

BLOCKbuster

Heizmobil in Rallyecross-Kleid

Text und Fotos: Oliver Tonn



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe



Zugegeben, ist die Rede von einem Ford Fiesta, drängen sich Assoziationen wie heiße Rennaction, wilde Drifts und spektakuläre Fahrmanöver nicht eben auf. Vielmehr erinnert man sich an einen zahmen Kleinwagen, der seine Hochzeiten in den 1980er- und 1990er-Jahren feierte und dessen größte Stärke wohl seine Sparsamkeit war. Also alles kalter Kaffee? Mitnichten. In der Version Ken Block 2013 GRC rockt eine brutale Neuauflage des Fiesta die Rallyecross-Szene. HPI präsentiert eine verkleinerte, elektrogepowerte Ausgabe im Maßstab 1:8.



RC-TESTS

www.rc-tests.de

Sie möchten wissen, wie es im CARS & Details-Testbericht weitergeht? Den vollständigen Artikel können Sie ganz einfach unter www.rc-tests.de erwerben.

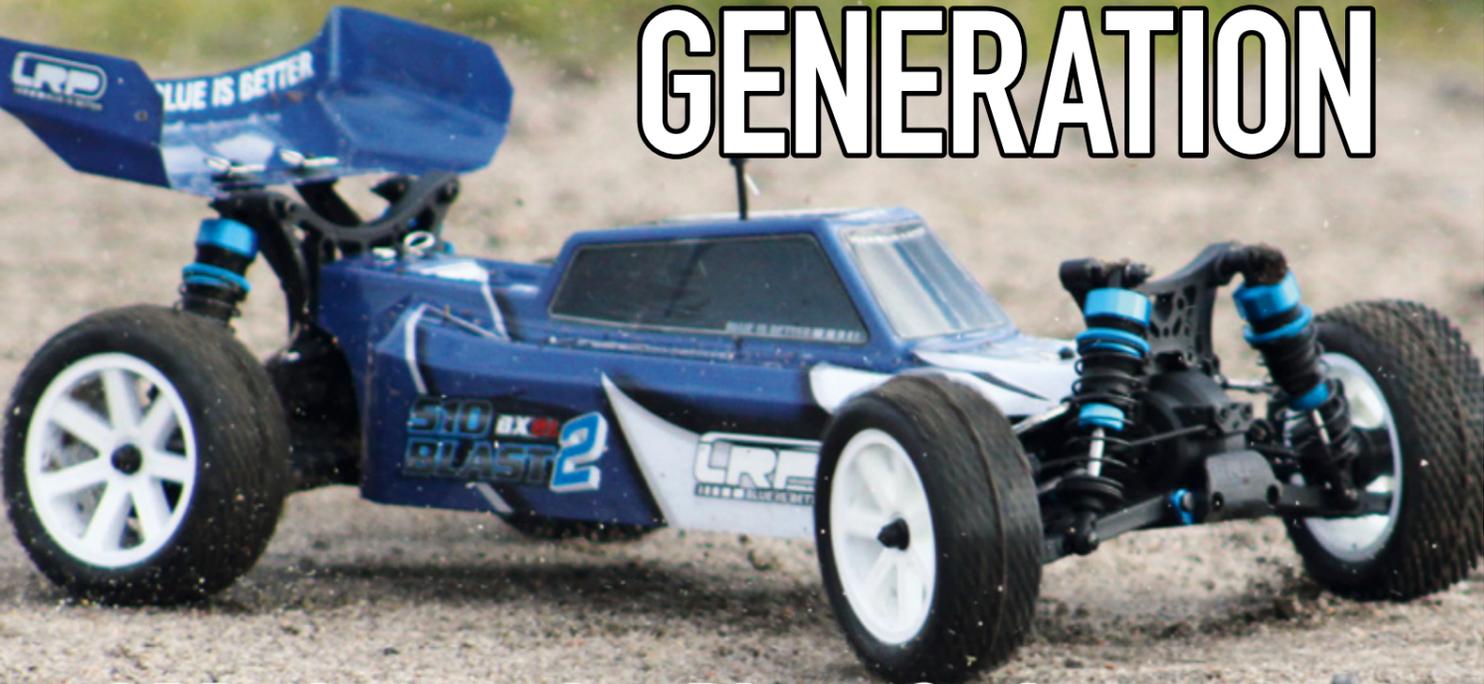


RC-TESTS

www.rc-tests.de

Text und Fotos: Tobias Meints

SECOND GENERATION



LRP pimpt seine Blast-Serie

Mit den Modellen der S10 Blast-Linie hat LRP electronic seit geraumer Zeit eine Serie günstiger und vor allem Einsteiger-freundlicher RC-Cars im Sortiment. Erhältlich sind alle gängigen Typen, angefangen bei Buggy und Truggy über einen Monster- und Short Course-Truck bis hin zum Tourenwagen. Waren in den 1:10er-RTR-Modellen bis vor Kurzem noch standardmäßig Bürsten-Combos verbaut, verpasst LRP der Blast-Reihe der zweiten Generation nun eine Frischzellenkur in Form eines Brushless-Antriebs. Das Ergebnis: ein niedriges Kampfgewicht bei einer ordentlichen Motorisierung. Bereits beim ersten Anschauen, kann der neue S10 Blast BX 2 Brushless überzeugen. Der Buggy in 1:10 kommt als RTR-Modell aus der Umverpackung, in der sich zudem eine ausführliche Anleitung, verschiedene Kleinteile sowie eine 2,4-Gigahertz-Funke befinden. Benötigt werden nur noch ein Fahrakku und acht Mignonzellen für den Sender.



www.rc-tests.de

Sie möchten wissen, wie es im CARS & Details-Testbericht weitergeht? Den vollständigen Artikel können Sie ganz einfach unter www.rc-tests.de erwerben.



www.rc-tests.de

TREIBENDE KRAFT

Renntriebwerk in zweiter Generation



MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe
in der Print-Ausgabe

Es scheint kein wirkliches Geheimnis zu sein, dass die ganz großen Entdeckungen in der Technologie von Zweitakt-Motoren längst gemacht worden sind. Folgerichtig sind es heutzutage Nuancen, Verfeinerungen und Veredelungen, mit denen sich ein Nitro-Triebwerk von der Konkurrenz am hart umkämpften Markt abgrenzen kann. Diese und weitere Stärken sind es, die der neue ZZ.21C Ceramic Spec2 in den Ring werfen will.

Text und Fotos: Oliver Tonn

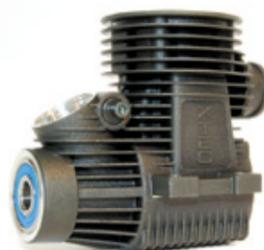
Das Kürzel „Spec2“ suggeriert, dass unser Testproband bereits die zweite Generation eines Motors darstellt. Sein Vorgänger erfreut sich vor allem in der Wettbewerbsszene einer großen Beliebtheit und gehört zweifelsohne zu den besten Motoren, die aktuell erhältlich sind. Warum also einen Nachfolger präsentieren? Weil es, wie eingangs beschrieben, um Nuancen und Feinheiten geht. Und genau da legt der Spec2 nochmal nach.

Tiefe Einblicke

Das Layout des ZZ.21C Ceramic Spec2 weist ein konventionelles Dreikanal-Design mit einem zentralen Einlass, zwei seitlichen Schnürle-Ports sowie einem einzelnen Auslass auf. Zusätzlich wurde an den Schnürle-Ports jeweils eine Fräsung angebracht, die den Frischgasstrahl aufrichtet und so die Zylinderfüllung optimiert. Das einströmende Gemisch wird von einer mitgelieferten WT3-Turbokerze entzündet und lässt den Aluminiumkolben einen Gesamtweg von 16,8 Millimeter abwärts eilen. Multipliziert mit der Bohrung von 16,27 Millimeter ergibt sich so ein leicht langhubiger Hubraum von 3,49 Kubikzentimeter.

Besondere Aufmerksamkeit hat LRP der Kurbelwelle angedeihen lassen. Sie wurde im Einlassbereich relativ tief ausgebohrt, was ihr Gewicht reduziert. Anstelle des abgetragenen Materials findet sich nun eine Silikoneinlage mit der Aufgabe, das einströmende Gemisch möglichst effizient ins Kurbelgehäuse zu leiten.

Im Bereich der Kurbelwange zeigt sich neben der obligatorischen Turbofräsung ein Gewicht aus dem hochdichten Metall Wolfram. Zielsetzung ist hier, Vibrationen der Kurbelwelle zu minimieren und damit einen möglichst perfekten Rundlauf zu gewährleisten. Zu guter Letzt wurde der Kurbelzapfen spezialbeschichtet, was die Reibung senkt und dadurch hohe Drehzahlen ermöglicht. Zusätzlich lassen sich mit derart bearbeiteten Kurbelwellen deutlich höhere Laufleistungen erzielen als mit konventionellen Pendants.



Zentrale Einheit des Motors bildet das schwarze Kurbelgehäuse aus Aluminium

TECHNISCHE DATEN

Bohrung: 16,27 mm; Hub: 16,8 mm; Hubraum: 3,49 ccm; Einlässe: 3; Auslässe: 1; Glühkerze: Turbo;
Durschnittlicher Fachhandelspreis: ab 380,- Euro; Bezug: Fachhandel



www.rc-tests.de

Sie möchten wissen, wie es im CARS & Details-Testbericht weitergeht? Den vollständigen Artikel können Sie ganz einfach unter www.rc-tests.de erwerben.



www.rc-tests.de