



LRP

S10 Blast MT 2

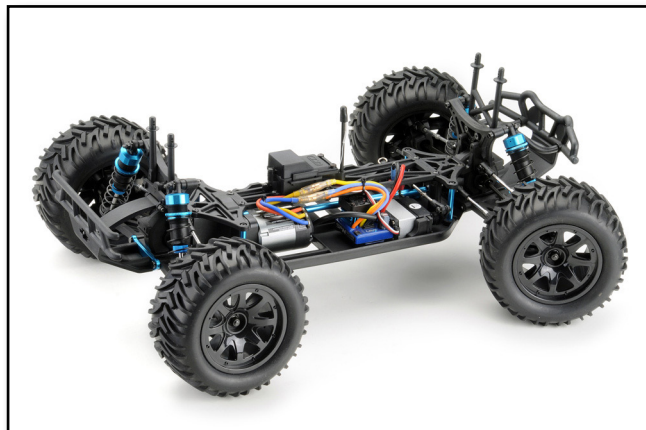
1:10 Elektro Truck

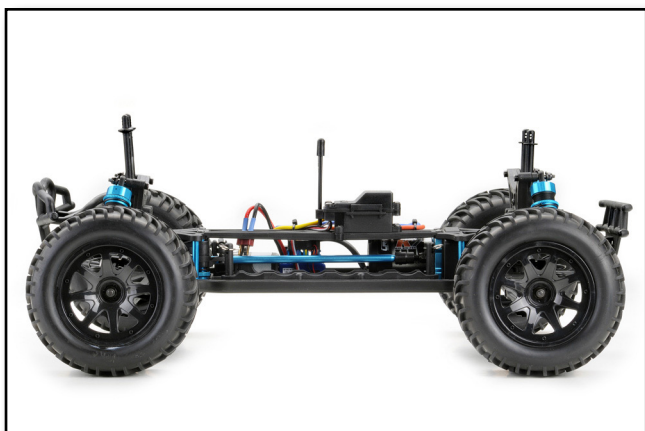
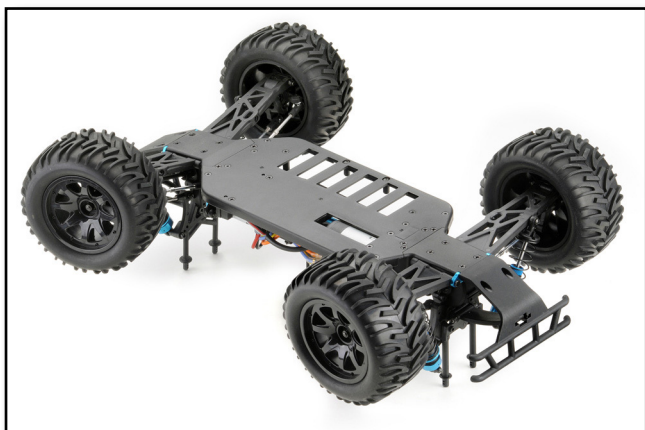
Die Modelle der S10 Blast Reihe sind schon seit Jahren ein fester Bestandteil im Programm von LRP. Sie entwickelten sich rasch zu einem Verkaufsschlager.

Durch die solide Bauweise erwiesen sich die Blast Modelle als sehr anfängertauglich, wobei sie durch zahlreiche Tuning und Aufrüstmöglichkeiten auch für den fortgeschrittenen Fahrer interessant wurden. Nunmehr wurde der Blast aktualisiert, die gesamte Reihe nennt sich nun S10 Blast 2.

Blast Plattform

Die Blast Plattform ist Basis für viele Modelle: Es gibt den Blast als BX, TX, MT, TC und SC. Bei allen handelt es sich um Offroad Fahrzeuge bis auf den TC, welcher ein reines Tourenwagenmodell darstellt.





Gegenstand dieses Berichtes soll der Truck MT 2 sein. Dieser kommt als Ready-to-run Version, die Packung enthält ein fahrfertiges Auto.

Ready-to-Run

Die Karosserie ist ausgeschnitten, angepasst und farbig bedruckt. Von Hand lackiert wird in der Großserie heutzutage nicht mehr, das ist zu teuer.

Die VTEC High-Grip Reifen mit einem kräftigen Stollen Profil sind ordentlich mit den Felgen verklebt, die Verklebung macht einen zuverlässigen Eindruck.

Auch das wichtigste, die gesamte Bordelektronik, ist eingebaut, aufeinander abgestimmt und funktioniert, das schließt auch den Sender, einen A2 STX pro, welcher im 2,4 GHz Bereich arbeitet, mit ein.

Man braucht lediglich noch die Mignon Zellen für den Sender erwerben und in den Senderfuß einzulegen und einen Fahrakku einzusetzen.

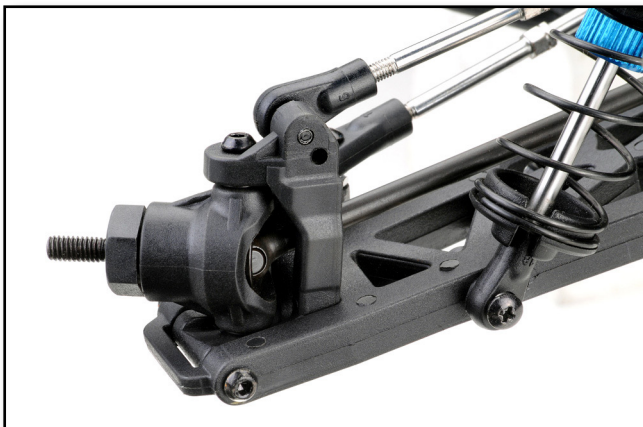
Einen NiMh Akku nebst Steckerlader gibt es allerdings nur bei der erheblich schwächeren Brushed Version dabei, der hier getestete Brushless Motor schreit nach LiPo Packs, diese sind nicht im Lieferumfang enthalten, genau wie das Steckernetzteil, welches zum Laden eines LiPo's sowieso nicht geeignet wäre.

Chassis und Antrieb

Die Basis des Trucks besteht genau wie bei den anderen Modellen aus der Blast Reihe aus einem Kunststoff-Wannenchassis. Hinten rechts, längs zur Fahrtrichtung ist bei allen Modellen der Motor installiert, in diesem Falle ein Vektor K7 der nächsten Generation mit 4300 KV.

Dieser gibt seine Antriebskraft auf ein Hauptzahnrad weiter, welches auf der zentralen blau eloxierten Aluminium Kardanwelle, quasi das Markenzeichen der S10 Blast Modelle sitzt und durch einen Slipper bezüglich der Anfahrkräfte feinfühlig dosiert werden kann.

Vorne und hinten wird die Kraft über Kegeldifferenziale mit Stahl Innenleben an



die Räder weitergeleitet, wobei dies hinten über stählerne Antriebsknochen, vorne hingegen durch CVD Kardans erledigt wird.

Löblich ist nach wie vor, dass LRP die Autos dieser Serie auch weiterhin mit Kugellagern ausstattet, was dem Leichtlauf des Antriebsstranges und der Standzeit sehr entgegenkommt.

Zur Steifigkeit des Chassis trägt nicht unwesentlich das profilierte Oberdeck bei. Vorne und hinten wird die Torsionsfestigkeit des Chassis noch durch je zwei blaue Aluminium Pfosten unterstützt. Man könnte diese ohne weiteres auch weglassen, wenn man sich mehr Chassisflex wünscht.

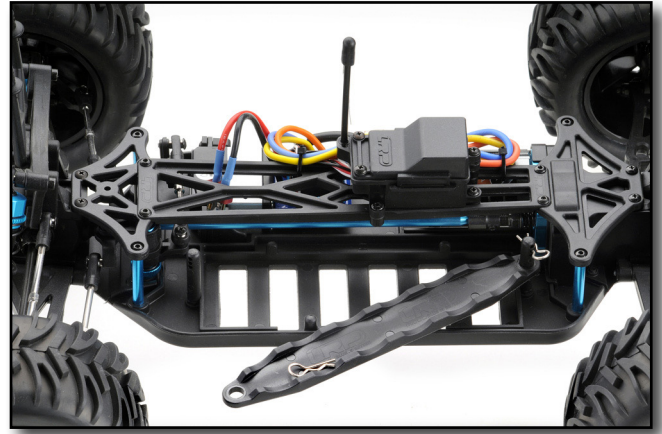
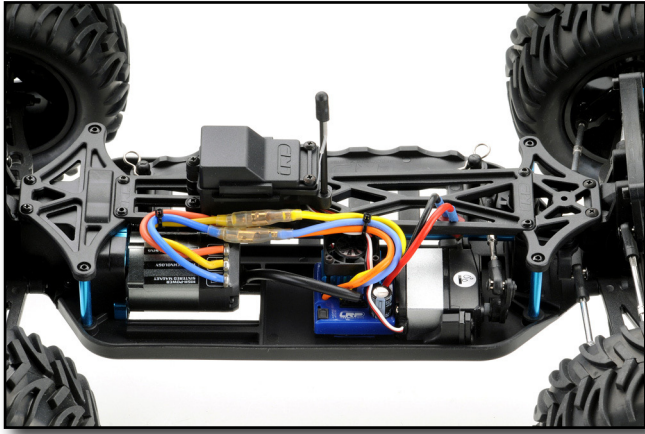
Aufhängung und Lenkung

Die Radaufhängungen bestehen aus lang dimensionierten Schwingen, der Kunststoff scheint über einen gewissen Faseranteil zu verfügen, genau wie die Chassiswanne, was der Festigkeit dieser Komponenten zugute kommt.

Die Lenkhebel vorne und Radträger hinten bestehen ebenfalls aus diesem Material. Zur Sturzverstellung sowie an der Lenkung gibt es sehr stabile Rechts/Links Gewindestangen aus verchromten Stahl, mit großem Sechskant, was die Einstellung äußerst einfach macht.

Stoßdämpfer

Bei den Stoßdämpfern hat man, wie auch schon bei den Blast Vorgängermodellen, auf Kunststoffgehäuse mit Alu-Rändelmuttern zur Einstellung der Bodenfreiheit sowie Alu-



Abschlusskappen vertraut.

Die Dämpfer haben BigBore Abmessungen und sprechen sensibel an. Ordentlich und blasenfrei befüllt sind sie ebenfalls. Über die Viskosität der Füllung gibt es keine Angaben.

Sowohl an den Schwingen als auch an den Dämpferbrücken gibt es mehrere Befestigungspunkte zur Änderung der Dämpfungseigenschaft. Es sind schwarze Standardfedern mit linearer Kennung aufgezogen.



Brushless Motor und Regler

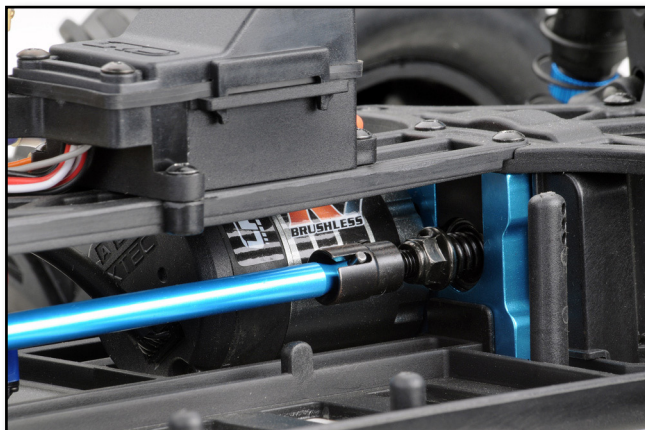
Motormäßig hat man wie bereits angeführt, den LRP Vektor K7 der nächsten Generation mit 4300kv Leistung ins Spiel gebracht. Der Einbau ist so erfolgt, dass man ein richtig eingestelltes Zahnflankenspiel vorfindet.

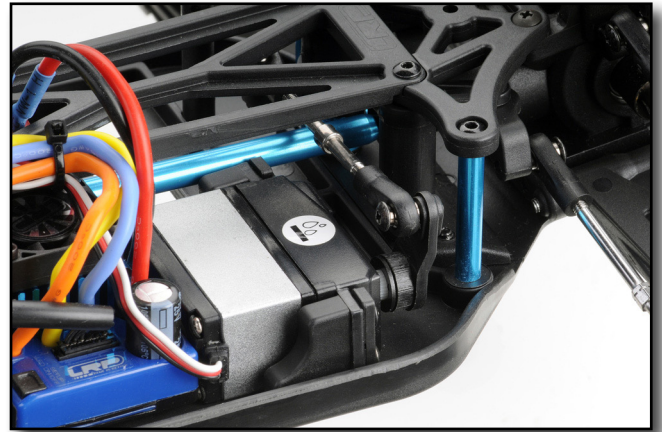
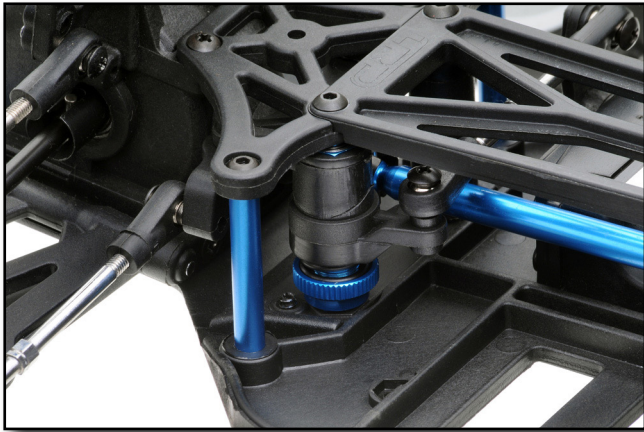
Um dies zu überprüfen, ist allerdings zuvor eine Abdeckung zu entfernen, da hier alles voll gekapselt und somit staubgeschützt ist.

Partner für den Brushless Triebtrieb ist hier der LRP Spin Pro RTR Regler. Dieser harmonisiert bestens mit dem Motor und verfügt zudem über Sensor Technologie, beide Komponenten sind über ein Sensorkabel miteinander verbunden.

Man kann hier auf folgende Features zurückgreifen: 5 Powerprogramm Profile, Boost „0“ Modus, wenn gewünscht, LiPo Cut-Off und Auto Brake Einstellung sind nur einige davon.

Er verfügt über ein getaktetes BEC und der Einsatz von 2-4S LiPo's ist mit ihm möglich, wobei aus Platzgründen bei diesem Modell nur 2S LiPo's zum Einsatz kommen können.





Powerkondensator und Ein/Aus Schalter sind im Gehäuse eingelassen und auch ein Lüfter ist oben auf dem blau eloxierten Alu- Kühlkörper angebracht. Spritzwassergeschützt ist der Spin Pro obendrein auch noch.

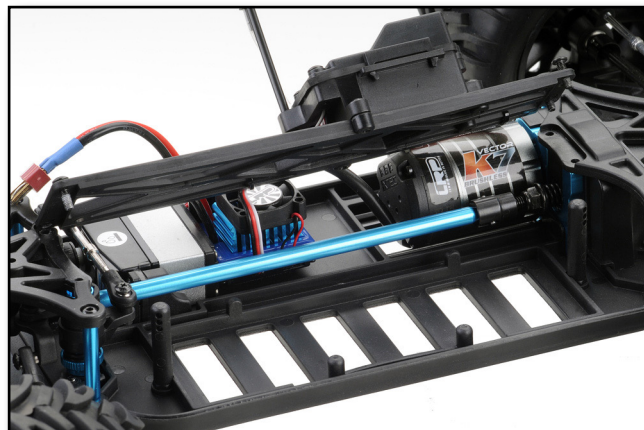
Lenkservo



Genauso wassergeschützt wie der Fahrtenregler ist auch das Lenkservo des Blast MT. Es handelt sich um das neue R-7103 WP. Neben der Wasserdichtigkeit verfügt es außerdem noch über ein Teil Alugehäuse.

Der Schutz des Servo's wird durch den linksseitig in der Lenkung eingebauten Servosaver sichergestellt. Man sollte ihn relativ straff einstellen, ansonsten könnte sich die Lenkung etwas schwammig anfühlen.

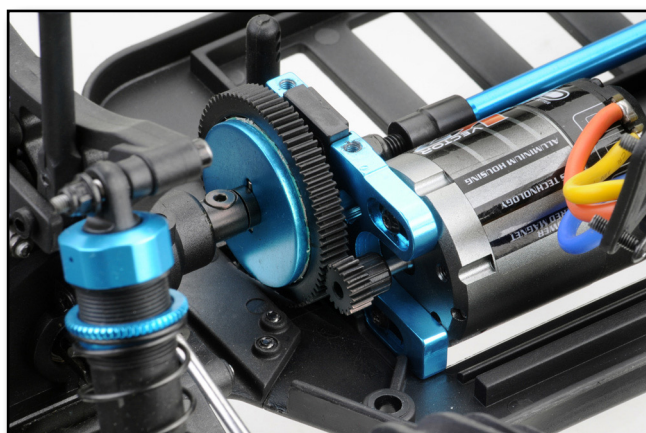
Fernsteuerung



Die Fernsteuerung A2 STX pro ist mittlerweile bei so gut wie allen RTR Fahrzeugen von LRP dabei. Man muss auf diese Anlage nicht mehr gesondert eingehen, zu oft schon ist sie besprochen worden.

Nur wenige Worte sind noch nötig: zuverlässig, störungsfrei, leicht bedienbar und userfreundlich verfügt sie über alle Basics, die nötig sind.

Um die Wasserdichtigkeit abzurunden, sollte noch erwähnt werden, dass der zugehörige Miniempfänger absolut wasserdicht in einer entsprechenden Empfängerbox auf dem Oberdeck untergebracht ist.



Praxis und Fazit

Vor Inbetriebnahme sollte man sich, dies ist vor allem für den Neueinsteiger gedacht, noch einmal mit Tipps aus dem sehr ausführlichen Begleitheft versorgen, und was ganz wichtig ist, man sollte die Hinweise ernst nehmen. Der erfahrene Benutzer ist hingegen nicht mehr auf die Lektüre des Heftes angewiesen.

Wenn man anschließend den Sender mit Strom aus den Mignons versorgt und den fertig geladenen Fahrakku angeschlossen hat, kann der Blast MT zum Leben erweckt werden.

Die Akkuhalterung ist übrigens sowohl für LiPo Packs als auch für die früher gebräuchlichen NiMh's ausgelegt, man muss sie im Bedarfsfalle einfach nur umdrehen.

Der Vortrieb auf Asphalt ist sehr gut, man kann außerdem die Reifen mühelos zum Durchdrehen bringen. Auch bei hohen Geschwindigkeiten, über 50 Km/h sind mühelos möglich, hält der Wagen eisern die Spur. Lenkbewegungen sind hier problemlos möglich, ohne einen Abflug zu riskieren.

Dank der voluminösen Dämpfer werden im Gelände Unebenheiten sehr gut glattgebügelt. Durch mittelhohes Gras wühlt er sich bravours durch, nicht zuletzt ein Verdienst des Reifenprofils.

Das Sprungverhalten ist akzeptabel, hat man einen Fehler gemacht, sind auch in der Luft mit etwas Feingefühl Korrekturen möglich. Der Truck vermittelt Fahrspaß, auch für Anfänger.

Er ist ein gutes Gerät, mit dem man seine



Fahrfertigkeit aufbauen und dann auch noch steigern kann. Dann gibt es zur Belohnung auch ein paar Tuningteile, von denen reichlich angeboten wird.

Bericht: „Axel Linther“

Fotos: Klaus-D. Nowack

Querschnitt LRP S10 Blast MT 2 BL

- Wannenchassis mit 4WD Kardantrieb und Slipper
- 4 BigBore Öldruckstoßdämpfer
- Wasserdichte Elektronik
- Brushless Set mit 4300 kv, sensorgesteuert
- Aufgeklebte VTEC Highgrip Reifen mit Stollen-Profil
- Radstand: 300 mm
- Länge: 450 mm
- Breite: 315 mm
- Höhe: 205 mm
- Raddurchmesser: 122 mm
- Reifenbreite: 59 mm
- UVP: 309,99€

