

rc-car-magazin.de
Online Bericht



LRP / HPI

WR8 Flux Ken Block Fiesta GRC

1:8 Elektro Off Road



Ken Block? Das ist doch dieser Wahnsinnige, der seinen Ford Fiesta mit 650 PS durch die Straßen von San Francisco treibt und dabei atemberaubende Stunts aufführt. Das denken sich die meisten, wenn der Name des amerikanischen Rallye Stars ins Spiel kommt.

Wer einmal auf Youtube eines der Actionvideos von Ken Block in seinem Gymkhana Ford Fiesta angeschaut hat und danach schweißnass und völlig verspannt von seinem Sessel aufgestanden ist, weiß wovon hier die Rede ist.



Da die wenigsten weder ein solches Auto zur Verfügung haben, noch über das fahrerische Potential eines Ken Block verfügen und auch nicht verrückt genug für dererlei Aktionen sind, verbleibt es daher meist bei der Zuschauerrolle der atemberaubenden Action Videos. Zumindest im kleinen hat man aber nun die Möglichkeit, solche Stunts nachzuvollziehen. Man braucht dazu lediglich den von LRP vertriebenen HPI-Ford Fiesta 2013 GRC Ken Block H.F.H.V zu erwerben um damit richtig Gas geben zu können.



Ready-to-Run

Wer sich entschließt, einen Preis von knapp unter 500,- Euro an den Händler seines Vertrauens zu übergeben, erhält dafür ein komplett fahrfertiges RTR Modell im Maßstab 1:8.

Nach Öffnen des Kartons fällt der Blick zunächst auf die alles dominierende Lexankarosserie des Fiesta. Sie unterscheidet sich in Farbgebung und Beschriftung in nichts vom Original, nur eben, dass sie kleiner ist.



Abgerundet wird der äußere scalemäßige Eindruck perfekt von der auf den blauen 11 Speichen Felgen aufgezogenen Bereifung, deren Profil weitestgehend dem Pirelli Rallycross Original entsprechen soll.

Der Spaßmacher wird ausschließlich in der RTR Ausführung angeboten. Die Basis des Ganzen bildet der WR8 Flux.

Sämtliche Komponenten sind bereits sorgfältig montiert, werksmäßig eingestellt und aufeinander abgestimmt worden.

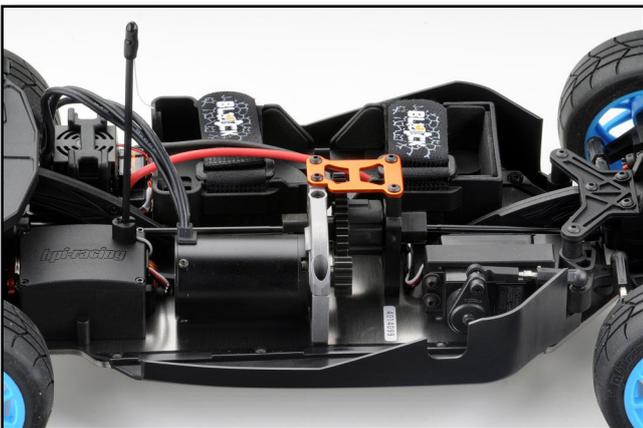


Fernsteuerung

Pilotiert wird das Ganze mit der im Set enthaltenen Fernsteuerung HPI TF-11. Einziges hervorstechendes Merkmal ist, dass sie im 2,4 GHz Modus arbeitet.

Man kann Lenkung und Gas/Bremse trimmen, den Lenkeinschlag begrenzen und die Servowege umkehren, das war es auch schon.

Technische Highlights sucht man vergebens,



ein typischer RTR Sender eben. Das Herz des Erwerbers schlägt bei seinem Anblick zwar nicht höher, aber man kann problemlos damit fahren.

Nebenbei kommt er mit 4 Batterien, welche auch beiliegen, zurecht und verfügt zudem noch über ein einstellbares Failsafe.

Das Gegenstück bildet der sehr kleine RF-11 Mini Empfänger. Er befindet sich in einer wassergeschützten und verschraubten RC-Box rechts hinten auf dem Chassis.

Dort ist er noch zusätzlich verklebt, damit er nicht darin umhergeschüttelt werden kann. Die Bindung des Systems ist bereit werksseitig erfolgt.

Wer sich dennoch damit beschäftigen möchte, kann sich des beiliegenden Heftes für die Fernsteuerung bedienen.

Elektromotor, Fahrtenregler und Servo

Vor der RC-Box, genau in Fahrzeugmitte rechts, ist der Elektromotor Vector 4000 KV installiert. Er verfügt über ein komplett geschlossenes Motorgehäuse und kann im Bedarfsfalle eine brachiale Leistung freisetzen.

Die Leistung für den Motor wird durch den hinten links im Fahrzeug installierten Fahrtenregler Flux Vapor pro zugeteilt.

Dieser ist wegen der zu erwartenden Kräfte im Fahrbetrieb nicht einfach auf die Chassisplatte aufgeklebt, sondern mit dieser fest verschraubt.

Auch diese Komponente wird in spritzwassergeschützter Ausführung geliefert. Obendrauf befindet sich ein permanent mitlaufender Lüfter.

Das Bordnetz wird aktiviert, wenn der Stecker des Reglers mit dem Akku verbunden worden ist. Ein Ein/Aus-Schalter ist nicht vorgesehen.

Ein Fahrakku gehört in diesem Falle nicht zum Lieferumfang. LRP hatte jedoch als kleines Schmankerl einen 3S Lipopack VTEC 4500 competition CarLine mit 40/80 C beigelegt. Auch ein Adapter, um den Akku an das Bordnetz mit Deans-Stecker anzuschließen fehlte nicht.



Komplettiert wird die elektronische Ausstattung durch das rechts vorne in liegender Stellung montierte Lenkservo SF 10 W.

Dieses ist wie die übrigen Komponenten ebenfalls waterproof und mit der Zweifostenlenkung über einen als Ruderhorn aufgesteckten Servosaver und ein justierbares Gestänge verbunden.

Es sollte aber erwähnt werden, dass in einem Fahrzeug mit solcher Fahrdynamik ein Servo mit Metallgetriebe auf keinen Fall verkehrt gewesen wäre.

Chassis und Differentiale



Beim WR8 Flux handelt es sich um ein 4WD Chassis. Die Alu Bodenplatte mit 3mm Stärke ist vorne leicht angewinkelt, ansonsten völlig glatt mit versenkten Bohrungen.

Eine leicht getönte Eloxatauflage wirkt schützend bei Bodenkontakt. Beidseitig sind Kunststoffwannen als Abschluss ans Chassis geschraubt, welche auch Verschmutzungen entgegenwirken.



Der bereits erwähnte Brushless Motor sitzt in einer gemeinsamen Halterung mit dem Mitteldiff. Diese Halterung besteht aus Aluguß und verfügt über einen Excentereinsatz zur Regulierung des Zahnflankenspiels zwischen dem 15er Motorritzel und dem 46er Hauptzahnrad.

Die andere Seite des Diffs ruht in einem Kunststoffbock. Die Verbindung zwischen Mitteldiff und den Front- und Heckdifs erfolgt mittels Antriebsknochen, das ist auch bei der Verbindung zwischen den Difs und den Rädern der Fall.



Alle drei Difs verfügen übrigens über das gleiche 4-Spider Innenleben mit Stahlzahnradern. Während Front- und Heckdiff mit einer Fettfüllung versehen sind, kommt beim Mitteldiff jedoch eine 100000er Silikonöl Befüllung zum Einsatz.

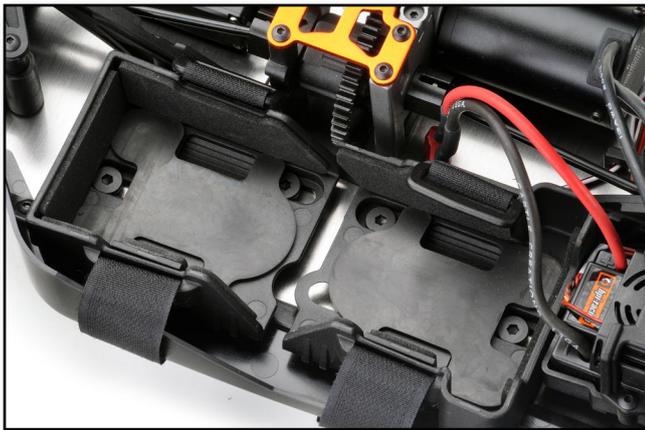
Übrigens ist der komplette Antriebsstrang in Präzisionskugellagern mit Teflon Dichtlippe gelagert, was allerdings beim einem Fahrzeug dieser Preiskategorie auch erwartet werden darf.



Aufhängung

Die Schwingen sind vom Profil her auf die auftretenden Belastungen zugeschnitten. Zudem bestehen sie aus einem zähen, aber dennoch verwindungssteifen Kunststoff, aus dem auch die C-Hubs, Lenkhebel und Radträger gefertigt sind.

Die oberen Sturzstreben sind einteilig und erlauben somit keine Veränderung des Radsturzes.



Alle Schwingen sind zur Aufnahme von Begrenzungsschrauben für den Ausfederweg vorbereitet. Die Schrauben selbst wurden aber nicht verwendet.

Komplettiert werden die Radaufhängungen erfreulicherweise durch Front und Heckstabis mit 2mm Stärke.

Weiterhin positiv zu vermerken sind die Mud Guards an den hinteren Schwingen, welche eine übermäßige Verschmutzung des hinteren Antriebsstranges wirkungsvoll verhindern.



Stoßdämpfer und Akkuhalterung

Die vier Stoßdämpfer sind vorne und hinten an 3 mm starken Alu-Dämpferbrücken befestigt. Ihre Einbauposition kann vorne dreifach und hinten zweifach variiert werden.

Die Dämpfergehäuse sind aus Kunststoff gefertigt, die linearen Federn können durch Clipse gespannt werden, da keine Rändelmuttern auf den Gehäusen zu finden sind.

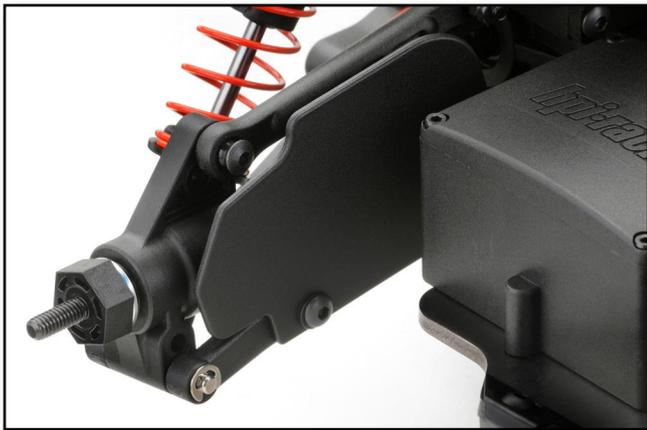
Ein Volumenausgleich in der Dämpferkappe wirkt Blasenbildung entgegen; BigBore gibt es nicht, ist in diesem Falle auch nicht nötig.



Letztlich sind noch die beiden Kunststoff Abstützungen zu erwähnen, welche die Achsen gegen das Chassis abstützen.

Nicht zu vergessen ist auch die Akku Aufnahme, welche fast die ganze linke Seite auf dem Chassis einnimmt.

Ihre Länge ist variierbar für verschiedene Akkus, sie kann 2S und 3S LiPo's aufnehmen, welche durch zwei Klettbander bombenfest gehalten werden.



Praxis und Fazit

Der WR8 Flux macht dem Begriff RTR alle Ehre. Man kann nach Einsetzen des Fahrakkus sofort loslegen, da das gesamte Paket optimal vorbereitet war.

Selbst der Geradeauslauf stimmte in etwa. Der Einsteiger sollte eventuell zur Gewöhnung an das Fahrzeug mit einem 2S LiPo beginnen, auch damit ist bereits einiges an Fahrspaß gegeben.

Richtig ernst wird es jedoch erst, wenn man den 3S LiPo einbaut und es dann so richtig krachen lassen kann. Dann kann der WR8 Flux mal so richtig das im Kleinen zeigen, was Ken Block damit im Großen aufführt.

Ein ganz besonderes Vergnügen ergibt sich dabei beim Einsatz auf nasser Fahrbahn. Da alle Komponenten spritzwassergeschützt sind, ist dies jederzeit problemlos möglich, wenn man den erhöhten Reinigungsaufwand nach dem Fahren in Kauf nimmt.

Der Fahrspaß ist einmalig, hat allerdings auch seinen Preis.

Bericht: „Axel Linther“

Fotos: Klaus-D. Nowack

Querschnitt LRP / HPI WR8 Flux Ken Block 2013 Ford Fiesta H.F.H.V.

- 4 WD Rallye Cross 1:8
- RTR - fahrfertig aufgebaut
- Incl. 2,4 GHz Fernsteuerung
- Incl. Betriebsanleitung
- Motor: HPI Vector 4000 Kv
- Fahrtenregler: HPI Vapor Pro

Technische Daten

- Länge: 485 mm
- Höhe: 170 mm
- Breite: 227 mm
- Radstand: 300 mm
- Spurweite vorne: 352 mm
- Spurweite hinten: 352 mm
- Bodenfreiheit: variabel
- Sturz: neutral, nicht einstellbar
- Spur : variabel
- Gewicht incl. 3S Akku: ca. 2.500 Gramm