



FUN-tastisch

HPI Baja 5SC von LRP



Viele HPI-Fans können sich gewiss noch an die ersten Videos der Baja Buggys erinnern. Leistung satt und vor allem eine Fahrdynamik, die bis dato in der Großmodellszene nicht zu finden war. Das Modell ging sprichwörtlich durch die Decke und erfreut sich bis heute großer Beliebtheit. Regelmäßige Weiterentwicklungen fanden nicht nur am Buggy statt, sondern auch am später entstandenen Baja 5T und 5SC. Und so steht der heute zu testende Baja 5SC schon in der 2. Generation bereit.

Was ist neu?

Ganz offensichtlich ist hier natürlich die neue Lackierung. Früher hat man den Modellbau-Einsteiger belächelt, hatte er doch die Karosserie von außen lackiert. Heute ist dies in Mode gekommen, um eine matt schimmernde Oberfläche auf der Karosserie zu erhalten. Ausgeliefert wird der Short-Course-Truck in den Farben Silber und Schwarz, wobei auch der Dekorbogen für das 2013er Modell überarbeitet wurde. Auf den zweiten Blick sind die zur Karosseriefarbe passenden, weißen Heavy-Duty-Beadlock-Ringe an den Felgen auszumachen. Als weitere Updates werden von HPI die Heavy-Duty-Radmitnehmer an der Vorderachse, die HB-Rodeoo-Bereifung, die Stoßfänger an Vorder- und Hinterachse sowie die



hinteren Radträger mit einstellbarer Vorspur genannt. Laut HPI wurde auch der Fuelie-26-Motor im neuen Modell überarbeitet und soll jetzt noch mehr Leistung bereithalten.

Baja ist nicht gleich Baja

Der Savage ist aus der Familie der Monstertrucks nicht mehr weg zu denken – und ähnlichen Status möchte HPI auch mit dem Baja erlangen. Denn auch die Basis des Baja hält für viele Geschmäcker etwas bereit. So gibt es das Großmodell als Buggy, Truck oder Short-Course. Wer beim Zusammenbau lieber selbst Hand anlegt, kann Buggy und SC auch in der aufgewerteten SS-Version erhalten. Alternativ sind außerdem Buggy und Short-Course als Flux-Version mit einem Brushless-Antrieb bei HPI zu bekommen. Die Modellvielfalt verdoppelt sich noch mal durch die Tatsache, dass sich nahezu jedes Modell bereits in der 2. Generation befindet.

Nun ist der Unterschied zwischen Buggy und Truck auch für den Laien offensichtlich, aber worin unterscheiden sich 5T und 5SC? Technisch differieren die beiden Boliden nur durch Karosserie, Reifen und Stoßfänger. Am Chassis sind die Unterschiede eher optischer Natur. Hier zieht der 5T mit orange eloxierten Aluminiumteilen die Blicke stärker auf sich, wobei sich der heute zu testende Short-Course-Truck mit silbernen und grauen Aluteilen eher dezenter gibt.

Auf die Räder gestellt

Schon auf dem Trockenen sind die Nehmerqualitäten dem Fahrwerk anzusehen. Das Modell sinkt satt in die Dämpfer und vermittelt dem Käufer auf den ersten Blick einen hochwertigen Eindruck. Die tragende Rolle spielt hier eine lange, schmale Chassiswanne aus 4-mm-T6-Aluminium, die im Gegensatz zum Buggy um große Seitenwannen ergänzt wurde. Sie sind, ebenso wie die Kunststoffwanne um Motor/Seilzugstarter, mit wenigen Splinten für Reinigungs- oder Wartungsarbeiten abnehmbar. Im vorderen Bereich des Chassis findet die gesamte Elektronik ihren Platz und ist in einer Kunststoffbox ausreichend vor äußeren Einflüssen geschützt. Sie enthält ein Sichtfenster für den Empfänger sowie eines für die Ladebuchse des Empfängerakkus. Beide Fenster werden durch einen transparenten Gummipfropfen abge-



Oben: Aluminium-Öldruckstoßdämpfer für die Hinterachse des Baja 5SC. Darunter zum Größenvergleich der des aktuellen Savage mit Kunststoffgehäuse.



Auch der Empfängerakku ist beim Baja (oben) einiges größer. Die 3.000 mAh reichen für den normalen Hobbyfahrer völlig aus.



◀ Der Empfängerakku verfügt über zwei Anschlusskabel. Eines versorgt den Empfänger mit Strom und das zweite Kabel ist im Deckel der Box fixiert, um den Akku auch in eingebautem Zustand laden zu können.



Der 26 cm³ große Fuelie-Benzinmotor mit frei liegendem Ritzel und Hauptzahnrad.



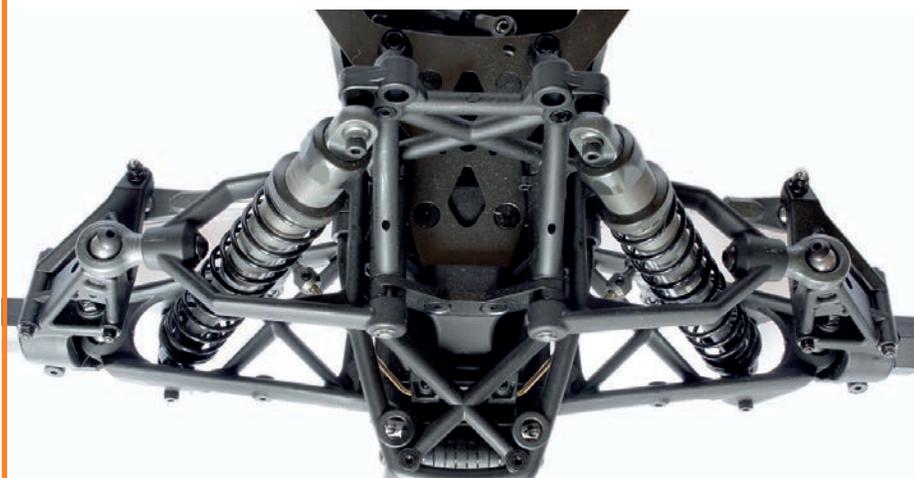
Unter dem Seilzugstarter sitzt das Lüfterrad, das auch bei hohen Temperaturen für ausreichende Kühlung sorgt.



Der hintere Radträger ermöglicht die Einstellung von Sturz und Spur. Die Kunststoff- und Aluminiumteile machen einen sehr stabilen Eindruck.



Der vordere Lenkhebel mit einer eher untypischen Bauform. Bei genauerer Betrachtung eine durchaus geniale Bauweise.



Die Vorderachse: mit stabilen Querlenkern und einstellbaren Öldruckstoßdämpfern aus Aluminium. Sie verfügt auch über einen Stabilisator und erlaubt die Einstellung von Spur und Sturz.

dichtet. An dieser Stelle sei noch erwähnt, dass der 6V-Empfängerakku und ein passender Steckerlader bereits zum Lieferumfang gehören.

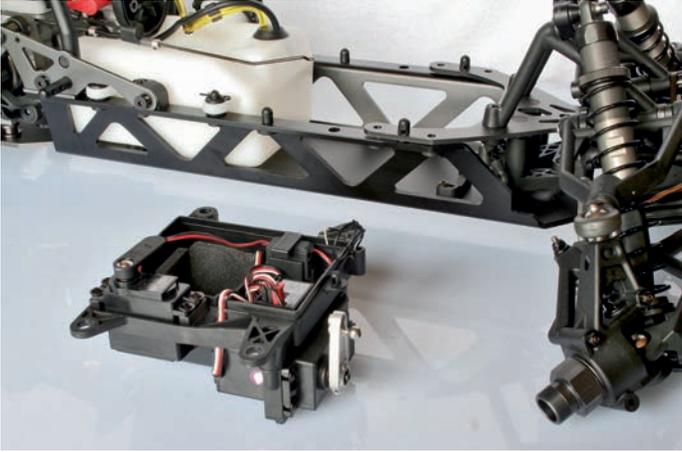
Direkt hinter der Empfängerbox befindet sich dann der 700 ml große Tank, der wie die Empfängerbox mit Splinten am Chassis befestigt ist. Er verfügt über einen seitlichen Verschluss und ist zur Freude des darüber liegenden Luftfilters mittig abfallend gebaut, um die Platzverhältnisse bestmöglich zu nutzen. Ein Blick in den Tank offenbart einen beweglichen Ansaugfilter, welcher den Motor auch auf dem Kopf liegend mit Kraftstoff versorgt.

Das Herzstück...

... des Baja, der 26 cm³ große Fuelie, ist von allen Seiten gut geschützt verbaut und findet im hinteren Bereich des zweiteiligen Chassis Platz. Die Aluminiumplatte ist mit der Chassiswanne fest verschraubt und ermöglicht so die Aufnahme des Motors und der dahinter liegenden Achse samt Stoßfänger. Fast schon unscheinbar zwischen vielen Kunststoffstreben versteckt sich das Getriebe. Die parallel zum Motor verlaufende Antriebswelle bildet die Aufnahme einer Doppelscheibenbremse sowie die Befestigung des Hauptzahnrad, welches die Kraftübertragung zur Kupplungsglocke sicherstellt. Eine Rutschkupplung ist nicht vorgesehen, sie gibt es jedoch als optionales Tuningteil. Grobe Schläge auf den Antrieb können trotzdem gedämpft werden, denn das Hauptzahnrad ist auf kleinen Gummipuffern gelagert. Leistung steht im Überfluss bereit. Für die Übertragung vom Differential zu den Radachsen spendierte HPI dem Baja 55C daher 9 mm starke Antriebsknochen, die gut geschmiert unter Gummimanschetten einer langen Lebenserwartung entgegen sehen. Auch der Achsaufbau macht einen vielversprechenden Eindruck. So wird das Heck von 220 mm langen Öldruckstoßdämpfern mit zweiteiligen Dämpferfedern in Position gehalten und 75 mm breite Hinterreifen sorgen für den nötigen Vortrieb.

Auch an Einstellmöglichkeiten wurde nicht gespart, so sind die hinteren Radträger mit verschiedenen Steckesätzen von 0° bis 4° Vorspur anpassbar. Weiterhin ermöglichen die oberen Querlenker eine Einstellung des Sturzes. Zusätzlich ist noch ein Heckstabilisator verbaut und auch die Dämpfer ermöglichen mittels Rändelmutter eine Einstellung der Federvorspannung. Verschiedene Dämpferpositionen sind an Dämpferbrücke oder Querlenker nicht vorgesehen.

Sprichwörtlich richtungweisend ist die Funktion der Vorderachse. Für ausreichend Kraft sorgt das starke HPI SFL-11MG Jumbo Servo (24,7kg/6,0V). Etwas zielreicher aufgebaut als die schwerer belastete Hinterachse, verspricht auch sie mit ihren Einstellmöglichkeiten den Einsatz in jedem Gelände. Die Justierung des Sturzes erfolgt jedoch nicht wie die Spureinstellung stufenlos, sondern über Abstandsplättchen (einstellbar in 2-mm-Abständen) im oberen Querlenker. Ebenso wie an der Hinterachse, kommen auch hier Gummihüllen zum Schutz der Kolbenstangen sowie ein Stabilisator zum Einsatz. Der Stoßfänger ist zudem im Winkel zur Chassisplatte einstellbar.



Die RC-Box ist mit nur vier Splinten am Chassis befestigt. Einfacher ist eine Demontage kaum zu meistern.

Zum Lieferumfang gehören neben dem Fahrzeug auch noch eine 2,4-GHz-Fernsteuerung, einige Kunststoffteile sowie ein Hauptzahnrad und ein zweiter Luftfilter. Für die Wartung des Modells wurden ebenfalls Werkzeug, sämtliche Öle, Fette und Sicherungslacke beigelegt. Und natürlich gehört auch eine verständliche Bedienungsanleitung samt HPI-DVD zum RTR-Paket.

Ab ins Gelände

Allzu gern gehe ich mit Offroad-Fahrzeugen in einen nahe gelegenen Steinbruch. Hier finden sich verschiedene Untergründe, um einem Test wirklich gerecht zu werden. Der Empfängerakku wurde bereits am Vortag geladen und auch das passende 2T-Motoröl stand bereit, um an der Tankstelle mit einem 5l-Kanister im Gepäck das geforderte 1:25er Gemisch für den Baja herzustellen. Die ersten fünf Liter (Benzin und anteilig Motoröl) schlugen mit nicht einmal zehn Euro zu Buche. HPI verspricht mit einer 700 ml Tankfüllung knapp 45 Minuten Fahrzeit. Es sollte ein langer Nachmittag werden...

Vorweg sei jedem Piloten natürlich der Blick in die Bedienungsanleitung ans Herz gelegt, um sich mit dem Fahrzeug ausreichend vertraut zu machen. Hier finden sich außerdem hilfreiche Tipps zur Wartung, Pflege und Handhabung des Modells, aber auch zum Motor. Dieser zeigte sich von seiner besten Seite, sprang ohne Probleme an und wurde mit der ersten Tankfüllung seiner Einlaufphase unterzogen. Wie auch bei Nitromodellen ist hier ein Einlaufprozess sämtlicher Motorbauteile erforderlich. Anders als bei den Nitromotoren empfiehlt HPI beim Benzinmotor, die Werkseinstellung des Vergasers über die gesamte Lebensdauer beizubehalten und nur bei Leistungsabweichungen eine Korrektur vorzunehmen. Hier spricht die Handhabung des Benziners deutlich für den weniger erfahrenen Modellbauer. Und da macht auch dieser Short-Course keine Ausnahme. Schon aus der Box heraus lässt sich das Modell ohne stundenlange Vorbereitungen in Betrieb nehmen. Wurde die behutsame Fahrweise der Einlaufphase für kleine Korrekturen an Lenkung und Gas-Bremsfunktion genutzt, kann es mit der folgenden Tankfüllung ans Eingemachte gehen.



Auch der Käfig ist nur mit Splinten befestigt. Für die komplette Demontage muss jedoch die hintere Dämpferbrücke zumindest einseitig gelöst werden, da der Käfig unterhalb der Brücke befestigt ist.



Bis auf das blanke Chassis ist der Baja mit nur wenigen Schraubverbindungen zerlegbar. Die meisten Anbauteile, inkl. RC-Box und Tank, sind mittels Splinten befestigt. Dies erleichtert Wartungs- und Reinigungsarbeiten enorm.





Auf Asphalt gemessen: 73,4 km/h!

Full Throttle

Aus dem Stand heraus mit Vollgas beschleunigt, lässt sich das Fahrzeug auf losem Untergrund kaum in der Spur halten. Zu heftig ist das Drehmoment auf der angetriebenen Hinterachse. Das in einer Senke liegende Gelände war in Sekunden in eine einzige Staubwolke gehüllt. Ein Standortwechsel auf einen festgefahrenen Untergrund verbesserte nicht nur die Sichtverhältnisse, auch der Baja konnte auf dem festeren Untergrund mit deutlich mehr Traktion überzeugen. Kleine und mittlere Unebenheiten in der Fahrbahn schluckt das Chassis, ohne aus der Ruhe zu kommen. Mit einem kräftigen Zug am Gashebel lässt sich der Truck einfach querstellen und mit ein wenig Gefühl am Lenkrad in einen laaaaangen Drift ziehen. Besser können es die großen Vorbilder auch

nicht – ein absolut originalgetreues Fahrbild. Ein bisschen vorsichtig muss man jedoch bei einseitig überfahrenen Hindernissen sein. Durch die schmalen und größeren Reifen ist der Schwerpunkt bauartbedingt angestiegen und der Truck rollt sich gern mal über die Seite ab. Dies geht vor allem zu Lasten der von außen angebrachten Lackierung. Für die nächste Ausfahrt ging es auf eine große Wiese. Auch hier lässt sich der Baja ohne große Einschränkungen bewegen. Trotz fehlendem Allradantrieb ist der Baja 5SC gegenüber einem Savage nochmal anspruchsloser in Bezug auf die Geländeauswahl. Mit ausreichend Haftung auf der Hinterachse ist er kaum zu stoppen. Und das stellte er auf asphaltiertem Belag unter Beweis. Auf einer längeren Geraden standen schon beim zweiten Anlauf 73,4 km/h auf dem GPS. Asphalt ist zwar nicht das Spielfeld für den Baja, aber auch hier kann er spektakulär bewegt werden. Durch bessere Bodenhaftung lässt sich das Fahrzeug mit zackigen Lenkbewegungen aufschaukeln und seitlich auf zwei Rädern balancieren. Ein echtes Spaßmobil in jedem Gelände.

Fazit

Der Baja 5 SC benötigt viel Auslauf und ebensoviel Abstand zur nächsten Wohnsiedlung. Und auch der Platz im eigenen Kfz sollte nicht zu knapp bemessen sein, denn dieser Wagen ist ein echter Brummer! Der Baja ist ein qualitativ hochwertiges Fahrzeug mit riesigem Spaßfaktor. Und er ist binnen Sekunden startklar. Gerade für Hobbyfahrer, die auch mal spontan eine Runde drehen wollen, ist das ein riesiger Vorteil.

TECHNISCHE DATEN

HPI Baja 5SC von LRP
Maßstab: 1:5
Klasse: Short-Course-Truck
Länge: 900 mm
Breite (v/h): 440/460 mm
Höhe: 335 mm
Radstand: 570 mm
Raddurchmesser (v/h): 190/190 mm
Radbreite (v/h): 67/75 mm
Bodenfreiheit: 60 mm, einstellbar
Sturz (v/h): einstellbar
Spur (v/h): einstellbar
AUSSTATTUNG DES TESTMODELLS
Fernsteuerung: HPI TF-20 2,4 GHz
Motor: Fuelie 26 cm ³ mit Seilzugstarter
Lenkservo: SFL-11MG (24,7kg/6,0V)
Gasservo: SF-20 (6,6kg/6,0V)
Tank: 700 ml
Karosserie: HPI SC1
Gewicht: 12,6 kg (fahrfertig)
Hersteller/Vertrieb: HPI/LRP
Bezug: Fachhandel
Empf. Verkaufspreis: k.A.
Lieferumfang: Betriebsbereit aufgebauter RC-Car mit Verbrennungsmotor, 2,4-GHz-Fernsteuerung, Zubehör und Bedienungsanleitung

DIE KONSTRUKTION

Chassis: 4-mm-Monocoque-Chassis aus T6-Aluminium
Aufhängung: Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern mit Alu-Öldruckstoßdämpfern, Spur und Sturz einstellbar
Antrieb: 2WD-Heckantrieb mit Kegeldifferenzial und abgedichteten Antriebswellen, komplett kugelgelagert
Kupplung: 2-Backen-Fliehkraftkupplung

PRO & CONTRA

+ leistungsstarker und zuverlässiger Motor
+ klasse Fahrleistungen und Handling
+ hohe Teilequalität
+ 2,4-GHz-Fernsteuerung
+ kostengünstiger Kraftstoff
+ schnell startklar
- Zugang zum Empfängerakku





Schattenjäger

HB D812 von HPI/LRP



Obwohl der D8 von Hot Bodies bei den letzten drei Weltmeisterschaften mit vier Podestplatzierungen (genauer gesagt: einem Weltmeister-, zwei Vize-weltmeistertiteln und einem dritten Gesamtrang) überzeugen konnte, war die Akzeptanz des grandiosen Offroadchassis in Europa, vor allem in den deutschsprachigen Ländern, eher bescheiden. Dies soll sich, nach dem Willen von Hot Bodies und HPI/LRP electronic, künftig ändern. Mit dem D812 präsentieren sie den Nachfolger des D8 bzw. D8 Hara Edition, der weitaus mehr als ein gewöhnliches Update darstellt.

Neue Wege

Nach der Vorstellung des D8 Hara Edition – der bis auf die längeren Dämpfer hinten sowie zahlreiche Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung, im Grunde mit dem 2007 erstmals vorgestellten Chassis identisch war – wurde bei Hot Bodies zweigleisig weiterentwickelt. Zum einen arbeitete man am CR8, einem äußerst innovativen Modell mit schmalem Composite-Chassis, das vorwiegend von Teamfahrer Jesse Robbers getestet wurde und 2012 sogar als serienreifes Fahrzeug auf der Spielwarenmesse vorgestellt wurde. Atsushi Hara und Ty Tessmann erprobten unterdessen zahlreiche Chassis-Varianten, die alle auf dem D8 basierten. Aufgrund der ermutigenden Ergebnisse entschied man sich schließlich, das bewährte Konzept beizubehalten, sodass die Vermarktung des CR8 zu Gunsten des D812 zumindest zurückgestellt wurde.

Parallelen

Die Ursprünge des neuen Offroad-Flaggschiffs sind unverkennbar. Die Ähnlichkeiten beginnen bereits bei der Chassisplatte, die exakt die gleichen Bohrungen und somit den gleichen Radstand bzw. die gleiche Anordnung der Komponenten aufweist wie der Ur-D8. Die schwarz eloxierte Bodenplatte hat allerdings massiv an Gewicht verloren und ist nun drei statt bisher vier Millimeter dick. Weitere, teils großzügige Ausfräsungen und eine schlankere Linie im Bereich der beiden Achseinheiten, sorgen für eine weitere Gewichtsreduzierung und vor allem für mehr Flex der Grundplatte. Der Antriebsstrang, eine Stärke des D8, wurde weitestgehend unverändert übernommen. Er besteht aus drei klassischen Kegeldifferenzialen in Vier-Spider-Bauweise (die mittels zweier CVD-Antriebswellen miteinander verbunden sind) und ist serienmäßig mit den Lightweight-



Teilen bestückt, die beim Vorgänger optional erhältlich waren. Das Mitteldifferenzial mit seinem gewichtsreduzierten Hauptzahnrad aus Stahl ist nach wie vor zwischen einteiligen Lagerböcken aus Composite-Material installiert, die zur Demontage des Differenzials ausgebaut werden müssen. An deren Außenseiten sind ebenfalls die beiden Bremseinheiten montiert, bei denen die gelochten und vier Millimeter dicken Epoxid-Scheiben jeweils durch zwei Metallplatten abgebremst werden. Diese Kombination konnte bereits in der Vergangenheit durch gut zu dosierende und gleichmäßige Verzögerungsmanöver überzeugen. Der „sekundäre“ Antrieb von den Diffs zu den Rädern geschieht ebenfalls durch vier Kardanwellen, bei denen das CVD-Gelenk, dank einer Kombination aus Alu-Hülse und Gummimanschette, ohne Fixierungsschraube auskommt und gleichzeitig gegen Staub und Schmutz geschützt



Hot Bodies/HPI vertraut auch bei der aktuellen D8-Version auf die bewährte Kupplung mit drei Composite-Ba-cken. Die geteilte Motorhalterung vereinfacht den Ein- und Ausbau ohne Rejustierung des Zahnflankenspiels.



Leichtbau und Zuverlässigkeit stehen bei den drei Kegeldifferenzialen in 4-Spider-Bauweise im Einklang.



Der D812 ist mit CVD-Antriebswellen aus Stahl bestückt. Die Gelenke der Radachsen werden durch Staubschutzmanschetten aus Kautschuk geschützt.



Die Stoßdämpfer mit Aluminiumgehäuse erfüllen alle Bedürfnisse. Sie wurden nur geringfügig gegenüber dem Vorgängermodell (ganz links) verändert.



Der D812 verfügt bereits serienmäßig über zahlreiche Aluminiumparts, die allesamt schwarz eloxiert sind.



Die einzigartigen Schwingen in Sandwichbauweise gefallen nicht nur wegen ihrer Robustheit, sondern auch wegen der glatten und schnörkellosen Oberfläche.

wird. Die klassentypischen Sechskant-Radaufnahmen aus Aluminium sind innenseitig ebenfalls aus Gewichtsgründen ausgefräst und mit geriffelten M17-Muttern bestückt. Der komplette Antrieb und die beiden Umlenkebel der Lenkung sind mit kunststoffgedichteten Kugellagern bestückt, die nach einer kurzen Einlaufphase einen dauerhaften Leichtlauf sicherstellen.

Umfangreich

Die meisten Neuerungen des Buggys zeigen sich bei den Radaufhängungen. Während bereits beim Vorgänger die Schwingen ohne Öffnungen einzigartig waren, sind die des D812 geradezu revolutionär. Die neuen Querlenker sind auf der Unterseite eben und komplett geschlossen. Von oben wird der durch zahlreiche Streden durchgezogene Hohlraum mittels einer Plastikplatte ebenfalls verschlossen. Das Ergebnis sind vier schnörkellose Schwingen aus sehr strapazierfähigem Kunststoff, die aufgrund ihrer ebenen Form ohne Ecken und Kanten praktisch keinen Matsch oder Dreck aufnehmen. Außerdem ist es vorstellbar, das Gewicht der Schwingen und die Balance des Chassis durch Zusatzgewichte in den Hohlräumen oder die Härte (Flex) der Querlenker durch andere „Deckel“, zum Beispiel aus Kohlenfaser, zu verändern.

Die Funktion der oberen Querlenker übernehmen Rechts/Links-Gewindestangen der Größe M5 sowie massive Kugelkopfflanzen, die über jeden Zweifel erhaben sind. Sie können – sowohl vorne als auch hinten – zur Justierung des Rollcenters an den Dämpferbrücken und radseitig an zahlreichen Montagepunkten befestigt werden. Weitere Besonderheiten sind die neuen Lenkhebel und C-Hubs, die aus Aluminium gefräst und schwarz eloxiert sind. Die C-Hubs mit 15° Nachlauf sind sehr aufwendig gefertigt und auf der Hinterseite offen. Die Lenkhebel bestehen aus dem eigentlichen Käfig zur Aufnahme der Antriebswelle sowie einem CFK-Plättchen, das an den Lenkhebel geschraubt wird und über drei Lö-

cher zur Montage der Spurstange verfügt. Durch Austausch dieses kleinen Kohlenfaserwinkels, den es optional in verschiedenen Varianten gibt, kann die Lenkcharakteristik recht einfach den persönlichen Bedürfnissen oder denen der Strecke angepasst werden. Leicht ist auch das richtige Stichwort, wenn es um die Verbindungen der beweglichen Teile geht. Die Schwingen und hinteren Radträger werden mittels Stahlwellen befestigt, welche auf der einen Seite einen Halbrundkopf mit Innensechskant haben und am anderen Ende mit einem Gewinde versehen sind. In Verbindung mit einer selbstsichernden Mutter gewähren sie nicht nur einen sicheren Halt, sondern ermöglichen auch den schnellen Ein- und Ausbau. Ebenso praktisch und pfiffig zugleich erweisen sich die Verbindungen zwischen den C-Hubs und Lenkhebeln, den serienmäßigen Stabilisatoren und Schwingen, respektive den Dämpfern und Schwingen. Sie alle werden durch einen Pin mit Flachkopf verbunden, der eine Nut oder Flachstelle aufweist. Mehr oder weniger kleine Madenschrauben der Größe M3 sorgen letztlich für die Arretierung der Pins.

Evolutionen

Speziell, was die Dämpfung anbelangt, hat der D8 im Laufe der Zeit eine unvergleichliche Entwicklung erlebt. War der Ur-D8 noch mit gleich langen Dämpfern an der Vorder- und Hinterachse bestückt, kamen bei der Hara-Edition bereits längere Modelle an der Hinterachse zum Einsatz. Ausfederweg, zumindest unter bestimmten Bedingungen, hat man eigentlich nie genug. Dies scheint sich auch Torrance DeGuzman, der Designer des D812, gesagt zu haben, und spendiert dem Fahrzeug integral 10 mm längere Federbeine sowie zwei höhere Dämpferbrücken.

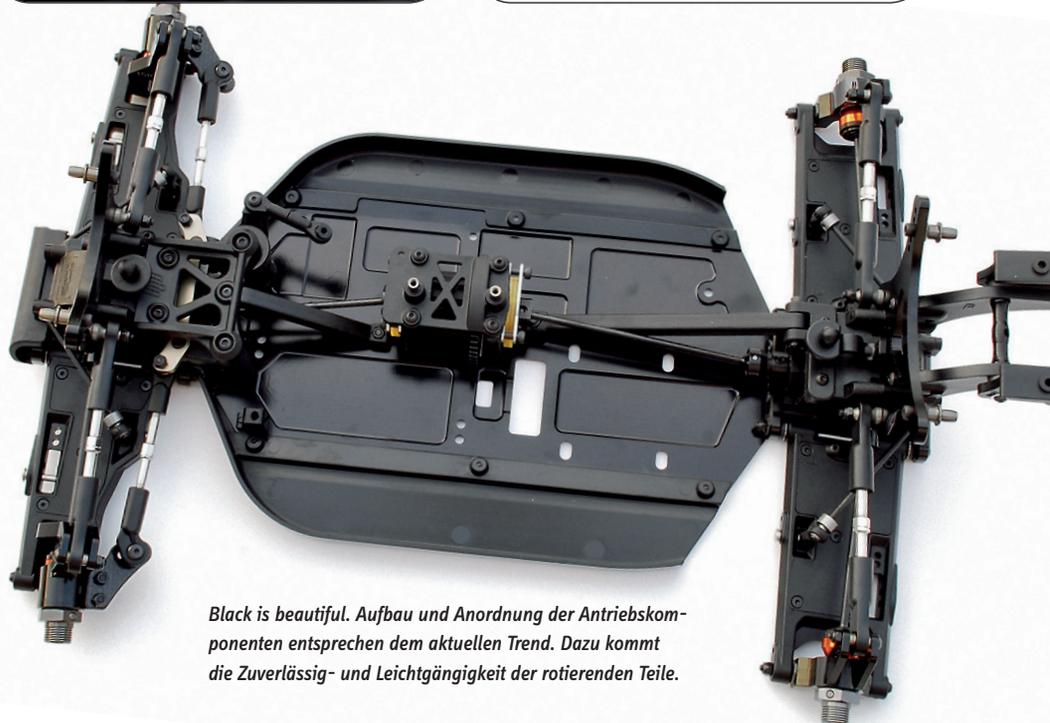
Während die Big-Bore-Dämpfer mit Aluminiumgehäuse inklusive Außengewinde, Volumenausgleich sowie vier Millimeter dicken Kolbenstangen den bewährten Vorgängermodellen prinzi-



Der komplette Antrieb ist mit kunststoffgedichteten Kugellagern bestückt, während die Schwingenhalter aus Aluminium mit einem Buchsensystem zur Einstellung des Kick-Up ausgestattet sind.



Die Lenkhebelarme aus CFK haben drei verschiedene Fixpunkte für die Spurstangen. Die Lenkcharakteristik kann zudem durch unterschiedliche CFK-Plättchen, die optional erhältlich sind, verändert werden.



Black is beautiful. Aufbau und Anordnung der Antriebskomponenten entsprechen dem aktuellen Trend. Dazu kommt die Zuverlässig- und Leichtgängigkeit der rotierenden Teile.

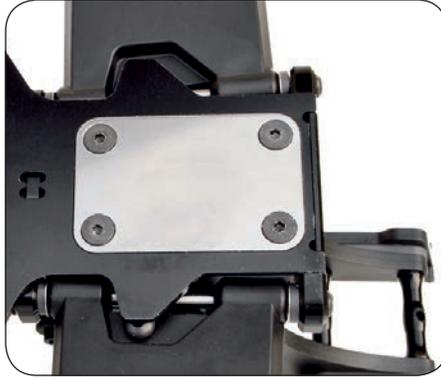
Tipps

- Die Rändelmutter auf dem Stoßdämpfer-Gehäuse mit einer kleinen Feile an einer Stelle markieren. So lässt sich eine Veränderung der Einstellung besser kontrollieren.
- Die Karosserie an den seitlichen Schmutzabweisern mit Klettband befestigen. Dadurch dringt weniger Schmutz ein und die Karosserie scheuert nicht an den Kunststoffteilen.
- Die Kanten der Bremscheiben vor der Montage mit Schmirgelpapier oder einem Dremel brechen.
- Um sicherzustellen, dass sich die Bremsplatten vollständig und konstant schnell öffnen, kann man zwischen die Plattenpaare jeweils zwei kleine Federn (ca. 4x5 mm) montieren, die die Platten immer wieder auseinanderdrücken.
- Madenschrauben, die in Metallteile gedreht werden, immer mit mittelfestem Schraubensicherungslack behandeln.
- Wer seine Radioplatte für den Einsatz handelsüblicher LiPo- oder LiFe-Akkupacks umbauen möchte, findet nützliche Hinweise auf der Homepage von HB-Teamfahrer Ty Tessmann: www.tytessman.com

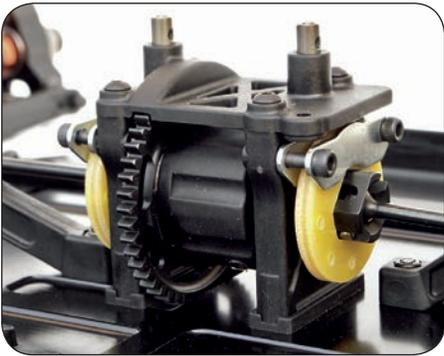




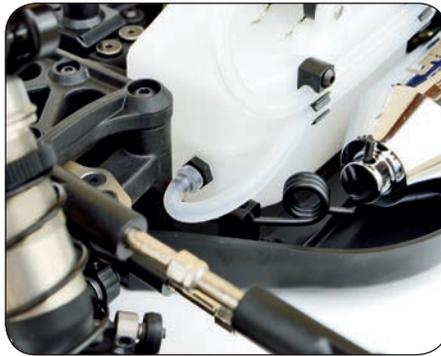
Der Servosaver wurde komplett überarbeitet und verstärkt, ein Schaumstoffring schützt die Feder und das Feingewinde vor Schmutz.



Die stark belastete Heckpartie des Aluminiumchassis ist mit einer dünnen Stahlplatte bestückt, die jederzeit ausgetauscht werden kann.



Das Mitteldifferenzial ist zwischen zwei einteiligen Kunststoffböcken gelagert.



Dank des schwimmenden Sinterfilters im Tank wird der Motor auch in „Dachlage“ mit Treibstoff versorgt.

Tuning

Angesichts der guten Grundausstattung des D812 sind nur wenige Teile zu empfehlen bzw. notwendig:

- Neben Dämpferfedern unterschiedlicher Härte sollten die Stabilisatoren-Sätze (#68188 und #68191) nicht fehlen.
- HB/HPI bietet für die D8-Dämpfer interessante Federteller mit integriertem Schutzpaddel für die Feder bzw. die Kolbenstange an (#107446). Das Set besteht aus vier Schutzschildern, zwei kleineren für die vorderen Dämpfer und zwei etwas größeren für hinten.
- Für sehr kleine und griffige Pisten empfiehlt sich die Anschaffung einer Kupplungsglocke mit 15 Zähnen.
- Wem das Heck zu lose ist, der sollte auf jeden Fall den hinteren Schwingenhalter mit 3,5° Vorspur (#109820) verwenden.

piell gleichen, haben die neuen Dämpferbrücken nur wenig Ähnlichkeit. Die fünf beziehungsweise vier Millimeter dicken Platten aus schwarz eloxiertem Aluminium sind großzügig ausgefräst und hinterlassen einen ebenso edlen wie robusten Eindruck. Vier neue, extra leichte Dämpferhalter ermöglichen außerdem eine schnelle Veränderung der Federbeinposition.

Wer seinem Buggy ein wirklich einzigartiges Outfit verpassen möchte, kommt um die optional erhältlichen Shock-Protektors (#107446) nicht herum. Hierbei handelt es sich um spezielle Federteller mit integriertem Spritzschutz für die Kolbenstangen, die irgendwie an Schienbeinschoner erinnern.

Einstellungssache

In Bezug auf die Setup-Möglichkeiten erfüllt der D812 die Erwartungen. Wie bereits erläutert, können das Rollzentrum sowie die Dämpferposition vielfach verändert werden. Ein neues Buchsen-system in den hinteren Radträgern bietet eine weitere Möglichkeit, das Rollzentrum zu verändern, während das gleiche Prinzip in den Alu-Schwingenhaltern die Justierung von Anti-Squat und Nachlauf zulässt. Allerdings hat man die Gelegenheit verpasst, das Buchsen-system so zu gestalten, dass auch die Vorspur der Hinterachse bzw. die Spurbreite generell justierbar sind. Wer mehr oder weniger als drei Grad Vorspur am Heck wünscht, muss daher auf die optional erhältlichen Halter zurückgreifen, die mit 2°, 2,5° und 3,5° angeboten werden.

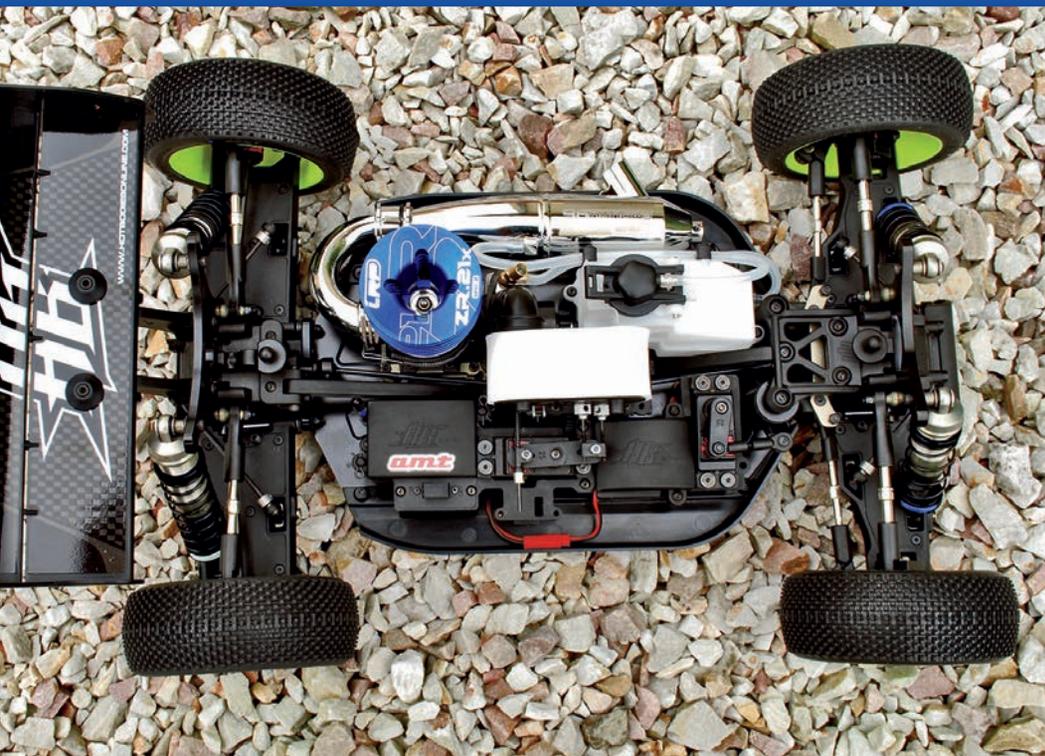
Zu den Tuningteilen gehören außerdem unterschiedliche Stabilisatoren, während vorne ein 2,6 und hinten ein 2,8 Millimeter dickes Exemplar zur Serienausstattung zählen. Ein variabler Radstand mittels Kunststoffscheiben sowie die einstellbare Winkelposition des Spoilers runden das klassentypische Setup-Angebot ab.

Endspurt

Nach der Montage der bislang vorgestellten Komponenten beschränkt sich die Fertigstellung auf den Einbau der RC-Einheit und die Motorisierung einschließlich Schalldämpfer. Diese Elemente gehören natürlich nicht zur serienmäßigen Ausstattung des als Bausatz gelieferten Wettbewerbsbuggys, wohl aber alle benötigten Zubehör- und Kleinteile. Hierzu zählt selbstverständlich der Tank mit Schnellverschluss und „schwimmendem“ Ansaugfilter, der auch dann noch den Motor mit Treibstoff versorgt, wenn das Chassis längere Zeit auf dem Dach liegt.

Ebenfalls nicht fehlen dürfen eine klassische Dreipunkt-Kupplung mit Composite-Backen, ein doppelagiger Luftfilter sowie ein stabiler Resorohr Halter aus Aluminium. Der Ein- bzw. Ausbau des Motors wird durch den zweiteiligen Motorhalter vereinfacht, der die wiederkehrende Einstellung des Zahnflankenspiels überflüssig macht. Dabei wurde das einteilige Grundelement nochmals überarbeitet, um sicherzustellen, dass

◀ Das fahrbereite Chassis: die Anordnung der Komponenten ist äußerst übersichtlich.



alle gängigen Motorenfabrikate problemlos installiert werden können.

Die komplette Elektronik ist naturgemäß auf der rechten Seite des Antriebsstrangs positioniert. Für deren Einbau steht ein Kunststoffelement zur Verfügung, das sich zu Wartungszwecken im Handumdrehen ausbauen lässt, allerdings ein kleines Manko in Bezug auf die Dimensionierung aufweist. Denn während der Einbau der Servos und des Empfängers absolut problemlos verlaufen, kann die Form der Empfängerakkubox zum Hindernis werden. Die Radioplatteneinheit stammt nämlich noch vom ersten D8 und wurde für den Einsatz von traditionellen NiMH-Zellen in so genannter Hump-Pack-Konfiguration entwickelt.

Endlich!

Der spannendste Moment eines Tests ist und bleibt der Rollout, der im Falle des D812 auf der permanenten Piste des RCR-Peterberg stattfand. Aufgrund des neuen LRP-ZR.21X-Motors inklusive Enduro-Reso-Rohr stand zuerst das Einlaufenlassen auf dem Programm. Nach einigen Tankfüllungen und ein paar Unterbrechungen zum Nachjustieren der Lenkung und der Bremsbalance, konnte der D812, bestückt mit einem Satz JConcepts-Subcultures-Reifen, auf die Piste. Dabei ließ das Feedback des Chassis nicht lange auf sich warten. Auf dem staubigen und knochenharten Lehmbeleg konnte die Power des Motors nur mit einem gefühlvollen Gasfinger in Vortrieb umgesetzt werden. Das serienmäßige Setup und die relativ harten Federn bildeten unter diesen Bedingungen sicherlich nicht die besten Voraussetzungen, um auf Zeitenjagd zu gehen. Doch mit

jeder zusätzlichen Runde stiegen das Selbstvertrauen und das Feeling, die durch die stets sauberer werdende Ideallinie unterstützt wurden. Neben der sehr direkten Lenkung und der gut zu dosierenden Bremse gefiel der D812 vor allem „on Power“, unter Last, aus langgezogenen Kurven durch seine Spurtreue, ohne Tendenz zum Untersteuern. Auch beim Springen gab sich der Vizeweltmeister keine Blöße, sodass der anspruchsvolle Vierfach-Sprung und der hohe Doppelhöcker flugsicher gemeistert wurden. Allerdings erforderte die Balance des Chassis ein etwas anderes Timing beim Absprung – alles Gewöhnungssache. Resümierend kann dem D812 ein sehr agiles, aber unkritisches Fahrverhalten bescheinigt werden, das beste Voraussetzungen für den Renneinsatz bietet. Auch der zweite Anlauf, dieses Mal auf einer etwas feuchten und griffigen Lehmstrecke mit vereinzelt Kunstrasenpassagen, verlief sehr positiv. Das Setup harmonierte deutlich besser mit dem Untergrund, was sich auf Antrieb in konkurrenzfähigen Rundenzeiten widerspiegelte.

Kein Grund zur Bescheidenheit

Aufgrund der zahlreichen Erfolge von Hot-Bodies-Fahrzeugen auf internationalem Parkett gibt es wohl keinen Grund, diese Wettbewerbschassis in Frage zu stellen. Ob sich der D812 endlich in der hiesigen Szene etablieren kann, bleibt abzuwarten. Zu wünschen wäre es ihm, denn die Performance und Qualität des Offroad-Boliden, aber auch der zuverlässige Vertrieb durch LRP, sprechen dafür. Höchste Zeit, aus dem Schatten der Konkurrenten zu fahren.

TECHNISCHE DATEN

HB D812 von HPI/LRP

Maßstab: 1:8

Klasse: Verbrenner Buggy 1:8

Länge: 480 mm

Breite: 310 mm

Höhe: 179 mm

Radstand: 327 mm (-6)

Spurweite (v/h): 265/265 mm

Gewichtsverteilung (v/h): 52/48%

AUSSTATTUNG DES TESTMODELLS

Fernsteuerung: Futaba T4PK

Motor: LRP ZR.21x mit LRP-Enduro-Reso-Rohr

Tank: 125 cm³

Gewicht: 3.505 g (fahrfertig)

Hersteller/Vertrieb: HB,HPI/LRP

Empf. Verkaufspreis: k.A.

Bezugsquelle: Fachhandel

DIE KONSTRUKTION

Aufhängung: Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, Big-Bore-Öldruckstoßdämpfer mit Volumenausgleich

Chassis: 3-mm-T6-7075-Aluminium, alle Bohrungen gesenkt

Differenzial: 3 Kegeldifferenziale mit zwei Planeten- und vier Satellitenzahnradern

Antrieb: Allradantrieb über zwei CVD-Kardanwellen, komplett kugelgelagert

PRO UND CONTRA

- + Erprobte und bewährte Wettbewerbstechnik
- + umfangreiche Ausstattung
- + ausgezeichnete(s) Performance/Handling
- Akkubox ohne LiPo-Konfiguration





▲ Das stabile Fach auf der Oberseite lässt sich dank des umlaufenden Reißverschlusses vollständig öffnen. Es eignet sich besonders als Werkzeug-Depot.

Einladend HB/HPI-Transport- tasche von LRP



Für die meisten Racer gibt es kaum etwas Schöneres, als den Tag auf einer Rennstrecke zu verbringen – wäre da nicht der lästige Transport des Equipments zu organisieren. Während sich die einen mit Kisten und Kästen plagen, begnügen sich andere mit der blauen Ikea-Tasche. Egal, zu welcher Kategorie Sie gehören: HB/HPI bietet Ihnen eine Alternative ohne Gleichen.

Dank eines ausziehbaren Aluminiumgriffs wird die Tasche zum funktionellen Trolley.



▲ Die fünf Einschübe sind robust und immun gegen Feuchtigkeit. Um ihre Haltbarkeit zusätzlich zu verbessern, sollten die gefalteten Schubkästen mit Gewebetape verstärkt werden.



▲ Die große Schublade bietet selbst für einen Buggy im Maßstab 1:8 genügend Platz.



Kugelgelagerte Rollen und ► wulstige Gummifüße garantieren die leichte Fortbewegung und einen sicheren und trockenen Stand der Tasche.



◀ Das großzügige Fach auf der Rückseite eignet sich besonders für flache und sperrige Gegenstände – beispielsweise für ein Setup-Board.

Einzigartig?

Taschen oder Koffer, die speziell für den Transport wertvoller RC-Cars samt Zubehör hergestellt wurden, gibt es viele. Das Problem: Während die einen zu groß oder zu klein sind, kommen die anderen ohne Rollen daher. Vielleicht stören Sie sich aber auch an den Klettverschlüssen oder den Einschüben aus Karton?

HB/HPI hat die unterschiedlichen Wünsche und Anforderungen seiner Kunden analysiert und versucht, die optimale Allroundtasche zu entwerfen.

Gefällig

Der praktische Helfer gefällt bereits beim ersten Kontakt durch sein strapazierfähiges Kunststoffgewebe und das elegante schwarze Design mit orangefarbenen Logos. Dank des stabilen, bis auf 51 Zentimeter ausziehbaren Aluminiumgriffs und zwei kugelgelagerten Rollen im Skater-Style lassen sich auch größere Distanzen mühelos zurücklegen.

Mit 54 × 60 × 36 Zentimetern (B×H×T) gehört die HB/HPI-Tasche zwar nicht zu den ganz großen ihrer Gattung, dafür lässt sie sich aber auch in den meisten PKWs problemlos unterbringen. Zudem kann man sie auch im vollen Zustand recht problemlos eine Treppe hoch tragen, ohne sich gleich einen Bruch zu heben.

Großzügig

Der Stauraum wird maßgeblich durch fünf unterschiedlich große Schubfächer bestimmt, in denen selbst ein Modell im Maßstab 1:8 Platz findet. Dabei zeichnen sich die aus Polypropylen gefertigten Fächer vor allem durch ihre Formstabilität und Resistenz gegen Feuchtigkeit aus. Eine praktische Griffschale aus Kunststoff erleichtert darüber hinaus die Bedienung. Während des Transports werden die Schubfächer durch die Seitenwand mit Reißverschluss protegert, die sich während der Nutzung einfach nach oben aufrollen lässt. Die verbleibenden Seitenflächen sind alle mit einer aufgenähten Tasche mit Klettverschluss versehen, die zusätzlichen Platz, vorzugsweise für flache Gegenstände, bieten.

Das große Fach auf der Oberseite hingegen wurde in erster Linie für die Lagerung von sperrigen Teilen konzipiert. Hierfür stehen eine lange Box (ebenfalls aus Polypropylen) und eine Kunststoffplatte mit Gummibandösen für die Fixierung von Werkzeugen zur Verfügung.

Fazit

Mit der neuen Transporttasche bringt HB/HPI eine echte Alternative zu den bekannten Produkten auf den Markt. Sie ist nicht nur praktisch, stabil und ergonomisch zugleich, sondern kann auch durch ihre Optik überzeugen. Und das zu einem angemessenen Preis/Leistungsverhältnis von 159,90 €.



Der umlaufende Gurt verleiht der Tasche eine zusätzliche Verstärkung und ermöglicht auch das „Schultern“ des Transportmediums.



Quiet, please!

iX8-Regler Vers. II und Dynamic8-Motor von LRP

In der AMT 9/2012 haben wir LRP's Brushless-System für 1:8er Modelle vorgestellt und getestet. Inzwischen konnte sich die Combo in der Elektro-Buggy-Szene nicht nur etablieren, sondern zahlreiche nationale und internationale Erfolge feiern. Der ideale Zeitpunkt also, um die Stärken, Schwächen und Evolution des Duos in einem Erfahrungsbericht Revue passieren zu lassen.

Das tadellos verarbeitete Aluminiumgehäuse und der gewuchtete 4-Pol-Rotor mit gesinterten Neodym-Magneten sind die wesentlichen Bestandteile des sensorgesteuerten Brushlessmotors. ▼



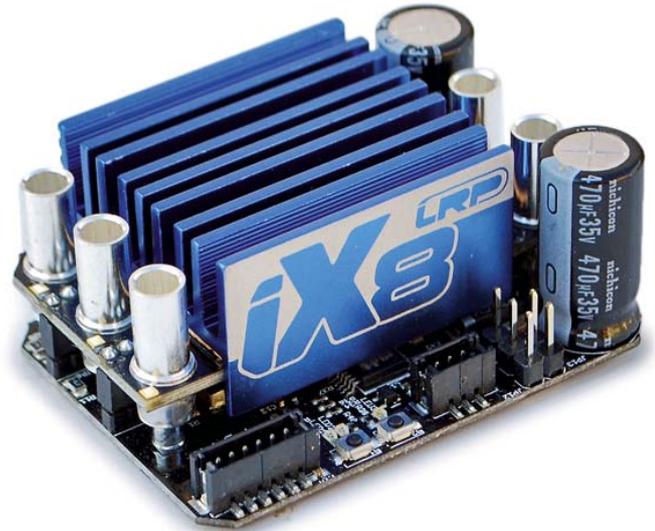
Die Fakten

Um der permanent steigenden Nachfrage nach Brushless-Systemen für Modelle im Maßstab 1:8 gerecht zu werden, präsentierte LRP vor ein paar Jahren den SPX8, der auf dem bewährten Sphere-Fahrtenregler basierte. Aufgrund der rasanten Entwicklung bei den Akkus und Motoren musste das Entwicklungs-Team um Reto König allerdings feststellen, dass die Anpassungen des Reglers den hohen Belastungen nicht standhielten. Schnelles Handeln war gefragt und so wurde in kürzester Zeit ein völlig neues BL-System, bestehend aus einem Regler und Motoren mit unterschiedlichen Leistungen, entwickelt, das den deutlich höheren Leistungsanforderungen der unterschiedlichen ORE8-Fahrzeugen entspricht. Obwohl sich der neue iX8 Regler mit der ebenfalls neuen Dynamic8-Motorensérie relativ schnell in der Szene etablieren und 2012 sogar auf Anhieb die Deutsche Meisterschaft für sich entschei-



▲ Die überarbeitete Version des iX8 Reglers, der ausschließlich für BL-Motoren konzipiert wurde, hat sich äußerlich nicht verändert...

...jedoch im Inneren. Die auffälligsten Merkmale bleiben der große Kühlkörper und die 4-Millimeter-Steckbuchsen. ▼



den konnte, traten unter bestimmten Bedingungen beim Regler Probleme auf, die während der knapp bemessenen Entwicklungs- bzw. Testphase nicht festzustellen waren. Dank einer detaillierten Fehleranalyse und dem Feedback der Teamfahrer sollen beim iX8 Version II diese Probleme der Vergangenheit angehören.

Die Reaktionen

Die Ursache war relativ schnell geklärt. Es war das BEC, das unter Einsatz bestimmter Servos die Segel strich. Entsprechend lag der Fokus auf einer stärkeren und zuverlässigen Stromversorgung für den Empfänger und die daran angeschlossenen Servos, deren Leistungskurven, meist in Hochvoltausführung, anscheinend keine Grenzen kennen. Neben einer weiteren Anpassung verschie-

dener „Hardware“-Bauteile, die sich angesichts der permanenten Weiterentwicklung der Halbleitertechnik geradezu aufdrängte, galt das Augenmerk der Entwickler insbesondere der Software. In der aktuellen Version mit der Bezeichnung V1.8 wurden die fünf zur Verfügung stehenden Powerprofile komplett überarbeitet. Um die Einsatzmöglichkeiten zu erweitern, wurden die Unterschiede zwischen den einzelnen Stufen unter Berücksichtigung der Team-Profile stärker betont. Ebenfalls erhöht wurde die Takt- beziehungsweise Fahrfrequenz, um die Effizienz des Motors zu steigern.

Ein wirklich neues Feature bietet die LiPo-Abschaltfunktion. Bislang blieb, bei Erreichen der Abschaltspannung, das Fahrzeug einfach stehen. Nun aber wird kurz vor der Abschaltung der so

genannte 30s-Langsamfahrt-Modus aktiviert, der eine gedrosselte Weiterfahrt, beispielsweise bis zur Boxengasse, ermöglicht. Das Einsammeln des Fahrzeugs irgendwo auf der Strecke entfällt somit. Aber viel wichtiger noch: ein Crash durch das unvermittelt stehengebliebene Modell mit anderen Fahrzeugen kann auf diese Art und Weise vermeiden werden.

Die Parallelen

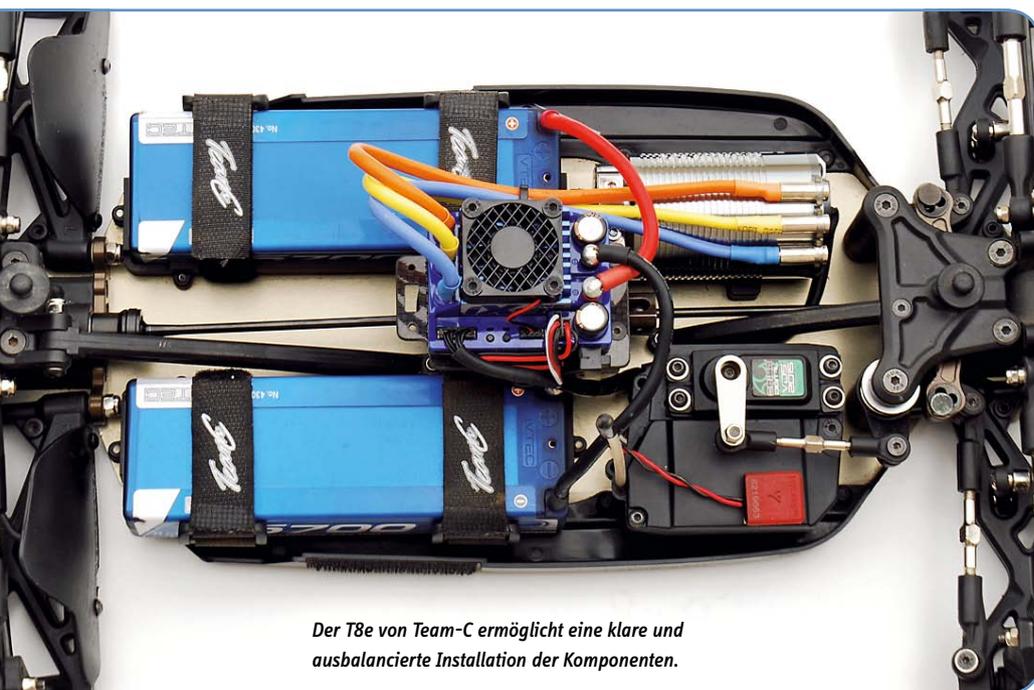
Was den Rest angeht, hat sich an dem 55 × 40 Millimeter messenden Brushless-Regler, der ausschließlich mit Sensor-gesteuerten Motoren betrieben werden kann, nichts geändert. Die wesentlichen Merkmale sind die zu hundert Prozent steckbaren Anschlüsse und der großzügige blaue Alu-Kühlkörper, der zentral, direkt über den Leis-



◀ Die mitgelieferten Anschlusskabel können, dank des integralen Stecksystems, jederzeit getauscht oder angepasst werden. Der kleine rote BEC-Stecker fungiert als Brücke und wurde selbst hergestellt. Er kann ersatzweise für den Schalter zum Einsatz kommen, der im Wettbewerb als Fehlerquelle gerne gemieden wird.

Die umlaufenden Gewinde der Größe M3 und M4 garantieren einen variablen Einsatz der Dynamic-Motoren, die mittlerweile in vier verschiedenen Leistungsstufen angeboten werden. ▼





Der T8e von Team-C ermöglicht eine klare und ausbalancierte Installation der Komponenten.

tungstransistoren sitzt und zusätzlich mit einem temperaturgesteuerten Ventilator bestückt werden kann. Die Anpassung des Reglers an die Fernsteuerung sowie alle Setup-Änderungen lassen sich schnell und einfach mittels zwei kleinen Tastern und LEDs bewerkstelligen – ohne dass hierfür eine spezielle Programmierbox oder gar ein PC benötigt werden. Außer den erläuterten Powerprogrammen bietet der Regler das bekannte Auto-Cell-System-2 zur Anpassung der Abschaltspannung an die Zellenzahl, die Auswahl der Fahrmodis mit oder ohne Bremse und Rück-

wärtsgang, sowie das X-Brake-System, bei dem sich bereits im Neutralbereich ein Bremsseffekt in fünf unterschiedlichen Stufen einstellen lässt. Im ersten Testbericht wurde bereits das Multi-Protection-System hervorgehoben, das über verschiedene Blinksequenzen der beiden LEDs über den Grund für die Regler-Abschaltung informiert. Doch das ist nicht alles. Dank des Internal-Temp-Check-Systems können sowohl die Temperatur des Reglers als auch die des Motors ausgelesen werden. Im Renneinsatz erweist sich diese Methode als sehr praktisch, denn erstens wird kein

zusätzliches Infrarotthermometer benötigt und zweites können die Daten auch zeitversetzt, bspw. nach Beendigung des Helferpostens, ausgelesen werden. Wie alle aktuellen LRP-Fahrtenregler, kann selbstverständlich auch der iX8 mittels der optional erhältlichen USB-Bridge mit der neuesten Software-Version gefüttert werden.

Keine Änderungen gab es bei den Motoren, außer, dass die bereits angebotenen Modelle mit einer Leistung von 1.600, 2.000 und 2.200 Umdrehungen pro Volt und Minute um ein weiteres Kraftpaket mit dem unglaublichen kV-Wert von 2.600 ergänzt wurden. Doch egal, für welchen Motor man sich entscheidet: Sie alle verfügen über ein XTEX-B8-Gehäuse aus 7075-T6-Aluminium, das zerlegt werden kann, angemessen dimensionierte Kugellager hat sowie eine 12-fach-Multislotwicklung. Der feingewuchtete Rotor mit einem Wellendurchmesser von 5 Millimeter ist mit einem Vierfach-Magneten bestückt, der beste Drehmomentwerte verspricht. Nicht zuletzt wegen diesen Kenndaten sowie dem Multi-Befestigungssystem für M3- und M4-Schrauben empfehlen sich die Dynamic8-Motoren für alle ORE8-Anwendungen.

Die Ergebnisse

Für den Test wurden der Regler und der Motor mit einer Leistung von 2.000 kV in einem T8e-Buggy von Team-C installiert. Aufgrund der kurzen Bauweise des Letzteren ist die Montage absolut problemlos, so bleibt noch genügend Platz, um das Sensorkabel korrekt zu installieren. Die mitgelieferten Anschlusskabel mit einem Querschnitt von 3,3 Quadratmillimeter sind an den Enden mit 4-mm-Goldkontaktstecker vorkonfektioniert und ausreichend lang dimensioniert.



Nach der zügigen Verkabelung und der Befestigung des Reglers mit dem beiliegenden doppelseitigen Klebeband folgte die Anpassung an die Fernsteuerung, die nach LRP-typischem Muster mit wenigen Tastendrücken erledigt war. Angesichts der bereits gesammelten Trainings- und Rennerfahrungen seit unserem letzten Test wurde der Regler mit dem Setup 4-4-3-2 auf die Piste geschickt. Dabei resultiert die zweite Vier daher, dass der Antrieb bzw. die Positionierung des Motors im T8e eine Umkehr der Motordrehrichtung erfordert, was mit dem iX8 kein Problem ist.

Beim An- und Langsamfahren konnte der Regler die Vorteile der Sensorregelung voll ausspielen. Ohne ein Ruckeln oder Aussetzer beschleunigte das Chassis nahezu verzögerungsfrei und linear, bis der Gashebel vollends durchgezogen war. Die Endgeschwindigkeit auf der Geraden war beachtlich, aber sichtlich geringer als bei den bisherigen Einsätzen, die allesamt mit einem 2.200-kV-Dynamic8-Motor durchgeführt wurden. Nach einer Fahrzeit von etwa 10 Minuten wurde „die Freude am Fahren“ zwecks Kontrolle der Betriebstemperaturen unterbrochen. Dabei signalisierten uns jeweils vier Blinkzeichen der LEDs für die Regler- und Motortemperatur, dass noch genügend Reserven bis zu einer Sicherheitsabschaltung (10 Blinkzeichen) vorhanden waren. Die endgültige Bestätigung unserer positiven Erfahrungen sollte ein letzter Test auf der Strecke des RCRT Duisburg liefern, welcher die DM ORE8 zu Gast hatte. Bei hoch sommerlichen Temperaturen um die 28° Celsius wurde der Brushless-Combo alles abverlangt. Angesichts der etwas mäßigen Endgeschwindigkeit wurde das Motorritzel erst um einen, später um zwei Zähne vergrößert, was schon recht beachtlich ist. Durch die längere Un-

tersetzung agierte der T8e natürlich nicht mehr so spritzig wie zuvor, was sich speziell beim Anfahren der Sprünge bemerkbar machte. Es folgten zwei kurze Boxenstopps, um das Powerprogramm von drei auf vier und einige Runden später auf Level fünf anzuheben – und schon war der erwünschte Boost erneut abrufbar. Trotz der hohen Beanspruchung bescheinigte uns das Multi-Protection-System mit 5 und 7 Blinkzeichen, dass Regler und Motor nach wie vor im grünen Bereich agierten, und das nach mehr als 15 Minuten Fahrzeit!

Der neue 30s-Langsamfahrt-Modus kündigte sich bereits durch das träge werdende Fahrzeug an, bevor der Speed ziemlich abrupt auf Schrittgeschwindigkeit reduziert wurde. Immerhin reichte die Zeit, um bis zum Fahrerstand zu rollen. Ob die angegeben 30 Sekunden aber tatsächlich erreicht werden, hängt sowohl vom Akku (Spannungskurve), als auch vom Geländeverlauf ab.

Die Bewertung

Daumen hoch für das überarbeitete BL-System von LRP, das uns bereits beim ersten Test überzeugte. Im direkten Vergleich zum 2.000-kV-Motor scheint der 2.200er für die Klasse OR8E die beste Wahl zu sein, was die meisten Teamfahrer auch bestätigen. LRP's Setup-Vorschlag 4-1-3-2 (V1.8) bietet eine gute Ausgangsparametrierung, sei es für den Hobby- oder Wettbewerbsfahrer. Wer sich mit den Besten messen möchte, sollte folgendes Setup unbedingt mal testen: Regler 4-1-5-0, Motor 2.200 kV (Gesamtuntersetzung 11,4), Gaskurve +25% Expo. Mit diesen Einstellungen konnte Kyosho-Star Elliott Boots das prestigeträchtige Neo Race 2013 für sich entscheiden. Na, wenn das mal keine Ansage ist.

TECHNISCHE DATEN

iX8 Brushless-Regler von LRP

Motorlimit:	ohne
Spannungsbereich:	7,2V – 22,2V (2s – 6s LiPo)
Funktionen:	Vorwärts/Bremse/Rückwärts/Motordrehrichtung
B.E.C.:	6,0V/6,0A
Abmessungen:	55 × 40 × 24 mm
Gewicht:	62 g
Einstellbare Modis:	ACS2, Drive select, Powerprogramm, Autobremse
Anschlüsse:	Alle steckbar
Lüfter:	Ja, temperaturgesteuert

TECHNISCHE DATEN

Dynamic8 Brushless-Motor 2.000 kV von LRP

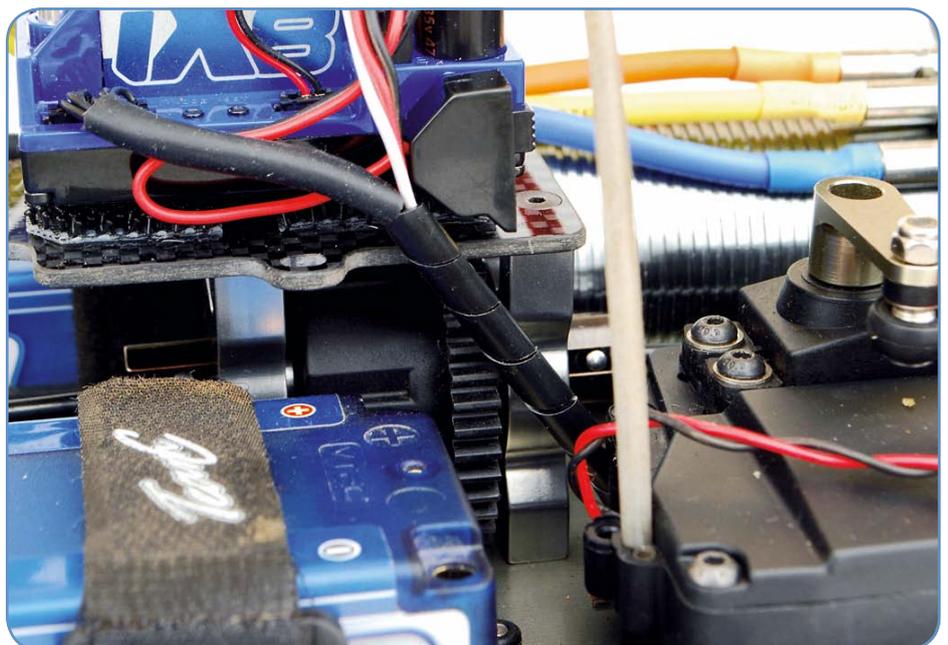
Gewicht:	340 g
Magnete:	gesintert, 4 Pole
Spannungsbereich:	7,4V – 14,8V
Wirkungsgrad:	90%
Länge:	65,5 mm
Durchmesser:	41,0 mm
Wellendurchmesser:	5,0 mm
Drehzahl:	29.600 U/Min (bei 14,8V)
Leistung:	2.120 W (bei 14,8V)

UNVERBINDLICHE PREISEMPFEHLUNG

Regler:	199,99 €
Motor:	169,99 €
Combo (Regler/Motor):	349,99 €

PRO & CONTRA

- + robuste/kompakte Bauweise
- + integrales Stecksystem
- + Leistung/Regelbarkeit
- + Multi-Protection-System
- USB-Bridge nicht serienmäßig dabei



Die Verlegung der Anschlusskabel ist von der Montageposition des Reglers abhängig. Eine zusätzliche Schutzmaßnahme wie der Spiralschlauch verhindert unliebsame Ausfälle.