

So hält LRP seine Akkus frisch

Interview: Jan Schnare
Fotos: LRP electronic

UNTER STROM

Fortschritte im Bereich der Akkutechnik haben in den vergangenen Jahren viele Entwicklungen in der Elektro-RC-Car-Szene vorangetrieben. Wo vor einigen Jahren noch Nitro- oder Benzinmotoren Pflicht waren, kommen heute leistungsstarke Brushless-Aggregate zum Einsatz. Damit diese und die entsprechende Reglerelektronik ausreichend mit Energie versorgt werden, müssen die LiPos einiges leisten. Andy Krämer, Elektronik-Spezialist bei LRP electronic erklärt im CARS & Details-Interview, was das Unternehmen tut, um stets up to date zu sein.

CARS & Details: LRP electronic ist seit jeher – das sagt schon der Name – Elektronik-Spezialist. Seit wann zählen Akkus zum Sortiment?

Andy Krämer: Akkus haben wir schon sehr lange im Programm. Unsere ersten Akkus waren noch NiCd-Zellen. Ich bin seit 12 Jahren bei LRP und schon damals waren Akkus ein wichtiger Baustein in unserem Sortiment.

Sind die Akkus von Beginn an Eigenentwicklungen?

Nein, wir haben anfänglich noch Akkus von Sanyo, später auch GP gemacht. Die Eigenentwicklungen kamen erst später. Zuerst im Hobby-, dann auch im Wettbewerbsbereich.

Welche Arten von Akkus gehören heute zum Sortiment?

Wir haben aktuell LiPo-, LiFe- und NiMH-Akkus sowohl für den Hobby-, als auch den Wettbewerbsbereich im Angebot. Wir bieten diese Akkus in allen gängigen Größen für RC-Cars an. Auch Sender- und Empfängerakkus und Stromspender für den Flugbereich gehören zum Sortiment.

Was sind die Besonderheiten von LRP-Akkus?

Die Performance und Haltbarkeit unserer Akkus. Im NiMH-Hobbybereich ist die Robustheit der Zellen hervorzuheben, im LiPo-Wettbewerbsbereich die Performance der Akkus. Des Weiteren haben wir mit unserer aktuellen LiPo-Wettbewerbsline auch besondere Bauweisen wie die Shorty-Saddle und Small-Saddle-Packs, mit denen die Fahrzeuge noch zusätzlich abgestimmt werden können. Außerdem waren wir die erste Firma am Markt, die für den Tourenwagenbereich einen sogenannten LCG-Hardcase-Akku mit einer flacheren Bauweise entwickelt hat, der sich mittlerweile als Standard im Modified-Tourenwagenbereich durchgesetzt hat.

Worauf legen Sie bei Ihren Akkus besonderen Wert bei Ihren Produkten?

Uns ist es wichtig, eine gute Balance zwischen Performance und Haltbarkeit zu finden. Eine langlebige Zelle hat wenig Power, eine Zelle mit maximaler

Andy Krämer, Technik-Spezialist bei LRP, ist sich sicher, dass den neuen Hochvolt-LiPos die Zukunft gehört



Die Outlaw-Akkus von LRP entsprechen keinem Reglement, sondern bieten viel Leistung für Hobby-Basher



Power hat keine Langlebigkeit. Hier ist es wichtig, einen guten Kompromiss für den jeweiligen Einsatzzweck zu finden um unseren Kunden das Bestmögliche zu bieten.

Zählen zu Ihren Kunden hauptsächlich Wettbewerbsfahrer oder eher Freizeit-Basher?

Unser Kundenkreis teilt sich relativ gleichmäßig auf diese beiden Kreise auf. Der Hauptanteil der Entwicklungsarbeit konzentriert sich allerdings auf den Wettbewerbsakkubereich. Die Entwicklungen werden dann in den Hobbybereich übernommen. Besonders stolz sind wir auf unsere Langzeit-Dauer-tests. Die Ergebnisse kommen sowohl Wettbewerbs- als auch Hobbyfahrern zu Gute.

LRP-Akkus sind schon lange mit 4-Millimeter-Goldkontaktbuchsen ausgestattet und haben keine fest verlöteten Kabel. Worin liegen die Vorteile?

Seit 2016 sind wir sogar auf 5-Millimeter-Goldkontaktbuchsen umgestiegen. Um unseren Kunden den Umstieg zu erleichtern liefern wir bei allen P5-Akkus einen 4- auf-5 Millimeter-Adapterstecker mit. Der Vorteil gegenüber fest verlöteten Kabel liegt ganz einfach in der Vielseitigkeit und der einfacheren Handhabung. Bei Beschädigung der fest verlöteten Kabel sind diese meist nicht mehr auszutauschen, müssen gekürzt oder unschön repariert werden. Bei Buchsen kann ich ganz einfach das Anschlusskabel austauschen.

RC-Modelle werden immer stromhungriger. Was ist die Herausforderung dabei, den stetig wachsenden Anforderungen gerecht zu werden?

Das Problem liegt nicht bei den stromhungrigen RC-Modellen, sondern in der immer besser

Die LRP-Akkus im blauen Gehäuse sind nicht nur bei Profis beliebt, sondern auch bei Einsteigern



werdenden Akkutechnologie, die diese hohen Ströme überhaupt erst erlaubt. Die Akkus haben mittlerweile so geringe Innenwiderstände, dass sehr hohe Peakströme möglich sind. Diese sind aber für die Akkus schädlich. Braucht ein RC-Modell viel Strom, liefert der Akku diesen – egal ob es ihn überlastet. Die Herausforderung besteht darin, die Akkus so zu konzipieren, dass sie sich nicht selbst schaden.

Was wird vom Markt eher gefordert: Hohe Leistung, hohe Kapazität – oder beides?

Im Hobbybereich ist das Hauptkriterium eine hohe Kapazität, was sich in einer langen Fahrzeit des Modells widerspiegelt. Im Wettbewerbsbereich hat sich die Anforderung in den letzten Jahren etwas geändert. Früher war die Leistung

Anzeige



Beim Kauf einer Futaba 4PX/PXR oder 4PV ein Empfänger

GRATIS!



Futaba

T4PV NEU
Art.Nr. P-CB4PV

T4PXR
Art.Nr. P-CB4PXR/EU

T4PX
Art.Nr. P-CB4PX



Aktionszeitraum **VERLÄNGERT!**
Aktion nun gültig vom 01.10.2016 bis 31.01.2017 (Kaufdatum des zur Aktion berechtigten Senders).
Zusätzlicher Empfänger:
Futaba R304SB-E, Art.Nr. P-R304SB-E
Teilnahmebedingungen sowie alle Infos zur Aktion unter: www.ripmax.de



NEU!

deutsche Website: www.ripmax.de



Stuttgarter Strasse 20/22 • 75179 Pforzheim
Tel.: +49 (0) 72 31 - 4 69 41 0 • info@ripmax.de • www.ripmax.de

immer ein Problem, mittlerweile ist genug Leistung da und es muss die Leistungsentfaltung berücksichtigt werden. Eine flache Entladekurve die keinen hohen Spannungsunterschied von Anfang bis Ende hat, ist sehr wichtig. Somit haben die Fahrer während eines Laufs immer gleichmäßig Power und keinen Leistungseinbruch nach ein paar Minuten. Ein weiterer Aspekt ist das Gewicht der Akkus, was sich elementar auf die Balance der Fahrzeuge auswirkt.

Derzeit kommen immer mehr Lithium-HV-Akkus auf den Markt, die eine etwas höhere Spannungslage besitzen. Werden diese Akkus Ihrer Meinung nach früher oder später Standard?

Ein klares Ja. Diese Akkus werden immer verbreiteter und ich denke, dass diese Akkus bereits 2017 der neue Standard werden. Die Baugröße der Akkus bleibt gleich aber die Leistung und die Fahrzeit wird durch die HV-Technologie höher.

Lassen sich schon Tendenzen erkennen, was es in Zukunft noch an Besonderheiten in der Akku-Technik geben wird?

Wir haben bereits neue Ideen für 2017 in der Pipeline und die ersten Prototypen getestet, aber was dies genau ist, darf ich natürlich nicht sagen. Wer unsere Fahrer beim Testen antrifft, hat eventuell Chancen, etwas Neues zu entdecken.

Gerade durch das Thema Elektromobilität wird die Akku-Entwicklung rasant vorangetrieben. Stehen die Nachfolger der Lithium-Akkus vielleicht bald schon in den Startlöchern?

Es gibt ständig Weiterentwicklungen bei den Lithium-Akkus, allerdings gibt es noch keine marktfähigen Lithium-Nachfolger. Ein Wechsel weg von LiPos, wie damals beim Umstieg von NiMH auf LiPo, wird es so schnell also nicht geben.

Durch Shorty- und Saddle-Pack-Akkus lassen sich Stromspender immer flexibler im Modell unterbringen – für eine perfekte Balance. Wird das Thema Flexibilität in Bezug auf Akkus womöglich in Zukunft eine noch wichtigere Rolle spielen?

Ja, hierauf konzentriert sich derzeit ein Großteil unserer Entwicklung im Wettbewerbsbereich. Maximale Leistung ist fast nicht mehr gefragt. Wettbewerbsklassen spezifische Lösungen mit einem perfekten Leistungs-/Gewichtsverhältnis stehen hoch im Kurs. Dies bedeutet auch, dass man sich von den klassischen Akkugrößen immer weiter wegbewegt. Ich denke in 2017 werden wir einige neue Akkuformen sehen. <<<<<

LRP-COMPETITION CAR LINE



Inzwischen ist das Sortiment an Competition Car Line-Akkus bei LRP electronic auf ein beachtliches Maß angewachsen. Es gibt Stromspender für jeden Einsatzzweck. Egal, ob Tourenwagen oder Offroader, 1:10 oder 1:8 – LRP liefert für jeden das Passende. Um nicht den Überblick zu verlieren, haben wir hier einmal die Hauptgruppen zusammengefasst.

TOURENWAGEN 1:10

Big Mama P5

LiPo, 7.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: TC Modified

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe

TC Stock Spec P5

LiPo, 7.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: TC Stock

Vorteil: Bessere Beschleunigung aus Kurven heraus, höhere Topspeed

TC LCG P5

5.600 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: TC Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, weniger Kippneigung des Autos auf Strecken mit hohem Gripniveau

TC Mid Shorty P5

5.600 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: TC Modified

Vorteil: Gute Gewichtsverteilung möglich. Anpassung von Vorder- und Hinterachsgriff durch Verschieben des Akkus nach vorne oder hinten

OFFROAD 1:10 – SHORTYS

Shorty P5

4.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 2WD und 4WD Modified

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe

Shorty Stock Spec P5

4.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 2WD und 4WD Stock

Vorteil: Bessere Beschleunigung aus Kurven heraus, höhere Topspeed

Real Shorty LCG P5

4.000 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 2WD und 4WD Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, einfacher zu fahren

Shorty LCG P5

3.000 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 2WD Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, verbessertes Sprungverhalten, einfacher zu fahren

Super Shorty P5

2.600 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 2WD Modified

Vorteil: Geringstes Gewicht aller LRP-Akkus, verbessertes Sprungverhalten, bietet die meisten Konfigurationsmöglichkeiten

OFFROAD 1:10 – SADDLE-PACKS

Saddle P5

5.800 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 4WD Modified

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe

Saddle LCG P5

3.900 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 4WD Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, verbessertes Sprungverhalten, einfacher zu fahren

Shorty Saddle P5

3.900 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 4WD Modified

Vorteil: Neuer Akku mit sehr guter Gewichtsverteilung, Anpassung von Vorder- und Hinterachsgriff durch Verschieben des Akkus nach vorne oder hinten möglich

Small Saddle P5

3.900 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 4WD Modified

Vorteil: Neuer Akku mit sehr guter Gewichtsverteilung, Mach das Auto mehr oder weniger aggressiv indem man den Akku nach innen oder außen schiebt.

OFFROAD 1:8

1/8 4S P5

6.600 mAh, 110C/55C, 14,8 V

Geeignet für: 1:8 Buggy

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe

TC Stock Spec P5

7.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 1:8 Buggy

Vorteil: Höchste Kapazität und Power der LRP-Akkus

TC Mid Shorty P5

5.600 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 1:8 Buggy

Vorteil: Perfekte Gewichtsverteilung, Anpassung von Vorder- und Hinterachsgriff durch Verschieben des Akkus nach vorne oder hinten

Shorty Stock Spec P5

4.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: 1:8 Buggy

Vorteil: Geringst mögliches Gewicht, sehr gute Gewichtsverteilung, Anpassung von Vorder- und Hinterachsgriff durch Verschieben des Akkus nach vorne oder hinten.

FORMEL 1:10

Shorty P5

4.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: Formula Modified

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe

Shorty Stock Spec P5

4.500 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: Formula Stock

Vorteil: Bessere Beschleunigung aus Kurven heraus, höhere Topspeed

Real Shorty LCG P5

4.000 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: Formula Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, einfacher zu fahren

Shorty LCG P5

3.000 mAh, 110C/55C, 7,4 V

Geeignet für: Formula Modified

Vorteil: Höhere Kurvengeschwindigkeiten, weniger Kippneigung des Autos auf Strecken mit hohem Gripniveau

ONROAD 1:12

1/12 1S

8.100 mAh, 110C/55C, 3,7 V

Geeignet für: 1:12 Modified und Stock

Vorteil: Hohe und konstante Leistungsabgabe



LRP-typisch ist der Verzicht auf Anschlusskabel – dafür kommen inzwischen 5-Millimeter-Goldkontaktbuchsen zum Einsatz

So einfach ist Team Assos RC8B3 zu beherrschen



Text und Fotos:
Jan Schnare

GUTE SEELE

Aller guten Dinge sind drei, behauptet ja der Volksmund. Doch trifft das auch auf bewährte Wettbewerbsbuggys zu? Im Falle von Team Associated würde das bedeuten, dass der aktuelle RC8B3 Nitro-Buggy an die erfolgreichen Vorgänger anknüpfen kann. Und schon optisch scheint Asso einige Hauptzutaten für das Erfolgsrezept der 1:8er-Offroad-Familie verändert zu haben. Wie sich das in der Praxis bemerkbar macht, soll ein Test klären.

Die Mitglieder der RC8-Familie von Team Associated zählen schon seit Jahren zu den erfolgreichsten Vertretern der 1:8er-Wettbewerbsszene. Egal ob Buggy, Truggy, Nitro oder Elektro – die Modelle zeichnen sich durch hochwertige Verarbeitung und ein gutes Fahrverhalten aus. Hinzu kommt die durchdachte Konstruktion der Modelle, die den internationalen Team-Fahrern regelmäßig zu Podestplätzen verhilft. Der aktuelle Top-Buggy im Nitro-Bereich ist der RC8B3, der gegenüber seinem Vorgänger einige Veränderungen aufweist. Da gilt es natürlich herauszufinden, ob sich diese so positiv bemerkbar machen, wie es der Hersteller verspricht.

Grundlegendes

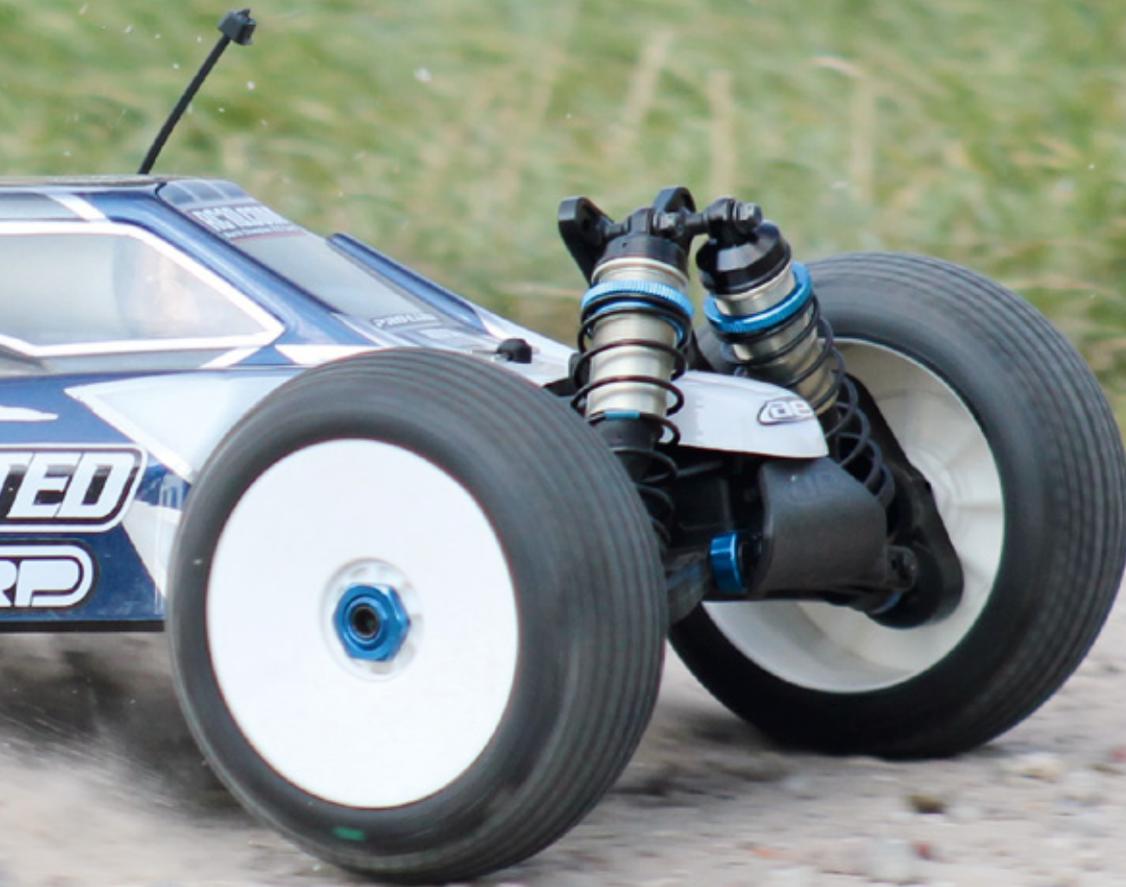
Auf den ersten Blick erkennt selbst ein nicht so Asso-affiner RC-Car-Fahrer, dass es sich beim RC8B3 um einen aktuellen Wettbewerbsbuggy handelt. Aluminium-Chassis, Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer und ein komplett einstellbares Fahrwerk sind die Hauptmerkmale des Offroaders. Doch wer sich ein wenig mit den Modellen von Team Associated auskennt, der sieht auch im Vergleich zum Vorgänger RC8B2 einige grundlegende Veränderungen, die das Modell noch besser machen sollen.

Die Ingenieure haben sich nicht lumpen lassen und scheinbar jeden Cent des zur Verfügung stehenden Budgets für den neuen Buggy komplett aufgebraucht. Denn anders als bei vielen anderen Herstellern üblich, wurde das Modell nicht leicht verbessert, sondern praktisch von Grund auf neu konstruiert. Bis auf ein paar Schrauben und die Stabilisatoren ist so ziemlich alles neu, was geht. Das beginnt schon mit der Form der Querlenker an der Hinterachse und den Radträgern, geht über die Antriebswellen, die nun im Kardanformat gehalten sind und reicht bis zu den neu designeten Kugelköpfen der Rechts-links-Gewindestangen.

Doch wirklich spannend wird es an der Vorderachse. Hier setzt Team Asso nun auf ein Pivot-Ball-System, während der Vorgänger noch C-Hubs hatte. Daher



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



sind vorne – logischerweise – die Querlenker ebenfalls komplett überarbeitet. Diese Veränderung wirkt sich natürlich auch auf das Setup des Modells aus. Der Sturz wird nun über verschiedene Unterlegplättchen eingestellt, die Spur auch weiterhin über Rechts-links-Gewindestangen. Über verschiedene Kunststoffeinsteckstücke in den Aluminium-Querlenkerhaltern lassen sich noch weitere Setup-Einstellungen vornehmen. Dieses System ist auch von anderen Wettbewerbsmodellen bekannt und funktioniert hervorragend.

Kardan statt CVD

Der Schritt weg von CVD-Wellen hin zu normalen Kardanwellen kann nur bedingt überzeugen. Schließlich haben CVD-Wellen den Vorteil, dass sie – wie der Name „Constant Velocity Driveshaft“ (also Antriebswelle mit konstanter Drehzahl) schon sagt – die Motordrehzahl auch bei einem Versatz der Welle gleichmäßig übertragen. Kardanwellen bieten diesen Vorteil nicht und sorgen daher für eine wellenförmige Übertragung der Drehzahlen. Andererseits dürften die Kardanwellen robuster sein und auf Dauer weniger Wartungsintensiv. Beide Bauweisen haben also ihre Vor- und Nachteile.

Doch davon abgesehen weiß der Buggy auch sonst zu überzeugen. So wurde auch die komplette RC-Platte überarbeitet. Das Gas/Brems-Servos sitzt noch in etwa an seiner ursprünglichen Position, ansonsten

ist alles neu. Die RC-Box ist neu designt und sitzt nun ganz hinten und nicht mehr vorne. Die Servos nehmen auf einem edlen Kohlefaser-Träger Platz, wobei das Lenkservo leicht schräg montiert ist, um die kompaktere Lenkmechanik günstiger anzusteuern. Außerdem ist der Akku nicht in einer Box ganz hinten zu finden, sondern optimiert für 2s-LiPos nimmt den Stromspender eine Halteplatte seitlich neben den Servos auf. Insgesamt wirkt das gesamte Chassis dadurch luftiger, weil alle Komponenten näher zusammengedrückt sind. Überarbeitet wurden übrigens auch der Tank sowie der Luftfilter.

Die Montage eines Team Associated-Modells bereitet einfach Freude. Alles ist durchdacht, die Einzelteile sind sinnig verpackt und die Anleitung begleitet einen leicht verständlich durch die einzelnen Bauschritte. Passende Flüssigkeiten und Schmiermittel

CAR CHECK

Team Associated RC8B3 LRP electronic

Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
Empfohlener Verkaufspreis: 589,99 Euro
Bezug: Fachhandel

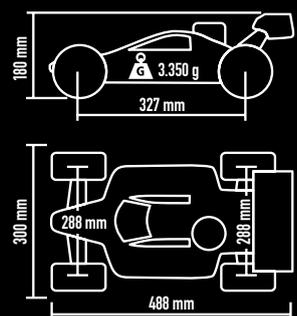
Technik: Allradantrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, drei Viersprider-Differenziale, Stabilisatoren vorne und hinten, komplett kugelgelagert, Rechts-links-Gewindestangen

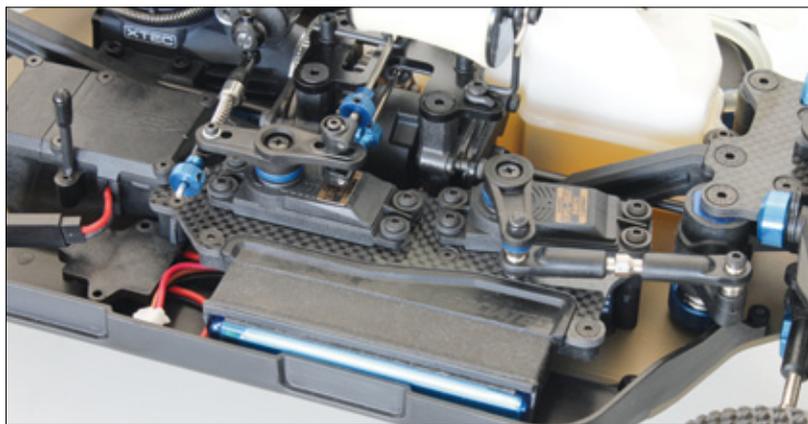
Benötigte Teile: Motor, Auspuffanlage, zwei Servos, RC-Anlage, Empfänger-Akku, Komplettträder, Ladegerät

Erfahrungslevel:



WETTBEWERBSPROFIS





Die Servos sitzen beim RC8B3 auf einer edlen CFK-Platte, der Akku hängt mit Klebeband befestigt an einer Halterung



Die kleine RC-Box beherbergt den Empfänger. Wer einen Schalter montieren will, muss den Ausschnitt selber anfertigen



Die super edlen Big-Bore-Stoßdämpfer lassen keine Wünsche offen

liegen dem Bausatz bei, sodass diesbezüglich keine weiteren Anschaffungen anstehen. Anders sieht es da bei den Rädern aus. Hier muss der zukünftige Besitzer selbst für die passenden Gummis sorgen. Im Testmodell kamen bewährte AKA-Kompleträder vom Typ Enduro Evo Soft zum Einsatz, die sich für feste, staubige Oberflächen eignen. Ebenfalls noch beisteuern muss man einen Motor samt Reso-Rohr, zwei Servos, die komplette RC-Anlage und natürlich Akkus mit passendem Ladegerät. Auch die Lackierung der Karosserie wird wettbewerbstypisch dem Fahrer überlassen.

Schraube für Schraube

Bevor man jedoch die Zukaufartikel verbauen kann, steht die Montage des Modells an. Hier geht es mit der Vorderachse los. Der klassenübliche Aufbau stellt erfahrene Modellsportler vor keine schwierige Aufgabe. Insbesondere dank der guten Qualität passt alles wunderbar zusammen. Die Anleitung kommt dabei ohne viele Worte aus, sondern arbeitet mit Computer-Zeichnungen, die jede noch so kleine Schraube unmissverständlich darstellen. Dazu gibt es noch Tipps, die den Zusammenbau erleichtern. Dabei empfiehlt die Anleitung zunächst ein Standard-Setup, das als Ausgangsbasis für eigene Abstimmungsvorhaben genommen werden kann.

Bei der Montage des Pivot-Ball-Aufhängungssystems an der Vorderachse benötigt man etwas Geduld und vor allem auch Kraft. Das Eindrehen der Kugelhöpfe in die Querlenker erfordert eine kräftige Hand und gutes



Eine der markantesten Neuerungen am RC8B3 ist das Pivot-Ball-System an der Vorderachse

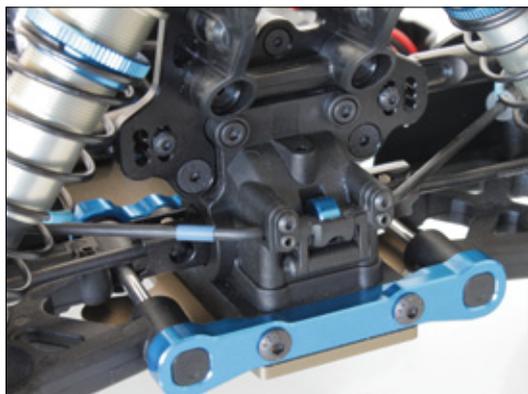
Werkzeug. Am besten geht es mit einem Akkuschrubber mit viel Drehmoment und niedriger Drehzahl. Nicht viel Kraft, dafür aber viel Gefühl erfordert die Montage der großen Inbus-Teller, die die Radträger auf den Kugelhöpfen fixieren und über die sich die Leichtgängigkeit und das Spiel in der Lenkung einstellen lassen. Durch den großen Durchmesser und die Tatsache, dass sie relativ stramm in Kunststoff gedreht werden, ist hier Vorsicht geboten, damit nichts verkratet. Hat man sich hier die nötige Zeit genommen, erhält man eine sehr sauber arbeitende Aufhängung, die mit geringstem Spiel überzeugt.



Der Tank, der Luftfilter und die Kupplung gehören zum Lieferumfang



Für ordentlich Vortrieb des Buggys sorgt der LRP ZR.21x Spec 3-Motor mit Screamer 93-Reso-Rohr

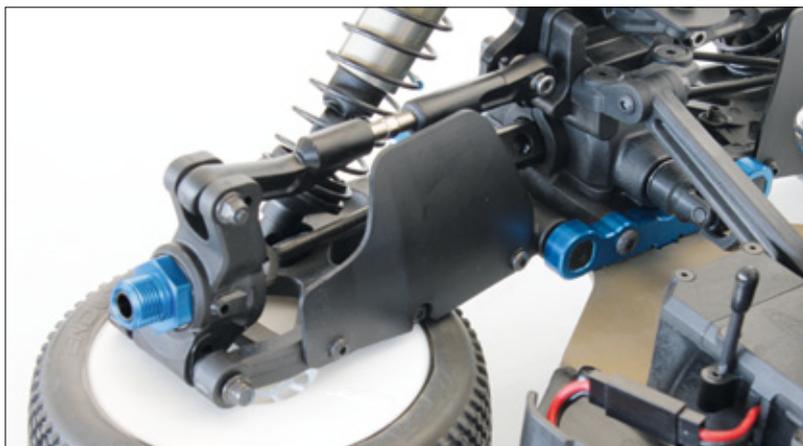


Stabilisatoren gibt es vorne und hinten serienmäßig. Über die Einsätze in den Querlenkerhaltern kann man das Setup anpassen

Eine wahre Freude ist der Zusammenbau von Dämpfern und Differenzialen. Hier hat man es mit wirklich extrem hochwertigen und perfekt arbeitenden Komponenten zu tun, die Ihresgleichen suchen. Hier bleiben keine Wünsche offen und mit verschiedenen Ölen stehen zahlreiche Abstimmungsoptionen zur Verfügung. Front- und Mitteldiff sind mit 10.000-CST-Öl befüllt, im Heck kommt 7.000er zum Einsatz. Die Dämpfer sind vorne mit 37,5-WT- und hinten mit 30-WT-Öl befüllt. Selbstredend zählen auch eine komplette Kugellagerung und Shim-Scheiben zum Zentrieren der Diffs zu den Ausstattungsdetails des Modells.

Besatzung

Ist der Zusammenbau geschafft, kann man sich an den Einbau des Motors, der Servos und der übrigen Komponenten machen. Die Servos werden einfach verschraubt. Dem Set liegen verschiedene Vielzahn-einsätze bei, mit denen sich die Steuerhebel an alle gängigen Servo-Typen adaptieren lassen. Die Kabel



Auch die Hinterachse wurde komplett überarbeitet

verlaufen durch Gummitüllen in die RC-Box, was vor Wassereintrich schützen soll. In der Box ist Platz für Empfänger aller gängiger Größen. Der Einbau eines Schalters ist zunächst nicht vorgesehen, jedoch möglich. Dazu muss man in kleineren der beiden Gehäusedeckelteile einen entsprechenden Ausschnitt anfertigen. Dieser ist auf der Unterseite bereits angedeutet. Beim Testmodell wurde jedoch auf einen Schalter verzichtet und stattdessen vom Empfänger ein Stromkabel nach draußen gelegt, an das der Akku angeschlossen werden kann. So ist es nicht nur möglich, das Modell ein- und auszuschalten, sondern auch den Akku ohne Schraubarbeiten zu laden. Apropos Akku: Dieser wird einfach mit Klebeband an seine Halterung geklebt.

Damit sind die Arbeiten an der RC-Anlage auch schon fertiggestellt. Weiter geht es mit dem Motor. Die Dreibacken-Kupplung ist fix auf jedem Standard-3,5er-Wettbewerbsmotor montiert. Letzterer kann dann mit

„Der RC8B3 von Team Associated ist eine 1:8er-Fahrmaschine, wie man sie sich wünscht.“



MEIN FAZIT



Der RC8B3 von Team Associated ist eine 1:8er-Fahrmaschine, wie man sie sich wünscht. Es ist nicht der schnellste Buggy aller Zeiten, dafür aber einer der gutmütigsten. Außerdem markiert der Offroader in vielen Punkten das derzeit Machbare in Puncto Verarbeitung und Ausstattung. Das freut nicht nur Einsteiger im Wettbewerbs-Geschehen.

Jan Schnare
Redaktion CARS & Details

Hochwertige Materialien
Gute Verarbeitung
Sehr gutes Fahrverhalten

Keine deutsche Anleitung



seinen Halteböcken direkt ins Chassis wandern. Zum Einsatz kommt in diesem Fall eine LRP ZR.21x Spec 3, der absolut perfekt in das Modell passt. Zusammen mit dem Screamer 93-Resorohr – ebenfalls von LRP electronic – ergibt sich eine zuverlässige und kraftvolle Einheit, die dem Modell sprichwörtlich Beine machen wird. Nach der Montage des Tanks und dem Anschließen der Spritleitungen sowie der Steuergestänge ist das Chassis fertig. Die Karosserie ist schnell ausgeschnitten, lackiert und mit Stickers verziert. Dann kann es auch schon losgehen.

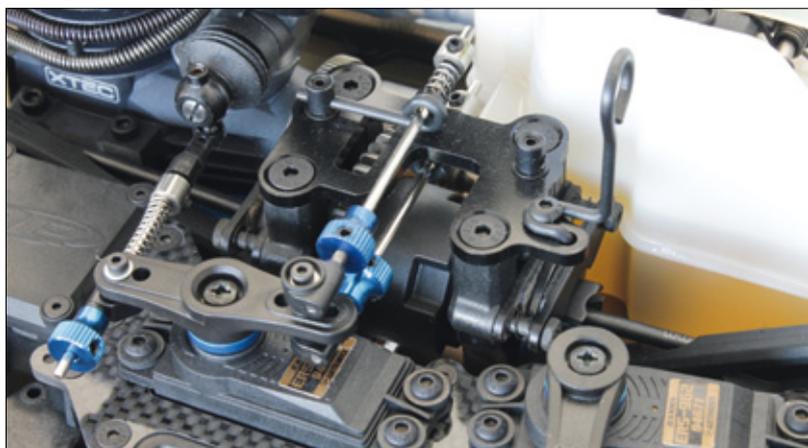
Nachdem der Motor eingelaufen ist, stehen die ersten lockeren Runden auf dem Racetrack an. Von Anfang an gibt sich der Buggy extrem gutmütig. Er zeigt mit dem Standard-Setup weder ein Über-, noch ein Untersteuern und folgt absolut mustergültig den Steuerbefehlen. Selbst in schnelleren Kurven ist die Rollneigung gering und Überschläge sind kaum zu provozieren. Im extremsten Fall beginnt der Buggy kontrolliert über alle vier Räder zu schieben. Gibt man einen kurzen Gasimpuls, kommt auch mal das Heck, was sich jedoch ohne Übung sofort einfangen oder auch in einen langgezogenen Drift verwandeln lässt.

Gutmütige Nummer 3

Auch einige Runden später ist der RC8B3 unvorstellbar gutmütig. Selbst bei Sprüngen bleibt er lammfromm und entwickelt zu keiner Zeit ein Eigenleben. Das war nicht immer so. Gerade, wenn man sich einmal mit den Vorgänger-Modellen beschäftigt, war

der 1:8er-Buggy von Asso immer ein anspruchsvollerer Offroader. Es erforderte viel Setup-Arbeit und einen guten Fahrer für brauchbare Rennresultate. Ganz anders der Dreier. Er ist auch bei härterer Gangart leicht beherrschbar. Besonders auffällig ist dabei, wie präzise das Modell den Lenkbefehlen folgt. Wer sich einmal auf den Asso eingestellt und das Setup an seine persönlichen Vorlieben angepasst hat, der erhält ohne viel Aufwand ein super zuverlässiges Modell, mit dem sich konstante, sichere Runden fahren lassen. Nicht nur deswegen ist er ein idealer Offroader für Einsteiger im Wettbewerbs-Bereich.

Und das verwundert wenig, denn Ziel der Team Asso-Ingenieure war es, ein Auto zu entwickeln, das in der ersten Runde eines Finales immer noch genauso gut fährt, wie in der letzten. Und das merkt man. Es lassen sich ohne große Setup-Maßnahmen wirklich reproduzierbare Rundenzeiten erzielen. Anders als bei vorherigen Asso-Buggys stand nicht eine extrem hohe Geschwindigkeit im Fokus der Entwicklung, die auch meist mit einem gnadenlosen Fahrverhalten einhergeht. Ein guter Fahrkomfort und ein gutmütiges, einfach zu fahrendes RC-Car soll der RC8B3 sein. Und das ist er auch.



Die Zweischeiben-Bremsanlage packt bei Bedarf kräftig zu und lässt sich fein dosieren



Die beiden Sanwa-Servos vom Typ ERS-962 passen perfekt zum RC8B3. Die gesamte Lenkmechanik des Buggys ist kompakter als beim Vorgänger-Modell