OCTANETED LOVE

Der Savage läuft endlich mit Benzin

Nur selten haben RC-Car-Fahrer so gespannt auf ein neues Modell gewartet. Und kaum ein anderes Modell bietet so viel Innovation in einem seit Jahren bekannten Chassis. Die Rede ist vom neuen Savage XL Octane, dem benzinbetriebenen Monstertruck im Maßstab 1:8, den HPI bereits seit zwei, drei Jahren angekündigt hatte und der nun endlich lieferbar ist. Da sind die Erwartungen natürlich groß.

Wer einmal hinter`m Stern gesessen, wird es niemals mehr vergessen – heißt es unter Mercedes-Fahrern. Und so ähnlich ist es auch mit dem Savage von HPI. Wer einmal einen so soliden, kraftvollen Monstertruck bewegt hat, will mehr. Und mehr und mehr und mehr. Und das einzige, was beim Savage auf Dauer ins Geld geht, ist der Nitro-Sprit. Denn Ersatzteile braucht man kaum. Da ist auch ein Elektro-Savage keine wirkliche Alternative, denn Akkus sind noch teurer und halten auch nicht ewig. Doch nun hat HPI mit dem Savage Octane endlich eine Alternative auf den Markt gebracht. Einen 1:8er-Monstertruck mit echtem Benzinmotor. Das heißt: Zur Tanke fahren, tanken, Spaß haben. Kein teurer und oft schwierig zu bekommender Modellbautreibstoff ist mehr nötig, um richtig Gas zu geben. Doch was auf den ersten Blick klingt, als sei es zu schön um wahr zu sein, muss doch einen Haken haben – oder?

Spaßkarton

Auspacken, einschalten, losfahren. Das war schon immer das Motto bei den RTR-Modellen von HPI. Vom Bordwerkzeug bis zu den Senderbatterien liegt dem Set wirklich alles bei, was man für die Inbetriebnahme des Savage Octane benötigt. Lediglich den Sprit muss man selber besorgen. Für die ersten 2,5 Liter Gemisch hat HPI auch gleich ein Fläschchen Zweitaktöl beigelegt, sodass es schnell losgehen kann. Die Formel zum Glück lautet übrigens 1:25 (ein Teil Öl zu 25 Teilen Super-Benzin). Doch bevor es an zur Tankstelle geht, interessiert natürlich erst einmal die Technik unter der Haube.

Das Chassis stammt im Grunde von einem Standard-Savage XL. Räder, Achsen, Chassisplatten und viele Kleinteile sind baugleich. Es gibt allerdings auch ein paar Unterschiede, die dem deutlich größeren und schwereren Benzinmotor zuzuschreiben sind. So ist zum Beispiel das zentrale Verteilergetriebe etwas anders aufgebaut, weil das Motorritzel nicht rechts vom Hauptzahnrad greift, sondern links. Außerdem sitzt die ganze Elektronik-Einheit nicht mehr in der Front des Modells, sondern links neben dem Motor. Vorne hat dafür der 300-Milliliter-Tank Platz genommen. Durch das höhere Gewicht wurde auch die Bremse überarbeitet, die jetzt mit drei anstatt nur zwei Bremsscheiben ordentlich zupacken sollte. Bedingt durch den größeren Motor und das etwas ausladendere Layout des Chassis ist die Karosserie breiter als beim Nitro-Bruder. Das wirkt schön bullig.

Ebenfalls bullig ist der Schutzkäfig aus Kunststoff, der sich über den kompletten Motor erstreckt. Er soll bei Überschlägen dafür sorgen, dass dem König unter den Monstertrucks kein Zacken aus der (Kühlkopf-)Krone bricht. Außerdem kann man das Modell daran auch hervorragend hochheben und auf die Strecke werfen. Ja, werfen. Denn obwohl der Octane mit seinen über 7.000 Gramm Kampfgewicht wahrlich nicht leicht ist, macht ihm ein Fall aus einem Meter Höhe nichts aus. Satt taucht der Savage in seine Federn – bereit zum Angriff. Auch wenn die Öldruckstoßdämpfer aufgrund der Kunststoffgehäuse und ihrer Größe etwas zierlich aussehen, stecken sie doch eine ganze Menge weg. Wie sich das Fahrwerk bei höheren Geschwindigkeiten schlägt, wird sich jedoch erst im Fahrtest zeigen.

RC TESTS
www.rc-tests.de
Sie möchten wissen, wie es im CARS & Details-Testbericht weitergeht? Den vollständigen Artikel können Sie ganz einfach unter www.rc-tests.de erwerben.
RC TESTS
www.rc-tests.de