



LRP

## Maverick DesertWolf

1:10 Elektro Off Road

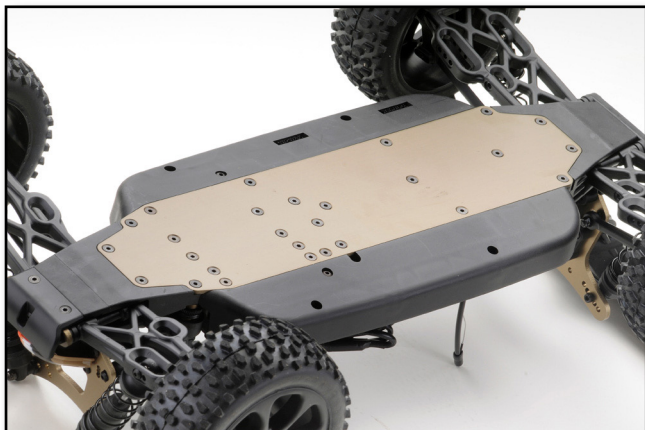
Der RC-Car Hersteller Maverick hat schon einiges an Car Modellen im Portfolio, dennoch etwas fehlte noch, das war ein 4WD Elektrobuggy der Baugröße 1:8. Diese Lücke wird jetzt von Maverick mit dem DesertWolf BL Buggy im Maßstab 1:8 geschlossen.

### Ready-to-Run

Erhältlich ist er in einer RTR Ausführung. Diese umfasst nahezu alles, was zum Betrieb eines Elektro - Offroaders gebraucht wird.

Allerdings sind wie auch in vielen vergleichbaren Fällen, keine Stromlieferanten vorhanden, weder die Mignons für den Sender noch ein Fahrakku.





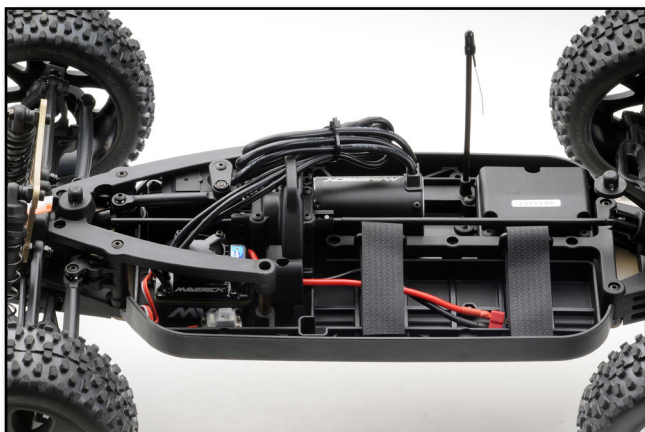
Aber der Viererpack Mignons ist schnell beim Discounter mitgenommen und einen Fahrakku, in diesem Falle einen 3S Lipo von LRP mit einer Kapazität von 4500 mAH hatte man freundlicherweise beigelegt.

Der Desert Wolf kann nämlich wie man sieht, sowohl mit 2S als auch mit 3S LiPo Power als auch mit NiMh Akkus betrieben werden, was aber im LiPo Zeitalter mittlerweile eher selten der Fall sein dürfte. Werkseitig ist der Fahrtenregler daher auch bereits auf Auto LiPo Modus voreingestellt.

## Anleitungen

Zwei Anleitungen sind dem DesertWolf beigegeben, eine Explosionszeichnungs- und Teileliste sowie eine allgemeine Anleitung, alles viersprachig gehalten.

Letztere informiert über Akkus und deren Ladevorgänge, Motor, Regler und dessen Programmierung, Störungen und Fehlersuche, ein paar Fahrtipps und die Fernsteuerung.

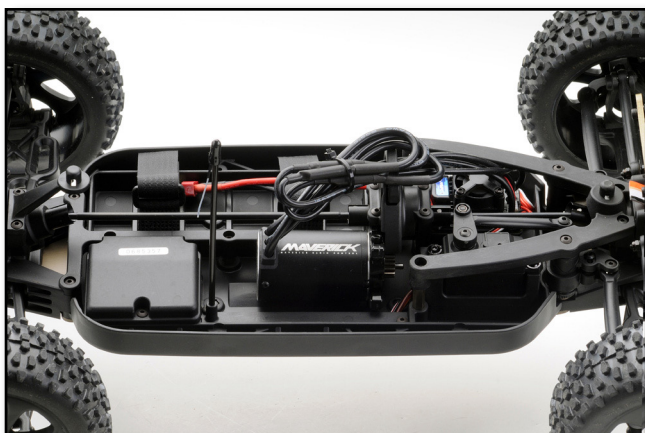


## Fernsteuerung

Bei der Fernsteuerung handelt es sich um dem MVK Sender mit der Bezeichnung MTX-243. Stylish sieht er schon aus, zudem verfügt er serienmäßig über eine Lenkradtieferlegung.

Unter der rauchglasfarbenen Klappe auf der Oberseite verstecken sich 2 Servo Reverse Schalter, die Gas/Bremse EPA Potis und die Bind Taste.

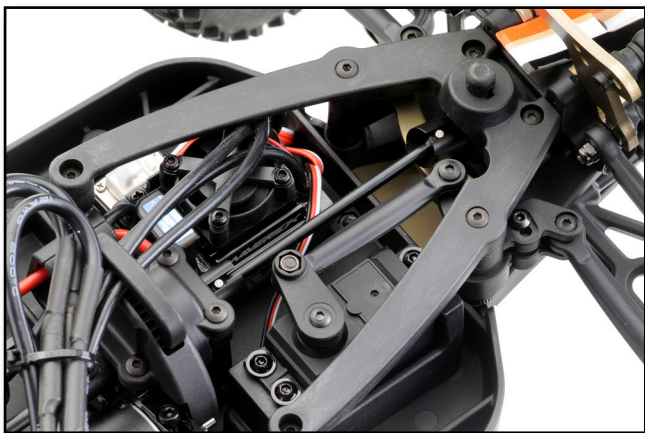
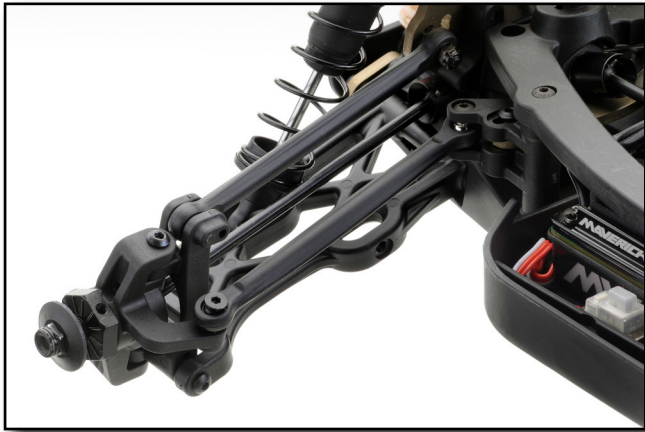
Dann gibt's noch rund ums Lenkrad angeordnet, die Wippen für Gas und Lenkungsstrimmung und Dual Rate, nicht zu vergessen der Gas/Brems Hebel selbst.



Aktiviert wird das Ganze per Schalter ganz hinten am Gerät. Mehr muss dazu nicht gesagt werden. Einfach einschalten und in die Hand nehmen.

Der zugehörige Empfänger befindet sich in einer wassergeschützten Box hinten rechts im Chassis und ist bereits Werkseitig an den Sender gebunden. Ein kleines Werkzeug- und Teilesatz, das auch noch ein Hauptzahnrad enthält, rundet die Ausstattung ab.





## Elektromotor und Fahrtenregler

Wenn man der Werbung glauben darf, ist der Wolf um 35% leichter als vergleichbare andere Fahrzeuge, was an den verwendeten Materialien liegen soll.

Einen Anteil daran dürften jedoch auch die eingesetzten Elektrokomponenten haben.

Der Brushless Motor Maverick MM-29 mit 4000 KV könnte von den Abmessungen her ohne weiteres als ein 1:10er Aggregat durchgehen, verleiht aber dennoch dem Fahrzeug erstaunlichen Vortrieb, wenn er mit 3S Power befeuert wird.

Auch der MSC 29BL-80WP Fahrtenregler unterstreicht diesen Eindruck durch seine minimalen Abmessungen. Er ist zudem Wasser- und Staubfest und mit sensorlosen Brushless Motoren kompatibel.

Er ist vielfach programmierbar, dies geschieht über die Set Taste des in einem Gummiüberzogenen Gehäuse ruhenden Ein/Aus Schalters. Für den, der es bequemer mag, gibt es auch eine LED Programmierkarte im Angebot.

Geeignet ist er für einen Dauerstrom von 80A und einen Spitzenstrom vom 540A. Es können 4-9 Zellen NimH Akkus und 2 oder 3S LiPo's zum Einsatz kommen.

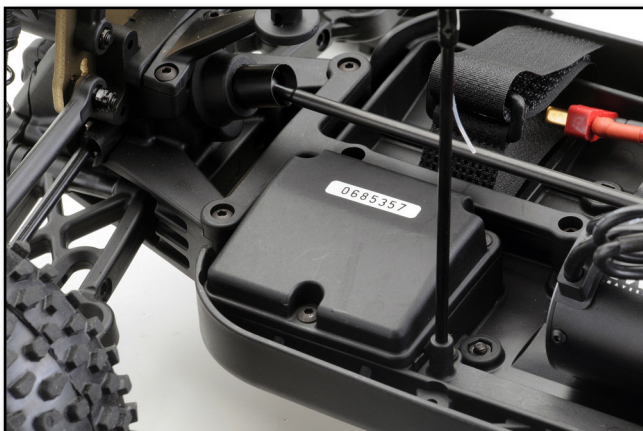
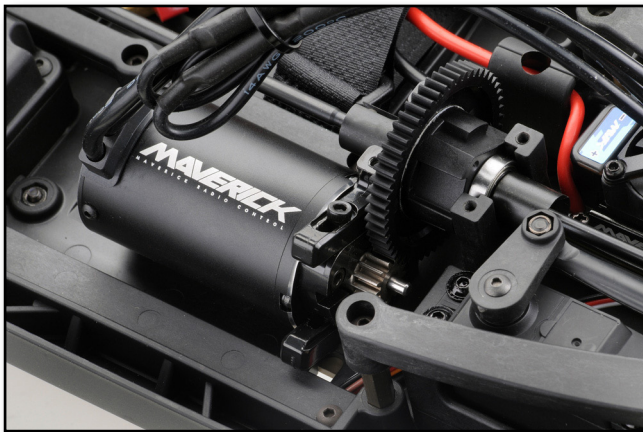
Bei der stärkeren Variante empfiehlt die Anleitung, den Lüfter übers BEC mit 5-6V zu versorgen, aber erstaunlicherweise funktionierte er nach dem Einschalten auch ohne diese Maßnahme.

## Lenkservo

Das Lenkservo soll ebenfalls wasserdicht sein, eine Stellkraft von 9 Kg bieten und über ein Metallgetriebe verfügen.

Auf dem Servogehäuse selbst fand sich jedoch kein Typenschild oder Aufkleber, der diese Angaben hätte erhärten können, es war einfach schwarz.

Festzustellen bleibt aber, dass im späteren Fahrbetrieb das Servo ausreichende Kräfte aufbrachte und der Desert Wolf manierlich abbog.



## Chassis

Die Basis für den Wagen wird von einer 3mm starken eloxierten Aluplatte mit versenkten Schraubenbohrungen gebildet. Auf diese aufgeschraubt ist eine Kunststoff Chassiswanne mit umlaufendem Rand und internen Verstärkungsrippen.

Insgesamt ergibt dies einen sehr stabilen, torsionsfesten Verbund. Vorne und hinten komplettieren die jeweiligen Aufhängungen das Chassis, jeweils noch verstärkt durch Kunststoff Hilfsrahmen, wobei der vordere sehr weit bis fast zur Wagenmitte auslädt.

Unter diesem Hilfsrahmen versteckt sich vorne links der Fahrtenregler, welcher so gleichzeitig gut geschützt ist. Der restliche linksseitige Platz in der Chassiswanne wird durch die Akkuhalterung mit den beiden Klettbandern vollständig ausgefüllt.

Im rechten Teil der Chassiswanne befinden sich von vorne nach hinten gesehen das stehend montierte Lenkservo, der längs mit einer Aluminium Halterung eingebaute Brushless Triebbling und dahinter die Empfängerbox, womit der zur Verfügung stehende Platz auch hier komplett ausgefüllt ist.

## Differentiale und Aufhängung

Relativ weit vorne und nicht mittig, wie der Name es vermuten ließe, befindet sich das Mitteldiff, auf dessen Hauptzahnrad der Motor zugreift.

Front- und Heckdiff ruhen in Getriebeboxen, daran sind auch die unteren Querlenker angebracht. Sie enden vorne in den C-Hubs und hinten in den Radträgern.

Die oberen Sturzstreben, die Lenkgestänge und die Verbindung von der Lenkung zum Servo bestehen aus einteiligen Kunststoffstreben mit vorgegebenen Maßen. Daran ist nichts zu verändern.

Bemerkenswert ist der Schrägstand von Front und Heckdiff. Dadurch bedingt können die Antriebsknochen zwischen den drei



Diffs nicht komplett gerade in den Abtrieben laufen. Ob das so verschleißarm ist, kann nur die Zeit zeigen.

Auch an der Hinterachse werden Antriebsknochen verwendet, während vorne stählerne CVD Wellen zum Einsatz kommen.

Ebenfalls aus Stahl ist das Innenleben der Diffs gefertigt. Es handelt sich allerdings hier nicht um ein 4-Spider sondern lediglich um ein 2-Spider Innenleben.

## Öldruckdämpfer und Heckspoiler

Damit der Bodenkontakt gewährleistet ist, wurden vier lange Öldruckdämpfer verbaut, auf deren Kunststoffgehäuse Feingewinde und Rändelmutter zum Einsatz kommen.

Es handelt sich hier nicht um BigBore Exemplare, wie sie in dieser Klasse oftmals anzutreffen sind. Aufgrund ihrer Länge verfügen sie jedoch über genügend Ölinhalt, um eine ausreichende Dämpfung zu gewährleisten.

Die Dämpferbefestigung erfolgt an 3mm starken Alu- Exemplaren, welche mit einer schützenden Eloxatschicht überzogen sind.

Vorne kann man zwischen drei, hinten zwischen fünf Anlenkpunkten je Dämpfer wählen. Die hintere Dämpferbrücke dient zugleich zur Aufnahme der Spoilerbefestigung, welche mehrfach neigungsverstellbar ist.

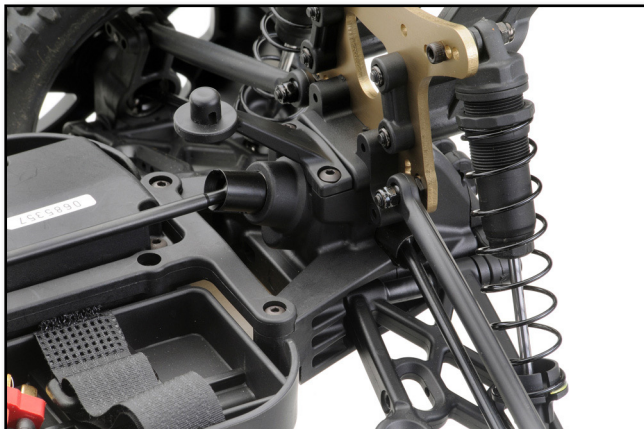
Sie trägt den aus flexiblem Kunststoff gefertigten Heckspoiler. Er wirkt sehr widerstandsfähig und sollte auch die in diesem Metier vorkommenden Überschläge verkraften.

## Wendekarosse

Genau wie der Spoiler ist auch die Karosse im selben ansprechenden Design dekoriert. Wenn man sie genauer betrachtet, fallen die je zwei hintereinander angeordneten Befestigungslöcher auf.

Man kann nämlich die Karosse als konventionelle Buggy Karosse oder als aktuelle im Trend liegende Cab Forward Karosse verwenden. Man braucht sie dazu einfach nur umzudrehen, eine Lösung, die ihresgleichen sucht.





Das ganze Auto steht auf schwarzen Kunststoffgelen mit 7 Speichen Design, auf welche eine Art Mischbereifung mit grobem Pin Profil aufgezogen ist. Damit sollte man sowohl im Gelände als auch auf Asphalt, wenn's mal sein muss, gut gerüstet sein.

Für spezielle Bodenverhältnisse gibt's auch spezielle Reifen. Da der Desert Wolf mit 17mm Radmitnehmern ausgerüstet ist, kann man hier von der breiten Zubehör Palette profitieren.

## Praxis und Fazit

Im Fahrversuch bestätigte der Desert Wolf den guten Eindruck, der bereits bei der zuvor erfolgten Begutachtung und Teildemontage entstanden war.

Er war problemlos zu steuern, setzte alle Fahrbefehle willig um und hatte, ausgerüstet mit dem 3S LiPo, genügend Punch und guten Vortrieb.

Ein Einsteiger sollte auf Anhieb zurecht kommen, vielleicht erstmal mit einem 2S Akku anfangen und sich dann steigern.

Auch eine Teilnahme bei Rennen liegt im Bereich des Möglichen, entsprechendes Potenzial ist beim Desert Wolf zu erkennen. Es empfiehlt sich dann allerdings, einstellbare Sturzstreben und Lenkgestänge nachzurüsten.

Bericht: „Axel Linther“

Fotos: Klaus-D. Nowack

## Querschnitt LRP Maverick DesertWolf

- Klasse: 1:8 Elektro - Offroad
- Länge: 495 mm
- Breite: 292 mm
- Radstand: 327 mm
- Höhe: 180 mm
- Gewicht: je nach verwendetem Akku
- RTR – es werden lediglich noch 4 Mignons für den Sender und ein Fahrakku, 2 oder 3S benötigt.
- UVP: 479,99 €

