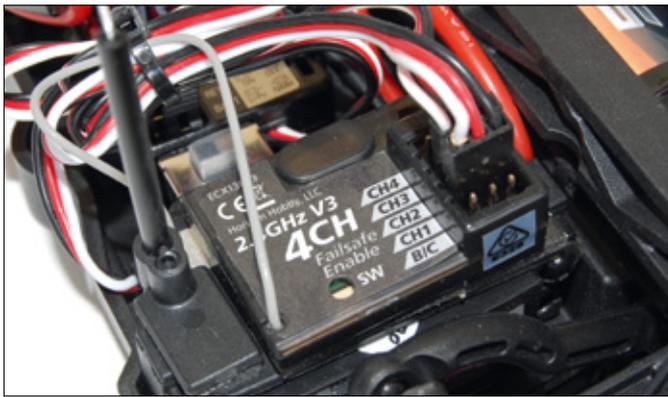
Perfektes Setup, maximale Traktion und niedrige Rundenzeiten heißen die Zielsetzungen von gewöhnlichen Tourenwagen im Maßstab 1:10. Doch nichts von alledem lockt einen echten Drift-Fan hinter dem Ofen vor. Tempo? Zweitrangig. Viel Grip? Auf keinen Fall. Heiß laufende, ultra hoch drehende Brushless-Motoren? Nicht mit uns. Klar, ein Drifter braucht Kraft. Aber immer auch die notwendige Kontrolle.

Komplettpaket

Neben den bereits erfahrenen Modellbauern locken Drifter vor allem auch Neulinge ins Hobby, die vom besonderen Flair der Klasse fasziniert sind. Für jemanden, der quasi bei Null anfängt, ist ein Rundum-Sorglos-Paket natürlich eine ideale Wahl. Entsprechend packt Horizon Hobby dem Ford wirklich alles mit in den Karton, was man für die erste Fahrt braucht. Und natürlich müssen nach dem Auspacken nur noch wenige Handgriffe geleistet werden, bevor es losgehen kann, denn der Vaterra ist natürlich bereits werkseitig komplett vormontiert.

In seinem Basiskonstrukt entspricht er den gängigen Merkmalen eines 1:10er-Allrad-Tourenwagens. Auffällig ist der relativ hohe Kunststoffanteil in seinem Grundaufbau. Dadurch werden die Herstellungskosten niedrig gehalten, um das Paket zu einem möglichst attraktiven Preis anbieten zu können. Doch auch aus technischer Sicht spricht wenig gegen diese Materialwahl. Hochpräzise, mega stabile, aber eben auch sehr teure Aluminiumteile werden schon deshalb nicht benötigt, weil einfach nicht davon auszugehen ist, dass ein Drifter wie der Mustang mit geschätzten 50 Sachen in ein Hindernis einschlagen wird.

Das bedeutet natürlich nicht, dass man seinen Drifter nicht mit glänzenden Aluparts aufwerten kann. Das allerdings erfüllt mehr den Bling-Bling-Faktor als eine technische Notwendigkeit. Apropos Bling-Bling. Davon ist natürlich auch einiges am Vaterra zu finden, allen voran die aufwändig gestylte Karosserie des Ford Mustang GT. Sicher



Der Vierkanal-Empfänger ist Teil der 2,4-Gigahertz-Modulation, die Kanalüberschneidungen ausschließt und damit Fahrten in Gruppen unterstützt



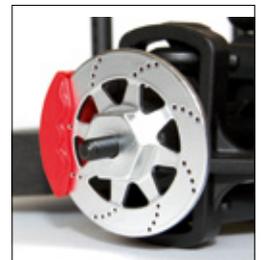
Zugegeben, wahre Sprengkraft besitzt der Dynamite-Bürstenmotor mit seinen 15 Turns nicht. Für Hobbyneulinge bildet er allerdings eine gute Einstiegs-Motorisierung



Gut: Bereits ab Werk drehen die Räder in Kugellagern. Das können nicht alle Konkurrenten in dieser Klasse bieten

eine gelungene Wahl der Vorlage, denn der Ford Mustang zählt seit den Tagen der amerikanischen Musclecar-Ära in den 1960er-Jahren bis in die Neuzeit hinein zu den absoluten Hechten im Bolidenteich. Und da es auch beim Driften um Motorsport handelt, darf ein ausladender Spoiler am Heck natürlich nicht fehlen.

Um den breitschultrigen Auftritt weiter zu unterstreichen, rollt der Ford auf fetten Zehnspeichen-Felgen in Gunmetal-Lackierung über die Piste. Dahinter lassen sich Attrappen von Bremsscheiben und roten Sätteln ausmachen, die zwar keinerlei technischen Zweck erfüllen, aber den optischen dafür umso mehr. Die Reifen entsprechen Drifter-typisch eher Ringen aus Hartplastik. Der Sinn ist klar: Wer driften will, dessen Reifen dürfen keinesfalls am Boden kleben. Ohne Schlupf geht gar nichts.



Wirklich bremsen tun die Scheiben und Sättel natürlich nicht. Ihre Aufgabe ist es, die fette Optik des Ford Mustang zu unterstreichen. Mission erfüllt



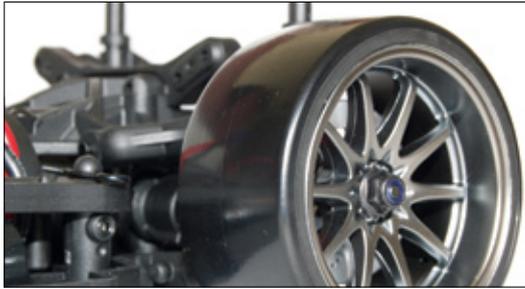
Seine aggressive Optik zählt zu den absoluten Glanzpunkten des Vatterra-Fords

Kraftraum

Als Antrieb dient dem Vatterra ein Bürsten-basierter Motor mit 15 Turns aus dem Hause Dynamite. Wahre Leistungsexplosionen sind von einem solchen Triebwerk nicht zu erwarten, aber dass



Der serienmäßige NiMH-Akku mit seinen 1.800 Milliamperestunden ist als Erstausrüstung brauchbar. Der Zugang erfolgt über eine Haltestrebe mit Klappmechanismus



Wie es sich für einen Drifter gehört, rollt der Vatera auf Reifen aus hartem Kunststoff. Die sonst so heißbegehrte maximale Traktion gehört in dieser Klasse zu den absoluten No-Gos

CAR CHECK

Vatera 2015 K&N Ford Mustang GT

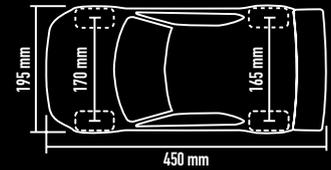
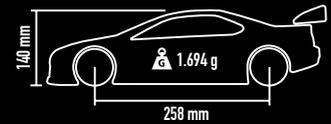
Horizon Hobby

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

Technik:
 Allradantrieb, 15-Turns-Motor, vollständig kugelgelagert

Benötigte Teile:
 Keine

Erfahrungslevel:



Vaterras Fernsteuerung ist einfach aufgebaut und erfüllt die benötigten Anforderungen. Mehr kann man von einer RTR-Funke nicht verlangen

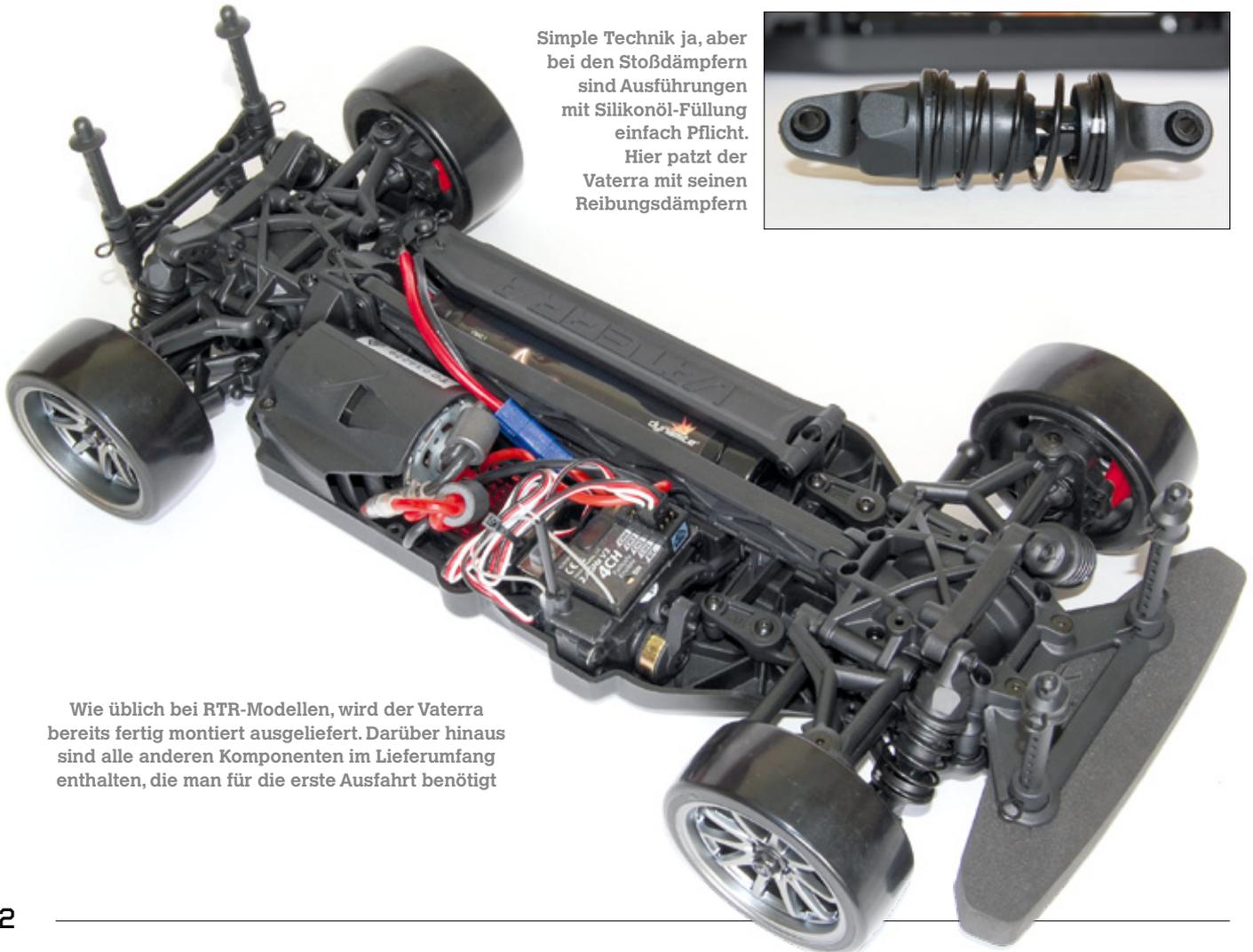
Motorenpower nicht zu den allerwichtigsten Kriterien beim RC-Driften zählt, wurde ja bereits beschrieben. Darüber hinaus eignet sich eine derart moderate Motorisierung natürlich speziell für die Belange von Neulingen, um sich mit dem Driften, aber auch mit dem RC-Hobby im Allgemeinen erst ein Mal vertraut zu machen.

In seinem Antriebsstrang bilden eine zentrale sowie vier radseitige Antriebswellen das 4WD-Konzept. Bei ihrer Herstellung wurde erneut Kunststoff als Material gewählt. An dieser Stelle muss man ehrlich feststellen, dass ein derart bestückter Antriebsstrang mit einem kraftvollen Motor glatt überfordert wäre. Zwar verpufft durch den hohen Schlupf der Driftreifen viel Belastung der Antriebsteile, aber letztlich bilden Bürstenmotor und Kunststoff-Antriebswelle eine sinnvolle Kombination, die man am besten so belässt.

Wirklich Kritisches gibt es hingegen von den Stoßdämpfern zu berichten. Statt der gängigen Öldruckdämpfer setzt man bei Vatera auf wenig überzeugende Reibungsdämpfer. Somit wurde in diesem Bereich eindeutig zu sehr in Richtung Kostenbremse gedacht. Zwar ist ein Drifter wie beschrieben nicht mit Maximalgeschwindigkeiten unterwegs, aber ein sauber und gleichmäßiges arbeitendes Fahrwerk kommt ihm trotzdem sehr zu gute. Reibungsdämpfer erfüllen diese Ansprüche erfahrungsgemäß nur sehr unvollständig.

Let's drift again

Auf der speziell für Driftcars ausgelegten Teppichstrecke des RC-Glashauses im holsteinischen Quickborn durfte der Ford Mustang GT erstmals auf die Reise gehen. Die Piste ist an jedem Wochenende Anlaufpunkt für zahlreiche Angehörige der norddeutschen RC-Drifter-Szene. Eine seiner wichtigsten



Simple Technik ja, aber bei den Stoßdämpfern sind Ausführungen mit Silikonöl-Füllung einfach Pflicht. Hier patzt der Vatera mit seinen Reibungsdämpfern



Wie üblich bei RTR-Modellen, wird der Vatera bereits fertig montiert ausgeliefert. Darüber hinaus sind alle anderen Komponenten im Lieferumfang enthalten, die man für die erste Ausfahrt benötigt



Die Driftstrecke im Quickborner RC-Glashaus ist liebevoll gestaltet und mit vielen Details versehen – genauso wie der Ford

Kernkompetenzen, nämlich die Optik, konnte sofort überzeugen. Tief geduckt glitt der Vterra mit seinem zickigen Look über den Teppich.

Eine enge Kurve angefahren, ein kurzer Gasstoß am Kurveneingang und der Mustang ging sanft in den Drift über. Der werkseitig verbaute Fahrregler erwies sich als sehr reaktionsschnell und feinfühlig, was beim Driften natürlich eine wichtige Rolle spielt. Neben Ein- und Gegenlenken sind richtig gesetzte Gas- und Bremsschübe elementar, um ein perfektes Ergebnis zu erzielen.

Apropos Lenken, Gas geben, Bremsen. Zu einem Komplettpaket gehört natürlich auch eine Fernsteuerung. Horizon Hobby legt einen 2,4-Gigahertz-Coltsender bei, dessen Übertragungssystem Kanalüberschneidungen ausschließt und damit Fahrten in größeren Gruppen problemlos

ermöglicht. In Sachen Funktionsumfang ist alles da, was man zum Einstieg braucht – nicht mehr, aber auch nicht weniger. Zur Stromversorgung werden lediglich vier Mignonzellen benötigt, die gleich mitgeliefert werden und das Gesamtgewicht der Funke angenehm niedrig halten. Zusammen mit dem recht griffigen Lenkrad erfüllt der Sender die Belange eines Hobbyeinsteigers vollständig.

Wer Lust hat, in die interessante Welt des RC-Driftens einzusteigen, der findet im Vterra 2015 K&N Ford Mustang GT einen aufgeschlossenen Partner. Optik und Funktionalität stehen bei ihm ganz klar im Vordergrund. Wer wilde, hochgezüchtete Renn-technologie mit allem Brimborium wie massenhafte Setup-Optionen erwartet, der ist hier falsch. Beim Vterra folgt nicht die Form der Funktion, sondern exakt anders herum. Geiler Style ist angesagt – und den bietet der Fort GT im höchsten Maße. <<<<

 MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



„Gute Rundenzeiten sind irrelevant, was zählt, sind ein spektakulärer Auftritt und möglichst langgezogene, perfekt ausbalancierte Drifts.“

MEIN FAZIT



Das RC-Drifthobby hat ein ganz spezielles Flair. Gute Rundenzeiten sind irrelevant, was zählt, sind ein spektakulärer Auftritt und möglichst langgezogene, perfekt ausbalancierte Drifts. Genau dafür ist der Vterra Mustang gebaut. Seine simple, aber solide Konstruktion ergibt im Zusammenspiel mit der auffälligen Karo und den fetten Reifen eine gelungene Kombination, die kleinere technische Unzulänglichkeiten locker vergessen lässt.

Oliver Tonn
Fachredaktion CARS & Details

 Ansprechende Optik
Anfängerfreundlicher Aufbau
Vollständiger Lieferumfang

 Reibungsdämpfer

ALT IST IN

Großes Vintage-Treffen in Grantham/England

Text und Fotos:
Thomas Peter

Die Faszination alte, sogenannte Vintage-RC-Modelle zu sammeln, ist möglicherweise eine Art, seine Jugendträume am Leben zu halten. Diesem Trend folgen immer mehr RC-Car-Fans. In der Zeit der sozialen Netzwerke ist es auch ganz einfach möglich geworden, sich mit Gleichgesinnten auf der ganzen Welt darüber auszutauschen. Eines der größten Treffen für Vintage-Fans fand Ende Juli in Grantham (England) statt: das IconicRC Revival, das auch 2016 viele Fans von Oldschool-Modellen anzog.

Viele namhafte Hersteller bringen schon seit einigen Jahren immer mal wieder Neuauflagen ihrer Klassiker auf den Markt. Diese sind hervorragend zum Sammeln aber auch zum Fahren geeignet, so wie in „den guten alten Tagen“. Tamiya Frog, Kyosho Scorpion oder Team Associated RC10 sind nur einige der Re-Releases. In den USA gibt es mit den 1:10 Vintage Off-Road Nationals auch bereits eine eigene Rennserie. Und auch in England treten die Fahrer solcher Modelle inzwischen gegeneinander an. Dazu findet seit drei Jahren das größte europäische Treffen für 1:10er-Vintage-Buggys in Mittelengland statt. Und dabei geht es um viel mehr, als nur darum, mit einem alten Auto um einen Kurs zu fahren.

Guter Zweck

Das Treffen der Sammler und Racer wird seit 2014 von John Weston zu einem guten Zweck veranstaltet und fand 2016 zum dritten Mal statt. Alle Einnahmen aus Nenngeldern, Tombola und weiteren Quellen wurden an eine Parkinson-Stiftung in England übergeben. Es kamen an diesem Wochenende sensationelle 8.150,- Pfund zusammen, was gut 10.500,- Euro entspricht.

Der Samstag gehörte mit insgesamt 180 Nennungen in erster Linie den 2WD-Buggies. Ergänzt wird das Ganze von einem Wheelie-Race und einem Endurance-Race, das über zwei Stunden geht und unter Flutlicht gefahren wird. Die 2WD-Buggies werden nach Jahren beziehungsweise technischen Epochen eingeteilt. Die Klasse 1 umfasst Modelle der Jahre 1977 bis 1983, die Klasse 2 Modelle aus der Zeit von 1984 bis 1988, die Klasse 3 Modelle, die zwischen 1989 und 1993 entstanden und schließlich die Klasse 4 von 1994 bis 1998. Das technische Reglement ist recht großzügig formuliert und erlaubt auch in der damaligen Zeit übliche Umbauen und Tuningmaßnahmen. Die Motor-, Regler- und Akku-Wahl ist frei. Wobei der Streckenbelag auf dem A1 Raceway, ein grüner Kunstrasen, den meisten Modellen die



Ein Blick ins Fahrerlager der 2WD-Fraktion



Nicht alles ist hier „Oldschool“. LiPo-Akkus und moderne Lader dürfen schon sein

Grenzen aufzeigt. Spätestens, wenn der Buggy mit zu viel Leistung die Vorderräder nicht mehr auf den Boden kriegt und das Getriebe des alten Schätzchens verdächtig knackt, wird auf ein vernünftiges Maß zurückgerüstet. Gerade die Sammler wollten ihre Modelle aber ohnehin eher in originaler Ausrüstung um den Kurs bewegen.

Beim Drivers Briefing hieß es dann: alle Modelle auf die Strecke. Wer sich für Vintage-Buggys interessiert, konnte sich jetzt wirklich satt sehen. Es folgt der Concours de Elegance – die Wahl des schönsten Modells in der Klasse 2WD-Buggy. Den Pokal erhielt Stuart Carling mit seinem Team Associated RC10. Es folgte ein kontrolliertes Training, danach vier Vorläufe und es wurde ein Finale gefahren.

Streng unterteilt

Der Klasse 1 (1977 bis 1983) gehören die ältesten Modelle im Feld an. In dieser Kategorie starteten 22 Modelle wie zum Beispiel: Bolink Digger, Kyosho Eleck Peanuts, Tamiya Buggy Champ, Tamiya Frog und Kyosho Scorpion. Hier ging der Sieg schließlich an einen Kyosho Scorpion, gefolgt von einem Tamiya Frog.

Im Jahr 1984 änderte sich in der 2WD-Buggy-Welt alles durch das Erscheinen des Team Associated RC10. Er und noch viele andere gehören der Klasse 2 an (1984 bis 1988). Lediglich der Team Losi JRX2 und der Kyosho Ultima konnten hier später mithalten. Beim 2016er Revival starteten 22 Modelle aus der Zeit und es waren auch einige wunderschöne Exoten zu sehen, wie zum Beispiel der englische Mardave Meteor, der in Deutschland so gut wie unbekannt, aber in England ein sehr beliebter Club-Racer war. Gaststarter Jamie Booth war zu dieser Zeit einer der wohl besten englischen RC-Buggy-Fahrer und er fuhr einen Vorlauf mit einem wirklich besonderen Auto. Einem Kyosho Ultima, bei dem es sich um ein Replica-Modell des Weltmeisterfahrzeugs der 2WD-WM von 1987 handelte, mit dem Joel „Magic“ Johnson den Titel erringen konnte.

Bei der teilnehmerstärksten Gruppe – die Klasse 3 (1989 bis 1993) – mit 37 Fahrern, gab es eine unglaublich hohe Markenvielfalt. Modelle von Kyosho, Mardave, Schumacher, Tamiya, Team Associated, Team Losi und Traxxas gingen an den Start.



Jamie Booth mit seinem Kyosho Ultima



Ein echter Hingucker: Der Fahrer dieses Kleintransporter reiste gleich mit mehreren Vintage-Modellen an

KLICK-TIPP

www.facebook.com/iconicrc
www.iconicrc.com

2WD RACE OF CHAMPIONS

PLATZ	FAHRER	RUNDEN
1	Keith Robertson	10
2	Danny Conway	9
3	Daniel Wooster	9
4	Mark Hancock	9
5	Kev Jones	9
6	Duncan Wood	8
7	Dave Beeby	8
8	Mitch Fiddling	7

2WD TOP QUALIFIERS

77-83 2WD	Duncan Wood
84-88 2WD	Mitch Fiddling
89-93 2WD	Keith Robertson
94-98 2WD	Keith Robertson

A FINALE 77-83 2WD

PLATZ	FAHRER	RUNDEN
1	Thomas Peter	8
2	Lance Walker	8
3	Liam Polwarth	7
4	Simon Anderson	7
5	Scott Curlin	7
6	Svein E Pedersen	7
7	Paul Smith	3
8	Simon Mitchell	1
9	Stuart Carling	DNS
9	Stewart Challis	DNS

A FINALE 84-88 2WD

PLATZ	FAHRER	RUNDEN
1	James Williams	9
2	Steve Alcock	8
3	Daniel Rowlands	8
4	Stuart Gains	8
5	Iain Groom	8
6	Dan Ferguson	8
7	Andy Wade	8
8	Jiffy Giles	7
9	Adrian Prince	3
10	Rob Hancock	1



Sieger-Concourse-4WD-Buggy vom Typ AYK Viper Shuttle.
 Man beachte die Position der Dämpfer

In der Gruppe der jüngsten und somit auch modernsten 2WD-Buggys der Klasse 4 (1994 bis 1998) starteten Schumacher Cougar 2000, Team Losi XX und Team Associated RC10 B2/B3. Hier wurden auch die schnellsten Rundenzeiten des Tages erzielt.

Race of Champions

Beim Revival traten aus jeder der vier Klassen die jeweils beiden schnellsten Fahrer im Race of Champions gegeneinander an. Wobei die ältesten Autos in der ersten Reihe stehen und einen größeren Abstand zur nächsten Reihe und so weiter haben. Hier konnte sich Keith Robertson mit seinem Team Associated RC10 B3 durchsetzen. Nicht minder interessant war das folgende Wheelie Race. Es ist schon etwas Besonderes, wenn gut 20 unterschiedliche Wheelie-Buggies um den Kurs fahren. Zuschauer wie auch Teilnehmer hatten einen riesen Spaß.

Bei der Siegerehrung gab es viele Pokale, immer für die ersten drei eines Finales, einen Preis für das beste „Vintage-Fahrerstand-Outfit“ und für die 2WD-Ikone des Tages. Letzterer ging an Adrian Prince mit seinem Tamiya XR311.

Es war schon Spät geworden an diesem wunderbaren Renntag, aber das Ende war noch nicht in Sicht. Das Zwei-Stunden-Endurance-Race unter Flutlicht wartete noch auf zwölf Teams. Mit Le Mans-Start, bei dem jeweils ein Team-Mitglied um den Kurs läuft, um das Modell anzuschalten, wurde dann je Team mit einem Vintage-Buggy ein Langstrecken-Rennen



Die Konstruktionen der Vintage-Modelle haben nicht mehr viel mit modernen RC-Cars gemeinsam



Der Sieger-Concourse 2WD-Buggy, der legendäre Team Associated RC10 (links)



Ersatz- und Tuningteile sowie Literatur gab es beim IconicRC-Treffen natürlich auch

von zwei Stunden gefahren. Die PD Warriors konnten schließlich mit 194 gefahrenen Runden und jeder Menge Spaß den Sieg nach Hause fahren.

Allradler am Start

Sonntag waren die 4WD-Buggies an der Reihe. Sie wurden noch unterstützt von einem Wheelie-, einem



Der berühmte 2WD-Buggy Scorpion von Kyosho auf der Kunstrasenstrecke



Der Hotshot von Tamiya ähnelt schon fast einem modernen 1:10er-Buggy

Anzeigen

www.Grossmodelle.com 1:5 & 1:6
www.Shop-Grossmodelle.com Online Shop Schnellversand
 Airbrushtechnik & Modellbau Farbenhaus Gührig • Hauptstraße 17 • D-01877 Rammenau • 035 94179 04 50
 ▶ www.race-drift.de ◀

HOBBY HT THEKE

Beratung + Service = mehr Hobbyspaß

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

CAD
 Gegen Vorlage dieser Anzeige erhalten Sie den ermäßigten Eintrittspreis von 10,- statt 13,- €

Faszination Modellbau

Internationale Messe für Modellbahnen und Modellbau
28.-30. Oktober 2016
MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Öffnungszeiten:
 Fr. und Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00-17.00 Uhr

www.faszination-modellbau.de
 Instagram: [instagram.com/faszination.modellbau](https://www.instagram.com/faszination.modellbau)
 YouTube: [youtu.be/Y1cr4eSCzG4](https://www.youtube.com/channel/UC1cr4eSCzG4)
 Facebook: [facebook.com/faszination.modellbau](https://www.facebook.com/faszination.modellbau)

VERANSTALTER:
MESSE SINSHEIM
 INB VERANSTALTUNGSPARTNER

Messe Sinsheim GmbH Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim · T +49 (0)7261 689-0
 F +49 (0)7261 689-220 · modellbau@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de

CAD

Fast-simple-fun

BURI E1 Racer THE PURE 1/8 ELECTRIC MODEL RACING CAR

BURI RACER

www.buri-racer.com

MODELLTYPEN BEIM REVIVAL 2016

1977–1983 2WD	1984–1988 2WD	1989–1993 2WD	1994–1998 2WD	1979–1988 4WD	1989–1993 4WD	1994–1998 4WD
Bolink Digger	Tamiya Wild One	Kyosho Maxxum FF	Schumacher Cougar 2000	Hirobo Zerda	AYK Radiant Pro	Schumacher CAT 2000 EC
Kyosho Beetle	AYK Sidewinder	Kyosho Triumph	Team Associated RC10	Kyosho Optima	Kyosho Lazer ZX	Schumacher CAT 2000 SE
Kyosho Eleck Peanuts	Futaba FX10	Kyosho Ultima 2	Team Associated RC10 B2	Kyosho Optima Mid	Kyosho Lazer ZX-R	Schumacher CAT 98
Kyosho Scorpion	Hirobo Bearcat	Mardave Cobra	Team Associated RC10 B3	Kyosho Optima Pro	Kyosho Optima Mid	Tamiya BajaChamp
Kyosho Tomahawk	Kyosho Raider	Schumacher Cougar	Team Associated RC10 T3	Kyosho Rocky	Kyosho Optima Mid Custom Special	Tamiya Baja King
Tamiya Buggy Champ	Kyosho Ultima	Schumacher Cougar 2	Team Associated RC10 Worlds	Kyosho Turbo Optima	Schumacher Bosscat Works	Tamiya Blazing Star
Tamiya Fighting Buggy	Mardave Meteor	Schumacher Cougar 2 Team	Team Losi XX	Marui Ninja	Schumacher CAT 2000	Tamiya DirtThrasher
Tamiya Ford Ranger	Schumacher Topcat	Schumacher Cougar 2 Works		Nikko Dandy Dash	Schumacher Procat	Team Losi XX4
Tamiya Frog	Tamiya Fox	Schumacher Cougar 2000 93		Schumacher CAT XL	Tamiya Egress	Tenth Technology Predator
Tamiya Sand Scorcher	Tamiya Hornet	Tamiya Bear Hawk		Schumacher CAT XLS	Tamiya EgressVanquish	Tenth Technology Predator International
Tamiya Subaru Brat	Tamiya Sonic Fighter	Tamiya Blitzer Beetle		Tamiya Bigwig	Tamiya Fire Dragon	Tenth Technology Predator XK5
Tamiya XR311	Tamiya Wild One	Tamiya DynaBlaster		Tamiya Boomerang	Tamiya Manta Ray	Yokomo MX4
	Team Associated RC10	Tamiya Dyna Storm		Tamiya Hotshot	Tamiya TOP-FORCE	
	Team Associated RC10 6 Gear	Tamiya Madcap		Tamiya Super Hot Shot	Tamiya TOP-FORCE Evolution	
	Team Losi JRX2	Tamiya Stadium Blitzer		Tamiya Terra Scorcher	Tomy Intruder	
		Tamiya Super Astute		Tamiya Thunder Dragon	Yokomo 93 WCS	
		Team Associated RC10		Tamiya Thunder Shot		
		Team Associated RC10 CE		Tamiya Vanquish		
		Team Associated RC10 T		Yokomo Hotdog		
		Team Associated RC10 Team		Yokomo YZ10		
		Team Losi JRX Pro				
		Team Losi JRX Pro SE				
		Traxxas TRX-1				

Monstertruck- und einem Rally-Race. Auch die 4WD-Buggys werden nach Jahren beziehungsweise technischen Epochen eingeteilt. Klasse 1: 1977 bis 1988, Klasse 2: 1989 bis 1993 und Klasse 3: 1994 bis 1998.

Beim Drivers Briefing hieß es wieder: alle Modelle auf die Strecke. Und wieder stand eine RC-Buggy-Legende neben der anderen. Es folgte auch hier der Concours de Elegance – die Wahl des schönsten 4WD-Buggy-Modells. Der Preis ging an Naushad Junglee für seinen wunderschönen und sehr seltenen AYK Viper Shuttle.

Der Qualifikationsmodus und die Finale wurden analog zum Samstag für die 120 Teilnehmer aus England, Norwegen, Dänemark und Deutschland bei

durchgängig, sommerlichem Wetter durchgeführt. Als besonderer Gaststarter ging Robin Schumacher von Schumacher Racing in der Klasse 1 für einen Vorlauf auf die Strecke. Schumacher fuhr einen Vorlauf mit einem Schumacher Cat XL, einem Replica des Weltmeisterfahrzeug von der 4WD-WM aus dem Jahr 1987, mit dem der legendäre Masami Hirosaka seinen ersten WM-Titel erringen konnte.

Bei der Siegerehrung gab es auch wieder viele Pokale. Für die ersten drei eines Finales, sowie die „Best Vintage Pit“ – der Preis ging an Adrian Prince – sowie für die 4WD-Ikone des Tages. Hier gewann der Hirobo Zerda des Autoren.

Sehenswert

Wer sich für 1:10er-Vintage-Buggys interessiert, sollte mal beim Revival von IconicRC und John Weston dabei sein. Neue Freundschaften wurden dort geschlossen, Teile getauscht und noch vieles mehr erlebt. Es gab sogar Teilnehmer, die von einem 51 Wochen dauernden „Revival-Blues“ berichteten – bis zum nächsten Revival-Rennen. 2017 geht es wieder los. <<<<<



Die Wheelie-Modelle fallen vor allem durch ihre witzige Optik auf



Konzentration am Fahrerstand. Auch wenn es bei Vintage-Rennen meist etwas lockerer zugeht als bei anderen Wettbewerben

Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

CARS & Details



Das Digital-Magazin -
so funktioniert's



HPI



The HPI Jumpshot ST



TRAXXAS



4-Wheel Drive Front Flip



RC-Car-Shop-Hobbythek



Walbro Vergaser WT 603B



CARS & Details



Superscale 2016



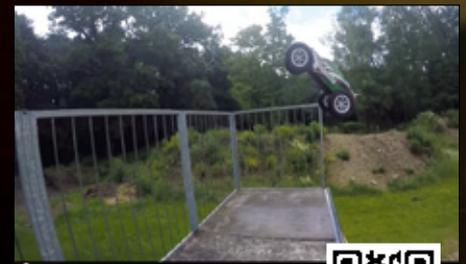
Buri Racer



E1 by Joachim Grauer
in Ettlingen 2016



Schweighofer



Modster V4
Monster Truck 4WD



Der neue 2WD-Buggy von XRAY

EIN FALL FÜR ZWEI

Drei Jahre dauerte die Entwicklung des neuen Buggys von XRAY, des XB2. immer wieder testeten die XRAY-Werksfahrer die Prototypen des neuen 2WD-Offroaders auf den internationalen Rennstrecken. Erst als die Testergebnisse des Werkteams gut waren, gab Juraj Hudy grünes Licht für die Serienherstellung. Im Frühjahr lieferte die slowakische Firma den endgültigen Baukasten an die Händler aus. Angeboten wird der XB2 in zwei verschiedenen Varianten. Eine für High-Grip-Strecken wie Teppich und Kunstrasen, die sogenannte Carpet-Edition, und die Dirt-Version für losen Boden und Lehmstrecken. Der Test ist fokussiert auf die gefragtere Carpet-Edition und geht dann auf die Unterschiede der beiden Buggys ein.

Text: Jan Bohlen
Fotos: Bernd Bohlen

Der neue XRAY XB2, in Deutschland vertrieben über SMI Motorsport, ist in zwei Versionen für unterschiedliche Rennstrecken-Arten erhältlich. Beide Versionen werden in größeren Schachteln ausgeliefert als die Onroad-Fahrzeuge der Firma. Das liegt daran, dass den Baukästen sowohl eine Karosserie, als auch Heck- und Frontflügel sowie ein Satz Felgen beiliegen. Die englische Bauanleitung ist sehr detailliert bebildert und gibt genügend Informationen über den jeweiligen Bauabschnitt – typisch XRAY. Die Bauteile der einzelnen Abschnitte sind zudem noch in einzelne Tüten verpackt, um eine bessere Übersicht zu erhalten.

Material-Mix

Die beiden Fahrzeuge sind aus den für Wettbewerbsfahrzeuge üblichen Materialien gebaut. Die 2 Millimeter starke Chassisplatte ist aus Aluminium. Sie ist aus optischen Gründen schwarz eloxiert. Kratzer an der Unterseite lassen sich mit einem speziellen Cover, die viele Onlinehändler anbieten, vermeiden. Die Motorplatte ist ebenfalls aus schwarz eloxiertem Aluminium.

Der XB2 Carpet besitzt ein Kegelraddifferenzial. Die Stoßdämpferbrücken sind aus Kohlefaser gefertigt. Die Antriebskardans bestehen aus Stahl. Über die Schwingenhalter aus Aluminium kann mithilfe von



 MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE

Kunststoffeinsätzen die Vorspur an der Hinterachse verstellt werden. Die Stoßdämpfer sind aus Titan und Kunststoff gefertigt. Die weiteren Teile des XB2 sind aus verstärktem Kunststoff produziert. Dem Baukasten der Carpet-Version liegen zwei verschiedene Kunststoffhärten bei. Eine mit der Kennzeichnung M für Mittel und eine mit H für Hart. Damit kann die Steifigkeit des Fahrzeugs variiert werden. Eine weitere kohlefaserverstärkte C-Variante ist separat erhältlich, neigt aber durch die extreme Härte bei gravierenden Fahrfehlern schneller zum Brechen.

Kurzer Boxenstopp

Der Zusammenbau geht relativ zügig von der Hand. Beim Bau von Buggy-Modellen empfiehlt sich ein elektrischer Schraubendreher, da oft lange Schrauben in Kunststoff gedreht werden müssen. Wirklich durchdacht ist die dreiteilige Getriebebox des XB2. So muss nicht die komplette Box aus dem Fahrzeug gebaut werden, um das Differential für die Wartung entnehmen zu können, sondern lediglich die Abdeckung über dem Differential. Das spart Zeit und Nerven.



Der Slipper sitzt auf der Getriebebox, die mit der Motorhalterung verbaut wird

Nachdem Zusammenbau gilt es noch, die elektronischen Komponenten einzubauen. Dafür kamen die im Offroad-Bereich beliebten Komponenten von Team Orion zum Einsatz. Als Motor dient ein 7,5-Turns-Brushless-Innenläufer, der von einem Orion Vortex R10.1-Highend-Regler angesteuert wird. Das Lenkservo ist ein HRC 68113DBL, bei dem es sich um ein Brushless-Digital-Low-Profile-Servo handelt, das mit Metallgetriebe und doppelten Kugellagern ausgestattet ist – ideal für den Einsatz im 1:10er-Buggy.



Das Kegeldifferenzial bietet maximalen Vorschub

CAR CHECK

XRAY XB2 SMI-Modellsport

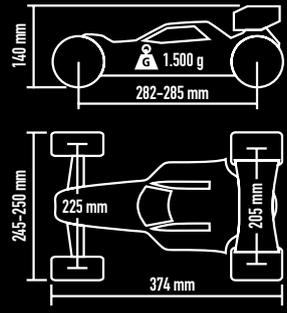
Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: Im Fachhandel erfragen
 Bezug: Fachhandel

Technik: 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, CVD-Wellen, komplett kugellagert, Rechts-links-Gewindestangen, Kegelraddifferenzial, Slipperkupplung

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

Erfahrungslevel: 

WETTBEWERBSPROFIS



Vor dem ersten Einsatz des XB2 wartet noch das Setup. Man muss noch den Radsturz, die Fahrzeughöhe und den Geradeauslauf einstellen. Danach ist der Highend-Offroader bereit für seinen ersten Einsatz. Diesen hatte der 2WD-Buggy auf der permanenten Teppichstrecke in der Racing-Arena Limburg. Die Strecke bietet mit einer Steilwand, einem Waschbrett und mehreren anderen Sprüngen ein weitreichendes Angebot an Hindernissen.

Actionreich

Der XB2 überzeugte schon während der ersten Runden mit seiner gutmütigen Fahrweise. Die Stoßdämpfung funktioniert sehr gut. Das leicht zu steuernde Fahrzeug lässt dem Fahrer viel Raum, sich voll und ganz auf die Sprünge zu konzentrieren. Das reduziert Fahrfehler und erhöht somit die durchschnittliche Rundenzeit stetig. Das Fahren mit dem XB2 macht so viel Spaß, dass der Testfahrer jedes Mal die volle Akkukapazität nutzte, um möglichst eine lange auf der Strecke bleiben zu können. Zwischen den Fahrten wurden im Fahrerlager einzelne Setup-Komponenten geändert und optimiert, um sie anschließend ausgiebig auf der Strecke zu testen.

Auf härtere Silikonöle im Differenzial und den Stoßdämpfern reagiert der XRAY logisch und gibt ein direktes Feedback an den Fahrer zurück. Die größten Änderungen und Auswirkungen wurden beim Testmodell allerdings einige Zeit später beim Saisonfinale der Euro Offroad Series im Ringboulevard am Nürburgring erzielt. Dort wurde die mittlere Kunststoffmischung gegen die härtere ausgetauscht. Das Ergebnis war beeindruckend. Das Fahrzeug ließ sich jetzt viel präziser steuern. Die Performance in den Infieldpassagen erhöhte sich deutlich. Die Rundenzeiten wurden merklich besser.



Das Kugeldifferenzial des Dirt



Detailblick auf die stehende Getriebox beim XB2 Dirt



Die Vorderachse ist geometrisch baugleich



Die Antriebssektion des XB2 Carpet



Draufsicht auf die Lenkung des XB2



Die dreiteilige Getriebebox macht die Wartung des Differenzials sehr einfach

Größere Auswirkung auf das Fahrverhalten hatte auch die Verwendung des doch wenig ansehnlichen Frontflügels, der direkt an die vordere Stoßdämpferbrücke geschraubt wird. Der Effekt des Flügels macht sich in langen Power-Kurven – also Kurven, die unter voller Last gefahren werden – deutlich bemerkbar: Der Anpressdruck des Flügels auf die Vorderachse verhindert das Untersteuern im Scheitelpunkt und im Ausgang der Kurve. Kleinigkeiten, die das Ergebnis bei einem solch großen Rennen stark verbessern können. Der Testfahrer konnte mit dem XRAY XB2 als vorwiegender Onroadfahrer sein bestes EOS-Ergebnis mit einem Platz unter den ersten 50 erzielen.

Unterschiede zum Dirt

Der XB2 Dirt ist ein eigenständiges Auto. Einige Bauteile hat er mit der Carpet-Version gemein, andere Teile haben eine andere Form oder andere Position im Fahrzeug oder sind gar aus einem anderen Material. Generell ist der Dirt weicher gebaut. Die Stoßdämpferbrücken sind aus gehärtetem Kunststoff und nicht aus deutlich härterem Kohlefasermaterial. Der Dirt-Version liegt auch nur die mittlere Kunststoffmischung bei.



Die Stoßdämpfer der beiden XB2 arbeiten hervorragend

VERWENDETE KOMPONENTEN

Fernsteuerung	Sanwa M12
Empfänger	Sanwa R471
Lenkservo	HRC 68113DBL
Motor	Team Orion Vortex 7,5 Turns
Regler	Team Orion Vortex R10.1
Akku	Team Orion Carbon Pro 4600 mAh 100C Short LiPo
Karosserie	XRAY
Reifen vorn	Schumacher Stagger (Komplettrad)
Reifen hinten	Schumacher Minipin (Komplettrad)

Schatz, bin im

Hobby-paradies

**modell
hobby.
Spiel**

30.09. – 03.10.2016
Leipziger Messegelände

f modell-hobby-spiel.de

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON

Heli
 Cars
 Trucks
 Radkette
 Aviator
 Kite
 Schiffsmodell
 Teddy's
 Puppen



MEIN FAZIT

Die beiden XB2 von XRAY setzen ein Ausrufezeichen in der Buggy-Welt. Die Carpet-Version ist ein hervorragendes Fahrzeug für die in Deutschland mehrheitlich vorzufindenden Untergründe aus Teppich und Kunstrasen. Schon aus dem Baukasten heraus kann man viel mit diesem Fahrzeug arbeiten. Die zwei verschiedenen Kunststoffhärten lassen viel Spielraum für Veränderung. Die dritte erhältliche Variante aus Kohlefaser ist allerdings nur was für erfahrene Wettbewerbsfahrer, die das Maximum erreichen wollen. Sie ist nicht ganz so haltbar. Am Testfahrzeug versagte von den mitgelieferten Bauteilen kein einziges.

Jan Bohlen

Viele Einstell- und Tuning-Möglichkeiten
 Hervorragende Verarbeitung
 Sehr gutes Fahrverhalten
 Gut gemachte Anleitung

Dirt-Version eher für in Deutschland seltene Lehmstrecken geeignet



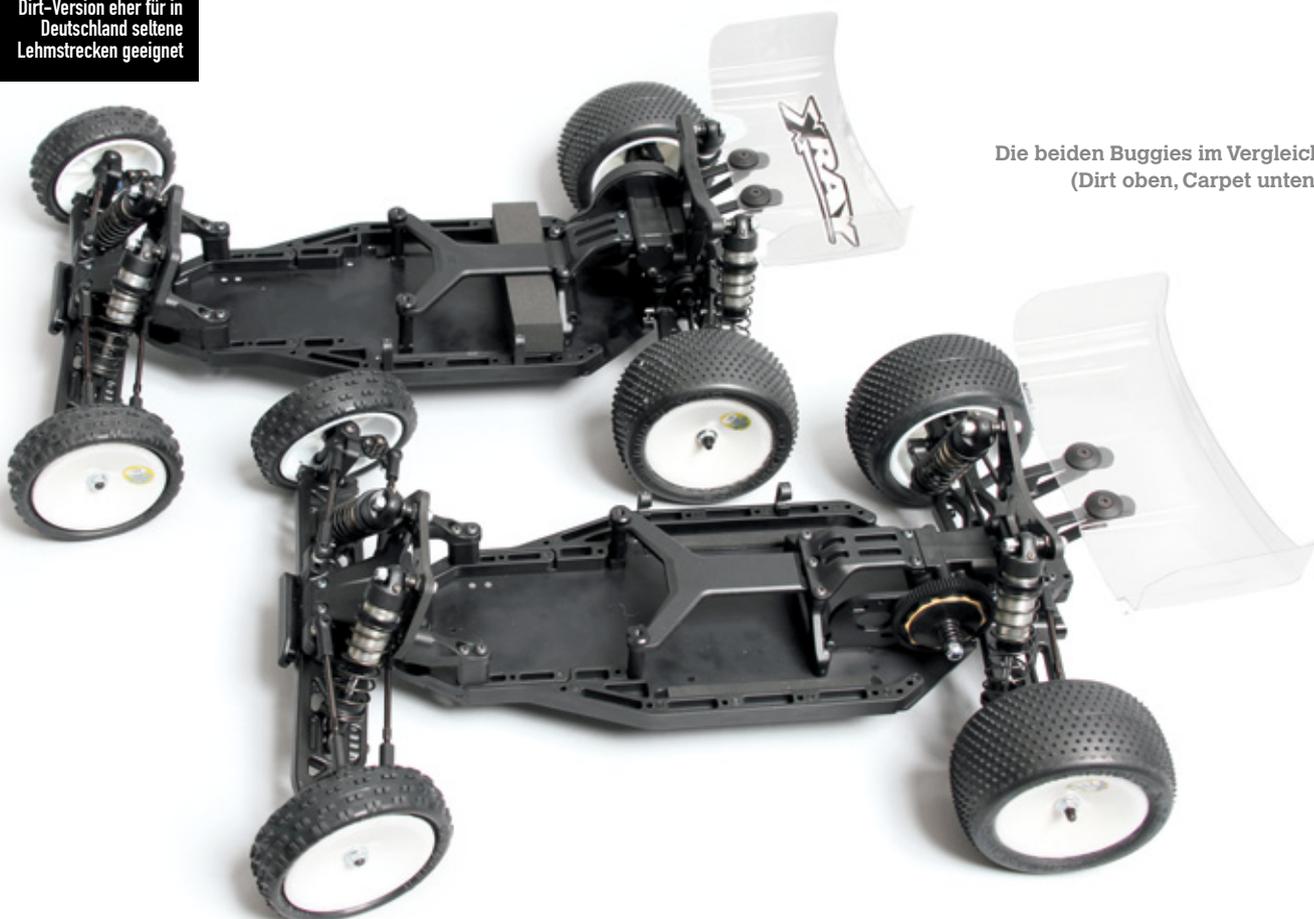
Die Chassisplatte aus Aluminium ist bei beiden Fahrzeugen baugleich

Sieht die Vorderachse am Dirt der des Carpet noch relativ ähnlich, so werden die Unterschiede Richtung Fahrzeugheck immer deutlicher. Generell verlagert sich das Gewicht mehr auf die Hinterachse des Fahrzeugs. Die Motor- und Akkuposition sind deutlich nach hinten gezogen. Die Getriebebox ist nicht liegend, sondern stehend verbaut. Die Stoßdämpfer sind deshalb nicht mehr vor der Dämpferbrücke, sondern hinter ihr montiert. Ein weiterer Unterschied ist beim Differenzial zu finden. Der Dirt setzt auf ein

Kugeldifferenzial, um die Power besser auf den loseren Boden bringen zu können.

Der XB2 Dirt wird seine Vorteile nur auf losen Lehmstrecken ausspielen können. Diese sind aber in Deutschland rar, deshalb sollte die erste Wahl immer der vielfältigere XB2 Carpet sein. Für noch mehr Optionen gibt es eine breite Anzahl an verschiedenen Options- und Tuningteilen für die beiden XRAY-Modelle.

„Die beiden XB2 von XRAY setzen ein Ausrufezeichen in der Buggy-Welt.“



Die beiden Buggies im Vergleich (Dirt oben, Carpet unten)

V-KRAFT FÜR MODELLBAU-PROFIS **VOLTcraft**



V-CHARGE ECO

Die V-CHARGE ECO Serie bietet im klassischen Plug & Play-Stil einfach zu bedienende Ladegeräte für NiMH- und LiPo-Akkus. Alle Ladegeräte der V-CHARGE ECO Serie sind mit einem Netzteil für den Anschluss an 100-240 V ausgestattet.



Best.-Nr.	Ausführung	Geeignet für Zellenzahl (NiXX)	Geeignet für Zellenzahl (LiXX)	Ladeleistung max.	Ladestrom (max.)	Ladekanäle/-schächte	Stecksystem	Balancer-Stecksystem	Abm. (L x B x H) mm	Gewicht	St. €
1413029-M7	V-Charge Eco NiMh 2000	1 bis 8	-	25 W	2 A	1	Tamiya-Buchse	-	110 x 70 x 40 mm	161 g	19.99
1413030-M7	V-Charge Eco NiMh 3000	1 bis 8	-	35 W	3 A	1	Tamiya-Buchse	-	117 x 72 x 40 mm	175 g	24.99
1409523-M7	V-Charge Eco LiPo 2000	-	2 bis 3	25 W	2 A	1	-	XH	110 x 70 x 40 mm	161 g	19.99
1409525-M7	V-Charge Eco LiPo 3000	-	2 bis 4	35 W	3 A	1	-	XH	117 x 72 x 40 mm	178 g	24.99
1406443-M7	V-Charge Eco LiPo 4000	-	1 bis 4	50 W	400 mA	1	-	XH	98 x 98 x 36 mm	278 g	39.99

V-CHARGE

Die V-CHARGE Multifunktions-Ladegeräte bieten für alle ambitionierten Modellbauer das richtige Allround-Ladegerät zum Laden unterschiedlichster Akkutypen. Der Akkutyp und alle Lade- / Entladeparameter sind dabei frei einstellbar. Alle Ladegeräte der V-CHARGE Serie sind zudem sowohl mit 11-18 V als auch durch das integrierte Netzteil an 100-240 V zu betreiben. Egal ob Zuhause, auf der Strecke oder dem Flugplatz sind die V-CHARGE-Ladegeräte daher die erste Wahl.



Best.-Nr.	Ausführung	Geeignet für Zellenzahl (NiXX)	Geeignet für Zellenzahl (LiXX)	Ladeleistung max.	Ladestrom (max.)	Entladeleistung max.	Entladestrom	Ladekanäle/-schächte	Abm. (L x B x H) mm	Gewicht	St. €
1416554-M7	V-Charge 50	1 bis 15	1 bis 6	50 W	7 A	5 W	2 A	1	142 x 134 x 36 mm	640 g	49.99
1388391-M7	V-Charge 100 Duo	1 bis 15	1 bis 6	100 W	10 A	10 W	5 A	2	143 x 115 x 63 mm	1000 g	99.99
1401976-M7	V-Charge 300 Touch	1 bis 15	1 bis 6	300 W	20 A	25 W	5 A	1	180 x 139 x 60 mm	1200g	149.-

Dies ist ein Angebot der Conrad Electronic SE, Klaus-Conrad-Str. 1, 92240 Hirschau. Preise inkl. MwSt. Irrtümer und Druckfehler vorbehalten. Filialpreise können abweichen. Die AGBs finden Sie unter conrad.de

Jetzt versandkostenfrei* bestellen unter: [conrad.de/v-charge](https://www.conrad.de/v-charge)

* ab 20,- EUR Einkaufswert, nur für Neukunden bei Registrierung und Standardlieferung innerhalb Deutschlands, Sperrgutzuschlag nicht inbegriffen

Zu den Produkten





Text und Fotos:
Jan Schnare

ASSO LA VISTA

Über Team Associated muss man nicht viele Worte verlieren. Es ist einer der erfolgreichsten Hersteller von On- und Offroad-Wettbewerbsmodellen in 1:10 und 1:8. Zahlreiche Weltmeistertitel-Urkunden schmücken den Hauptsitz des traditionsreichen RC-Car-Herstellers. So verwundert es wenig, dass die Firma Asso ihre Produkte immer auf dem neuesten Stand hält. Regelmäßig kommen überarbeitete Versionen der Top-Seller auf den Markt, um auch in Zukunft konkurrenzfähig zu sein. Im Falle der 1:8er-Buggy-Linie ist man inzwischen bei der Version 3 angekommen. Der neue Elektro-Buggy heißt daher RC8B3e.

1:8er-Buggies sind die unbestrittene Nummer 1 unter den Offroadern. Sie sind gutmütig zu fahren, trotzdem schnell, vergleichsweise günstig im Unterhalt und auch elektrisch zu angemessenen Preisen gut zu betreiben. Daher nehmen gerade die Brushlessbuggies immer mehr an Fahrt auf und dürften früher oder später den Verbrennern im Wettbewerbsbereich den Rang ablaufen. Team Associated hat diesen Trend frühzeitig erkannt und dem jeweils aktuellsten Nitro-1:8er auch immer gleich den passenden Brushless-Bruder zur Seite gestellt. Anders als viele andere Hersteller betont Team Associated nicht, dass es sich um eine komplett eigenständige Konstruktion speziell für den Einsatz des Elektroantriebs handelt. Im Gegenteil: Laut Hersteller wurden die Vorteile des Nitro-Modells als Basis für die Brushless-Variante übernommen. Somit sollen auch sagenhafte 90 Prozent der Teile zwischen beiden Offroadern kompatibel sein.

Erst der Spaß

Der Zusammenbau eines neuen Modells ist für RC-Car-Fahrer meist etwas ganz Besonderes. Bei der Montage kann man sich intensiv mit dem neuen Fahrzeug beschäftigen, lernt jedes Detail genau kennen und hat dabei noch die Möglichkeit, das Setup direkt an seine persönlichen Vorlieben anzupassen. Dass man von Beginn an eine so tiefe Bindung zu seinem neuen Modell aufbaut, hat durchweg Vorteile. So weiß man im Falle einer Reparatur direkt, wie man das beschädigte oder verschlissene Teile am schnellsten und einfachsten ausbaut. Zudem kann man sich sicher sein, dass alle Schrauben korrekt angezogen und gegebenenfalls

mit Sicherungslack behandelt wurden, die richtigen Füllmengen in den Diffs und Dämpfern sind und alles gut geschmiert ist. Wettbewerbs-üblich, beginnt auch beim RC8B3e alles mit dem Zusammenbau.

Alle zum Bau benötigten Einzelteile befinden sich in einzelnen Tüten verpackt, die beschriftet sind, damit man sich schnell zurecht findet. Neben den Teilen für das Modell, finden sich im Lieferumfang auch noch Öle für Differenziale und Dämpfer sowie eine von Pro-Line gefertigte Karosserie – natürlich unlackiert. Felgen sind im Lieferumfang nicht enthalten. Neben Kompletträdern benötigt man also noch Lack, einen Brushlessmotor samt Regler, ein Lenkservo, eine RC-Anlage sowie zwei 2s-LiPos in Standardgröße. Im Fall des Testmodells wurde das gesamte Modelle mit Komponenten auf dem Sortiment von LRP electronic bestückt. Dazu zählen ein Dynamic 8-Brushlessmotor, ein iX8-Regler, ein Sanwa-Servo, eine Sanwa-RC-Anlage, zwei LiPos aus der Competition Car Line sowie Kompletträder von AKA. Dazu noch ein paar Dosen Lack und der Zusammenbau des Modells kann auch schon beginnen.

Darum fährt Team Assos aktueller E-Buggy allen davon



Gutes Vorankommen

Dank der hervorragend gemachten Bauanleitung und der klaren Strukturierung des gesamten Zusammenbaus, ist die Montage auch durchaus von einem Schrauber-Neuling zu bewerkstelligen. Los geht es mit den Differenzialen, die in kurzer Zeit fertig sind. Sie überzeugen durch gute Leichtgängigkeit und entsprechen dem klassentypischen Aufbau, wie man ihn auch von anderen Buggys kennt. Weiter geht es mit der Zwei-Pfosten-Lenkung, die auf der Chassis-Platte montiert wird. Natürlich ist die Lenkung – wie alle drehenden Teile am RC8B3e – kugelgelagert und somit besonders leichtgängig. Für einen niedrigen Schwerpunkt befinden sich auf der Chassis-Platte zahlreiche Ausfräsungen und im vorderen Bereich ist sie für einen Kickup abgewinkelt. Die Lenkung ist mit einem Servo-Saver ausgestattet. An der Rändelschraube zur Einstellung der Federvorspannung findet sich eine kleine Inbus-schraube, die es erlaubt, das Ganze gegen ungewolltes Verstellen im Fahrbetrieb zu sichern.

Die Differenziale der beiden Achsen werden mit-samt der Achsgehäuse auf der Chassis-Platte montiert. Hierbei fällt auf, dass Team Associated auf die seit einigen Jahren angesagte Schrägverzahnung verzichtet. Hier sind alle Zähne gerade ausgeführt. Zwar ergibt sich daraus ein etwas höheres Laufgeräusch, jedoch liegen die Vorteile auf der Hand: Da keine Axialkräfte entstehen, die sich bei

Schrägverzahnung automatisch ergeben, werden die Lager entlastet, was den Verschleiß minimiert und die Leichtgängigkeit gerade unter Last verbessert. Es handelt sich also nicht um eine reine Sparmaßnahme, sondern es steckt tatsächlich mehr dahinter.

Verbesserungspotenzial

Etwas anders sieht es da bei den verwendeten Antriebswellen aus. Hier kommen keine CVD-Exemplare zum Einsatz, sondern herkömmliche Kardanwellen. Zwar mögen diese in der Praxis gegebenenfalls mehr Kraft übertragen können, jedoch haben bereits andere Hersteller bewiesen, dass auch CVD-Wellen inzwischen stabil genug sind, sodass die Nachteile der Kardanwellen überwiegen dürften. Denn leider ist es ja nun mal so, dass Kardanwellen die gleichförmige Bewegung des Antriebsmotors beispielsweise beim Ein- und Ausfedern sowie beim Lenken in eine

CAR CHECK

Team Associated RC8B3e LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 549,99 Euro
Bezug: Fachhandel

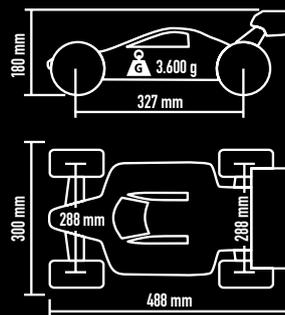
Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, Rechts-links-Gewindestangen, Kardangelenkwellen, drei Vierspider-Differenziale, Pivot-Ball-Aufhängung vorne, Stabilisatoren vorn und hinten

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

Erfahrungslevel:



WETTBEWERBSPROFIS





Perfekt verarbeitete Alu-Öldruckdämpfer sorgen für ein seidenweich arbeitendes Fahrwerk

wellenförmige Drehbewegung umwandeln. Das sorgt für ein nicht ganz so ruhiges Fahrverhalten. In der Praxis dürfte dieser Nachteil nach nur marginal ausfallen, doch wäre hier der Einsatz von CVD-Wellen sicher die bessere Wahl gewesen. Dennoch überzeugt der Bau-satz auch hier mit einer sehr guten Verarbeitung.

An der Vorderachse setzt Team Associated auf Pivot-Ball-Aufhängungen. Der Sturz wird über verschiedenen dicke Kunststoff-Scheiben verändert, die zwischen die Gelenkkugeln und Querlenker gelegt werden. Bei der Verschraubung der Kugeln in den Querlenkern braucht man Kraft und vor allem gutes Werkzeug. Denn hier sitzt alles wirklich extrem stramm. Wer auf Nummer Sicher gehen will, kann die Bohrungen auch zuvor mit einem Gewindeschneider bearbeiten. Wirklich notwendig ist das aber nicht. Das Spiel und damit die Leichtgängigkeit lassen sich über die großen Alu-Inbus-Einsätze genau justieren. Beim Eindrehen der Einsätze muss man dringend darauf achten, die Teile nicht zu verkanten, sonst ist das Kunststoff-Gewinde des Radträgers schnell hin.

Hinten kommen herkömmliche Radträger zum Einsatz. Hier wird der Sturz über Rechts-links-Gewindestangen eingestellt. Die genaue Position der Querlenker wird über verschiedene Kunststoffbuchsen zur Aufnahme der Haltewellen festgelegt. Darüber lässt sich beispielsweise die Spur an der Hinterachse variieren. Für diese übliche Einstellung der Fahrwerksparemeter liegen entsprechend verschiedene Einsätze



Pivot-Ball-Aufhängungen an der Vorderachse sorgen für geringes Spiel und erlauben ein einfaches Setup



Die Kardan-Antriebswellen funktionieren zwar tadellos, CVDs wären jedoch besser

bei, die sich zudem noch in verschiedenen Positionen montieren lassen. Zu den weiteren Features des Fahrwerks zählen verschiedene Stabilisatoren und Mudguards an der Hinterachse sowie natürlich eine doppelte Kugellagerung je Rad.

Edelmetall

Für die entsprechende Geländegängigkeit sind vier hochwertig verarbeitete Öldruckstoßdämpfer im Set enthalten, die noch aus ihren Einzelteilen zusammengesetzt werden. Die Federbeine zeichnen sich durch eine mehrfache Abdichtung aus. Dank gefräster Aluminiumgehäuse und verschiedenen Kolbenplatten können die Dämpfer an die jeweiligen Streckenverhältnisse angepasst werden und arbeiten zu jeder Zeit extrem „smooth“. Vorne kommt, wie von der Anleitung empfohlen, 37,5-, hinten 30-WT-Öl zum Einsatz. Gummitüllen schützen die Kolbenstangen vor Schmutz und sorgen so für lange Wartungsintervalle. Wie bei den meisten Modellen inzwischen Standard, erlauben Rändelschrauben eine schnelle und präzise Einstellung der Federvorspannung.

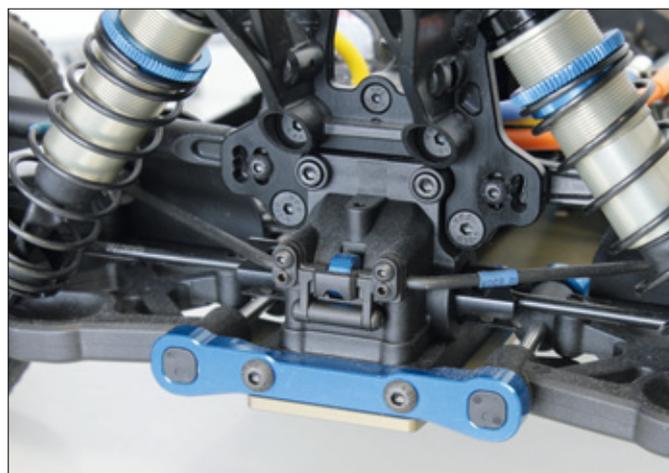
Nachdem man das Mitteldiff montiert hat, kann es auch bereits mit dem Einbau der Komponenten weitergehen. Zunächst kommt der Motor ins Chassis. Hier kommt beim Testmodell ein Exemplar mit 2.200 Umdrehungen pro Minute und Volt zum Einsatz. Dieser wird auf einem gefrästen Aluminium-Schlitten montiert und dann seitlich an das entsprechende Gegenstück am Mitteldiff geschoben. Ist das Ritzelspiel



Mit rund 25 Kilogramm Stellkraft ist das Sanwa-Servo ideal für den Einsatz im 1:8er-Buggy



Kohlefaser ist zwar Mangelware am Asso-Buggy, doch störend ist das nicht weiter



Stabilisatoren gibt es beim RC8B3e vorne und hinten serienmäßig



„Der Team Associated RC8B3e von LRP electronic ist ein konkurrenzfähiges Wettbewerbsmodell mit guter Ausstattung.“

Anzeige

DRY FLUID EXTREME

HIGH
POWER

HIGH END GLEITSTOFF FÜR GELENKE,
WELLEN, LAGER UND GETRIEBE

Die Innovation für jeden RC-Car Piloten.
Pflegt, ohne Staub und Schmutz zu binden.

www.dry-fluids.com



Hacker
Brushless Motors

DRIVE QUALITY

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



www.hacker-carline.de

www.hacker-motor.com

MEIN FAZIT



Der Team Associated RC8B3e von LRP electronic ist ein konkurrenzfähiges Wettbewerbsmodell mit guter Ausstattung. Die Qualität ist gewohnt hochwertig und zusammen mit den von LRP angebotenen Komponenten ergibt sich ein tolles Modell, das auch für Rennsportorientierte Einsteiger eine gute Wahl darstellt.

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details

Gute Verarbeitung
Leicht verständliche Bauanleitung
Gutmütiges Fahrverhalten
Zahlreiche Einstelloptionen

Keine CVD-Antriebswellen
Motorritzel fehlt



korrekt eingestellt, erfolgt die Fixierung des Motorträgers durch eine Inbusschraube mit Pilzkopf. Doch bevor man diesen Arbeitsschritt erledigen kann, muss man sich zunächst um ein passendes Motorritzel bemühen, denn das fehlt im Bausatz leider. Beim Testmodell fiel die Wahl auf die vom Hersteller empfohlene Standardgröße mit 14 Zähnen.

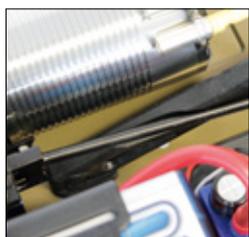
Letzte Handgriffe

Auf derselben Chassis-Seite wird vor dem Motor die kleine RC-Box mit Servohalter montiert. Das Sanwa ERS-962 ist mit gut 25 Kilogramm Stellkraft bei einer Stellzeit von nur 0,07 Sekunden ideal für die Belange in 1:8er-Buggys geeignet. Die RC-Box ist dabei so großzügig dimensioniert, dass es hier nicht eng zugeht. Gleiches gilt auch für die große Kunststoffplatte zur Aufnahme von Akkus und Regler. Diese sitzt auf der gegenüberliegenden Modellseite. Der Speed-Controller wird einfach mit dem beiliegenden doppelseitigen Klebeband aufgeklebt. Die Verkabelung zum Motor muss dann keinen langen Weg zurücklegen und kommt auch nicht in die Nähe von drehenden Teilen. Die Akku-Box ist für Standard-2s-Packs geeignet. Dabei können auch Exemplare mit Goldkontaktbuchsen genutzt werden, da die Kunststoffschale entsprechende

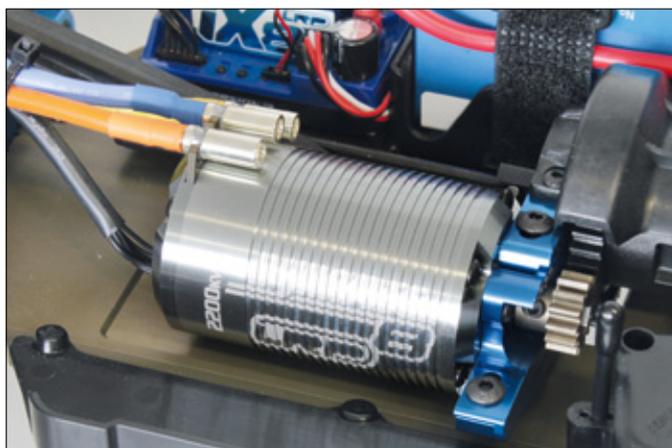
Aussparungen für die abgehenden Kabel aufweist. Dank selbstklebender Moosgummi-Streifen sitzen die Stromspender auch verrutschsicher an ihrem Platz. Für festen Halt sorgen bis zu drei Klettstreifen, zwei reichen aber völlig.

Nun kann man den Spoiler montieren. Dazu liegen zwei verschieden hohe Halterungen bei. Danach werden die Räder festgeschraubt und man kann sich schließlich an das optische Finish des Modells machen. Wer ein mehrfarbiges Design auf der Karosserie bevorzugt, sollte aufgrund der komplexen Form schon etwas Erfahrung im Lackieren mitbringen. Doch auch bei einfarbigen Lösungen lässt sich dank der zahlreichen beiliegenden Aufkleber ein ansprechendes Aussehen realisieren. Nachdem die Akkus geladen sind und das Fahrwerkssetup eingestellt ist, kann es auch schon das erste Mal ins Gelände gehen.

Mit dem Werkssetup wird der RC8B3e zu einem gut kontrollierbaren Geschoss. Die Power des LRP Dynamic 8-Motors schiebt den 1:8er aus jeder Situation kraftvoll an. Auch die Topp speed liegt auf höchstem Niveau. Und gerade dabei macht sich das durchdachte Fahrwerk positiv bemerkbar. Denn dieses bügelt die Unebenheiten – egal bei welcher



Die Versteifungsstrebe der Hinterachse ist mir einer Aussparung versehen, in der die Kardanwelle läuft



Der Dynamic 8-Brushlessmotor hat eine spezifische Drehzahl von 2.200 Umdrehungen pro Minute und Volt und macht dem Buggy ordentlich Beine



Der Dynamic 8-Motor sowie der ix8 Version 2-Regler sind die von LRP empfohlene Antriebscombo für den RC8B3e



Die AKA Enduro-Komplettträder finden auf den 17-Millimeter-Mitnehmern Platz

Geschwindigkeit – spielerisch aus. Doch so ein optimal abgestimmtes Fahrwerk hat noch ganz andere Vorteile. Mit Speed in die nächste Kurve, folgt der RC8B3e willig den Steuereingaben. Weder Über- noch Untersteuern sind festzustellen – außer, man will es provozieren. Angst, dass das Modell bei zu schnellem Fahren mal aus der Bahn fliegen könnte, braucht man dadurch nicht zu haben. Absolut vorbildlich verhält es sich.

Kurvenräuber

Im engen Streckenbereichen ist der Buggy extrem agil, bleibt jedoch auch auf schnelleren Passagen dank 30 Prozent Expo auch noch leicht beherrschbar. Bremsmanöver meistert der Bolide ebenfalls souverän. Die Verzögerung lässt sich dank des voll einstellbaren iX8 V2-Reglers genau an die Bedürfnisse des Fahrers anzupassen. Obwohl sich die Bremskraft, anders als bei einem Verbrenner, nicht zwischen Vorder- und Hinterachse differenziert einstellen lässt, verhält sich der 1:8er jederzeit sehr gutmütig und überfordert Einsteiger in diese Klasse nicht.

Doch nicht nur auf dem Boden der Tatsachen ist der RC8B3e eine echte Maschine, auch in der Luft ist das Modell sehr gut kontrollierbar. Die Gewichtsverteilung ist ausgeglichen und so kann man sehr schön mit Gas und Bremse die Lage korrigieren. Die solide Konstruktion und die erstklassigen Dämpfer stecken aber auch missglückte Landungen spielerisch weg. Nach zahlreichen Testfahrten präsentiert sich der RC8B3e als gutmütiges und Spaß-bringendes 1:8er-Offroad-Car, das sich als gelungene letzte Evolutionsstufe der RC8-Familie im Elektrobereich präsentiert. Verarbeitung, Fahrverhalten, Setupmöglichkeiten, Preis-Leistung – hier passt alles zusammen. <<<<<<



Zwei 6.000er-2s-LiPos von LRP versorgen den Buggy mit Strom

Anzeige

AMEWI

VISIONS

BECOME TRUE

FERNGESTEUERTE MODELLE UND ZUBEHÖR



TECHNISCHE DATEN:

LXBXH: 435 x 252 x 300MM

2,4GHZ FUNKFERNBEDIENUNG, RECHTS/LINKS UMSCHALTBAR

RADSTAND: 246 MM

SPURBREITE: 190 MM

AKKU: 1500MAH 7.4V LI-ION

BODENFREIHEIT: 50 MM

REIFEN: 48 x 18 x 63 R50 - HIGHSPEED

GEWICHT: 1469

MOTOR: 380'ER ELEKTRO



ART. 22219

UVP 149 €



AMEWI FLAGSHIP STORES

WWW.AMEWI.COM
INFO@AMEWI.COM



HTTPS://WWW.FACEBOOK.COM/AMEWICOM/

Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

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

Redaktion
Mario Bicher
Florian Kastl
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistenz
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlen, Patrick Garbi,
Ivo Gersdorff, Gerhard Heinrich,
Michael Klaus, Thomas Peter

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

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

Abonnement
Jahresabonnement für
Deutschland: € 54,-
Ausland: € 63,-
Das digitale Magazin im Abo: € 39,-



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

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

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

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

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich.

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

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

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

Grosso-Vertrieb
VU Verlagsunion KG
Meßberg 1
20086 Hamburg

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 12/2016 erscheint am 11.11.2016.

Dann berichten wir unter
anderem über ...

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
28.10.2016



... den Crosse von Ripmax, ...



... bestücken einen 2WD-Buggy
mit dem Thrust-BL-Set von Absima ...



... und gehen mit dem TC7
von Team Associated auf die Rennstrecke.

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



GRAVE DIGGER

SMT10



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

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

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

Features:

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

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

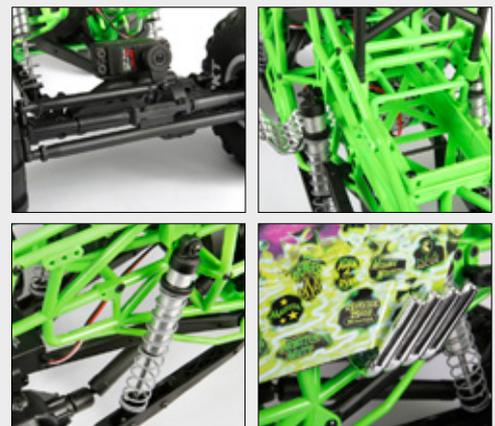
Technische Daten:

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

Lieferumfang RTR :

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

www.axialracing.com



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



www.hobbico.de

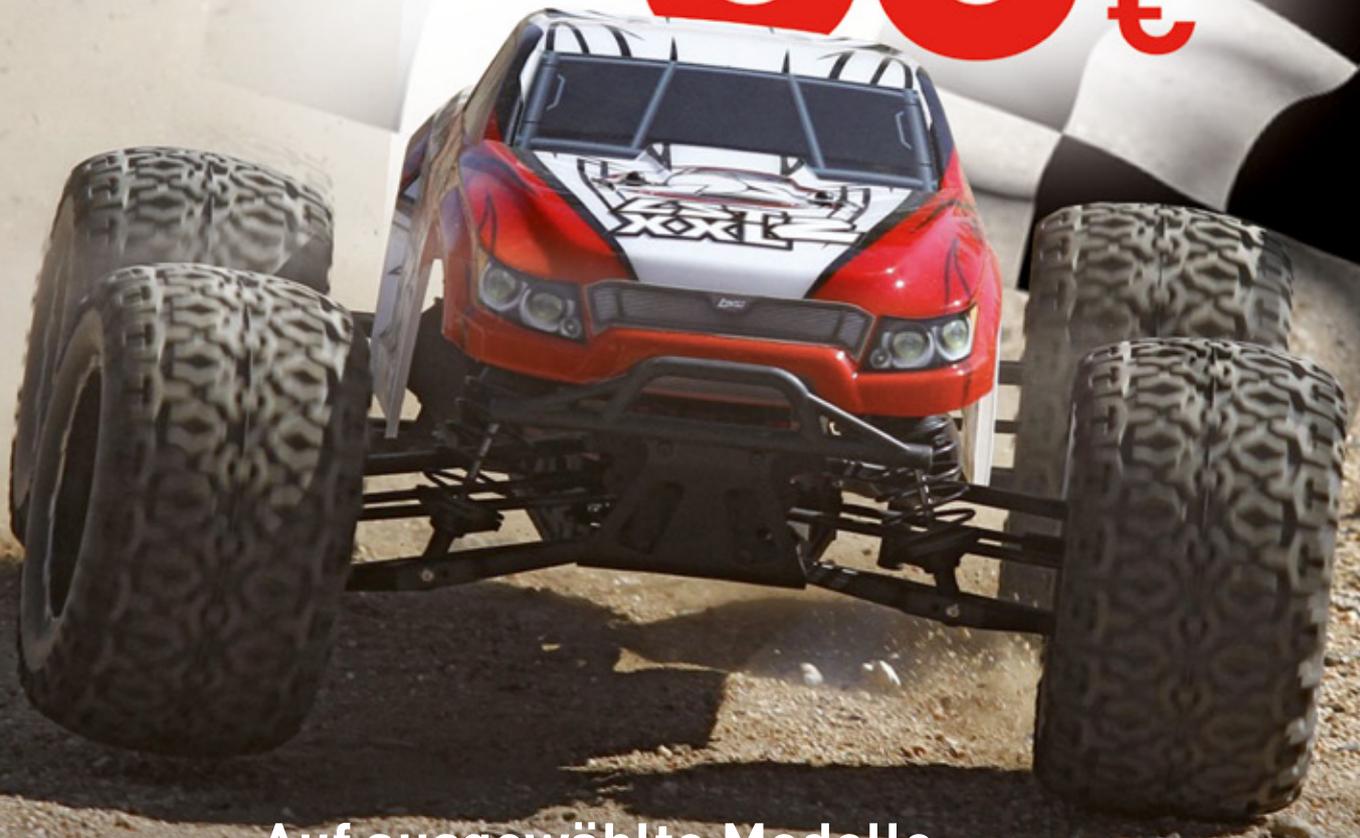




PRICE RACE

18. Juli bis 15. Oktober

SPAREN SIE BIS ZU 30 €



Auf ausgewählte Modelle

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

HORIZON
H O B B Y

HÄNDLER
horizonhobby.de/haendler

VIDEOS
youtube.com/horizonhobbyde

NEWS
facebook.com/horizonhobbyde

SERIOUS FUN.®

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

HORIZON
PRICE RACE
SPAREN SIE

10 €

HORIZON
PRICE RACE
SPAREN SIE

20 €

HORIZON
PRICE RACE
SPAREN SIE

30 €

beim Kauf von:

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

beim Kauf von:

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

beim Kauf von:

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

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

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

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