



CARS & DETAILS



ANDROID APP ON Google play

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

GEWINNSPIEL:

Erhältlich im App Store



HOL' DIR DAS TITELMODELL NACH HAUSE

QR-CODE SCANNEN UND DIE KOSTENLOSE KIOSK-APP VON CARS



Das kann das neue Rundumsorglopaket von Ripmax

CROSSE-OVER



Ausgabe 12/2016
Dezember 2016
16. Jahrgang

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



17 SEITEN

Short-Course-Special:

HPI JUMPSHOT SC
VON LRP ELECTRONIC
AMEWI BRUSHLESSET FÜR
SHORT-COURSE-TRUCKS
LANGZEITTEST:
ARRMA SENTON 6S



WELTMEISTER-ANWÄRTER
Team Assos aktueller Onroader im Test

AMX RACING

BRUSHED

2.4GHz
RADIO SYSTEM

FOUR WHEEL DRIVE
4WD
MAXIMUM TRACTION ON ANY SURFACE

Allradantrieb, gekapseltes Getriebe, hochelastische und shockresistente Bauteile, ein flexibles Chassis und ein leistungsstarker Motor - damit ist die perfekte Kombination für heiße Rennen, sowie für hohe und coole Sprünge gefunden worden.

Die einfache Handhabung und die saubere Verarbeitung versprechen wenig Wartungsarbeiten und eine lange Lebensdauer.

Die digitale und proportionale 2,4 GHz Pistolenfernsteuerung ist zeitgemäß und arbeitet störungsfrei.



M 1:10

22208

One Ten

Maße (LxBxH): 39 x 25 x 14,6 cm

Motor: RC540 brushed

Radstand : 270mm

Bodenfreiheit: 18mm

Raddurchmesser: 88mm

Radbreite: 34F / 41R

Übersetzung: 1:8.8

Akku : Ni-Mh

UVP 139,00 €



M 1:12

22209

Evo FM

Maße: (L x B x H): ca. 34 x 28 x 15,8 cm

Motor: brush (Bürsten-) Motor RC390

ESC: 80A

Höchstgeschwindigkeit: ca. 33 km/h

Radstand: 240 mm

Radbreite: 48 mm

Raddurchmesser: 98mm

Bodenfreiheit: 50mm

Vier-Rad-Einzelradaufhängung

Akku: 2 x je 3.7V, Li-Ion 1100mAh

Servo: 2,2kg, (19g)

UVP 99,00 €



M 1:12

22210

Evo FT

Maße: (L x B x H): ca. 37 x 28,5 x 13,0 cm

Motor: brush (Bürsten-) Motor RC390

ESC: 80A

Höchstgeschwindigkeit: ca. 33 km/h

Radstand: 240 mm

Radbreite: 48 mm

Raddurchmesser: 98mm

Bodenfreiheit: 50mm

Vier-Rad-Einzelradaufhängung

Akku: 2 x je 3.7V, Li-Ion 1100mAh

Servo: 2,2kg, (19g)

UVP 99,90 €

VISIONS

BECOME TRUE

FERNGESTEUERTE MODELLE UND ZUBEHÖR



WWW.AMEWI.COM

INFO@AMEWI.COM



FACEBOOK.COM/AMEWICOM/

EIN BLICK ZURÜCK ...



... macht einem meist erst bewusst, wie schnell die Zeit manchmal vergeht. So ist es inzwischen schon wieder sechs oder sieben Jahre her, als Short-Course-Modelle zu einem richtigen Trend wurden. Die Offroader verbinden vorbildgetreues Aussehen und gutmütiges Fahrverhalten mit einfacher und vor allem kostengünstiger Technik. Das sprach nicht nur viele RC-Car-Fahrer an, sondern sorgte auch dafür, dass auf einmal fast jeder Hersteller ein entsprechendes Modell im Sortiment hatte.

Heute zählen Short-Course-Trucks längst zu den Standard-Klassen im RC-Car-Sport. Und anders als es die Kritiker am Anfang prophezeiten, ereilte die beliebten Offroader nicht dasselbe Schicksal wie viele andere Trends. Denn die Short-Course-Trucks setzten nicht zu einem kurzfristigen Höhenflug an, sondern begaben sich auf eine regelrechte Welttournee. Bis heute ist der Hype um die Modelle ungebrochen. Grund

genug für uns, der vielseitigen Sparte in dieser Ausgabe einen Spezialteil zu widmen. Darin findet Ihr unter anderem einen Testbericht über den neuen Jumpshot SC von HPI. Außerdem prüfen wir, was der ARRMA Senton 6s von Hobbico im Dauertest leistet und was ihn von seinem moderneren Nachfolger unterscheidet.

Und natürlich gibt es in dieser Ausgabe auch wieder zahlreiche spannende Themen aus anderen Bereichen. Beispielsweise stellen wir Euch den aktuellen Top-Onroader von Team Associated vor – den TC7 – und berichten über die Highlights vom ersten Recon G6-Event in Deutschland.

Nun wünsche ich Euch viel Vergnügen beim Lesen der aktuellen Ausgabe.

Euer

Jan Schnare, Redaktion CARS & Details

CARS & DETAILS INTERN



Wir haben uns die Gelegenheit nicht entgehen lassen und ein paar Worte mit dem frischgebackenen Tourenwagen-Weltmeister Ronald Völker gewechselt. **ab Seite 66**



In Leipzig haben wir die **modell-hobby-spiel** besucht und in einem Bericht die Highlights für Euch zusammengefasst. **Seite 34**

Anzeige



ENTDECKE UNSEREN
HAUPTKATALOG...!



AUCH ALS KOSTENLOSES E-PAPER



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



www.corally.com



24

Team Associated kann Weltmeisterautos im RC-Rennsport bauen, das ist kein Geheimnis. Aber gelingt Asso das auch im hart umkämpften Onroad-Sektor? Das klärt unser Test des TC7

17 SEITEN SHORT-COURSE-SPECIAL



AB SEITE 37

Der Grave Digger ist eine Legende unter den Monstertrucks. Axial bietet einen Nachbau des berühmten Big-Foot-Konkurrenten an. Im First Look werfen wir einen ersten Blick auf ihn

74



MARKT

10 NEUE MODELLE, MOTOREN UND ELEKTRONIK

CARS

- >> 16 RIPMAX DHK CROSSE VON R/C SERVICE & SUPPORT
- >> 24 TEAM ASSOCIATED TC7 VON LRP ELECTRONIC
- 70 HPI MICRO RS4 KEN BLOCK 2015 VON LRP ELECTRONIC
- 74 AXIAL SMT10 GRAVE DIGGER VON HOBBICO
- 76 TOMAHAWK LEGENDARY SERIES VON KYOSHO

TECHNIK

- >> 30 WERKSTATT-SERIE TEIL 3: VORBEREITUNG VON LEXAN-KAROSSERIEN

SHORT-COURSE-SPECIAL

- 37 TITEL/INHALT
- 38 HPI JUMPSHOT SC VON LRP ELECTRONIC
- 44 AMEWI 550ER-BRUSHLESS-SET FÜR SHORT-COURSE-MODELLE
- 48 LANGZEITTEST: ARRMA SENTON 6S BLX VON HOBBICO

SPORT

- 6 NEWS: NACHRICHTEN AUS DER RENNSPORT-SZENE
- 20 DEUTSCHE MEISTERSCHAFT OR8 2016
- 34 MODELL-HOBBY-SPIEL 2016 IN LEIPZIG
- 58 TERMINE
- 60 SPEKTRUM: ALLE INFOS ZU EVENTS, MODELLEN UND HERSTELLERN
- 64 VORSTELLUNG VON DRIFT
- 66 INTERVIEW: IM GESPRÄCH MIT RONALD VÖLKER
- 68 RECON G6 TROPHY 2016 IN DEUTSCHLAND

STANDARDS

- 54 FACHHÄNDLER
- 56 CARS & DETAILS-SHOP
- >> 80 GEWINNSPIEL
- 82 VORSCHAU

>> TITELTHEMEN SIND MIT DIESEM SYMBOL GEKENNZEICHNET

APPS FÜR MODELLBAUER

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



AVIATOR-News



Berlinski RC



copter.eu



DMFV-News



Graupner



HORIZON HOBBY



MULTIPLEX



PREMACON RC



RC-Car-News



RC-CAR-SHOP-HOBBYTHEK



rc-drones



RC-Heli-News



RC-TESTS



RC-TRUCKS



RC Schiffe



Ripmax



Staufenbiel



Thunder Tiger



Vario Helicopter



XciteRC NEWS



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





Erhältlich im App Store

ANDROID APP ON Google play

Windows Phone

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

JÖRN NEUMANN'S TRIUMPH

DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN 2016 BUGGY 2WD



MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE

Text und Fotos: Bernd Bohlen

Vier Titel in nur vier Wochen – das ist die erfolgreiche Bilanz des besten deutschen Offroad-Fahrers, Jörn Neumann, in diesem Sommer. Nach Siegen in Buggy 4WD, Truggy 2WD und Buggy 1:8 Nitro gewann der Serpent-Fahrer auch den Meistertitel in Buggy 2WD.

Jörn Neumann ließ von Anfang an keinen Zweifel daran, dass er sich auf seiner Heimstrecke in Langenfeld den insgesamt sechsten Deutschen Meistertitel in der Klasse Buggy 2WD holen wollte und so seiner recht großen Sammlung von 28 DM-Titel einen weiteren hinzufügen wollte. Gleich im ersten Vorlauf war er nach sieben Minuten Fahrzeit über 14 Sekunden schneller als der Zweite, Björn Prümper (Yokomo). Der Serpent-Fahrer gewann alle vier Vorläufe und startete in den Finalläufen jeweils von der Pole. Auf Startplatz zwei stand Marc Rheinard, auf Platz drei Björn Prümper.

Kämpfernatur

Jörn Neumanns Überlegenheit hielt auch in den Finalläufen an. Keiner seiner Konkurrenten konnte sein Tempo über sieben Minuten mitgehen. Selbst Marc Rheinard musste jeweils nach wenigen Runden den Anschluss abreißen lassen. Drei Starts, drei Siege – so deutlich wurde Jörn Neumann schließlich Deutscher Meister. Den zweiten Platz belegte Marc Rheinard vor Björn Prümper. Auf den Plätzen vier und fünf folgten die Schumacher-Fahrer Christopher Krapp und Oliver Speith.

Weitere Sieger

Neuer Deutscher Meister in der Klasse Buggy 2WD Standard ist Michael Rybski (Team Associated). Der Asso-Fahrer gewann gleich die ersten zwei der insgesamt drei Finalläufe mit deutlichem Vor-



Die Top 3 in Short Course 2WD (von links): Tom Kraus (Platz 2), Sebastian Honscha (Platz 1) und Jürgen Kropp (Platz 3)

sprung und stand so – wie Jörn Neumann in seiner Klasse – schon vorzeitig als Deutscher Meister fest. Vizemeister wurde der Berliner Mirko Morgenstern. Den dritten Platz belegte Hans-Joachim Krapp, der auch Deutscher Meister 40 plus wurde. Dahinter folgten Brian Olrich und Jürgen Kropp.

Schnellster Fahrer in der Klasse Short Course 2WD war Sebastian Honscha. Er gewann zwei der drei Finalläufe und holte sich damit neben dem Gesamttitel auch den Titel Deutscher Juniorenmeister. Tim Kraus, der mit seinem Sieg im zweiten Finale die Entscheidung auf den dritten Lauf vertagte, wurde Vizemeister. Den dritten Platz belegte Jürgen Kropp.



Die Top 3 in Buggy 2WD Standard (von links): Mirko Morgenstern (Platz 2), Michael Rybski (Platz 1) und Hans-Joachim Krapp (Platz 3)



Alle Pokalgewinner. Auf dem Podium: Die Sieger der Klasse Buggy 2WD (von links): Marc Rheinard (Platz 2), Jörn Neumann (Platz 1) und Björn Prümper (Platz 3)



DMC-News

WWW.DMC-ONLINE.COM

RENNZIRKUS UND TAGUNGEN



Das Deutsche Team war sehr erfolgreich bei der EM 40+ der Großmodelle in Lostallo

Vom 16. bis 18. September fand in Großheubach die Deutsche Meisterschaft OR6 2WD und 4WD statt. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde auch ein Fun-Cup der neuen Klasse SC4 ausgetragen. Bei wechselnden Wetterbedingungen hatten die Fahrer eine anspruchsvolle Strecke vor sich und mit dem RC-Club Großheubach einen erprobten Ausrichter, der keine Mühen scheute, für die Fahrer ein angenehmes Klima und eine schnelle Strecke zu schaffen. Am Sonntagabend bei der Siegerehrung gab es dann auch nur zufriedene Gesichter. Allen voran Ertugrul Tiryaki vom RC-Club Großheubach und Michael Stehli vom MCC Leinfelden-Echterdingen, die die beiden Titel des Deutschen Meisters für sich einfahren konnten.

Das deutsche Team war auch international wieder sehr erfolgreich. In Lostallo in der Schweiz fand die Europameisterschaft 40+ der Großmodelle VG5TW und VG5F1 statt. Auf dieser vorbildlich ausgestatteten Strecke sind nahezu alle Großmodellfahrer zu Hause, da dort immer wieder Meisterschaftsläufe stattfinden. Dieses Jahr gingen beide Europameisterschaftstitel nach Deutschland. Sven Müller holte sich den Titel in der Klasse VG5TW und Ernst Utz fuhr am schnellsten mit seinem Boliden in der Klasse VG5F1. Allen Meistern herzliche Glückwünsche.

Tagungszeit

Jetzt im Herbst beginnt wieder die Zeit der Tagungen. Anfang November treffen sich alle Landesverbände zum Annual General Meeting in Wien. Dort wird ein Wochenende lang alles besprochen, was für den Modellsport auf europäischer Ebene wichtig ist. Einzelne Entscheidungen dort können auch die DMC-Mitglieder betreffen.

Deswegen findet drei Wochen später der Sportbundtag in Kirchheim statt. Dort treffen sich die Delegierten der deutschen Vereine, um das Reglement, wo nötig, anzupassen und auch sonst alle wichtigen Belange des Modellsportes zu besprechen. Die im DMC registrierten Vereine haben ihre Einladungen schon lange erhalten und ihre Delegierten bestimmt. Rechtzeitig vorher werden alle fristgerecht eingegangenen Anträge in einem Katalog zusammengefasst und den Vereinen als Vorabinformation zur Verfügung gestellt. Nachträglich eingegangenes kann dann nur noch durch eine Entscheidung der Vollversammlung zugelassen werden.

Die genauen Regelungen hierzu können jederzeit in der Satzung auf www.dmc-online.com nachgeschlagen werden. Ich freue mich jetzt schon auf die angeregten Diskussionen in den einzelnen Gremien und auf

die entspannten Gespräche am Samstagabend mit den Vereinsmitgliedern. Weitere aktuelle Ergebnisse und Berichte findet Ihr wie immer unter www.dmc-online.com

Mit sportlichen Grüßen,

Norbert Rasch
DMC-Präsident



KLICKTIPP

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

24H-RENNEN IN ANDERNACH 2016

Text und Fotos: Bernd Bohlen

TEAM WILDE 13 SIEGREICH



MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE 

Bei der 17. Auflage des von Uwe Rheinard organisierten 24-Stunden-Klassikers schaffte das Team Wilde 13 den elften Sieg. Das Team um Bernd Haas und Alex Piperato übernahm in der Nacht die Führung und gab sie bis zum Ende des Rennens nicht mehr ab.

Als Uwe Rheinard kurz vor 14 Uhr die Zielflagge schwenkte, war das Siegerteam 3.730 Runden gefahren. Die sieben Fahrer des Teams, Bernd Haas, Alex Piperato, Benni Maslowski, Frederik Südhoff, Meik Niemann, Oliver Franke und Sebastian Meibörg hatten dabei gut 948 Kilometer zurückgelegt. Team Gensace (Tobias Seidl, Julian Borowski, David Ehrbar, Jan Gehrig, Alexander Becker, Markus Kreder, Jan Rettke) überquerte mit einem Rückstand von

27 Runden (knapp sieben Kilometern) als Zweite die Ziellinie. Team Funbrush 1 (Dionys Stadler, Marco Buhmann, Marvin Schneider, Max Mächler, Patrick Strain, Özer Yürüm, Thimo Weissbauer.) auf Platz drei lag 61 Runden zurück. Vierter wurde Team Hangover MAC Adenau (3.684 Runden), Fünfter Team Allianz Mayrhofer (3.666 Runden).

Uwe Rheinard hatte das Rennen am Samstagnachmittag kurz nach 14 Uhr gestartet. Die 18 Teams legten einen Bilderbuchstart hin. Es gab in der ersten Runde keinen Crash. Für Furore in der ersten Stunde sorgte das Team Hangover MAC Adenau, nachdem es die Führung übernommen hatte. Dann ging Team Funbrush 1 in Führung. Es war die 1.324. Runde. Bis lange nach Mitternacht lieferte das Team ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit der Wilden 13. Danach kämpfte das spätere Siegerteam mit dem Team Gensace. Morgens um 4:00 Uhr fuhr das Team Wilde 13 die 2.222. Runde und hatte da einen Vorsprung von sechs Runden auf Team Gensace. Anschließend setzte sich der Seriensieger dann mehr und mehr ab.

ERGEBNISSE

| | | | |
|-----|--------------------------|--------------|-----------------|
| 1. | Team Wilde 13 | 3.790 Runden | 947,5 Kilometer |
| 2. | Team Gensace | 3.763 Runden | 940,8 Kilometer |
| 3. | Team Funbrush 1 | 3.729 Runden | 932,3 Kilometer |
| 4. | Team Hangover MAC Adenau | 3.684 Runden | 921,0 Kilometer |
| 5. | Team Allianz Mayrhofer | 3.666 Runden | 916,5 Kilometer |
| 6. | Team Denmark | 3.661 Runden | 915,3 Kilometer |
| 7. | Team MCSS Althengstett | 3.653 Runden | 913,3 Kilometer |
| 8. | Team Siemens Energy | 3.643 Runden | 910,8 Kilometer |
| 9. | Team MRCZ Belge 1 | 3.632 Runden | 908,0 Kilometer |
| 10. | Team Autoteile Preiswert | 3.630 Runden | 907,5 Kilometer |
| 11. | Team RCT-Racing | 3.622 Runden | 905,5 Kilometer |
| 12. | Team Mission | 3.613 Runden | 903,3 Kilometer |
| 13. | Team Connection West | 3.565 Runden | 891,3 Kilometer |
| 14. | Team RC Land Heilbron 2 | 3.530 Runden | 882,5 Kilometer |
| 15. | Team RC Land Heilbron 1 | 3.513 Runden | 878,3 Kilometer |
| 16. | Team Funbrush 2 | 3.411 Runden | 852,8 Kilometer |
| 17. | Team Die jungen Wilden | 3.219 Runden | 804,8 Kilometer |
| 18. | Team MRCZ Belge 1 | 2.777 Runden | 694,3 Kilometer |



Uwe Rheinard gibt die Baukästen aus. Rund sechs Stunden bleiben den Teams, die Fahrzeuge fertig aufzubauen



Die technische Abnahme: Die Teams kontrollieren sich selbst. Jedes Team stellt dazu einen Fahrer ab

Wenn es dunkel wird, ist Licht an den Fahrzeugen Pflicht



Die Seriensieger, das Team Wilde 13, gewann zum elften Mal im 17. Rennen

Rennen auf hohem Niveau

Die 17. Auflage des 24-Stunden-Langstreckenrennens war wieder ein Rennen auf höchstem Niveau. Die 126 Fahrer in den 18 Teams machten Werbung für den RC-Car-Sport. Die Wilde 13 setzte sich am Schluss mit ihrer großen Erfahrung wieder durch. Das Team blieb einmal mehr von größeren Defekten verschont. Das kann man Glück nennen, das ist vor allem aber ein Ergebnis der akribischen Vorbereitung. Das Team hält sich außerdem aus allen Scharmützeln auf der Strecke heraus.

Material hat gehalten

Das ausgegebene Material hat den Hältetest bestanden. Der Yokomo SD Sport war den Strapazen gewachsen. Nur wenige Teile mussten ausgewechselt werden. Dazu trug sicher auch bei, dass einige wenige Verschleißteile von Anfang an durch Tuningteile ersetzt wurden. Dazu gehörte unter anderem ein Alu-Spool. Der SD Sport kam jetzt zum dritten Mal beim 24h-Rennen zum Einsatz. Die Fahrer sind auch gut mit den LiPo-Packs von Gensace (5.600 mAh) über die Runden gekommen. Fünf waren im Startgeld drin, fast alle Teams nutzten aber die maximal fünf

erlaubten. Der ausgegebene Ride-Reifen Rex 36 (zwei Satz) ist für seine Langlebigkeit auf Asphalt bekannt. Zum dritten Mal fuhren die Teams im 24-Stunden-Rennen ein Brushless-System, eine Motor-Regler-Combo von Hobbywing. Das Material erhielten die Fahrer gegen 9 Uhr. Bis zum Start mussten sie dann das Fahrzeug komplett montieren und schließlich auf die Strecke abstimmen.

Nach dem Rennen

Nach dem Rennen stellten sich dann doch einige Fahrer immer die gleichen Fragen. Muss ich mir dies wirklich antun? So viel Stress? Zwei Tage mit nur wenig Schlaf? Die kalte Nacht? Doch kaum sind die Fahrer am nächsten Tag wieder ausgeschlafen, fällt die Antwort nicht mehr so schwer. „Ja, ich bin auch nächstes Jahr wieder dabei!“ <<<<



Der traditionelle Le-Mans-Start – so ging das Rennen los

Zweikampf auf der Strecke: Team Wilde 13 (Startnummer 13) setzt an zur Überraschung des Teams Siemens Energy



www.reaction.de



> Der Japaner Naoto Matsukura hat in diesem Herbst die 1:12er-IFMAR-Weltmeisterschaft in China gewonnen. Dies ist bereits der vierte 1:12 Onroad Titel für den Roche-Fahrer, der von Jahrhundert-Talent Masami Hirosaka gefördert worden ist, bis er im 2008 15-jährig seinen ersten eigenen Weltmeister-Titel gewann. Internet: www.redrc.net

> RC-Shop.ch hat sein Sortiment um die Marke Team Associated erweitert. Fahrzeuge, Ersatzteile und noch vieles mehr ist per sofort ab Lager erhältlich. So zum Beispiel den RC10B6 sowie der RC10B6D. Internet: www.rc-shop.ch



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

Markt

MODELLBAU-NEUHEITEN IM ÜBERBLICK

ABSIMA

Absima präsentiert mit dem ABECO-Antrieb im **AB2.8** einen

sehr ökonomisch arbeitenden Brushless-Antrieb. Wie in der Automobilbranche wird dabei das Leistungspotential der Antriebskombi effektiv ausgeschöpft. Dadurch bezieht der AB2.8 aus einem eher kleinen Motor trotzdem viel Power. Dadurch sind beim Betrieb an einem 3s-LiPo Geschwindigkeiten von bis zu 70 Kilometer pro Stunde möglich. Zur Ausstattung des Modells zählen ein 3.421-kv-Brushlessmotor, ein programmierbarer, wasserresistenter 50-A-Brushlessregler, ein 9-Kilogramm-Lenkservo und eine 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung. Zum Betrieb werden noch ein Fahrakku samt Ladegerät und Batterien für den Sender benötigt. Die Features des Modells sind Allradantrieb, eine komplette Kugellagerung, einstellbare Öldruckstoßdämpfer, zwei Kegeldifferenziale, CVD-Wellen an der Vorderachse sowie ein voll einstellbares Fahrwerk über Rechts-links-Gewindestangen. Der Preis: **259,95 Euro**.

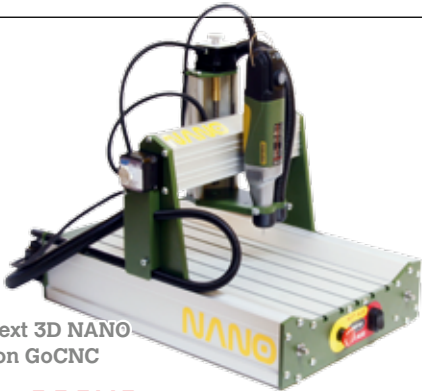
Mit dem **ATC2.4 4WD RTR** präsentiert Absima einen neuen Tourenwagen im Maßstab 1:10. Das Modell wird vollständig aufgebaut und ausgestattet ausgeliefert und richtet sich in erster Linie an Einsteiger. Zu den Features zählen Allrad-Antrieb, ein Bürstenantrieb mit 40-Ampere-Regler, ein vollständig gekapselter Hauptantrieb, Aluminium-Kardanwellen, Stahl-Aufnahmen sowie eine komplette Kugellagerung und zwei verbaute Kegeldifferenziale. Klassentypische Merkmale wie Öldruckstoßdämpfer und ein über Rechts-links-Gewindestangen einstellbares Fahrwerk sind serienmäßig vorhanden. Damit das Modell mit der Erfahrung seines neuen Besitzers wachsen kann, ist bereits alles vorbereitet für einen Brushlessantrieb mit LiPo-Akku. Das RTR-Modell mit 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung kostet **129,95 Euro**.



AB2.8BL von Absima



ATC2.4 4WD RTR
von Absima



Next 3D NANO
von GoCNC

GoCNC

Die Firma GoCNC hat seit Kurzem eine weitere Modellserie im Programm – die **Next3D NANO**, die als hochwertiger Bausatz geliefert wird. Mit dieser Neuentwicklung, angelehnt an den hauseigenen Primus, bringt die CNC-Schmiede aus Iserlohn eine kompakte CNC-Maschine im Einsteigerbereich auf den Markt. Aufgrund der kompakten Abmessungen von lediglich 290 x 470 x 300 Millimeter findet die Maschine fast überall Platz. Dabei lässt der Bearbeitungsspielraum kaum Wünsche offen – von klassischen Materialien über Verbundwerkstoffe bis hin zu Aluminium ist alles bearbeitbar. Wie üblich, beinhaltet der Bausatz von GoCNC neben allen benötigten Komponenten auch eine bebilderte Schrittfür-Schritt-Anleitung. Ein Fräsmotor gehört nicht zum Lieferumfang, kann aber optional (ab 89,- Euro) bestellt werden. Der Preis: **ab 599,- Euro**.



Dromida Rally und Touring Cars von Hobbico

HOBBICO

Die **Dromida Rally- und Touring-Cars** sind Neuheiten bei Hobbico. Es handelt sich um Einsteiger-RC-Cars mit Einzelrad-Aufhängung, Öldruckstoßdämpfern und einem einstellbaren Fahrwerk. Die Modelle verfügen über wartungsarme, gekapselte 4WD-Antriebe. Die Lieferung des komplett fahrfertig montierten Modells erfolgt inklusive 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung, Nickel-Akku, Ladegerät und Senderbatterien. Die 1:18er-Modelle sind in verschiedenen Designs erhältlich und kosten **109,99 Euro** in der Brushed sowie **169,99 Euro** in der Brushless-Version.

Der **ARRMA Kraton 6Sv2** ist ein reines Fun-Vehikel mit Brushless-Power und Allradantrieb im Maßstab 1:8, das Ready-to-Run ausgeliefert wird. Gegenüber der Version 1 wartet der Kraton mit einem neuen 15-Kilogramm-Lenkservo, einem neuen BLX185-Brushlessregler, einem 2.050-kv-Brushlessmotor sowie einer Tactic TTX300-Fernsteuerung auf. Zu den weiteren Features zählen drei Metall-Differenziale, ein kompletter Metall-Antriebsstrang und 16-Millimeter-Aluminium-Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer. Das Fahrwerk verfügt über eine Pivot-Ball-Aufhängung mit neuen, verstärkten Lenkhebeln und Radträgern, Stabilisatoren, einer kompletten Kugellagerung und zahlreichen Aluminium-Teilen. Bei einer Länge von 595 Millimeter bringt es der Offroader auf ein Gewicht von rund 4.540 Gramm. Der Preis: **499,99 Euro**.

ARRMA Kraton 6Sv2
von Hobbico



HERSTELLER Kontaktdaten

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

GOCNC.DE
 Corunna Straße 6, 58636 Iserlohn
 Telefon: 023 71/783 71 05
 E-Mail: marketing@gocnc.de
 Internet: www.gocnc.de

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

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

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

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

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

RIPMAX
 Stuttgarter Strasse 20/22, 75179 Pforzheim
 Telefon: 072 31/46 94 10, Fax: 072 31/469 41 49
 E-Mail: info@ripmax.de, Internet: www.ripmax.de

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

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

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

HORIZON HOBBY

Horizon Hobby hat seine Serie von 1:10er-Offroadern aus dem Hause ECX überarbeitet. Erhältlich sind der **Stadium Truck Circuit** und der **Short-Course-Truck Torment** für jeweils **179,99 Euro** sowie der **Monstertruck Ruckus** für **199,99 Euro**. Darüber hinaus gibt es den Torment auch noch mit einer Karosserie im **K&N-Design** für ebenfalls **199,99 Euro**. Alle Modelle basieren auf robusten Kunststoff-Wannen-Chassis mit spritzwassergeschützter Elektronik, Öldruckstoßdämpfern und Heckantrieb über Bürstenmotoren. Zum Lieferumfang gehört jeweils das fertig aufgebaute Modell mit 15-Turns-Bürstenmotor, 40-Ampere-Regler, 1.800-Milliamperestunden-LiPo samt Ladegerät und Spektrum-RC-Anlage.



Neue ECX 1:10er-Modelle von Horizon Hobby



Sanwa-Empfänger RX-481WP von LRP electronic

LRP ELECTRONIC

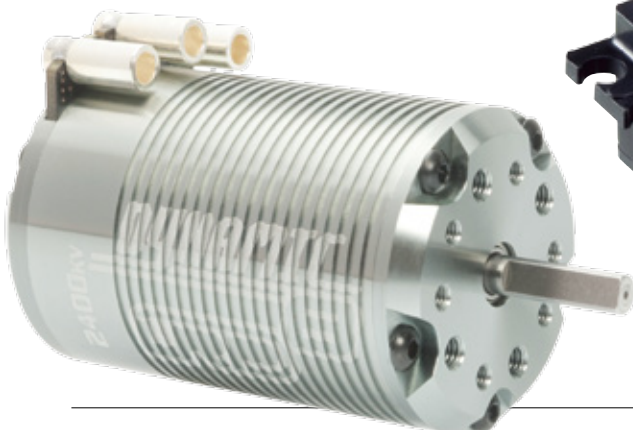
Neu bei LRP electronic ist der **Sanwa-Empfänger RX-481 WP**, der wasserdicht ausgeliefert wird. Wie schon beim Sanwa RX-481-Empfänger ist auch bei der neuen WP-Variante die Antenne direkt im Gehäuse integriert. Somit gibt es keine lästigen Antennenkabel mehr, die im RC-Car verlegt werden müssen. Reichweite und störungsfreie Frequenzübertragung sind dadurch nicht beeinflusst. Der RX-481WP ist wasserdicht und kann somit bei jedem Wetter in allen Fahrzeugtypen verbaut werden. Er verfügt über vier Kanäle und kann für den Übertragungsmodus FHSS-3 und FHSS-4 verwendet werden. Der Preis: **104,99 Euro**.

Auf Grund der hohen Nachfrage schließt LRP electronic nun bei den 1:8er-Brushlessmotoren der **Dynamic 8-Reihe** die Lücke zwischen dem 2.200- und dem 2.600-kv-Motor. Er überzeugt durch hohes Drehmoment, hohe Effizienz und eine robuste Konstruktion mit präzisionsgewichtetem Rotor. Der Spannungsbereich liegt bei 7,4 bis 14,8 Volt, der Wirkungsgrad bei 90 Prozent. Das Gewicht beträgt 340 Gramm und die maximale Leistung bei 14,8 Volt 2.520 Watt. Der Preis: **169,99 Euro**.

Das **Sanwa HVS-702** von LRP electronic ist ideal für alle 1:10er-Wettbewerbsmodelle. Als Low-Profile-Servo ist es extrem leicht und bietet dabei eine Stellkraft von 8,6 Kilogramm. Somit ist es perfekt als Lenkservo in Tourenwagen und Buggys geeignet. Es kann direkt an einen 7,4-Volt-Akku angeschlossen werden und ist somit auch ideal in Autos mit Verbrennungsmotor und 2s-LiPo-Empfängerakku aufgehoben. Dank doppelter Kugellagerung und Metallgetriebe arbeitet das HVS-702 präzise und ist sehr robust. Die Stellgeschwindigkeit liegt bei rund 0,7 Sekunden auf 40 Grad. Der Preis: **73,99 Euro**.



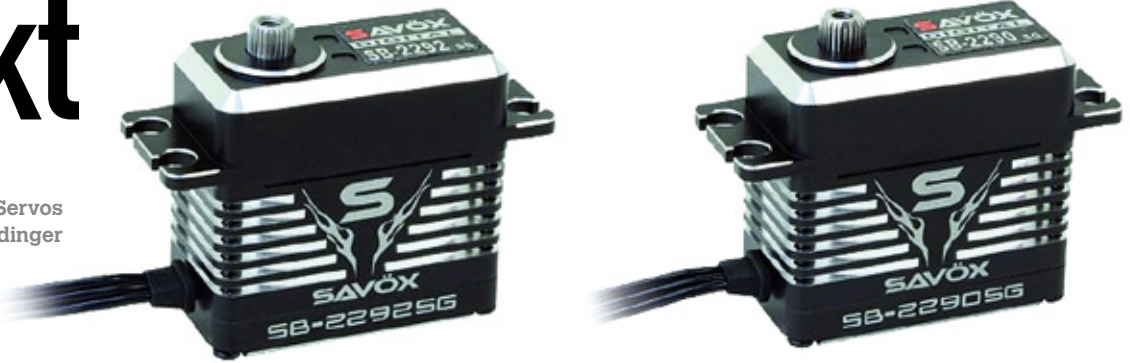
Sanwa-Servo HVS-702 von LRP electronic



Dynamic 8-Brushlessmotor mit 2.400 kv von LRP electronic

Markt

Savöx-Servos
von Modellbau Lindinger



MODELLBAU LINDINGER

Lindinger hat zwei neue **Savöx-Servos** im Sortiment. Es handelt sich bei beiden um neu entwickelte Servos mit bis zu 35 Prozent mehr Drehmoment als bisherige Rudermaschinen, ausgelegt für den Betrieb an 7,4 Volt. Beide verfügen über Aluminiumgehäuse, sind dreifach kugelgelagert und mit kugelgelagerten Stahlzahnradern ausgestattet. Während das **SB-2292** mit nur 0,07 Sekunden Stellzeit und 31 Kilogramm Stellkraft eher auf Geschwindigkeit ausgelegt ist, überzeugt das **SB-2290** mit 0,11 Sekunden Stellzeit und 50 Kilogramm Stellkraft eher auf Power ausgelegt ist. Der Preis liegt jeweils bei **129,99 Euro**.



Großer Wandkalender 2017
von RC-Car-Shop – Hobbythek

RC-CAR-SHOP – HOBBYTHEK

Wie schon in den vergangenen Jahren präsentiert RC-Car-Shop – Hobbythek auch für 2017 wieder einen großen **Wandkalender** im Format 500 x 350 Millimeter. Er beinhaltet ausschließlich Foto-Motive aus der 1:5er- und 1:6er-RC-Car Großmodellszene und erscheint bereits im neunten Jahr. Die Schutzgebühr beträgt **19,90 Euro**, er ist jedoch bei Bestellungen ab 100,- Euro Warenwert kostenlos – solange der Vorrat reicht. Das Titelbild stand zum Redaktionsschluss noch nicht fest.

RIPMAX

Das **Sigma EQ Touch II AC/DC** ist ein kompaktes 80-Watt-Ladegerät von Ripmax. Es verfügt über ein LC Touch-Display, einen integrierten Lüfter, Speicherplätze für Ladeeinstellungen, einen USB-Lademonitor, einen Servotester, einen XH-Balancer-Anschluss sowie 4-Millimeter-Anschlussbuchsen. Darüber hinaus kann es als einstellbares Netzteil genutzt werden. Es können alle gängigen Akku-Typen mit Zellanzahlen von einer bis sechs Lithium- beziehungsweise bis zu 16 Nickel-Zellen geladen werden. Der Betrieb ist sowohl an einer 11- bis 18-Volt-Gleichstromquelle als auch einer Haushaltssteckdose möglich. Der Ladestrom kann dabei zwischen 0,1 und 10 Ampere eingestellt werden. Der Preis: **79,99 Euro**.

Sigma EQ Touch II
AC/DC-Ladegerät
von Ripmax



T-Shirts von Shepherd Micro Racing

SHEPHERD MICRO RACING

Nach der vor Kurzem erfolgten Veröffentlichung des neuen Hoodies folgt nun das **T-Shirt** im gleichen Design von Shepherd Micro Racing. Die T-Shirts sind aus 100 Prozent Baumwolle gefertigt und auf der Vorderseite mit dem neuen „European and World Champions“-Logo sowie auf der Rückseite mit dem bekannten Shepherd-Logo bedruckt. Um eine möglichst weiten Bereich abzudecken, sind die T-Shirts von XS bis 4XL erhältlich.



ONLINE

DAS DIGITALE MAGAZIN.



FÜR JEDES BETRIEBSSYSTEM

FÜR JEDEN INTERNET-BROWSER

FÜR PRINT-ABONNENTEN KOSTENLOS

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

NUTZEN SIE UNSER DIGITAL-ARCHIV:



ABO ABSCHLIESSEN UND
ALLE DIGITAL-AUSGABEN
KOSTENLOS LESEN

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



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

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



Markt

ROBITRONIC

Killerbody, der Premium-Hersteller von maßstabsgereuten Lexankarosserien, öffnet ein neues Kapitel und präsentiert den ersten

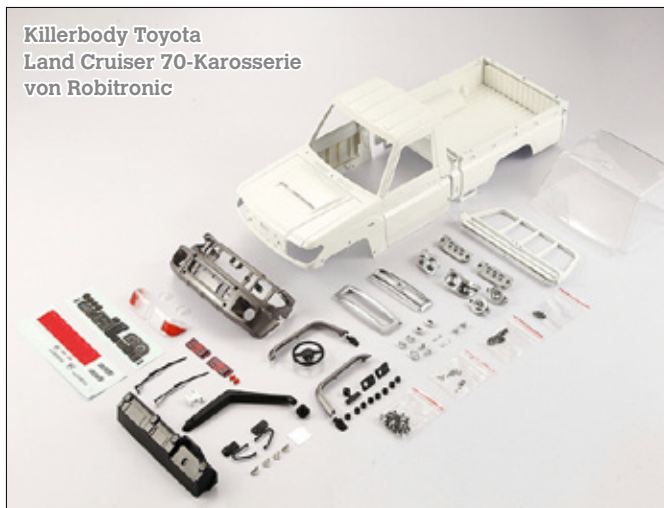
ABS-Hardbody-Karosseriebausatz, der bei Robitronic erhältlich ist. Es handelt sich dabei um den beliebten **Toyota Land Cruiser 70**, der besonders detailgetreu ausgeführt ist und das Herz jedes Geländewagenfans höher schlagen lässt. Die Karosserie hat einen Radstand von 313 Millimeter und eine Breite von 197 Millimeter. Sie wird unlackiert geliefert und passt unter anderem auf den Axial SCX10 sowie den RC4WD TF2 mit langem Radstand. Der Preis: **109,91 Euro**.

Das **Sky RC Ultimate Duo 400** ist ein neues Zweikanal-Ladegerät von Robitronic mit unabhängigen Schaltkreisen, das verschiedene Arten von Akkus gleichzeitig aufladen kann. Es unterstützt



Sky RC Ultimate Duo 400 von Robitronic

Killerbody Toyota Land Cruiser 70-Karosserie von Robitronic



auch die Energieverteilung im AC-Modus um eine maximale Ladeleistung zu erhalten und die Ladezeit zu verkürzen. Die Gesamtleistung für beide Kanäle beträgt 400 Watt. Das Ultimate Duo 400 bietet zusätzlich ein 150-Watt-Power Netzteil an Kanal 2, das 100 bis 240 Volt Wechselstrom in 6 bis 15 Volt Gleichstrom umwandelt. Dieses kann zur Speisung von 12-Volt-Verbrauchern genutzt werden. Darüber hinaus gibt es unter anderem eine Lithium-Akku-Spannungsanzeige sowie eine Innenwiderstandsmessung. Ein integrierter Balancer ist für bis zu 7s-Lithium-Akkus geeignet. Der maximale Ladestrom beträgt 20 Ampere, der Entladestrom liegt bei 5 Ampere. 20 Akkuprofilspeicher (10 pro Kanal) für schnellen Programmaufruf beim Laden gleicher Akkus stehen zur Verfügung. Der zusätzliche LiHV-Modus ist in der Lage, die neue Generation von LiPo-Akkus mit einem Ende der Ladespannung bei 4,35 Volt. aufzuladen. Das gut 2.500 Gramm schwere Gerät kostet **219,- Euro**.

STAUFENBIEL

Das **Duo Touch** ist das neueste Ladegerät aus dem Hause Dymond und bei Staufenbiel erhältlich. Das Gerät lädt, entlädt oder pflegt zwei Akkus gleichzeitig mit je 200 Watt und verfügt über ein integriertes Netzteil. Das komfortable Touch Display und das leicht verständliche und übersichtliche Menü machen die Bedienung einfach. Der integrierte Balancer kann bis zu sechs Zellen verarbeiten. Während eines laufenden Vorgangs können die einzelnen Zellenspannungen angezeigt und überwacht werden. Zu den weiteren Besonderheiten des Laders zählen eine hochentwickelte Steuerungs- und Überwachungssoftware, eine Unterstützung aller gängigen Zellentypen (LiPo, LiHV, LiIon, LiFe, NiCd, NiMH, Blei), eine Anzeige des Innenwiderstandes der Einzelzellen sowie des gesamten Packs, eine grafische Darstellung der Lade-/ Entladekurven und zwei mitgelieferte EH Balancer-Boards. Der maximale Ladestrom beträgt bis zu 10 Ampere, der Entladestrom maximal 5 Ampere. Der Preis: **219,- Euro**.



Dymond Duo Touch-Lader von Staufenbiel

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

Volle Ladung für Modellbau-Tekkie

Hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis

Fertig konfektioniert mit Steckersystem

XH Balancer Anschluss



Modellbau-Akkupack (LiPo) 7.4 V/11.1 V

LiPo-Hochleistungszellen für das gesamte Spektrum der Modellbauwelt · bei hoher Spannungslage eine hohe Strombelastbarkeit · kompakte Abmessungen · geringes Gewicht · geringe Erwärmung · große Auswahl an Kapazitäten · neueste LiPo-Technologie · sehr gute Zuverlässigkeit und Standfestigkeit.

| Best.-Nr. | Bezeichnung | Abmessung | Gewicht | Spannung | St. € |
|------------|--------------|---------------|---------|----------|-------|
| 1414144-M7 | 2000 mAh 20C | 139 x 46 x 25 | 156 g | 7,4 V | 24,99 |
| 1414149-M7 | 3000 mAh 20C | 139 x 46 x 25 | 210 g | 7,4 V | 29,99 |
| 1414162-M7 | 3200 mAh 20C | 138 x 46 x 25 | 290 g | 11,1 V | 39,99 |
| 1414155-M7 | 3700 mAh 20C | 139 x 46 x 25 | 230 g | 7,4 V | 34,99 |
| 1414159-M7 | 4200 mAh 20C | 139 x 46 x 25 | 237 g | 7,4 V | 39,99 |
| 1414160-M7 | 5000 mAh 30C | 139 x 46 x 25 | 245 g | 7,4 V | 44,99 |

Unsere Top-Seller:

Modellbau-Akkupack (NiMh) 7.2 V

| Best.-Nr. | Bezeichnung | St. € |
|-----------|-------------|-------|
| 206025-M7 | 2000 mAh | 17,99 |
| 206028-M7 | 3000 mAh | 26,99 |
| 206031-M7 | 4000 mAh | 34,99 |
| 208582-M7 | 5000 mAh | 56,99 |



Jetzt bestellen unter:
conrad.de/conrad-energy

CONRAD
energy



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



CROSSE-OVER

Text und Fotos:
Tobias Meints

Das neue Rundumsorglospaket von Ripmax

RC-Car-Fans dürfen sich freuen: In den Regalen der deutschen Fachhändler gibt es einen neuen Monstertruck – den Ripmax DHK Crosse von R/C Service & Support. Das RTR-Monster im Maßstab 1:10 gibt es in einer Brushed- sowie einer bürstenlosen Ausführung und kommt als Rundumsorglospaket inklusive Akku, Ladegerät und Sender. Für diesen Test stand die Brushless-Version zur Verfügung.

Monstertrucks üben auf viele RC-Car-Enthusiasten einen großen Reiz aus. Handelt es sich doch um echte Fun-Modelle, die nicht nur mit viel Leistung, sondern auch einer coolen, meist bulligen Optik aufwarten. R/C Service & Support erweitert nun die deutsche Monstertruck-Landschaft um ein weiteres Modell, den Ripmax DHK Crosse. Der 1:10er kommt als RTR-Modell und vollständig aufgebaut beim Kunden an. Dem Karton entsteigt neben einem deutschsprachigen Manual – das etwas ausführlicher hätte ausfallen können –, einem 2s-LiPo mit einer Kapazität von 2.300 Milliamperestunden samt Balancer-Lader sowie einer 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung ein Truck mit schicker rot-schwarz-weißer Karosserie und wuchtigen chromfarbenen Felgen, auf denen grobstollige Pneu aufgezogen sind. Ebenfalls dabei: eine Wheelybar am Heck, die den Crosse vor Rückwärtssaltos bei Vollgasantritten schützen soll.

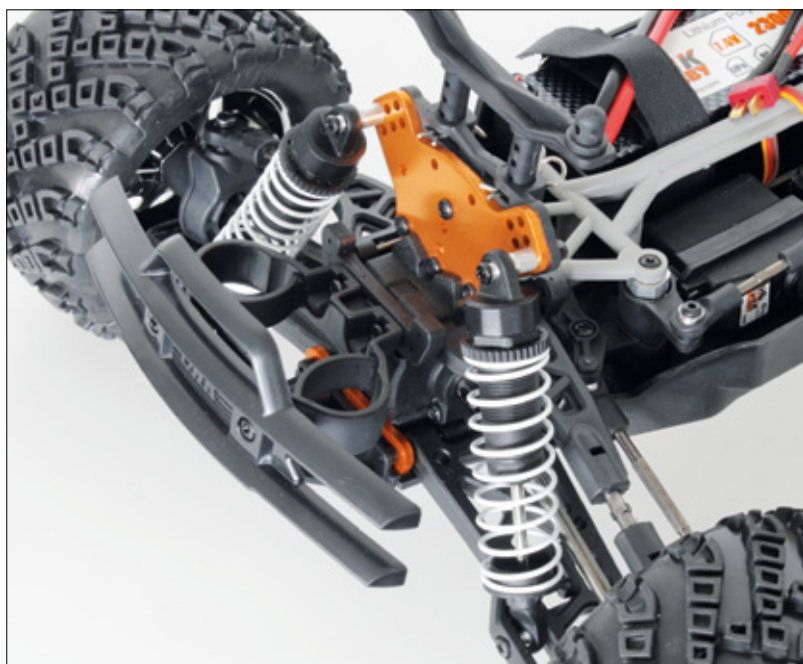
Deckel runter

Der erste Eindruck: durchaus positiv. Um diesen zu bestätigen, wird die Karosserie abgenommen. Einfach die vier Karoklammern lösen und schon kann man den Deckel abheben. Im Gegensatz zu vielen anderen Modellen offenbart dies keinen Blick auf das Chassis und die Elektronik. Stattdessen befindet sich unter der Karo ein weiterer Kunststoffdeckel, der das Chassis umschließt. Ripmax hat dem Crosse also einen extra Staubschutz spendiert. Das gefällt, schließlich nimmt das Reinigen eines RC-Cars einige Zeit in Anspruch und die Gefahr, dass Staub und Steinchen zwischen die Zahnräder geraten und dort für Karies sorgen, ist bei einem Offroader recht groß. Der schwarze Deckel verfügt über eine Reihe von Lüftungsschlitzen, die dafür sorgen, dass Motor und Regler Frischluft bekommen und die Wärme abtransportiert wird. Der Staubschutz sitzt sehr fest – umklammert die Kunststoff-Chassiswanne nahezu. Um ihn abzunehmen, ist ein bisschen Kraft erforderlich.

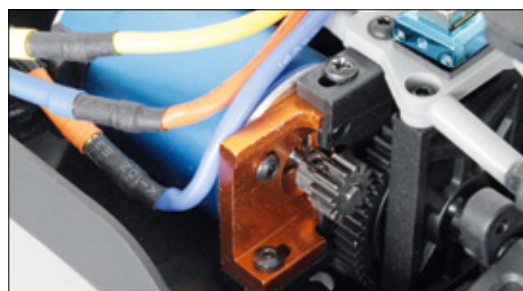
Darunter findet sich nun das, was man bereits unter der Karo erwartet hätte: ein aufgeräumtes Wannenchassis. Vorne links befindet sich das Lenkservo, dahinter ist die mit Karoklammern verschlossene RC-Box platziert. Darauf folgt der weder durch Kühlrippen noch Lüfter gekühlte Motor, der in einer orange-eloxierten Motorhalterung aus Alu sitzt. Seine Kraft leitet er über eine ungekapselte Ritzel-Hauptzahnrad-Combo – Ripmax setzt beim Schutz vor Staub und Schmutz vollständig auf den Kunststoffdeckel – zu den Achsdifferenzialen weiter, die ihrerseits über Wellen den Kraftschluss zu den Radachsen herstellen. Auf der rechten Chassisseite befindet sich vorne eine Akkuhalterung, in der geschützt von zwei Klettbändern der mitgelieferte 2s-Hardcase-LiPo untergebracht werden kann. Dahinter sitzt der aktivgekühlte Brushless-Regler des Crosse.

Die Basis

Beide Achsen des Modells basieren auf einer Doppelquerlenker-Konstruktion: Schwingen unten, Gewindestangen oben in Kombination mit ordentlich dimensionierten Stoßdämpfern. Bei Letzteren lässt sich die Federvorspannung stufenlos über Rändelschrauben einstellen. Die weißen Federn sind mittelhart und



Die Federvorspannung der Dämpfer lässt sich über Rändelschrauben einstellen. An der Vorderachse schützt ein großer Bumper die Karo



Ritzel und Hauptzahnrad sind nicht gekapselt. Der Hersteller setzt hier ganz auf den Staubdeckel



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



Die Wheelybar braucht der Crosse vor allem auf Untergründen mit viel Grip



Ein besonderes Highlight ist der massive Staubschutzdeckel, der unter der Karosserie platziert ist – und er funktioniert

die Dämpfer sind gut auf das Gesamtsetup abgestimmt. Den Falltest besteht das Modell ohne durchzuschlagen. Für die Lenkung zeichnet ein 6-Kilogramm-Servo verantwortlich. Es ist ausreichend stark dimensioniert, verfügt über ein Kunststoffgetriebe und stellt innerhalb von 0,18 Sekunden auf 60 Grad. Das ist nicht wahnsinnig schnell, aber für den Anfang ausreichend. Die Zweipostenlenkung weist ein wenig Spiel auf und lässt sich dank Gewindestangen stufenlos einstellen.

Stabilisatoren sind serienmäßig nicht dabei, können jedoch als optionale Teile zugekauft werden. Das ist kein Drama, es handelt sich ja schließlich um einen Off-roader, der sich vornehmlich an Einsteiger richtet. Dafür verfügt der Truck vorne über einen ordentlich dimensionierten Bumper. Diese schützt in Kombination mit dem Kunststoff-Kuhfänger die Karosserie bei frontalen Zusammenstößen. An der Hinterachse ist eine ansehnliche Wheelybar platziert. Sie lässt erahnen, welche Power in dem Modell schlummert.

Motorisierung

Power, gutes Thema: Bei dem Motor handelt es sich um ein 170 Gramm wiegendes Exemplar mit einem Durchmesser von 36 Millimeter. Das Aggregat realisiert eine spezifische Drehzahl von 3.650 Umdrehungen pro Minute und Volt. Angesteuert wird es von einem 80-Ampere-Brushlessregler. Dieser ist aktiv gekühlt und mit dem Deans-Stecksystem ausgerüstet. Natürlich sind Motor und Controller bereits betriebsbereit untereinander sowie mit dem Empfänger in der RC-Box verbunden. Man muss lediglich noch den beiliegenden 2s-LiPo mit einer Kapazität von 2.300 Milliamperestunden und einer Belastbarkeit von 20C mit dem beiliegenden Balancer-Lader befüllen. Noch vier Mignonzellen für den Sender bereitlegen und schon kann es losgehen.

Werfen wir aber zunächst noch einen Blick auf den komplett kugelgelagerten Antriebsstrang. Beim Crosse wurde auf ein Mitteldiff verzichtet. Eine zentrale Antriebswelle in Knochenbauweise, die durch das Chassis verläuft, verbindet die beiden Vierspider-Diffs an den Achsen miteinander. Letztere sind ab Werk schön leichtgängig. Den Kraftschluss zu den Radachsen stellen CVD-Wellen her. Dass diese an beiden Achsen zum Einsatz kommen, ist vorbildlich und für ein Modell dieser Preisklasse nicht selbstverständlich.

Testfahrt

Nun aber los: Der Akku ist voll und der Sender ist mit vier Mignonzellen bestückt. Auf zum Testgelände, wo der Crosse auf verschiedenen Untergründen zeigen soll, was er kann. Zuerst den funktionalen und mit allen erforderlichen Einstelloptionen versehenen Sender, dann das Modell einschalten. Da das Fernsteuersystem bereits ab Werk an den Crosse gebunden ist, steht die Verbindung innerhalb weniger Sekunden. Das Lenkservo setzt die Steuerbefehle selbst im Stand direkt um. Die Kraft reicht vollkommen aus. Ein beherzter Zug am Gashebel und der Crosse sprintet davon. Er federt hinten tief ein und lässt den feinen Kies fliegen. Antritt, Highspeed und auch das



„Das Handling des Trucks, auch bei höheren Geschwindigkeiten, ist hervorragend. Auch Einsteiger kommen gut mit dem Crosse zurecht.“



Das Wannenchassis präsentiert sich sehr aufgeräumt und wartungsfreundlich



Schicke Felgen und dicke Schläppen: das zeichnet einen echten Monstertruck aus



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



An beiden Achsen kommen CVD-Wellen zum Einsatz

CAR CHECK

Ripmax DHK CrosseBrushless R/C Service & Support

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Empfohlener Verkaufspreis: 344,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert,
 zwei Vierspider-Differenziale

Benötigte Teile:
 Vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:
 HOBBYEINSTEIGER

**GEWINN
MICH!**

Alle Infos
auf Seite 80

Auf Untergründen mit viel Grip
wie Asphalt oder einer Wiese
macht sich die Wheelybar bezahlt



Fahrverhalten können überzeugen. Der Truck bremsst souverän ab und auch schnelle Kurvenkombinationen bringen ihn nicht wirklich aus der Bahn. Ripmax hat dem Crosse ein gutes Out-of-the-box-Setup verpasst. Innerhalb weniger Minuten ist die Luft am Testgelände staubgeschwängert. Bleibt abzuwarten, wie sich der Staubschutz bewährt.

Auf Sand- oder Kiesuntergründen hat der Crosse ein Bauteil nicht benötigt: Die Wheelybar. Das ändert sich auf Asphalt oder Gras dramatisch. Zieht man den Gashebel voll durch, richtet sich der Crosse auf und sprintet auf den Hinterrädern und der Wheelybar davon. Das ist eindrucksvoll und macht richtig

Spaß. Die Akkulaufzeit beträgt – je nach Fahrstil – zwischen 6 und 8 Minuten. Das ist für einen 2.300er-LiPo ganz ordentlich.

Nach diversen Testfahrten und manchem Rempel oder kleinerem Crash wird der Crosse unter die Lupe genommen. Das Ergebnis: Abgesehen von ein paar Kratzern auf der Chassis-Unterseite sowie der Karo sind keine Beschädigungen festzustellen, auch übermäßiger Verschleiß zeigt sich nicht. Wie aber sieht es mit dem Staubschutz aus? Hat er seine Aufgabe erfüllt? Die Antwort lautet ganz klar „Ja“. Natürlich kann die Haube nicht jedes Staubkorn fernhalten, aber Karies am Hauptzahnrad war nicht festzustellen. Das Prinzip funktioniert. <<<<

MEIN FAZIT



Mit dem Ripmax DHK Crosse hat R/C Service & Support einen ausgezeichneten Monstertruck im Maßstab 1:10 im Sortiment. Das Modell richtet sich hauptsächlich an Hobbyeinsteiger und Fahrer, die auf der Suche nach einem Spaßmodell sind. Die solide Technik, gepaart mit einem leistungsstarken Antrieb macht den RTR-Truck zu einer echten Alternative.

Tobias Meints
Redaktion CARS & Details

Kompletter Lieferumfang
Gute Fahreigenschaften
Staubschutz serienmäßig
Viele Einstelloptionen

Anleitung könnte
ausführlicher sein

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

alles-rund-ums-hobby.de

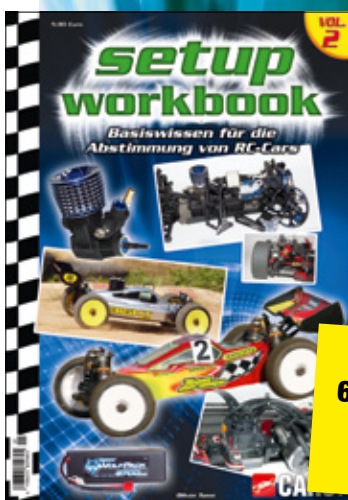
www.alles-rund-ums-hobby.de

funkzeug

Der RC Car Spezialist

NIBELUNGENSTR 25 / 50354 HÜRT
WWW.FUNKZEUG.DE

Jetzt bestellen!



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

Handliches A5-Format,
68 Seiten. Mit zahlreichen
Fotos und Abbildungen.
Nur 9,80 Euro

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



www.modellbau-berlinski.de

Fast-simple-fun

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



BURI
RACER

www.buri-racer.com

MASSENTREFFEN

Titelkampf mit Spaß und Ambitionen

Text und Fotos:
Oliver Tonn



In Zeiten, in denen die Auswahl an möglichen Freizeitbeschäftigungen so groß ist wie nie zuvor, haben es einzelne Hobbysparten nicht leicht, die Aufmerksamkeit potenzieller Interessenten auf sich zu ziehen. Das gilt auch für den RC-Car-Sport. Doch wenn es eine RC-Klasse gibt, die nach wie vor jede Menge Anhänger aufweisen kann, dann ist es die der 1:8er-Verbrennerbuggys. Keine Überraschung also, dass auch 2016 die Nennlisten der Deutschen Meisterschaft OR8 wieder rappellvoll waren.

Die unter dem Siegel des deutschen Dachverbandes DMC ausgetragene Titeljagd findet jährlich verteilt auf zwei separate Läufe statt. In diesem Jahr haben sich die Vereine MSC Sand am Main e. V. sowie der MRC Meiningen e. V. als Austragungsort gegen diverse Mitbewerber durchgesetzt. Schon geografisch sicher eine gute Wahl, denn beide Veranstaltungsorte liegen mehr oder weniger zentral in Deutschland, sodass sich die abzuspulenden Anreise-Kilometer für alle Teilnehmer in einem moderaten Rahmen hielten.

Startschuss

Los ging es am 12. August auf der permanenten Rennstrecke des MSC Sand. Klar, sicher nicht jeder RC-Car-Pilot ist empfänglich für idyllische Natur-Szenarien. Doch sich dem Charme der Location in Nordfranken zu entziehen, dürfte den meisten Teilnehmern schwer gefallen sein. Zu atemberaubend ist die Mischung aus Hügeln, Wäldern und Wiesen, die sich dem Besucher bietet – besonders wenn er aus dem flachen Norden kommt.

Dabei wollte die Umgebung, beziehungsweise das dazugehörige Wetter anfangs gar nicht recht mitspielen. Während des eigentlich als Trainingstag eingeplanten Freitags regnete es permanent, sodass die Mehrzahl der streng nach Zeitplan angebotenen Trainingsläufe ohne Teilnehmer blieb. Keine guten Startbedingungen, denn anders als die meisten Offroad-Rennstrecken, die sich in ihrer Breite vor dem Fahrerstand



Bei allem Spaß am Hobby muss bei einer Deutschen Meisterschaft natürlich darauf geachtet werden, dass sich alle an die Regeln halten. Speziell bei der Gesamtbreite der Buggys sowie den Tankinhalten gab es wiederholt Beanstandungen

erstrecken, verläuft die Piste des MSC Sand eher vom Fahrerstand weg. Dazu kommt noch, dass sich die hügelige Umgebung auch in der Strecke widerspiegelt. So gilt es, diverse Anstiege und Abfahrten zu bewältigen, was natürlich auch nicht jeder Fahrer gewohnt ist.



Während der Rennwochenenden waren die Boxengasse mit Fahrern und Helfern stets rappellvoll



Durchaus bemerkenswert war die Disziplin der Teilnehmer. Selbst, wenn es richtig eng zuzuging, nahm in den meisten Fällen jeder auf den anderen Rücksicht

Doch es half alles nichts, das Wetter wollte sich während des gesamten Trainings-tags nicht stabilisieren. So mancher hatte die ärgsten Befürchtungen für das anstehende Rennwochenende, die sich glücklicherweise nicht bestätigten. Pünktlich zum Samstagmorgen waren alle Regenwolken verschwunden, sodass das letzte Training perfekt genutzt werden konnte, bevor es in die erste Runde Vorläufe ging. Schon die ersten Zwischenergebnisse zeigten, dass diverse der „üblichen Verdächtigen“, sprich der bekannten Topfahrer, ganz vorne mitspielen wollten. Reckward, Guschel, Guske, Keller – die illustre Runde der deutschen Topfahrer gab sich ein Stelldichein. Und nicht zu vergessen Burak Kilic, seines Zeichens neuer Junioren-Europameister. Aus dem ehemals kleinen Jungen, der überraschend schnell das RC-Car-Racen lernte, ist längst ein absoluter nationaler Topfahrer geworden, der seiner Konkurrenz ordentlich Feuer unter dem Hintern macht.

Eisenhart

Die Strecke in Sand besteht aus einer Abfolge unterschiedlicher Bodenuntergründe wie Teppich und Asphalt, aber vor allem vielen Lehmpassagen. Letztere hatten am Vortag zwar noch einen ordentlichen Schluck Wasser von oben bekommen, doch die Augustsonne kannte keine Gnade und trocknete den Untergrund mehr und mehr aus. So entstand eine zunehmend härter werdende Strecke, von der die Buggys relativ rasch die letzten Staubreste wegfuhrten. Das Ergebnis war eine bretttharte, fast schmutzfreie Oberfläche mit viel Traktion. Die Rundenzeiten purzelten immer weiter und mehr und mehr wuchs die Vorfreude auf die anstehenden Finale am Sonntag.

Wie schon am Vortag gab es Sonnenschein pur. Einen wird das schöne Wetter allerdings wenig getröstet haben: Carsten Keller, einer der Favoriten auf den Titel, wurde aufgrund eines als zu groß befundenen Tanks seines Team-Associated-Buggys

durch die Rennleitung von der Finalteilnahme ausgeschlossen. Der Spannung tat das natürlich wenig Abbruch. Bevor das Hauptfinale gefahren werden sollten, standen noch zwei andere Endläufe auf dem Programm: Das Juniorenfinale, das Burak Kilics kleinerer Bruder Berkan auf Agama für sich entschied. Und auch die Oldies kamen im 40-Plus-Finale zu ihrem Recht. Die deutsche RC-Ikone und Rekordmeister Daniel Reckward ging als letztjähriger 40-Plus-Sieger mit seinem Serpent an den Start und schloss auch das Finale in Sand siegreich ab, wodurch eine Titelverteidigung immer wahrscheinlicher wurde.

Dann war es so weit: Das Hauptfinale stand auf der Agenda. Favorit auf den Sieg war Jörn Neumann, der mit seinen Serpent-Buggy bereits den Titel des Topqualifiers (TQ) errungen hatte. Doch ein schwacher Start von Jörn spülte ihn gleich zu Beginn nach hinten, sodass plötzlich andere Protagonisten an der Reihe waren. Allen voran Micha Widmaier, der alles aus seinem SWorkz-Buggy heraus kitzelte und lange Zeit die Führung behielt. Doch Jörn Neumann gab nicht auf. Er kämpfte sich Platz für Platz nach vorn, übernahm kurz vor Schluss die Führung und ließ sie sich bis zum Ende nicht mehr nehmen. Unter diesen Vorzeichen ging es in die Pause bis zum mit Spannung erwarteten zweiten und letzten Lauf in Meiningen.



In einen Hang integriert präsentierte sich die perfekt vorbereitete Strecke in Sand den Teilnehmern des ersten Laufs

ERGEBNISSE

HAUPTFELD

- 1. Platz Jörn Neumann
- 2. Platz Burak Kılıç
- 3. Platz Micha Widmaier

JUNIOREN

- 1. Platz Tom Sommer
- 2. Platz Berkan Kılıç
- 3. Platz İlias Reise

JUGENDLICHE

- 1. Platz Micha Widmaier
- 2. Platz Sebastian Winterstein
- 3. Platz Aron Münster

40 PLUS

- 1. Platz Daniel Reckward
- 2. Platz Guido Erler
- 3. Platz Robert Hart



Richtig zur Sache ging es bei den Finalläufen

Steinbeißer

Knappe zwei Wochen nach dem Finale von Sand, nämlich exakt am 26.08. war es so weit. Die Umgebung im thüringischen Meiningen präsentierte sich nicht weniger reizvoll als in Sand. Die Strecke selbst jedoch war von einem ganz anderen Schlag. Statt eben, brethhart und staubfrei hieß es hier grob, steinig und staubig. Offensichtlich hatte die Maschine, mit der die Jungs vom MRC Meiningen ihre Strecke glätten, ein relativ grobes Muster in den Lehm gestanzt. Dazu gab's eine ordentliche Portion Sand und Steinchen – keine leichte Aufgabe für die Reifen eines 1:8er-Buggys. Wie erwartet, präsentierte sich das Traktionsniveau der Strecke vor allem in ihren Randbereichen anfänglich sehr niedrig. Und um der ganzen Sache noch die Krone aufzusetzen, brannte die Sonne mit dauerhaften Temperaturen jenseits der 35-Grad-Grenze auf Menschen und Maschinen runter.

Das hielt das Fahrerfeld natürlich nicht davon ab, ausgiebig zu trainieren und sich auf die Bedingungen einzuschließen. Vor allem der größte der Sprünge auf dem Offroad-Rundkurs hat es in sich. Hier gilt es, von einer kleineren Hügelkuppe abzuspriegen und dicht über eine größere Kuppe in die Abfahrt des Hügels zu schweben. Keine ganz leichte Aufgabe: War man zu langsam, blieb man an der größeren Kuppe hängen. Ein Absprung mit zu viel Gas führte hingegen dazu, dass man viel zu weit sprang und die anschließende enge Linkskurve komplett verpasste. Trotz – oder gerade wegen – seines Schwierigkeitsgrades bildete der Sprung ein absolutes Highlight auf dem Kurs, sowohl für die Fahrer, als auch für die anwesenden Zuschauer.



Ja, auch Frauen nehmen an Buggyrennen teil – und zwar in zunehmendem Maße. Kerstin Bessler, hier als Boxenhelferin aktiv, ging auch selbst an den Start und zeigte vielen ihrer männlichen Konkurrenten, was eine Harke ist



Andere Stelle, gleiches Bild: Auch in Meiningen stimmten die Rahmenbedingungen. Der sehr hohe Fahrerstand bietet perfekt Sicht auf die Piste



Anders als in Sand, war der Untergrund auf der Meiningener Strecke durch ein hohes Aufkommen an Sand, Staub und Steinen geprägt

In Sachen Rennverläufe zeichnete sich ab, dass die Sieger aus Sand am Main auch in Meiningen ganz vorne mit dabei sein wollten. In der Klasse 40 Plus fiel die Angelegenheit eindeutig aus: Daniel Reckward holte sich nach Platz eins in Sand auch den Sieg in Meiningen und verteidigte damit seinen Titel von 2015 auch 2016. Bei den Junioren zeichnete sich hingegen ein regelrechtes Drama ab: Berkan Kilic war im Halbfinale des Hauptfeldes bereits auf einem Aufstiegsplatz liegend mit technischem Defekt ausgefallen. Nun wollte er seinen Sieg bei den Junioren aus Lauf 1 durch einen weiteren untermauern und sich so den Junior-Gesamttitle sichern. Doch weit in Führung liegend, ereilte Berkan erneut der Fehlerteufel und er musste die Segel vorzeitig streichen. Immerhin reichte ihm sein Vorsprung noch zu einem Gesamtplatz 2.

Vollgas

Im Hauptfinale ging es nochmals richtig zur Sache. Strecke und Hitze forderten mehr und mehr ihren Tribut, immer häufiger blieben Buggys mit Motorabstellern oder Defekten stehen. Burak Kilic, der sich in Sand noch mit Platz 6 zufrieden geben musste, holte alles raus und entschied den zweiten Lauf für sich. Dahinter hetzte Philipp Guschel auf Kyosho ins Ziel und erst dann überfuhr der Sand-Sieger Jörn Neumann die Linie. Sollte es für den Gesamtsieg reichen? Es sollte. Der

neue Deutsche Meister OR8 heißt Jörn Neumann, der in einer abschließenden Siegerehrung entsprechend gewürdigt wurde.

Und was nehmen wir von den beiden Läufen mit? Die Beliebtheit der Klasse OR8 ist nach wie vor ungebrochen. Circa 130 Fahrer nahmen insgesamt an der DM teil – eine Zahl, die sich mehr als sehen lassen kann. Das ist letztlich auch der Professionalität geschuldet, mit der die Vereine MSC Sand e. V. und MRC Meiningen e. V. ihre jeweiligen Läufe durchzogen. Speziell in Sachen Peripherie gab es nichts zu meckern. Egal ob Platz zum Schrauben, Wasser, Strom sowie natürlich die Versorgung mit Getränken und Speisen. All das klappte vorbildlich. Doch die beste Nachricht kommt zum Schluss: Nach dem Rennen ist bekanntlich vor dem Rennen und so freuen wir uns schon jetzt auf die Deutschen Meisterschaften der Klasse OR8 2017. <<<<<



Wenn es gemeinsam über die Sprünge ging, hieß es umsichtig zu fahren. Eine Berührung in der Luft führte fast immer zu ungewollten Abflügen



In Meiningen forderte neben der anspruchsvollen und manchmal schwierigen Strecke auch die Hitze ihren Tribut. Mensch und Maschine ächzten unter den harten Belastungen

Team Assos aktueller Onroader im Test



Text: Frank Jaksties
Fotos: Frank Jaksties, Andreas Briesemeister

WELTMEISTER-ANWÄRTER

Team Associated kann Weltmeisterautos im RC-Rennsport bauen, das ist kein Geheimnis. Das hat der Hersteller mit seiner Serie von Buggy-Modellen bereits eindeutig auf internationalen Meisterschaften bewiesen. Aber gelingt Asso das auch im hart umkämpften Onroad-Sektor? Um dieser Frage auf den Grund zu gehen, haben wir den brandneuen Tourenwagen TC7 genauer unter die Lupe genommen und ausgiebig getestet.

Der letzte Team Associated-Tourenwagen ist der mittlerweile etwas in die Jahre gekommene TC6.2. Er basiert auf dem TC6, welcher seit 2011 immer nur einige kleine Veränderungen spendiert bekam. Beim aktuellen Modell des Tourenwagens handelt es sich um ein komplett neu entwickeltes Chassis, welches viele neue Details aufweisen kann – der Name: Team Associated TC7. Da dieses Wettbewerbsmodell als Kit ausgeliefert wird, müssen Reifen, Motor, Regler, Lenkservo, Akku und Karosserie vom künftigen Besitzer selbst beigesteuert werden.

Teileparadies

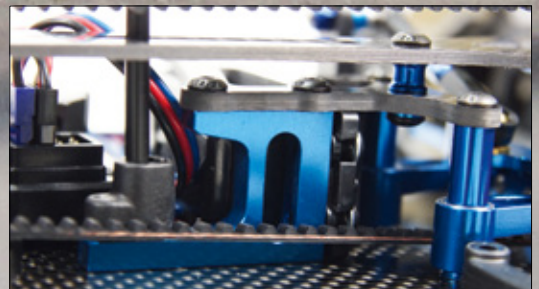
Im Karton des TC7 finden sich ausschließlich hochwertige Bauteile in kleinen Tüten verpackt. Wenn man der leicht verständlichen und bebilderten Anleitung folgt, beginnt der Zusammenbau mit den ölbefüllten Stoßdämpfern. Die neuen Dämpfer, die eine Fox Kashima-Beschichtung aufweisen, sind eine der großen Verbesserungen am TC7. Die Beschichtung ist im Offroad-Bereich bereits seit dem B5M-Wettbewerbsbuggy von Team Associated bekannt, aber bislang noch nicht bei den Tourenwagen zum Einsatz gekommen. Dadurch verbessert sich das Ansprechverhalten und reduziert sich das Losbrechmoment des Dämpfers. Sie sind erstaunlich leichtgängig und trotz nur eines Dichtrings an der Kolbenstange zuverlässig abgedichtet.

Der Zusammenbau der Dämpfer überzeugt durch die gute Passgenauigkeit der Teile. Zudem sind sie im Vergleich zum Vorgängermodell leichter und präziser einzustellen. Der Rebound lässt sich jetzt perfekt justieren, ohne den Dämpfer nacharbeiten zu müssen. Als Nächstes fallen einem die neuen blauen Aluminium-Federteller auf, die sauber gefräst sind und den perfekten Eindruck der neuen Dämpfer abrunden. Die Befestigung der Stoßdämpfer an den Dämpferbrücken wurde durch Kugelaufnahmen realisiert. Beim Vorgänger waren es noch Kugelstifte, auf die dann die Dämpfer geschoben wurden.

Der nächste Bauabschnitt der Anleitung widmet sich der Achsaufhängung. Die Querlenker sind nun schmaler und leichter als beim TC6.2, was sich positiv auf das Fahrzeuggewicht und natürlich auf das Fahrverhalten auswirkt. So werden die Kurvengeschwindigkeit und der Flex des Chassis auf die

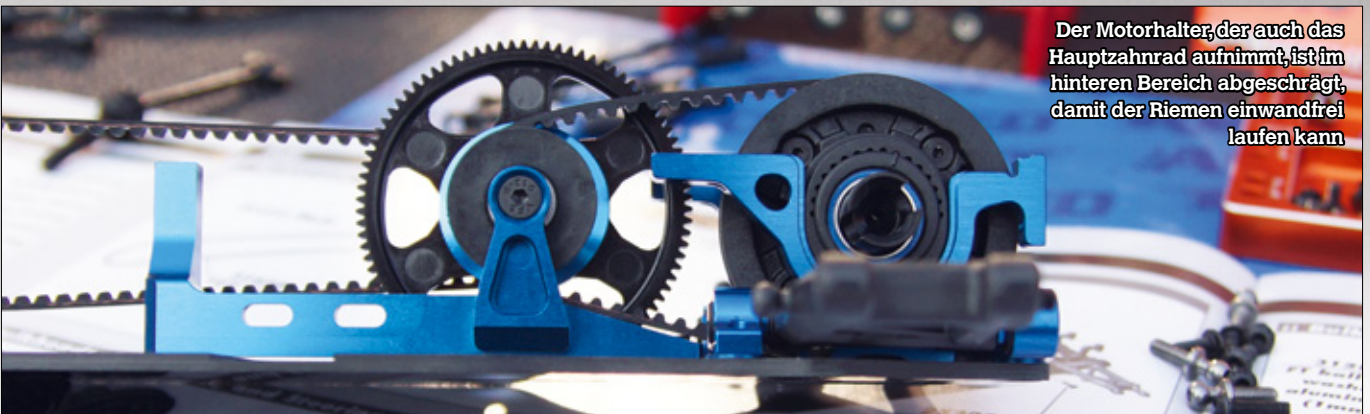


Der schwebende Servohalter hält das Sanwa SRG-BL mit seinen 8 Kilogramm Stellkraft bei 0,10 Sekunden fest an seinem Platz. Es handelt sich bei diesem Servo um einen Low Profile-Typ, der sehr zuverlässig seinen Dienst verrichtet



Die Servo-Befestigung geschieht über den zentral auf dem Chassis angeschraubten Aluminiumhalter. Zusätzlich dient sein Oberdeck aus Kohlefaser noch als oberer Fixpunkt der kugelgelagerten Lenkpfosten

Der Motorhalter, der auch das Hauptzahnrad aufnimmt, ist im hinteren Bereich abgeschragt, damit der Riemen einwandfrei laufen kann





Das Kohlefaserchassis zeigt sich aufgeräumt und bietet ausreichend Platz für alle elektronischen Komponenten. Hinter dem Motor ist sogar noch Platz für einen zusätzlichen Lüfter

gesamte Fahrzeuglänge verbessert. Die Aufnahmen der Querlenker sind mit denen vom TC6.2 gleich, nur ihre Position auf dem Chassis hat sich geringfügig geändert. Damit verringert sich der Radstand von 255,5 bis 261,5 Millimeter beim TC6.2 auf 253,5 bis 257,5 Millimeter beim neuen Modell. Die Leichtgängigkeit der Bauteile überzeugt auch hier. Es empfiehlt sich trotzdem die Querlenker mit einer Reibahle zu bearbeiten, um eventuelle Rückstände von der Fertigung zu entfernen. Die C-Hubs und Radträger wurden ebenfalls überarbeitet. Erstere besitzen nun keine Einsätze mehr für den Nachlauf, sondern haben einen festen Winkel. Um den Nachlauf zu ändern, werden separat erhältliche C-Hubs benötigt.



Der neueste Trend in der Akku-Technik sind sogenannte LCG-Akkus, die mit einem niedrigeren Schwerpunkt aufwarten als vergleichbare Stromspender

Weiterentwickelt

Der Hinge Pin wird nun durch eine M3-Madenschraube von unten gehalten, während es beim Vorgänger noch eine winzige M2-Zylinderschraube im Querlenker war. Die Radträger an der Vorderachse sehen denen des Vorgängermodells sehr ähnlich. Allerdings sind sie jetzt rechts und links identisch,

was den Vorteil hat, dass man sich auf der Strecke öfter mal zum Beispiel den rechten Radträger abfahren kann, ohne im Nachhinein mit einem halben Dutzend linker Radträger dazustehen, für die man keine Verwendung hat.

Die Achsen werden auf eine 88 Millimeter breite und 2,25 Millimeter dicke Carbonplatte geschraubt. Die Länge des Chassis hat sich im Bezug auf das Vorgängermodell um 10 Millimeter verringert, welches auf die schmalen Querlenker



CAR CHECK

Team Associated TC7 LRP electronic

Klasse: Elektro-Onroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 549,- Euro
Bezug: Fachhandel

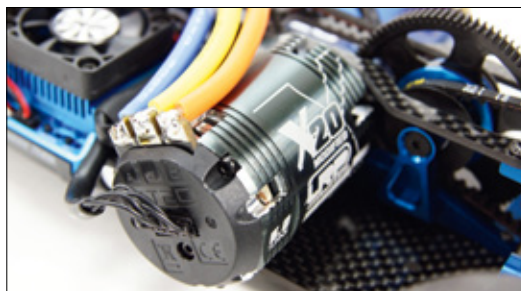
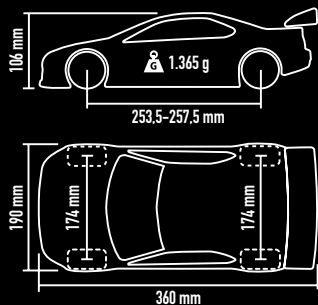
Technik: Allradantrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Kegelraddifferenzial, Stabilisatoren vorne und hinten, Rechts-links-Gewindestangen

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

Erfahrungslevel:



WETTBEWERBSPROFIS



Die X20 Modified-Brushlessmotoren von LRP sind mit die stärksten auf dem Markt. Das Testfahrzeug wurde mit einem 5-Turns-Motor ausgestattet. Er hat Drehzahl ohne Ende und schiebt brachial an

zurück zu führen ist. Bei der neuen Chassisplatte sind alle Löcher wie gewohnt exakt gebohrt und gesenkt. So sitzen alle Schrauben perfekt in den Bohrungen. Bei den Schrauben handelt es sich im Übrigen um Exemplare mit einer Festigkeit von 12.9, was ausgezeichnet ist. Sie sind zudem brüniert.

Die Bulkheads der Differenziale haben sich nur an den Stabilisatoraufnahmen geändert. Die Differenziale vom TC6.2 passen somit in den neuen TC7. Das wird diejenigen freuen, die noch über solche Bauteile verfügen und von ihrem TC6.2 auf den TC7 upgraden möchten. An der Vorderachse findet man einen starren Durchtrieb. Leider besitzt dieser wie das Vorgängermodell nur Outdrives aus Kunststoff. Hier hätte Team Associated etwas weiter denken, und Stahltriebe verbauen sollen. Die Lenkung sieht auf den ersten Blick nicht verändert aus. Schaut man

aber genauer hin, bemerkt man die Unterschiede zum Vorgänger. Sie ist im Ganzen 5 Millimeter tiefer auf dem Chassis gelagert, wodurch der Schwerpunkt vom Fahrzeug ebenfalls tiefer liegt.

Richtungsweiser

Die verbesserte Anlenkung und der verbesserte Ackermann sind zusätzliche Feinheiten der neuen Lenkung. Wie beim Vorgänger besitzt die Lenkung acht Kugellager, wodurch sie wirklich sehr leicht und geschmeidig arbeitet. Im Einsatz überzeugte die neue Lenkung in Verbindung mit den geänderten Lenkhebeln. Die Veränderungen am Ackermann wurden präzise und spürbar umgesetzt. Musste man beim TC6.2 die Lenkhebel noch von links nach rechts tauschen, ist man hier schon in vollem Umfang bedient. Der frei schwebende (floating), an nur einem Punkt im Chassis montierte Servohalter wurde vom Vorgänger übernommen und an die etwas enger stehenden Pfosten angepasst.

Da die Befestigung des Lenkservohalters ziemlich nah an der Mittellinie des Chassis erfolgt, kann sich das Chassis im Renneinsatz gleichmäßig verwinden, um so ein ausgeglichenes Fahrverhalten an den Tag zu legen. Die Servobefestigungsplatte

Anzeige



Ripmax

Art.Nr. C-RMX27315

ACROSS

- **RTR** „Ready to Run“
- Länge: 420 mm
- Breite: 245 mm
- Höhe: 190 mm
- Bodenfreiheit: 40mm
- max. Geschwindigkeit: ca. 30km/h
- LiPo Akku: 2S1P 7.4V 1500mAh (im Lieferumfang)



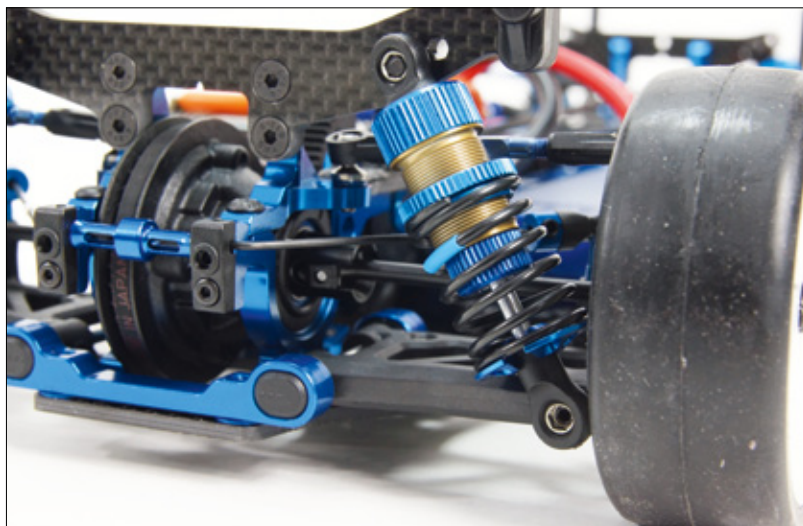
NEU!

deutsche Website: www.ripmax.de

Ripmax

Stuttgarter Strasse 20/22 • 75179 Pforzheim

Tel.: +49 (0) 72 31 - 4 69 41 0 • info@ripmax.de • www.ripmax.de



Die neuen Öldruckstoßdämpfer weisen innen eine spezielle Kashima-Beschichtung der Firma Fox auf. Diese lässt die Dämpfer noch geschmeidiger arbeiten und kommt aus dem manntragenden Motorsport

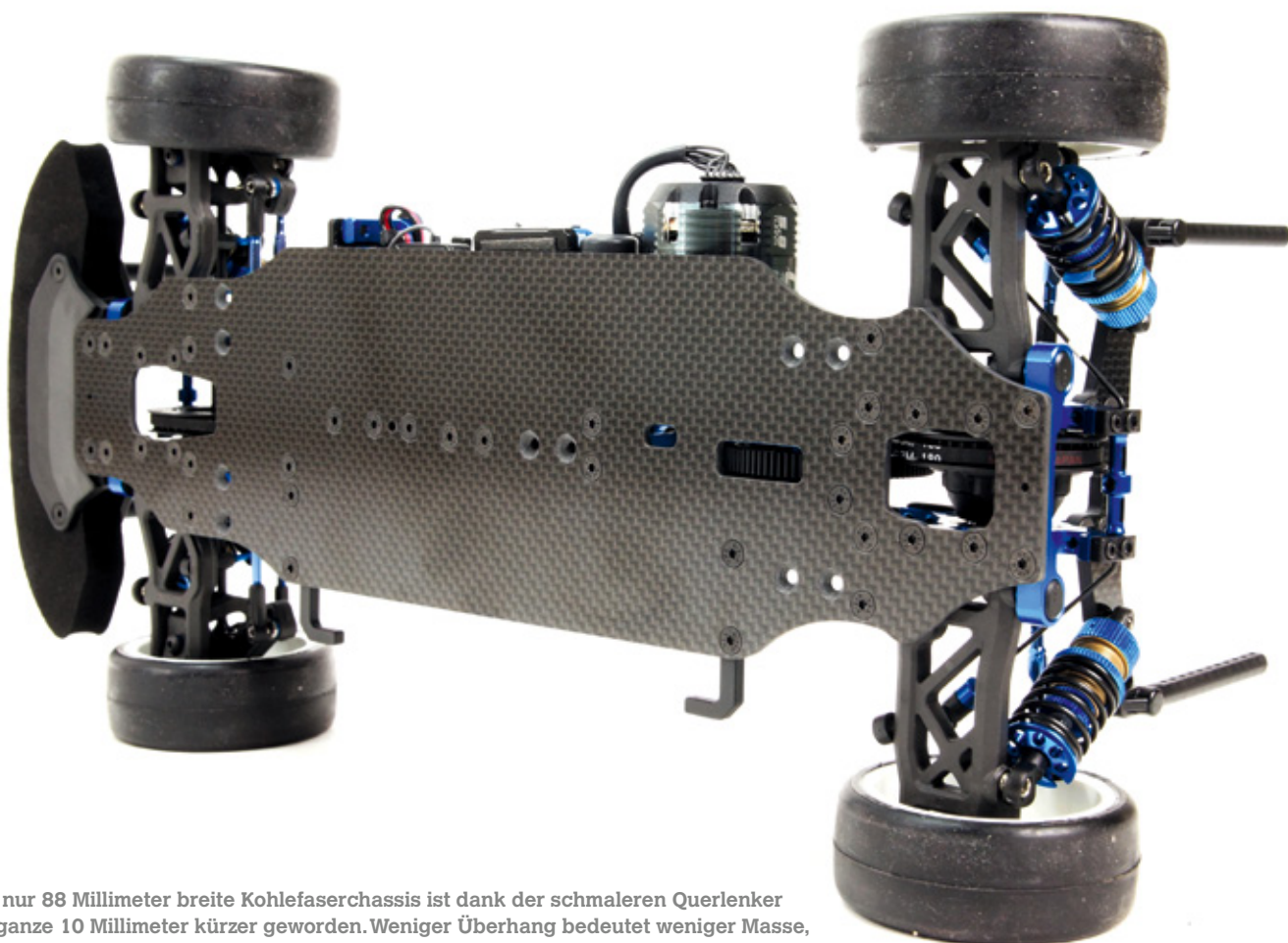
wurde auf die neuen Dimensionen der Lenkung angepasst und geringfügig modifiziert. Der erste Eindruck der Lenkung überzeugt in jeder Hinsicht. Man hatte in jeder Situation mehr als genug Lenkung und perfekte Kontrolle. Minimale Änderungen am Ackermann-Winkel setzte der TC7 sofort gutmütig um und reagierte dadurch perfekt auf die Lenkbefehle. Im Testfahrzeug war ein Sanwa SRG-BL Low Profile-Lenkservo im Einsatz. Es überzeugte durch seine Schnelligkeit und hatte keine Probleme, die Lenkbefehle präzise umzusetzen.

Zahnraderei

Der neu entwickelte Getriebehalter glänzt im neuen Design, welches die Wartungsfreundlichkeit deutlich erhöht. Er ist nun aus einem Stück gefertigt und dient gleichzeitig als Motorhalter. Beim Vorgänger waren es zwei Laschen, die auf das Chassis geschraubt wurden, an denen dann der Motorhalter Halt fand. Die Lösung war gut, jedoch wurde der Wechsel des Hauptzahnrad damit erschwert. Man musste die Hauptwelle von der Lasche lösen, die Lasche entfernen und konnte erst dann das Hauptzahnrad entnehmen. Beim TC7 genügt es, die Hauptwelle zu lösen, um dann das Hauptzahnrad zu entfernen. Eine einfache Lösung, die aber sehr durchdacht ist.



Um den Strom des 5.600-Milliamperestunden-LiPos fachgerecht an den Motor zu liefern, kam der LRP Flow Works Team-Brushlessregler zum Einsatz. Er kann mittels Lüfter zwangsgekühlt werden



Das nur 88 Millimeter breite Kohlefaserchassis ist dank der schmalen Querlenker um ganze 10 Millimeter kürzer geworden. Weniger Überhang bedeutet weniger Masse, die man über die Rennstrecke pilotieren muss

„Der TC7 ist ein konkurrenzfähiges Auto,
das sich nicht verstecken muss.“



Der gesamte Riemenantrieb wurde überarbeitet und die Riemen büßten ein paar Zähne ein, was sich beim Rollen positiv bemerkbar macht. Die interne Übersetzung ist bei 2:1 geblieben. Antriebswellen, Spool und Differenzial sind vom Vorgänger übernommen worden. Sie passen perfekt und runden den Gesamteindruck harmonisch ab. Leider werden die Räder nur von normalen CVD-Wellen angetrieben, wo man bei anderen Tourenwagen in diesem Preissegment schon mal Doppelgelenkwellen findet.

Der Stabilisator aus dem TC5 fand beim TC7 ein neues Zuhause und arbeitet perfekt mit der neuen Achsgeometrie zusammen. Er besteht nun wieder aus einem Stabibügel und nicht wie beim TC6.2 aus zwei Stabistreben, die in einem Aluhalter sitzen. Das Einstellen geht nun deutlich besser von der Hand und ermöglicht ein einfaches Wechseln der Kurvenstabilisatoren. Beim TC6.2 musste man schon etwas Geduld und Fingerspitzengefühl besitzen, um die Stabistreben gleichmäßig auszurichten.

Highscore

Der TC7 konnte im direkten Vergleich zum TC6.2 die Rundenzeit auf der Strecke auf Anhieb unterbieten. Auf der Teststrecke fuhr er sich mit dem Basissetup sehr gut, reagierte präzise auf Lenkbefehle und rollte sauber über den Kurs. Einem leichten Untersteuern am Kurvenausgang konnte mit etwas dünnerem Öl auf der Hinterachse entgegengewirkt werden. Mit neuen LRP-Reifen und einem etwas geänderten Setup merkte man den Unterschied zum Vorgänger



Das Differenzial an der Hinterachse ist gegen Ölverlust ringsum abgedichtet. So kann man mit verschiedenen Viskositäten experimentieren

deutlich. Der TC7 wurde von Fahrt zu Fahrt schneller. Das war nicht zuletzt der Verwendung eines LCG-LiPo-Akkus (LCG = Low Center of Gravity) von LRP zu verdanken, der einen sehr niedrigen Schwerpunkt gegenüber herkömmlichen LiPo-Akkus hat.

Nach einigen weiteren kleinen Veränderungen am Setup war der TC7 voll und ganz in seinem Element und die Fahrleistungen waren hervorragend. Der eingesetzte LRP Flow Works Team-Regler funktioniert tadellos und ist auf die Tourenwagenklasse der Modified-Klasse perfekt abgestimmt. Die Bedienung ist kinderleicht und lässt keine Wünsche offen. Die Setup-Änderungen am Regler lassen sich leicht mit Hilfe des Einstellknopfs erledigen und sind verständlich. In Verbindung mit einem Motor aus der X20-Serie von LRP hat man eine sehr gute Kombination, die im Testfahrzeug eine super Figur machte. Reichlich Power für die Gerade aber auch ein sehr feinfühliges Regelverhalten für das technische Infield standen zur Verfügung.

Es sind viele kleine und auch größere Änderungen, die ein großes Ganzes ergeben. Der TC7 ist ein konkurrenzfähiges Auto, das sich nicht verstecken muss. Man merkt die Unterschiede zum Vorgängermodell deutlich, auch wenn sich einige Bauteile auf den ersten Blick sehr ähnlich sehen. Die neue Achsgeometrie arbeitet perfekt und machte sich auf der Teststrecke angenehm bemerkbar. Die neuen Dämpfer überzeugen auf Anhieb durch ihr Ansprechverhalten. Man hat gleich ein gutes Gefühl und bekommt ein super Feedback vom Auto. <<<<



Der X20 Modified-Motor wird nur im unteren Bereich des neuen Motorhalters verschraubt. Das reicht vollkommen aus

MEIN FAZIT



Der TC7 kann durchaus im starken Onroad-Sektor der Rennsportszene mitmischen, denn er ist in allen Dingen sehr durchdacht und überzeugt auf der Strecke voll und ganz. Obwohl es ein neu entwickeltes Auto ist, hat man von Anfang an ein vertrautes Gefühl.

Frank Jaksties
Fachredaktion CARS & Details

Saubere Verarbeitung
Passgenauigkeit
Einfach einzustellen
Gute Performance bereits im Baukasten-Setup

Keine Stahl-Outdrives vorne
Keine Doppelgelenkwellen

Tricks und Kniffe für ein langes Karosserie-Leben

Text und Fotos:
Oliver Tonn

BODYSHAPING

WERKSTATTSERIE
TEIL 3



Die Karosserien oder „Bodys“, wie sie im Englischen genannt werden, zählen zu den höchstbelasteten Komponenten eines RC-Cars. Im Laufe ihres Lebens müssen sie unzählige Ein- und Überschläge verdauen, natürlich möglichst ohne zu brechen. Wie man diese Zielsetzung fördern kann und warum ein Bruch oder Riss noch nicht das Ende einer Karo bedeuten muss, darüber gibt der folgende Ratgeber Aufschluss.

Neben den optischen Anforderungen wie geilen Lackierungen und aerodynamischen Ansprüchen haben die Lexanhauben vor allem eine zentrale Aufgabe: Sie sollen die hochwertige Technik auf dem Chassis vor Schlägen, Steinen und Dreck schützen. Dies gilt speziell im Offroad-Sektor, wo während der Fahrt eine Vielzahl von Fremdkörpern auf die Außenhaut des Modells einprasselt. Unter dem Strich ist es daher nur logisch, dass keine Karosserie für die Ewigkeit ist. Doch ihr Ableben lässt sich mit etwas Einsatz deutlich hinaus zögern.

Für die hier dargestellten Kniffe sind nur wenige Komponenten notwendig. Dazu zählen ein kleines Stück Lexan, einige Kabelbinder sowie etwas selbstklebendes Klettband. Diese Dinge lassen sich für Kleingeld in jedem Modellbaushop und natürlich im einschlägigen Internethandel beschaffen. Ein Edding und ein Seitenschneider dürften in jedem Haushalt vorhanden sein, ansonsten tun es auch ein Bleistift und eine kleine Schere. Nur beim Karosseriebohrer handelt es sich um ein RC-spezifisches Werkzeug, dessen Anschaffung sich allerdings in jedem Fall lohnt. <<<<



Zu den anfälligsten Schwachpunkten einer RC-Karosserie zählen die Bereiche, in denen sie auf den Karosseriehaltern aufliegt. Nach Über- oder Einschlägen bilden sich Risse. Früher oder später rutscht die Haube über den Halter und lässt sich nicht mehr ordentlich platzieren.

Dem vorzubeugen ist relativ simpel. In ein Lexanplättchen wird ein Loch gebohrt, das so groß ist, dass das Plättchen stramm auf dem Halter sitzt und nicht von allein abfällt. Ob das Plättchen rund oder – wie hier dargestellt – eher eckig geschnitten wird, spielt keine Rolle. Zielsetzung muss sein, die Auflagefläche der Karosserie auf dem Halter zu vergrößern, da Kräfteinwirkungen dadurch auf eine größere Fläche verteilt und Brüche verhindert werden

Selbstklebendes Klettband ist eine gute Möglichkeit, den Sitz der Karosserie zu optimieren, um Schmutz abzuhalten. Gleichzeitig aber bietet es eine willkommene zusätzliche Befestigung, falls ein Karohalter bricht oder ein Karosseriesplint verloren geht. Letzteres ist speziell bei Rennen sinnvoll. Löst sich dort beispielsweise der vordere Karosseriesplint, so wird die Haube abheben und nach hinten klappen. Das Rennen ist damit natürlich gelaufen. Etwas Klettband kann in einem solchen Fall Wunder bewirken.



2

Im ersten Schritt ist jeweils ein Streifen Klettband an den Seitenwannen zu befestigen

Nun wird die Haube aufgesetzt und mit einem Stift an ihrer unteren Innenseite der Bereich markiert, in dem das Klettband-Gegenstück anzubringen ist



3



4

Zu guter Letzt das Klettband platzieren und fertig

Auch bei bereits vorhandenen Rissen muss man nicht tatenlos zusehen – im Gegenteil. Ein einmal begonnener Riss braucht nur noch geringe Krafteinwirkung, um sich weiter und weiter durch die Karosserie zu fressen. Dem gilt es, möglichst frühzeitig Einhalt zu gebieten.

Zuerst wird ein Loch am Ende des Risses gebohrt, in das er praktisch hineinläuft. Dadurch werden die Risskanten unterbrochen und gegen eine glatte, runde Kante ersetzt. Im zweiten Schritt werden zwei weitere gegenüberliegende Löcher neben dem Riss angebracht.



5



6

Durch die zwei Löcher wird jetzt ein dünner Kabelbinder geschoben und leicht (!) festgezogen. Er nimmt die Belastung von der Risskante und dient ebenfalls dazu, ein Fortlaufen des Risses zu verhindern oder zumindest zu verlangsamen

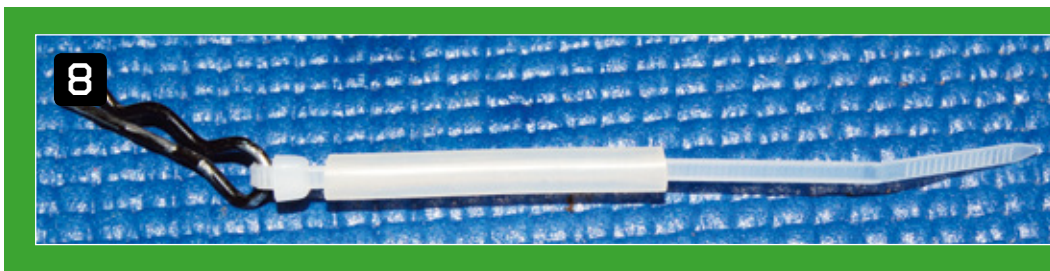
Gut zu erkennen und sehr wichtig. Die Bohrung für den hinteren Karohalter sollte in Form eines Langlochs ausgefertigt werden. So bekommt der Halter beim Flexen des Chassis etwas Platz nach vorn, ohne Druck auf die Karosserie auszuüben.

Wer viel im Gelände unterwegs ist, der kennt wahrscheinlich das Phänomen der ständig verloren gehenden Karosseriesplinte. Unsere Methode kann zwar nicht vollständig verhindern, dass ein Splint aus der Bohrung im Karohalter rutscht. Allerdings geht er nicht verloren, wenn man ihn wie folgt an der Karosserie befestigt.

Im Abstand von einigen Zentimetern von der Halterbohrung wird ein Loch angebracht, dessen Durchmesser der Stärke eines kleinen Kabelbinders entspricht



7



Der kleine Kabelbinder wird dann am Karoseriesplint befestigt, ein kurzes Stück Spritschlauch über ihn geschoben und dann von oben durch das kleine Loch in der Karo geschoben



Von unten werden jetzt der Kabelbinder mit einem zweiten Exemplar fixiert und die überstehenden Enden abgeschnitten



Rutscht der Karoseriesplint nun während der Fahrt aus dem Karohalter, kommt er dennoch nicht abhanden




Nach Beendigung der Arbeiten hat sich das ständige Nachkaufen von Karosplinten erledigt, die Lexanhaube sitzt sicherer auf dem Modell und kleinere Risse werden frühzeitig daran gehindert, sich auszubreiten

LESETIPP: EINSTEIGER WORKBOOK VOLUME 2

Ein RC-Car zu kaufen ist einfach, die ersten Runden damit zu drehen auch. Aber was kommt dann? Jedes Modell ist ein kleines technisches Wunderwerk mit jeder Menge Komponenten, die individuell eingestellt, gewartet und gepflegt werden müssen. Genau hier setzt das CARS & Details einsteiger workbook Volume 2 an. In ausführlichen Beiträgen wird erläutert, was beim Bau und der ersten Inbetriebnahme eines RC-Cars zu beachten ist. Wie man Nitromotoren richtig einlaufen lässt, worauf man beim Einstellen achten sollte und wie man Reifen richtig verklebt. Zudem gibt es praktische Tipps, wie man sein RC-Car winterfest macht und eine professionelle Inspektion durchführt. Kurz gesagt: Mit dem CARS & Details einsteiger workbook Volume 2 wird aus jedem Hobbyeinsteiger ein fachkundiger Schrauber.



 Auch digital als eBook erhältlich

Einsteiger Workbook Vol.268 Seiten, A5-Format
 Artikel-Nr. 12099 € 9,80

Rivalen der Rennbahn



Preis ab 1.862,- € für ein Basic-Modell und ca. 3.000,- € für ein Komplettfahrzeug mit 23 cm³ Race-Motor, je nach Ausstattung und Modell.

Mecatech FW 01



Selbstverständlich werden Sie von unseren Kollegen im Verkauf kompetent beraten! Unter anderem von Günter Honert, dem mehrmaligen deutschen Meister der 1:5er Formel 1 und Tourenwagen 2016!



26cc MadMax Edition

Der 1:6er FG-Beetle in der MadMax-Edition, wahlweise mit einer von acht (!) verschiedenen Bereifungen, auf geschraubten MadMax-Felgen, von GIANT-GRIP, für's extreme Gelände, bis hin zum SUPER-GRIP, für den Einsatz auf Onroad-Strecken. Erhältlich in zwei Farbvarianten: Mehrfarbig, Basis schwarz, oder weiß!



ab 699,50 EUR

rc-car-online.de

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

Baja 2.0

mit 23 cm³ Race-Motor und kompletter Fernsteuerung
ab 999,00 €

Auch mit Original 320er ZENOAH möglich

Männerspielzeug



Losi 5ive-T PNP

97 cm lang und 53 cm breit ist der Losi 5ive-T/PNP, wahlweise in den Farben Weiß/Schwarz, Schwarz/Weiß, oder 3-farbig (wie hier im Bild). Mit Allradantrieb und dem 26 cm³-Motor ist der Losi 5ive-T mit seiner Größe von fast einem Meter (!) ein Erlebnis in jedem Gelände! 45 Minuten enormer Fahrspaß mit einer Tankfüllung von 800 cm normalem 2-Takt-Sprit von der Tanke!

ab 1.299,90 EUR



Benzin
contra
Strom

hpi-racing



mit Brushless Elektromotor, Regler und kompletter Fernsteuerung.



ab 1.099,00 € **Baja FLUX**

HAPPENING

21. modell-hobby-spiel in Leipzig



Erlebnis, Vielfalt, Inspiration und Knowhow: Vier Tage lang verwandelte sich die Leipziger Messe rund um das erste Oktober-Wochenende in ein Hobbyparadies – die 21. modell-hobby-spiel fand statt. 100.600 Besucher kamen, um auf der publikumsstärksten Messe für Modellbahn, Modellbau, kreatives Gestalten und Spiel in den neuesten Bundesländern die neusten Trends für die Freizeitbeschäftigung zu entdecken, Produktneuheiten kennenzulernen und sich bei rund 650 Ausstellern aus elf Ländern Anregungen und Beratung zu holen.

Die Highlights der 21. modell-hobby-spiel für RC-Car-Enthusiasten spielten sich hauptsächlich in den Hallen 1 und 5 ab. Hier gingen 1:8er-Modelle beim Messecup an den Start, konnten Kinder, Jugendliche und Junggebliebene ihre ersten Runden mit einem RC-Car drehen und wurden von den ideellen Ausstellern alle wichtigen Fragen rund um das Hobby beantwortet. „Die Trends von morgen schon heute erleben – das bietet die modell-hobby-spiel“, sagt Martin Buhl-Wagner, der Geschäftsführer der Leipziger Messe. „Zum 21. Mal entfaltete sich für die Besucher auf der Leipziger Messe ein Hobbypara-

dies auf 90.000 Quadratmeter mit jeder Menge Spaß und Inspiration für Jung und Alt.“ Besucher, die regelmäßig ein Hobby betreiben und solche, die noch eine passende Freizeitbeschäftigung suchen, fanden auch in diesem Jahr auf der modell-hobby-spiel das richtige Angebot. Das zeigen die Ergebnisse der Befragung durch das Institut für angewandte Marketing- und Kommunikationsforschung (IMK): Die modell-hobby-spiel wollen 85 Prozent der Befragten im nächsten Jahr wieder besuchen; ebenso viele würden einen Besuch der Messe ihren Freunden und Bekannten empfehlen. <<<<<

MINI-BOLIDEN

MESSE-CUP LEIPZIG 2016



Hier ging alles los – nachdem die Motoren liefen, wurden die Modelle von den Helfern auf die Indoor-Strecke gesetzt



Die Spannenden Rennen zogen viele Besucher in Halle 1



Die modell-hobby-spiel und der Messe-Cup Leipzig gehören einfach zusammen. Bereits seit über 10 Jahren gehen auf Deutschlands größtem Indoor-Rennen für 1:8er-Modelle die Fahrer an den Start. Die Zuschauer können live dabei sein, wenn bekannte Fahrer und talentierte Nachwuchs-Basher ihre Autos optimieren und fahren. In den Klassen Buggy und Truggy mit Elektro- und Verbrennungsmotoren gab es auch in diesem Jahr wieder spannenden Zweikämpfe, bei denen es um jeden Millimeter ging. Spannende Action war somit nicht nur auf dem Fahrerstand, sondern auch bei den Zuschauern garantiert.

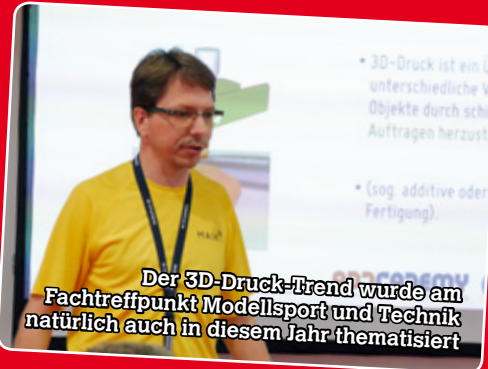
Im Kampf um Sekunden schenkten sich die Fahrer nichts

PROFI-WISSEN

FACHTREFFPUNKT MODELLSPORT UND TECHNIK



Auch die Grundlagen zum Airbrushen wurden am Fachtreffpunkt Modellsport und Technik zur Sprache gebracht



Der 3D-Druck-Trend wurde am Fachtreffpunkt Modellsport und Technik natürlich auch in diesem Jahr thematisiert

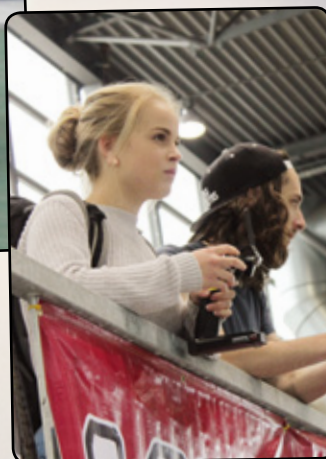


Tobias Meints informierte die Besucher über die verschiedenen Multikopter-Klassen

Der Fachtreffpunkt Modellsport und Technik – ehemals Fachtreffpunkt Modellbau – hat sich seit seiner Einführung zu einem festen Bestandteil der modell-hobby-spiel entwickelt. Hier referieren anerkannte Experten aus dem Modellsport zu verschiedenen Grundlagen-Themen. Die stündlichen Vorträge zogen jedoch nicht nur Modellbauer an, sondern auch interessierte Besucher standen teilweise bis in die Gänge, um sich über Themen

wie 3D-Druck, Multikopter, Airbrush oder auch CNC-Technik zu informieren. Kompetent unterstützt von CARS & Details-Redakteur Tobias Meints, entstanden auf diese Weise lebendige Diskussionen, an denen auch die Besucher gerne teilnahmen. Besonders interessant für RC-Car-Fahrer waren Vorträge zum Thema Airbrush, aber auch moderne Fertigungstechniken wie 3D-Druck oder CNC-Design.

RACE OF CHAMPIONS DES DMC JUNGE TALENTE



Hochkonzentriert drehten die Nachwuchsfahrerinnen und Fahrer ihre Runden beim Race of Champions in Halle 1



Die Gewinner konnten sich über wertvolle Preise freuen. Darunter Einsteiger-Modelle von Hobbico und Lektüren von CARS & Details

In Zusammenarbeit mit Hobbico und CARS & Details veranstaltete der Deutsche Minicar Club in diesem Jahr wieder das beliebte Race of Champions in Halle 1. Hier hatten Kinder und Jugendliche kostenlos die Möglichkeit, mit Elektromodellen aus dem Sortiment von

Hobbico im K.O.-Verfahren gegeneinander anzutreten. Die besten Fahrer wurden einmal täglich gegen Messeende geehrt. Sie konnten sich über wertvolle Preise freuen. Darunter RC-Cars von Hobbico und die passende Literatur aus der CARS & Details-Redaktion.

3 für 1

Drei Hefte zum
Preis von einem
Digital-Ausgaben
inklusive

WERKSTATT-SERIE: KAROSSERIEN PERFEKT AUF DEN EINSATZ VO



CARS & DETAILS

TEST UND TECHNIK FÜR DEN RC-CAR-SPORT

GEWINNSPIEL:

HOL DIR DAS
TITELMODELL
NACH HAUSE



Das kann das neue Rundumsorglospaket von Ripmax

CROSSE-OVER



Ausgabe 12/2016
Dezember 2016
14. Jahrgang

Deutschland: € 4,90
A: € 5,00 CH: sfr 8,50
NL: € 5,90 L: € 5,90 I: € 6,75



17 SEITEN

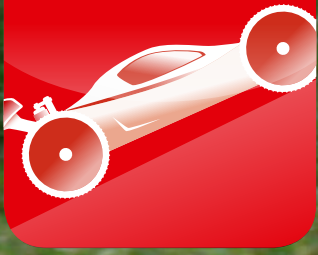
Short-Course-Special:

HPI JUMPSHOT SC
VON LRP ELECTRONIC
AMEWI BRUSHLESSET FÜR
SHORT-COURSE-TRUCKS
LANGZEITTEST:
ARRMA SENTON 6S



WELTMEISTER-ANWÄRTER
Team Assos aktueller Onroader im Test

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



SHORT-COURSE SPECIAL

Das kann HPIs Jumpshot
in Short-Course-Ausführung



SEITE
38

EINFACH, ABER STABIL



SEITE
48

KNALLHARTER KÄMPFER
Hobbicos Senton im Dauertest



SEITE
44

TREIBENDE KRAFT
Amewis Brushlessset für Short-Course-Allradler

EINFACH, ABER STABIL

HPIs Jumpshot jetzt auch in Short-Course-Ausführung

Der HPI Jumpshot basiert auf dem aktuellen 1:10er-Offroad-Chassisdesign von HPI und nutzt die aus den Savage-Modellen bekannten Twin-Vertical-Plates (TVP) nun auch im kleineren Maßstab. Diese Vereinfachung sorgt nicht nur für ein stabiles Modell, sondern auch für eine einfachere Wartung. Was sich sonst noch unter dem schicken Deckel des Short Course-Modells befindet, klärt dieser Test.

Zugegeben: Der HPI Jumpshot von LRP electronic prahlt nicht mit einer extrem einstellbaren Aufhängung oder anderen, eher im Wettbewerb benötigten Dingen. Dafür verfügt er über eine sehr stabile Aufhängung, ein gut zugängliches Chassis, ein bulliges Getriebe und an allen Stellen über Kugellager. Selbst Rechts-links-Gewindestangen wurden zumindest an der Lenkung nicht vergessen und auch eine Rutschkupplung zur Traktionskontrolle findet sich im Antriebsstrang. Verzichten muss man auch nicht auf einen spritzwassergeschützten Regler, der zudem neben NiMH-Akkus auch von LiPos versorgt werden kann.

Zielgruppenorientiert

Das Fehlen von Kohlefaser-elementen oder Aluminiumteilen wiegt angesichts der wirklich sauberen Verarbeitung aller Teile und der angestrebten Zielgruppe keinesfalls schwer. Lediglich der 15-Turns-Bürstenmotor kommt im harten Gelände mit dem beiliegenden sechszelligen NiMH-Akku an seine Grenzen. Der

Regler wiederum bleibt dennoch kühl, hier ist also Platz nach oben für eine dezente Leistungssteigerung. Die erste Stufe sollte ein weiterer Fahrakku darstellen, da man mit einem 5.000-Milliampere-stunden-Akku nicht nur deutlich länger fährt, sondern auch mehr Leistung umsetzen kann (die Zellen können stärkere Ströme liefern). Darüber hinaus bietet sich der Einsatz von LiPo-Akkus zur Erhöhung der Fahrzeit an, diese bringen mit dem beiliegenden Motor aber keine Mehrleistung, da die entstehenden Motorströme nicht sehr hoch sind. Ein LiPo-Akku kann seinen Vorteil des deutlich geringeren Innenwiderstands erst bei kräftigen Motorisierungen ausspielen.

Text und Fotos:
Robert Baumgarten



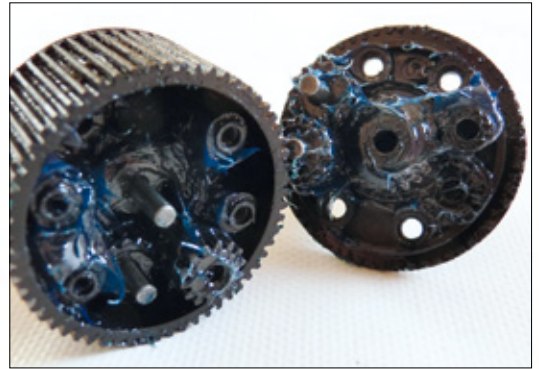
MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE

Wer noch mehr aus dem Jumpshot herausholen möchte, liebäugelt eventuell mit einem Brushless-Set. Diese Idee lässt sich problemlos umsetzen, da neben einer breiten und größeren Verzahnung auch die Abtriebe, Knochenwellen und die Planetenräder des Differenzials über genügend Reserven für eine solche Kraftorgie verfügen. Abstand sollte man von speziellen 550er-Short-Course-Motoren nehmen, da diese deutlich zu viel Leistung für ein 2WD-Modell bieten. Im Bereich der klassischen 540er-Motorgröße gibt es aber genügend Motoren zur Auswahl – im Idealfall ohne störende Kühlschlitze, um das Eindringen von Schmutz zu verhindern.

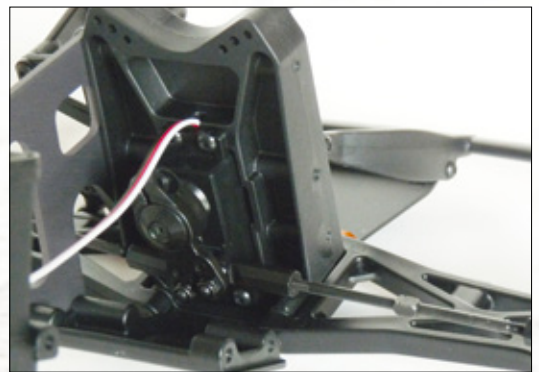
Die geschlossene und sehr geräumige Empfängerbox ist mit einer umlaufenden Gummidichtung gut gegen Spritzwasser abgedichtet. Der Regler ist ebenfalls vor Spritzwasser geschützt, daher kann der Jumpshot auch unter widrigen Bedingungen im Winter oder bei nicht allzu tiefen Pfützen gefahren werden. Da man sich dann in der Regel im rauen Offroad-Gelände bewegt, spendierte HPI dem Truck sehr weich laufende und groß dimensionierte Öl-druck-Stoßdämpfer. Natürlich ermöglichen diese eine Abstimmung über die Ölviskosität ebenso wie über die Federhärte, deren Vorspannung oder unterschiedliche Befestigungspositionen. An der Vorderachse hat man dazu fünf Positionen zur Verfügung und hinten sind es immerhin noch vier. Weitere Einstellungen sind an der Aufhängung nicht zu finden, was jedoch gerade für Einsteiger kein Nachteil ist und sich durch den optionalen Zukauf von wenigen Teilen später auch noch ändern lässt.

Solide Bauweise

Die Grundkonstruktion basiert auf den von HPIs Savage bekannten TVP-Chassis-Seitenteilen, wobei beim Jumpshot gleich noch eine dreifache Verstellung der Position der mittleren Elektronik- und Akkubox integriert wurde. Hiermit lässt sich der Schwerpunkt etwas beeinflussen, idealerweise liegt etwas mehr Gewicht auf der Vorderachse, um die Lenkungswirkung zu verbessern. Wer sich selbst vier der sechs Befestigungslöcher neu bohrt und dabei die Box weiter nach vorne



So muss ein gut gefettetes Planetendifferential aussehen, dann braucht man sich um die Haltbarkeit keine Sorgen zu machen. Die bullige Dimensionierung des Diffs ermöglicht daher auch den optionalen Einsatz deutlich stärkerer Brushlessmotoren, ohne Ausfälle befürchten zu müssen



Das Lenkservo ist etwas schwach und kommt im harten Gelände beim Betrieb an siebenzelligen NiMH-Akkus langsam an seine Grenzen. Dafür ist es leicht erreichbar montiert und steuert die Räder sehr direkt an. Dies macht sich in schnellen und präzisen Lenkbewegungen bemerkbar





Trotz der recht großen Öffnung im Getriebe­schutz dringt auch bei sandigem Untergrund recht wenig Schmutz zum Getriebe vor. Zur Not kann dieses aber sehr schnell herausgeschüttelt werden

platziert, kann das Akkugewicht noch besser ausnutzen. Hierzu am besten beide TVP-Elemente ausbauen und mit Schrauben übereinander befestigen, um die neuen Bohrungen auch passgenau und gleichmäßig setzen zu können. Die recht gut zugängliche Plattform des Jumpshot SC zeigt damit einmal mehr, dass hier viel Potenzial zum Um- oder Ausbau vorhanden ist.

Der beiliegende 2,4-Gigahertz-Sender überzeugte im Test mit einer guten Reichweite jenseits der 280 Meter und verfügt zudem neben Servoreverse, einer Failsafe-Funktion im Empfänger, einer separaten Trimmung für alle Kanäle und nach Seiten unterteilt einstellbare Endausschläge auch über einen dritten Kanal (über Taster). Wer sich also eine Beleuchtung oder etwas ähnliches einbauen möchte, hat dazu ebenfalls die Möglichkeit. Da es sich beim Jumpshot um ein RTR-Modell handelt, findet man im voluminösen Karton neben dem Modell, einem NiMH-Fahrakku und einem Ladegerät auch einen Satz Mignonbatterien für den Sender. Das Ladegerät kann leider nur zum Laden des Fahrakkus genutzt werden und geht eher gemächlich zu Werke. Der Einsatz von NiMH-Akkupacks mit höheren Kapazitäten führt daher zu recht langen Ladezeiten.

Schnörkellos

Die direkte Ansteuerung der Lenkhebel vom mittig verbauten Servo aus ist nicht nur gut gelöst, sondern führt auch zu einer recht direkten Umsetzung der Lenkbefehle. Das mit einem Plastikgetriebe ausgestattete Servo war beim Einsatz von sechszelligen NiMH-Akkus keineswegs überfordert oder zu langsam. Wenn man einen optionalen Siebenzellen-NiMH-Akku nutzt, konnte die Lenkung ebenfalls noch gut mithalten. Erst beim Einsatz deutlich stärkerer Brushlessmotoren sollte man auch über den Austausch des Lenkservos nachdenken, da die Lenkung nur über einen grob sperrbaren und nicht einstellbaren Servosaver verfügt und das RTR-Servo bei derartig starken Motoren schlicht zu schwach und zu langsam ist.



Einige weniger oft benötigte Einstellungen verbergen vertieft sich im Sendergehäuse, die wesentlichen Dinge sind jedoch sofort erreichbar und lassen sich auch rasch beim Fahren einstellen. Das griffige Lenkrad liegt zudem mit 50,6 Millimetern Durchmesser angenehm in der Hand



Der Empfänger ist gut geschützt in einer spritzwasserdichten Box untergebracht

CAR CHECK

HPI Jumpshot SC LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 284,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
2WD-Heck-Antrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Stirnrad-Differenzialgetriebe, Slüpperkupplung

Benötigte Teile:
Keine

Erfahrungslevel:

HOBBYFAHRER

178 mm
337 mm
284 mm
248 mm
244 mm
560 mm

JETZT DOWNLOADEN

Entdecke, was möglich ist



DAS DIGITALE MAGAZIN – JETZT ERLEBEN

rcdrones

Weitere Informationen unter www.rc-drones.de



„Der Jumpshot SC zeigt einmal mehr, dass auch für Einsteiger gedachte Modelle sehr viel Spaß machen können.“

Dafür braucht man sich im Bereich der Rutschkupplung, des Getriebes und des Differenzials keinerlei Sorgen beim Einsatz von stärkeren Motoren zu machen. Der Einsatz von gehärtetem Stahl bei den Abtrieben des Planetendifferenzials sorgt für eine hervorragende Stabilität. Da das Differenzial über keine Dichtungen verfügt, kann es nicht über unterschiedliche Ölviskositäten abgestimmt werden. Dies ist aber ein Feature, das Einsteiger nicht vermissen werden. Entgegen anderer Hersteller präsentiert sich

das Getriebe beim HPI-Modell gut gefettet und ist sauber montiert, wobei mit der Slipperkupplung sogar ein Ausstattungsdetail aus den hochwertigeren Modellen im Jumpshot Einzug hält. Die hierbei zum Einsatz kommenden Reibpads stammen mit ihrem Sechskantdesign direkt aus dem Wettbewerb und verhelfen dem bulligen Truck gerade mit stärkeren Motoren zu einer besseren Fahrstabilität.

Show-Talent

Trotz seines Einsatzgewichts von knapp unter 2.000 Gramm konnte sich der Short-Course-Truck gut in Szene setzen. Das Fahrverhalten ist nicht nur gutmütig, sondern die Regelbarkeit der Motorleistung ist durch die von Hobbywing stammenden Regler



Neben dem Modell und dem Sender finden sich noch ein Akkupack samt universellem Ladegerät, vier Senderbatterien und eine mehrsprachige Anleitung samt einigen Kleinteilen im Lieferumfang des Modells

Neben dem beiliegenden NiMH-Akkupack mit einer recht geringen Kapazität können alle handelsüblichen Sub-C-Akkupacks genutzt werden, um die Fahrzeit deutlich zu erhöhen. Noch mehr Offroad-Spaß kann man mit LiPo-Akkus haben, dazu wird lediglich am Regler ein Jumper umgesetzt, um die andere Abschaltspannung einzuhalten





Bei den Reifen macht HPI keine Kompromisse und setzt auf Short-Course-Felgen samt mittelharten Reifen. Das grobe Profil sorgt zudem für gutes Vorankommen im harten Gelände, ohne zu schnell zu verschleifen

sehr sanft. Der Vorteil des SC liegt in einem gut arbeitenden Fahrwerk und seiner langen Fahrzeit. Selbst mit dem beiliegenden Akkupack waren Fahrzeiten von gut 7 bis 9 Minuten möglich, die sich beim Einsatz von 5.000 mAh-Akkus drastisch erhöhten. Ein weiterer Vorteil des gut zur Motorleistung und dem Modellgewicht passenden Reglers ist seine geringe Wärmeentwicklung. Mehrere hoch kapazitive Fahrakkus hintereinander ohne nennenswerte Abkühlpause leer zu fahren stellt mit dem Jumpshot SC kein Problem dar. Weder Motor noch Regler zeigten Anzeichen für eine Überhitzung und blieben auch bei Einsätzen jenseits der 30 Minuten Marke gerade einmal bei maximal 47 Grad.



Die etwas ungewöhnlich unterteilten Getriebehälften beherbergen ein sehr breit verzahntes Differenzial samt davor geschalteter Rutschkupplung. Selbstverständlich kommen an allen Stellen hochwertige Kugellager zum Einsatz


Der SC folgte dem Lenkbefehl jederzeit rasch und ohne das bei 2WD-Modellen typische Schieben über die Vorderachse. Bei stärkeren Motoren zeigte sich dieses Fahrverhalten allerdings wieder ausgeprägter. Die grobstolligen und eher mittelfesten Reifen konnten in unterschiedlichstem Gelände fast überall gut Griff aufbauen und zeigten auch nach langer Testphase keine nennenswerte Abnutzung. Der Jumpshot SC zeigt einmal mehr, dass auch für Einsteiger gedachte Modelle sehr viel Spaß machen können, darüber hinaus kann das Modell gut mit den steigenden Ansprüchen mithalten und bietet Raum für eigene Umbauten. <<<<


MEIN FAZIT



Die Stabilität des TVP-Chassis und eine solide Bauweise der Aufhängung des HPI Jumpshot SC sorgen für ein sehr stark belastbares Modell. Die gebotene Motorleistung reicht für den Einstieg vollkommen aus. Und wer mehr möchte, findet im Jumpshot ebenfalls eine sehr gute Plattform zum Um- und Ausbau nach eigenen Wünschen. Lobenswert sind zudem der wirklich komplette Lieferumfang, um sofort starten zu können und die konsequente Auslegung auf Spritzwasserschutz.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Hervorragende Stabilität 
Gute Erreichbarkeit aller Teile
Wahlweise Shorty, Stick oder Saddle Packs nutzbar
Rutschkupplung und solides Kegelradgetriebe integriert

 Lenkservo könnte stärker sein



Text und Fotos: Robert Baumgarten



TREIBENDE KRAFT

Amewis BL-Combo für Short-Course-Fans

Dass Brushless-Sets für den Einsatz in schweren 4WD-Short Course-Trucks eher bullig daherkommen, will Amewi mit einer neuen Combo widerlegen. Der sehr kompakte und mit 120 Ampere stark belastbare Regler trifft mit dem in 550er-Baugröße gefertigten Motor auf einen passenden Mitstreiter.

Die extrem kompakte Bauform des Amewi-Reglers erinnert eher an aktuelle 1:10er-Wettbewerbsregler für den Einsatz mit 4,5- bis 8,5-Turns-Brushlessmotoren in 540er-Standardgröße. Das komplette Oberteil des mit sehr leistungsstarken MOS-FETs bestückten Reglers besteht aus einem Aluteil. Dieses wurde aus einem soliden Block gefräst und sorgt neben einer deutlich verbesserten Wärmeabfuhr für eine stylische Optik mit eingelasserten Amewi-Logos und den wichtigsten technischen Daten.

Volle Hütte

Auf einer Fläche von gerade mal 42×37 Millimeter kommt nicht nur die Ansteuerlogik samt BEC-Schaltung unter, sondern bis auf die Pufferkondensatoren auch die komplette Endstufe, bestehend aus acht FET-Bausteinen pro Motorphase. Da es sich hierbei um hochwertige Komponenten von IRF mit einem extrem geringen Innenwiderstand handelt, ist die Angabe von 120-Ampere-Belastbarkeit zumindest in dieser Hinsicht eher als unterster Wert zu verstehen. Hier sind über einen längeren Zeitraum deutlich höhere Belastungen möglich. Ganz zu schweigen von der kurzzeitig maximal möglichen Leistung.

Doch derartige Werte nützen nicht viel, wenn man die Leistung nicht gut umsetzen kann. Hier punktet der Amewi-Regler aber ebenfalls, denn die recht geringe Anfangsdrehzahl von gut 144 Umdrehungen pro Minute und Volt sorgt für ein sanftes Anfahren. Die Maximaldrehzahl des beigelegten Motors wird hingegen ohne Turbo-Modus nicht erreicht, hier sind Reserven für eigene Einstellungen der Boost- und Turbo-Modi sowie des mechanischen Timings am Motor vorhanden. Neben diesen Werten lassen

sich noch viele weitere Variablen einstellen, wozu auch die Abschaltspannung in 0,1-Volt-Schritten gehört. Weitere Daten zu den einstellbaren Optionen finden sich in den technischen Daten in diesem Artikel.

Viele Möglichkeiten

Damit diese extreme Vielfalt nicht unübersichtlich wird, kann man derartige Werte ausschließlich per LCD-Programmierbox einstellen und nicht per Sender über Piep- sowie Blinkcodes. In Anbetracht der vielen Optionen sicherlich keine schlechte Wahl, zumal die LCD-Programmierbox nebenbei auch den Anschluss an einen PC ermöglicht. Damit sind im Zusammenspiel mit der Hersteller-eigenen Software nicht



Nur im Bereich des Abtriebs ist die Motorwelle 5 Millimeter dick, dahinter verjüngt sie sich, um das größtmögliche Volumen für den starken Neodymmagneten bereit zu stellen. Ungewöhnlich zeigt sich die Gestaltung der Sensorplatine – sie ist spritzwassergeschützt vergossen

SHORT-COURSE-SPECIAL

TECHNISCHE DATEN

AMEWI AM RACING 120 A

Zellenzahl: NiXX: 5-9 Zellen, LiXX: 2-3 Zellen • Dauerbelastbarkeit: 137 A (Berechnung laut Datenblatt des MOS-FET-Herstellers unter Last) • BEC: 6 V, 3 A • Abschaltspannung: 3 V/Zelle (per Software in 0,1-Volt-Schritten einstellbar: 3-11,1 V) • Steuerfunktionen: Vorwärts/Bremse oder vorwärts und rückwärts (mit proportionaler Bremse und rückwärts erst nach Rückkehr zu neutral) • Minimale Drehzahl (Sensor): 144 U/min/V • Abmessungen (L x B x H): 41,5 x 37,2 x 32,5 mm (inkl. Lüfter) • Gewicht: 106 g • Besonderheiten: Überlastungs- und Überhitzungsschutz (einstellbar 85, 105 oder 125 Grad Celsius), LiPo-Spannungsabschaltung, Dragbrake (0-100% in 1%-Schritten), Timing (Boost und Turbo, jeweils diverse Schritte), Timingverstellung beim Start (2 x 30 Schritte), Leistung des Rückwärtsgangs verstellbar (vier Schritte), Bremskraft verstellbar (neun Schritte), Änderung der Drehrichtung, Datenlog (letzte und höchste Werte werden gespeichert, nur per PC-Software auslesbar)

550ER-MOTOR, 5.200 KV

Länge: 66,5mm • Durchmesser: 35,8mm • Gewicht: 255 g • Maximale Drehzahl pro Volt (Leerlauf): 5.080 U/min/V • Maximale Drehzahl pro Volt (Last): 4.440 U/min/V • Stromversorgung: 2s- bis 3s-LiPos oder 6-9 NiMH-Zellen • Maximaler Laststrom: 97 A (je nach Modell, Untersetzung, Untergrund und Leichtgängigkeit auch etwas mehr)

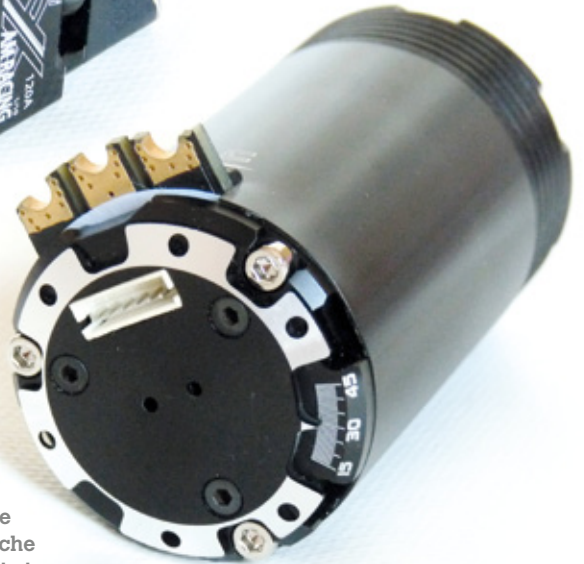
SET-PREIS: 199,- EURO

nur alle Werte bequem am PC verstellbar, sondern auch Firmwareupdates möglich. Ein weiterer Vorteil sind die genaueren Erläuterungen zu den einstellbaren Werten in der Software – wenn auch nur auf Englisch. Die knapp aber leicht verständlich gefasste Anleitung für die Grundeinstellungen liegt dem Regler jedoch in gedruckter Form und auf Deutsch bei.



Unterhalb der klar beschrifteten Lötsocket kann wahlweise ein Sensorkabel angeschlossen werden. Der Regler kann aber auch ohne Sensorkabel auskommen, was im Fall einer Beschädigung des Kabels nicht gleich zum Ausfall des Modells führt

Lobenswerterweise verzichtet Amewi an diesem Motor komplett auf etwaige Kühlöffnungen, diese würden beim Offroad-Betrieb ohnehin nur stören. Die sehr fein unterteilte Skala an der Seite ermöglicht die mechanische Veränderung des Motortimings



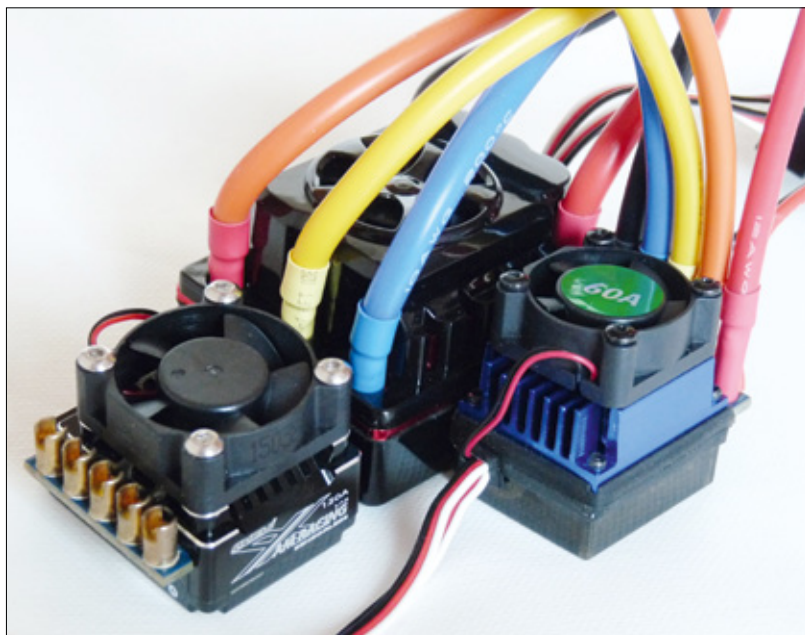
Anzeige



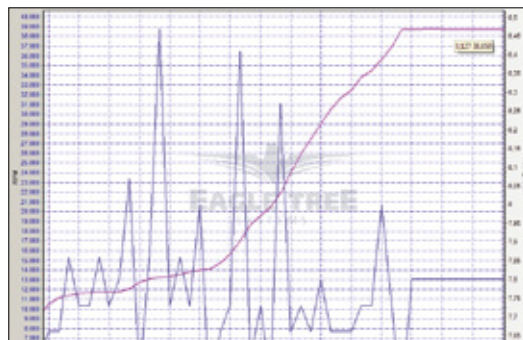
ABSIMA

www.absima.com

CONQUER THE TRACK



Der Größenvergleich mit zwei anderen Reglern aus dem Angebot von Amewi zeigt die sehr kompakte Bauweise



Das Messdiagramm zeigt deutlich die maximale Drehzahl von knapp 39.000 Umdrehungen pro Minute



Die optionale Programmierbox ist unbedingt notwendig, wenn man sich alle Parameter dieses universell einstellbaren Reglers nutzbar machen möchte. Neben der Einstellbarkeit aller Daten lassen sich diese ebenfalls am PC verändern sowie Firmwareupdates einspielen

„Der Motor präsentiert sich nicht nur sauber gefertigt, sondern verfügt auch über keine nennenswerten Lüftungsschlitze – im Offroad-Bereich ein unschätzbare Vorteil.“

MEIN FAZIT



Amewi bietet ein solides Brushless-Set. Es beinhaltet neben dem gut verarbeiteten Motor auch noch den technisch ausgereiften und belastbaren Regler in stilisiertem Alugehäuse. Wer die LCD-Programmierbox oder die Software vom Hersteller nutzt, kommt in den Genuss sehr umfangreich veränderbarer Werte. Die feinfühligkeit Regelbarkeit ist sowohl mit als auch ohne Sensorkabel möglich und bei beiden Varianten schon ab recht geringer Drehzahl möglich.

Robert Baumgarten
Fachredaktion CARS & Details

Gute Regelbarkeit
Kompakter Regler
Gutes Preis-Leistungs-
verhältnis

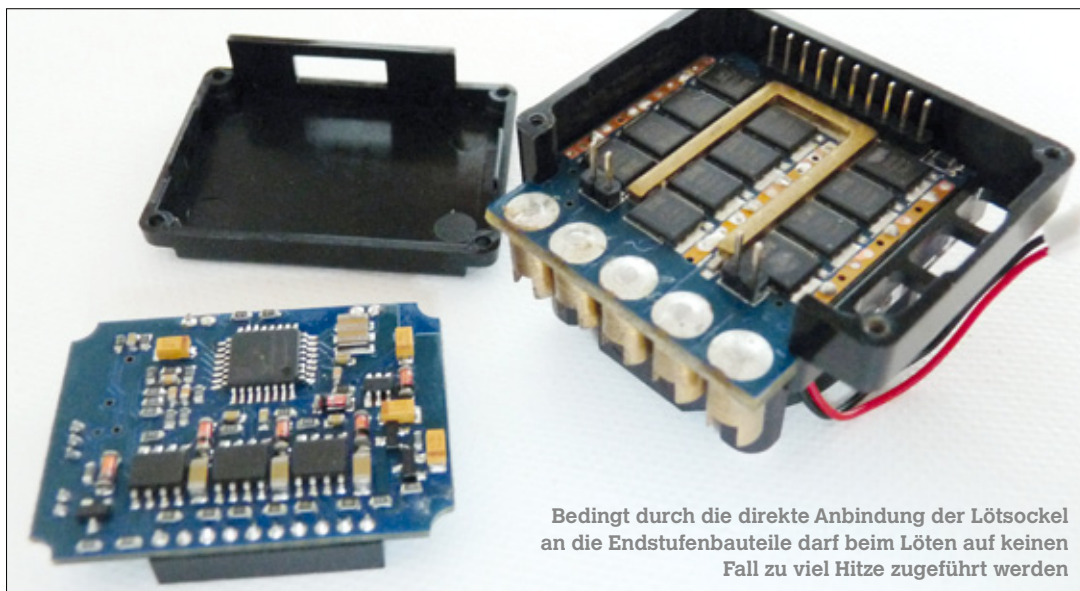


Voller Funktionsumfang des
Regler nur über optionale
Programmierbox nutzbar



Die Kombination eines sehr kleinen aber leistungsstarken Reglers mit einem bulligen 550er-Motor hat vor allem für eher leichtere Modelle mit 2s-LiPo-Akkus ihre Vorteile. Der Motor präsentiert sich nicht nur sauber gefertigt, sondern verfügt auch über keine nennenswerten Lüftungsschlitze – im Offroad-Bereich ein unschätzbare Vorteil. Die Haltbarkeit des Motors wird zudem durch eine 5 Millimeter dicke Motorwelle und ein geschütztes hinteres Lager weiter verbessert. Zur Montage stehen drei Gewindepaare zur Verfügung, um auch bei exotischen Motorhaltern jederzeit eine sichere Befestigung zu ermöglichen.

Die restliche Konstruktion basiert auf den typischen Feinschnittblechen samt Kupferwicklungen wie man sie von den 540er-Brushlessmotoren kennt. Mit dem Unterschied, dass hier der Rotor nicht rund 26 sondern satte 61 Gramm auf die Waage bringt. Die erreichbare Drehzahl ist daher selbst unter Last an einem 2s-Akku mit knapp unter 4.500 Umdrehungen pro Minute und Volt sehr hoch. Die damit einhergehende Kraft reicht für bis zu rund 2.500 Gramm schwere Trucks ohne Probleme aus und katapultiert diese (je nach Untersetzung) auf Geschwindigkeiten jenseits der 65-Stundenkilometer-Marke. <<<<<



Bedingt durch die direkte Anbindung der Lötsockel an die Endstufenbauteile darf beim Lötén auf keinen Fall zu viel Hitze zugeführt werden



RC-TESTS

Jederzeit & überall: Testberichte einzeln kaufen



Modellsport-Wissen auf den Punkt

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

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



www.rc-tests.de

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



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

A MODELL AVIATOR

RC HELI ACTION

CARS & DETAILS

TRUCKS & DETAILS

rcdrones

SchiffsModell

RAD & KETTE

prop
das modellflugmagazin des österreichischen aero-club

Text und Fotos: Stefan Kroha



KNALLHARTER KÄMPFER

Darum ist ARRMA's Senton so erfolgreich

Der Hype um die Short Course-Modelle drohte schon etwas abzuflauen, als Hobbico mit dem ARRMA Senton 6S BLX neuen Schwung in die Szene brachte. Seit Kurzem ist der Senton in der Version 2 verfügbar, der mit einer neuen Optik, überarbeiteter Elektronik, einem neuen Motor und einem besseren Sender aufwartet. Da die Version 2 jedoch fahrwerkstechnisch und in Sachen Setup-Möglichkeiten seinem Vorgänger entspricht, lohnt auch ein genauerer Blick auf die erste Version. Es gilt schließlich eine wichtige Frage zu klären: Warum ist das Modell so erfolgreich?

Short-Course-Rennen sind schon seit einigen Jahren ein fester Bestandteil der RC-Car-Szene. Durch immer leistungsfähigere Brushless-Systeme werden die Anforderungen an das Chassis und den Antriebsstrang immer höher gesetzt. Was mit einfachen 2WD-Kunststoff-Chassis begann, entwickelte sich es bis heute zu aufwändigen Konstruktionen, teils mit 4WD-Antrieb, die speziell auf die Anforderungen moderner Antriebssysteme ausgerichtet sind. Mit dem ARRMA Senton 6S BLX präsentierte Hobbico einen leistungsstarken Kandidaten im 4WD-Elektro-Sektor, der schon allein durch den Namenszusatz „6S“ Vorfreude aufkommen lässt. Als Basis des Modells dient ein 1:8er-Buggy-Chassis, das für den Short-Course-Einsatz modifiziert wurde.

Ready to Fight

Von seiner Verpackung befreit, präsentiert sich der Arrma Senton 6S BLX mit einer schönen und auffälligen Race-Lackierung in rot-weiß mit blauen und silbernen Akzenten, die mit den eigens für den Senton entwickelten sBoots-Truckrädern ein überzeugendes Gesamtbild ergibt. Als kleines Highlight wurde dem Short-Course-Truck noch ein unlackierter klarer Heckspoiler montiert, der für den nötigen Anpressdruck sorgen soll, denn der Hersteller verspricht bei Verwendung des mitgelieferten 16er-Motorritzels und einer Spannungsversorgung von

22,2 Volt mittels eines 6s-LiPo-Akkus eine Endgeschwindigkeit von mehr als 80 Kilometer pro Stunde. Durch die Formgebung und Lackierung der Karosserie wirkt das Fahrzeug extrem auffällig, wodurch es sich im Getümmel von der Masse gut abheben dürfte.

Das mitgelieferte Zweikanal-Fernlenksystem ATX100 arbeitet im 2,4-Gigahertz-Bereich und verfügt über ein integriertes Fail-Safe-System. Neben den normalen Trimm-Funktionen und Servoreverse für Gas/Bremse und Lenkung bietet der ATX100 noch eine Dual-Rate-Funktion für die Lenkung. Um den aktuellen Ladezustand der eingelegten Akkus immer im Blick zu halten, wird dieser über zwei farbige LED angezeigt. Wer Akkus verwendet, kann diese über die integrierte Ladebuchse befüllen. Die ATX100 ist eine einfach zu bedienende Pistolenfernsteuerung, was gerade Einsteigern entgegenkommt. Der ab



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Werk gebundene Mini-Empfänger befindet sich in der wasserdichten RC-Box des Fahrzeugs. Neben typischem Werkzeug für Wartungsarbeiten findet man noch ein paar Haltebügel in der Verpackung, die zur sicheren Befestigung der unterschiedlichsten Akku-Typen dienen und einfach unter die Klettbander gelegt werden.

Extreme Performance

Das Arrma-BLX-Brushless-System soll für Extrem-Brushless-Power sorgen und den Senton ordentlich nach vorne katapultieren. Mit einem 2.050-KV-Brushlessmotor und einer Dauerbelastbarkeit des Reglers von 180 Ampere sind die Grundvoraussetzungen auf jeden Fall gegeben. Der Spannungsbereich des BLX180-Reglers liegt zwischen 14,8 und 22,2 Volt, um den Einsatz von 4s- bis 6s-LiPo-Akkus zu ermöglichen. Je nach fahrerischem Können kann hier jeder selber entscheiden, wie viel Power der Senton zur Verfügung haben soll. Zum Schutz der einzelnen LiPo-Zellen greift ab 3,2 Volt pro Zelle ein Unterspannungsschutz ein und regelt die Leistung auf unter 50 Prozent herunter, um das Fahrzeug noch kurzzeitig zu manövrieren.

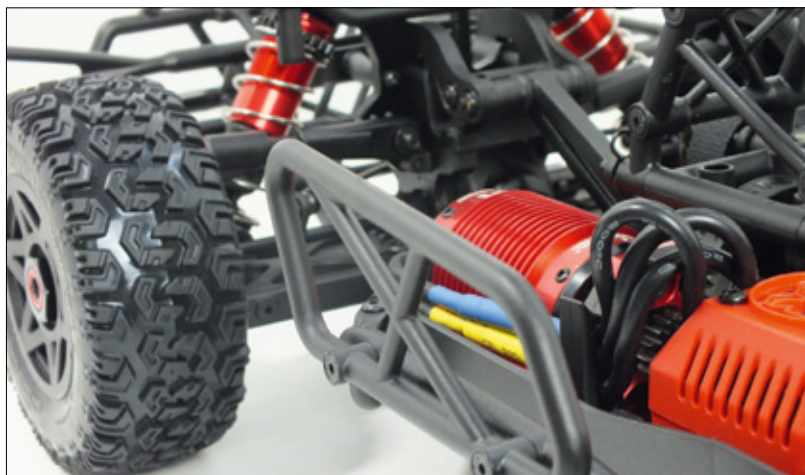
Um den BLX180 mit ausreichend kühler Luft zu versorgen, wurde ein Lüfter in das Regler-Gehäuse integriert, der gut hörbar beim Einschalten des Systems zu drehen beginnt. Nicht nur ausreichend Leistung des Brushless-Systems, sondern auch gute und zuverlässige Performance im Bereich der Lenkung sind wichtig, um im richtigen Moment zielstrebig die Richtung zu wechseln. Mit dem ADS-15M verfügt der Arrma Senton BLX über ein zuverlässiges Lenkservo mit einer Stellkraft von 15 Kilogramm bei einer Spannung von 7,4 Volt. Ausgestattet mit einem kugelgelagerten Metallgetriebe steckt das Servo spielend den einen oder anderen Schlag weg. Um den rauen und teilweise auch nassen Alltag eines Short-Course-Trucks unbeschadet zu überstehen, sind alle Elektronik-Komponenten wassergeschützt.



Der feuerrote Brushlessmotor des alten Senton hat, genauso wie das neue Triebwerk, 2.050 kv. Auch die Polzahl ist mit vier identisch. Der Motor der Version 2 ist jedoch um 8 Millimeter länger, was mehr Drehmoment vermuten lässt



Der Regler BLX180 hat eine Belastbarkeit von 180 Ampere. Das Nachfolgemodell in der Version 2 trägt die Bezeichnung BLX185 und kann bis zu 150 Ampere auf Dauer ab



Gut umgesetzt zeigt sich der Seitenaufprallschutz. Auch hier setzt man auf Flexibilität



Der Empfänger versteckt sich in einer kleinen wasserdichten RC-Box

Grundprinzip

Der Arrma Senton BLX Short-Course-Truck wird als 1:10er-Offroader angeboten, verfügt allerdings über Technik und Performance aus dem 1:8er-Bereich. Nimmt man dem Senton die stabil wirkende Lexan-Karosserie ab, blickt man auf ein reinrassiges 1:8er-Buggy-Chassis, das mit Hilfe von kleinen Modifikationen zum Short-Course-Truck umfunktioniert wurde. Als Basis kommt natürlich eine Chassisplatte aus Aluminium zum Einsatz, auf der alle Komponenten gut zugänglich angeordnet sind. So findet man auf der rechten Seite das stehend montierte Lenkservo ADS-15M gleich neben dem einstellbaren Servo-Saver. Dahinter hat sich der Regler seinen Platz reserviert, wo er direkt vor dem Brushlessmotor sitzt. Um die vom Regler nach hinten geführten Motorkabel vor mechanischen Schäden zu schützen, wurde neben dem Mitteldifferenzial eine Art Halteklammer auf die Chassisplatte geschraubt, in der die Kabel geführt werden.

Um die Balance so gut wie möglich zu wahren, sind die Fahrakkus und die wasserdichte RC-Box buggy-typisch auf der gegenüberliegenden Seite des Chassis verstaub. Die sichere Befestigung der Fahrakkus übernehmen zwei gut dimensionierte Klettbander, die über genügend Länge verfügen, um die unterschiedlichsten Akku-Typen zu halten.

Zentral auf dem Chassis sitzt das Mitteldifferenzial, das mittels eines gefrästen Aluminiumprofils die Funktion als Motorhalter mit übernimmt. Über stählerne Zähne wird die Antriebskraft des Motors zuverlässig aufgenommen und über normale Antriebsknochen an das vordere und hintere Kegelrad-Differenzial weitergegeben. Über einen Winkeltrieb

im Differenzialgehäuse erfolgt die Verteilung der Kraft auf die einzelnen Räder mit Hilfe von CVD-Wellen vorne und Antriebskochen hinten. Im Inneren der drei Differenziale arbeiten jeweils vier Spider-Rädchen aus Stahl und sorgen so für gute Haltbarkeit. Als Radmitnehmer kommen typische 17er-Alu-Sechskante aus dem 1:8er-Bereich zum Einsatz, wodurch die enorme Kraft ordentlich verarbeitet werden kann und auch die Verwendung von anderen Felgen/Reifen-Kombinationen möglich ist. Im gesamten Antriebsstrang findet man gut dimensionierte, abgedichtete Kugellager.

Bei der Vorderradaufhängung setzt Arrma auf ein Pivot-Ball-System mit großzügigen Dreieckslenkern aus widerstandsfähigem Kunststoff, wodurch eine Anpassung der Sturzeinstellung über die Kugelköpfe möglich ist. Über Verschieben des oberen Querlenkers und Einsetzen von kleinen Klipsen auf der Befestigungsachse kann man den Nachlauf verändern. Die Spur der Vorderachse und der Sturz der Hinterachse werden standardmäßig über Rechts-links-Gewindestangen korrigiert. Um der Rollneigung in engen Kurven entgegen zu wirken, wurden Vorne und Hinten einstellbare Stabilisatoren verwendet. Für ausreichend Bodenkontakt sorgen vier Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer aus Rot eloxiertem Aluminium mit gut abgestimmten Federn. Die Federvorspannung lässt sich über Rändelmuttern stufenlos einstellen.

Modding

Da es bei Short-Course-Rennen nicht gerade zimperlich zugeht und Drängeln sowie Schubsen Standard sind, werden ordentliche Front- und Heckrammer benötigt, die die Energie absorbieren können. Da die Short-Course-Karosserie breiter ist als die Chassisplatte und die Karo seitliche Remppler nicht oft aushalten würde, kommt eine ebenso flexibler Seitenaufprallschutz zum Einsatz. Dieser sorgt auch dafür, dass sich die Fahrzeuge nicht so leicht ineinander verhaken.

Etwas außergewöhnlich ist der Überrollbügel des Arrma Senton BLX 6s gestaltet. Es handelt sich dabei nämlich viel mehr um einen funktionellen Überrollkäfig, der die Karosserie schön von innen abstützt und so die Kräfte bei einem Überschlag gleichmäßig verteilt und abfängt. Für Wartungs- und Pflegearbeiten lässt sich der Überrollkäfig, der mittels zweier Bolzen auf dem Mitteldifferenzial befestigt ist, ohne Werkzeug ganz einfach entfernen. Die negative Seite des Käfigs zeigt sich

CAR CHECK

ARRMA Senton 6S BLX Hobbico

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
 Preise: Version 1: ab 385,- Euro, Version 2: 519,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, Big-Bore-Stoßdämpfer, Stabilisatoren vorne und hinten, komplett kugelgelagert, Pivot-Ball-Aufhängungen, CVD-Wellen vorne

Benötigte Teile: Fahrakkus, Ladegerät, vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:

FORTGESCHRITTENE



Anstelle einer Heckspoilerhalterung verfügt der Senton über höhenverstellbare Karosteher

SHORT-COURSE-SPECIAL



An der Vorderachse sind ebenfalls stabil wirkende Querlenker verbaut



Großdimensionierte Achsaufhängungsteile sorgen für Haltbarkeit. Einstellbare Querlenker und Stabilisator helfen, das optimale Setup zu finden

dann allerdings, wenn man doch mal eine neue Karo brauchen sollte. Es wird nicht jeder Deckel über den Käfig passen und außer einer Verstellmöglichkeit von 5 Millimetern in der Höhe lassen sich hier keine Anpassungen vornehmen. Um das Gesamtbild eines Short-Course-Truck abzurunden, dürfen natürlich die typischen Puschen nicht fehlen.

Auf der Piste

Nachdem das Fahrzeug einem kleinen Check unterzogen wurde und die Fahrakkus voll waren, konnten die ersten Testrunden auf einem großen Parkplatz in der Nachbarschaft gedreht werden. Schon nach kurzer Fahrzeit überzeugte der Senton BLX durch enorme Leistungsentfaltung und schnelle Umsetzung der Lenkbefehle, die das Lenkservo vom Empfänger erhielt. Die dBoots-Reifen zeigten gute Haftung auf dem feinen Asphalt, was dazu führte dass der Bolide bei zu schnellen engen Kurven zum

Umkippen neigte und ein Überschlagen nicht immer zu vermeiden war. Gelegentliche Unebenheiten wurden durch die Öldruckstoßdämpfer bravourös ausgeglichen und der Spaß konnte nur durch ein Nachlassen der beiden 2s-LiPo-Akkus gestoppt werden.

Da der Senton BLX zur der Klasse der Short-Course-Trucks gehört, wurde als Nächstes das Terrain gewechselt. In einem Steinbruch sollte der Bolide daher auf Herz und Nieren geprüft werden. Hier zeigte sich der Truck von seiner besten Seite. Mit reichlich Power pflügte der Senton durchs Gelände – egal ob grobe Unebenheiten, Wasserlachen oder

Anzeigen

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

HARDER & STEENBECK
Airbrush Seminare

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



HOBBY HT THEKE

Beratung + Service = mehr Hobbyspaß

Tel: 06021/80781
Lauestrasse 32 - 34 // 63741 Aschaffenburg

www.hobby-theke.de



Hacker
Brushless Motors

DRIVE QUALITY

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



www.hacker-carline.de

www.hacker-motor.com



Lenkbefehle werden Dank des wasserdichten 15-Kilogramm-Servos gut umgesetzt. Ein einstellbarer Servosaver soll das Metallgetriebe schützen

Matsch. Hier zeigte sich, dass ARRMA das Fahrzeug bereits serienmäßig mit einem hervorragenden Setup ausliefert. Die dBoots-Reifen mit einer weichen Gummimischung und Schaumstoffeinlagen bieten gute Griffigkeit auf Gras, Schotter oder loser Erde, wodurch das Fahrzeug in fast jeder Situation immer genügend Vortrieb besitzt.

Ein erneuter Akku-Wechsel wurde genutzt, um die Betriebsspannung von 14,8 auf 22,2 Volt zu erhöhen. Mit einer großen Staubwolke und angehobener Nase schoss das Modell daraufhin davon. Der Steinbruch wurde auf einmal fast schon zu klein. Kaum beschleunigt, musste auch schon wieder ans kontrollierte Bremsen gedacht werden, um den Senton einzufangen, was durch schlecht erkennbare Unebenheiten in größerer Entfernung nicht immer leicht war und zum einen oder anderen Überschlag führte. Leider musste nach dem ersten Crash mit hoher Geschwindigkeit schon ein kleiner Boxenstopp eingelegt werden, da die Felge hinten links die hohen Kräfte nicht aushielt und gebrochen war. Kurzerhand wurde dem Senton ein Satz 1:8er Buggy-Räder spendiert. Trotz des heftigen Einschlags



Der mit Hilfe von Stahlbolzen und Klammern befestigte Käfig kann ohne Werkzeug entfernt werden, um Wartungsarbeiten zu erleichtern



Big-Bore-Stoßdämpfer aus Aluminium sollen Unebenheiten ausgleichen. Mit Hilfe von Gummimanschetten werden die Kolbenstangen und Dichtringe gut vor Verschleiß geschützt

SENTON V2 - DAS IST NEU BEIM NACHFOLGER



Seit Kurzem bietet Hobbico den ARRMA Senton in der Version 2 an. Das Modell ist optisch leicht überarbeitet, das Chassis hingegen weist alle wichtigen Features auf, die auch die erste Version auszeichnen. Neuerungen gibt es in Sachen Motor, Regler und Fernsteuerung. Hier die wichtigsten Änderungen im Überblick:



Der neue BLX4074-Motor ist für 1:8er-Modelle designet und kommt in den ARRMA-V2-Fahrzeugen zum Einsatz. Er ist etwas länger als der rote Version 1-Motor

In der Version 2 liegt den Modellen ein TTX300-Sender bei. Bei der Version 1 war es noch der TTX100. Beim Funktionsumfang nehmen sich beide Varianten nichts, der TTX300 ist jedoch etwas moderner gestaltet

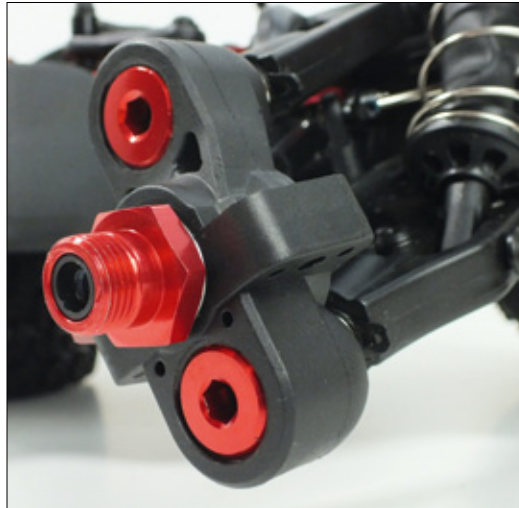


Während früher ein 180-Ampere-Regler zum Einsatz kam, verkraftet der neue BLX 185 nur noch 150 Ampere. Offenbar ist der neue Motor nicht so stromhungrig wie sein kürzerer Vorgänger



An der Vorderachse arbeiten CVD-Wellen aus Stahl

Der Achsschenkel der Pivot-Ball-Aufhängung verfügt über eine ordentliche Materialstärke. Über die Kugelköpfe lassen sich Anpassungen am Sturz vornehmen



konnten keine weiteren Schäden an der Achsaufhängung, dem Antrieb oder der Karosserie festgestellt werden, was der robusten Bauweise zu verdanken ist.

Schubkraft

Durch die enormen Leistungsreserven und den gut dosierbaren BLX180-Regler sind Powerdrifts ein Kinderspiel. Das Lenkservo verrichtet sehr schnell und zuverlässig seine Arbeit – gesendete Befehle wurden präzise und mit ausreichender Power umgesetzt. Unebenheiten auf der Strecke wurden von den Öldruckstoßdämpfern in Kombination mit den Federn jederzeit souverän ausgegübelt. Mit einer guten

Gewichtsverteilung des Chassis zeigte sich ein leicht kopflastiges Sprungverhalten, was nur selten korrigiert werden musste und für das typische Landebild eines Short-Course-Trucks sorgte.

Nach einem gelungenen Nachmittag mit viel Spaß konnte der Fahrtstest positiv beendet werden. Während der gesamten Testphase glänzte der Senton BLX 6s mit guter Performance und Haltbarkeit. Die gebrochene Felge ist kein Grund, die Haltbarkeit des Fahrzeugs negativ zu bewerten, es ist sogar erstaunlich, dass bei so einem Einschlag keine weiteren Schäden entstanden sind.



MEIN FAZIT

Mit dem Arrma Senton 6s BLX hat Hobbico einen sehr robusten und leistungsstarken Short-Course-Truck vorgestellt, der mit der Version 2 nun einen würdigen Nachfolger bekommen hat. Durch die Verwendung von Komponenten aus dem 1.8er-Buggy-Bereich versprechen beide Modelle gute Haltbarkeit und verzeihen Fahrfehler. Während die neuere Version 2 mit modernerer Technik aufwartet, ist der ältere V1 etwas für echte Schnäppchenjäger, da das Modell bereits ab etwa 385,- Euro zu bekommen ist.

Stefan Kroha

Stabile Konstruktion

Viel Fahrspaß

Hoher Topspeed

Überrollkäßig passt nicht zu jeder Karosserie



„Während der gesamten Testphase glänzte der Senton BLX 6S mit guter Performance und Haltbarkeit.“



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



00000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10000

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

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

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

20000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

60000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cogius GmbH. Christoph Bergmann
Wörnetstraße 7, 71272 Renningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modellbau Koch KG
Wankelstraße 5, 86391 Stadtbergen
Telefon: 081 21/44 01 80-25, Fax: 081 21/44 01 80-22
E-Mail: info@modellbau-koch.de

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

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

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

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

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

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

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

Albatros RC-Modellbau
Redweiherstraße 1, 90455 Nürnberg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Modellauto Weichelt. Kolpingstraße 1
97070 Würzburg. Telefon: 09 31/46 58 31, Fax:
09 31/579 02, E-Mail: chr.weichelt@web.de

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

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

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

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

ÖSTERREICH

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

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

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

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

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

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

MIWO Modelltechnik
Kärntnerstraße 3, 8720 Knittelfeld

SCHWEIZ

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

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

NIEDERLANDE

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

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



SHOP

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



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12099

€ 9,80

NEU!



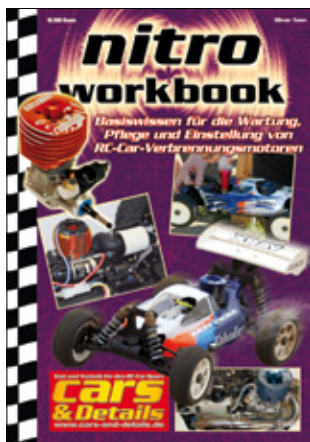
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80



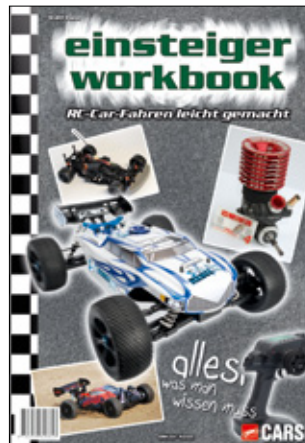
**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 11586

€ 8,50



**Auch digital
als eBook erhältlich**

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

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

Artikel-Nr. 12990

€ 9,80

**Auch als
Geschenk-
Abo**



12 Ausgaben für 54,- Euro

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

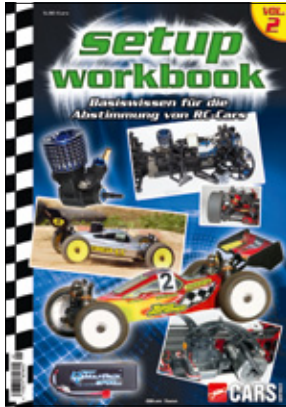
So können Sie bestellen

Telefon: 040/42 91 77-110

Fax: 040/42 91 77-120

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

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



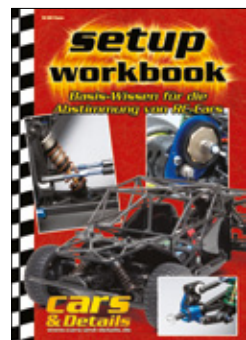
Setup Workbook Volume 2
68 Seiten, A5-Format

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

Art.-Nr.: 12037
€ 9,80



Auch digital als eBook erhältlich

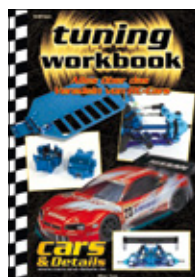


Auch digital als eBook erhältlich

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



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

Herzstück



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

Artikel-Nr. 11279
€ 4,90



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

alles-rund-ums-hobby.de

www.alles-rund-ums-hobby.de

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

Problemlos bestellen >

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

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

CARS & DETAILS SHOP-BESTELLKARTE

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

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

Vorname, Name _____

Straße, Haus-Nr. _____

Postleitzahl _____ Wohnort _____ Land _____

Geburtsdatum _____ Telefon _____

E-Mail _____

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut (Name und BIC) _____

IBAN _____

Datum, Ort und Unterschrift _____

Die Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

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

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

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

Jetzt neu!



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

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



Auch digital
als eBook erhältlich

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

IM INTERNET UNTER:

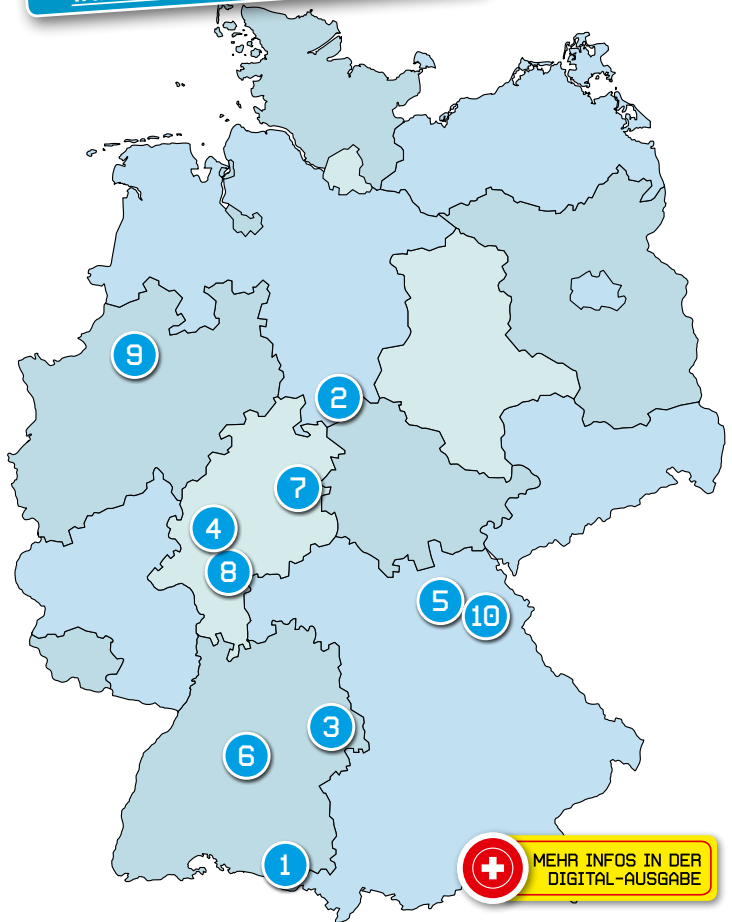
www.alles-rund-ums-hobby.de

oder telefonisch unter
040 / 42 91 77-110

TERMINNE

Anzeige

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



24. BIS 30. OKTOBER 2016

28. bis 30. Oktober 2016

Die **Messe Faszination Modellbau Friedrichshafen (1)** ist die Ausstellung für Modellbahnen und Modellsport. Mehr als 350 Aussteller und Vereine bieten auf der riesigen Ausstellungsfläche der Messe Faszination Modellbau Friedrichshafen ein großes Produktangebot aus allen Modellbaubereichen – Modelleisenbahnen, Flug- und Schiffsmodellbau, Karton- und Plastikmodellbau, Truck- sowie Automodellbau und präsentieren somit die gesamte Palette des Modellbaus. Internet: www.faszination-modellbau.de

28. bis 30. Oktober 2016

Auf der Messe in **Friedrichshafen (1)** veranstaltet der RC-MSG Greuthof zusammen mit dem DMC die **German Indoor RC-Masters 2016**. Gefahren wird in den Klassen EG8EGMOT, EMOTMO, EMOTST, VG10, VG10SCA und VG8. Internet: www.dmc-online.com

29. Oktober 2016

Der MFC Kattlenburg veranstaltet seine **Große Modellbaubörse in 37191 Kattlenburg/Lindau (2)** in der Mehrzweckhalle Schützenallee. Die Veranstaltung hat von 8 bis 13 Uhr geöffnet. Um Anmeldung wird gebeten. Kontakt: Thomas Albrecht, Telefon: 01 71/539 75 62.

31. OKTOBER BIS 06. NOVEMBER 2016

05. November 2016

Der RCF Crailsheim veranstaltet ab 9 Uhr einen **Modellbau Flohmarkt in 74564 Crailsheim-Roßfeld (3)**. Verkaufstische werden zur Verfügung gestellt. Dort werden Modellbauprodukte aus allen Sparten zum Verkauf angeboten. Internet: www.rcf-cr.de

06. November 2016

Es findet von 9 bis 13 Uhr eine **RC-Modellbau**börse des **MFV Biebertal (4)** im Bürgerhaus in der Mühlbergstraße statt. Eine Tischreservierung ist möglich. Kontakt: Peter Dittmann, Telefon: 01 62/455 10 27, oder Jürgen Mühlich, Telefon: 01 78/218 28 98.

07. BIS 13. NOVEMBER 2016**13. November 2016**

Die **MFG Hollfeld (5)** veranstaltet von 8 bis 15 Uhr ihre jährliche **Modellbau**börse. Es werden keine Tischgebühren fällig. Um den Veranstaltungsort zu erreichen, einfach der Ausschilderung in Hollfeld mit Schulzentrum/ Stadthalle folgen. Kontakt: Gerald Heinzus, Telefon: 01 71/702 02 63, E-Mail: gerald.heinzus@online.de

14. BIS 20. NOVEMBER 2016**17. bis 20. November 2016**

Die **Modell Süd in Stuttgart (6)** lädt zu einer Mischung aus Mitmachaktionen, Einkaufsmöglichkeiten, Information und Unterhaltung in die Messe Stuttgart ein. Der Ausstellungsbereich reicht von allen Modellbauarten sowie Plastik- und Kartonmodellbau über Werkzeuge und Werkstoffe bis zu rollendem Material, Landschaftsgestaltung sowie Verlagen und Fachmedien. Internet: www.stuttgarter-messeherbst.de

19. bis 20. November 2016

Der **Sportbundtag**, das größte Gremium des Deutschen Minicar Clubs, findet in **Kirchheim (7)** statt. Alle DMC-Mitglieder sind herzlich dazu eingeladen, der Versammlung beizuwohnen und sich aktiv an der Weichenstellung für die Zukunft des RC-Car-Sports zu beteiligen. Internet: www.dmc-online.com

20. November 2016

Der Flug- und Modellbauclub Maintal veranstaltet im Bürgerhaus in **63477 Maintal – Wachenbuchen (8)** seinen traditionellen **Modellbau**flohmarkt für Modelle und Zubehör aller Art. Die Öffnungszeiten sind von 9 Uhr bis 13 Uhr. Eine Standgebühr für die Tische wird nicht erhoben. Einlass für die Händler ist ab 7 Uhr. Kontakt: Thomas Kaufeld, Telefon 061 82/681 39 (ab 18 Uhr), E-Mail: rhoenbussard@aol.com, Internet: www.fmcm.eu

28. NOVEMBER BIS 04. DEZEMBER 2016**03. bis 04. Dezember 2016**

Der beliebte **Glühwein-Cup** findet auf der Rennstrecke des AMC Hamm in **Uentrop (9)** statt. Eingeladen sind Fahrer mit Modellen der Klassen VG10 und VG8. Internet: www.dmc-online.com

03. bis 04. Dezember 2016

Der beliebte **Glühwein-Cup** findet auf der Rennstrecke des AMC Hamm in **Uentrop (9)** statt. Eingeladen sind Fahrer mit Modellen der Klassen VG10 und VG8. Internet: www.dmc-online.com

04. Dezember 2016

Die Modellsportgruppe Kemnath veranstaltet Anfang Dezember von 9 bis 15 Uhr in der Mehrzweckhalle in **95478 Kemnath-Stadt (10)** eine **Modellbau**börse mit Ausstellung. Kontakt: Wolfgang Heidler, E-Mail: wolfgang.heidler@kabelmail.de, Internet: www.msg-kemnath.de

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



Text und Fotos: Patrick Garbi

MEHR HEITER ALS WOLKIG

DAS LRP-HPI-CHALLENGE DEUTSCHLANDFINALE 2016 IN HANN. MÜNDE

Mitte September trafen sich Deutschlands Challenge-Piloten zur Deutschen Meisterschaft, die während eines Drei-Tages-Events auf der permanenten Outdoor-Piste des RC-Team Münden stattfand. Nachdem anfangs die Nennungen nur spärlich eintrafen, gingen letztlich doch stolze 145 Fahrer in den Klassen Rookie, Classic, GT und Stock an den Start.

Den offiziellen Auftakt der Veranstaltung übernahmen der Bürgermeister von Hann. Münden sowie Holger Sparbier vom RC-Team Münden mit einer kurzen Ansprache. Stefan Köhler von LRP electronic nutzte die Gelegenheit zum Dank und informierte die Teilnehmer über geringfügige Änderungen im Reglement, dies im Sinne der Planungssicherheit.

Trainingszeit

Während am Freitag die freien sowie kontrollierten Trainingsdurchgänge noch bei sommerlichen Temperaturen abliefen, wurde

den Teilnehmern am Samstag bei der Durchführung der Vorläufe, aufgrund wechselnder Bedingungen bis hin zu Starkregen, viel Aufmerksamkeit bei der Vorbereitung ihrer Fahrzeuge abverlangt. Letztlich meisterten aber die meisten Fahrer diese Herausforderung mit Bravour, sodass die Aufstellung für die Finalläufe, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, dem realen Leistungsniveau entsprach.

In der Klasse Rookie sicherte sich nach einem spannenden Kampf während der Vorläufe Julian Garbi die Pole-Position vor Daniel Hoelke und dem erst 5 Jahre alten Julius Stein, der bereits enormes Potenzial bewies. In den Finalläufen, die bei sonnigem Wetter beziehungsweise unter idealen Bedingungen verliefen, ließ Julian nichts anbrennen, gewann alle drei Durchgänge und war somit der erste neue Deutsche Meister der LRP-HPI-Challenge 2016. Daniel, der mit seinem Fahrzeug etwas haderte, fiel auf Position drei zurück, während sich Sascha Knodel von Platz vier startend, den zweiten Platz auf dem Podest erkämpfte.



Stefan Köhler, Mitglied der Geschäftsleitung von LRP electronic, erläutert den Teilnehmern die geplanten Regeländerungen für die Saison 16/17



Platz genug: Das überdachte Fahrerlager war gut besetzt



Teils starker Regen während der Vorläufe, sorgte für schwierige Bedingungen aber gleichzeitig auch spektakulären Rennsport



Die Finalisten der Klasse Rookie bei der Siegerehrung

Spannungsgeladen

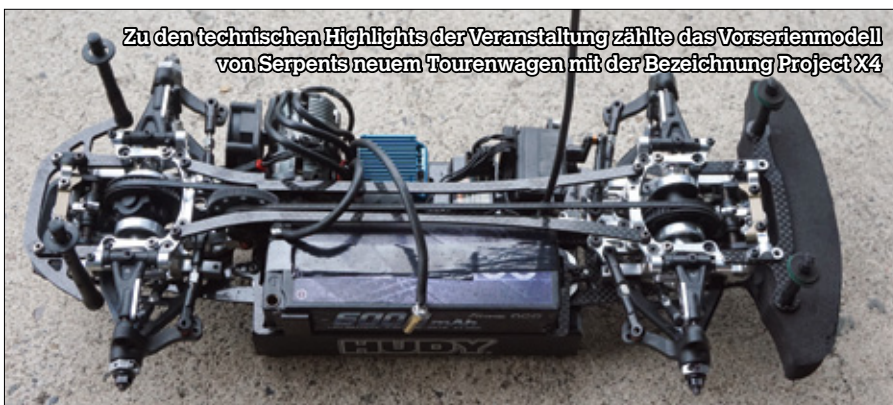
Besonders spannend war die Entscheidung bei den Classic Fahrern. Nachdem Pole-Setter Tobias Dietrich nach zwei Siegen im ersten und zweiten Finale eigentlich schon als Sieger feststand, wurde ihm der zweite Durchgang wegen einer Reglement-Widrigkeit gestrichen. Daraus resultierend, musste er im dritten Endlauf vom letzten Startplatz aus das Rennen aufnehmen. Zunächst konnten seine direkten Verfolger aus der Qualifikation, Ulf Bohlender, Steve Jäger und Dirk Flachmann davon profitieren. Doch Tobias war fest entschlossen, sich seine Position zurück zu erkämpfen und schaffte es tatsächlich, innerhalb der acht Minuten Fahrzeit bis auf den ersten Platz vor zu fahren. Somit hieß der Deutsche Meister Classic Challenge Tobias Dietrich. Er sicherte sich den Sieg vor Ulf Bohlender und Manfred Tallen.

Mit mehr als 50 Teilnehmern zählte die Klasse GT, ebenso wie die Klasse Stock zu den am besten besetzten Kategorien des Wochenendes. Jochen Janik sorgte von Anfang an für klare Verhältnisse, platzierte seinen Schumacher auf der Pole und gewann ebenso souverän alle Finale. Die weiteren Plätze auf dem Treppchen belegten Karsten Bartsch, der sich von Position vier vorarbeiten konnte und Torsten Baggendorf, der seine Vorlaufplatzierung bestätigte.

Action pur

Richtig spannend gestaltete sich die Titelvergabe in der Klasse Stock, wo bis zum letzten Finale die drei Erstplatzierten der Vorläufe Lars Hoppe, Patrick Gassauer und Kevin Sparbier, Chancen auf den DM-Titel hatten. Nachdem sich Lars im ersten Finale mit Position fünf begnügen musste, während Patrick und Kevin die ersten beiden Plätze belegten, entsprach die Reihenfolge im zweiten Anlauf dem der Vorläufe. Das dritte Finale entschied letztlich Kevin zu seinen Gunsten, für Lars und Patrick reichte es hingegen nur für die Plätze vier und fünf. Aufgrund des besseren Einzelergebnisses sicherte sich schlussendlich Patrick Gassauer mit seinem Team Magic-Modell den Gesamtsieg, vor Lokalmatador Kevin Sparbier mit Serpent sowie Lars Hoppe vom Team ARC.

Neben einer tadellosen Infrastruktur, gemanagt von den Mitgliedern des RCCT Münden, waren es wie alljährlich beim Deutschlandfinale, die Ehrungen der Gruppensieger einschließlich Gutscheinen und Sachpreisen, sowie die abschließende Siegerehrung und Mega-Verlosung, bei der jeder Teilnehmer einen Gewinn mit nach Hause nehmen konnte, die den einzigartigen Rahmen Deutschlands größter und beliebtester Rennserie bildeten. <<<<



Zu den technischen Highlights der Veranstaltung zählte das Vorserienmodell von Serpents neuem Tourenwagen mit der Bezeichnung Project X4



Die permanente Rennstrecke des RCCT Münden eignet sich bestens für Großveranstaltungen wie das LRP-HPI-Deutschlandfinale

ERGEBNISSE

ROOKIE

| | | |
|---|---------------|--------------|
| 1 | Julian Garbi | LRP S10 TC 2 |
| 2 | Sascha Knodel | LRP S10 TC 2 |
| 3 | Daniel Hoelke | LRP S10 TC 2 |
| 4 | Julius Stein | LRP S10 TC 2 |
| 5 | Erik Kilian | HPI Sport 3 |

CLASSIC-CHALLENGE

| | | |
|---|------------------|--------------|
| 1 | Dirk Flachmann | HPI Sprint 2 |
| 2 | Ulf Bohlender | HPI Sport 3 |
| 3 | Manfred Tallen | HPI Sprint 2 |
| 4 | Christoph Bachus | HPI Sport 3 |
| 5 | Tobias Dietrich | HPI Sprint 2 |

17.5T-CHALLENGE

| | | |
|---|--------------------|-------------|
| 1 | Jochen Janik | Schumacher |
| 2 | Karsten Bartsch | Aweesomatix |
| 3 | Torsten Baggendorf | Yokomo |
| 4 | Joachim Altenhof | Aweesomatix |
| 5 | Martin Ciongawa | Xray |

STOCK-CHALLENGE

| | | |
|---|------------------|-------------|
| 1 | Patrick Gassauer | Team Magic |
| 2 | Kevin Sparbier | Serpent |
| 3 | Lars Hoppe | ARC |
| 4 | Matthias Keding | Aweesomatix |
| 5 | Matthias Reber | Xray |

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE 

Der Modellbau- und Spielwarenhersteller Jamara hat mit dem Bau eines neuen Außenlagers begonnen. Der traditionelle erste Spatenstich fand im September statt



BAUBEGINN FÜR NEUE JAMARA-LAGERHALLE

Eine Nummer größer

6.000 Quadratmeter mit einer Lagerkapazität von über 50.000 Kubikmeter. Das sind die beeindruckenden Eckdaten für die neue Lagerhalle von Modellbau- und Spielwarenhersteller Jamara in Aichstetten. In diesem Herbst fand auf dem neuen Grundstück im Gewerbegebiet Lauerbühl unweit des Stammsitzes der symbolische Spatenstich statt. Mit dabei waren neben der Geschäftsleitung von Jamara auch der Aichstettener Bürgermeister Dietmar Lohmiller, Andreas Middelberg von der Kreissparkasse Ravensburg, der Leutkircher Kreisrat Daniel Gallasch und Vertreter der beteiligten Bauunternehmen. Jamara fasst in dem Projekt alle Außenlager zusammen und erhält dadurch eine deutlich schnellere Logistikaabwicklung und somit auch schnellere Abwicklungs- und Lieferzeiten. Fertigstellung des neuen Logistikzentrums wird Sommer 2017 sein. Internet: www.jamara.com <<<<<

FORMEL 1 IN BREMEN

EUROMODELL 2016

Ein Highlight im Kalender aller norddeutschen RC-Car-Fans ist die EuroModell Bremen, die am 12. und 13. November in den Messehallen 6 und 7 der Hansestadt stattfindet. Als Ausrichter des Rennparcours lädt der RC-World OHZ/HB zu verschiedenen Renn-Events ein. Es wird unter anderem ein Qualifikationsrennen zur LRP-HPI-Challenge 2017 ausgetragen. Zudem wird es ein Lauf der RC-Car-Klasse Formel 1 geben. Interessierte Teilnehmer können sich auf der Internetseite www.rcworld-ohz.de informieren oder anmelden.

Die EuroModell Bremen bietet auch zahlreiche Gelegenheiten, in andere RC-Modellbau-Bereiche oder in die Modellbahn- und Modellauto-Szene



abzutauschen. Angefangen vom 1.500 Quadratmeter großen Schiffsmodellbaubereich, über gleich vier große Geländeareale für ferngesteuerte Trucks und Baumaschinen bis hin zu rund 20 nationalen und internationalen Modellbahnanlagen gibt es einiges zu entdecken. Aber auch auf Bastelecken für Kinder, eine große Mitfahrreisbahn, Papier- und Kartonmodellbau, eine Lego-Kirmesanlage und vieles mehr dürfen sich die Besucher freuen. Die EuroModell Bremen ist am Samstag von 10 bis 18 Uhr und am Sonntag von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Weitere Informationen gibt es unter www.bv-messen.de <<<<<

FASZINATION TECHNIK

911ER-MOTOR ALS BAUSATZ IN 1:4



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE 

Das Herz eines 911er-Porsche im Maßstab 1:4 nachzubauen, funktioniert nun mit dem Bausatz des Sechszylinder-Boxermotor von Franzis

In Zusammenarbeit mit dem Porsche Museum präsentiert der Franzis Verlag eine Techniklegende für Auto-Fans im Allgemeinen und für Porsche-Liebhaber im Besonderen: den Sechszylinder-Boxermotor des Porsche 911 von 1966 als Bausatz im Maßstab 1:4. Mit dem geschraubten und gesteckten Funktionsmodell wird das Herz des Ur-911 greifbar und zum besonderen persönlichen Erlebnis. Der hochwertige Bausatz wurde nach Originalzeichnungen geschaffen und besteht aus 290 zum Teil beweglichen Einzelteilen. Die Komponenten aus Kunststoff werden zur Montage verschraubt oder gesteckt und garantieren ein angenehmes Modellbauerlebnis – ganz ohne Kleben. So bewegen sich Kurbelwelle, Kolben, Nockenwellen und Ventile im realgetreuen Zusammenspiel. Die durchsichtigen Gehäuseteile lassen die Mechanik des Boxermotors von außen sichtbar und begreifbar werden. Sogar die Zündfunken in den Zylindern werden mit LED simuliert. Spannende Hintergründe zur Geschichte und Technik. Der Bausatz des Porsche Sechszylinder-Boxermotors ist ab sofort für 169,- Euro erhältlich. Internet: www.franzis.de <<<<<

ENDLÄUFE DER LRP-OFFROAD-CHALLENGE 2016

Saison-Finale



Die sechste Saison von Deutschlands größter Offroad-Elektro-Serie, der LRP-Offroad-Challenge, fand dieses Jahr beim MSC Gemünden seinen Höhepunkt. Hochsommerliche Temperaturen sorgten für schweißtreibende Rennaction. Zum ersten Mal offiziell mit dabei: die neue 1:8er-Buggy-Klasse.

Über 120 Starter traten in diesem Jahr beim MSC Gemünden zum Deutschlandfinale 2016 der LRP-Offroad-Challenge an. Dies entsprach einem Teilnehmerplus von nochmals fast 20 Prozent zum Vorjahr. Ein Indiz, dass sich die LRP-Offroad-Challenge immer größerer Beliebtheit erfreut. Zu den Startern der bisherigen Klassen Rookie, Short Course, 2WD und 4WD gesellten sich dieses Mal als offizielle Rennklasse die 1:8 Buggy Challenge“, dazu. Letztes Jahr beim Deutschlandfinale 2015 noch als Demonstrationsklasse dabei.

Nichts geschenkt

In der Rookie Klasse konnte sich Karsten Schneider mit seinem S10 Blast BX V2 von Qualifikationsrang vier durch beherzte Finalläufe und den daraus resultierenden Siegen in F1 und F3 den Sieg vor Top-Qualifier Thomas Niever und dem Quali-Zweiten Elias Jordan sichern. In der Short Course Klasse sah Top-Qualifier Daniel Wohlgemuth schon fast wie der Sieger aus, verspielte dann aber in F3 durch eine Stop & Go-Strafe doch noch den Sieg und musste sich Junior-Fahrer Sebastian Honscha geschlagen geben. Platz drei konnte sich Jürgen Kropp sichern.

In der 2WD-Klasse gelang Top-Qualifier Patrick Müller mit seinem Asso RC10B6 nach einem durchwachsenen ersten Finallauf dank Siegen in F2 und F3 doch noch der ersehnte Sieg. Stark trumpfte auch in dieser Klasse der junge Nachwuchsfahrer Sebastian Honscha auf, der sich durch Sieg in F1 und zweiten Plätzen in F2 und F3 souverän den zweiten Platz vor Jürgen Kropp auf Rang drei sicherte. Die allradgetriebene 4WD-Klasse sah einen souveränen Sieger Matthias Keding. Nach der Qualifikation noch Dritter, konnte er den Sieg bereits nach zwei Finalläufen sicherstellen und musste mit seinem komplett LRP angetriebenen HotBodies D413 zum dritten Finallauf schon gar nicht mehr antreten. Anstelle dessen, stellte er sich freiwillig als Helfer zur Verfügung. Top-Qualifier Patrick Müller gewann diesen dritten Finallauf in Matthias' Abwesenheit und sicherte sich damit den zweiten Platz vor Alexander Müller.



Im Fahrerlager wurde stets fleißig geschraubt und optimiert

In der offiziellen Premiere der 1:8er-Buggy-Klasse konnte sich Kim Sitensky als allererster Sieger in die Geschichtsbücher eintragen. Als Top-Qualifier sicherte er sich durch erste Plätze in F1 und F3 den Sieg. Michael Koch, Sieger des F2 belegte am Ende den zweiten Platz während Stefan Matas sich den dritten Platz erkämpfte. Eine Info am Rande: die Rennserie wird umbenannt. Ab kommenden Jahr heißt sie LRP-Asso-Challenge. Alle Gewinner und weitere Informationen gibt es im Internet unter www.LRP.cc <<<<



Renn-Action vom Feinsten wurde den Besuchern des Events geboten



FLIEGENDER ERFINDER

MARTIN MÜLLERS BESONDERE RC-CARS

Der Name Martin Müller ist in der Modellbau-Szene tief verwurzelt. Zwar hat er sich im RC-Car-Bereich bisher eher im Hintergrund ausgetobt, doch gerade Modellflugsportler kennen ihn nur zu gut. Er ist mehrfacher Deutscher Meister im Indoor-Kunstflug und hat die Szene mit seinen Konstruktionen und Ideen geprägt wie kein Zweiter. Doch einige Monate wurde es ruhig um den Tausendsassa. Und nun ist auch klar wieso: Martin Müller arbeitete an einem neuen Projekt, das er nun erstmals in der Öffentlichkeit vorstellte. Mit seiner Firma Sturmkind entwickelte er „DR!FT“, eine Art reale Renn-Simulation, dessen

Basis ein per Smartphone-App gesteuertes RC-Car ist. Es handelt sich um ein Produkt, das es bisher so noch nicht gegeben hat. Finanziert werden soll das Ganze über die Crowdfunding-Plattform Kickstarter. Da gibt es viele Fragen, die Martin Müller im Gespräch mit der CARS & Details-Redaktion beantwortet hat.

CARS & Details: Martin Müller und RC-Cars – wie passt das denn zusammen?

Martin Müller: Mich hat RC-Modellbau schon immer fasziniert. Das war zu Beginn gar nicht mal unbedingt der Flugmodellbau, sondern ich habe schon mit 6 oder 7 Jahren angefangen, ferngesteuerte Spielzeugautos mit Lego zu kombinieren. Mit 10 Jahren kam ich dann zum Modellflug, was immer mein Steckenpferd war. Bis hin zur Wettbewerbsfliegerei habe ich viel ausprobiert. Aber ich habe nebenbei auch immer RC-Car-Sport betrieben. Irgendwann reifte dann der Gedanke, etwas für zu Hause zu entwickeln. An den bekannten Produkten hat mich dabei immer gestört, dass man keine vernünftigen Rennen fahren kann.

Und Du wolltest das ändern?

Ja, das kann man so sagen. Schon 2003 hatte ich erstmals die Idee, eine Slotcar-Bahn zu bauen – allerdings ohne Schienensystem. Nur mit einer Art Bahnleitsystem. Doch durch andere Projekte reifte die Idee erstmal nur im Hintergrund weiter. Dabei wurde schnell klar, dass das Ganze so realitätsnah wie möglich sein sollte. Ich hatte da bereits Erfahrungen im Modellflug-Bereich – viele kennen meinen absolut maßstabsgetreu fliegenden Airbus. Nicht nur die Optik sollte passen, sondern auch das Fahrverhalten. Dadurch entstand dann der Gedanke, ob man nicht sogar auch auf ein Bahnleitsystem verzichten kann. Denn ein maßstabsgetreu fahrendes Modell ist schließlich kontrollierbar.

Der Schwerpunkt liegt – wie der Name schon sagt – auf dem Thema Driften. Wieso?

Diese spezielle Form des Fahrens hat mich schon immer fasziniert. Unter anderem auch, weil es mit der Fliegerei so vergleichbar ist. Man bewegt das Modell ständig in einem instabilen Zustand, ist immer am Limit des Kontrollierbaren. Ich habe dann überlegt, weswegen es so schwierig ist, im kleinen Maßstab ein realistisches Fahrverhalten hinzubekommen. Und die Erklärung ist einfach: Man kann zwar ein Fahrzeug verkleinern, jedoch nicht die physikalische Umgebungswelt, von der es beeinflusst wird. Es war also für mich klar, dass auch die Umgebungswelt mit verkleinert werden soll.

Und wie genau ist das im Modell umgesetzt?

Dazu tragen zwei Faktoren bei. Zum einen die Steuerung, die über eine Rennsimulation in einer Smartphone-App realisiert ist. Und zum anderen das Modell, das



Martin Müller startet eine Crowdfunding-Kampagne über Kickstarter, um seine Idee zur Marktreife zu bringen

den Output der Simulation umsetzen kann. Es war daher schnell klar, dass die Mechanik unter dem Modell den gesamten Vorgang des Driftens nur simuliert, weil ein Auto in diesem Maßstab eben nicht vorbildgetreu driften kann.

Dann hat das Modell also keinen herkömmlichen Antrieb und eine gelenkte Vorderachse – oder?

Genau, unter dem Chassis ist ein Antrieb, der die Steuerung umsetzt. Die sichtbaren Räder werden nicht angetrieben oder gelenkt, sondern drehen sich nur durch den Bodenkontakt mit.

Und was hat es mit der App auf sich?

Die App wird kostenlos für Apple- und Android-Geräte erhältlich sein. Derzeit haben wir eine Basis, die es zunächst einmal ermöglicht, das Modell wie ein RC-Car zu steuern. Darüber lässt sich auch die gesamte Charakteristik des Modells verändern. Frontantrieb, Heckantrieb, viel oder wenig Leistung, starke oder schwache Bremsen – all das lässt sich programmieren. Auch Reifenverschleiß wird simuliert. Parallel gibt es jedoch auch noch viele Ideen, die App zu erweitern. Mit verschiedenen Spielmodi oder auch Tuning-Maßnahmen – beispielsweise Leistungssteigerung. Zukünftig wollen wir das Ganze noch mehr in Richtung Spiel erweitern. Unter anderem mit Servern, über die man gegen andere Fahrer auf der Welt antreten und Highscores sammeln kann.

Wie wurde DRIFT entwickelt?

Die Hardware habe ich komplett selbst entwickelt. Insgesamt gab es 13 mechanische Prototypen, bis ich ein zuverlässiges System gefunden hatte. Die App hingegen haben Profis für mich programmiert.

Interessant für Modellbauer sind natürlich immer die technischen Daten – welche sind das bei den DRIFT-Modellen?

Der Maßstab ist 1:43, was auch das kleinste, derzeit Machbare darstellt. Das war besonders wichtig, um auch auf engstem Raum fahren zu können. Die Akkulaufzeit beträgt dank der kontrollierten und gezielten Leistungsabgabe weit über eine halbe Stunde. Der verbaute 1s-LiPo wird über ein USB-Kabel etwa innerhalb der gleichen Zeit wieder aufgeladen.

Die Steuerung der DRIFT-Modelle erfolgt über eine programmierte App



Bisher gibt es nur Prototypen. Als Starthilfe platziert Ihr das Projekt auf Kickstarter. Wie geht es nun weiter?

Ab 01. November um 11 Uhr läuft das Crowdfunding bei Kickstarter. Währenddessen werden wir die Produkte noch weiterentwickeln und zur Marktreife bringen. Im Sommer 2017 soll das Ganze dann serienfertig sein. Die Produktionskette dafür steht schon so weit. Besonders wichtig ist uns, dass wir komplett in Deutschland produzieren.

Was werden die Modelle kosten?

Der empfohlene Verkaufspreis wird bei 199,- Euro liegen. Bei Kickstarter gibt es das Ganze deutlich günstiger. Dort liegt der reguläre Preis für die DRIFT-Racer bei 159,- Euro. Wer schnell ist und zu den ersten Unterstützern gehört, bekommt sie nochmals günstiger.

Was bekommt man alles für sein Geld?

Das Modell wird in einer edlen Verpackung geliefert – ähnlich wie Smartphones. Dazu gibt es eine kurze Anleitung und ein USB-Ladekabel. Mehr braucht man nicht.

Gibt es unterschiedliche Varianten?

Zu Beginn stehen ein silbernes und ein rotes Modell zur Auswahl. Beide haben von uns frei designte Karosserien. Die Optik ist jedoch an bekannte Tourenwagen und Rallye-Fahrzeuge angelehnt. Die silberne Variante wird mit einem 550 PS-starken V8-Motor ausgeliefert, die rote Variante hingegen mit einem Twinturbo-aufgeladenen Reihensechszylinder. Dazu gibt es jeweils den passenden Sound und natürlich das typische Fahrverhalten. Alles simuliert, versteht sich.

Hast du noch weitere Ideen, die das Konzept verfolgen, die Realität im Kleinen nachzubilden?

Auf jeden Fall. Das ist eben genau unser Konzept. Und diese Grundvision bietet Potenzial für viele andere Ideen. Doch dazu verrate ich erst mal nichts. <<<<<

MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE

INFO
DRIFT-Racer
Internet: www.drift-racer.com
oder www.sturmkind.com
Video: <http://tinyurl.com/j7868pz>

Eine eigene Strecke braucht man nicht unbedingt. Ein paar Alltagsgegenstände, um die man herumdriftet, tun es auch

DER BESTE TOURENWAGENFAHRER DER WELT

Ronald Völker über seinen Sieg in China

Interview: Patrick Garbi
Fotos: LRP electronic



Ronald Völker hochkonzentriert vor dem nächsten Lauf

Seit etlichen Jahren gehört Ronald Völker zur absoluten Weltelite der Tourenwagenfahrer. Der zügelfache nationale Meister, mehrfache ETS-Sieger und fünffache Europameister stand auch bereits mehrmals bei einer Weltmeisterschaft auf dem Siegerpodest, allerdings nie ganz oben. Ende August in China war es dann endlich soweit. Beim vierten Anlauf und nach viel Zeit des Testens und der Vorbereitung konnte sich Völker gegen seine Dauerrievlen durchsetzen und den ersehnten Weltmeistertitel erringen.

CARS & Details: Ronald, zunächst einmal herzlichen Glückwunsch zum Weltmeistertitel. Wie fühlt sich das an, der beste Tourenwagenfahrer des Planeten zu sein?

Ronald Völker: Vielen Dank. Es ist immer noch ungewohnt für mich, wenn ich darauf angesprochen oder daran erinnert werde. Aber für mich ist das absolut positiv und unbeschreiblich, da es das ist, was ich jahrelang angestrebt habe.

War der langersehnte Titel ein sehr wichtiger Schritt für Dich?

Auf jeden Fall. Es ist zwar in erster Linie super, immer wettbewerbsfähig zu sein und um den Titel zu fahren. Aber nach drei Versuchen wollte ich mehr. Tatsächlich sah es während des Events auch nicht immer danach aus, dass es diesmal klappen sollte. Aber am Ende waren die Gefühle natürlich überwältigend.

Wie hat Dein Mechaniker Yukijiro Umino die WM erlebt?

Umino war deutlich angespannter als ich und emotional schon am Limit, bevor das dritte Finale überhaupt losging. Er wusste genau, dass es eine Alles-oder-nichts-Situation war, aber letztendlich ist ja alles gut gegangen.

XRAY, genauer gesagt Bruno Coelho, war die gesamte WM über sehr stark. Hattest Du Dir überhaupt noch eine Chance ausgerechnet?

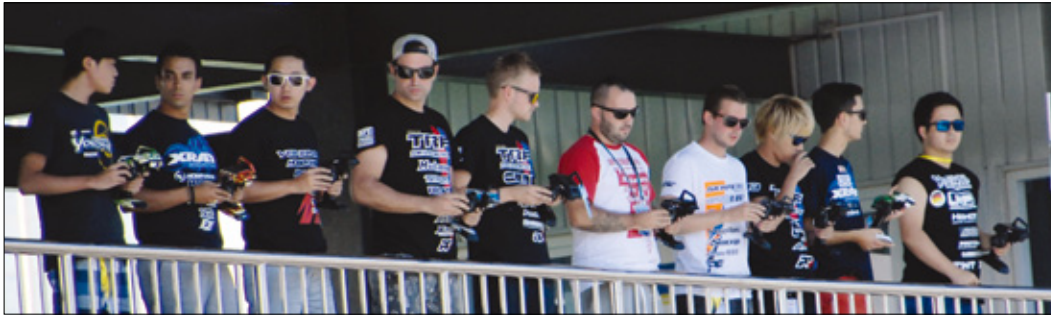
Wir waren nie weit weg, aber bis zu Coelho's Fahrfehler im zweiten Finale sah es nicht danach aus, dass ich noch eine Chance hätte. Ich war zu diesem Zeitpunkt vermutlich schon mit meinen Gedanken in Südafrika bei der WM 2018. Es hat sich also wieder einmal bewahrheitet, dass man nie aufgeben sollte, bevor das Rennen zu Ende ist.

Das dritte Finale verlief in der Anfangsphase sagen wir mal – etwas chaotisch. Das Gerangel zwischen Marc Reinhard und Bruno Coelho hat sich in dieser Phase für Deinen späteren Sieg positiv ausgewirkt. Redet man anschließend über solche Situationen?

Coelho hat drei Fehler in der Startrunde gemacht und unter anderem für einen Dreher bei meinem Modell gesorgt, ohne zu warten. Marc Reinhard hatte noch alle Chancen auf einen Podiumsplatz und war alles andere als glücklich, dass Coelho mehrmals die Nerven verlor und sein Rennen beendete, weil es mir gleichzeitig geholfen hat.

Ihr habt Euch sicherlich intensiv auf die WM vorbereitet. Wie genau läuft das ab?

Wir haben uns nach der ETS-Saison nochmal intensiv mit dem Prototypen des Yokomo BD8 beschäftigt und waren kurz vor der WM auf einer anderen



Die Weltelite der Tourenwagen-Klasse bei der WM in China. Der härteste Gegner von Ronald Völker (ganz rechts) war Bruno Coelho (Zweiter von links), der für XRAY fährt

Strecke in China zum Testen, um uns mit dem WM-Reifen (Sweep36) vertraut zu machen. Wir haben dort auch deutliche Fortschritte erzielt, die uns in der Folge bei der WM sehr geholfen haben.

Wie sah dein Programm unmittelbar nach der WM aus?

Ich bin nach der WM zehn Tage nach Japan zu Yokomo und zur Yatabe-Arena gereist. Dort wurde ein wenig gefeiert und ich hatte einige PR-Termine.

Wie kann man sich den Tagesablauf eines Weltmeisters vorstellen?

Ich bin von Jahr zu Jahr öfter unterwegs und habe fast wöchentlich ein Rennen, Event oder Training. Da kann es schon mal vorkommen, dass man fünf bis zehn Tage am Stück unterwegs ist. Gleichzeitig muss ich natürlich mein Material vorbereiten. Selbst wenn mein Mechaniker Umino anwesend ist, habe ich alles dabei, so können wir mehr Setups und Feedback zusammentragen. Man sieht, mir wird nicht langweilig, aber zwischendurch findet man auch Zeit, um mit der Freundin etwas zu unternehmen, Badminton zu spielen – was ein regelmäßiges Hobby von mir ist – oder auch einfach mal gar nicht zu tun.

Bekommt man als Weltmeister eigentlich ein Preisgeld oder sind Ruhm und Ehre genug?

Natürlich sind die Sponsoren auch glücklich, WM-Titel zu gewinnen und dann sind Prämien nichts

Ungewöhnliches. In erster Linie möchte man aber den Erfolg, um Geld geht es weniger.

Wirst Du auch in Zukunft ausschließlich den Tourenwagen treu bleiben?

Im Moment plane ich nichts anderes. Eventuell werde ich mal das eine oder andere 2WD-Offroad-Rennen bestreiten, aber Tourenwagen sind nun mal mein Steckenpferd. <<<<<



Verdienter Sieg: Ronald Völker erlangte bei der Tourenwagen-WM in China den Weltmeistertitel

Der Dienstwagen von Ronald Völker stammt auf dem Hause Yokomo und wird unter anderem mit LRP-Komponenten befeuert



 MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE

XRAY



SK100089

163mm
D100
2-FACH LADEGERÄT

99,- € UVP

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

SK100104



Q200
4-FACH LADEGERÄT

AC/DC 199,- € UVP

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

BODEN-AUFKLÄRUNG

Recon G6 erstmals in Deutschland

Text und Fotos:
Jörg Gröger

Im Sommer 2016 war es endlich soweit: Der erste Recon G6-Lauf in Deutschland sollte in dem Dorf Asbach (Obrigheim) in Baden-Württemberg stattfinden. Die beiden Veranstalter Andreas Heinzinger und Martin Winterkorn vom MSC Asbach holten damit die legendäre Recon G6-Trophy von Brian Parker aus den USA nach Deutschland. In anderen Ländern ist das Event mittlerweile eine echte Massenveranstaltung für abenteuerlustige Freunde des 1:10er-Offroadroad-Sports. Die Veranstaltungsserie findet inzwischen in vielen Ländern statt und hat eine große sowie stetig wachsende Fangemeinde. Das Reglement ist recht entspannt und basiert vor allem auf Parkers Motto „Have fun.“



Brian Parker kam aus den USA, um das Offroad Adventure nach Deutschland zu bringen



Neben Standard-RTR-Fahrzeugen waren auch echte Hightech-Modelle am Start

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Das Veranstalterteam zählte über 100 Anmeldungen für den Wettbewerb. Das ist für das erste Scale-Adventure in Deutschland schon eine enorme Teilnehmeranzahl, welche die Beliebtheit des Recon G6 unterstreicht. Mister Recon G6 persönlich, Brian Parker, steckte am Freitagabend die beiden Kurse für die Fahrer mit einhundert, beziehungsweise siebzig Toren ab. Um Bonuspunkte zu sammeln, versteckte er kleine Gimmicks auf dem Parcours, die jedoch sehr schwer zu finden waren. Durch die starken Regenfälle von Freitag auf Samstag musste Parker am Samstag etwas eher aufstehen, um die Strecke zu checken und etwas anzupassen, da das Gelände teilweise mit rund einem Meter tiefen Seen überflutet war.

Finger weg

Nach dem Show-and-Shine-Wettbewerb ging es dann los für die Scalehungrigen Offroad-Fahrer. Die Strecke führte durch ein absolut traumhaftes Gelände. Das Areal gehört dem MSC Asbach, einem Verein für 1:1er-Offroadler. Heftigste Steigungen oder Abfahrten galt es zu meistern. Die Fahrer mussten ihre Vehikel teilweise mit Winden oder Seilen gegenseitig sichern, um Abstürze zu vermeiden. Hier musste eine wichtige

Regel von Brian Parker umgesetzt oder eingehalten werden: „Nohandofgod“ (No Hand of God = Keine Hand Gottes) bedeutet, dass man das Fahrzeug nicht anfassen darf, außer man befestigt das Seil der Winde zum Beispiel.

Mehrere Stunden Fahrt forderten hier und da auch ihren Preis, nicht jeder Allradler schaffte es ins Ziel. Gebrochene CVD-Wellen oder unterwegs verlorene Kardanwellen brachten so manchen Fahrer zur Verzweiflung. Reparieren war laut Reglement jedoch erlaubt. Bevorteilt waren hier diejenigen, die die entsprechenden Ersatzteile in der Hosentasche hatten. Alternativ gab es vor Ort auch die wichtigsten Ersatzteile zu kaufen. Am Ende des Tages gab es eine große Siegerehrung mit Preisverleihung. Die Preise wurden von Brian Parker verlost. Als Hauptsponsor unterstützte RC4WD das Event. Weitere Sachpreise wurden von Modellbau Heinzinger, Hobbico Deutschland, Crazy Crawler und RC OffroadScale Projekt für die Teilnehmer zur Verfügung gestellt.

Teamgeist

Es war eine wirklich gute und spannende Veranstaltung für die Scale-Szene in Deutschland. Die Teilnehmer hatte sehr viel Spaß daran, mit ihren allradangetriebenen Fahrzeugen durch die Natur zu fahren. Es war viel Zeit um zu fachsimpeln. Man half sich gegenseitig, um gemeinsam ans Ziel zu gelangen. Unterm Strich war das Recon G6-Event eine der besten Veranstaltungen für den Offroad-Modellsport, da waren sich die meisten Besucher einig. Im Gespräch mit einem der Organisatoren, versprach Andreas Heinzinger, das Event im nächsten Jahr wieder nach Deutschland zu holen um es noch größer, bekannter und spektakulärer zu machen. <<<<<



Einhundert Tore galt es im ersten Kurs zu bezwingen. Dank vorbildlicher Teamarbeit und familiärer Atmosphäre ist es auch den meisten gelungen, am Ende einen Finisher-Aufkleber zu erhalten



So unterschiedlich und individuell wie die Modelle waren auch die Teilnehmer



Absolute Konzentration hieß es an einzelnen Stellen des Parcours. Wer zeitweise nicht aufpasste, konnte sein Fahrzeug dann ein paar Meter weiter unten suchen



Manche Stellen waren ohne Winde einfach nicht zu meistern. Selbst mit niedrigster Drehzahl und griffigsten Reifen schmierten die Fahrzeuge ohne Drahtseil einfach ab



Ein absolut traumhafter Parcours, durch eine absolut traumhafte Gegend. Natur pur im baden-württembergischen Asbach

MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Ken Blocks Ford in 1:18 von HPI

Text und Fotos:
Markus Hummel

FIRMENWAGEN

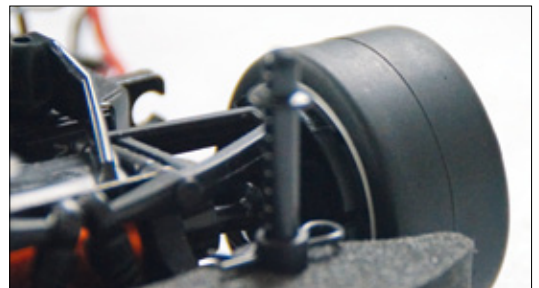
Der Hype um Ken Block ist ungebrochen. Wenn der amerikanische Star-Drifter mit seinem Ford Fiesta über abgelegene Fabrikgelände ballert und millimetergenau an Hindernissen vorbeizirkelt, stockt Motorsportfans der Atem. Erst kürzlich ist mit Gymkhana 9 sein neuestes Video veröffentlicht worden, das innerhalb von wenigen Tagen millionen Klicks hatte. Damit sich jeder ein Stück Gymkhana nach Hause holen kann, bietet HPI seit einigen Jahren die passenden Replikas von Ken Blocks Dienstwagen an. Auch im Maßstab 1:18 auf Basis des Micro RS4-Chassis.

Die Verpackung des HPI Micro RS4 von LRP ist eigentlich das Einzige, was einen daran hindert, sofort mit dem coolen Ford Fiesta loszudriften. Wie jedes HPI Micro RS4-Modell beinhaltet auch dieses RTR-Set nicht nur den detaillierte Replika-Ford und den Sender, sondern kommt ebenfalls mit Fahrakku und Ladegerät sowie Batterien für den Sender. Alles was man machen muss, um das Modell in Betrieb zu nehmen, ist das Ladegerät in eine Steckdose zu stecken und den Fahrakku aufzuladen. Empfehlenswert ist es jedoch, ein eigenes Ladegerät mit einem höheren Ladestrom zu verwenden, wenn man nicht vier Stunden warten will, bis der Akku voll ist.

Unter der Haube

Zur Ausstattung des Ford Fiesta gehören ein Elektromotor der 180er-Größe und ein darauf abgestimmter elektronischer Fahrregler EN-2 von HPI mit Vorwärts- und Rückwärtsfunktion. Auf der Oberfläche des Reglers ist zur besseren Wärmeabfuhr noch ein großer Kühlkörper montiert. Bei der Wahl des Motors kommt eine Variante mit 17 Windungen zum Einsatz, die dem bunten Ford richtig Beine macht und so auch schöne Highspeed-Drifts ermöglicht.

Auf der Welle des kleinen Motors sitzt ein Plastikritzel, welches das direkt auf der Hinterachse sitzende Hauptzahnrad antreibt. Der Antriebsriemen verläuft von der Hinterachse direkt zum vorderen Differenzial und führt zu einem effizienten und eleganten Antrieb, der für die perfekte Menge an Griff an der Vorder- und Hinterachse sorgt. Der Motor samt Getriebe ist sehr weit hinten angeordnet, was das Driften extrem begünstigt. Vorne und hinten befinden sich in Hülsen aus Aluminium die Differenziale. Über CVD-Gelenkwellen, die in gummigedichteten Kugellagern laufen, gelangt die Power an die breiten und super griffigen Gummireifen auf



Die aufgezogenen Gummireifen sind extrem griffig, sodass ein präzises Manövrieren des Ford sehr gut möglich ist



Der ausreichend dimensionierte Schaumstofframmer an der Front schützt das kleine Geschoss bei Fahrfehlern effektiv



Die Kraftübertragung erfolgt über ein Plastikmotorritzel – Metall wäre hier gerade im Hinblick auf Tuning-Maßnahmen besser gewesen

maßstabsgetreuen Replikas der fifteen52-Felgen. Der Micro RS4 ist damit mit einem geschmeidigen 4WD-System ausgestattet, um für ein bestmögliches Fahrverhalten zu jeder Zeit zu sorgen.

Unter der Lupe

Die fertig ausgeschnittene und beklebte Karosserie ist schön bedruckt und komplettiert den coolen Look des Ford Fiesta. Der riesige Heckspoiler sorgt für Abtrieb am Heck. Das wasserdichte Lenkservo hat mit etwa 2 Kilogramm Stellkraft ausreichend Power und Geschwindigkeit, damit man bei Lastwechseln beim Driften schnell und präzise reagieren kann. Es ist liegend verbaut, um einen niedrigen Schwerpunkt zu gewährleisten. Als Basis für das gesamte Modell dient eine steife GFK-Grundplatte, die zur Gewichthsoptimierung noch entsprechende Ausfräsungen erhalten hat.

F1-Style-Cantilever-Frontdämpfer bieten eine sanfte Lenkrückmeldung für eine hervorragende Kontrolle. Eine unabhängige Aufhängung vorne ist die ideale



Die beiden Differenziale befinden sich in orange-eloxierte Aluminiumhülsen. Sieht cool aus und ist sehr langlebig



Die verstellbaren Karosseriehalter erlauben auch die Verwendung anderer Karosserien

SKYRC



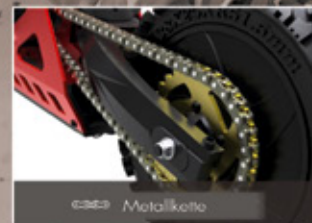
SK700001

1/4 MOTORRAD RTR
INKL. AKKU & LADEGERÄT

399,- € UVP

**EXTREM
FAHRSTABIL**

**BRUSHLESS GYRO
IM HINTERRAD**



cast Metallkette



eloxierter Alurahmen


CAR CHECK

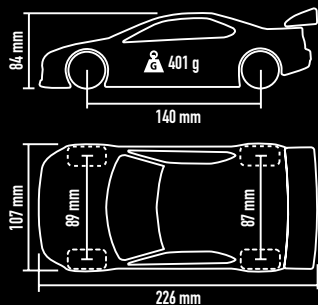
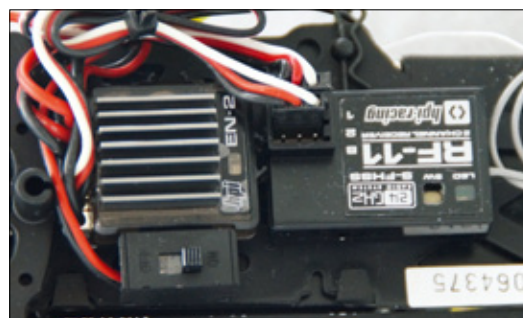
HPI Micro RS4 RTR Ken Block Ford Fiesta ST RX43 LRP electronic

Klasse: Elektro-Onroad 1:18
 Empfohlener Verkaufspreis: 194,99 Euro
 Bezug: Fachhandel/direkt

Technik: Allradantrieb, zwei Kegelraddifferenziale,
 Reibungsstoßdämpfern vorne, Powerpod mit Zentral-
 dämpfer hinten, komplett kugelgelagert

Benötigte Teile: Keine

Erfahrungslevel:
 **EINSTEIGER**

Empfänger und Regler sind zwei separate Einheiten, was ein späteres Upgrade auf höherwertige Komponenten erleichtert

Lösung für Modelle in dieser Größe, da die Lenkbewegungen vom Fahrzeug direkt umgesetzt werden. Die starre Hinterachse wird durch einen kleinen Reibungsstoßdämpfer gefedert. Die Dämpfung steht und fällt hier mit dem Flexen der Chassisplatte.

Fast and Furious

Der erste Test fand aufgrund des kleinen Maßstabs deshalb erst einmal in der Wohnung statt. Aber an ein entspanntes Fahren war nicht zu denken, da die Wände aufgrund der enormen Beschleunigung immer sehr schnell bedenklich nahe kamen. Der gut dimensionierte Frontrammer konnte hier gleich mal beweisen, ob auf ihn Verlass ist. Die Reifen boten auf Fliesenboden sehr guten Grip. Der Ford Fiesta fährt damit wie auf Schienen. Indoor-Driften war damit jedoch nicht möglich. Der extrem niedrige Schwerpunkt und die präzise Lenkung erlauben aber ein genaues Umfahren von Hindernissen. Der Motor stellte gleich von Anfang an sein volles Leistungspotenzial zur Verfügung.

Die zweite Akkuladung wurde dann im Freien auf den Asphalt gebettet. Hier war es dann auch möglich, schöne langgezogene Drifts im Gymkhana-Style zu absolvieren. Man sollte bei solchen Fahrmanövern



Die F1-Style-Cantilever-Frontdämpfer arbeiten sehr sauber und sind entsprechend hart abgestimmt

jedoch gleich über einen weiteren Akku mit mehr Kapazität nachdenken. Der RTR-Akku mit 1.200 Milliamperestunden Kapazität hielt bei zügiger Fahrweise nämlich leider kaum länger als 5 Minuten. In Verbindung mit einem besseren Ladegerät hat man so schnell Anreize für erste Tuning-Maßnahmen. <<<<



„Ein sehr wertig ausgestattetes Komplettset mit beachtlichen Fahrleistungen.“

MEIN FAZIT



Alles in allem ist das Ford Fiesta Paket ein sehr wertig ausgestattetes Komplettset mit beachtlichen Fahrleistungen, das keine Wünsche offen lässt. Das Modell bietet Einsteigern genauso viel Freude wie Fortgeschrittenen, die sich nach einem günstigen und qualitativ hochwertigen Spaßmobil umsehen. Dieses 4WD-RC-Car im Maßstab 1:18 eignet sich durch seine Eigenschaften perfekt zum Driften in- und outdoor.

Markus Hummel

- Viel Fahrspaß
- Gutes Drift-Verhalten
- Vorbildgetreuer Look

Kurze Fahrzeit mit Serien-Akku



BASH! CRASH! REPEAT!



TOURING & RALLY CARS



TOURING CAR

Dromida 1/18 Touring Car
RTR 2.4GHz, rot
Best.- Nr.: DIDC0070

TOURING CAR

Dromida 1/18 Touring Car
Brushless RTR 2.4GHz, blau
Best.- Nr.: DIDC0074

RALLY CAR

Dromida 1/18 Rally Car
RTR 2.4GHz, grün
Best.- Nr.: DIDC0072

RALLY CAR

Dromida 1/18 Rally Car
Brushless RTR 2.4GHz, blau
Best.- Nr.: DIDC0076

Die Dromida Rally und Touring Cars sind vollwertige RC-Cars mit einer professionellen Einzelrad-Aufhängung mit richtigen Öldruck-Stoßdämpfern und einem komplett einstellbaren Sport-Fahrwerk.

FEATURES:

- Betriebsbereit zusammengebaut
- Max. Geschwindigkeit am Sender einstellbar
- Wasserdichte Elektronik im Fahrzeug
- 110-240 V AC „Multi Region“ NiMH-Steckerladegerät
- Voll kugelgelagert
- Viele Aluminium-Tuningteile erhältlich
- 100% RTR - Kein weiteres Zubehör erforderlich!



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



FIRSTLOOK

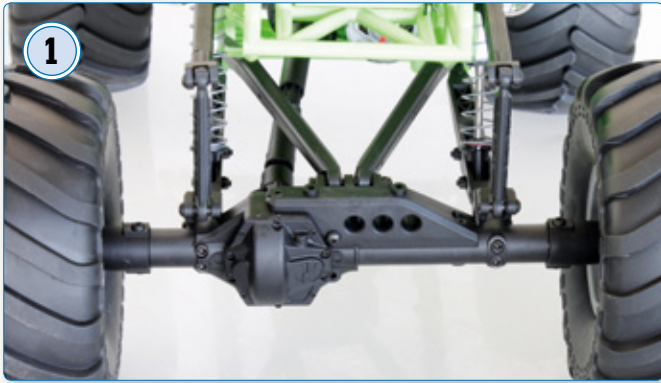
Text und Fotos: Tobias Meints

Monstertrucks erfreuen sich bei Motorsportfans großer Beliebtheit. Das gilt für die Originalen sowie die RC-Nachbauten. Kein Wunder, strotzen sie doch vor Kraft, sind riesig und haben ordentlich was unter der Haube. Hobbico hat nun einen solchen Boliden ins Sortiment genommen – den Axial SMT10 Grave Digger. Der Scale-Truck im Maßstab 1:10 wird als RTR-Set inklusive Sender ausgeliefert und macht optisch richtig was her. Unter der aufwändig verzierten Karosserie verbirgt sich ein Gitterrohrrahmenchassis in Neongrün. Für ordentliche Bodenfreiheit sorgen lange Öl Druckstoßdämpfer, eine Vierlink-Aufhängung, zwei voll gesperrte AR60 OCP-Achsen und richtig dicke PneuS.

Der Clou an dem Modell: Es handelt sich eine detailverliebte und offiziell lizenzierte Replica des berühmten Grave Digger Monstertrucks aus der US-amerikanischen Monster Jam-Rennserie. Bei diesem Spektakel treten Teams mit ihren hochgezüchteten Maschinen gegeneinander an. Neben ihrer beeindruckenden Größe begeistern die Trucks die Zuschauer durch atemberaubende Drifts, weite Sprünge, Stunt-Einlagen und den einen oder anderen spektakulären Crash.

Was der Axial SMT10 Grave Digger unter der Haube hat und ob er fahrtechnisch überzeugen kann, klären wir in einen ausführlichen Praxistext. Die Ergebnisse und viele weitere Infos zu dem Modell gibt es dann in einer der kommenden Ausgabe von CARS & Details.

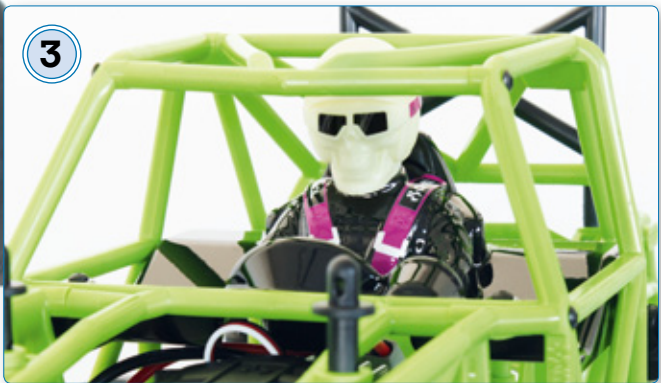




1 Klassentypisch verfügt der Monstertruck über AR60 OCP-Achsen mit Metallzahnradern



2 Große 2,2-Zoll BKT Monster Jam Truck-Reifen auf entsprechenden Felgen sorgen für ordentlichen Grip



3 Der Axial-Truck verfügt auch über eine Fahrerfigur in einem ansehnlich gestalteten Cockpit. Der Hersteller hat dem Piloten einen Totenschädel verpasst



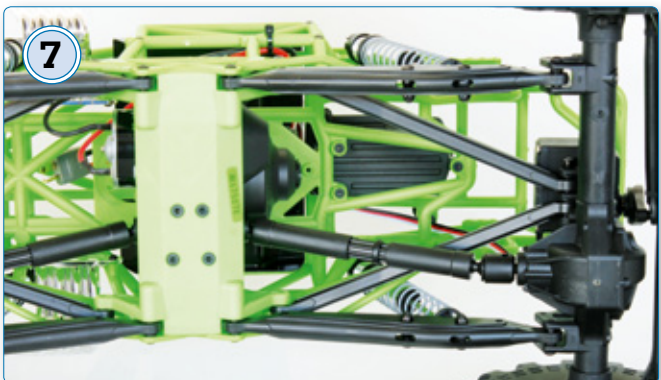
4 Bei einem Monstertruck kommt es auf die Länge an – zumindest, wenn es um die Aluminium Gewinde-Öldruckdämpfer geht. Schließlich muss das Fahrwerk ordentlich arbeiten



5 Ein schnelles und stellstarkes Metallgetriebeservo inklusive Servosaver garantiert ein gutes Handling des Grave Digger



6 Wo beim Original der Motor sitzt, befindet sich im Modell die verschraubte RC-Box



7 Blick auf die Unterseite: Gut zu sehen, der Bürstenmotor mit Getriebestufe sowie die WB8-HD Wild Boar-Mittelkardanwellen



Highlight des Grave Digger ist seine schicke Karosserie. Die Decals sind sauber auf die Lexanhaube aufgebracht

Kyoshos Re-Release mit Wettbewerbs-Genen



Text und Fotos: Markus Hummel

I AM LEGEND

Vor 30 Jahren habe ich durch das Austragen von Zeitungen 500,- D-Mark Taschengeld verdient, um meinen ersten RC-Modellbausatz zu kaufen: den Kyosho Tomahawk. Warum? Weil ich total auf diesen puristischen Buggy abfuhr. Als Kyosho nun mit anderen Herstellern gleichzog und alte Klassiker in Form der Legendary Series wieder auflegte, musste ich zuschlagen. Nach dem Scorpion und dem Beetle konnte ich nun auch den Tomahawk mein Eigen nennen.

Mit dem Tomahawk brachte Kyosho damals eine renntaugliche Wettbewerbsversion des damals sehr populären Bruders Scorpion auf den Markt. Der Tomahawk wurde konsequent gewichtsoptimiert und serienmäßig mit Tuningteilen ausgeliefert. Beim Betrachten des Lieferumfangs fällt der Blick zuerst auf die hochwertig verpackten Alu-Dämpfer, Räder, die Getriebebox und Aluteile. Alles in tollen Blisterpackungen zur Schau gestellt. Die restlichen Teile befinden sich in einem kleinen Karton, alles schön nach Bauschritten in Plastikbeutelchen eingeschweißt. Eine sehr gute Montageanleitung und ein umfangreicher Dekorbogen runden den Lieferumfang ab. Auf jegliche Elektrik wurde wie bei anderen Wettbewerbsmodellen verzichtet, sodass jeder Fahrer

CAR CHECK

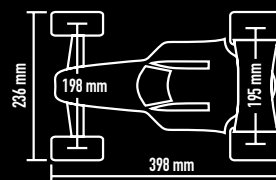
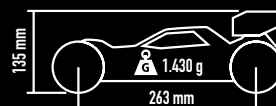
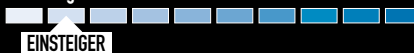
Tomahawk Legendary Series Kyosho

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Fachhandelspreis: ab 270,- Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: Komplett kugelgelagert, 2WD-Heckantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, Slipperkupplung

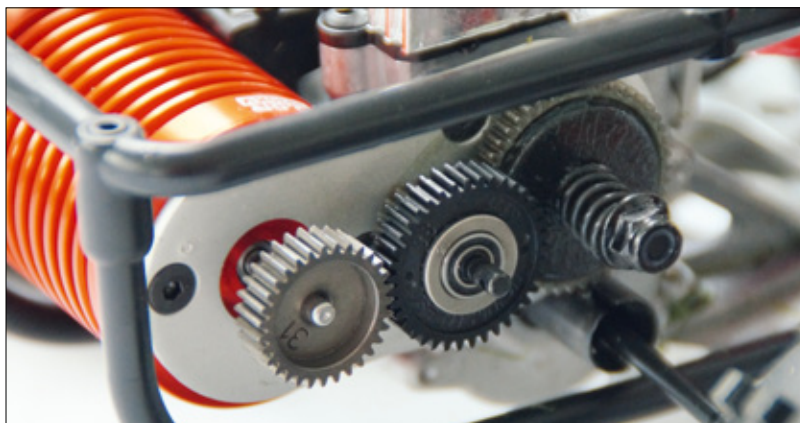
Benötigte Teile: Motor, Fahrregler, Lenkservo, RC-Anlage, Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:

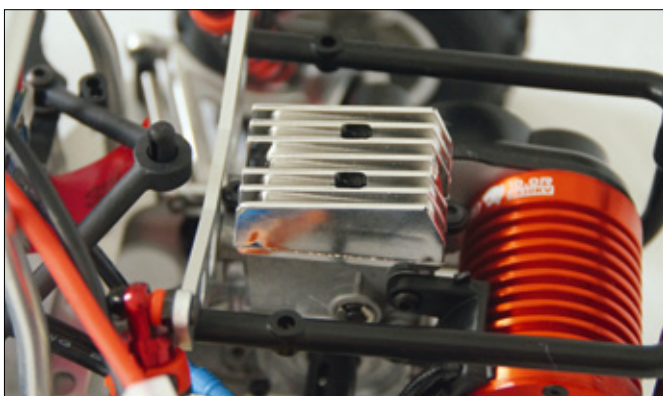




Die Wirkungsweise der Öldruckstoßdämpfer wurde komischerweise mit jeder Ausfahrt besser. Sie helfen die Leistung des Buggys auch in unebenem Gelände kontrolliert auf den Boden zu bringen



Ein Blick auf das überarbeitete Getriebe: alles kugellagert, einstellbarer Slipper, Motorritzel aus Stahl – so soll das sein



Im Gegensatz zur Urversion hat der Kühlkörper nun nur die Funktion der Getriebeboxabdeckung



Der Leopard-Motor mit 3.930 kv erzeugt mächtig Vortrieb und schiebt den Tomahawk in jeder Lage an sein Limit



Der Servosaver ist ein potentieller Schwachpunkt des Modells. Bei stärkeren Kollisionen kann sich der Sprengring lösen, was massiven Einfluss auf die Steuerbarkeit des Modells hat



Der Antrieb des Tomahawk erfolgt über gewöhnliche Antriebsknochen aus Stahl

hier seine individuellen Wünsche ausleben kann. Vor dem Vergnügen des Fahrens steht jedoch auch hier noch immer wie bei fast allen Kyosho-Modellen der Zusammenbau, auf den im Folgenden etwas näher eingegangen werden soll.

Alles Alu?

Der Aufbau des kleinen Offroaders geht sehr einfach von der Hand. Angefangen wird mit der Basis, dem Leiterraum aus Alu, dem Servo-Saver und dem vorderen Dämpferhalter. Die Getriebebox aus Aludruckguss wird bereits montiert geliefert. Lediglich das gefettete Differenzial aus Metall und zwei Kugellager müssen noch eingesetzt werden. Beim Einbau des Motors hat man die Wahl zwischen zwei Untersetzungen: 6,9:1 oder 8,3:1, beide im Lieferumfang enthalten.

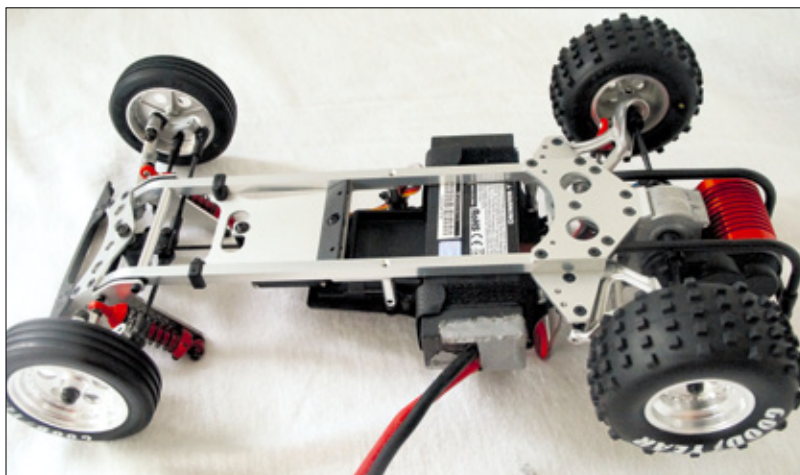
Der Vortrieb erfolgt über einen Standardmotor der 540er-Baugröße. In unserem Fall kommt hier ein Sky Leopard-Brushlessmotor mit 10,5 Turns und passendem Regler zum Einsatz. Höchstgeschwindigkeiten sollten damit kein Problem sein.

Die Antriebsenergie wird über zwei Kardanknochen an die mit grobstolligen Reifen bestückte Hinterachse übertragen. Im Gegensatz zur Version aus den 1980er-Jahren setzt Kyosho beim Re-Release nun auf 48dp-Getriebebehräder, die in Kombination mit einer Rutschkupplung einen absoluten lauffähigen Vortrieb ermöglichen. Geschützt wird das Getriebe von einer Kunststoffabdeckung und einem für die Optik aufgeschraubten Chromkühlkörper.

Nach der Montage der hinteren Dämpferbrücke und des Motorschutzkäfigs wird die Getriebeeinheit mit dem Leiterraum verschraubt. Sowohl Hinter- als auch Vorderachse sowie der komplette Leiterraum sind vollständig aus hochwertigem 6061



Die verchromten Felgen und der Good Year-Schriftzug tragen zum scaligen Look bei



Das gesamte Modell ist konsequent gewichtsoptimiert. Da ist trotz Voll-Alu kein Gramm zu viel verbaut

T6-Aluminium gefertigt. Dadurch ergibt sich eine enorme Steifigkeit des gesamten Modells. Das Fahrwerk ist auf einem simplen und ultraleichten Leiterraum montiert, der mittels einer Aluminium-Überrollbügelkonstruktion verstärkt wird. Durch die sehr steife Chassis-Konstruktion kommt den ebenfalls aus Aluminium gefertigten Öldruckstoßdämpfern eine hohe Bedeutung zu. Die Dämpfer arbeiten anstandslos und bügeln Bodenunebenheiten auf der Haus- und Hofstrecke ganz leicht aus. Die Dämpfer sind ebenfalls schon vormontiert, verfügen aber im Gegensatz zu früher über gehärtete Kolbenstangen und verbesserte Kunststoffteile, die um einiges stabiler als die Bauteile aus den 1980er-Jahren sind.

Keine Wanne

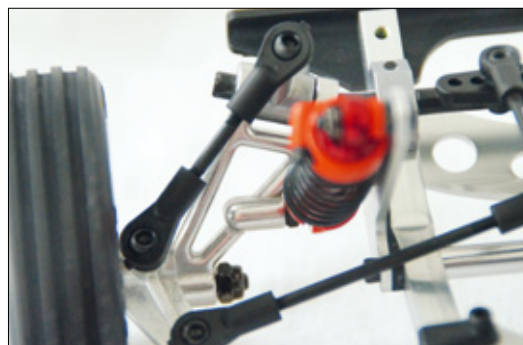
Auf die Chassis-Wanne des Scorpions wurde beim Tomahawk bewusst verzichtet, um Gewicht (80 Gramm) zu sparen. Stattdessen kommt ein Sandwichchassis aus einer Alu-Fiberglas-Kombination zum Einsatz. Auf der Aluplatte wird das digitale Lenkservo mit 12,5 Kilogramm Stellkraft in liegender Position montiert, um den Schwerpunkt möglichst niedrig zu halten. Der Fahrakku kann in zwei Positionen eingebaut werden: längs und quer zur Fahrtrichtung, wobei die Verwendung des Längseinbaus die mögliche Akkugröße doch stark beschränkt. Wir haben uns für den Quereinbau entschieden, da dadurch auch handelsübliche LiPos mit zwei Zellen im Hardcase verwendet werden können. Auf dem Oberdeck aus Fiberglasmaterial werden der Empfänger und ein wasserdichter Brushless-Regler mit 60 Ampere Spitzenleistung befestigt. Alles sehr spartanisch und wettbewerbsoptimiert.

Die Pneus werden auf Hochglanzchromfelgen geliefert. Die passenden Reifeneinlagen aus Schaumstoff mittlerer Härte sind bereits in den Reifen angebracht, sodass hier nur noch eine Verklebung der Reifen mit den Felgen notwendig ist. Dies sollte unbedingt vor der ersten Ausfahrt erfolgen, da der Brushlessmotor sonst die Reifen von den Felgen dreht. Vorder- und Hinterreifen weisen eine scalige Reifenbeschriftung auf, die dem Buggy einen stilechten Look verleiht. Die vorderen Reifen sind buggytypisch schmal mit Rillenprofil. Die hinteren breit mit grobstolligem Profil. Zum meinem Erstaunen konnte ich feststellen, dass Kyosho für alle dreihen Teile hochwertige Kugellager beigelegt hat. Diese vermindern im Gegensatz zu den sonst üblichen Gleitlagern den Verschleiß doch enorm.

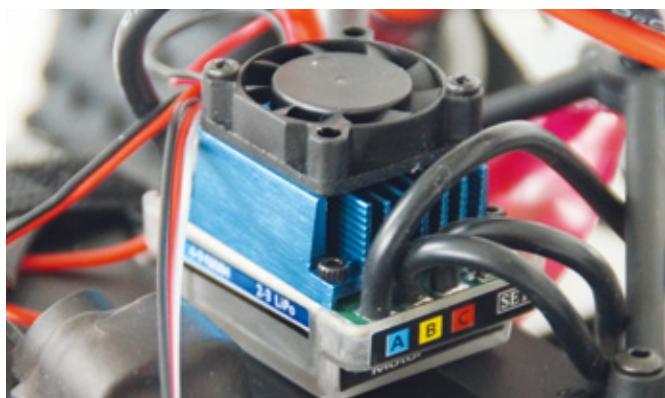
Bei der Montage der Heckreifen fällt auf, dass es weder Sechskant- noch Stiftmitnehmer gibt, sondern auf eine feine Verzahnung gesetzt wird, die sich durch das Anziehen der Radmutter in die Kunststofffelge presst. Eine klare, bereits perfekt ausgeschnittene Karosserie wartet nur auf eine passende Lackierung mit Lexanfarbe. Danach müssen nur noch die Dachbeleuchtung, die Auspuffendrohre sowie die Außenspiegel angeschraubt werden. Auf die Verwendung der beiliegenden Fahrerfigur musste aufgrund des hochaufbauenden Bruslessreglers leider verzichtet werden. Mit der Figur wäre der Scale-Look perfekt.

Ab in die Dünen

Bevor es auf die Piste gehen kann, muss zuerst noch ein 2s-LiPo-Akku eingesetzt werden. Dieser wird mit den beiliegenden Velcro-Tapes bombenfest mit dem



Die filigranen Metall-Querlenker muten aus heutiger Sicht merkwürdig an



Der verbaute Brushlessregler mit 60 Ampere Dauerbelastbarkeit ist die perfekte Ergänzung zum 10,5-Turns-Brushlessmotor



Die beiden Dachlampen sind zwar stilecht, können bei Überschlägen jedoch auch schnell abbrechen

MEIN FAZIT



Wie die vielen anderen bisherigen Re-Released-Modelle ist auch der Tomahawk ein hervorragender Beitrag, um heutigen RC-Piloten die Wurzeln des RC-Sports näher zu bringen. Darüber hinaus ruft er einfach Erinnerungen an die Zeiten wach, in denen RC-Fahren populär wurde. Diese Modelle sind schon aufgrund ihrer Einfachheit und optischen Schönheit ein Mordsspaß.

Markus Hummel

Vintage-Optik

Viel Fahrspaß

Gute Verarbeitung

Vorbildliche Anleitung

Servosaver nicht
Crash-resistent

„Noch nie hatte ich so viel Spaß, einen 2WD-Buggy durch die Gegend zu scheuchen.“



Chassis verbunden. Damit liegt reichlich Gewicht auf der Hinterachse, was eine gute Traktion erwarten lässt. Die Probe aufs Exempel wurde wie es für einen echten Dune Buggy gehört am Strand von Cavallino während des Urlaubs gemacht. Die erste Akkuladung wurde noch vor dem Strand auf dem Campingplatz auf Gras-Untergrund entleert. Hier haben die Hinterreifen bereits ihr enormes Grip-Potenzial ausgespielt: bei ruckartigem Gasgeben waren aufgrund des potenten Brushlessmotors meterlange Wheelies möglich. Nachdem auf den ersten Fahrten die Lenkung sauber justiert war, ging es an den Strand.

Nach der Montage der beiliegenden Öldruckstoßdämpfer erwartete ich mir auf den harten Strandabschnitten ehrlicherweise keine fahrwerkstechnischen Wunder. Zu meinem Erstaunen fuhr sich das Modell auf dem festgetretenen Sand aber überaus gut. Das Fahrwerk schien mit jeder Akkuladung besser zu werden. Die Reifen hatten grandiosen Grip, sodass auch am Strand die volle Motorleistung auf die Piste gebracht werden

konnte. Dank seines extrem geringen Gewichts glitt der Tomahawk regelrecht über den Sand und die kleinen Dünen. Es war eine wahre Pracht, beim Durchziehen des Gashebels die Sandfontänen am Heck des Modells hochfliegen zu sehen.

Noch nie hatte ich so viel Spaß, einen 2WD-Buggy durch die Gegend zu scheuchen. Selbst bei Sprüngen war die Fluglage per Fernsteuerung problemlos zu korrigieren. Unsaubere Landungen und Überschläge verzeiht das Modell aufgrund seiner kompakten und stabilen Bauweise problemlos. Mit dem verbauten wasserdichten Fahrregler waren kleinere Wasserdrifts am Meerufer ebenfalls kein Problem.

Zurück auf die Werkbank

Nach einigen Akkuladungen auf Asphalt und Sand musste sich der Tomahawk einem kompletten Materialcheck unterziehen. Aufgrund des Kontakts mit Salzwasser haben die unverzinkten Bauteile erste Roststellen angesetzt. Ansonsten sind keine weiteren Beanstandungen zu machen, wenn man alles gemäß der sehr guten Bauanleitung gebaut und mit Sicherungslack gesichert hat. Bis auf etwas Sand, Rost und Staub steht der Tomahawk da wie neu. Besonders beeindruckt haben während des gesamten Tests die Grundstabilität des Fahrzeugs sowie die enormen Performancereserven des Modells. Ein aktueller Wettbewerbsbuggy weist zwar mehr technische Spielereien auf, kann aber in Puncto Stabilität definitiv nicht mit dem Tomahawk mithalten. Das Fahrzeug hat mir den Spaß am 2WD-Buggy-Fahren definitiv zurückgegeben. <<<<



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE





RIPMAX DHK CROSSE VON R/C SERVICE & SUPPORT GEWINNEN

Vorname:

Name:

Straße, Nr.:

PLZ, Ort:

Telefon:

E-Mail:

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

Welche Kapazität hat der Akku des Crosse?

- A 1.800 Milliamperestunden
- B 2.000 Milliamperestunden
- C 2.300 Milliamperestunden

CD1216

Frage beantworten und Coupon bis zum 18. November 2016 einsenden an:

Wellhausen & Marquardt Medien
Stichwort: CARS & Details-Gewinnspiel 12/2016
Hans-Henny-Jahn-Weg 51, 22085 Hamburg

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

Einsendeschluss ist der 18. November 2016 (Poststempel). Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erklären sich zudem damit einverstanden, dass ihr Name im Gewinnfall bei Bekanntgabe der Gewinner veröffentlicht wird. Ihre persönlichen Daten werden ausschließlich verlagsintern und zu Ihrer Information genutzt. Es erfolgt keine Weitergabe an Dritte. Sie können der Verarbeitung oder Nutzung Ihrer Daten unter der hier aufgeführten Adresse widersprechen

Monstertrucks üben auf viele RC-Car-Enthusiasten einen großen Reiz aus. Handelt es sich doch um echte Fun-Modelle, die nicht nur mit viel Leistung, sondern auch einer coolen, meist bulligen Optik aufwarten. R/C Service & Support erweitert nun die deutsche Monstertruck-Landschaft um ein weiteres Modell, den Ripmax DHK Crosse. Der 1:10er kommt als RTR-Modell und vollständig aufgebaut beim Kunden an. Dem Karton entsteigt neben einem deutschsprachigen Manual ein 2s-LiPo mit einer Kapazität von 2.300 Milliamperestunden samt Balancer-Lader sowie einer 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung ein Truck mit schicker rot-schwarz-weißer Karosserie und wuchtigen chromfarbenen Felgen auf denen grobstollige Pneu aufgezogen sind. Ebenfalls dabei: eine Wheelybar am Heck, die den Crosse vor Rückwärtssaltos bei Vollgasantritten schützen soll.

Wir verlosen einen Ripmax DHK Crosse von R/C Service & Support. Du willst die Karre gewinnen? Dann einfach den nebenstehenden Coupon ausfüllen und die richtige Lösung bis zum 18. November 2016 einsenden. Einfacher und schneller geht es übrigens online unter www.cars-and-details.de/gewinnspiel.

Viel Glück wünscht das Team von CARS & Details.

Auflösung Heft 10/2016

Der Gewinner des ARRMA Nero 6s von Hobbico, den wir in Ausgabe 10/2016 verlost haben, ist **Frank Rahm** aus Schömberg.

Herzlichen Glückwunsch und viel Spaß mit dem Gewinn!



Videos des Monats

QR-Codes scannen und Videos sehen

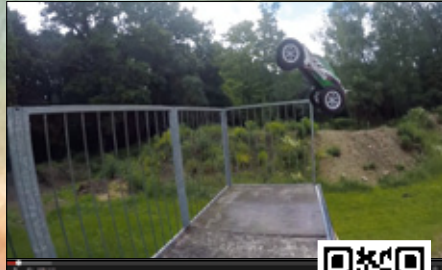
Buri Racer



E1 by Joachim Grauer
in Ettlingen 2016



Schweighofer



Modster V4
Monster Truck 4WD



CARS & Details



Superscale 2016



RC-Car-Shop-Hobbythek



IFMAR World Championship Lostallo



HPI



The HPI Jumpshot ST



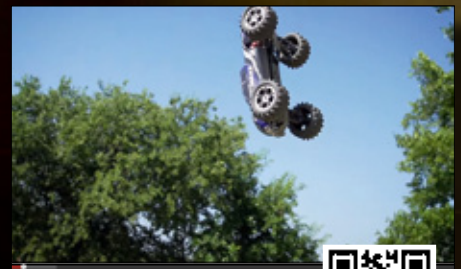
CARS & Details



Das Digital-Magazin -
so funktioniert's



TRAXXAS



4-Wheel Drive Front Flip



Impressum CARS & DETAILS

Service-Hotline: 040/42 91 77-110

Herausgeber
Tom Wellhausen
redaktion@wm-medien.de

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

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

Chefredaktion
Tom Wellhausen
(verantwortlich)

Leitung Redaktion/Grafik
Jan Schönberg

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

Redaktion
Mario Bicher
Florian Kastl
Tobias Meints
Jan Schnare

Teamassistentz
Dana Baum

Autoren & Fotografen
Bernd Bohlen, Patrick Garbi,
Jörg Gröger, Markus Hummel,
Stefan Kroha

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

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

Geschäftsführer
Sebastian Marquardt
post@wm-medien.de

Verlagsleitung
Christoph Bremer

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Bezug
CARS & Details erscheint monatlich.

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

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

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

Grosso-Vertrieb
VU Verlagsunion KG
Meßberg 1
20086 Hamburg

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

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Heft 01/2017 erscheint am 09.12.2016

Dann berichten wir unter
anderem über ...

**FRÜHER
INFORMIERT:**
Digital-Magazin
erhältlich ab
25.11.2016



... den TLR 8ight-T 4.0
von Horizon Hobby, ...



... finden heraus,
was der Soar 998
EP von Graupner
seiner Konkurrenz
voraus hat ...



... und testen die Kletter-Eigenschaften
des Axial Jeep Cherokee von Hobbico.

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

BOLD & POWERFUL

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



Stampede VXL
36076-3



Bandit VXL
24076-3

Courtney Force
EDITION



Rustler VXL
37076-3

Velineon
EXTREME BRUSHLESS POWER



VELINEON VXL-3S
Waterproof Electronic Speed Control

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

TRAXXAS
The Fastest Name In Radio Control®

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

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

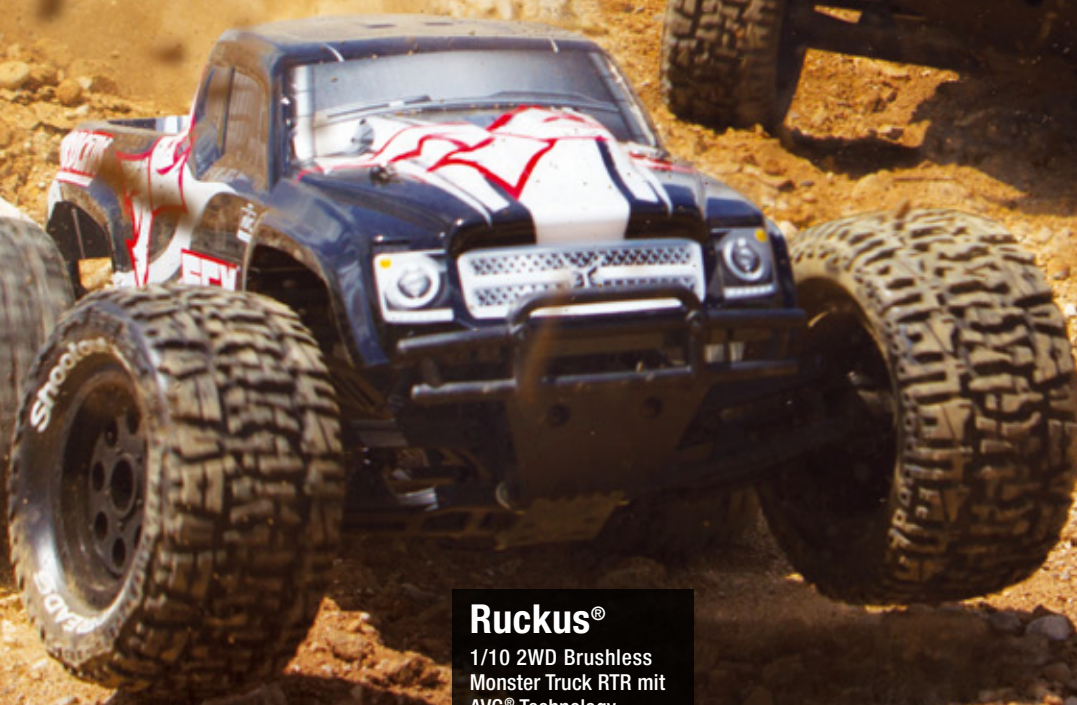
Distributed by:
RC-CONNECT
EUROPEAN RC DISTRIBUTOR
www.rc-connect.nl / info@rc-connect.nl
TEL+31172-471117

BASHEN OHNE LIMIT!



Torment™

1/10 2WD Brushless
Short Course Truck RTR
mit AVC® Technology
ECX03015



Ruckus®

1/10 2WD Brushless
Monster Truck RTR mit
AVC® Technology
ECX03014

PARTY OHNE ENDE

Feiere eine gewaltige Party mit dem ECX® Ruckus® Monster Truck und dem Torment™ Short Course Truck und Du wirst sehen, warum diese zwei den Ruf als erbarmungslose Basher mehr als verdienen. Diese Monster bieten Features wie kein anderes. Und dies zu einem Preis, der den Geldbeutel schont. Teste die legendäre Haltbarkeit des Nylon Composite Chassis und erreiche volle High-Speed-Power mit dem Dynamite® Tazer™ 4-pole 3300Kv 540-size Brushless Motor.



BEHALTE DIE KONTROLLE MIT AVC. ACTIVE VEHICLE CONTROL



ECX®

Find out more at
ecxrc.com

HORIZON
H O B B Y

HÄNDLER

horizonhobby.de/haendler

VIDEOS

youtube.com/horizonhobbyde

NEWS

facebook.com/horizonhobbyde

SERIOUS FUN.