

FIRST LOOK: ERSTE BILDER VOM HOBBY TECH SPIRIT NXT EP

CARS & Details



CARS & DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

AMT 2.4 VON ABSIMA

- TEST + VIDEO

- GEWINNSPIEL



WRCs F1-Racer mit Stil

FORMULA INFERNALE

www.cars-and-details.de



Ausgabe 11/2017
November 2017
17. Jahrgang

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



GIPFELTREFFEN

Die Highlights der 1:8er-Buggy-DM



BRUSHLESS ODER BÜRSTE?

Die Vorteile beider Antriebsarten



REIFENPROZESS

Die Geschichte der Kyosho-Buggys

DAS SCHNUPPER-ABO

3 FÜR 1:
Drei Hefte zum
Preis von
einem



JETZT BESTELLEN!

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

ABO-VORTEILE IM ÜBERBLICK

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

DIE HÖHEPUNKTE ...



... der Outdoor-Saison liegen bereits hinter uns, wenn Ihr diese Zeilen lest. Überall in Deutschland, aber auch auf der ganzen Welt fanden Rennveranstaltungen statt. Die Fahrer von Buggys, Truggys, Glattbahnern und vielen weiteren Modellen sind in spannenden Wettkämpfen gegeneinander angetreten, um sich sportlich fair miteinander zu messen. Egal ob Club-Race oder Weltmeisterschaft – 2017 ging es wieder richtig rund auf den nationalen und internationalen Rennstrecken. Einige der Highlights des Sommers haben wir uns für diese Ausgabe herausgepickt. Die entsprechenden Berichte findet Ihr auf den folgenden Seiten. Darunter die Deutsche Meisterschaft der 1:8er-Buggys sowie die Tourenwagen- und Formel 1-DM.

Besonders beeindruckend finde ich bei solchen Rennen immer, mit welchem Aufwand die meisten Fahrer bei der Sache sind. Und das nicht nur in finanzieller Hinsicht. Es sind vor allem viele Stunden Arbeit, die dafür „drauf gehen“, dass der Bolide am Ende des Tages perfekt funktioniert. Fast wie in der mantragenden Formel 1 sitzen die Fahrer, die oft auch gleichzeitig Mechaniker sind, im Fahrerlager und optimieren ihre Modelle. Da wird in der Pause auch schon mal das halbe Auto zerlegt – und das gleich mehrfach pro Rennen. Es gehören eine Menge Knowhow und Geduld dazu, um das perfekte Setup zu finden.

Klar, manch einer mag so etwas belächeln. Ich persönlich bewundere, was die Piloten an einem Rennwochenende leisten. Und letztendlich profitiert nicht nur jeder einzelne davon, sondern das gesamte Hobby. Denn es sind doch gerade solche Events, die immer wieder auf unser Hobby aufmerksam machen und dafür sorgen, dass auch noch in Zukunft viele Neulinge neugierig auf den RC-Car-Sport werden. Schließlich sind die Interessierten von heute die potenziellen Wettbewerbs-Teilnehmer von morgen.

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



Den **Hobby Tech Spirit NXT EP** gibt es nicht nur als First Look in diesem Heft, sondern auch in einem Unboxing-Video auf unserem YouTube-Kanal:

https://youtu.be/RzK_MH_MjVY



Seit mehreren Jahrzehnten ist Kyosho eine feste Größe unter den RC-Car-Herstellern. Unser Autor Robert Baumgarten hat einen Blick auf die verschiedenen Antriebskonzepte des japanischen Herstellers geworfen.

ab Seite 36

GEWINN MICH!
Alle Infos auf Seite 73



68

Das ist mal ein Komplettpaket: Zum AMT 2.4 von Absima haben wir nicht nur einen Test im Heft sondern auch ein Video online. Und wir packen noch ein Gewinnspiel oben drauf.

Seit vielen Jahren ist Kyosho ein Big-Player im RC-Car-Sport. Wir haben uns angesehen, wie der japanische Hersteller seine Antriebskonzepte im Laufe der letzten Jahrzehnte verändert hat.

40



22

1:8er-Buggys sind immer noch die beliebtesten Modelle im Wettbewerbsbereich. Wir waren auf der diesjährigen Deutschen Meisterschaft in Hamburg und haben die Highlights zusammengefasst.

||||| **MARHT**

10 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

||||| **CARS**

- >> 14 WRC F-ONE VON GRUBER RACING
- >> 26 FIRST LOOK: HOBBY TECH SPIRIT NXT EP VON B2B FOX
- 32 ANTIX MT-1 VON LRP ELECTRONIC
- 58 STRADA DT VON MAVERICK
- 64 HOBBYTECH DB8SL VON B2B FOX
- 68 HOT SHOT AMT 2.4 VON ABSIMA

||||| **TECHNIK**

- >> 28 VERGLEICH: BRUSHLESS- GEGEN BÜRSTENANTRIEB
- >> 40 ANTRIEBSARTEN VON KYOSHO IM VERGLEICH
- 50 AUFKLEBER SELBER HERSTELLEN UND ERNEUERN

||||| **SPORT**

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- 20 INTERVIEW: IM GESPRÄCH MIT TONI GRUBER ZUM WRC F-ONE
- >> 22 DEUTSCHE MEISTERSCHAFT OR8 2017 IN HAMBURG
- 36 DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN TOURENWAGEN UND FORMEL 2017 IN BAMBERG
- 38 TERMINE
- 52 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN
- 56 DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN BUGGY 4WD UND TRUGGY 2WD IN KÖNIGEN

||||| **STANDARDS**

- 46 FACHHÄNDLER
- 48 CARS & DETAILS-SHOP
- >> 73 GEWINNSPIEL
- 74 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET



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

Erhältlich im **App Store**



ANDROID APP ON **Google play**



Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

Buri-Racer



E1 drift show 2017



Carson



1:8 Beat Warrior Buggy



Horizon Hobby



Losi TENACITY



RC-Car-Shop-Hobbytheke



Carson 1.5er CY-Eline RTR



Modellbau Lindinger



Traxxas TRX 4
Land Rover Defender



Modellsport Schweighofer



MODSTER Cito
Electro Buggy



HPI



Trophy Truggy FLUX





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

XRAYS NEUER X12 AM START

LÄNDERÜBERGREIFEND

Erst kürzlich hat XRAY die neueste Evolutionsstufe des Pan-Cars X12 vorgestellt. Die 2018er-Version weist einige neue Features auf, die das Modell noch besser machen sollen. Laut XRAY handelt es sich sogar um eine komplette Neukonstruktion. Neben einem komplett neuen Chassis verfügt das Modell über neue Bulkheads, neue Achsteile, eine neue Servohalterung und vieles mehr. Darüber hinaus werden zwei unterschiedliche Varianten des X12 angeboten:

eine US- sowie eine EU-Version.

Während das EU-Modell für Strecken mit niedrigem, mittlerem und hohem Grip optimiert ist, eignet sich das US-Pendant speziell für hohen und sehr hohen Grip. Der X12 wird in beiden Fällen als klassischer Bausatz ausgeliefert. Zur Komplettierung werden noch sämtliche Antriebs- und RC-Komponenten benötigt. Internet: www.teamxray.com



X12 2018 von XRAY

SANWA BEENDET ZUSAMMENARBEIT MIT LRP ELECTRONIC

GETRENNTE WEGE



Die Firma Sanwa hat die Zusammenarbeit mit dem deutschen Distributor LRP electronic beendet. Über 10 Jahre lang hatte LRP die Distributionsrechte unter anderem für Deutschland inne. In einer offiziellen Pressemitteilung von LRP heißt es:

„Mit Bedauern müssen wir mitteilen, dass Sanwa die langjährige und extrem erfolgreiche Zusammenarbeit mit der LRP electronic GmbH beendet hat.

In den 10 Jahren des Sanwa Vertriebs durch die LRP electronic GmbH konnte eine noch nie dagewesene Marktpräsenz der Sanwa Produkte erreicht werden.

Grundlage dieses Erfolgs waren die Premium Produkte von Sanwa als auch der Premium Vertrieb und das Premium Marketing der LRP electronic GmbH.

Wir bedauern die Entscheidung von Sanwa, insbesondere da wir unsere Umsätze im vorläufigen Insolvenzverfahren

stabilisieren konnten, nun weitere Restrukturierungsmaßnahmen umgesetzt haben, uns derzeit in Verhandlungen mit einem Investor befinden und Sponsoring- und Marketingmaßnahmen wie gewohnt weitergeführt werden, ebenso die Ersatzteilversorgung und die Gewährleistung.

Auch in den letzten Monaten haben wir unsere Aufgabe als verantwortungsvoller Importeur unverändert wahrgenommen, Waren disponiert und für unsere Kunden vorgehalten.

Aus diesen Grund können wir nun Sanwa Produkte zu sehr interessanten Preisen anbieten.“

Dabei lässt sich nur mutmaßen, inwieweit das Insolvenzverfahren von LRP electronic bei der Vergabe der Distributionsrechte eine Rolle gespielt hat. Als neuen Distributor für Deutschland, Österreich und die Schweiz hat sich Sanwa für die Firma Hoeco entschieden (www.hoeco.at)



VOLL IM TREND

Einige Anbieter von RC-Car-Produkten haben auch stylische Kleidung im Sortiment. Damit kann man sich nicht nur spielerisch zu seiner Lieblingsmarke bekennen, sondern ist auch immer standesgemäß gekleidet. Von XRAY gibt es beispielsweise einen neuen Team Swater, also einen Pullover in der Farbe Blau. Ihn ziert ein großes XRAY-Logo auf der Front sowie eine „Racing Team“-Grafik auf der Rückseite. Als Material kommt 100 Prozent Baumwolle zum Einsatz. Erhältlich ist der Sweater in den Größen S, M, L, XL und XXL. In gleichem Design und gleicher Farbe, jedoch mit als Kapuzen-Hoodie mit Reißverschluss ausgeführt ist noch ein zweites Kleidungsstück von XRAY erhältlich. Ebenfalls aus 100 Prozent Baumwolle gefertigt, ist der Hoodie erhältlich in XS, S, M, L, XL, XXL und XXXL. Um auch auf dem Kopf angemessen bekleidet zu sein, bietet Protoform eine passende Baseball-Cap an. Diese ist in der Grundfarbe Grau gehalten und mit einem weißen PF-Logo auf der Front sowie dem Protoform-Schriftzug auf der Rückseite versehen. Es handelt sich um eine Snapback-Cap mit Druckknopflasche zur Einstellung der Weite, um sie an den Kopfumfang anzupassen. Last but not Least präsentiert Serpent ein neues T-Shirt. Es ist schlicht in Schwarz gehalten, verfügt über einen Rundausschnitt, das neue SPT (Serpent Performance Team)-Logo auf der Front sowie einen Serpent-Schriftzug auf der Rückseite. Lieferbare Größen: XS, S, M, L, XL, XXL und XXXL. Im selben Design ist auch eine Base-Cap erhältlich. Weitere Infos zu den Produkten gibt es unter www.teamxray.com sowie www.racepf.com und www.serpent.com <<<<

XRAY TEAM SWEATER

PRODUCT	A WIDTH	B BACK LENGTH	C SLEEVE LENGTH
#395411 (S)	53cm	67cm	61cm
#395412 (M)	55cm	68cm	62cm
#395413 (L)	57cm	68cm	63cm
#395414 (XL)	60cm	71cm	63cm
#395415 (XXL)	64cm	75cm	65cm

XRAY SWEATER HOODED WITH ZIPPER

PRODUCT	A WIDTH	B BACK LENGTH	C SLEEVE LENGTH
#395600XS	53cm	69cm	62cm
#395600S	55cm	70cm	62.5cm
#395600M	60cm	71.5cm	63cm
#395600L	62cm	72cm	64.5cm
#395600XL	67cm	77.5cm	66.5cm
#395600XXL	70cm	76cm	66.5cm
#395600XXXL	72cm	76cm	66.5cm



> Der **Traxxas TRX-4** ist ein neuer Scale- und Trail-Crawler in ganz neuem Design. Vollgestopft mit Innovationen, überzeugt der 1:10er-Offroader mit neuen Features, Vielseitigkeit, Stabilität und vielem mehr. Unter der ansehnlichen Scale-Karosserie im Land Rover Defender-Design steckt ein ausgereiftes Offroad-Fahrwerk mit Front- und Heck-Differenzialen, die sich per Fernsteuerung sperren lassen. Zusätzlich verfügt das Modell über ein Getriebe mit zwei Gängen.



> **CAL RC** ist eine neue Marke aus Kalifornien, die nur ein Ziel hat: Produkte mit höchster Qualität und Leistung zu entwickeln und herzustellen. Das Produktdesign erfolgt intern, die Produktion wird in Taiwan nach genauen Vorgaben ausgeführt für höchste Präzision. Der Zusammenbau wiederum erfolgt in Kalifornien. Das erste Modell von CAL RC heißt SC01 – ein Rock Crawler Chassis-Kit komplett aus präzise gefrästen Aluminiumteilen: Chassis, Getriebegehäuse, Achsschenkel, Streben, Öldruckstoßdämpfer. Das Chassis beeindruckt mit extrem hohem Realismus und ist leistungsoptimiert bis ins letzte Detail.

www.reaction.de



DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT VG5 F1 UND TRUCK

Vom 18. bis 20. August 2017 fand beim MRC-Leipzig die Deutsche Meisterschaft in der Klasse Formel 1-Großmodelle statt. Wie in den letzten Jahren auch, waren als Gastklasse die Truckfahrer mit vor Ort, um ebenfalls den inoffiziellen Deutschen Meister zu krönen. Obwohl die Wettervorhersage alles andere als gut war, war am Ende mit 23 von 25 genannten Fahrern bei den Formelfahrzeugen und zehn von neun genannten Fahrern bei den Trucks das größte Fahrerfeld seit Jahren in diesen Klassen vor Ort. Außerdem waren noch sechs Elektro-Porsche in 1:8 auf der Strecke, die das Fahrerfeld mit einem Freundschaftsrennen bei der Veranstaltung abrundeten.

Der Freitag war in der Wettervorhersage noch als bester Tag angegeben und so drehten die meisten Fahrer fleißig ihre Runden, um die Strecke kennenzulernen und das beste Setup zu finden. Entsprechend schnell baute sich auf der Ideallinie der Grip auf und die Rundenzeiten wurden stetig schneller. Die ersten Favoriten für dieses Rennen zeichneten sich ab: Lokalmatador Sebastian Keller, Markus Michelberger und Flavio Budulig, später gesellten sich dann noch Martin Mittelstedt, Tobias Gagesch und Thorsten Hauser dazu.

Bei den Trucks war schnell klar, dass kein Weg am amtierenden Deutschen Meister in



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.



Die Siegerehrung in der Klasse Formel 1

der VG5TW MO-Klasse und dem ehemaligen Deutschen Meister VG5F1, Günter Honert, vorbeiführen würde. Da sich zum Glück auch für dieses Wochenende die Wetterfrösche wiederum gründlich geirrt hatten, fand die Fahrerbesprechung am Samstagmorgen bei strahlenden Sonnenschein statt. Auch für den Rest des Wochenende blieb es bis auf einen kurzen Schauer im Halbfinale A trocken und meist sonnig. Bei der Fahrerbesprechung stellte Rennleiter Robert Schuldheiß noch einmal kurz die Regeln und die technische Abnahme, sowie den Zeitplan für Samstag vor: Zweimal gezeitetes Training, dann zwei Vorläufe in neuen Gruppen. Die Rangliste nach den beiden Vorläufen am Samstag bei den Trucks: Günter Honert mit weitem Abstand vorne, bei den Formelfahrzeugen erwartungsgemäß: Michelberger vor Keller, Budulig, Gagesch und Mittelstedt – jedoch 40+-Europameister Ernst Utz überraschend mit Problemen weit hinten.

Am Sonntag standen noch einmal zwei Vorläufe auf dem Programm, die jedoch von den meisten Fahrern nur genutzt wurden, um die Streckenbedingungen und Reifen für die Finalläufe zu testen. Ernst Utz nutzte den letzten Vorlauf, um sich noch vom bis dahin letzten Platz auf Startplatz 2 im 30-minütigen Halbfinale B vor zu katapultieren, dort schied er dann leider in Führung liegend aus. Wahrscheinlich beim Nachtanken wurde der Tankverschluss beschädigt,

sodass Benzin auf die Hinterreifen spritzte. Das Auto war dadurch sehr schwer zu kontrollieren und drehte sich auf der Geraden. Das nachfolgende Fahrzeug konnte nicht mehr Bremsen und der Wagen wurde schwer beschädigt.

Aus dem Halbfinale B stiegen am Ende der Fahrzeit dann ins Finale auf: Sebastian Keller, Flavio Budulig, Stefan Gross, Thomas Benker und Torsten Ricklefs. Ebenfalls nicht ganz problemlos für die Fahrer verlief das Halbfinale A, da es hier nach etwa 10 Minuten leicht zu tröpfeln begann. Was am Anfang nur mehr oder weniger Probleme bei den Fahrern verursachte, führte 10 Minuten vor Ende des Halbfinals dazu, dass die Bahn glatt wie Eis wurde und die Fahrzeuge eine Pirouette nach der anderen drehten. Einige der Fahrer wechselten auf Regenreifen. Es lässt sich aber im Nachhinein kaum sagen, ob das die bessere Strategie war, da ein Reifenwechsel zu einem längeren Boxenstop führt und die verbleibende Fahrzeit nur noch kurz war. Aus dem Halbfinale A stiegen dann in das 45-Minuten-Finale die Fahrer Markus Michelberger, Tobias Gagesch, Martin Mittelstedt, Rudolf Grahmer und Holger Plähn auf.

Danach folgte auf inzwischen fast wieder trockener Strecke das Finale der Trucks. Hier dominierte erwartungsgemäß Altmeister Günter Honert, der durch kleine Setupverbesserungen schon von Vorlauf

DOPPELPAK

SERPENT PRÄSENTIERT ZWEI NEUE MODELLE

Gleich zwei neue Fahrzeuge im Maßstab 1:8 hat Serpent kürzlich angekündigt. Es handelt sich um einen Nitro-Onroader sowie einen Nitro-Buggy. Ersterer – der Viper 988 – zählt zu der Sparte, mit der Serpent vor über 37 Jahren begann. Designer Michael Salven hat all seine Erfahrung und seine Fähigkeiten in die Konstruktion des neuen VG8-Wettbewerbers gesteckt. Der Viper 988 basiert auf einer neuen Plattform, die einige Teile des Modells Viper 977 mitnutzt. Dazu zählen beispielsweise der Tank, das Getriebe sowie die RC-Box. Sein Debüt feierte der neue Onroader bei der IFMAR-Weltmeisterschaft in Frankreich dieses Jahr. Zur gleichen Zeit soll die Auslieferung beginnen. Ebenfalls neu ist der Verbrenner-Buggy 1:8 aus der Cobra-Serie. Der SRX8-Evo ist ein klassischer Wettbewerbs-Offroader mit neuen Aluminium-Dämpferbrücken, neuen Dämpferkappen für Membran- oder Emulsions-Aufbau, einer verbesserten Motorposition und noch einigem mehr. <<<<<



Viper 988: Der neue Verbrenner-Onroader im Maßstab 1:8 von Serpent



Der neue Verbrenner-Buggy von Serpent im Maßstab 1:8 ist der SRX8-Evo

zu Vorlauf schneller geworden war und sich den Sieg und somit den zumindest den inoffiziellen Deutschen Meistertitel sicherte. Günter ist damit der erste Fahrer, der in allen drei Großmodellklassen diesen Titel erringen konnte. Platz 2 ging an Paul Beetz und Rang 3 sicherte sich Alexander Scholz.

Nach den Trucks folgte der dritte und letzte Finallauf der 1:8er-Porsche, die das Rennprogramm abwechslungsreich abrundeten. Hier ging der Sieg an Michael Müller vor Holger Schmidt und Uwe Bauer. Als Letztes folgte das Finale der Formel 1-Fahrzeuge. Nach dem Aus von Ernst Utz – dem amtierenden Deutschen Meister im Halbfinale – und Problemen von Sebastian Keller schon in der Vorbereitungszeit, sah Markus Michelberger bis zur zwölften Minute wie der sichere Sieger aus. Dann jedoch flog sein Fahrzeug vor dem Fahrerstand bei einer Übertour spektakulär ab und prallte gegen die Ampel. Danach ging es mit dem schwer am Heck beschädigten Fahrzeug nur noch zwei bis drei Sekunden langsamer um den Kurs. Jedoch konnte Markus immerhin noch den 3. Platz über die Zeit und ins Ziel retten.

Von dem Crash profitierte Tobias Gagesch, der den 1. Platz übernahm, jedoch nach 17 Minuten bekam auch er ein Problem in Form einer Funkstörung, sein Fahrzeug schlug in der Bahnbegrenzung nahezu mit Vollgas ein und verschwand nach einem Überschlag dahinter. Nach vier Minuten Reparaturzeit geschah das, womit niemand gerechnet hatte: Die Helfer hatten den HARM F1 notdürftig zusammengeklippt und weiter ging – es nahezu mit gleicher Geschwindigkeit wie zuvor. Am Ende reichte es zu Platz 4. Platz 1 und 2 machten am Ende Martin Mittelstädt und Flavio Budulig unter sich aus. Bis zum Ende wechselte mehrfach die Spitze aber Martin konnte sich zum Schluss wohl auf Grund der besseren Nerven und weniger abbauenden Reifen durchsetzen und wurde mit 4 Sekunden Vorsprung nach 45 Minuten Rennzeit Deutscher Meister. Flavio Budulig landete auf Platz 2, Markus Michelberger belegte Platz 3. Mit einer zünftigen Sektdusche endete die Veranstaltung gegen 17 Uhr.

Peter Leue
Referent für Großmodelle



Die Siegerehrung in der Truck-Klasse

SCHLAMMSCHLACHT

SPINTIRES: MUDRUNNER KOMMT FÜR HONSOLE UND PC



Wie bereits der millionenfach verkaufte Erfolgstitel Spintires, lässt auch Spintires: MudRunner den Spieler das Steuer zahlreicher Offroad-Fahrzeuge übernehmen, mit denen es die nicht selten extrem herausfordernden Landschaften zu durchqueren gilt. Spintires: MudRunner beinhaltet eine komplett neue Karte, einen neuen Herausforderungs-

Modus mit neun eigenen Karten sowie 13 zusätzliche Fahrzeuge. Insgesamt stehen dem Spieler somit 19 Offroad-Fahrzeuge unterschiedlicher Bauart zur Auswahl. Jedes Fahrzeug verfügt dabei über eigene Fahreigenschaften sowie individuell hinzufügbares Equipment. Neben einer vollständig überarbeiteten Grafik erwarten den Spieler zudem zahlreiche weitere Verbesserungen. Bei der Erfüllung der von ihm gewählten Aufträge, die den Spieler in wilde, unberührte Natur, auf nahezu unbefahrbare Matschpisten und durch reißende Fluten führen, begleitet ihn ein dynamischer Tag-/Nachtwechsel. Hindernisse, auf die er während seiner Fahrabenteuer stößt, reagieren dank der ausgeklügelten Physik-Engine überaus realistisch auf Bewegung, Gewicht und die Zugkraft der PS-starken Motoren. Und wer die Schlammschlachten in Spintires: MudRunner nicht alleine bestreiten möchte, kann bis zu drei Freunde einladen, um gemeinsam den Kampf gegen die Naturgewalten aufzunehmen. Spintires: MudRunner erscheint im vierten Quartal 2017 für PC, PlayStation 4 und Xbox One. Einen Trailer zu dem Spiel gibt es auf YouTube: <https://youtu.be/3arP80IsEFM> <<<<<



Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK

ABSIMA

Der 1:8er-Elektrobuggy **HB Racing E817** ist bei Absima erhältlich. Speziell für den Einsatz bei Wettbewerben geeignet, zeichnet sich der Off-roader durch einen hochwertigen Materialmix mit Kohlefaser, gefrästem Aluminium und weiteren robusten und leichten Materialien aus. Entwickelt mit der Renn-DNA des Nitrobuggys D815 V2, verfügt der E817 klassentypisch über vier Öldruckstoßdämpfer, voll einstellbare Doppelquerlenkerachsen, ein variables Akku-Positionssystem zur optimalen Gewichtsverteilung und noch vieles mehr. Der Buggy wird als Bausatz inklusive Pro-Line-Spoiler und -Karosserie ausgeliefert. Der Preis: **659,- Euro**.



HB Racing E817 im Sortiment von Absima

Zur Lagerung und während des Ladens sollte man auch spezielle Aufbewahrungsboxen für LiPo-Akkus nicht verzichten. Sie sorgen auch bei einer Fehlfunktion des Stromspenders dafür, dass kein Feuer entstehen kann oder schädliche Gase austreten. Eine besonders robuste und zugleich stylische Variante hat Absima mit den neuen **Team Orion Battery Protection Boxes** im Sortiment.



Team Orion LiPo-Boxen im Sortiment von Absima

Diese sind aus Stahl im Military-Design gefertigt. Im Inneren befindet sich eine Schaumstoff-Schutzschicht und die Kisten sind komplett luftdicht. Durch die praktischen Tragegriffe lassen sich die Boxen leicht transportieren. Erhältlich sind drei unterschiedliche Größen. Die Variante Small kostet **69,- Euro**, Medium ist für **89,- Euro** zu haben und Large schlägt mit **109,- Euro** zu Buche.

HORIZON HOBBY

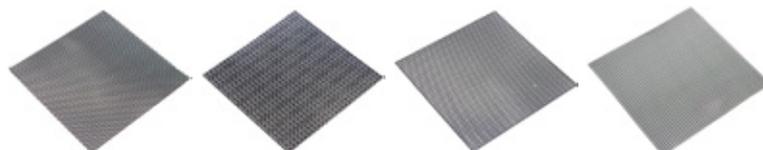
Horizon Hobby präsentiert mit dem **Losi Tenacity** einen neuen Monstertruck im Maßstab 1:10. Das Modell basiert auf der bewährten TEN-Plattform und ist mit einem Brushlessantrieb ausgestattet. Für Vortrieb sorgen ein 130-Ampere-Fuze-Regler und ein 3.800-kv-Motor in 550er-Baugröße. Das Allradmodell verfügt über ein Mitteldifferenzial und spritzwassergeschützte Komponenten. Zum Lieferumfang des 515 Millimeter langen und etwa 2.800 Gramm schweren Modells zählt neben dem fertig aufgebauten Chassis auch noch eine Spektrum DX2E-Pistolenfernsteuerung. Zum Betrieb werden ein Fahrakku – 2s- bis 3s-LiPo – sowie ein passender Lader benötigt. Der Preis beträgt **439,99 Euro**.



Losi Tenacity von Horizon Hobby

HRC DISTRIBUTION

HRC Distribution hat ein neues Produkt für Scaler im Sortiment. Dabei handelt es sich um ein **Luftreinlass-Gitter** für 1:10er- und 1:8er-Modelle. Das Gitter hat Abmessungen von 100 x 100 Millimeter und besteht aus rostfreiem Stahl. Erhältlich sind insgesamt elf verschiedene Gitter-Designs, beispielsweise feine und grobe Rauten, Waben oder Rechtecke.



Scale-Luftreinlass-Gitter von HRC Distribution

Team Magic E4RS4 aus dem Sortiment von HRC Distribution

Der **Team Magic E4RS4** ist ein neuer Tourenwagen im Maßstab 1:10, der jetzt bei HRC Distribution erhältlich ist. Das Onroad-Modell verfügt über einen Allradantrieb, der über zwei Riemen realisiert ist. Vier Öldruckstoßdämpfer, zahlreiche Einstelloptionen über Rechts-links-Gewindestangen und natürlich eine komplette Kugellagerung sind nur einige der Features. Der neue Tourer ist im Highend-Wettbewerbsbereich angesiedelt und stellt den Nachfolger des E4RS III Plus dar. Laut Hersteller soll der neue Renner ein besseres Lenkverhalten, ein präziseres und verlässlicheres Fahrverhalten und damit auch höhere Geschwindigkeiten bieten. Das wurde durch eine Senkung des Schwerpunkts, eine Reduzierung des Flexverhaltens um die Längsachse, eine allgemeine Optimierung der Flexibilität sowie verbesserte Einstelloptionen erreicht.



RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

Speziell für den Einsatz in Großmodellen entwickelt sind die neuen **Alu-Servoarme** aus dem Sortiment von RC-Car-Shop – Hobbythek. Die CNC-gefrästen Tuningteile sind für nahezu alle üblichen Servos geeignet und können mit oder ohne Split-System erworben werden. Der Preis: ab **4,90 Euro**.

Aluminium-Servohebel von RC-Car-Shop – Hobbythek



PRO-LINE RACING

Neu von Pro-Line ist ein klassisches **Interieur** für Scaler-Karosserien. Ideal geeignet ist das Innenleben beispielsweise für die 1966er Chevrolet C-10-Karosserie von Pro-Line und andere Kabinen-Trucks. Das Armaturenbrett erlaubt die Montage eines Lenkrads (nicht im Lieferumfang enthalten). Zum Set gehören neben dem unlackierten Lexan-Tiefziehteil noch Aufkleber zur Fertigstellung.



Klassisches Interieur-Set von Pro-Line



1968er Ford Mustang-Karosserie von Protoform

Der Name Mustang gilt in der Automobil-Branche seit Jahrzehnten als Inbegriff des amerikanischen Muscle-Cars. Protoform präsentiert daher nun eine Vintage Trans-Am-Racing-Karosserie-Serie zu der auch ein **1968er Ford Mustang** zählt. Von der Fastback-Dachlinie über die aggressive Front mit der unverkennbaren Motorhaube, wurde von Protoform jedes wichtige Detail des bekannten US-Cars in der 1:10er-Karosserie nachempfunden. Die offiziell lizenzierte Lexan-Karosserie wird unlackiert mit Overspray-Schutzfilm ausgeliefert. Mit dazu gehören außerdem ein detaillierter Dekorbogen und Maskierfolien zum Abkleben der Fenster.

Ebenfalls neu bei Protoform und ein weiterer Bestandteil der Vintage Trans-Am-Racing-Serie ist eine Reihe von **Oldschool-Felgen** für Tourenwagen im Maßstab 1:10. Die VTA-Räder sind in Weiß oder Schwarz erhältlich und haben eine Breite von 26 Millimeter vorne sowie 31 Millimeter hinten. Das klassische Achtspeichen-Design passt zu vielen Karosserien. Die Lieferung erfolgt ohne Reifen. Passende Pneus sind jedoch ebenfalls im Protoform-Sortiment zu finden.



VTA-Felgen von Protoform

RCFOX.DE

Großmodellspezialist RCFox.de hat eine neue Bigscaler-Kupplung für Onroaders im Sortiment. Die **Big Speed Reverse Kupplung Mix „Kurz“** von Tourex besteht aus einem PTFE-Karbon-Mix mit Bronze-Anteil und 7075-Aluminium für die Herstellung der Beläge. Zum Verstellen der Kupplung und um somit die Drehzahl für den Moment des Einkuppelns zu bestimmen, muss nur der Deckel der Kupplung angehoben und gegen den Uhrzeigersinn zur nächsten Position gedreht werden. Der Clou bei der Reverse-Version ist, dass diese entgegen der Drehrichtung des Motors einkuppelt. Somit hat man deutlich weniger Schlupf der Kupplung und entsprechend eine bessere Beschleunigung. Durch die Vierbacken-Konstruktion besteht die Möglichkeit, die Kupplung mit einer großen Vielfalt an Einstellungen zu testen und somit für sich oder auch angepasst an die Strecke, die beste Abstimmung herauszufinden. Die Kupplung ist in der Mitte mit einem M8-Gewinde versehen, und mit Hilfe einer Schraube kann man sie sehr einfach von der Kurbelwelle abziehen.



Speed Reverse Kupplung Mix „Kurz“ von Tourex bei RCFox.de

RC4WD

Der Spezialist für Scale-Modelle und Zubehör, RC4WD, hat neue Scale-Parts für Offroad-Fans im Sortiment. Dazu zählt ein **Dachgepäckträger** vom Typ Tough Armor LZR-1. Er ist komplett aus Stahl gefertigt und von Hand verschweißt sowie verschraubt. Die Länge beträgt 142,5 Millimeter, die Breite 122,9 Millimeter und die Höhe 22,2 Millimeter. Das Gewicht liegt bei 222 Gramm. Ideal geeignet ist der Träger beispielsweise für den Trailfinder 2 LWB von RC4WD und natürlich auch andere Scale-Crawler. Auf Wunsch können auch noch LED-Beleuchtungsmodule nachgerüstet werden.



Tough Armor LZR-1-Dachgepäckträger von RC4WD

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

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

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

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

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

RCFOX.DE
Engeldorfer Straße 25, 50321 Brühl
Telefon: 022 32/150 18 34, Fax: 022 32/150 18 35
E-Mail: sales@rcfox.eu, Internet: www.rcfox.de

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

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

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

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

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

TRADE4ME
Brüsseler Straße 14, 30539 Hannover
Telefon: 05 11/64 66 22 22
E-Mail: info@trade4me.de
Internet: www.trade4me.de

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



Markt

ROBITRONIC

Robitronic präsentiert neue **Reifen** der Marke Pitbull. Die Allwetter- und Crawler-Reifen mit einer extrem haften Mischung namens Alien Compound sind für jedes Terrain geeignet. Sie überzeugen durch ein besonders vorbildgetreues Laufflächendesign. Innenrippen sorgen für eine gute Haftung der Einlagen und das vielseitige Block-Profil mit Lamellen und griffigen Kanten krallt sich förmlich in den Untergrund. Integrierte Sidewalls sorgen für mehr Kantestabilität, vermindern den Walk-Effekt und erhöhen somit den Grip nochmals. Erhältlich sind vier Varianten. Die 2,2-Zoll-Hardcore Scale Alien Compound-Reifen mit Schaumeinlage haben Abmessungen von 138 x 42 Millimeter und wiegen rund 120 Gramm pro Reifen. In 1,55 Zoll kommen die Rock Beast Scale Alien Compound-Pneus daher, die ebenfalls mit Schaumeinlage geliefert werden. Das Gewicht der 97 x 34 Millimeter messenden Reifen beträgt jeweils rund 71 Gramm. Die Rock Beast gibt es auch noch als XOR-Variante in 1,9 Zoll. Diese wiegen dann 92 Gramm bei Abmessungen von 115 x 48 Millimeter. Ebenfalls im 1,9-Zoll-Format sind die Braven Ironslide Scale Alien Compound gehalten. Diese wiegen ebenfalls rund 92 Gramm und messen 106 x 34 Millimeter. Die Preise beginnen bei **38,81 Euro** und reichen bis **52,20 Euro**.



Pitbull-Reifen für Crawler und Scaler von Robitronic

Robitronic hat sein Sortiment an Steckern, Buchsen und Adaptern erweitert. Erhältlich sind diverse Produkte von Rockamp passend für Akkus und Regler. Unter anderem gibt es männliche und weibliche Ausführungen von **XT-60- und XT-90-Stecksystemen** sowie Deans-T-Plugs. Außerdem sind verschiedene Adapter erhältlich. Beispielsweise von XT-60 auf Deans-T-Plugs, von Tamiya auf XT-60 und weitere. Die Preise liegen zwischen **1,50 Euro** und **5,81 Euro**.



Rockamp-Stecksysteme bei Robitronic



Die Produkte von PR-Racing sind erst seit Kurzem im Sortiment von Robitronic zu finden. Dazu zählen seit Neuestem auch **Reifen und Einlagen**. Die Gummis sind für 1:10er-Offroad-Fahrzeuge geeignet und sowohl für 2WD- als auch für 4WD-Buggys erhältlich. Selbstverständlich stehen verschiedene Profile für unterschiedliche Untergründe zur Verfügung. Die Preise für die Reifen liegen zwischen **12,11 Euro** und **12,90 Euro**. Die Einlagen sind ab **7,01 Euro** zu haben.

PR-Reifen für 1:10er-Buggys von Robitronic



Neue Wellenmitnehmer für den Project 4x von Serpent

2-SPEED

Neue **Wellenmitnehmer** für das 1:10er-Onroad-Modell Project 4x sind bei Serpent erhältlich. Die aus superstabilem Federstahl hergestellten Outdrives lösen das Problem von gebrochenen Wellen-Blades, indem diese schlichtweg nicht genutzt werden. Gleichzeitig wird dadurch auch das Spiel minimiert. Für eine lange Haltbarkeit empfiehlt der Hersteller die Verwendung von Schmiermittel. Durch die spezielle Formgebung können sich die Teile in gewissem Maße verformen, was bei Unfällen für ein gezieltes Nachgeben sorgt und das Risiko von Defekten minimiert. Gleichzeitig wird durch dieses Design Gewicht gespart. Die neuen Tuningteile können auch in den Modellen der Serpent Eryx-Serie genutzt werden.

Serpent präsentiert einige neue Performance-Teile für Modelle der Cobra GT-Serie. Um die Achsgeometrie zu optimieren, hat das Serpent-Team neue, steifere **CFK-Dämpferbrücken** entwickelt, die mit einer großen Anzahl an Befestigungslöchern und somit zahlreichen Abstimmungsoptionen aufwarten. Dadurch können unter anderem das Rollzentrum und der Stoßdämpferwinkel verändert werden. Die neuen Brücken kommen im Set inklusive Aluminium-Dämpfer-Stehbolzen sowie neuen, längeren Aluminium-Dämpferverlängerungen für vorne und hinten. Die vordere Dämpferbrücke hält die Option bereit, noch einen weiteren Karosserie-Haltepfosten anzubringen. Durch die Montage der Teile soll das Auto ein besseres Feedback an den Fahrer vermitteln und ein direkteres und einfacheres Handling ermöglicht werden. Hinzu kommt eine bessere Balance. Die Teile passen sowohl an die Elektro- als auch die Nitro-Modelle – egal ob RTR, Roller oder Kit.



Neue Dämpferbrücken für die Cobra GT-Serie von Serpent

SMI MOTORSPORT/T+M MODELS

Neu im Sortiment von SMI Motorsport/T+M Models ist ein **Auspuffsystem** von FX Engines. Das Resorrohr inklusive Krümmer ist für 3,5-Kubikzentimeter-Nitromotoren geeignet. Laut Hersteller ist das Abgassystem speziell auf FX Engines-Motoren abgestimmt. Dank der EFRA-Homologation unter der Nummer 2131 ist der Auspuff auch für Wettbewerbe zugelassen. Er verfügt zudem über eine Chrom-Beschichtung. Durch die Verwendung soll die Kraft im niedrigen und im hohen Drehzahlbereich steigen.



Auspuffsystem von FX Engines aus dem Sortiment von SMI Motorsport/T+M Models

Von der Marke Hudy gibt es neue **Schraubermatten** mit Aufdruck. Durch die Verwendung der Matte wird der Arbeitsbereich beim Rennen oder in der heimischen Werkstatt einfach sauber und ordentlich gehalten.



Hudy-Schraubermatten mit Aufdruck bei SMI Motorsport/T+M Models

Durch den speziellen Materialmix ist die Pit-Mat sowohl weich und damit schonend für das Modell als auch besonders widerstandsfähig. Durch die raue Oberfläche können kleinere Gegenstände nicht so leicht wegrollen und dank ihrer Flexibilität ist die Matte auch sehr gut transportabel.

Beide Seiten der Unterlage sind mit dem Hudy-Logo versehen und sie ist in zwei Größen erhältlich. Unter der Artikelnummer 199911 gibt es die große Version in 75 x 120 Zentimeter und hinter der 199912 verbirgt sich die kleinere Variante in 60 x 95 Zentimeter.

Neu im Sortiment von SMI Motorsport/T+M Models sind Hudy Premium **Silikon-Öle** mit unterschiedlichen Viskositäten. Die Öle werden in Europa speziell für Hudy gefertigt und im Labor getestet. Dabei sind alle gängigen Viskositäten erhältlich von 100 bis 1.000.000 CST in etlichen Abstufungen. Erhältlich sind die Öle in 50- oder 100-Milliliter-Gebinden. Unter der Bestellnummer 106440 beispielsweise mit 4.000 CST (50 Milliliter).



Hudy Silikonöl bei SMI Motorsport/T+M Models



Thunder Tiger Toyota Hilux Pick-up-Truck bei Trade4Me

TRADE4ME

Der **Thunder Tiger Toyota Hilux Pick-up-Truck** ist bei Trade4Me erhältlich. Das Ready-to-Run-Modell im Maßstab 1:12 nutzt eine Viergelenk-Achsaufhängung an Vorder- und Hinterachse. Das Getriebesystem des Offroaders ist verstärkt und komplett gekapselt. Staub, Kies und Schmutz haben keine Chance, was eine maximale Effizienz und Haltbarkeit des Getriebes gewährleistet. Vier ölgefüllte, einstellbare Stoßdämpfer sind wartungsfreundlich aufgebaut und stabil. Das Chassis besteht aus einer Aluminium-Legierung. Das knapp 178 Millimeter breite und 372 Millimeter lange Modell wird komplett fahrfertig inklusive 850-Milliamperestunden-Li-Ion-Akku samt passendem Lader sowie einer Zweikanal-Fernsteuerung geliefert. Erhältlich ist das Modell in den Farben Schwarz, Blau und Rot für jeweils **217,99 Euro**.

XCITERC

Der **Novarossi Mantra** ist ein Vierkanal-Offroad-Rennmotor mit 3,49 Kubikzentimeter Hubraum und Turbo-Brennraum. Dieser Motor ist eine völlig neue Konstruktion im Novarossi-Offroad-Motorenprogramm. Es handelt sich um den ersten Top-Motor mit sogenanntem quadratischen Hub (16,42 Millimeter Hub und 16,42 Millimeter Bohrung) sowie einer 14-Millimeter-Kurbelwelle. Außerdem verfügt der Zweitakter über eine neue Kolben-Zylinder-Konfiguration. Dadurch wurden ein elastisches sowie lineares Kraftgefühl und mehr Drehmoment in mittlerer und hoher Drehzahl erreicht, kombiniert mit einem niedrigen Kraftstoffverbrauch. Der 373 Gramm wiegende Motor entfaltet seine maximale Leistung bei 36.500 Umdrehungen pro Minute und hat einen Vergaser mit 9-Millimeter-Schieber. Der Preis: **350,- Euro**.



Novarossi Mantra im Sortiment von XciteRC

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

F1-Racer mit Stil

Text und Fotos: Patrick Garbi

FORMULA INFERNALE

Formel-Chassis im RC-Bereich, genauer gesagt im Rennsport, sind prinzipiell nichts Neues. Bereits Ende der 1990er-Jahre wurden selbst in der Königsklasse, den Verbrennern in 1:8, Wettbewerbe mit Formel-Bodies ausgetragen. Nach einer längeren Pause und einem kurzen Intermezzo bei der LRP-HPI-Challenge, erfuhren die Modelle Dank der populären European Touring Car Series, kurz ETS, einen neuen Boom. Zu den zahlreichen Herstellern, die seither auf den Markt drängen, gehört auch die italienische Marke WRC-Racing, die ein außergewöhnliches Formel-Chassis an den Start bringt, und dies aus mehreren Gründen.





Vorweg soll darauf hingewiesen werden, dass der folgende Bericht des F-one von WRC auf der `16er Version des Chassis basiert. Kürzlich wurde eine überarbeitete Ausführung mit der Bezeichnung F-one `17 vorgestellt, die sich allerdings nur unwesentlich vom Vorgänger unterscheidet. Das Formel-Chassis, welches als Bausatz in einem optisch ansprechenden Karton geliefert wird, weist bereits beim ersten Kontakt bemerkenswerte Unterschiede zur Konkurrenz auf. Während die Präsentation des Kits à la Baugruppen-Trennung dem üblichen Menu entspricht, fällt die üppige Ausstattung bei gleichem Preisniveau auf. Einmal abgesehen von der sehr schönen Lexan-Karosserie und dem einstellbaren Heck-Spoiler, sind vor allem der originalgetreue Diffusor der Hinterachse sowie der serienmäßige Satz Kompletträder zu erwähnen. Selbst ein 64dp-Motorritzel aus Aluminium wird

mitgeliefert. Öl und Fett, zahlreiche Aufkleber und eine farbige, wenn auch etwas oberflächige Montageanleitung komplettieren den Baukasten, der lediglich noch durch die elektrischen beziehungsweise elektronischen Komponenten ergänzt werden muss.

In Form

Die Basis des Formelwagens im Maßstab 1:10 bildet ein zweiteiliges CFK-Chassis mit Pendel-Hinterachse, wobei die Verbindung durch eine CNC-gefräste Brücke realisiert wird, die drei große Kugelköpfe





Die Ausstattung des Baukastens ist vorbildlich, selbst das Motorritzel wird mitgeliefert



Das serienmäßige Kugeldifferenzial ist mit einem Hauptzahnrad im Tamiya-Style bestückt. Zur Aufnahme klassischer Zahnräder wird eine separate Alu-Buchse (ebenfalls Tamiya) benötigt



Der vorderen Radachsen können um 180 Grad im Lenkhebel gedreht werden. Dies ermöglicht eine schnelle Veränderung des Radstands



In der Lenkmechanik ist ein Servo-Saver integriert

aufnimmt. Während der zentrale Kopf die Pendelbewegung erfüllt, sorgen die beiden äußeren für die korrekte Führung des Pods sowie die Aufnahme der beiden Spiralfedern, welche die Pendelwirkung beeinflussen. Auf die sonst üblichen Verbindungsstreben zum Chassis, auch RearPodLink genannt, kann bei diesem Konzept verzichtet werden, was nicht nur den Zugriff auf den Akku vereinfacht, sondern auch

mehr Spielraum beim Design des Chassis erlaubt. Des Weiteren fällt die zentrale Bodenplatte am vorderen Ende deutlich kürzer aus als bei allen anderen Formel-Boliden, denn die komplette Front des Modells einschließlich der Vorderachse und des Spoilers sind an einem sandwichartigen System aus zwei CFK-Platten mit entsprechenden Abstandshaltern aus Aluminium befestigt.

Der eigentliche Clou aber ist die „Nase“ aus Composite-Material, an der der eigentliche Frontspoiler befestigt wird. Die komplette Einheit verleiht dem Chassis einen ziemlich realistischen Look, wie bei keinem anderen F1-Modell auf dem Markt. Darüber hinaus wird dieser Eindruck durch die oberen Composite-Querlenker sowie das aufrecht, zwischen den Schwingen platzierte Lenkservo unterstützt, welches mittels zweier Schubstangen mit einem Umlenkhebel verbunden ist, der seinerseits am unteren Ende den Kontakt zu den Spurstangen herstellt. Dieser Umlenkhebel übernimmt außerdem die Funktion des Servosavers und ist mit einer entsprechenden Feder bestückt, deren Kompression eingestellt werden kann. Doch nicht nur das, WRC hat außerdem eine weitere Nase im Programm, an der ein klassischer Frontrammer befestigt werden kann. Dieser ermöglicht beispielsweise die Montage einer LMP-Karosserie, wie sie seit Neuestem in der Le Mans Prototypen-Klasse der LRP-HPI-Challenge zum Einsatz kommt.

Funktionell

Die Einstellungsmöglichkeiten beschränken sich auf das übliche Maß, das ein Chassis im Pan-Car-Style zulässt. An der Vorderachse gewährleistet eine Feder auf dem Kingpin die Auf- und Abwärtsbewegung des Lenkhebels, der am oberen Ende dank eines Pivot-Ball-Gelenks mit dem Composite Dreiecklenker verbunden ist. Dieses Pivot-Ball-Prinzip inklusive Kugelkopf erlaubt eine schnelle und präzise Justierung des Sturzes, während der Nachlauf der Vorderachse am hinteren Befestigungspunkt der oberen Schwinge verstellt wird, der mit einer exzentrischen Kunststoffbuchse bestückt ist.

Die Höhe der Vorderachse wird einfach durch mehr oder weniger Shims unter dem Lenkhebel bestimmt, an der Hinterachse stehen hierfür exzentrische Lagerhülsen zur Verfügung, sodass das Niveau der Hinterachse justiert werden kann. Apropos Hinterachse: die 6 Millimeter dicke „Starrachse“ ist mit einem Kugeldifferenzial ausgestattet, das mit Keramikugeln bestückt ist. Sie stellen eine seidenweiche Funktion sicher. Die komplette Einheit der Hinterachse einschließlich der Komponenten des Differenzials, das sich tadellos einstellen beziehungsweise montieren lässt,

CAR CHECK

WRC F-one Gruber-Racing

Klasse: Elektro-Onroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 340,- Euro
Bezug: direkt

Technik:
Öldruckstoßdämpfer hinten, komplett kugelgelagert,
Kugeldifferenzial, Rechts-links-Gewindestangen, Pivot-Ball-Aufhängung vorne

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

Erfahrungsniveau:

WETTBEWERBSPROFIS



Die komplette Hinterachse mit Reibungsdämpfer, dessen Arbeitsweg etwas knapp ausfällt

FIRST LOOK: ERSTE BILDER VOM HOBBY TECH SPIRIT

3 für 1

Drei Hefte zum
Preis von einem
Digital-Ausgaben
inklusive

CARS & Details



CARS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

AMT 2.4 VON ABSIMA

- TEST + VIDEO

- GEWINNSPIEL



WRCs F1-Racer mit Stil

FORMULA INFERNALE

www.cars-and-details.de



Ausgabe 11/2017

November 2017

17. Jahrgang

Deutschland: € 5,90

A: € 6,80



GIPFELTREFFEN

Die Highlights der 1. Bundesliga



BRUSHLESS ODER BÜRSTE?



REIFENPROZESS

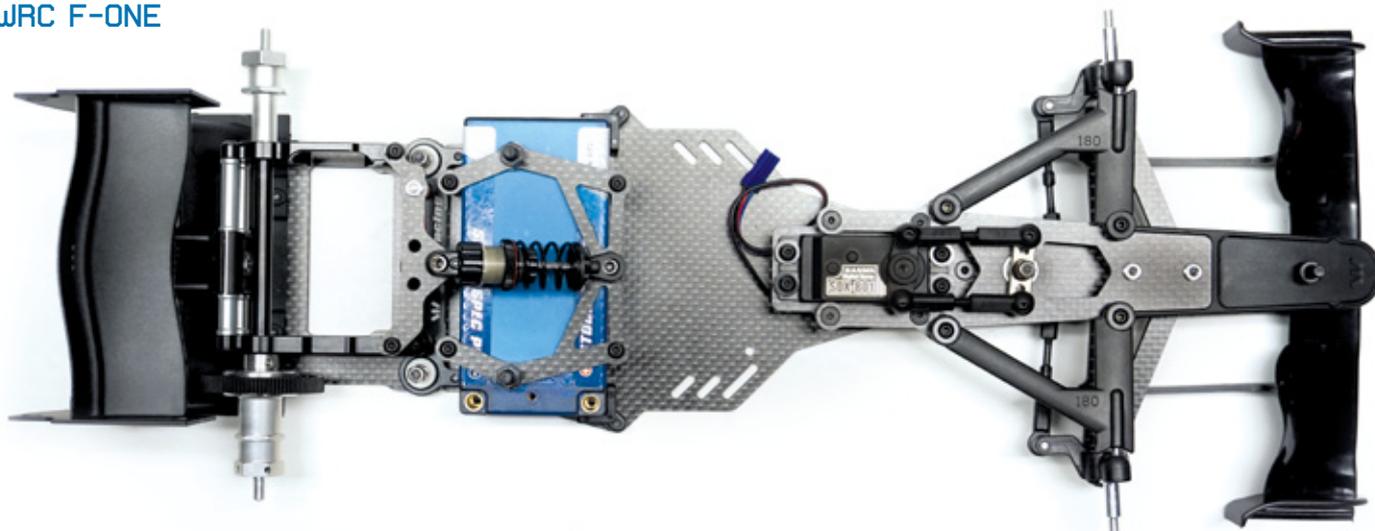
JETZT BESTELLEN

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

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

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

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



Das fertig aufgebaute Chassis mit quer zur Fahrtrichtung eingebautem Fahr-Akku.
Der „Shorty“ kann auch in Längsrichtung verbaut werden

macht einen sehr wertigen Eindruck, allerdings wird der linke Radmitnehmer nicht wie üblich geklemmt, sondern mittels einer Madenschraube auf der Welle befestigt, sodass die Spurbreite der Hinterachse nicht variabel ist – schade.

Das Hauptzahnrad mit Feinverzahnung entspricht dem Tamiya-Standard. Das hat zur Folge, dass für die Verwendung klassischer Zahnräder ein kleiner Anpassungsring benötigt wird, den man allerdings für wenig Geld im Tamiya-Sortiment findet. Zum Schluss sei noch auf das zentrale Dämpferelement hingewiesen, das aus dem 1:10er-Tourenwagen stammt und mit einer 2.3er-Feder mit roter Farbcodierung bestückt ist. Der Öldruckstoßdämpfer mit Volumenausgleich verfügt über ein Aluminiumgehäuse sowie Außengewinde und kann mit einer Zweiloch- oder Dreiloch-Kolbenplatte ausgestattet werden, die serienmäßig von 400er-Silikonöl umspült wird.

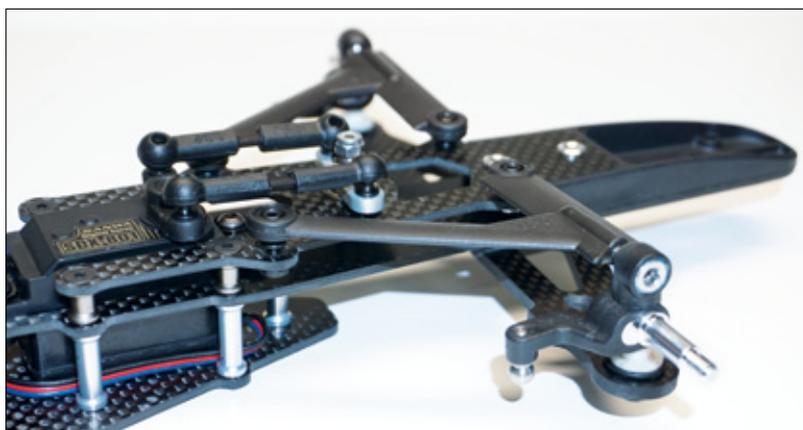
Alles easy

„Erst die Arbeit, dann das Vergnügen“, lautet das Sprichwort, das auf den F-one `16 von WRC Racing nicht zutrifft. Denn hier beginnt der Spaß bereits beim Aufbau des Formel-Flitzers, dessen Verarbeitungsqualität der Parts ebenso tadellos ist, wie die Materialien selbst. Die farbige Montageanleitung könnte zwar etwas detaillierter sein, im Großen und Ganzen führt sie den versierten Modellbauer beziehungsweise RC-Fahrer aber zügig zu seinem Ziel. Eine Erläuterung bedarf es lediglich in Bezug auf die großen Kugelhöpfe und Pfannen der Pendelhinter- sowie an der Vorderachse und das Differenzial. Da sich die Kugeln nur sehr schwer in die Pfannen hineindrücken lassen, sollten beide Teile zuvor mit einem Fön erwärmt werden. Eine weitere Methode, welche der Autor wählte, ist es, die Kugelpfanne mit einem Cutter einzuschneiden, um den „Druck“ beim Einsetzen der Kugel zu eliminieren. Nachdem das Gelenk an Ort und Stelle montiert ist, hat dieser Schnitt keine weitere Auswirkung auf die Funktion des Kugelgelenks. Was das Diff angeht, wurde das serienmäßige Fett für die Kugeln noch vor dem Rollout gegen Diff-Lube von Team Associated ersetzt, das nach wie vor beste Resultate garantiert.

Angesichts der günstigen Montageposition des Lenkservos bietet das Chassis ausreichend Spielraum für eine sinnvolle und praktische Positionierung der verbleibenden Elektronik-Komponenten. Den Abschluss bildet standesgemäß das Anpassen und Lackieren der Lexankarosserie, deren schönes Design durch den Fahrerhelm, die coolen Außenspiegel sowie dekorative Aufkleber unterstrichen wird.



Das Highlight des F-one, das ihn zweifelslos von anderen Formel-Chassis unterscheidet, ist die außergewöhnliche Vorderachsaufhängung, die dem Original sehr nahe kommt



Real Formula 1

Ausgerüstet mit zwei unterschiedlichen Satz Reifen und bestückt mit einem 21,5-Turns-Motor, der sich in der Zwischenzeit als Standard-Motorisierung der Formel-Klasse durchgesetzt hat, ging es auf eine große Carpet-Indoor Strecke. Bereits vor der ersten Testfahrt zog der orangefarbene Bolide zahlreiche Blicke anderer Piloten auf sich, die gespannt die ersten Runden des F-one von WRC erwarteten. Dazu sollte man wissen, dass die im Baukasten enthaltenen Komplettäder sowohl vom Durchmesser als auch von der Breite um einiges größer ausfallen als die bekannten RIDE-Reifen, die beispielsweise beim ETS zum Einsatz kommen und alleine dadurch dem Chassis eine reizende Optik verleihen.

Die ersten Runden spulte der F-one auf dem mäßig griffigen Teppich leicht untersteuernd und problemlos beherrschbar ab. Aus den Ecken heraus beschleunigte das Chassis überdurchschnittlich gut, ohne den Kontakt zur Fahrbahn zu verlieren, was nicht zuletzt auf die breiten Schlappen der Hinterachse zurückzuführen war. Das Feeling war gut, die Lenkung präzise und direkt – was will man mehr?

VERWENDETE KOMPONENTEN

RC-Anlage:	Sanwa MT4
Lenkservo:	Sanwa SDX801 LP
Fahrakkus:	LRP CCL Shorty-LiPo 4300
Regler:	Hobbywing Just Stock
Motor:	LRP Vector X20 21.5T
Reifen:	P-ONE F1 & Ride XR



Der Heckspoiler ist bei ETS-Rennen leider nicht zugelassen

Besonders gefällig ist die Karosserie

Um der typischen Untersteuerungstendenz von Formel-Fahrzeugen entgegenzuwirken, wurden die Vorderreifen ganz geschmiert und das Differenzial etwas gesperrt. Diese Setup-Änderungen wirkten sich umgehend positiv aus. Zwar fehlte es nach wie vor ein wenig an Vorderachsgriff, doch die Rundenzeiten und eine vielversprechende Platzierung im Qualifying bestätigten den guten Eindruck aus dem Training.

Nach zwei guten Finaldurchgängen, die der F-one im vorderen Drittel des Felds beendete, wurden für den letzten Lauf die Ride XR-Reifen aufgezoogen. Der Griff war geringfügig besser als mit den Serienreifen, so dass nochmal ein Angriff auf die Konkurrenz erfolgen konnte. Letztlich reichte es für eine guten dritten Platz und einen Podest-Rang beim ersten Rennen.

Nächste Station

Ein weiterer Test erfolgt kurze Zeit später beim LRP-HPI-Challenge-Superlauf in Ingolstadt. Dieses Mal sollte der F-one seine Konkurrenzfähigkeit in der neuen LMP-Klasse unter Beweis stellen, die anlässlich dieser Veranstaltung zum ersten Mal als Demo-Rennen ausgetragen wurde. Angesichts der eingangs erwähnten „Nase“ und der Karosserie-Halter, die WRC-Racing



Der zentrale Dämpfer stammt aus dem Tourenwagen von WRC und lässt keine Wünsche offen. Die Wirkung des Reibungsdämpfers lässt sich durch die Anzahl an O-Ringen beeinflussen

anbietet, war die Anpassung der neuen Karosserie ein Kinderspiel. Mit den neuen LRP-LMP Reifen, die ebenfalls das erste Mal getestet wurden, ließ sich der F-one quasi wie ein Tourenwagen um den Kurs steuern. Stets unter Kontrolle, bissig auf der Lenkung und agil im engen Infield, war der Testproband hinsichtlich seiner Performance der starken Konkurrenz auf jeden Fall gewachsen. Ein siebter Platz bei einem qualitativ starken Fahrerfeld von elf Teilnehmern sorgte nicht nur beim Autor sondern auch beim elf Jahre alten Testfahrer für zufriedene Mienen.

MEIN FAZIT



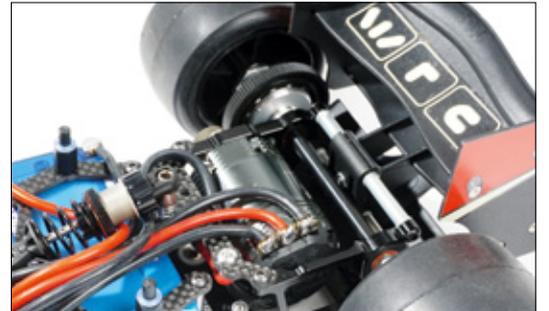
Wer bei der Vielzahl von Angeboten das etwas andere Formelchassis sucht, liegt beim F-one genau richtig. Qualitativ hochwertig, optisch äußerst ansprechend und technisch einzigartig, ist das Chassis eine echte Alternative. Darüber hinaus stimmen sowohl die Performance als auch die Zuverlässigkeit. Während der Tests war kein Schaden zu beklagen, lediglich die Diff-Mutter sowie die Madenschraube des Servo-Savers mussten mit Schraubensicherung nachbehandelt werden. Kleines Manko, aufgrund der speziellen Spoiler ist der F-one zurzeit bei ETS-Rennen nicht zugelassen.

Patrick Garbi

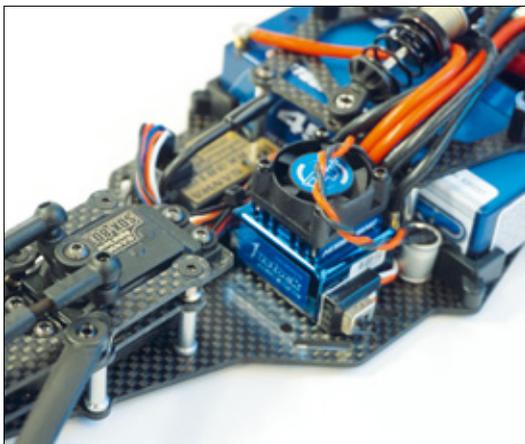
-
- Innovatives Konzept +
- Gute Verarbeitung
- Hochwertige Ausstattung
- Gelungene Karosserie und Spoiler
-
- Spoiler nicht ETS-tauglich



Die Vorderachse hält allerlei Einstelloptionen bereit

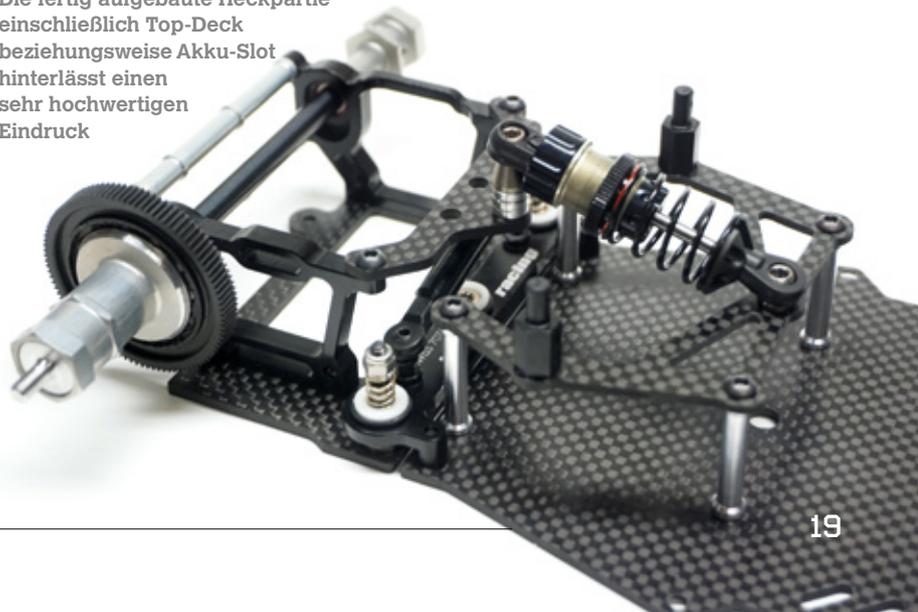


An der Hinterachse arbeitet ein Kugeldifferenzial



Ein Blick auf die Elektronik

Die fertig aufgebaute Heckpartie einschließlich Top-Deck beziehungsweise Akku-Slot hinterlässt einen sehr hochwertigen Eindruck





Wie Toni Gruber mit WRC Europameister wurde

Toni Gruber aus Plauen ist 21 Jahre alt und fährt bereits seit seinem fünften Lebensjahr RC-Cars. Der Facharbeiter für Lagerlogistik ist nicht nur ein begnadeter Fahrer, er hat sich seit Kurzem auch dem Vertrieb diverser RC-Car-Modelle und Zubehör für den Modell-Rennsport gewidmet. Wir freuen uns, dem frischgebackenen Europameister ein paar Fragen stellen zu dürfen.

CARS & Details: Du fährst seit dieser Saison für WRC-Racing aus Italien. Was waren deine Beweggründe, Dein bisheriges Chassis von ARC dagegen einzutauschen?

Toni Gruber: Ich hatte 2016 ein sehr gutes Jahr mit ARC und danke recht herzlich für die Erfahrungen, die ich machen durfte. Ich suche jedoch immer nach neuen Herausforderungen und so kam es, dass ich mich für die Saison 2017/2018 für WRC entschieden habe.

WRC ist in zahlreichen Klassen vertreten. Welche Modelle setzt Du persönlich ein?

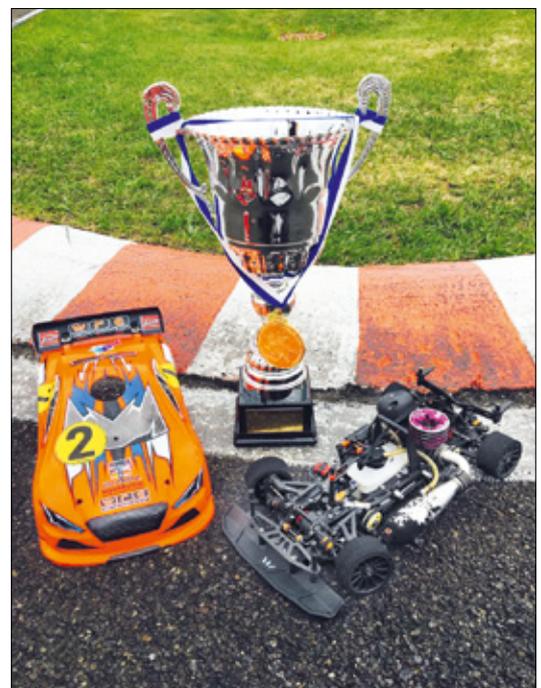
Ich favorisiere die Klasse der 1:8er-Verbrenner. Dort setze ich den GTX 1.3 ein. Und selbstverständlich fahre ich auch Nitro-Scale mit dem brandneuen NTX 1.1. Darüber hinaus fahre ich den aktuellen Elektro-Tourenwagen, den STX 017, sowie das F-One 016 Formel-Chassis und den LM 016.

Bislang sind die Produkte von WRC bei uns nur mäßig bekannt beziehungsweise vertreten. Wird sich daran etwas ändern?

Ich hoffe sehr, dass ich die WRC-Produkte in Deutschland bekannter machen kann, jedoch weiß ich auch, dass das Zeit braucht. Es gibt natürlich schon Fahrer, die von WRC überzeugt sind und ich denke die Tendenz ist steigend.



Bei der EFRA Europameisterschaft Nitro-Scale in Mulhouse belegte Gruber den ersten Platz



Grubers Pokal für den Europameistertitel

In der Zwischenzeit hast Du auch einen Online-Shop, in dem man alle WRC-Modelle aber auch andere Produkte findet.

Ja, das ist richtig, ich habe seit 2017 meinen eigenen Online-Shop, mit fast allem, was man in der RC-Car-Welt braucht. Ich vertreibe WRC- und P-One-Artikel, sowie Novarossi und Ielasi-Tuned-Motoren, Runner-Time-Fuel, Contact-Reifen, Gensace-LiPos, Blitz-Bodys und Team-Titan-Tools.

Nach den ersten Tests können wir feststellen, dass auch die Produkte der Firma P-One sehr wettbewerbsfähig sind. Hat sich das schon herum gesprochen?

Ich glaube in Deutschland ist P-One noch recht unbekannt, jedoch sind die Produkte auf jeden Fall wettbewerbsfähig und werden auch von mir eingesetzt. In Italien allerdings schwören auch sehr viele gute RC-Car-Piloten auf P-One-Produkte.

Gibt es seitens WRC bereits Planungen, Modelle in anderen Klassen auf den Markt zu bringen?

Die Modellpalette von WRC ist im Flachbahnbereich ja schon sehr umfangreich. Es ist allerdings in der Tat geplant, sich mittelfristig im Offroad-Bereich zu engagieren.

Du bist kürzlich im französischen Mulhouse Nitro-Scale-Europameister geworden und hast Bruno Coelho geschlagen. Das war sicherlich nicht nur für Dich persönlich ein Highlight sondern auch für Deinen Sponsor – oder?

Ich bin sehr glücklich über den Titel und mit mir freuen sich nicht nur meine Familie, sondern natürlich auch meine Sponsoren.

Der NTX 1.1 scheint ja ein toller Wurf von WRC zu sein, schnell und zuverlässig zu gleich. Wer ist eigentlich für die Entwicklung verantwortlich?

Ja, das ist wirklich ein geniales Auto. Entwickelt wurde es vom WRC-Chef Franco Ghiotto. Aber natürlich tragen auch die Fahrer – unter anderem Daniele Ielasi und ich – etwas zur Entwicklung des Autos bei.

Wie sieht Dein persönliches Programm aus und welche Erwartungen hast du?

Mein Terminkalender für diese Saison ist recht gut gefüllt. Auf dem Plan stehen die 1:8er-Nitro-Weltmeisterschaft, die für mich einen besonders hohen Stellenwert hat, da sie dieses Jahr in Frankreich stattfindet. Desweiteren konzentriere ich mich auf die ENS-Läufe sowie auf die EFRA-Grand-Prix-Veranstaltungen. Natürlich werde ich auch die Deutschen Meisterschaften bestreiten und einige Rennen in Italien fahren. <<<<<

Toni Gruber vertreibt die RC-Car-Modelle von WRC-Racing und fährt sie auch selbst



Anzeige



rc-car-online.de

MadMax Tires

ab 89,90 €
2 Paar/4 Stück
Reifen/Felgen/Einlagen

Für Off-Road + Monster 1:5 + 1:6

Reifentyp	Front/Heck Breite (mm)	18mm 4-kant FG, Smartech+Co.	24mm 6-kant Losi, HPI+andere	Asphalt (Parkplatz)	Teppich (Rennstrecke)	Losser, harter Boden (z.B. Tennisplatz)	Losser Boden (Mutterboden)	Kurzes Gras	Langes Gras	Losser Sand (z.B. Strand)
MadMax SUPER GRIP	60 / 80 Ø 170	y1462/01	y1463/01	☆☆☆☆	☆☆	☆☆	--	--	--	--
MadMax TARMAC BUSTER	60 / 80 Ø 170	y1400/01	y1405/01	☆☆☆	☆☆☆	☆☆	--	--	--	--
GPM ULTRAGRIP	60 / 80 Ø 170	y1416/01	y1417/01	--	☆☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆☆	☆☆	☆☆	--
MadMax OVER LANDER	60 / 80 Ø 170	y1403/01	y1408/01	☆☆	☆☆	☆☆☆	☆☆☆☆	☆☆	☆☆	--
MadMax CROSS BOND	60 / 80 Ø 170	y1402/01	y1407/01	--	☆☆	☆☆☆	☆☆☆	--	--	☆☆
MadMax BIG DIGGER	60 / 80 Ø 170	y1401/01	y1406/01	--	--	☆☆	☆☆☆	--	--	☆☆☆
MadMax GIANT GRIP	70 / 70 Ø 190	y1404/01	y1407/01	--	--	☆☆	☆☆☆	--	--	☆☆☆☆
MadMax MAXI PIN	75 / 75 Ø 185	y1445/01	y1446/01	--	☆☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆	☆☆	☆☆	--



rc-car-shop Hobbythek - Nauenweg 55 - 47805 Krefeld - Tel.: 02151/820200 - E-Mail: hobbythek@t-online.de

Text : Oliver Tonn
Fotos: Jan Schnare

MEISTERGLÜCK

Gipfeltreffen der Topfahrer

In Zeiten, in denen der RC-Car-Sport eine spürbare Flaute überstehen muss, erhalten Meisterschaften in den traditionell beliebten und mit vielen Fahrern besetzten Rennklassen einen erhöhten Stellenwert. Sie sind der Gradmesser, wie es um den Sport tatsächlich steht. Nimmt man das als Maßstab, dann muss man sich um die Sparte der 1:8er-Verbrennerbuggys (OR8) wohl keine Sorgen machen. Viele größer hätte das Interesse an der Deutschen Meisterschaft wohl kaum ausfallen können.

Turnusmäßig findet die DM jährlich statt und wird in zwei Läufen im Abstand von zwei Wochen ausgetragen. 2017 fiel die regionale Verteilung der Schauplätze sehr abwechslungsreich aus. Der erste Lauf war für das verlängerte Wochenende vom 11. bis zum 13. August terminiert. Ort des Geschehens sollte das Motorsportgelände des MSC Ober-Mörlen nahe Frankfurt am Main sein. Vierzehn Tage später, also vom 25. bis zum 27. August, ging es dann zum Finale auf die permanente Offroad-Rennstrecke der BIG Hamburg in Stapelfeld.

Fair geht vor

Die Aufteilung der Läufe auf zwei räumlich relativ weit voneinander entfernte Orte bietet in Sachen Chancengleichheit Vorteile: Einerseits müssen die Fahrer der Sportkreise Nord, Ost, Süd, West und Mitte unter dem Strich ähnlich lange Anreisewege einplanen. Darüber hinaus ist es relativ unwahrscheinlich, dass ein einzelner Fahrer zwei derart weit voneinander entfernte Strecken gleichermaßen wie seine Westentasche kennt, sodass in den meisten Fällen jeder der Teilnehmer zumindest ein Mal auf unbekanntem Terrain starten musste.

Die Vorfreude auf die DM war groß. Doch die über 120 Piloten bekamen erstmal einen Dämpfer verpasst, als sie am Donnerstag vor dem Event in Ober-Mörlen anreisten. Tagelange Regenfälle hatten Park- und Campingplätze in regelrechte Schlammgruben verwandelt. Auch die Strecke selbst war nicht

verschont geblieben. Das Wasser stand, weiterer Regen fiel und verhiß mit Blick auf die Trainingsläufe am nächsten Tag nichts Gutes. Meistbeschäftigter Mann war ein lokaler Traktorfahrer, der den ganzen Tag Pkw und Wohnwagen durch den Schlamm vom und auf das Gelände zog.

Alle Befürchtungen sollten sich erfüllen. Bis auf eine kurze morgendliche Trockenphase, die prompt zum Fahren genutzt wurde, fiel das gezeitete Training am Freitag buchstäblich ins Wasser. Schon nach einem einzigen Durchgang unter schwierigsten Bedingungen öffnete der Himmel erneut seine Schleusen und so musste der Veranstalter den restlichen Trainingstag zähneknirschend absagen. Für die Fahrer, die zum ersten Mal an die Strecke nach Ober-Mörlen gereist waren, bedeutete dies gleichzeitig, ohne Training in die Vorläufe am Samstag starten zu



Während die vorherige Gruppe noch auf der Bahn ist, beginnt die nachfolgende bereits mit den Vorbereitungen für ihren Lauf



Räubern über die Curbs gehört bei einem Autorennen einfach dazu ...

... übertreiben sollte man es dabei allerdings nicht

müssen – falls sie denn überhaupt stattfinden würden, denn die Wettervorhersage verkündete nichts Gutes. Einziger Profiteur des Wetterdesasters war ein lokaler Heimwerkermarkt, der sämtliche Vorräte an Gummistiefeln an die Teilnehmer der DM abverkaufen konnte – irgendwie musste man ja mit trockenen Füßen durch den Schlamm kommen.

Doch am Samstag hatte der Wettergott zumindest zeitweise ein Einsehen. Es gelang der Mannschaft des MSC Ober-Mörlen sowie ihren Helfern mit maximalem Einsatz, die Strecke in einen fahrbaren Zustand zu versetzen. Nach Abstimmung unter den Sportkreisen fiel die Entscheidung, die Vorläufe in Angriff zu nehmen. Folgerichtig setzte sich die Regenschlacht auf der Strecke fort. Die Buggys sammelten dabei so viel Schlamm und Lehm auf, dass nach wenigen Runden weder Farbe noch Typ des Modells wiederzuerkennen waren. Immerhin jedoch wurde gefahren – schließlich ging es um eine Deutsche Meisterschaft. Bei den widrigen Bedingungen konnte sich Carsten Keller als Top Qualifier Platz eins sichern, gefolgt von Aaron Münster und Sebastian Winterstein. Obwohl die Resultate angesichts der Wetterkapriolen ein wenig ins Hintertreffen geraten waren, freuten sich alle auf einen spannenden Finaltag unter hoffentlich besseren Bedingungen.

Sonnenseite

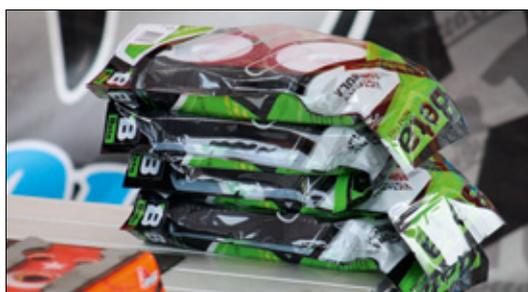
Dieses Mal sollten die Hoffnungen nicht enttäuscht werden. Zwar glitten auch am Sonntag noch ein paar Wolken über das Gelände, aber immer wieder schien auch die Sonne, sodass sich die Bedingungen stetig



Da die Tankfüllungen der Buggys nur für etwa 10 Minuten reichen, müssen bei längeren Finalläufen zwangsweise Tankstopps eingelegt werden

verbesserten. Der Regen an den Vortagen hatte dazu geführt, dass diverse Topfahrer größtenteils auf die Teilnahme an den Vorläufen verzichtet hatten und nun in den unteren Finals starten mussten. Die Hoffnung lag darin, von Finallauf zu Finallauf unter die Top Vier zu fahren und immer weiter aufzusteigen.

Bei einigen ging diese Planung auf, aber längst nicht bei allen, sodass mehrere Titelanwärter frühzeitig aus dem Kampf um die Krone ausschieden. In einem



Reifen spielen im RC-Offroad-Sport eine maßgebliche Rolle. Das gilt umso mehr bei Rennen um einen nationalen Titel, wo schon Nuancen über Sieg und Niederlage entscheiden können



Die Streckenposten haben einen wichtigen Job. Konzentriert müssen sie das Geschehen beobachten, um notfalls schnell eingreifen zu können

ERGEBNISSE

GESAMT

1. Micha Widmaier
2. Aaron Münster
3. Alexander Schmitt
4. Max Hesse
5. Marcel Krüger

40+

1. Christian Warda
2. Dirk Kirchwehm
3. Haroun Schobner
4. Daniel Reckward
5. Chun Yeng Chan

JUNIOREN

1. Burak Kilic
2. Berkan Kilic
3. Laurin Czypulowski
4. Ilias Reise
5. Sophie Müller



Bei einer DM, an der nur die besten Fahrer Deutschlands teilnehmen, ist die Leistungsdichte sehr eng. Entsprechend spannend ging es in den Finalläufen zu

spannenden Finale sicherte sich schließlich Micha Widmaier souverän den Sieg vor Aaron Münster und Alexander Schmitt. Bei den Junioren siegte Burak Kilic vor seinem Bruder Berkan sowie Laurin Czypulowski, den 40-Plus-Laufsieg strich „Altstar“ Daniel Reckward vor Haroun Schobner und Dirk Kirchwehm ein. Mit diesen Zwischenständen sollte es zwei Wochen später zur Entscheidung nach Stapelfeld bei Hamburg gehen. Vielleicht mit etwas weniger Regen und Schlamm, wie alle hofften.

Und genau das trat auch ein: Sonniges Spätsommerwetter erwartete den Rennzirkus auf der bestens präparierten Strecke der BIG Hamburg, sodass die Rennen dieses Mal ohne jede Verzögerung starten konnten. Bis in die Finalläufe kämpften die Piloten eisern miteinander. Am Ende wurde es eine Triumphfahrt für den Topfahrer Jörn Neumann. Im OR8-Finale fuhr er der Konkurrenz auf und davon und konnte kurz vor Ende sogar Burak Kilic und Carsten Keller überrunden, die Zweiter und Dritter wurden. Einen großen Wermutstropfen hatte Jörns Siegfahrt jedoch: Er war im ersten Lauf in Ober-Mörlen nicht gestartet, sodass er keine Chance auf den Gesamttitel hatte.

Letzteren sicherte sich der Sieger von Ober-Mörlen, Micha Widmaier. Für ihn war das Hamburger Finale nicht allzu verheißungsvoll gestartet, aber letztlich kämpfte er sich auf Platz vier vor, der in der Summe für den Gesamtsieg und damit den Titel

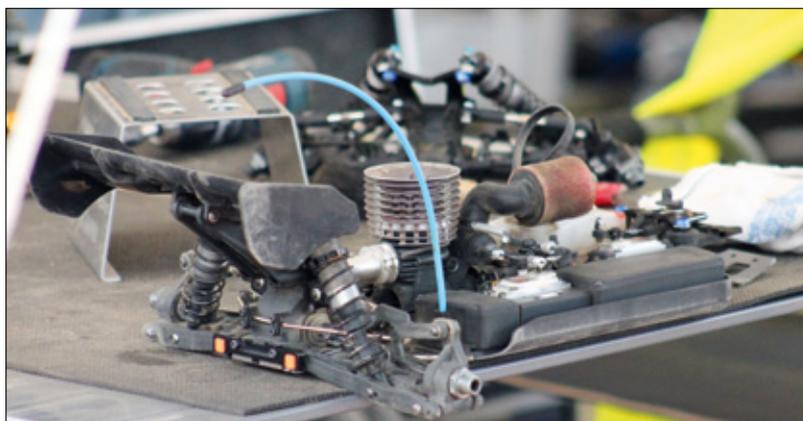
des Deutschen Meisters OR8 2017 reichte. Bei den Senioren des 40-Plus-Finales verlief das Hamburg-Rennen für den Gewinner des ersten Laufs, Daniel Reckward, deutlich weniger erfolgreich. Als Favorit in den zweiten Lauf gestartet, musste er mit einem technischen Defekt die Segel streichen. Das machte den Weg frei für Christian Warda, ebenfalls ein Urgestein der deutschen RC-Offroad-Szene. Er wurde Deutscher Meister 40 Plus vor Dirk Kirchwehm und Haroun Schobner. Und die Junioren? Sie wiederholten exakt den Zieleinlauf von Ober-Mörlen: Burak vor Berkan und Laurin, was damit auch das Endergebnis bedeutete.

Unter dem Strich steckten den Fahrern damit zwei vollkommen unterschiedliche Wochenenden in den Knochen. Entgegen dem normalen Trend, hatten im Norden perfekte Wetterbedingungen geherrscht, während der Wettergott im eher südlich gelegenen Ober-Mörlen keine Gnade gekannt hatte. Dass trotz der sinnflutartigen Regenfälle überhaupt ein DM-Lauf ausgetragen werden konnte, ist einzig und allein dem Einsatz der Vereinsmitglieder des MSC Ober-Mörlen anzurechnen. Wieder und wieder hatten sie ihre interessante und technisch anspruchsvolle Strecke aufbereitet und dabei allen Widrigkeiten bis zum Schluss getrotzt. Und von den Jungs und Mädels der BIG Hamburg ist man es fast schon gewohnt, dass sie ihre Veranstaltungen auf ihrer großartigen Anlage in Stapelfeld von vorne bis hinten perfekt durchziehen. <<<<

MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



Bei den Piloten auf dem Fahrerstand herrscht höchste Konzentration – zumindest bei den meisten



Die harte Offroad-Gangart verlangt den Buggys alles ab. Zwischen den Läufen standen folgerichtig neben Setup-Eingriffen vor allem Wartungs- und Reparaturarbeiten auf dem Programm



ONLINE

DAS DIGITALE MAGAZIN.



FÜR JEDES BETRIEBSSYSTEM

FÜR JEDEN INTERNET-BROWSER

FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS

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

NUTZEN SIE UNSER DIGITAL-ARCHIV:



ABO ABSCHLIESSEN UND
ALLE DIGITAL-AUSGABEN
KOSTENLOS LESEN

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



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

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





FIRSTLOOK

Text und Fotos:
Thomas Strobel

Buggys im Maßstab 1:8 sind ein Dauerrenner im RC-Car-Bereich. Seit einigen Jahren gibt es neben den Nitroantrieben auch Fahrzeuge mit Brushlessantrieb, die den Verbrennern inzwischen in nichts mehr nachstehen. Hobbytech hat mit dem Spirit NXT EP einen weiteren neuen Buggy auf den Markt gebracht. Er verfügt ebenfalls über einen Elektroantrieb.

Der NXT EP von Hobbytech wird in Deutschland von der Firma B2BFox vertrieben. Der 1:8er-Offroader kommt komplett aufgebaut als Ready-to-Run-Version mit modernster Brushless-Technologie und tollem Design. Im Gegensatz zu vielen anderen RTR-Modellen sind hier viele Komponenten aus dem Profisegment verbaut. Die Teilequalität lässt keine Wünsche offen. Der Buggy wird mit 2,4-Gigahertz-Fernsteuersystem samt passendem Mikro-Empfänger ausgeliefert. Das Brushlesssystem kann mit 3s- bis 6s-Akkus betrieben werden. Einzig die Akkus sind nicht im Lieferumfang enthalten.

Was der neue Elektro-Offroader kann und wie er sich in der Praxis schlägt, klärt ein ausführlicher Testbericht in einer der nächsten Ausgaben von CARS & Details.





1

In das Batteriefach passen verschiedene LiPo-Akku-Konfigurationen. Das Auto kann mit 3s- bis 6s-Akkus gefahren werden. Diverse Befestigungsmöglichkeiten stehen zur Verfügung



2

Der wasserfeste Brushless-Regler verträgt bis zu 150 Ampere und für die optimale Kühlung sorgt der aktive Lüfter, der auf dem Regler montiert ist



3

An der Vorderachse sorgen CVD-Antriebswellen für eine perfekte und spielfreie Kraftübertragung an die Räder



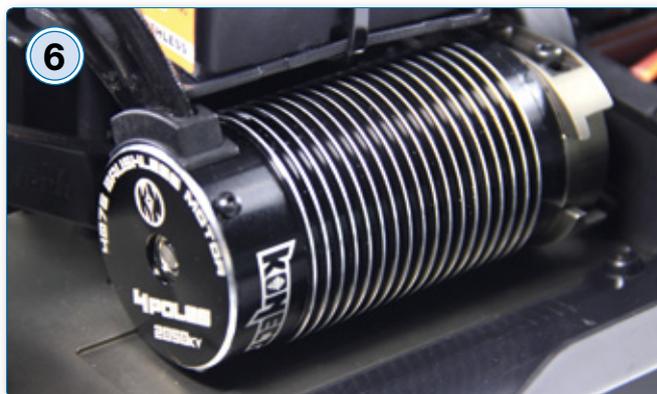
4

An der Hinterachse schützen Mudguards die Antriebsknocken vor groben Steinen. Der Radsturz ist hier ebenfalls einstellbar



5

Das Lenkservo hat eine Stellkraft von 17 Kilogramm und eine Stellzeit von 0,14 Sekunden, was zusammen mit dem einstellbaren Servosaver eine präzise und kraftvolle Einlenkung der Räder garantiert



6

Der KONECT-Brushlessmotor ist vierpolig und liefert 2.050 Umdrehungen pro Minute und Volt



7

Die 4 Millimeter starken Dämpferbrücken sind aus gefrästem Aluminium und haben drei Befestigungspunkte für die vorderen Stoßdämpfer. Die Dämpfergehäuse sind ebenfalls aus Aluminium und mittels einer Rändelschraube stufenlos einstellbar



Die 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung trägt den Namen KT2S und kann alles, was eine RTR-Fernsteuerung können muss: Trimmung, Servo-Reverse, ATV, EPA für Steuerung und Lenkung und Failsafe

KAMPF DER KONZEPTE

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Text und Fotos:
Oliver Tonn



Stromverbraucher im Duell

Mit der Entwicklung und dem flächendeckenden Einzug der Brushlesstechnik wurde im RC-Car-Sport eine neue Zeitrechnung eingeläutet. Doch warum bewirken ein paar fehlende „Bürsten“ einen derartigen Unterschied? Was sind die Vorteile der bürstenlosen Antriebe und haben die Bürstenmotoren ihre Daseinsberechtigung verwirkt? Fragen, die auf den kommenden Seiten beantwortet werden sollen.

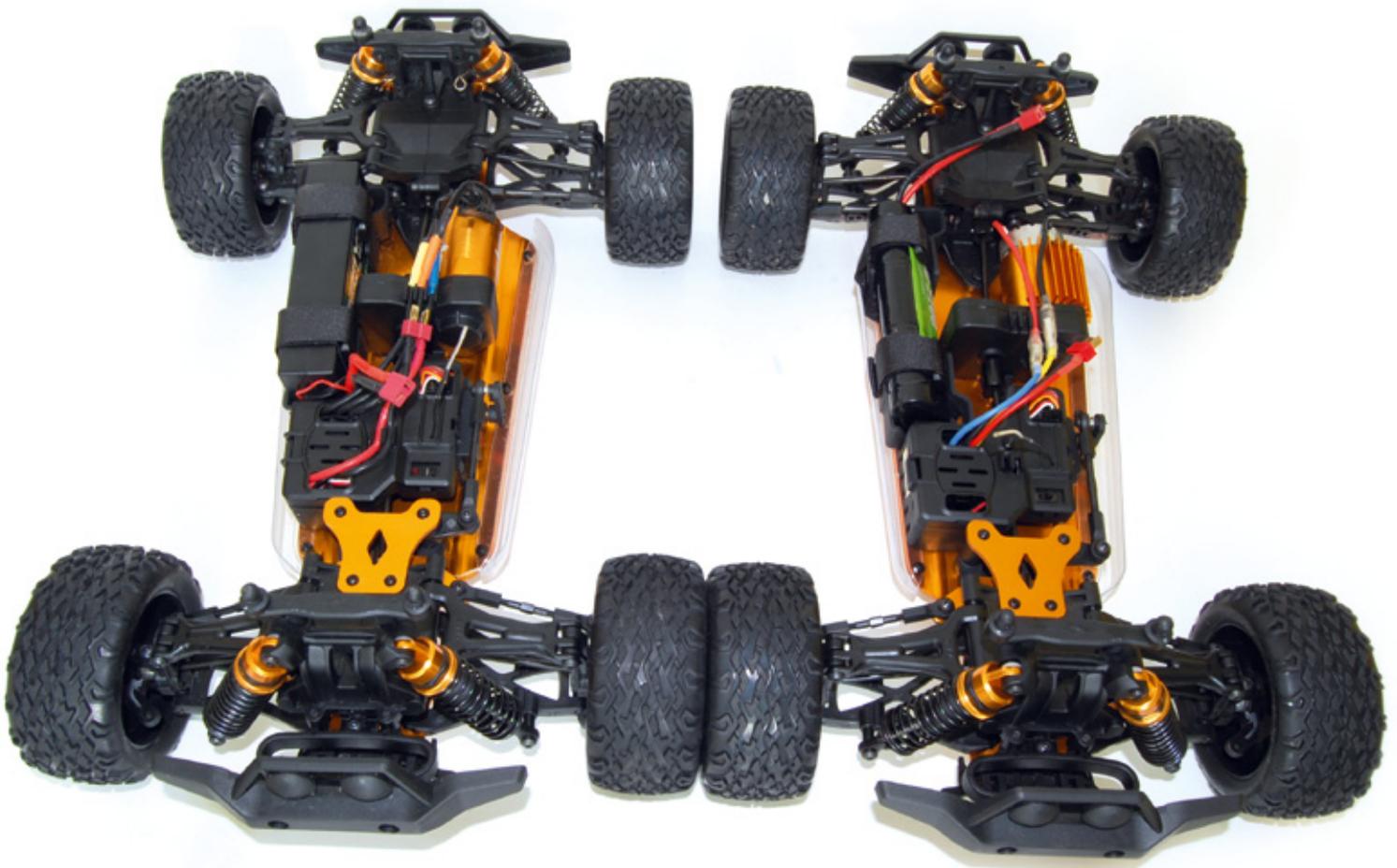
Wer noch vor einigen Jahren einen Motor für ein 1:8er-RC-Car gesucht hat, für den hat sich die Frage nach der Antriebsart Elektro oder Verbrenner gar nicht erst gestellt. Zu den leistungsstarken Nitro-Zweitaktern gab es schlichtweg keine Alternative. Elektromotoren, damals noch ausschließlich in Bürsten-Bauweise hergestellt, konnten speziell in Verbindung mit Nickel-basierten Akkus keine adäquaten Leistungsdaten anbieten. Damit fiel die Entscheidung leicht.

Nur für Profis

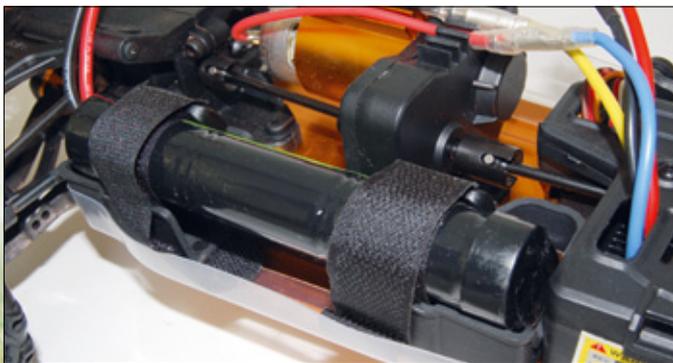
Etwas anders sah es im Maßstab 1:10 aus. Speziell in der Tourenwagen-Sparte erfreuten sich die Elo-Motoren durchaus großer Beliebtheit, allerdings fast ausschließlich in den Wettbewerbsklassen. Der Grund: Die Mechanik der leistungsstarken Bürstenmotoren erforderte einen maximalen Wartungs- und Reparaturaufwand. Oftmals musste ein solches Triebwerk schon nach wenigen Akkuladungen vollständig zerlegt, gereinigt und mit teils teuren

Werkzeugen wieder auf Vordermann gebracht werden. Damit waren schnelle und kräftige 1:10er-Modelle in ihrer Zielgruppe stark eingeschränkt. Natürlich gab es auch schon damals anfängerfreundliche RTR-Modelle mit Elektroantrieb. Da deren Motoren jedoch länger durchhalten mussten, blieb nur, sie in ihrer Leistungsabgabe derartig zu limitieren, dass die Trägermodelle mehr oder weniger über die Piste schlichen. Leistung oder Langlebigkeit hieß die Frage bei Bürstenantrieben für RC-Cars. Beides gleichzeitig ging nicht.

Mit der Brushlesstechnik änderte sich alles. Ganz zutreffend ist die Benennung nicht, denn es sind nicht nur die Bürsten beziehungsweise Motorkohlen, die wegfallen. Vielmehr verzichten Brushless-Motoren vollständig auf die Motorkopf-Mechanik. Fast alle Verschleißprobleme gehen damit über Bord. Brushless-Antriebe können – im Zusammenspiel mit der ebenfalls recht jungen LiPo-Technologie – maximale Fahrleistungen bei gleichzeitig minimalem Verschleiß und geringem Wartungsaufwand bieten. Mit diesen Stärken verdrängten sie die Bürstenmotoren aus dem 1:10er-Wettbewerbsbereich vollständig und „elektrifizierten“ ebenso den ehemals rein Verbrenner-basierten Maßstab 1:8. Also alles aus für die Bürsten-Technik? Nicht ganz. Speziell bei 1:10er-RTR-Paketen kommt sie auch heute noch zum Einsatz, denn sie hat noch immer einen entscheidenden Vorteil: den Preis.



Mit Ausnahme der Antriebe unterscheiden sich unsere zwei D-Power-Testmodelle nicht voneinander. Ideale Voraussetzungen für einen direkten Vergleich



Für einen Bürstenantrieb ist ein konventioneller NiMH-Akku ausreichend. Der ist preisgünstig und robust, bietet aber auch eine deutlich geringere Performance als moderne LiPos



Zwar sieht er recht harmlos aus, aber die Bezeichnung „Beast“ trägt der Brushless-Motor nicht ganz zu Unrecht. Mit ihm geht es ordentlich zur Sache

Im Gelände erweist sich der Bürsten-Truggy als durchaus spaßfördernd, aber der Wunsch nach mehr Dampf wird sich zweifellos früher oder später einstellen



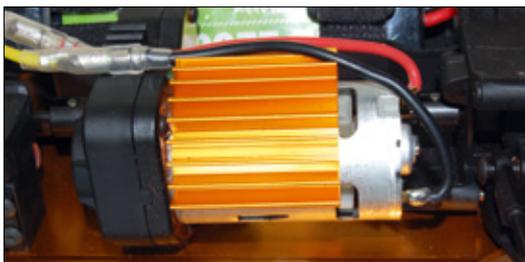
Richtig zur Sache geht es erst mit
Brushless-Power. Beschleunigung,
Höchstgeschwindigkeit und Fahrzeit
– in allen Belangen ist die moderne
Technologie überlegen



Von dem Größenvergleich zwischen Brushless- (links) und Brushed-Motor (rechts) darf man sich nicht täuschen lassen. Das moderne bürstenlose Triebwerk ist zwar kleiner, aber viel stärker



Wer mit einem Brushless-Antrieb richtig Gas geben will, kommt um einen LiPo als Stromversorger sowie ein passendes Ladegerät nicht herum. Das kostet Geld, steigert den Fahrspaß aber enorm



Bürstenmotoren kommen noch in vielen Bereichen des täglichen Lebens zum Einsatz. Als Antrieb für RC-Cars scheint ihre Zeit aber abzulaufen. Lediglich in preiswerten Einsteigermodellen haben sie noch einen festen Platz

Face to Face

Um die Unterschiede in der Praxis zu erfahren, schnappten wir uns zwei 1:10er-Truggys aus dem Hause D-Power. Der Beast TX und der Beast TX BL sind bis auf den Antrieb – einer Brushed, einer Brushless – absolut identisch aufgebaut, sodass sie sich für einen direkten Vergleich geradezu aufdrängten. In Sachen Anschaffungskosten sind für den BL etwa 30 Prozent mehr zu berappen als für seinen Bruder mit Bürstenantrieb. Dazu kommt, dass Letzterer einen einfachen NiMH-Akku sowie das passende Ladegerät mit im Paket hat, während für die Brushless-Ausführung noch ein 2s-LiPo und entsprechende Ladetechnik anzuschaffen sind. In Zahlen ausgedrückt, geht's mit dem einfachen TX ab 200,- Euro auf die ersten Runden, mit dem TX BL fallen etwa 350,- Euro an. Ein durchaus signifikanter Unterschied.

Doch die schmerzhaften Mehrkosten sind schnell vergessen, wenn es mit den Zwillingen auf die Piste geht. Der bürstenbasierte TX kommt angemessen vom Fleck und reagiert gut auf Gas und Bremse, aber es wird schnell klar, dass mit ihm keine Bäume auszureißen sind. Ganz anders dagegen der Brushless-TX. Mit einem einfachen 2s-Hardcase-LiPo als Stromversorger haut er eine derartige Power auf die Piste, dass jedem Beobachter blitzschnell klar werden dürfte, warum sich die Brushless-Technik buchstäblich derart rasant durchgesetzt hat. Heiße Fullspeed-Ritte über den Asphalt des nächsten Parkplatzes, wildes Bashen durch den Sand oder mal so richtig den Schotter auf einem Feldweg fliegen lassen – alles kein Problem.

Starterpaket

Mit dem kleinen Bruder geht's dagegen eher gemütlich zu. Geschätzte 25 bis 30 Kilometer pro Stunde Topspeed sind speziell für Anfänger okay, aber jeder, der die Brushless-Ausführung einmal gefahren hat, lässt den Standard-TX links liegen. Es hilft alles nichts, in Sachen Power und Fahrspaß trennen die beiden ansonsten so ähnliche Zwillinge Welten. Damit ist letztlich das eingetroffen, was eigentlich von Anfang an zu erwarten war. Einsteigermodelle mit Bürstenantrieb sind die kostengünstigere Alternative.

Doch damit endet die Liste ihrer Vorteile auch schon fast. Allenfalls die Möglichkeit, sie mit den robusten und weniger problembehafteten NiMH-Akkus fahren zu können kann man ihnen noch zugute halten. Diesen eher rationalen Stärken hält der Brushless-TX seine Kombination aus geballtem Fahrspaß bei gleichzeitig geringem Wartungsaufwand entgegen. Es sind nicht ein paar Nuancen, die ihn überlegen machen. Vielmehr hebt der bürstenlose Antrieb den Offroader auf ein ganz anders Level. Ein Level, das es vor der Entwicklung der bürstenlosen Antriebe schlichtweg nicht gab.

Was bleibt?

Dass die Zeit der hochgezüchteten Bürstenantriebe längst abgelaufen ist, ist kein Geheimnis. Lediglich in einsteigsfreundlichen RTR-Modellen trifft man sie in zahnem Ausführungen noch an, speziell wenn es darum geht, ein kostengünstiges Paket zu schnüren. Damit haben Sie durchaus ihre Daseinsberechtigung – zumindest bis jetzt, denn auch die Brushless-Technik lässt sich immer kostengünstiger produzieren. Deren Vorzüge fallen in der Praxis derart gewaltig aus, dass jeder, der bereit ist, ein paar Euro mehr zu investieren, auf ein Modell mit Brushless-Power zurückgreifen sollte.

◀◀◀

www.rc-heli-action.de | **GIGANTONOMIE** – IRCHA Jamboree 2017 in Munc

RC-Heli-Action



RC HELI ACTION

das wahre fliegen.

3 für 1

Drei Hefte zum
Preis von einem
Digital-Ausgaben
inklusive



REVISION

Erfahrungen im Alltag
mit dem Airwolf von Roban

AUF SPEED

Im Gespräch mit IRCHA
Speed-Cup-Sieger Miles Dunkel

DYNAMIC PLAYER

Das alles zeichnet den Zenyt
von PSG-Dynamics aus

MOONDANCER

Vario SA 341 „Gazelle“
mit zwei Elektromotoren

JETZT BESTELLEN

**ABO-VORTEILE
IM ÜBERBLICK**

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

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

www.rc-heli-action.de/kiosk

040 / 42 91 77-110

So viel Freude bereitet LRPs kleinster Monster-Truck



GROSSER SPASS FÜR KLEINES GELD

Text und Fotos:
Dieter Jaufmann

Wer schon mal ein RC-Modell in Aktion gesehen hat – egal ob Schiffsmodell, Flugzeuge, Drohne oder Auto – kennt mit Sicherheit dieses Gefühl, einmal selbst die Fernsteuerung in die Hand nehmen zu wollen. Doch womit sollte man als Einsteiger anfangen? Eine Option stellt der neue Antix MT-1 von LRP electronic dar. Er lässt sich aufgrund der kompakten Größe direkt vor der eigenen Haustür in nahezu jedem möglichen Terrain einsetzen und verfügt über eine komplette RTR-Ausstattung.

Selbst Neueinsteiger benötigen keine großen Fachkenntnisse, um den MT-1 von LRPs Eigenmarke Antix in Betrieb zu nehmen. Ideale Voraussetzungen also für schnellen und unkomplizierten Fahrspaß. Hier steht ganz klar der Spaßfaktor an allererster Stelle. Vor allem der attraktive Preis in Höhe von 74,99 Euro macht das Fahrzeug sehr interessant. Grund genug, es sich einmal genauer anzusehen.

Was man bekommt

Hinter dem MT-1 verbirgt sich ein Elektromonstertruck im Maßstab 1:12, der ausschließlich in Ready-to-Run-Ausführung von LRP angeboten wird. Bei diesem Rundumsorglospaket gehören zum Lieferumfang neben dem fahrfertig aufgebauten Flitzer auch eine Fernsteuerung, der Antriebsakku, ein Ladegerät sowie die Bedienungsanleitungen

in jeweils sechs Sprachen. Letztere ist im Großen und Ganzen sehr einfach verständlich und fasst in Kürze alles Wichtige leicht verständlich zusammen. Als Käufer benötigt man letztendlich nur noch zwei Mignon-Zellen für die Fernbedienung und dann könnte es theoretisch auch direkt losgehen. Vor der Praxis müssten lediglich noch etwa vier Stunden eingeplant werden, um den Antriebsakku aufzuladen.

In der Zwischenzeit können wir uns dem Fahrzeug selbst etwas näher widmen, welches mit seinen Abmessungen von 320 × 270 × 150 Millimeter auf den ersten Blick richtig eindrucksvoll herüberkommt. Die Karosserie ist bereits fertig dekoriert und kann durchaus als absoluter Blickfang bezeichnet werden, was aber natürlich auch eine Frage des Geschmacks



Der Antriebsregler verbirgt sich in einer Spritzwasser geschützten Box

Der unscheinbare Bürstenmotor sorgt für eine Topspeed von über 30 Stundenkilometer

ist. Nach dem Abnehmen der Karosserie ging der erste Blick natürlich zum Herzstück des Fahrzeugs, nämlich dem Elektromotor und der dazugehörigen Steuereinheit. Doch wirklich viel zu sehen gab es hier nicht, denn alle RC-Komponenten verbergen sich hinter einer weiteren Kunststoffabdeckung. Die Motorabdeckung kann durch Lösen von sechs Schrauben abgenommen werden.

Harte Fakten

LRP hat im MT-1 einen kleinen Bürstenmotor verbaut, der für einen effizienten und zugleich schnellen Vortrieb sorgen soll. Hier wirbt der Hersteller mit einer Fahrzeit von 10 bis 15 Minuten und das bei einer Spitzengeschwindigkeit von 35 Stundenkilometer. An dieser Stelle schon mal vielversprechend, was der Flitzer natürlich noch in der Praxis beweisen muss. Die komplette Motorleistung wird über eine Stahl-Antriebswelle an das hintere Differenzial abgegeben und schließlich an die Reifen übertragen. Somit verfügt der Monster

Truck ausschließlich über einen Heckantrieb. Zwar bietet ein Allradantrieb gewisse Vorteile, doch auch ohne permanenten Vortrieb über alle vier Räder kann man mit einem Offroader Spaß haben. Natürlich war es daher spannend, wie das Fahrzeug die strapaziösen Offroadfahrten meistern kann.

Zum Schutz der Elektronikkomponenten bildet die Fahrzeuggrundlage ein Composite-Chassis, das alle RC-Komponenten bestmöglich schützt. An der Unterseite sind natürlich alle Schrauben versenkt, um nirgendwo hängen zu bleiben und auch das Abscheren der Schraubenköpfe zu vermeiden. Für eine leichte Lauffähigkeit ist der Monster Truck komplett kugelgelagert. Ein weiteres wichtiges Thema bei einem Fahrzeug sind natürlich die Reifen. Schließlich sind sie es, die letztendlich die ganze Leistung des Motors auf den Boden bringen müssen. Dafür sorgen beim MT-1 vier High-Grip Monster Truck-Reifen mit 50 x 105 Millimeter. Dank seiner 30 Millimeter Bodenfreiheit sollten somit auch leichte Unebenheiten den MT-1 nicht aus der Spur bringen.

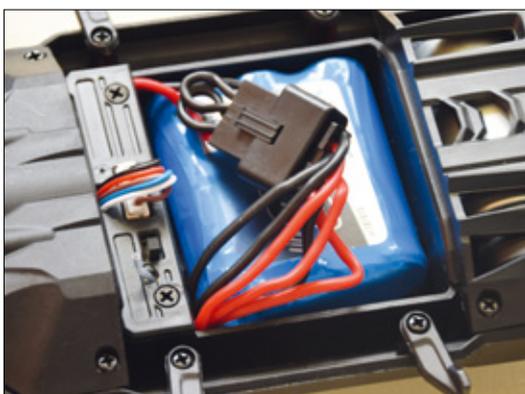


Einfach aber funktionell: die Fernsteuerung



Dank des mitgelieferten USB-Ladegeräts lässt sich der Akku nahezu überall wieder aufladen

Nach einer ausführlichen Betrachtung des Modells wird es nun allmählich Zeit, den winzigen LiFe-Akku aufzuladen. Hierfür liegt dem Lieferumfang ein USB-Ladegerät bei, welches gute vier Stunden zum Füllen des 800-Milliamperestunden-Akkus benötigt. Somit ist der Monster Truck nicht nur überall einsatzfähig, sondern kann nahezu auch an jedem Ort aufgeladen werden. Egal ob am Laptop, Fernseher, Handynetzteil oder auch im Auto – mittlerweile findet man fast überall USB-Anschlüsse. Während der Akku am Lader hängt, kann man in der Zwischenzeit sicherheitshalber nochmal alle Schrauben nachziehen und das Auto für die erste Fahrt vorbereiten.



Der Verbindungsstecker zwischen Akku und Regler ist verpolsicher

CAR CHECK

Antix MT-1 LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:12
 Empfohlener Verkaufspreis: 74,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 2WD-Heckantrieb, vier Reibungsdämpfer, Kegelraddifferenzial

Benötigte Teile:
 Zwei Mignon-Zellen

Erfahrungslevel:

EINSTEIGER

MEIN FAZIT



Der Antix MT-1 von LRP ist sauber verbaut und verspricht sowohl im Fahrbetrieb als auch bei Wartungsarbeiten eine einfache Handhabung und lange Lebensdauer. Die gezeigte Höchstgeschwindigkeit von 33,8 Kilometer pro Stunde ist vollkommen ausreichend, um Fahrspaß zu haben. Zudem ist der Elektroantrieb besonders leicht in der Handhabung sowie ruhig und sauber. Wer den schnellen Fahrspaß sucht, ist beim MT-1 genau richtig.

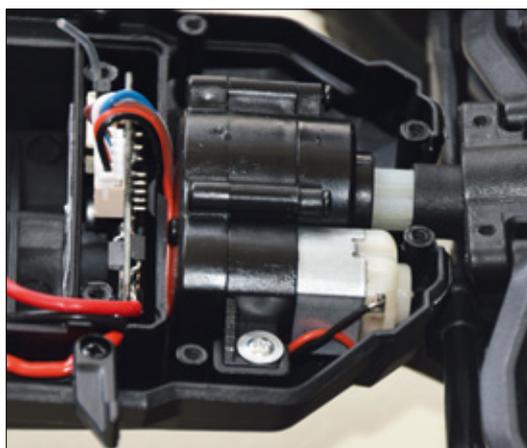
Dieter Jaufmann

Fahrspaß für Einsteiger

Kompletter Lieferumfang

Günstiger Preis

Keine Standard-Komponenten

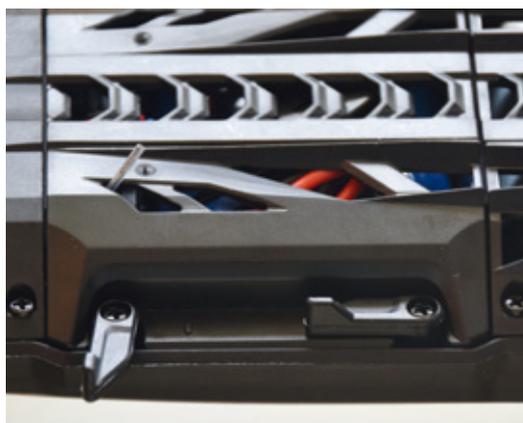


Die Lenkung übernimmt ein kleiner Stellmotor

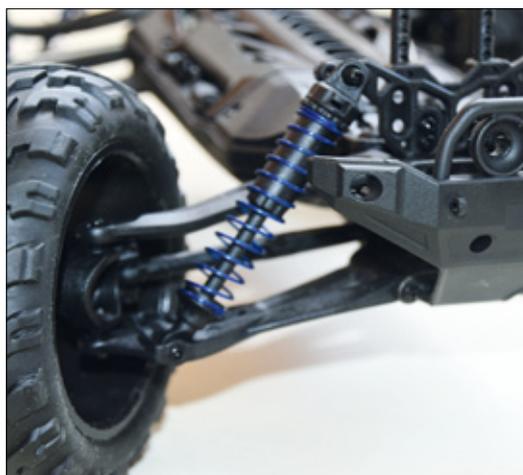
Gut vorbereitet

Der Akku findet zentral im Fahrzeug seinen Platz und kann durch das Öffnen von lediglich vier Schnellverschlüssen sehr schnell eingebaut werden. Beim ersten Gas geben rollt der MT-1 sanft und ohne zu ruckeln über die Wiese. Das Modell kam gut voreingestellt aus dem Karton, sodass die Lenkung nur minimal nachjustiert werden musste. Anschließend ging es aber richtig los und der Motor beschleunigte den Truck zügig und fast schon geräuschlos auf Höchstgeschwindigkeit. Das Fahrverhalten ist sehr gut abgestimmt und bereitet wirklich viel Spaß auf jedem Untergrund. Kaum ein Hindernis stellt eine wirkliche Herausforderung für den MT-1.

Sobald man etwas mehr Gas gibt, zeigt er umgehend, was tatsächlich in ihm steckt. Auch bei Sprüngen präsentiert er sich ausschließlich von seiner positiven Seite und landet sicher auf allen Vieren. Die mitgelieferte Fernsteuerung überzeugt durch eine



Vier Schnellverschlüsse erlauben einen schnellen Ein- und Ausbau des Antriebakkus



Einfache Reibungsdämpfer sollen für Ruhe im Fahrwerk sorgen



„Wer den schnellen Fahrspaß sucht, ist beim MT-1 genau richtig.“

Futaba T7PX

Anzeige



Geschont wurde das Fahrzeug beim Test nicht wirklich

sichere Funkverbindung und gute Bedienbarkeit, sodass man sein Modell zu jeder Zeit vollkommen unter Kontrolle hat.

Nach gut 14 Minuten Fahrzeit auf hartem Untergrund blieb der MT-1 plötzlich stehen, weil der Regler abgeschaltet hat. Hier braucht man sich keine Sorgen zu machen, sondern es ist eine Schutzfunktion des Controllers, um auf den leeren Akku hinzuweisen. Bei erneutem Gas geben lässt sich das Fahrzeug natürlich wieder weiterfahren, allerdings sollte man die Fahrt sofort beenden. Der Grund liegt bei dem LiFe-Akku, der gar keine Tiefentladung verträgt und relativ schnell Schäden nehmen kann.

Hitze-Check

Sehr begeistert von der ersten Fahrt wurden zunächst Motor, Regler und Akku auf Temperatur geprüft und die GPS-Werte ausgelesen, welche die ganze Fahrt aufgezeichnet wurden. Sowohl dem Regler als auch dem Motor war die Anstrengung minimal anzumerken, sodass diese gut handwarm wurden. Das GPS hat eine Höchstgeschwindigkeit von 33,8 Stundenkilometer und eine zurückgelegte Strecke von rund 4,5 Kilometer aufgezeichnet. Nach weiteren 15 Akkuladungen gab es immer noch keinen Schaden oder übermäßigen Verschleiß. Sollte dennoch mal etwas kaputtgehen, so führt der Hersteller zahlreiche Ersatzteile im Sortiment. <<<<



Die Antriebskraft wird über Stahlwellen zu den Rädern geleitet



Art.-Nr. P-CB7PX

- ★ 7-Kanal Computer-Fernsteuersystem mit T-FHSS SR / T-FHSS / S-FHSS / FASST(C2) 2.4 GHz und R334SB
- ★ Schnellste Reaktionszeiten mit Digital-Servos
- ★ Telemetrie Funktion (nur bei T-FHSS)
- ★ Grafische Servoweganzeige
- ★ NFC Funktion für kontaktlose Updates mit Android Geräten
- ★ 40 interne Modellspeicher
- ★ Eingebauter Lautsprecher
- ★ Übersichtliches Farb-Touch-Display
- ★ Einstellbarer Gashebel
- ★ Einstellbare Lenkradposition
- ★ Dual Rate & Exponential Funktion
- ★ Rundenzeitnahme
- ★ ABS Funktion
- ★ Freie Wahl der Zuordnung von Schaltern und Gebern

Ripmax

Stuttgarter Strasse 20/22
D-75179 Pforzheim - Deutschland
Fon: +49 (0)7231 - 469 410
E-Mail: info@ripmax.de

<http://www.ripmax.de>



Irtrum und Änderungen vorbehalten • Bezug über den Fachhandel.

Marc Rheinard ist neuer Deutscher Meister Tourenwagen



Text und Fotos: Bernd Bohlen

WELCOME BACK

Nach einer Pause von 13 Jahren ist Deutschlands erfolgreichster Tourenwagenfahrer Marc Rheinard wieder Deutscher Meister in der Klasse Tourenwagen Modified geworden. In der Klasse Formel holte sich Alexander Stocker den Titel. Neuer Deutsche Meister Tourenwagen Standard ist Martin Hofer. Jens Brüstle gewann den Titel in Tourenwagen Hobby. So lautet die Bilanz der diesjährigen Onroad-DM beim MBC Bamberg.

Marc Rheinard hatte von Anfang an ein Ziel: Mit dem ersten Elektro-Tourenwagen seines neuen Teams Infinity wollte er gleich im ersten Jahr den ersten Deutschen Meistertitel gewinnen. Schon nach dem gezeigten Training lag der vierfache Weltmeister vorn. Als einziger Fahrer blieb er auf der 325 Meter langen Strecke des MBC Bamberg in seinen schnellsten drei zusammenhängenden Runden unter einer Minute. Zweitschnellster war Freddy Südhoff.

Rheinard vor Völker

Marc Rheinard gewann gleich die ersten beiden Vorläufe. Es waren – wie sich aber erst nach dem fünften Vorlauf herausstellte – auch die beiden schnellsten Vorläufe. Die drei anderen Vorläufe holten sich Christopher Krapp (Yokomo), Ronald Völker (Yokomo) und Freddy Südhoff (Awesomatix). Bereits nach zwei Finalläufen war Rheinard Deutscher Meister und

löste damit Titelverteidiger Völker ab, der Dritter wurde. Mit einem Sieg im dritten Finallauf sicherte sich Südhoff Platz 2. Die Plätze dahinter belegten Krapp und Tobias Seidl. Deutscher Juniorenmeister wurde Florian Joos, Deutscher Jugendmeister Thimo Weissbauer.

Dass sein Sieg in Bamberg für Martin Hofer sein erster Deutschen Meistertitel war, das war zunächst keinem so richtig bewusst. Der Yokomo-Pilot ist schon solange dabei und fährt so oft vorn mit, dass alle glaubten, er hätte bereits den einen oder anderen Titel auf seinem Konto.

Auch wenn er mit Valentin Hettrich und Tobias Vogel zwei harte und zu jederzeit hellwache Konkurrenten hatte, gewann er souverän vier der fünf Vorläufe. Mit zwei sauberen Start-Ziel-Siegen setzte er sich gleich in den ersten beiden Finalen durch und war damit zum ersten Mal Deutscher Meister in Tourenwagen Stock. Valentin Hettrich und Tobias Vogel begleiteten ihn als Zweiter und Dritter auf das Podium. Titelverteidiger Max Mächler hatte keine echte Chance, in den Titelkampf einzugreifen. Er reiste erst am Samstagmorgen an, als seine Konkurrenten bereits sieben Trainingsläufe absolviert hatten. Er hatte so in den zwei gezeigten Trainingsdurchgängen Mühe, sich auf die Strecke und deren Tücken einzustellen. Er wurde am Schluss Vierter.

Gut besucht

Die Tourenwagenklasse Sport ist die beliebteste Rennklasse in der Elektro-Tourenwagensparte. In ihr starten die meisten Teilnehmer. Die Leistung der Motoren ist auf 13,5 Turns begrenzt. Bei den Deutschen Meisterschaften können die Fahrer aus einer Liste homologisierter Motoren ihren Favoriten auswählen. Vor dem gezeigten Training mussten die Fahrer ihre Motoren vorzeigen. Thomas Kohmann, der Elektro-Glattbahnreferent des Deutschen Minicar Clubs, hat sie geprüft, vermessen und anschließend versiegelt. Der Regler ist freigestellt, muss jedoch im Nullboost-Modus betrieben werden. Die Fahrzeuge sind ansonsten identisch mit denen der Modified-Klasse, die Fahrer sparen weder am Material noch beim Einsatz teurer Tuningteile.

Der Kampf um den Titel in der Formelklasse war ein Zweikampf zwischen Alexander Stocker (Roche) und dem frischgebackenen ETS-Champion in der Formelklasse, David Ehrbar (Serpent). Mal knapp, mal mit deutlichem Vorsprung gewann Alexander Stocker vier der fünf Vorläufe und sicherte sich so souverän die Poleposition vor



Marc Rheinard war zum ersten Mal für sein neues Team Infinity bei einer Deutschen Meisterschaft am Start

ERGEBNISSE

	MODIFIED	STOCK	FORMEL	HOBBY
1	Marc Rheinard	Martin Hofer	Alexander Stocker	Jens Brüstle
2	Frederik Südhoff	Valentin Hettrich	David Ehrbar	Helge Behrens
3	Ronald Völker	Tobias Vogel	Sven Janik	Soeren Sparbier
4	Christopher Krapp	Max Mächler	Max Weffers	Uwe Kortehaneberg
5	Tobias Seidl	Steffen Koch	Matthias Feldt	Axel Galinat
6	Yannic Prümper	Robin Krull	Sascha Feldt	Herbert Arnold
7	Dominik Fleischmann	Kevin Sparbier	Jan Dietmar	Jürgen Counradi
8	Thimo Weissbauer	Christian Drießle	Christian Maimer	Wolfgang Hirsch
9	Daniel Sieber	Benjamin Eggerstedt	Christian Sandner	Felix Oppel
10	Tim Kohmann	Nico Hoppe	Andreas Reifferscheidt	

Glücklicher Sieger: Alexander Hofer ist gerade Deutscher Meister in der Formelklasse geworden



David Ehrbar und dem Lokalmatador Sascha Feldt (Kawada). Sehr deutlich gewann Stocker schließlich die drei Finalläufe vor seinem Konkurrenten Ehrbar, dem er bei den ETS-Läufen immer hinterher gefahren war. Dritter wurde Sven Janik. Dahinter folgten Max Weffers und Feldt.

Der Deutsche Minicar Club fährt in der Formelklasse erst seit 2016 wieder eine Deutsche Meisterschaft aus. Das Reglement ist auch im zweiten Jahr noch an das der Euro Touring Series angepasst. Unter anderem werden die Ride-Reifen auch bei der DM gefahren. Die Motorleistung ist auf 21,5 Turns begrenzt. Bei der DM durfte nur der entsprechende Motor von Ruddog eingesetzt werden. Der Regler ist freigestellt, der Blinki-Modus (Null-Boost) vorgeschrieben.

Andere Klassen

Nur neun Fahrer traten in der Klasse Tourenwagen Hobby an. Vom Training bis zu den Finalen hatten die Fahrer deshalb genug Zeit, sich auch untereinander kennenzulernen. Jens Brüstle erwies sich mehr und mehr als der schnellste Pilot. Er war Schnellster im Training, Schnellster in den Vorläufen und gewann schließlich auch die drei Finalläufe. Zweiter wurde Uwe Kortehaneberg, Dritter der junge Soeren Sparbier, der gleichzeitig Deutscher Juniorenmeister wurde. Deutscher Jugendmeister wurde Felix Opel.

Die Deutschen Meisterschaften 2017 Tourenwagen Elektro beim MBC Bamberg waren die 21. Titelkämpfe seit Einführung der Tourenwagenklassen. Gemessen an anderen RC-Car-Klassen sind die Tourenwagenklassen 1:10 Elektro relativ junge Klassen. Deutsche Meisterschaften in Modified werden seit 1997 jährlich ausgetragen. In Standard/Sport seit 2002 und in Hobby erst seit 2009. Rekordmeister und Titelverteidiger ist Ronald Völker (Yokomo/LRP). Sechs Mal holte er sich seit 2006 den Titel in der Klasse Modified. Marc Fischer sicherte sich vier Titel. Insgesamt gab es in den bisher 20 DM-Läufen Modified neun verschiedene Sieger.



Der Infinity IF14 von Marc Rheinard

In der Klasse Standard/Sport gibt der Deutsche Minicar Club bisher zwölf verschiedene Titelträger an. Rekordsieger ist Alexander Stocker. In den Jahren 2008 bis 2010 gewann er drei Mal hintereinander. Je zwei Mal wurden Joel Voß und Daniel Wohlgenuth Deutsche Meister. In der kurzen Geschichte der Klasse Tourenwagen Hobby gab es bei den bisherigen sieben Titelkämpfen sieben verschiedene Sieger.

Die Klasse Formel war in diesem Jahr erst zum zweiten Mal wieder dabei. 17 Fahrer waren am Start. Zwischen 1997 und 2007 wurden in dieser Klasse elf Titel ausgefahren. Markus Moberg war 1997 der erste Deutsche Meister Formel 1:10. Den letzten Titel holte sich Daniel Wohlgenuth im Jahr 2007. Veranstalter der Deutschen Meisterschaften ist der Deutsche Minicar Club. Seit 1971 führt er in unterschiedlichen Klassen Deutsche Meisterschaften durch. Ausrichter der Deutschen Meisterschaften sind die dem Dachverband angehörenden Vereine. Bei den Titelkämpfen werden zusätzlich zum Deutschen Meister auch noch Meistertitel in den Altersgruppen Junior, Jugend und 40+ vergeben. <<<<



Thomas Kohmann vom DMC prüft die Motoren der Tourenwagen Sport-Fahrer. Sie werden anschließend versiegelt

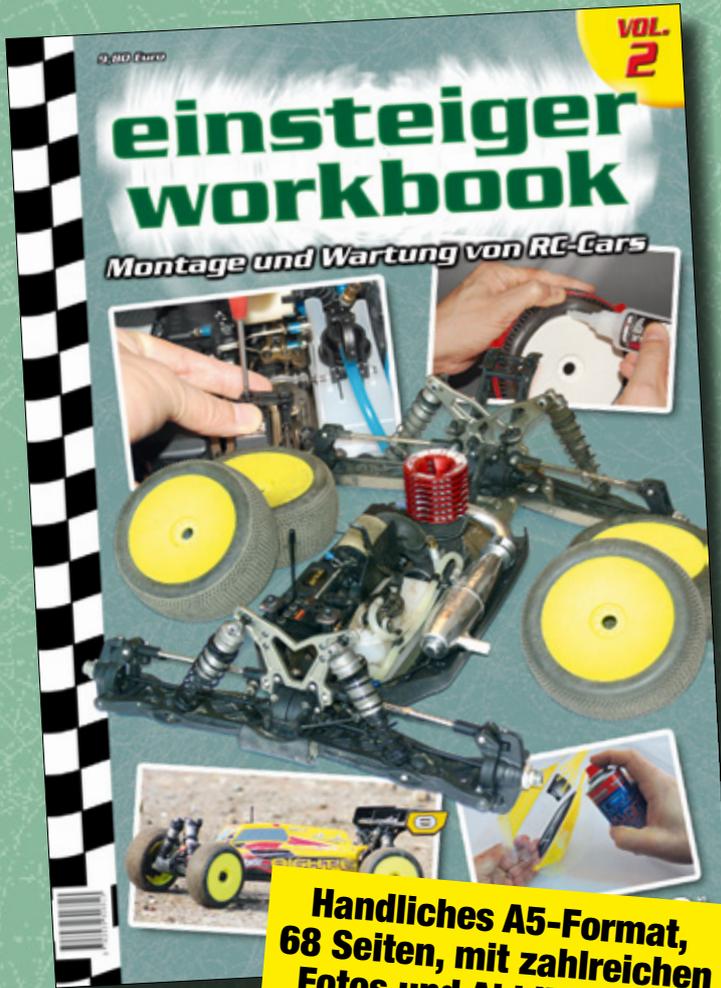
Kurz nach dem Start sind die Fahrzeuge in der Klasse Modified noch eng zusammen. Das Fahrzeug mit der Startnummer 1 ist der Infinity IF14 von Marc Rheinard



MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



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.

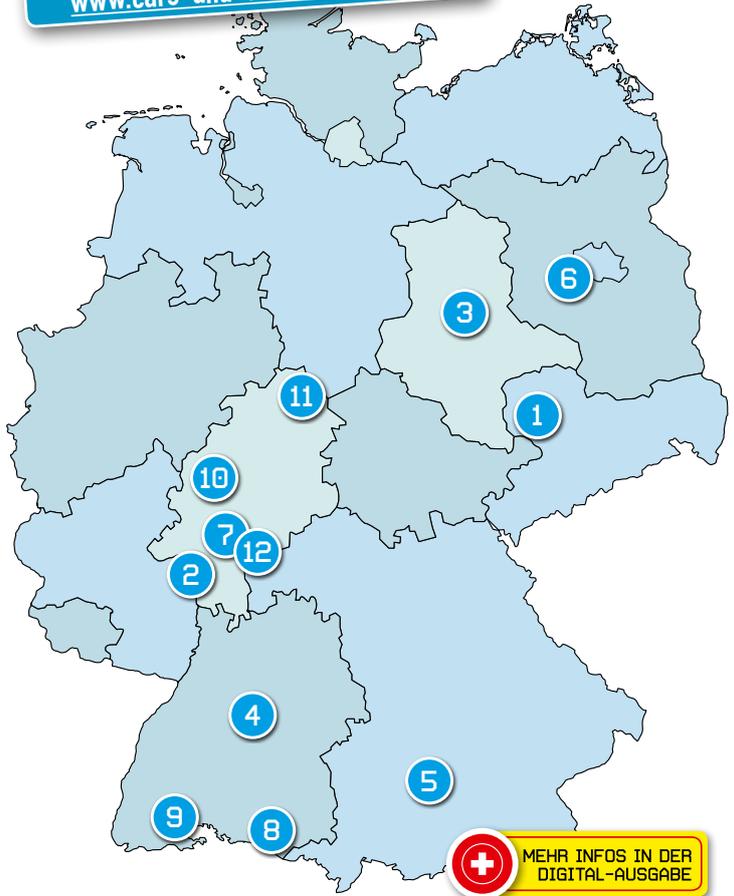
IM INTERNET UNTER:

www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110

TERMINNE

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



25. SEPTEMBER BIS 01. OKTOBER 2017

29. September bis 01. Oktober 2017

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

02. BIS 08. OKTOBER 2017

07. Oktober 2017

Der MSV-Hofheim/Lampertheim veranstaltet Hessens größte **Modellbaubörse** für Autos, Schiffe, Modellflugzeuge, Motoren und Zubehör in der Hans-Pfeifer-Halle in **68623 Lampertheim (2)**, Weidweg 4. Einlass für Aussteller ist zirka 6.30 Uhr und für Käufer 8 Uhr. Es wird um Tischreservierung gebeten. Bei Tischbuchung bitte Adresse angeben. Kontakt: Joachim Götz, Telefon: 01 70/975 74 82, E-Mail: jo_goetz@t-online.de. Internet: www.msv-hofheim.de

08. Oktober 2017

Der Verein **AMC Magdeburg (3)** veranstaltet ein **Hallenrennen**. Dabei können Modelle der Klassen EA, EB, EC, EGF1, EGTWHO, EGTWMO und EGTWSP teilnehmen. Weitere Infos und die Ausschreibung gibt es im Internet: www.dmc-online.com

09. BIS 15. OKTOBER 2017

09. bis 11. Oktober 2017

Die **EVS30 „International Electric Vehicle Symposium & Exhibition“** findet in **Stuttgart (4)** statt. Gastgeber der EVS sind die World Electric Vehicle Association und die European Association for Battery, Hybrid and Fuel Cell Electric Vehicles. Was im Jahr 1969 als wissenschaftliches Forum für den globalen Austausch zu neuen Technologien ins Leben gerufen wurde, ist heute ein zentraler Branchen-Treffpunkt für die gesamte Industrie der Elektromobilität. Internet: www.evs30.org

14. Oktober 2017

Der MFC-Sielenbach veranstaltet einen **RC-Modellbaufohmarkt** für alle Sparten des Modellbaus in **86577 Sielenbach/Aichach (5)**. Veranstaltungsort ist die Turnhalle der Mittelschule in der Josef-Veit-Straße 4. Beginn für Verkäufer ist ab 7 Uhr und für Besucher ab 9 Uhr. Für das leibliche Wohl ist auch gesorgt. Kontakt: Hubert Westermeier, Telefon: 01 72/835 95 85, E-Mail: kaefergarten@online.de

21. bis 22. Oktober 2017

Beim **ASC Potsdam (6)** finden die **Off Road Masters** statt. Bei dieser Rennserie gehen Modelle folgender Klassen an den Start: ORE2WD, ORE2WDST, ORE4WD, ORE4WDST, ORESC2 und ORETR2. Internet: www.dmc-online.com

23. BIS 29. OKTOBER 2017**29. Oktober 2017**

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

30. OKTOBER BIS 05. NOVEMBER 2017**03. bis 05. November 2017**

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

03. bis 05. November 2017

Im Rahmen der Messe in **Friedrichshafen (8)** finden die **German Indoor RC-Masters 2017** statt. Austragender Verein ist der RC-MSC Greuthof. Dabei treten die Fahrer mit verschiedenen Modellen folgender Klassen gegeneinander an: EG8, EMOTMO, EMOTST, VG, VG10, VG10SCA und VG8. Internet: www.dmc-online.com

06. BIS 12. NOVEMBER 2017**11. bis 12. November 2017**

Ein **Sportkreislauf** finden beim **RCSF Singen (9)** statt. Das Rennen ist für Elektro-Glattbahnmodelle der Klassen EA, EB, EC, EG, EG10, EGT, EGTWHO, EGTWMO und EGTWSP. Internet: www.dmc-online.com

12. November 2017

Der MFV-Biebertal veranstaltet seine **RC-Modellbau Börse** von 9 bis 13 Uhr im Bürgerhaus in der Mühlbergstraße in **35444 Biebertal (10)**. Kontakt: Peter Dittmann, Telefon: 01 62/455 10 27 oder Jürgen Mühlich, Telefon: 01 78/218 28 98.

20. BIS 26. NOVEMBER 2017**23. bis 26. November 2017**

Zwei starke Marken machen künftig gemeinsame Sache: Die „Hobby & Elektronik“ und die „Modell Süd“ verzahnen sich zur **„Modell + Technik“**. Besucher der neuen Modell + Technik in **Stuttgart (4)** erleben ein breites Angebot: von Flugmodelle über RC-Cars bis Trucks wird die ganze Bandbreite der Modellbau-Leidenschaft präsentiert. Technik-Neuheiten aus den Bereichen Computer, Elektronik, Games, Fotografie und Maker können gekauft und in vielen Fällen selbst getestet werden. Internet: www.messe-stuttgart.de

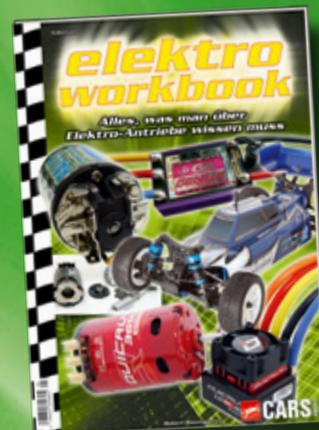
25. bis 26. November 2017

In **Hann. Münden (11)** findet die Jahreshauptversammlung des Deutschen Minicar Clubs, der sogenannte **Sportbundtag** statt. Internet: www.dmc-online.com

26. November 2017

Der Flug- und Modellbaclub Maintal veranstaltet im Bürgerhaus in **63477 Maintal-Wachenbuchen (12)** von 9 bis 13 Uhr seinen traditionellen **Modellbaufohmarkt** für Flugmodelle und Zubehör aller Art. Einlass für Händler ist ab 7 Uhr. Es wird keine Standgebühr für die Tische erhoben. Um Tischreservierung wird gebeten. Kontakt: Thomas Kaufeld, Telefon: 061 82/681 39, E-Mail: rhoenbussard@aol.com, Internet: www.fmcm.eu

RC Car News seit 1999 | Großes Händlerverzeichnis

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

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

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

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

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

Auch digital als eBook erhältlich



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

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Text und Fotos:
Robert Baumgarten

REIFENPROZESS



Die Geschichte der Kyosho-Buggys

Spätestens seit der Re-Release-Welle, die bereits seit ein paar Jahren anhält, beschäftigen sich immer mehr Leute auch mit älteren RC-Cars. Etliche Elemente der älteren Modelle kommen auch heute noch zum Einsatz. Doch es gibt auch viel Neues bei den aktuellsten Konstruktionen zu entdecken. Wir haben uns die Chassis-Konstruktionen der letzten 30 Jahre am Beispiel von Kyosho-Buggys einmal genau angesehen. Lust auf eine kleine Zeitreise?

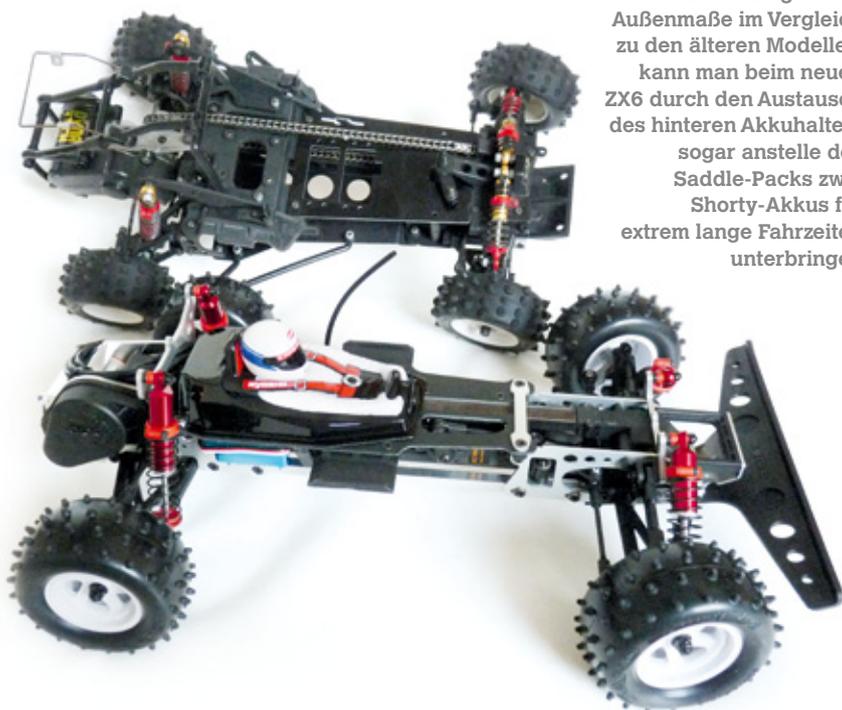
Wenn man im RC-Car-Sport ein paar Jahrzehnte zurückblickt, hatten Buggy-Modelle mit viel zu geringer Leistung seitens der Akkus und der Motoren zu kämpfen. Daher waren Nitro-Antriebe die einzig brauchbare Alternative, wenn man ordentlich Power haben wollte. Doch mit dem Erstarren der Akkutechnik setzte der Siegeszug der Elektromotore ein. Daher mussten auch die Antriebskonzepte immer wieder den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Kyosho hat seit dem Erscheinen des ersten 4WD-Elektrobuggys in Form des Progress/Gallop MK I sehr viele Konzepte ausprobiert, einige davon mit durchschlagendem Erfolg. Hier sei der nun neu aufgelegte Optima ebenso genannt wie dessen Nachfolger Optima Mid. Den daraus resultierenden Nachfolger Lazer ZX kennen heutzutage nicht nur Kyosho-Fans.

Am Anfang

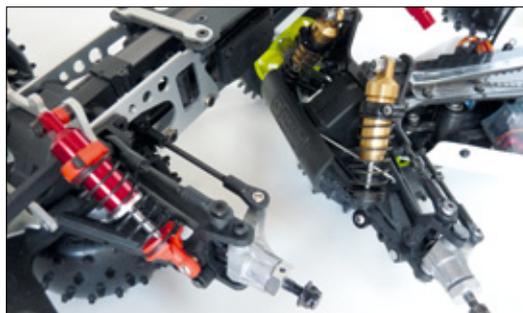
Zu Beginn setzen neben Kyosho auch Firmen wie AYK, Marui, Bandai oder Aristocraft auf den Antrieb über eine Kette. Diese bei fast allen Modellen nahezu gleiche Ausführung der Kette reichte aus, um die damals geringen Kräfte eines 540er-Standardbürstenmotors zu übertragen. Kurioserweise setzten fast alle Firmen einen offenen Kettenantrieb ein und Steine sowie Schmutz hatten leichtes Spiel, dem Antrieb zu schaden. Das hielt die Konstrukteure nicht davon ab auch sehr stark belastbare Varianten wie den Rocky samt seiner Tuningversion Turbo Rocky zu entwickeln. Die deutlich veränderte Gewichtsverteilung sowie eine vereinfachte aber verstärkte Aufhängung ermöglichen auch heute noch den Einsatz starker Motoren.

Die erste auch auf der Rennstrecke wirklich gut einsetzbare Version entstand mit dem Optima von 1985. Da hier erstmals eine Kapselung der Kette erfolgte, konnte man den sehr beliebten Buggy fast wartungsfrei einsetzen. Wenn dennoch mal ein Steinchen den Weg ins Getriebegehäuse gefunden hatte, stand leider sehr viel Schrauberei an, um diesen wieder zu entfernen. Im Laufe der Produktion des Optima sind etliche Varianten, wie der Javelin auf der Basis der Ur-Konstruktion, erschienen. Mit dem Re-Release des Optimas werden die Wünsche der Sammler nach diesen Versionen hoffentlich ebenfalls erhört, denn das Design mit einem Heckmotor und einem Kettenantrieb – später sogar einem Riemenantrieb – macht auch heute noch Spaß.

Kein gutes Konzept ohne eine Kopie, dies gilt nicht nur für heutige Belange, sondern war auch damals schon üblich. Das Erscheinen des Baja von Blue Bird war eine der besseren Kopien des Optima Konzepts, der Buggy setzte allerdings von Anfang an auf einen Riemenantrieb. Da Kyosho schon damals erkannt hatte, dass es sinnvoll ist, etliche Teile der Modelle in weiteren Generationen weiter zu verwenden, setzten

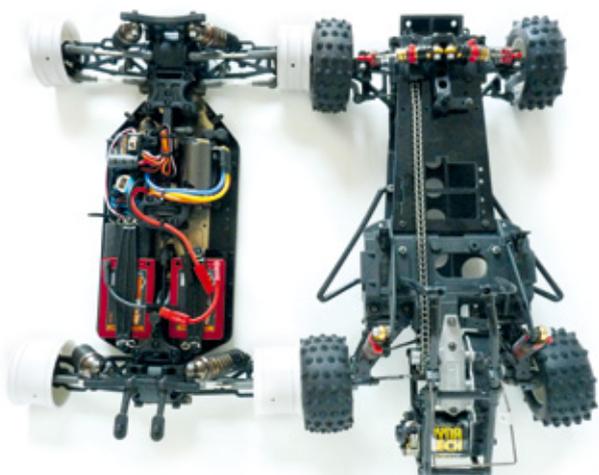


Trotz nahezu gleicher Außenmaße im Vergleich zu den älteren Modellen, kann man beim neuen ZX6 durch den Austausch des hinteren Akkualters sogar anstelle des Saddle-Packs zwei Shorty-Akkus für extrem lange Fahrzeiten unterbringen



Alt und noch älter, der Optima als Re-Release (unten) lässt auch den Einsatz moderner Motoren zu, ohne sofort kaputt zu gehen. Der Gallop MK II ist hier etwas fragiler und fühlt sich mit dem 19-Turns-Dyna Storm-Motor absolut wohl

Die Optima Mid-Serie nutzte einen völlig veränderten Antriebsstrang mit einem langen XL Riemen zur Kraftübertragung



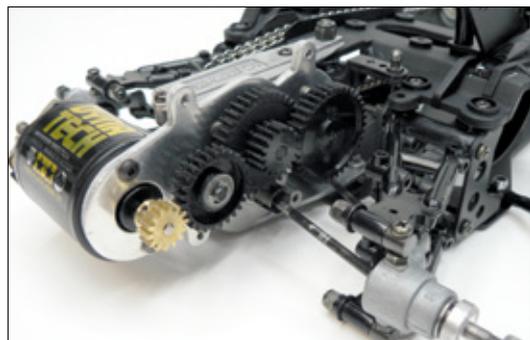
viele nachfolgende Modellgenerationen auf Teile des Optimas – egal ob es sich um Verbrenner oder Elektromodelle handelte. Die Heckmotorposition hatte spätestens ab 1988 ausgedient, da ab sofort auf den Rennen der neue Optima Mid für Furore sorgte. Erstmals kam ein Riemenantrieb mit nur einem Riemen zum Einsatz, wobei es den Mid später noch in einer Version mit längerem Radstand gab. Die Konstruktion wurde auch bei einigen Onroad-Modellen, wie dem F-40 genutzt und nahm quasi die Zeit der breiten Tourenwagen vorweg – aus diesen gingen später die heute aktuellen Tourenwagen hervor.

Wertvolle Sammlerstücke

Zu den technisch sehr ausgereiften Optima Mid-Modellen gesellten sich schnell Tuning-Versionen, wie der Optima Mid Custom oder auch hier sogar noch in der Special Version. Eines blieb hier aber über viele Jahre gleich, denn der Riemenantrieb veränderte sich lediglich im Radstand, um eine bessere Fahrstabilität beim Rennen zu erzeugen. Die heute sehr gefragten Modelle der Mid Custom-Reihe sind einfach vom Design her Sahnestücke und machen auch heute noch eine sehr gute Figur auf diversen Vintage-Rennveranstaltungen.

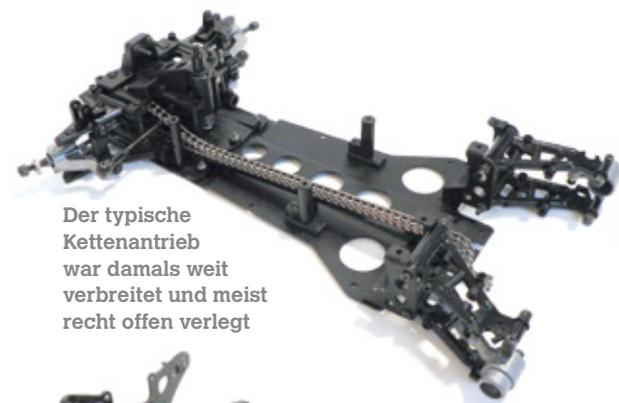
Einer der ältesten hatte es leider nicht bis zur Fertigstellung geschafft, die Unterschiede zum neuen ZX6 (links) sind doch sehr deutlich. Das Konzept des Gallop MK II mit seiner Allradlenkung und dem Kettenantrieb fand man auch bei manchem anderen Modell, wie dem Bulldog von Mugen

Die Wachablösung erfolgte in Form des legendären Lazer ZX, wobei hier erstmals sehr viele Teile überarbeitet und komplett verändert wurden. Der Riemenantrieb wurde auf einen kurzen hinteren und einen längeren vorderen Riemen umgestellt. Der dabei durchgeführte Wechsel auf das S3M-Format der Verzahnung ist noch heute an den aus den Buggys hervorgegangenen schmalen Tourenwagen zu finden. Ferner bekam der ZX komplett neue Querlenker, Radträger und Differenziale, lediglich die bekannt guten, goldenen Aludämpfer wurden übernommen. Die bei der Mid-Serie noch eher schwächliche, leicht überlastbare Slipperkupplung musste einer deutlich leistungsfähigeren Reibpadkonstruktion im ZX weichen. Dies war aufgrund der nochmals massiv gestiegenen Motorleistung nötig geworden.



Das Getriebevorgelege des Gallop MK II ähnelt bereits den später erschienenen Ultima Getrieben

Wie schon bei den Optima-Modellen wurde auch hier der Antriebsstrang aufwändig gekapselt, allerdings ließ das neue Konzept eine deutlich schnellere Wartung zu. Die Optima Mid-Modelle waren an dieser Stelle aufwändiger und vor allem ein Riemenwechsel führte damals zur kompletten Demontage des gesamten Modells. Der Lazer ZX machte auch hiermit Schluss, denn das hintere Getriebegehäuse war mehrteilig ausgeführt, um den vorderen Riemen zügig wechseln zu können. Dies führte bei den beiden Updates in Form des ZX-R und des ZX-RR schließlich dazu, dass man die Kapselung wieder wegließ. Das Topmodell ZX-RR von 1992 wurde auch erstmals mit komplett neuen Dämpfern ausgestattet, die nochmals deutlich leichtgängiger als die ohnehin guten „Goldis“ waren.



Der typische Kettenantrieb war damals weit verbreitet und meist recht offen verlegt



Der um 1989 erschienene Lazer ZX wies nochmals deutliche Veränderungen im Vergleich zur Optima Mid Serie auf



Das Erscheinen des Optimas und der anschließende Markterfolg zogen schon damals erste Nachahmungen nach sich. Die Firma Blue Bird hat sich mit dem komplett in stylischem Rot gehaltenen Baja Buggy (oben) an einem sehr ähnlichen Antriebskonzept versucht

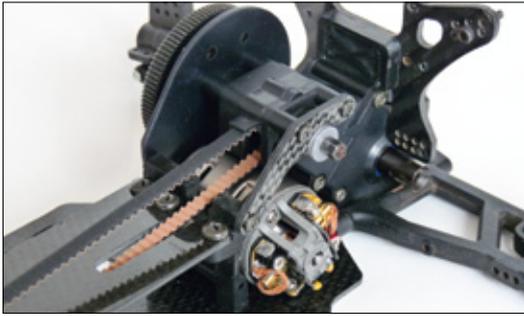


Die Lazer ZX5-Plattform wurde seit ihrem Erscheinen ständig weiterentwickelt, massive Änderungen erfuhr erst wieder der ZX6 (rechts)

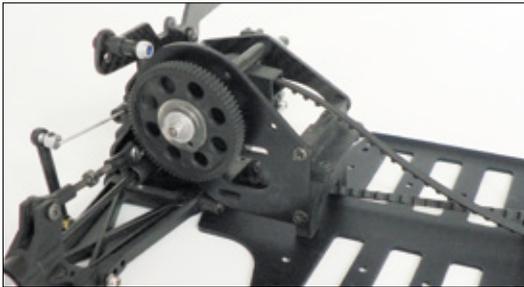
Hier kann man schön die Weiterentwicklung erkennen, denn neben einigen Aufhängungsteilen wurden auch einige Teile des Antriebsstrangs übernommen

Nicht nur bei den Reifenabmessungen hat sich seit 1985 einiges getan, sondern vor allem bei der Fertigungsqualität und der Passgenauigkeit sind die heutigen Modelle deutlich besser





Der etwas komplexer gestaltete Antriebsstrang des Lazer ZX war in der Regel wartungsarm, sollte einmal etwas kaputt sein, hatte man dennoch recht viel Arbeit vor sich



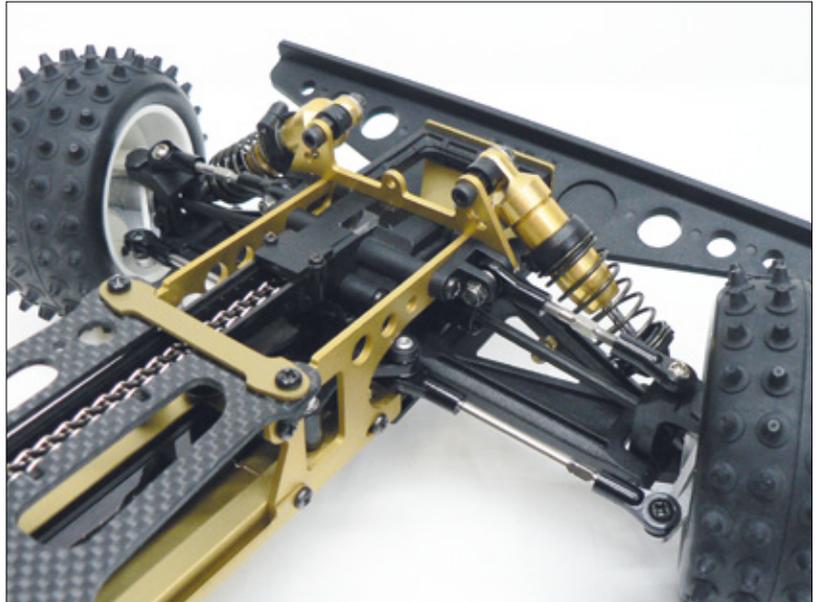
Die Hinterachse dieses Optima Mid-Buggys offenbarte schon viele Details des später erscheinenden und überaus erfolgreichen Lazer ZX



Die Motorkraft wird beim Optima Mid über die oben liegende Slipperwelle und ein Zwischenzahnrad auf das hintere Differential übertragen und von dort mittels XL-Riemen und einer kleinen gelben Umlenkrolle an die Vorderachse weitergegeben



Einige besonders erfolgreiche Modelle wie der Ur-Optima wurden in Sondereditionen aufgelegt, wie auch dieser Optima Mid Custom Special. Es handelte sich im Grunde um einen normalen Custom, der aber mit Rechts-links-Gewindestangen, Kardanwellen an allen vier Rädern, Aludämpfern, einer stylischen Karosserie und zwei Kugeldifferenzialen sehr opulent ausgestattet ist



Die zur Feier von 100.000 verkauften Optima-Modellen herausgebrachte „Gold-Edition“ verfügte über zahlreiche Tuningteile. Das restaurierte Modell setzt an einigen Stellen moderne Titan- und CFK-Teile ein, ohne den Charme des alten Modells zu zerstören



Noch in der Restauration befindet sich dieser Lazer ZX Buggy. Der aus dem Vorgänger entlehnte Riemenantrieb wurde von einem Riemen auf zwei umgestellt. Nebenbei wurde der Wechsel von zölligen XL-Riemen zum besser belastbaren S3M-Riemen vollzogen



Der Lazer ZX-RR war lange Zeit die letzte Evolutionsstufe der Kyosho-1:10er-4WD-Buggy-Familie. Es brauchte einige Jahre, bis man sich mit dem ZX5 zur Weiterführung der Serie entschloss

Trotz oder eher gerade wegen seiner eher kantigen Karosserie ist der Turbo Rocky ein Kult-Modell. Wer die Chance hatte einen davon fahren zu können, wird erstaunt sein wie agil und kraftvoll ein fast 30 Jahre altes Buggymodell sein kann



Vom Gallop MK I und II wurde der Kettenantrieb auch in den Turbo Rocky (rechts unten) und schließlich in den Optima übernommen. Neben einer Änderung bei der Gewichtsverteilung wurden die neueren Modelle vielfach stabiler konstruiert, um mit den ständig steigenden Motorleistungen mithalten zu können



Bei dem im Vordergrund zu sehenden Turbo Rocky kann man gut die Verbesserung bei der Gewichtsverteilung in Form des zur Mitte platzierten Motors erkennen

Nippon-Racer

Die darauffolgenden Varianten ZX5 und ZX5 Evo sind leider nur auf dem japanischen Markt erschienen und daher in Europa kaum zu finden. Mit diesem Entwicklungsstand verabschiedete sich Kyosho für etliche Jahre aus dem Elektro-4WD-Buggy-Bereich. Erst der komplett neue Lazer ZX5 sollte ab 2005 den Erfolg fortsetzen. In der Zwischenzeit setzten immer mehr Hersteller auf einen sehr stark belastbaren Antrieb über Kardanwellen. Dies wurde beim ZX5 in Form einer langen mittleren Welle samt hinten rechts platziertem Motor übernommen. Die neue Konstruktion hatte mit den älteren Modellen bis auf den Namen nichts gemein, alle Teile wurden komplett verändert. Der Erfolg gab dem ZX5 dennoch Recht, denn das Aufkommen von Brushlessantrieben hätte die ZX-RR-Plattform durchaus an ihre Grenzen gebracht. Nach erfolgter Restauration wurde der ZX-RR daher mit einem sehr starken 10x3-Turns-Motor ausgestattet, um das Modell auf den Einsatz eines Brushless-Systems zu untersuchen. Bis auf einige Schwachstellen in der Aufhängung gab sich der ZX-RR aber keine Blöße und ist daher auch heute noch ein begehrtes Sammlerobjekt.



Eher eine Erscheinung der Neuzeit sind die aerodynamisch optimierten Karosserien

Die ZX5-Plattform wurde bis heute mit etlichen Tuningteilen in weiteren Varianten aufgewertet. Hier sei vor allem der ZX5 SP genannt, dessen mit etlichen Rundungen versehene Karosserie optisch wirklich sehenswert ist. Kyosho hat beim direkten Nachfolger dieses Modells – dem ZX5 FS2 SP – mit einer weit vorne liegenden Motorposition experimentiert. Diese Position wurde leicht verändert, zusammen mit dem nun geteilten Kardanantrieb und einem Aluchassis in den neuesten Spross dieser Buggy-Familie mit der Bezeichnung ZX6 übernommen. Das neueste 1:10er-4WD-Elektro-Buggy-Chassis zeigt mehr denn je die Wandlung von eher einfachen und mit wenigen Einstellmöglichkeiten versehenen Modellen, hin zu einem extrem modernen Wettbewerbsbuggy. Mit etwas Arbeit lassen sich beim ZX6 sogar zwei Shorty-Akkupacks pro Seite unterbringen, um eine extrem lange Fahrzeit zu erzielen.



Zum Fototermin wurde gerade der Optima Mid Custom fertiggestellt und sollte sogleich zeigen, was ein altes Eisen noch drauf hat. Mit einem 10 x 3-Turns-Motor ausgestattet, kann der Buggy auch heute noch gut mithalten, lediglich die mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten sind bei ihm nicht so ausgeprägt vorhanden

Derzeit scheint eine Steigerung der Motorleistung eher unwahrscheinlich, denn heutige Brushlessmotoren bringen zusammen mit guten LiPo-Akkus ohnehin mehr als genug Leistung in ein nur knapp 1,8 Kilogramm schweres Modell. Mit Blick auf die nächsten 30 Jahre werden sich dennoch weitere interessante Konzepte dazugesellen – egal ob erfolgreich oder nicht. Man kann gespannt sein, was die Ingenieure noch so alles aus dem Hut zaubern werden. <<<<

00000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10000

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

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

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

20000

Großmodelle.de. Im Dorf 7 d, 21394 Kirchhellers. 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: mberl1@aol.com

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

50000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7. 71272 Renningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Albatros RC-Modellbau
Redweiherstraße 1. 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Monster-Hopups
Friedrich-König-Straße 12. 97297 Waldbüttelbrunn.
Telefon: 09 31/78 01 06 40. Fax: 09 31/78 01 06 41.
E-Mail: info@monster-hopups.de
Internet: www.monster-hopups.de

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

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

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

ÖSTERREICH

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

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

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

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

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

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

MIWO Modelltechnik
Kärntnerstraße 3. 8720 Knittelfeld

SCHWEIZ

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

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

NIEDERLANDE

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

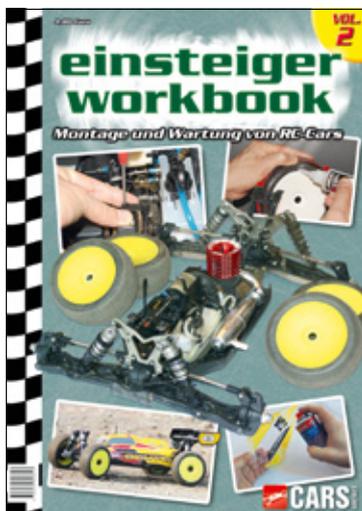
Sie sind Fachhändler und möchten hier auch aufgeführt werden? Kein Problem.

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



SHOP

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



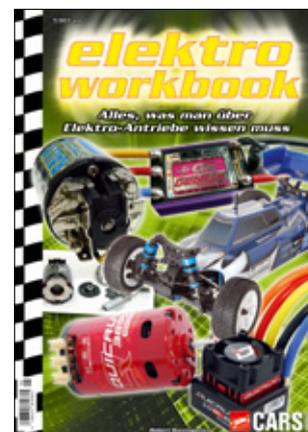
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12099

€ 9,80



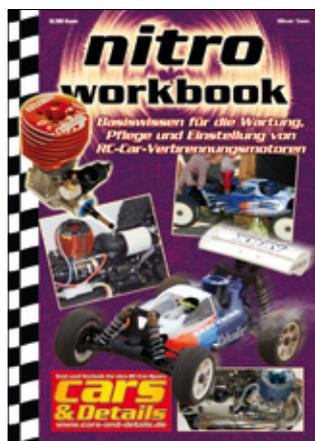
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80



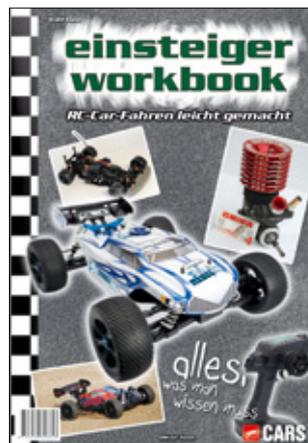
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586

€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



12 Ausgaben für 64,- Euro

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

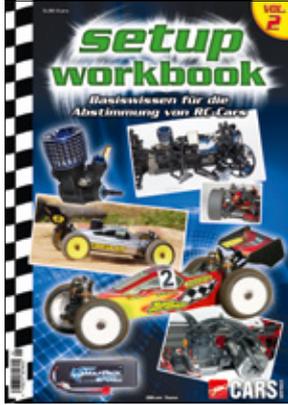
So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037
€ 9,80

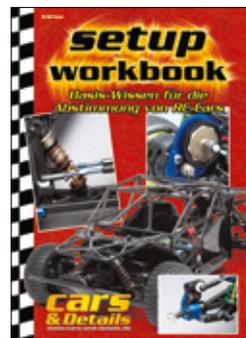


Auch digital als eBook erhältlich

Modellmotoren praxisnah Werner Frings

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

Artikel-Nr. 10664
€ 19,80

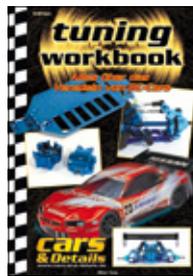


Auch digital als eBook erhältlich

Setup Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 10599
€ 8,50

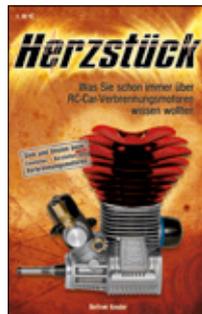


Auch digital als eBook erhältlich

Tuning Workbook
68 Seiten, A5-Format

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

Artikel-Nr. 11465
€ 8,50



Herzstück

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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



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

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

Problemlos bestellen >

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

CARS & Details Shop
65341 Eitville
Telefon: 040/42 91 77-110
Telefax: 040/42 91 77-120
E-Mail:

service@alles-rund-ums-hobby.de

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

Ich will die nächste Ausgabe auf keinen Fall verpassen und bestelle schon jetzt die nächsterreichbare Ausgabe für € 5,90. Diese bekomme ich versandkostenfrei und ohne weitere Verpflichtungen.

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

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

vertriebsunion meynen GmbH & Co. KG, Große Hub 10, 65344 Eitville
Gläubiger-Identifikationsnummer DE54ZZZ0000009570



REANIMATION

Text und Fotos:
Robert Baumgarten

Aufkleber selber herstellen und erneuern

Für das Restaurieren älterer Modelle gibt es mittlerweile zwar viele Aufklebersätze als Repro, doch je exotischer das Modell, desto schwieriger wird die Beschaffung von Aufklebern. In manchen Fällen sind zwar Aufkleber vorhanden, aber die Klebefläche ist nicht mehr brauchbar. Die Lösung in solchen Fällen liegt in einer Doppelklebefolie vom Hersteller Aslan, denn deren DK1 oder DK3 Folien sind durchsichtig, haben aber auf beiden Seiten eine Klebefläche. Sie sind daher ideal geeignet, um unbrauchbare Aufkleber wieder zu reanimieren.

Bei der DK1-Folie sind beide Seiten gleich stark klebend, wohingegen bei der DK3-Folie eine Seite etwas schwächer ausgelegt ist. Beide Folien sind zunächst schwach haftend und bauen erst mit der Zeit die volle Klebekraft auf. Die eine Seite ist mit Wachspapier beschichtet, wohingegen die andere Seite mit einer sehr dünnen, orange-transparenten Folie bespannt ist. Wie man damit ältere Aufkleber zu neuer Klebekraft verhelfen kann, soll der folgende Bericht zeigen.

Vorgehensweise

Die Verarbeitung der Aslan-Klebefolien gestaltet sich am einfachsten, wenn die Folie etwas größer als die zu erhaltenen Aufkleber ausgeschnitten wird. Die Folie sollte nun, wie auf den Bildern zu sehen, mit Klebeband plan auf die Werkbank gespannt werden. Danach kann man mit einem Raker und durch langsames Ablösen des Wachspapiers den nicht mehr klebenden Aufkleber auf die Aslan Folie aufbringen. Hierbei sind Luftblasen auf jeden Fall zu vermeiden, diese wären später mehr oder weniger deutlich zu erkennen. Am einfachsten ist es, den gesamten Dekorbogen auf die Aslan Folie zu kleben, um erst dann die Aufkleber auszuschneiden.

Vor dem Anbringen der mit einer neuen und sehr dünnen Klebeschicht ausgestatteten Aufkleber ist die orangene Folie zu entfernen. Dies ist leider recht fummelig, da die dünne Folie sich quasi nur mit einer Skalpellspitze von der Klebeschicht lösen lässt.

Anders herum ließe sich aber der beschädigte Dekorbogen sehr schlecht auf die Seite mit der orangenen Folie auftragen, da man zudem das Wachspapier auch als Schutz beim Glattziehen mit dem Raker nutzen kann. Wer nun einen zu dicken und unflexiblen Aufkleber vermutet liegt falsch, das Resultat ist zwar ein durchaus spürbar dickerer Aufkleber, dieser kann aber durch Hitze oder Biegen generell auch sehr starken Rundungen angepasst werden. Einzig sehr schmale Partien (weniger als 3 Millimeter) sollten nicht gekrümmt oder auf Rundungen aufgebracht werden, da zu wenig Haftung seitens der hier genutzten DK3-Folie vorhanden ist.

Weitere Optionen

Mit dieser Doppelklebefolie kann man sich im Einzelfall auch eigene Aufkleber herstellen. Wer einen Farbdrucker hat (Laser oder Tinte, Laser bevorzugt) kann sich auf speziellen Overhead-Projektorfolien seinen Wunschaufkleber ausdrucken. Wichtig hierbei ist vor allem die Wahl der passenden Folie, denn SW-Laserfolien sind nicht für Tintendrucker geeignet und mitunter auch nicht für Farblaserdrucker. Fehler bei der Wahl der Folie können den Laserdrucker stark beschädigen. Empfehlenswert sind die Produkte von der Firma Sigel, die im Papierfachhandel erhältlich sind. Zudem sollte der Aufkleber spiegelverkehrt auf die Folie gedruckt werden, um die Folie beim Verkleben mit der Doppelklebefolie als Schutz für den Farbauftrag nutzen zu können.

Hierzu gibt es unter OpenOffice einen versteckten Trick, mit dem man jede installierte Schriftart spiegeln kann. Dazu muss man in der Menü-Leiste auf den Punkt „Ansicht“ und dann auf „Symbolleisten“ klicken, um hier die Option „Zeichnen“ zu aktivieren. Nun kann mit dem Klick auf den Button T ein Textfeld aufgezo-gen werden, in welches der Schriftzug geschrieben und anschließend markiert wird. Erst jetzt ist in der Menü-Leiste unter Format -> Objekt -> Fontwork eine Auswahl möglich. Der Klick auf den Button „Vertikal kippen“ sowie auf den Button „Laufrichtung“ spiegelt den Schriftzug. Durch das Verschiebekreuz lässt sich dieser dann auf dem Blatt



Gerade bei älteren Modellen kann man den teils unbrauchbar gewordenen Aufklebern wieder zu neuer Klebekraft verhelfen

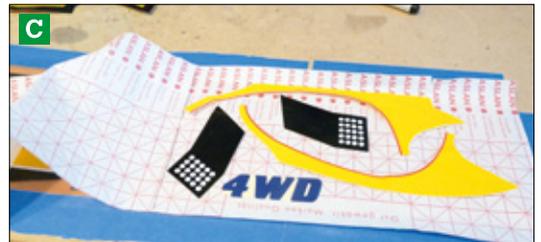


Die Aufkleber möglichst nicht einzeln ausgeschnitten auf die Aslan-Folie aufbringen, dies verlangt nach viel Akribie und vor allem beim erneuten Ausschneiden nach sehr viel Fingerspitzengefühl

A. Finden sich solche Aufwölbungen bei älteren Aufklebern ist in vielen Fällen die Klebebeschichtung hinüber und ein möglichst rascher Transfer auf die Aslan-Folie ist angebracht. Vor allem aber darf kein Staub unter diese Wölbungen kommen, dieser drückt sich später leider durch



B. Beim Platzieren von einzelnen Aufklebern ist ein Picker aus dem Folienbereich sehr hilfreich, um die exakte Ausrichtung fehlerfrei hin zu bekommen. An der dünnen Spitze bleibt der Aufkleber nur schwach hängen, alternativ kann auch eine schmale Spitze eines Skalpells genutzt werden



C. Vor dem Aufsetzen der alten Aufkleber sollten unbedingt die Lage und der zur Verfügung stehende Platz geprüft werden. Man hat beim Aufsetzen des Aufklebers auf die Aslan Folie nur einen Versuch

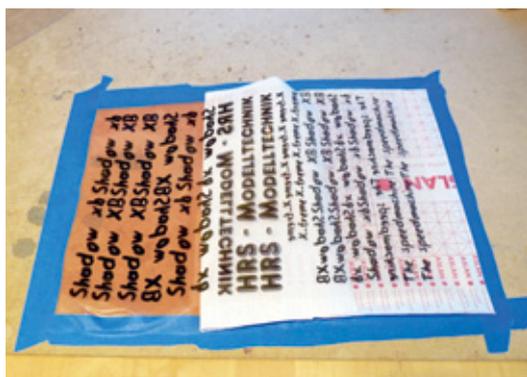


D. Bei einzelnen Aufklebern kann man eher schlecht mit einer Rakel arbeiten und sollte lieber die Oberseite des Fingernagels samt schützender Wachspapierschicht nutzen, um den Aufkleber unbeschädigt und fettfrei auf die Folie zu bekommen

E. Fertig vorbereitet zum Anbringen auf der Karosserie sehen die „runderneuerten“ Aufkleber zunächst etwas komisch aus, dies liegt aber vor allem an der noch befestigten orangen Folie

passend ausrichten. Diese so gespiegelten Schriftzüge lassen sich allerdings nur abspeichern, wenn man das OpenOffice-eigene Format nutzt. Von Nachteil ist natürlich generell bei jedem normalen Drucker die nicht vorhandene Möglichkeit eine Grundierung mit Weiß drucken zu können. Die mittels Overhead-Folie und Aslan DK1 bzw. DK3 Folie hergestellten Aufkleber kommen daher am besten auf einfarbigen, hellen Oberflächen zur Geltung, da ansonsten der Untergrund recht stark durchscheint. <<<<

Die so entstandenen Aufkleber sind etwas dicker als übliche Varianten, wenn man aber sehr genau ausschneidet und mit etwas Abstand drauf schaut, ist es kaum noch zu erkennen



Beim Verarbeiten ganzer Folien ist ein ähnlicher Vorgang sinnvoll, allerdings wird hierbei die spiegelverkehrt gedruckte Farbschicht zwischen der Overhead-Folie und der Aslan-Folie geschützt untergebracht



GUTES WOCHENENDE FÜR SERPENT



Dominic Greiner steuerte den Serpent mit der Startnummer 12 am schnellsten über den Parcours

DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN 2017 NITRO 1:8 IN BAD BREISIG

Die Einen nennen sie die Königsklasse des RC-Car-Sports. Andere sprechen von der Formel 1 im RC-Car-Rennzirkus. Gemeint ist die Klasse Nitro 1:8 oder wie es beim Deutschen Minicar Club offiziell heißt: VG8 (Verbrenner Glattbahn im Maßstab 1:8). Keine Klasse ist schneller. Deutsche Meisterschaften in dieser Klasse sind denn immer auch ein Saison-Highlight.

Dieses Jahr traf sich die Fangemeinde Nitro 1:8 im Motodrom des MCC Rhein-Ahr in Bad Breisig. Über 70 Fahrer hatten für die beiden Klassen genannt. Darunter waren der amtierende Deutsche Meister Michael Salven (Serpent/Picco), der Weltmeister Nitro 1:10 Scale, Dominic Greiner (Serpent/Novarossi) und der frischgebackene Europameister Nitro 1:10 Scale. Toni Gruber.

Umstieg hat sich gelohnt

Fuhr Dominic Greiner im letzten Jahr, in dem er in Gubbio (Italien) Weltmeister wurde, fast ausschließlich Nitro 1:10, steht in diesem Jahr die Klasse 1:8 im Vordergrund. Der Grund: In diesem Jahr finden in Monteux (Frankreich) die Weltmeisterschaften in 1:8 statt. Die Erfahrungen, die er in diesem Jahr in der Königsklasse gesammelt hat, haben sich bei der DM in Bad Breisig ausgezahlt. Dennoch brauchte er einen etwas längeren Anlauf.

Im freien Training waren andere Fahrer schneller als Dominic Greiner. Toni Gruber (WRC/Novarossi), Steven Cuyppers (Mugen/Picco) und Tobias Hepp (ARC/Reds) machten das Tempo und lagen in der Rangliste vor dem Serpentfahrer.

Dann fiel das gezeitete Training wegen einsetzenden Regens aus. Und so ging das Rennen dann am nächsten Tag, als die Fahrbahn abgetrocknet war, direkt mit den Vorläufen weiter. Die schon obligatorische Neueinteilung nach dem gezeiteten Training entfiel so. Nicht zur Freude eines jeden Fahrers. Und auch Dominic Greiner wählte sich in einer Gruppe, in der er sein Potenzial nicht würde ausschöpfen können. Für die Einteilung in die Finalläufe wird für jeden Fahrer nur sein schnellster Vorlauf gewertet.

Toni Gruber fuhr bereits im zweiten Vorlauf Bestzeit. Die stand auch noch nach fünf Vorläufen, sodass er von der Pole startete. Steven Cuyppers Bestzeit aus dem ersten Vorlauf bescherte ihm Rang drei. Tobias Hepp kletterte nach einem tollen fünften Lauf noch auf Rang zwei und Dominic Greiner sicherte sich im fünften Lauf den wichtigen Platz vier und damit die Direktqualifikation für das Finale und verdrängte so seinen Teamkollegen Merlin Depta auf Platz fünf. Der Titelverteidiger, Michael Salven (Serpent/Picco) qualifizierte sich als einer der drei schnellsten Fahrer aus dem Halbfinale B für das Finale und wahrte so die Chance, seinen Titel verteidigen zu können.

Ab Platz fünf bis Platz 18 nach den Vorläufen mussten sich die Fahrer über das Halbfinale A und B für das Finale qualifizieren. Drei Fahrer stiegen jeweils auf und komplettieren damit die Top 10 im Finale. Wer nach den Vorläufen noch weiter zurücklag, musste sich zunächst über die Viertelfinale für die Halbfinale qualifizieren. Die Viertelfinale gingen über 15 Minuten, die Halbfinale über 20 Minuten.



Top 10 der Leistungsklasse 1. Auf dem Podium (von links): Toni Gruber (Platz 2), Dominic Greiner (Platz 1) und Merlin Depta (Platz 3). Deutscher Meister 40+ ist Michael Salven (Zweiter von rechts)



45 Minuten müssen die Fahrer des großen Finales ihre Konzentration aufrecht erhalten

Das Finale ist 45 Minuten angesetzt. In den Finalen müssen die Fahrzeuge alle fünf bis sechs Minuten nachgetankt werden. Im 45-minütigen Finale werden außerdem zumindest einmal die Reifen gewechselt. Das alles sorgt für zusätzliche Spannung.

176 Runden legten die drei schnellsten Fahrer im 45-minütigen Finallauf zurück. Das entspricht einer Strecke von rund 45 Kilometern. Dominic Greiner hatte, als er die Ziellinie überquerte, 3 Sekunden Vorsprung auf den Zweitplatzierten Toni Gruber. Weitere gut 7 Sekunden zurück folgte Merlin Depta. Tobias Hepp wurde Vierter, Michael Salven Fünfter, was ihm den Titel Deutscher Meister 40+ einbrachte. Für Dominic Greiner war es nach zwei DM-Titeln in der Klasse Nitro 1:10 sein erster DM-Titel in der Königsklasse.

Deutscher Meister in der Klasse 2

Der Holländer Robbin Hertong (ARC/Reds) ist neuer Deutscher Meister in der Leistungsklasse 2. Er startete von Platz 1 und gab diesen Platz über 45 Minuten und 170 Runden kein einziges Mal ab. Im Ziel hatte er über fünf Runden Vorsprung auf den zweiten, Ingo Braun (Serpent/Reds). Alex Dill (WRC/O.S.) auf Platz drei lag gar über sieben Runden zurück. Die Plätze dahinter belegten Christoph Loose (Serpent/Pico) und Dirk Drechsler (Mugen/O.S.). Die fünf Fahrer steigen in der nächsten Saison in die Leistungsklasse 1 auf.

Für den Fahrzeugproduzenten Serpent war es ein erfolgreiches Wochenende. Für die neue Viper 988 war es ein perfekter Einstieg. Drei Fahrer waren mit dem Fahrzeug, das erst nach der Weltmeisterschaft im Oktober auf den Markt kommt, unterwegs. Dominic Greiner, Merlin Depta und Michael Salven belegten am Schluss die Plätze eins, drei und fünf. In die Entwicklung der neuen Viper ließ Michael Salven alle seine Erfahrungen als RC-Car-Designer und aus seiner langen erfolgreichen Rennkarriere einfließen. <<<<<



ERGEBNISSE

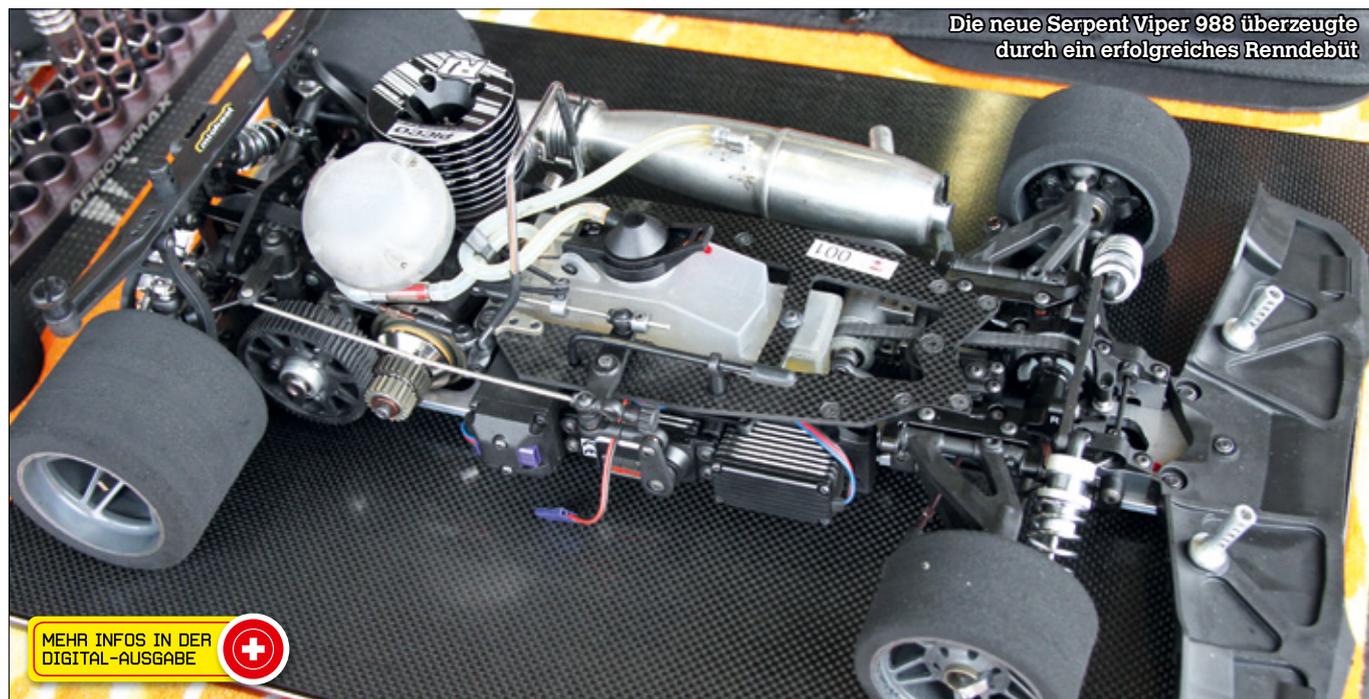
PLATZ	NAME	FAHRZEUG	MOTOR
NITRO 1:8			
1	Dominic Greiner	Serpent	Novarossi
2	Toni Gruber	WRC	Novarossi
3	Merlin Depta	Serpent	O.S.
4	Tobias Hepp	ARC	Reds
5	Michael Salven	Serpent	Picco
6	Michael Kammer	Shepherd	Mikrotek
7	Steven Cuypers	Mugen	Picco
8	Christian Wurst	Mugen	O.S.
9	John Ermen	WRC	Reds
10	Lars Hoppe	Shepherd	Reds

NITRO 1:8 KLASSE 2

1	Robbin Hertong	ARC	Reds
2	Ingo Braun	Serpent	Reds
3	Alex Dill	WRC	O.S.
4	Christoph Loose	Serpent	Picco
5	Dirk Drechsler	Mugen	O.S.
6	André Böttcher	Mugen	O.S.
7	Christian Willert	Shepherd	
8	David Kröger	Shepherd	Novarossi
9	Hartmut Rose	Xray	FX
10	Alexander Mehl	Serpent	Max



Die Top 10 der Leistungsklasse 2. Auf dem Podium (von links): Ingo Braun (Platz 2 und Deutscher Meister 40+), Robbin Hertong (Platz 1) und Alex Dill (Platz 3). Deutscher Meister Jugend ist David Kröger (Dritter von links)



Die neue Serpent Viper 988 überzeugte durch ein erfolgreiches Renndebüt

MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



HANSE SCALE 2017



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Auch für Liegenbleiber wurde gesorgt

Das Rothmans Racing Team gönnt
sich heute mal eine Pause



GEBIRGSJÄGER GEBEN GAS

Text und Fotos:
Andreas Briesemeister

In einer ausgedienten Kieskuhle, irgendwo in der Nähe von Hamburg, trafen sich Anfang August einige RC-Car-Fahrer zum Hanse-Scale 2017. Rund 40 Kilometer südwestlich von Hamburg, ins kleine Örtchen Grauen, verschlug es die Offroad-Gemeinde. Eingeladen hatte eine kleine Gemeinschaft von Crawler- und Scaler-Fans, die Gebirgsjäger. Neben dem Erfahrungsaustausch mit „Klonschnack“ und Bratwurst gab es auch einen Wettbewerb für die angereisten Fahrer. Das Gelände bietet so ziemlich alles, was Scalerherzen höher schlagen lässt: Steile Auffahrten, tiefe Schluchten, enge Serpentin und vieles mehr. Neben den beiden abgesperrten Wettbewerbsstrecken gab es noch einige andere Strecken, auf denen nach Herzenslust frei gefahren werden konnte.

In den Tagen vor dem Hanse Scale wurde noch eifrig an den Strecken gearbeitet, abgesteckt und probiert. Das Fahrerlagerzelt wurde aufgebaut und etliche Dinge mussten noch erledigt werden. Und auch früh am Morgen des Veranstaltungstags herrschte schon eifriges Treiben auf dem Gelände. Die ersten Fahrer stellten ihre Fahrzeuge ab und registrierten sich für eine der beiden Klassen. Zum einen gab es die sogenannte Scale-Klasse, bei der alles mitfahren konnte, was den originalen Autos schon sehr nahe kommt. Dabei müssen die Reifen mindestens zur Hälfte von den Kotflügeln verdeckt sein. Zum anderen gab es eine offene Klasse,

in der Serien-Crawler wie beispielsweise der SCX10 mitfahren durften. Für die Scale-Fahrer gab es noch die Option, sich mit ihren Modellen beim „Show and Shine“-Wettbewerb anzumelden, bei dem das schönste Modell gekürt wurde.

Gegen 11 Uhr wurde es dann ernst, die Fahrerbesprechung war der offizielle Startschuss für den Hanse Scale 2017. Danach ging es für die gemeldeten Fahrer an den Start. Jeder startete einzeln und von einem Schiedsrichter begleitet. Es gab in jeder Sektion vier Schiedsrichter, die Zeit und Fehler notierten. Dabei mussten die 87 Fahrer der Scaleklasse Geduld beweisen. Da einige Fahrer nur etwa 12 Minuten und andere wieder 35 Minuten für die Strecke brauchten, kam es am Start der Scale-Sektion zu erheblichen Wartezeiten. Dennoch war die Stimmung unter den Fahrern immer positiv und ausgelassen. Den ganzen Tag über waren die Strecken gut besucht, und wurden nur durch einen kurzen Regenschauer unterbrochen.

Nach einem doch etwas längeren Tag ging es dann zur Siegerehrung, die von fast allen Teilnehmern eifrig verfolgt wurde. Es gab für jeden Fahrer einen Preis, sodass niemand leer ausgehen musste. Die Sachpreise reichten über T-Shirts bis hin zu Fernsteuerungen, die von einigen Herstellern zur Verfügung gestellt wurden. Nach der Preisvergabe und Siegerehrung ging es für einige Fahrer nach Hause und für andere erst richtig los. Die große Nachtfahrt war der krönende Abschluss für eine rundum gelungene Veranstaltung. Viele Fahrer sicherten am Ende schon ihr Erscheinen für 2018 zu. <<<<



Ein Abenteuerspielplatz für Groß und Klein

ERGEBNISSE

OFFENE KLASSE

1. Thorsten Freese
2. Michael Neumann
3. Oliver Krüger

BAUBEWERTUNG OFFENE KLASSE

1. Dennis
2. Mario
3. Walter Gruber

SCALE-KLASSE

1. Andre Soltau
2. Markus Glade
3. Jendrik Rinne

BAUBEWERTUNG SCALE-KLASSE

1. Thomas Wichmann
2. Andreas Briesemeister
3. Alexander Wollenberg

Text und Fotos: Bernd Bohlen

Luca Rau holt seinen ersten DM-Titel

LOKALMATADOR SETZT SICH DURCH

Der Lokalmatador Luca Rau hat sich bei der Deutschen Meisterschaft Buggy 4WD auf der Offroadstrecke des RC Köngen durchgesetzt. Er holte sich zum ersten Mal in seiner Karriere den begehrten Meistertitel. In der Klasse Truggy 2WD verteidigte Jörn Neumann seinen Titel aus dem letzten Jahr.



Siegerehrung in der Klasse Buggy 4WD. Auf dem Podium (von links): Micha Widmaier (Platz 2), Luca Rau (Platz 1) und Tom Maquel (Platz 3)

Luca Rau hat es geschafft. Auf seiner Heimstrecke in Köngen gewann er seinen ersten Deutschen Meistertitel. Seine Kenntnis von den sich laufend ändernden schwierigen Streckenverhältnissen zu unterschiedlichen Tageszeiten verhalf ihm nicht nur zu vier Vorlaufsiegen, sondern auch zu den wichtigen zwei Siegen in den Finalläufen. Zum ersten Mal fuhr Luca Rau bei den Deutschen Meisterschaften einen XRAY XB4. Sein härtester Konkurrent an diesem Wochenende war der junge Nachwuchsfahrer Micha Widmaier (Sworkz). Der 15-Jährige setzte den Fahrer des RC Köngen einige Male stark unter Druck. Gestärkt durch den Erfolg beim ersten Lauf der Deutschen Meisterschaft Buggy Nitro 1:8 in der Vorwoche fuhr der Sworkz-Pilot auch in der Elektrokategorie ein gutes Rennen und belegte am Schluss Rang zwei. Dritter wurde der Luxemburger Tom Maquel (Team C), der für einen deutschen Verein startet. Max Hesse belegte den vierten Platz, Marcel Schneider den fünften.

Neumann ohne Sponsor

Jörn Neumann, der derzeit nach der Auseinandersetzung mit Team Serpent ohne Fahrzeugsponsor unterwegs ist, wurde mit einem aus dem Jahr 2012 stammenden Durango Buggy 4WD, Sechster. Zum ersten Mal konnte er seinen im Jahr 2000 gewonnenen Titel nicht mehr verteidigen.

Micha Widmaier brach an diesem Wochenende gleich mehrfach den Rundenrekord auf der neuen Strecke. Erst knackte er die 31-, dann die 30-Sekundenmarke. Die schnellste Runde fuhr er bei seinem Sieg im dritten Finallauf in der zwölften von insgesamt 14 Runden mit 29,527 Sekunden und stellte erneut eine Bestzeit auf.

Enger Zweikampf

Der Zweikampf zwischen Mirko Morgenstern und Martin Schweickhardt beherrschte das Renngeschehen in der Klasse Buggy 4WD Standard. Schon im Kampf um die Pole lag mal Morgenstern, mal Schweickhardt vorn. Erst im letzten Vorlauf fiel die Entscheidung zugunsten von Morgenstern. Gleich im ersten Finale schlug Schweickhardt zurück. In der zweiten Runde ging er in Führung und gab die dann auch bis zum Zieleinlauf nach sieben Minuten Fahrzeit nicht mehr ab. Mirko Morgenstern, der in der zweiten Runde auf Platz sechs zurückgefallen war, kämpfte sich durchs Feld zurück auf Platz zwei. Dritter wurde Brian Olbrich, der diesen Platz auch im Gesamtklassement hielt.

Im zweiten Finale sah Schweickhardt schon wie der sichere Sieger aus, als Morgenstern ihn nach einem kapitalen Fehler noch in der letzten Runde überholte. Danach lief es bei Schweickhardt nicht mehr. Im dritten Finale konnte er aufgrund eines Schadens an der Hinterachse den Anschluss an Morgenstern nicht mehr halten, der sich in diesem Lauf mit einem Start-Ziel-Sieg den Meistertitel sicherte.

Die Fahrzeuge in der Klasse Buggy 4WD sind die gleichen, die auch in Modified eingesetzt werden. Die Fahrer bauen auch die identischen Tuningteile ein. Lediglich die Motoren sind in ihrer Leistung begrenzt. Es dürfen nur vom DMC homologierte Brushlessmotoren mit 10,5 Turns eingesetzt werden. Die Regler müssen im Blinki-Modus (Null-Boost-Modus) betrieben werden. Die geringe Motorleistung



Die A-Finalisten Buggy 4WD Standard lenken ihre Fahrzeuge über den schwierigen Kurs



Die Zuschauer warten auf den nächsten Finallauf



Siegerehrung in der Klasse Truggy 2WD. Auf dem Podium (von links): Jens Becker (Platz 2), Jörn Neumann (Platz 1) und Kim Sitensky (Platz 3)



Siegerehrung in der Klasse Buggy Standard. Auf dem Podium (von links): Martin Schweickhardt (Platz 2), Mirko Morgenstern (Platz 1) und Brian Olbrich (Platz 3)



Vater Herbert Faßmers und seine Tochter Luisa-Marie haben viele gemeinsame Interessen. Im RC-Car-Sport sind die Aufgaben seit Jahren genau verteilt: Vater Herbert schraubt, Tochter Luisa-Marie fährt

macht sich in deutlich langsameren Rundenzeiten bemerkbar. Die Piloten in der offenen Buggyklasse 4WD (Modified oder Expert genannt) waren auf der Strecke des RC Köngen um rund zwei Sekunden pro Runde schneller. In Modified werden Motoren mit 5,5 oder 6,5 Turns gefahren.

Neumann verteidigt Titel

Was Jörn Neumann in Buggy 4WD nicht gelang, schaffte er schließlich in der Klasse Truggy. Mit einem geliehenen Durango-Truggy fuhr er in gewohnter Weise allen anderen davon. Seinen fünf Vorlaufsiegen ließ er anschließend zwei Finallaufsiege folgen. Zweitschnellster an diesem Wochenende war Jens Becker. Kim Sitensky holte sich den dritten Podiumsplatz. Dahinter folgten Kai Dittes und Stefan Mößner.

Die Mitglieder des RC Köngen hatten ihre Strecke für die Deutschen Meisterschaften in den letzten Wochen komplett neu aufgebaut. Der Parcours führt über diverse größere und kleinere Sprunghügel. Der Belag besteht aus sandlosem Kunstrasen, der auf einem unebenen Untergrund (Kies) verlegt wurde. Die Strecke baut schnell Griff auf – je wärmer es wird, desto schneller und mehr. Die wellige Oberfläche erfordert vom Fahrwerk eine Menge Arbeit. Die heutige Rennstrecke entstand in den Jahren 2006/2007. 2008 erhielt die Strecke als eine der ersten in Deutschland einen Kunstrasenbelag. Der RC Köngen, der seit 1990 besteht, war wiederholt Gastgeber von Deutschen Meisterschaften. Der Vorsitzende des Vereins, Kim Sitensky, fährt selbst seit Jahren erfolgreich Rennen in diversen Offroad-Klassen.

ERGEBNISSE

	BUGGY MODIFIED	BUGGY STANDARD	TRUGGY 2WD
1	Luca Rau	Mirko Morgenstern	Jörn Neumann
2	Micha Widmaier	Martin Schweickhardt	Jens Becker
3	Tom Maquel	Brian Olbrich	Kim Sitensky
4	Max Hesse	Marcel Felzmann	Kai Dittes
5	Marcel Schneider	Tim Kurz	Stefan Mößner
6	Jörn Neumann	Mickey Wiedbrauk	Christian Stanglmeier
7	Marcus Lübke	Ronny Hähnel	Seyto Budi Hartano
8	Kim Siensky	Marino Knezovic	Benedikt Heitzer
9	Jens Becker	Daniel Tschöpe	Patrick Müller
10	Justin Naumann	Marie-Luisa Faßmers	Nicolaas Burleigh

DM Buggy und Truggy

Die Deutsche Meisterschaft in Köngen war die 27. in der Klasse Buggy 4WD. Die erste DM fand im Jahr 1991 statt. Rekordsieger ist Jörn Neumann mit insgesamt zehn Titeln. In den 1990er-Jahren war mit Sascha Falter schon einmal ein Fahrer sieben Mal hintereinander erfolgreich. Drei Mal wurde Marcus Lübke Deutscher Meister. Kim Sitensky holte sich den Titel im Jahr 2002. Wesentlich jüngeren Datums sind die Rennklassen Buggy 4WD Standard und Truggy 2WD, früher Monster Truck. Die ersten Deutschen Meisterschaften in beiden Klassen waren im Jahr 2001. In Truggy war Kim Sitensky besonders erfolgreich. Vier Mal stand er bei einer DM ganz oben auf dem Podium. Drei Deutsche Meistertitel gewann Marcus Lübke. Jörn Neumann zog nach seinem Sieg in Köngen mit Marcus Lübke gleich.

«««

Text und Fotos:
Robert Baumgarten



AUF IN DIE STRADASPHERE

Mit Maverick quer durch die Wüste

Mit der Marke Maverick hat LRP schon seit langer Zeit einen Anbieter im Programm, der solide Technik zu einsteigerfreundlichen Preisen anbietet. Zudem kann man in der Regel aus diversen Varianten auswählen, um das für sich optimal passende Modell zu finden. Wer auf Wüstenbuggys in 1:10 steht, ist mit dem neuen Maverick Strada DT gut beraten.

Der Maverick Strada DT von LRP electronic überzeugt schon beim Auspacken auf den ersten Blick. Doch neben einem tollen Aussehen und einer guten Erstausrüstung – immerhin liegen bis auf die Senderakkus wirklich alle benötigten Teile bei – benötigt ein modernes RC-Car vor allem eines: Leistung. Diese erhält der Strada von einem neu entwickelten Brushless-System, bestehend aus Regler und Motor. Letzterer ist dabei erfreulicherweise sehr gut abgedichtet, um dem Schmutz zu trotzen. Der Motor schafft unter Last immerhin knapp 3.000 Umdrehungen pro Minute und Volt, was zwar nicht unbedingt hoch ist, doch dafür kann der Motor mit viel Drehmoment aufwarten. Die Untersetzung ist natürlich entsprechend angepasst, daher darf auch ein recht großes Motorritzel zum Einsatz kommen. Diese Kombination sorgt neben einer hohen Endgeschwindigkeit dennoch für eine satte Beschleunigung. Da der Motor kein Stromfresser mit einem schlechten Wirkungsgrad ist, bleibt die Hitzeentwicklung auch im Hochsommer im grünen Bereich.

Control-Unit

Der Regler ist spritzwassergeschützt, um auch die eine oder andere Pfützendurchfahrt zu überstehen. Die Ansteuerung des Rückwärtsbereichs ist dabei erst nach dem Betätigen der Bremse und der erneuten Rückkehr zu neutral möglich, um Getriebeschäden zu minimieren. Ferner besitzt der Regler eine einstellbare

Abschaltspannung, um beim LiPo-Betrieb eine zu tiefe Entladung des Akkus zu verhindern. Die Leistungsfähigkeit übertrifft dabei den Motor, um Einsteigern auch weitere Untersetzungsoptionen anzubieten, ohne gleich durch zu viel Hitzeentwicklung auszufallen. Die Ansteuerung des Motors geschieht dabei sehr feinfühlig ohne jegliches Ruckeln, einzig bei extremen Sprüngen – aus dem Stand auf Vollgas – macht sich das Einknicken der Akkuspannung etwas bemerkbar. Ein moderner LiPo-Akku schafft hier aber zuverlässig Abhilfe.

In Kombination mit einem grob verzahnten und damit belastbaren Getriebe ermöglicht die gut aufeinander abgestimmte Technik nicht nur ein schnelles Vorankommen im Gelände, sondern vor allem eine recht lange Fahrzeit. Freilich verschenkt der beiliegende, 3.000-Milliamperestunden-Fahrakku hier prinzipbedingt Leistung und Fahrzeit im Vergleich zu einem

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



modernen LiPo mit bis zu 8.500 Milliamperestunden Kapazität. Gemessen am Preis des Gesamtpakets punktet der Strada DT mit einer Fahrzeit von grob 8 bis 10 Minuten in Abhängigkeit vom Untergrund und der Fahrweise.

Da es gerade bei Einsteigern während der Fahrt auch schon mal etwas grob zur Sache gehen kann, wurde die Aufhängung des Strada DT aus einem etwas flexiblen, aber dennoch sehr bruchfesten Nylonkunststoff gefertigt. Damit sind Querlenkerschäden fast ausgeschlossen, wobei der Rest der Aufhängung in nichts nachsteht, denn an vielen Stellen kommen wartungsfreundliche Pins anstelle von C-Clips zum Einsatz und an allen relevanten Stellen verrichten Kugellager ihren Dienst. Zudem kommen anstelle von einfachen Spurstangen bei den oberen Querlenkern verstellbare Rechts-links-Gewindestangen zum Einsatz. Dadurch kann die Aufhängung an die eigenen Vorlieben, beziehungsweise an den Untergrund angepasst werden.

Noch etwas mehr

Für eine optimale Kraftverteilung verfügt der Strada DT zudem über ein Kegelraddifferenzial pro Achse. Diese nutzen im Inneren jeweils zwei kleine, aus gesintertem Stahl gefertigte Kegelräder zum Lastausgleich. Das große Tellerrad besteht ebenfalls aus Stahl und ist recht grob verzahnt, um auch

beim Einsatz von stärkeren Motoren eine lange Lebensdauer zu gewährleisten. Lobenswert ist die gründliche Bestückung des Getriebes mit Fett, wohingegen andere preiswerte Anbieter gerne mal Öl einsetzen. Dieses verteilt sich allerdings allzu schnell im ganzen Modell und die Schmierung des Getriebes ist nicht mehr sichergestellt.

In der Praxis sehr praktisch ist der Einsatz von 12-Millimeter-Sechskantmitnehmern für die Felgen, denn hierdurch hat der Fahrer eine extrem große Auswahl an unterschiedlichsten Felgen-Reifen-Kombinationen. Daher bietet LRP auf der Basis dieses Chassis noch etliche weitere On- und Offroad-Varianten an. Da viele Bauteile untereinander austauschbar sind, ist auch der Umbau zu einem anderen Modell durchaus möglich. Das generelle Konzept mit der Elektrik auf der einen und dem Akkupack auf der anderen Seite bleibt dabei allerdings erhalten.

CAR CHECK

Maverick Strada DT LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:10

Empfohlener Verkaufspreis: 274,99 Euro

Bezug: Direkt/Fachhandel

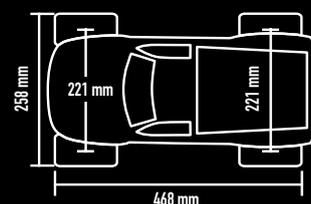
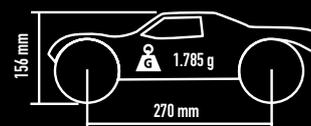
Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Rechts-links-Gewindestangen, komplett kugelgelagert, Zwei-Spider-Differenziale

Benötigte Teile: vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:



HOBBYFAHRER

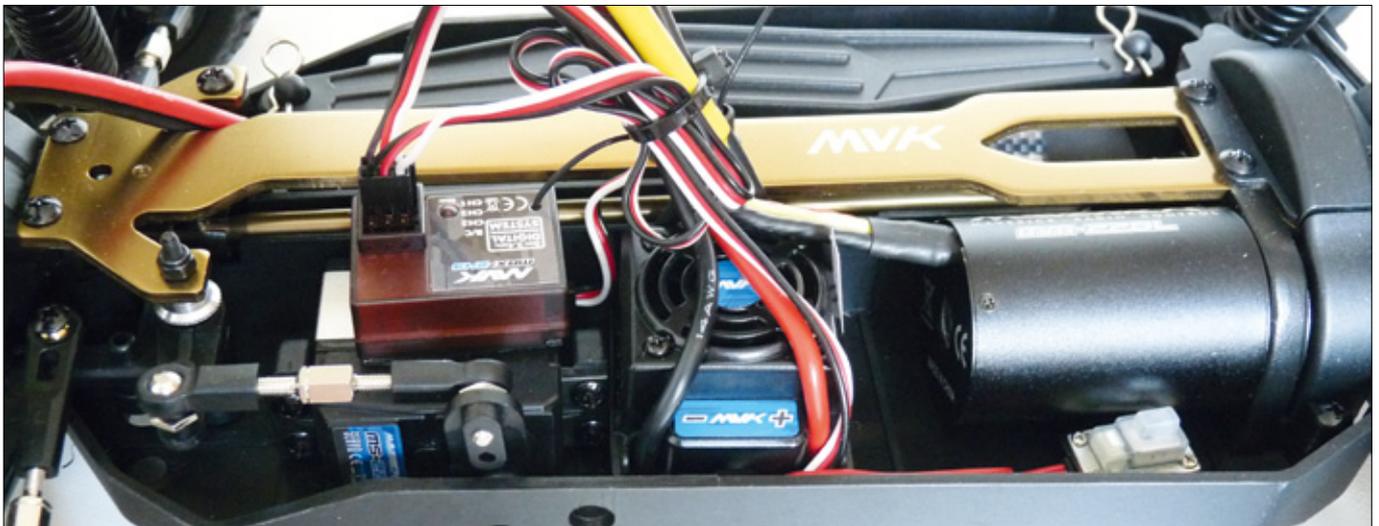




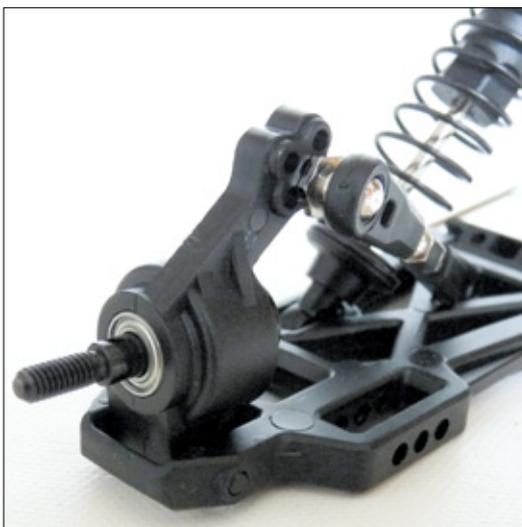
Nach Entfernen der Schutzfolie erstrahlt die Dünenbuggy-Karosserie in vollem Glanz. Viele Details runden das tolle Erscheinungsbild ab und sorgen beim Fahren für eine gediegene Optik



Das Design des Strada DT ist wirklich gut gelungen und der Reservereifen ist aus leichtem Kunststoff gefertigt. Er eignet er sich zwar nicht als Ersatzteil, doch wiegt dafür auch nicht viel



Ein Plastikgetriebeservo mit guter Stellkraft und Geschwindigkeit sowie ein Brushless-Regler von Hobbywing stellen zusammen mit dem komplett abgedichteten Motor die Basis dar. Da die Komponenten gut aufeinander abgestimmt sind, lässt sich das Modell sehr schnell durchs Gelände bewegen



Bis auf an den Dämpferkolbenplatten kommen am gesamten Modell kaum E-Clipse zum Einsatz. Das clevere Design der ineinandergreifenden Bauteile sorgt zudem für eine schnelle Demontage nach nur wenigen zu lösenden Schrauben



Der Einsatz von optionalen LiPo-Akkus ist mitunter nicht ganz einfach, denn die in der Wanne vorhandenen Rundungen erschweren den Einsatz etwas. Vor allem darf die Dicke nicht mehr als 24,5 Millimeter betragen, um dem Modell nochmals spürbar mehr Leistung einzuhauchen



Das Motorritzel und das Hauptzahnrad sind gut durch eine mehrteilige Kunststoffabdeckung vor Schmutz geschützt. Für den Wechsel des Ritzels oder die Spielkontrolle reicht es, den kleineren Teil abzunehmen

Bei Verwendung eines NiMH-Akkuspacks ist die Balance recht ausgewogen, da der Motor und auch der Regler nicht zu den extremen Fliegengewichten zählen. Dies ist eher das Metier des störsicheren 2,4-Gigahertz-Empfängers mit maximal drei Kanälen und integriertem Failsafe. Von den Kanälen werden aber nur die ersten beiden vom beiliegenden Pistolensender angesteuert, wobei die Failsafe-Position beim Senderabgleich mit dem Empfänger eingelernt wird. Wird in diesem Moment der Gashebel

in Neutral-Stellung belassen und die Lenkung ganz nach links oder rechts gefahren, stoppt das Modell im Fall eines Signalverlusts sicher ab. Da beide Kanäle zudem neben der Feintrimmung auch über Servo-reverse und eine Einstellung des maximalen Verfahrwegs verfügen, lässt sich der kompakte Sender rasch an das Modell anpassen. Mit einem Gewicht von nur 344 Gramm ist der Sender extrem leicht und dank seiner Bauform liegt er gut in der Hand – egal ob es kleinere oder größere Hände sind.



Bei den Reifen gibt es ebenfalls keine Überraschung, hier wird auf den weit verbreiteten 12-Millimeter-Sechskantmitnehmer gesetzt. Die eher feste Reifenmischung überzeugt zudem mit einer langen Lebensdauer und die Reifen sind größer als ein üblicher 1:10er-Reifen im Hintergrund

Anzeige

rc-car-online.de

CARSON
MODEL SPORT

CYELINE
Alles inklusive / Sofort fahrbereit!



- Akkus laden,
- Sender an,
- los gehts!

Alles inklusive!



- Technische Details:**
- 4WD - Allradantrieb, komplett montiert
 - Länge: 970 mm, Breite: 400 mm, Gewicht: 7000g
 - 530 mm Standard 1:5 Radstand
 - Leistungsstarkes 20kg Lenkservo, wassergeschützt
 - Lackierte 1:5er Karosserie
 - Mit Fahrzeugdekorsatz
 - 6S / 150A Brushless-Antrieb, wasserfest
 - Inklusive 2x 11,1 V / 3100 mAh, 3S LiPo-Akkus
 - Kompakt Lipo 3A Ladegerät- und -kabel
 - Verklebte On-Road High-Speed Reifen
 - Einstellbare Alu-Öldruckstoßdämpfer
 - Ergonomisch einstellbarer 2.4 GHz Sender,

ab **649,99 €**
Komplettsset mit Fernsteuerung,
zwei Fahrakkus und Ladegerät.

Verschiedene Karosserien zur Wahl!



Painted RTR Ready to Run E Power 4WD 75 km/h



Neben den Rechts-links-Spurstangen gehören Kugellager an allen Stellen und auch großvolumige Öldruckdämpfer zum Standard beim Strada DT. Gut kann man auch die progressive Wicklung der Dämpferfedern erkennen, hiermit werden sowohl kleine Unebenheiten als auch heftige Sprünge gut abgefedert



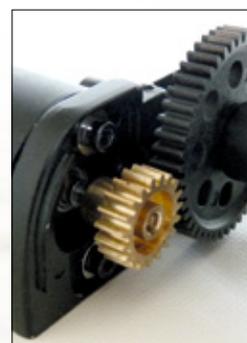
Bei Modellen anderer Anbieter kann der komplette Käfig demontiert werden, nicht so beim Maverick, denn hier sorgt ein Klappmechanismus für die Öffnung der Karosserie nach vorne, um den Akkupack wechseln zu können



Ein kleiner Fauxpas, der dem eher geringeren Preis geschuldet ist, zeigt sich an der Wanne – wenn der Akkuhalter abbrechen sollte, steht leider ein kompletter Wannentausch an, da das Teil nicht einzeln befestigt wird

Das Finale

Der Maverick Strada DT ist einem Wüstenbuggy entlehnt und sollte daher auch auf einem ähnlichen Untergrund zeigen, was er kann. Bedingt durch die spezielle Befestigung der sehr detailreichen Karosserie ist der Akkuwechsel mit etwas mehr Aufwand verbunden. Aufgrund der guten Abdichtung des Motors zum Getriebe, beziehungsweise zwischen Karosserie und Chassiswanne, ist aber ein Einsatz in feinem Pudersand ohne Probleme machbar. Aufgrund der recht hohen Bodenfreiheit und der jederzeit satt einsetzenden Leistung kann der Stada DT gut durch den Sand pflügen, ohne steckenzubleiben. Die progressiven Federn sorgen bei kleineren Unebenheiten für eine rasche Abfederung, wobei bei größeren Sprüngen ein massives Durchschlagen des Chassis gut verhindert wird.



Die grobe 32-DP-Verzahnung sorgt für eine gute Weiterleitung der Motorkraft

„Ein solides Modell ohne Schnörkel.“





Das Akkufach bietet Platz zum Verschieben des Akkus, um die Balance des Modells verändern zu können. Alternativ können auch siebenzellige NiMH-Akkus genutzt werden, um nochmals etwas mehr Leistung zur Verfügung zu haben

Aufgrund der gelungenen Gewichtsverteilung im Modell ist das Modell bei Sprüngen nur leicht hecklastig und landet zuverlässig auf allen Rädern. Die etwas harte Gummimischung sorgte vor allem auf glatten Strecken für guten Griff. Die Reifen haben aufgrund des größeren Profils auch bei Matsch und Dreck keine Probleme, das immerhin knapp 1.800 Gramm schwere Modell sicher in der Spur zu halten. Das Lenkservo ist bei



Der spritzwassergeschützte Regler wiegt inklusive Kabeln immerhin 91 Gramm und wird von Hobbywing gefertigt. Die Software dieses Herstellers ist sehr ausgereift und sorgt für eine sanfte Regelbarkeit des 3.200-KV-Motors

einigen Modellen der Schwachpunkt, wobei dies nicht unbedingt für den Strada DT gilt, denn die Befehle vom Sender wurden schnell und korrekt umgesetzt. Bedingt durch den guten Wirkungsgrad des Brushless-Motors tritt selbst im Hochsommer eine geringe Wärmeentwicklung auf. Daher kann der Strada DT auch über einen längeren Zeitraum ohne Abkühlphasen zwischen den Akkuwechseln betrieben werden.

MEIN FAZIT



Beim Maverick Strada DT lautet das Motto: Stabiles Fahrgestell trifft auf leistungsstarke Elektronik. Diese Kombination ergibt ein solides Modell ohne Schnörkel. Lediglich der Akkupack dürfte gerne etwas mehr Kapazität haben. Trotz härterer Fahrweise ist das Modell aber stabil und haltbar sowie mit einer gediegenden Optik versehen.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Solide Materialqualität
Gute Erreichbarkeit aller Teile
Stimmiges Erscheinungsbild

Mehr Fahrzeit wäre wünschenswert

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 94/79 04 50

www.race-drift.de



www.modellbau-berlin.de

funkzeug

Der RC Car Spezialist

NIBELUNGENSTR 25 / 50354 HÜRT
WWW.FUNKZEUG.DE

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare

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

CAD
Gegen Vorlage dieser Anzeige erhalten Sie den ermäßigten Eintrittspreis von 12€ statt 15€

Faszination Modellbau

Internationale Messe für Modellbahnen und Modellbau

3.-5. November 2017
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/nGwLbjPHD10](https://www.youtube.com/channel/UCnGwLbjPHD10)
Facebook: [facebook.com/faszination.modellbau](https://www.facebook.com/faszination.modellbau)

Jetzt auch mit: www.echtdampf-hallentreffen.de
Facebook: [facebook.com/EchtdampfHallentreffen](https://www.facebook.com/EchtdampfHallentreffen)

21. Echtdampf-Hallentreffen

VERANSTALTER:
Messe Sinsheim GmbH • T +49 (0)7261 689-0 • modellbau@messe-sinsheim.de

CAD

WWW.DRONES-MAGAZIN.DE DRONES

SAND IN SICHT



Text und Fotos:
Oliver Tomn

Leichtgewicht mit Brushless-Power

Wüsten- oder Desert-Buggys zählen zu den Klassen im RC-Car-Sport, die speziell in der jüngeren Vergangenheit viele Anhänger finden konnten. Sie richten sich speziell an Piloten, die abseits von Rennstrecken und Wettbewerben lieber Äcker und Kieskuhlen unsicher machen. Exakt diese Zielgruppe hat Hobbytech mit dem neuen DB8SL im Auge.

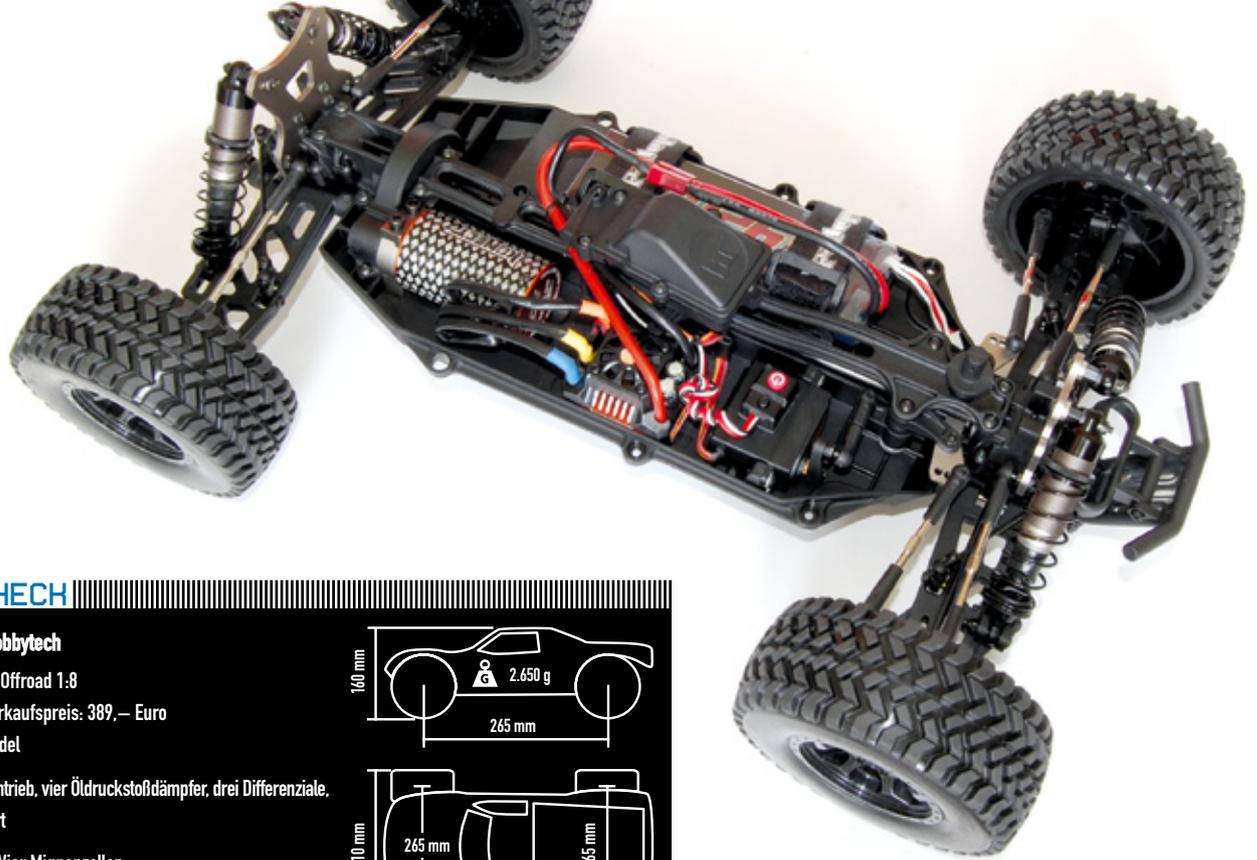
Bei der Begutachtung eines Desert Buggys stellt sich zuallererst die Frage, was ein Offroader dieser Sparte eigentlich alles mitbringen muss. Da es mit ihm häufig durch grobes Gelände geht, stehen üppige Federwege und viel Bodenfreiheit ganz oben auf der Anforderungsliste. Dazu kommt adäquate Motorpower und natürlich darf eine packende Optik nicht fehlen – das Auge fährt schließlich mit. Im Gegensatz zu klassischen Wettbewerbsbuggys, bei denen die Performance das wichtigste Kriterium darstellt, darf ein Desert Buggy also durchaus über Merkmale verfügen, die eher optische als technische Vorzüge mitbringen.

Sichtprüfung

Dass man bei Hobbytech die Sache mit der coolen Optik durchaus ernst nimmt, zeigt sich bereits auf den ersten Blick. Der DB8SL wird in RTR-Ausstattung ausgeliefert, also fahrfertig aufgebaut und mit (mehr oder weniger) allen Komponenten bestückt, die man für die ersten Fahrten braucht. Dazu zählt auch die bereits einsatzfähig ausgeschnittene und lackierte Karosserie. Diese verfügt neben den gängigen Merkmalen einer Desert-Buggy-Haube über diverse Zusatzfeatures. Statt sie einfach vom Chassis abzuheben, wird sie über ein Scharnier nach hinten geschwenkt. Durchaus eine spannende Lösung, die in diesem Fall aber auch ihre Tücken hat.

Probiert man die Karo nach hinten zu schwenken, bleibt man schon bei der Hälfte des Wegs stecken. Grund dafür sind Kabelleitungen, die von der Empfängerbox zur Oberseite der Lexanhaube verlaufen. Dort versorgen die Kabel insgesamt vier LED-Scheinwerfer mit Strom. Eigentlich keine Hürde, schließlich wird es irgendwo eine Steckverbindung geben, damit man die Karosserie gänzlich umschwenken kann. Doch weit gefehlt. Um die Kabel zu lösen, muss jedes Mal die Empfängerbox aufgeschraubt und dort der Kabelstecker gezogen werden. Natürlich ein unverhältnismäßig großer Aufwand, nur um eine Karosserie zu demontieren.

Diese Panne verwundert umso mehr, wenn man betrachtet, wie viel Mühe sich Hobbytech ansonsten bei der Gestaltung der Haube gegeben hat. Zwei angedeutete Fahrerfiguren verfeinern die realistische Note. Ein robuster Kunststoff-Käfig dient als Grundlage



CAR CHECK

DB8SL Hobbytech

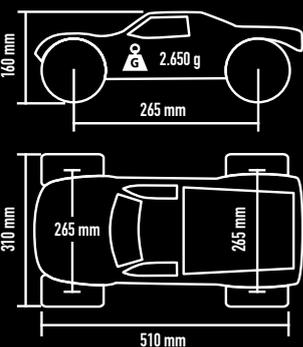
Klasse: Elektro-Offroad 1:8
 Empfohlener Verkaufspreis: 389,- Euro
 Bezug: Fachhandel

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

Benötigte Teile: Vier Mignonzellen

Erfahrungslevel: 

FORTGESCHRITTENE

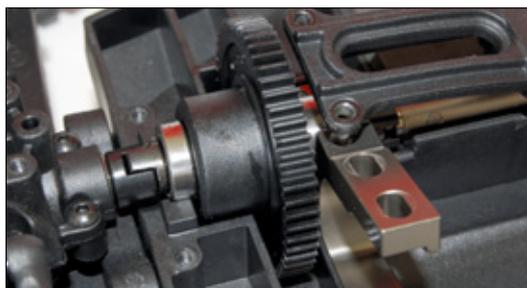


Vor der ersten Fahrt gibt es eigentlich nur noch wenig zu tun. Wie es sich für ein RTR-Modell gehört, wird der Hobbytech komplett montiert und mit Komponenten bestückt ausgeliefert

und schützt die Komponenten auf dem Chassis vor Schlägen und Stößen. Und natürlich ist eine Steckverbindung zum Trennen der Beleuchtungskabel schnell nachgerüstet. Trotzdem ist es überraschend, dass sie werkseitig offensichtlich übersehen wurde.

Unter der Oberfläche

Nach dem Abbauen der Karo offenbart der Wüstenbuggy seine technischen Finessen. Als Antrieb dient ein sensorloser Brushless-Motor mit einer nominellen Drehzahl von 2.750 Umdrehungen pro Minute und pro Volt. Ihm zur Seite steht ein aktiv gekühlter Fahrregler,



Eine durchaus interessante Konstruktion beherbergt das mittlere Differential. Mit ihm lässt sich die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse einstellen



Mit seinen 4.200 Milliamperestunden Kapazität ist der 3s-LiPo alles andere als nur eine Alibi-Dreingabe. Vielmehr lässt er sich vollwertig nutzen

der laut Aufschrift 80 Ampere Dauerstrom verträgt. Die Verwendung eines sensorlosen Systems in einem Desert Buggy erscheint durchaus sinnvoll. Zwar weist die Technologie im Vergleich zu sensorbasierten Antrieben speziell bei niedrigen Drehzahlen ein etwas größeres Ansprechverhalten auf. Dafür benötigt der Motor keinen Platz für eine Sensoreinheit, sodass seine volle Baulänge zur Kraftgewinnung genutzt werden kann. Darüber hinaus wird kein fehleranfälliges Sensorkabel benötigt.

In Sachen Eingangsspannung verlangt der Regler nach einem LiPo-Akku mit zwei oder drei in Reihe geschalteten Zellen. Passend dazu hat Hobbytech einen 3s-LiPo mit einer Kapazität von 4.200 Milliamperestunden mit ins Paket gegeben. Multipliziert man die reale Spannung des Akkus, nämlich 12,6 Volt, mit den 2.750 Umdrehungen pro Minute und pro Volt des Motors, so erhält man exakt 34.650 Umdrehungen pro Minute. Ein Ergebnis, das durchaus sportliche Fahrleistungen erhoffen lässt.

Doch noch eine weitere Erkenntnis drängt sich auf: 3s-Antriebe mit Motoren-Leerlaufdrehzahlen im Bereich der genannten 2.750 Umdrehungen pro Minute und pro Volt bilden eigentlich keine typische Antriebskombo für einen als Maßstab 1:8 deklarierten Buggy wie den DB8SL. Vielmehr kommen sie viel häufiger in den größeren 1:10er-Klassen wie zum Beispiel den Short Course-Trucks vor. Der Technologie-Übergang von 1:8er-Buggy zu 1:10er-Short Course ist dabei als fließend zu betrachten. Gute Hinweise geben jedoch Indizien wie die verwendeten Materialstärken sowie die Baugröße einzelner Komponenten – und genau hierdurch wird auch der DB8SL seine eigentliche Abstammung enttarnen.

Wo kommst Du her?

Als Basis dient dem DB8SL ein Wannenchassis aus faserverstärktem Kunststoff, auf dem die zentralen Komponenten ihren Platz finden. Da es beim Offroad-Heizen generell und mit einem Desert Buggy im Speziellen ordentlich zur Sache geht, sollen vier Öldruckstoßdämpfer aus Aluminium mit besonders langen Federwegen für Ruhe im Auto sorgen. Sie verbinden die langen unteren Querlenker mit robusten Aluminium-Dämpferbrücken, wobei an beiden Enden jeweils unterschiedliche Befestigungspunkte zur Verfügung stehen.

Die Funktion der oberen Querlenker übernehmen stählerne Rechts-links-Gewindestangen. Zusammen mit den Spurstangen gleicher Grundbauweise lassen sich so Spur und Sturz stufenlos einstellen. Darüber hinaus bietet auch die zentrale Lenkplatte des Wüstenbuggys unterschiedliche Bohrungen, mit denen die Spurstangenwinkel angepasst und damit der Ackermannwinkel festzulegen ist. Werkseitig verbaute Stabilisatoren aus Stahl sorgen an beiden Achsen dafür, dass der DB8SL in Kurven nicht zu stark wankt. Alles in allem ein Fahrwerk, das durchaus für höhere Aufgaben gewappnet scheint.



Sandböden bilden das ideale Terrain für den DB8SL. Wie könnte es bei einem Wüstenbuggy auch anders sein?

Gleiches gilt für den Antriebsstrang. Stählerne Knochenwellen an der Hinterachse und Stahl-CVDs vorne verteilen die Antriebspower sicher zu den Rädern. Um Drehzahlunterschiede zwischen den Rädern und den Achsen auszugleichen, verfügt der Hobbytech über insgesamt drei Kegelrad-Differenziale. Damit ist alles vorhanden, was man für eine optimale Offroad-Orgie benötigt. Darüber hinaus verwandelt sich eine Vorahnung in eine Erkenntnis: Praktisch alle genannten Baugruppen entsprechen in Größe, Materialstärke und Bauweise viel eher den Merkmalen von allradgetriebenen Short Course-Trucks im Maßstab 1:10 als denen eines 1:8er-Buggys. Der DB8SL ist ein respektabel aufgepumpter 1:10er, daran lässt sich nicht rütteln.

Doch das muss nicht zwingend ein Nachteil sein. Die filigraneren Komponenten tragen nämlich zu dem Aspekt bei, dem der DB8 das Kürzel „SL“ in seinem Namen verdankt. Es steht für „Super Light“, also super leicht, und spielt auf das niedrige Gesamtgewicht des Offroaders an. Dieses fällt mit gerade einmal 2.650 Gramm – fahrfertig inklusive 3s-LiPo – deutlich geringer aus als die gängigen 3,5 Kilogramm von 1:8er-Buggys. Fahrdynamisch kann das bekanntlich ein großer Vorteil sein – und genau das wollten wir in der Praxis herausfinden.

Feldversuch

Nach der Fotosession auf einer Rennstrecke ging es zum richtigen Heizen mit dem DB8SL in ein weitläufiges Gebiet, auf dem vornehmlich Sand unterschiedlicher Ausprägung den Bodengrund bildet. Für einen RC-Wüstenbuggy also so etwas wie sein natürliches Verbreitungsgebiet. Zum Steuern legt Hobbytech dem Wüstenbuggy mit der KT2S eine Colt-Funke bei, die im 2,4-Gigahertz-Verfahren arbeitet und über alle notwendigen Basisfunktionen wie Servoumkehr und Trimmung verfügt. Das Gehäuse des Senders macht optisch einen durchaus brauchbaren Eindruck und fasst sich auch so an. Enttäuschend ist allerdings die Tatsache, dass das Lenkrad lediglich in Form eines schnöden Plastikrings ohne jede Griffauflage umgesetzt wurde.



Über Schönheit lässt sich sicherlich streiten, aber mit Ausnahme des einfachen Plastikrings zum Lenken ist die 2,4-Gigahertz-Coltfunke durchaus okay



Rechts-links-Gewindestangen ermöglichen die stufenlose Abstimmung von Spur und Sturz. Serienmäßige Stabilisatoren reduzieren Wankbewegungen des Chassis speziell in Kurven



Speziell an der Vorderachse liegen die langen, mit Silikonöl befüllten Aluminium-Stoßdämpfer relativ flach. Dadurch ergibt sich ein recht weiches Setup, das auch im groben Gelände eine gute Figur macht



Selbst an unterschiedliche innere Aufnahmepunkte der Spurstangen wurde gedacht. Dadurch lässt sich der Ackermannwinkel der Lenkung justieren. Ein Setup-Feature, das eindeutig aus dem Wettbewerbsbereich stammt



80 Ampere Dauerstrombelastung verträgt der serienmäßige Fahrregler. Für ein leichtes Modell wie den DB8SL ein angemessener Wert

Schon auf den ersten Metern zeigte der Wüstenbuggy, dass die Erwartungen an seinen Antrieb keineswegs in einer Enttäuschung enden würden. Schon leichte Züge am Gashebel ließen Sand und Dreck fliegen, dass es eine Freude war. Die langen Federwege lieferten die erhoffte Performance und bügeln auch tiefere Löcher problemlos aus. So ging es mit Vollspeer über flache Areale, steile Hügel hinaus und schließlich – wie könnte es anders sein – ohne Rücksicht über steile Absprünge hoch in die Luft, wo der DB8SL mit Ausnahme eines etwas großen Wendekreises ebenfalls ein tadelloses Handling bewies.

Mit einigen Setup-Eingriffen wie Anpassungen der Bodenfreiheit und etwas mehr Hinterradsturz ließ sich die Leistungsfähigkeit sogar noch steigern. Wirklich Einbußen gegenüber einem „echten“ 1:8er waren nur dann zu verzeichnen, wenn es mit voller



Für den richtigen Schub im Gelände sorgt ein sensorloser Brushlessmotor mit 2.750 Umdrehungen pro Minute und pro Volt. In der Praxis ging es mit ihm ordentlich zur Sache

Geschwindigkeit über besonders holperige Abschnitte ging. In solchen Szenarien bringt ein erhöhtes Fahrzeuggewicht ein spürbares Plus an Stabilität, mit dem der DB8SL nicht aufwarten konnte. Und dennoch: In der Summe seiner Eigenschaften fielen solche Schwächen nur als Randerscheinung auf.

Wer sich für den Wüstenbuggy von Hobbytech entscheidet, dem muss klar sein, dass es sich bei ihm klar um einen aufgerüsteten 1:10er-Offroader handelt. Obwohl die Übergänge zwischen den Maßstäben je nach Fahrzeugklasse fließend sind, kann ein Modell wie der DB8SL die Fahrstabilität eines 1:8er-Buggys nicht erreichen. Davon ab leistet er sich wenig Schwächen. Er geht ab wie Schmitts Katze, lässt sich durch jede Kieskuhle prügeln und fällt nicht gleich auseinander, wenn er mal irgendwo einschlägt. Viel mehr kann man doch eigentlich nicht verlangen.



MEIN FAZIT



Der DB8SL war das erste Modell von Hobbytech, das ich in meiner Eigenschaft als Fachredakteur testen durfte. Er bietet eine Kombination aus gängigen Konstruktionen und eigenständigen technischen Merkmalen, sodass er kaum Gefahr läuft, in der grauen Masse des RC-Car-Markts zu verschwinden. Auch, wenn noch nicht jedes Detail wie die steckerlose Verkabelung der LED-Scheinwerfer komplett ausgereift scheint, so liefert Hobbytech insgesamt doch einen gelungenen Wüstenbuggy mit ordentlich Dampf ab.

Oliver Tonn
Fachredaktion CARS & Details

Gelungene Optik
Gute Teilequalität
Niedriges Gewicht
Sehr gute Fahrleistungen

Nervige Karosseriebefestigung
Großer Wendekreis



„Hügel und Sprünge stellen den Offroader vor keinerlei Probleme. Im Gegenteil – dann wird's erst richtig lustig.“



MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE



AMTLICHER START

Text und Fotos:
Oliver Tonn



Monstertruck für Frischlinge

Die Einsteiger-Klasse zählt zu den am härtesten umkämpften Sparten im RC-Car-Sport. Unzählige Hersteller und diverse Eigenmarken von Elektronik- und Modellbau-Handelsketten schaffen eine überquellende Auswahl unterschiedlicher Modelle. Kein einfaches Terrain also, in dem Absima mit seinem neuen AMT 2.4 RTR an den Start geht.

Dass Hobbyeinsteiger eine lukrative Zielgruppe bilden, liegt auf der Hand. Sie sind meist unbefangen in ihren Präferenzen und lassen sich damit leicht für eine bestimmte Marke begeistern – idealerweise auch über den Rookie-Status hinaus, wenn es um den Erwerb der hochwertigeren und damit natürlich teureren RC-Cars für Fortgeschrittene und Profis geht. Darüber hinaus lässt sich mit RTR-Cars aufgrund ihrer relativ geringen Herstellungskosten ordentliches Geld verdienen, genauso wie mit Tuningteilen, die früher oder später auf quasi jeder Wunschliste eines RTR-Piloten auftauchen.

Quadratur des Kreises

Doch bevor ein Hersteller seine RTR-Modelle auf den Kunden loslässt, gibt es bei der Herstellung einige Herausforderungen zu bestehen. Wichtig ist eine adäquate Preisgestaltung bei gleichzeitig ordentlicher Produktqualität. In Zeiten des Internets verbreitet sich der negative Ruf einer Schrottmühle wie ein Lauffeuer und besiegelt damit deren Schicksal. Nicht zu teuer, aber trotzdem funktional heißt das Motto. Speziell in dem Bereich, in dem der AMT 2.4 antritt, alles andere als eine leichte Aufgabe.

Mit einem Kampfpfeis von etwa 150,- Euro reiht er sich in der niedrigsten Preisregion für ernsthaften, ambitionierten RTR-Modellbau abseits jeden Beigeschmacks eines Spielzeugs ein. Der AMT 2.4 baut auf der zweiten Generation von Absimas Hot-Shot-Basis im Maßstab 1:10 auf und geht in der Einstiegs-Version mit einem einfachen Bürstenantrieb an den Start. Eine Variante mit einem stärkeren Brushless-System ist ebenfalls erhältlich. Dafür jedoch muss der Interessent deutlich tiefer in die Tasche greifen.

Klar ist: Wunderdinge lassen sich von einem konventionellen elektrischen Bürstenmotor nicht erwarten. Doch es gibt auch gute Nachrichten, denn Absima spendiert dem AMT 2.4 statt einer einfachen „540er-Büchse“ ein größeres 550er-Triebwerk, das auf einen zusätzlichen Leistungsschub hoffen lässt.

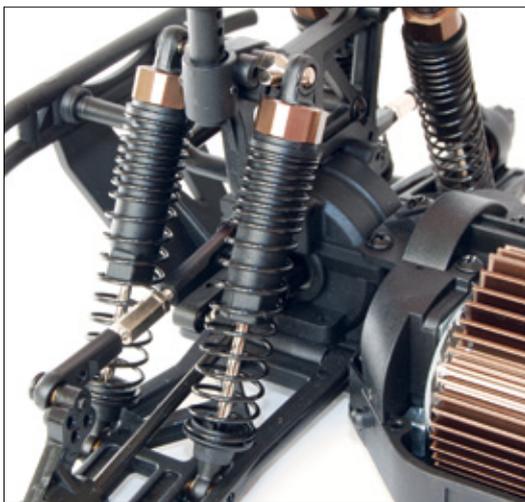


EXKLUSIVES VIDEO UNTER
WWW.CARS-AND-DETAILS.DE



„Das werkseitig abgestimmte Fahrwerk ließ das Monstertypische Wanken des Aufbaus in Kurven nicht allzu weit ausufern. Das kommt der Fahrpräzision durchaus entgegen.“

Damit der Motor auch im Gelände einen kühlen Kopf behält, wurde ihm werkseitig ein passiver Aluminium-Kühlkörper aufgesetzt. Gleiches gilt für den dazugehörigen Fahrregler, der darüber hinaus wasserabweisend abgedichtet wurde. Die eine oder andere buchstäbliche Spritztour durch flache Pfützen oder auf feuchtem Untergrund dürfte damit kein Problem darstellen. Tauchfahrten im nächsten Badesees sollte man hingegen unbedingt vermeiden. Selbst wenn der Regler eine solche übersteht, was eher unwahrscheinlich ist – Motor und Akku werden es garantiert nicht schaffen.



Insgesamt acht Öl-druck-Stoßdämpfer bügeln den Untergrund während der Fahrt glatt. Mittels unterschiedlich dicker Silikonöle lassen sie sich in ihrem Dämpfungsverhalten abstimmen

Starten, nicht warten

Zu den großen Stärken von RTR-Paketen zählt es, dass man in der Regel zügig nach dem Auspacken mit dem Fahren beginnen kann. In der einfachsten Ausführung des AMT 2.4 liegen dem Lieferumfang weder ein Akku, noch das dazugehörige Ladegerät bei. Macht nichts, beide werden in RTR-Paketen meist in einer derart überschaubaren Qualität mitgeliefert, dass sie ohnehin innerhalb kürzester Zeit gegen hochwertigere Ausführungen getauscht wurden. In unserem Fall hielt ein klassischer NiMH-Akku mit nominellen 7,2 Volt Spannung und einer Kapazität von 5.000 Milliamperestunden Einzug, der für den 550er-Motor sowie die restliche Elektronik mehr als genug Strom zur Verfügung stellte.

Apropos restliche Elektronik: Neben einem sehr einfachen Lenkservo verfügt der AMT 2.4 über ein RC-Duo aus Empfänger und Colt-Fernsteuerung, das – wie der Name des Modells schon suggeriert – im modernen 2,4-Gigahertz-Band arbeitet. Dabei ist die Antenne des unaufgeregten, aber funktionalen Handsenders vollständig in dessen Gehäuse integriert. Die Zeiten von meterlangen Teleskopantennen aus Metall sind längst passé. Gleiches gilt für mögliche Kanalüberschneidungen früherer AM- und FM-Anlagen. Waren zwei Piloten mit den gleichen Quarzen am Start, musste immer einer warten, bis der andere mit dem Fahren fertig war.

CAR CHECK

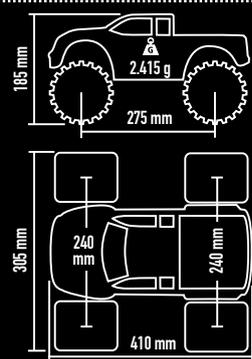
Hot Shot AMT 2.4 Absima

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 149,95 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
Allradantrieb, vier Öl-druckstoßdämpfer, Radlagerung mit Messingbuchsen

Benötigte Teile:
Antriebsakku, vier Mignonzellen, Ladetechnik

Erfahrungslevel:

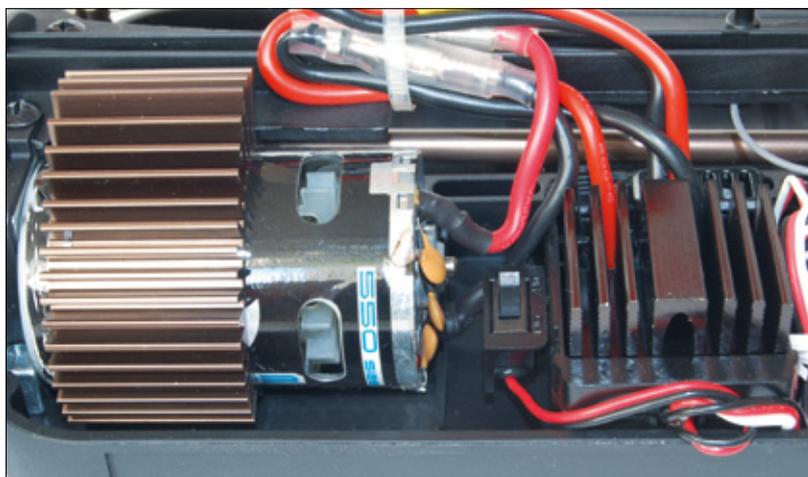


Vor der ersten Ausfahrt gibt es nicht mehr viel zu erledigen, denn der Absima-Truck wird RTR-typisch fahrfertig ausgeliefert



**GEWINN
MICH!**
Alle Infos auf
Seite 73

Mit der Entwicklung und dem Siegeszug der 2,4-Gigahertz-Technologie wurden Quarze vollständig überflüssig. Je nach Umsetzung, erlauben moderne 2,4-Gigahertz-Anlagen den gleichzeitigen Betrieb von bis zu 80 Modellen und mehr, ohne dass irgendwelche Abstimmungen unter den Fahrern vorgenommen werden müssen. Damit zählt die 2,4-Gigahertz-Technologie zu den größten und wichtigsten technischen Fortschritten im RC-Sport der letzten Jahre. Erfreulich, dass sie mittlerweile auch im unteren RTR-Preissegment zum Standard gehört.



Seit der flächendeckenden Verbreitung von Brushless-Systemen kommt die konventionelle Bürsten-Technologie eigentlich nur noch bei Budget-Modellen zum Einsatz. Mit ihr lassen sich keine Geschwindigkeitsrekorde erzielen, aber doch adäquate Fahrleistungen abrufen wie im Falle des 550er-Absima-Motors



Absimas Colt-Fernsteuerung mit der Bezeichnung CR2S.v2 ist eine gute Bekannte in der Testredaktion, die bei vielen RTR-Modellen des Herstellers mitgeliefert wird. Sie verrichtet einen unauffälligen, soliden Job und bietet die Einstellmöglichkeiten, die man am Anfang braucht



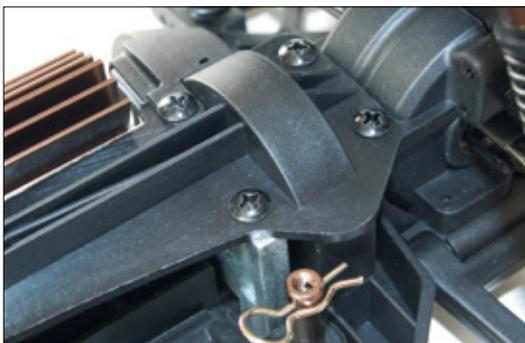
Die Pickup-Haube aus Lexan trägt ihren Teil zum Monstertruck-Style bei

Tracktest

Um den 1:10er-Monstertruck auf Herz und Nieren zu prüfen, ging es mit ihm in ein abgelegenes Areal mit diversen unterschiedlichen Untergründen wie Sand, Kies, Rasen und Lehm. Neben offenen Bereichen fanden sich auch einige hügelige Abschnitte zum

Klettern und Springen. Also alles dabei, was das Herz eines Monstertruckfans begehrt. Zum Einstieg ging es über eine offene Fläche mit Granulatboden, der wenig Traktion aufzubieten hatte.

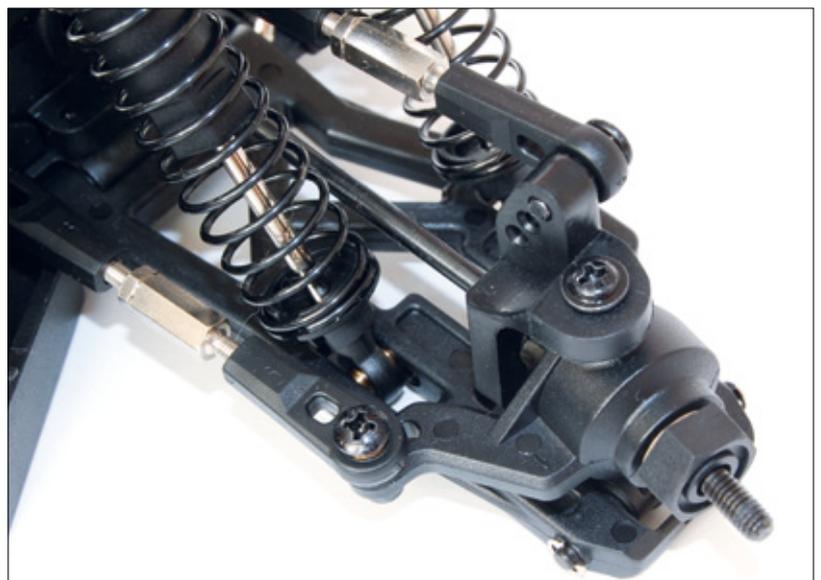
Hier erwies sich das Antriebssystem des AMT 2.4 als hilfreich, denn der Offroader verfügt über einen permanenten Allradantrieb. Im Gegensatz zu Hecktrieblern erzeugt die auf vier Räder verteilte Motorkraft deutlich mehr Grip, was speziell Hobbyneulingen entgegenkommt. In Sachen Fahrleistungen überraschte das Testmodell durchaus positiv, denn trotz des einfachen Bürstenantriebs produziert der Truck genug Drehmoment, um auch am Hang nicht schlappzumachen. Angst vor Schäden muss der AMT-2.4-Besitzer trotzdem nicht haben, denn der Truck ist werkseitig mit einem stabilen Antriebsstrang aus Metall ausgerüstet.



Hauptzahnrad und Motorritzel sitzen unter einer verschraubten Kapselung. Das ist auch besser so, denn die Karosserie bietet im harten Gelände kaum Schutz vor eindringenden Fremdkörpern



Mächtige Walzen mit V-Profilen gehören zu einem Monstertruck wie das Salz zur Suppe



Mit den Rechts-links-Gewindestangen lassen sich Spur und Sturz justieren. Die C-Hub-Lenkung ist robust und funktional. Generell fallen die Kunststoffteile der Aushängung eher weich aus, damit sie sich bei Überschlügen oder Crashes schadensfrei biegen statt zu brechen

MEIN FAZIT

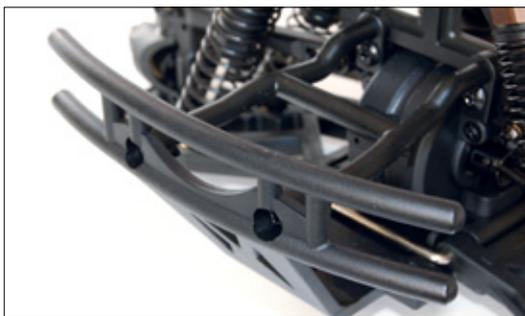


Geld regiert die Welt – diese eiserne Regel gilt auch im RC-Car-Sektor. Wie in vielen anderen Geschäftszweigen, gehört es auch in dieser Branche zum absoluten Pflichtprogramm, Kunden durch eine besonders attraktive Preisgestaltung für sich zu gewinnen. Allerdings darf man dabei die technische Komponente nicht zu sehr zurückstellen, sonst geht die Sache gewaltig daneben. Der AMT 2.4 ist ein gutes Beispiel dafür, was die moderne RC-Car-Technologie im unteren Preisbereich zu leisten im Stande ist: Nicht ohne Einbußen und Schwächen, aber doch robust, kräftig und aufregend genug, um jede Menge Spaß zu machen.

Oliver Tonn
Fachredaktion CARS & Details

Geile Monstertruck-Optik
Robuste Konstruktion
Ordentliches Drehmoment

Karosserie seitlich zu kurz
Radantriebswellen können verkannten



Jeweils ein Kunststoff-Rammer vorne und hinten absorbieren mögliche Aufprallenergie

Nach den offenen Arealen sollte es nun etwas ruppiger werden. Locker erklimm der Monstertruck einige Hügel und Anstiege im Stile einer Bergziege. Also mit etwas mehr Speed über die Hügelkuppe und schon ging es mit einem Satz durch die Luft. Doch bei der darauf folgenden Landung zeigte sich ein etwas ungewöhnliches Bild: Statt die Aufprallenergie satt aufzufangen, federte das Fahrwerk sichtbar nach. Dies war durchaus überraschend, denn schließlich ist der AMT 2.4 mit insgesamt acht Öldruckstoßdämpfern bestückt. Diese hatten bei der Tischprobe einen sehr ausgewogenen, gut abgestimmten Eindruck hinterlassen. Woher also dieses ungewöhnliche Fahrbild bei der Landung?

Die Angelegenheit bedurfte durchaus einer genauen Durchsicht, bevor die Problematik erkannt werden konnte. Die langen, robusten Stahlantriebswellen verkanten beim Einfedern mit ihren radseitigen Mitnehmern und stören die Aufhängung dabei, vollständig sauber einzutauchen. Eine kurzfristige Lösung ohne größere Eingriffe war nicht in Sicht, sodass man schlichtweg mit diesem Phänomen leben muss. Dabei handelt es sich zwar nicht um eine wirkliche Spaßbremse, aber dennoch eine eindeutige konstruktive Schwäche des Modells, die speziell bei der

Monstertruck-Ausführung mit ihren großen Rädern, der erhöhten Bodenfreiheit und den daraus resultierenden langen Einfederwegen zum Tragen kommt.

Und wo wir grad bei Schwächen sind: Die schick lackierte und robuste Pickup-Karosserie des AMT 2.4 weiß optisch absolut zu gefallen. Allerdings fallen die seitlichen Bereiche derart kurz aus, dass sie nicht annähernd bis an das faserverstärkte Chassis aus Kunststoff heranreichen. Die Folge: Staub, Sand und Steinchen haben freien Zugang zu den Komponenten auf dem Chassis. Zwar sind gefährdete Bereiche des Antriebsstrangs wie Motorritzel und Hauptzahnrad durch eine Kapselung geschützt, aber es wäre dennoch besser, wenn Schmutz und Staub gar nicht erst in ihre Nähe kämen.

Spaßfaktor

Hand aufs Herz: Dass 1:10er-RTR-Modelle dieser Preisklasse auch Schwächen haben, ist kein Geheimnis und kann auch nicht überraschen. Die entscheidende Frage bei ihnen ist immer, ob man mit ihnen Spaß haben kann, ohne dass ständig etwas kaputt geht. Beim AMT 2.4 lässt sich die Frage klar beantworten: Man kann! Funke und Fahrleistungen sind absolut okay, die Performance passt und wenn der Monstertruck mal einen dreifachen Salto über ein Hindernis schlägt, fällt er nicht gleich auseinander.

Es gilt, mit realistischen Vorstellungen an einen Monstertruck wie den AMT 2.4 heranzugehen. Er will sich speziell an die Belange von Hobbyeinsteigern richten. Profi-Piloten erwarten mehr Speed und mehr Setup-Optionen, sind sich aber auch darüber im Klaren, dass sie dafür ein Vielfaches des Preises unseres Testmodells ausgeben müssen. Wer schauen will, ob der RC-Car-Sport das richtige Hobby für ihn ist oder einfach mal ein paar Runden auf dem nächsten Feldweg drehen will, der ist mit dem AMT 2.4 gut beraten.

«««



„Mit genügend Schwung lässt sich der AMT 2.4 problemlos in luftige Gefilde treiben.“



HOT SHOT AMT 2.4 VON ABSIMA GEWINNEN

Die Einsteiger-Klasse zählt zu den am härtesten umkämpften Sparten im RC-Car-Sport. Unzählige Hersteller und diverse Eigenmarken von Elektronik- und Modellbau-Handelsketten schaffen eine überquellende Auswahl unterschiedlicher Modelle. Kein einfaches Terrain also, in dem Absima mit seinem neuen AMT 2.4 RTR an den Start geht. Doch der Monstertruck im Maßstab 1:10 ist ein gutes Beispiel dafür, was die moderne RC-Car-Technologie im unteren Preisbereich zu leisten im Stande ist. Er bereitet dank kompletter Ausstattung und solider Bauweise viel Fahrspaß – nicht nur für Einsteiger, sondern auch für Fortgeschrittene.

Wir verlosen einen Hot Shot AMT 2.4 von Absima als RTR-Paket. Zum Lieferumfang gehört das fertig aufgebaute Modell samt Fernsteuerung, Akku und Ladegerät. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 24.10.2017 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.



Auflösung Heft 09/2017

Der Gewinner des Cage-R von Ripmax, den wir in Ausgabe 09/2017 verlost haben, ist **Uwe Roski** aus Dormagen.

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

Aus welcher Absima-Modellreihe stammt der AMT2.4?

- A Hot Fuzz
- B Shot Gun
- C Hot Shot

CD117

Frage beantworten und Coupon bis zum 24. Oktober 2017 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 11/2017
Hans-Henny-Jahnn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 24. Oktober 2017 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen

Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

Redaktion
Hans-Henny-Jahnn-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
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistentz
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlen,
Andreas Briesemeister,
Patrick Garbi, Ivo Gersdorff,
Dieter Jaufmann, Thomas Strobel

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

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich.
Direktbezug über den Verlag

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

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

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 12/2017 erscheint am 10.11.2017.

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
27.10.2017

Dann berichten wir unter
anderem über ...



... den kleinen Spaßmacher Q32 Trophy Truggy
von HPI Racing, ...



... geben Einsteiger-Tipps
für den Bau von RC-Cars ...



... und testen die Offroad-Qualitäten des BX8SL
von Hobbytech.

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

APPS FÜR MODELLBAUER

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



Berlinski RC



CARS & Details



copter.eu



DMFV-News



DRONES



Graupner



HORIZON HOBBY



Modell AVIATOR



Modellbau Lindinger



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



RC-Heli-Action



Ripmax



SchiffsModell



TRUCKS & Details



Vario Helicopter



XciteRC NEWS



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





schweighofer
 MODELLSPORT fly.drive.tune.

14
SEPT



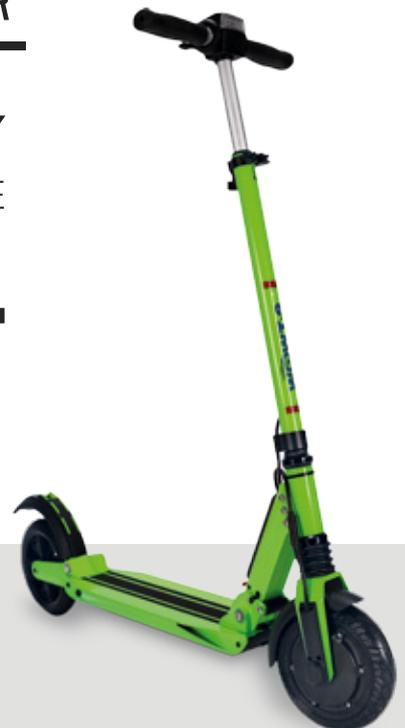
STORE OPENING MÜNCHEN

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



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

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



* AUF ALLE LAGERNDEN PRODUKTE, SOLANGE DER VORRAT REICHT, NUR GÜLTIG VOM 14.09. - 16.09.2017, NICHT GÜLTIG AUF ONLINE EINKÄUFE.

