LRP

S10 Blast 2 BX

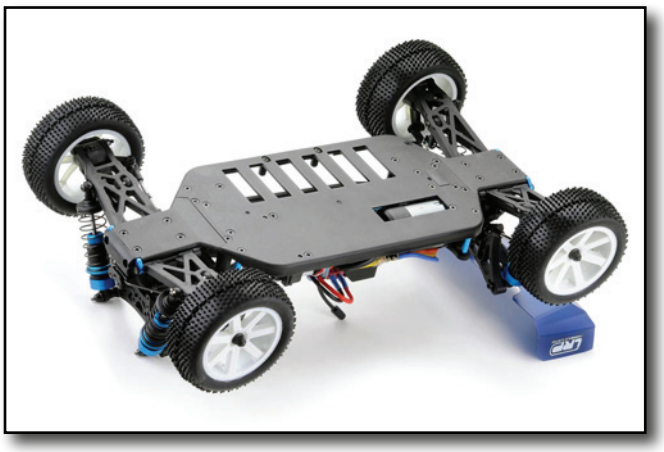
1:10 Elektro Off Road

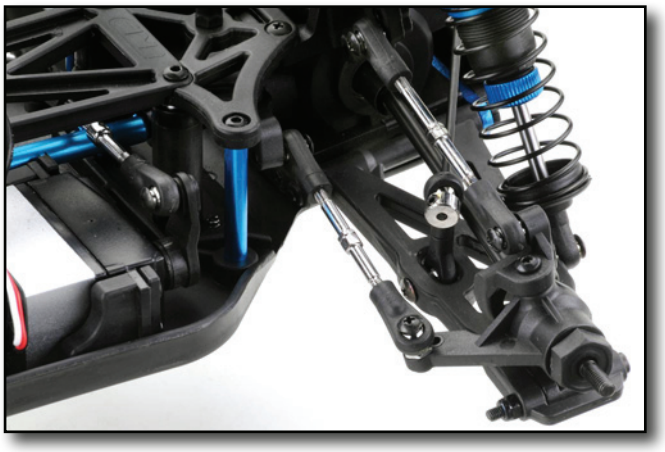
Mit den S10 Blast Modellen hat LRP eine hauseigene RC Car Serie ins Leben gerufen, welche wirklich alle erdenklichen Ansprüche bedient. Vom Truck über den Short Course bis hin zum Tourenwagen ist alles dabei.

Gegenstand der Betrachtungen soll jetzt und hier der 4WD Buggy Blast 2 BX sein. Die Zusatzbezeichnung 2 ist Indiz dafür, dass LRP dem Blast eine Aufwertung hat zukommen lassen, bei den richtigen Automobilen wird dies Facelift genannt.

Ready-to-Run

Beim Blast 2 BX handelt es sich um einen reinrassigen 1:10er Buggy mit 4 WD-Antrieb. Erhältlich ist dieses Modell in RTR Ausführung.





Darunter versteht man eine vollständige Ausstattung, ein fertig zusammengebautes und betriebsbereites Modell mit aufgeklebten Reifen, lackierter und angepasster Karosserie und eingebauter Bordelektronik.
Hinzu kommt noch eine Fernsteuerung, in diesem Falle die bereits 1000fach bewährte, wenn auch einfache A2 STX pro 2,4 GHZ sowie eine Betriebsanleitung.

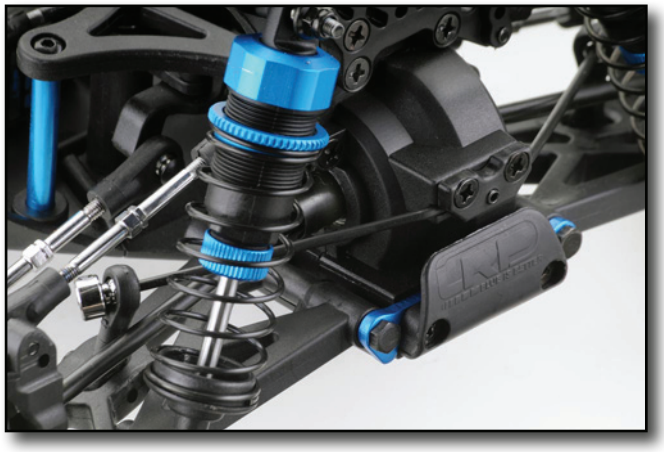
Für Strom muss man bei RTR üblicherweise selber sorgen, hier blieben aber nur die Mignonzellen für den Sender übrig, denn LRP hatte dem Set einen 2S LiPo Pack im Hardcase mit einer Kapazität von 3800 MAh bei einer Entladerate von 30C spendiert.
Der zugehörige, nicht mehr zeitgemäße Adapter für Tamiya-Stecker war durch einen Adapter für Deans Hochstromstecker aufgewertet worden, der ebenfalls beilag. Das Gegenstück hierfür war bereits am Fahrtenregler angelötet.

Chassis und Antrieb

Der Blast BX basiert genau wie die anderen Modelle der Blast Reihe auf einem Kunststoff Wannenchassis mit hohem Rand, das hier zum Einsatz kommende Material ist faserverstärkt.
Hinten rechts, längs zur Fahrtrichtung ist der Motor installiert. Bei diesem Modell handelt es sich um einen Brushless Motor der Vector K7 Serie mit 4300 kV.

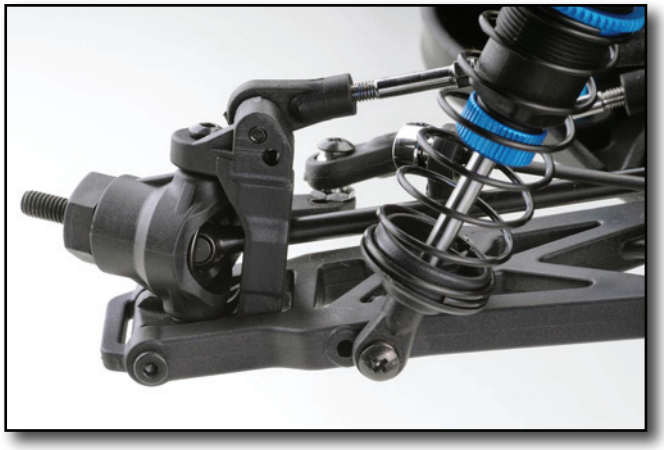
Dieser gibt seine Antriebskraft auf ein Hauptzahnrad weiter, welches auf der zentralen blau eloxierten Aluminium Kardanwelle, quasi das Markenzeichen der Blast Baureihe, sitzt und über eine Rutschkupplung verfügt, welche bei allen Blast Autos außer dem Tourenwagen vorhanden ist.

Vorne und hinten erfolgt die Weiterleitung der Antriebskräfte über baugleiche Kegeldifferenziale mit stabilen Innenleben an alle vier Räder.
Vorne vertraut man hier auf ausgezeichnete CVD Kardans, während an der Hinterachse Antriebsknochen aus Stahl für ausreichend erachtet werden.



Aufhängung

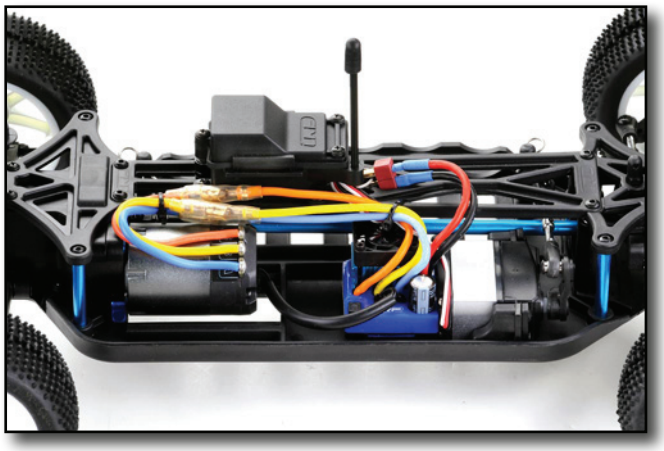
Die Radaufhängungen bestehen aus solide dimensionierten Schwingen, der Kunststoff scheint auch hier über einen Faseranteil im Material zu verfügen. Die Lenkhebel vorne und Radträger hinten bestehen ebenfalls aus diesem Material.
Zur Sturzverstellung sowie an der Lenkung gibt es stählerne und verchromte Rechts/ Links Gewindestangen mit großem Sechskant , was die Einstellung äußerst einfach macht.



Löblich ist nach wie vor, dass LRP die Autos dieser Serie stets mit Kugellagern ausstattet, was dem Leichtlauf des Antriebsstranges sehr dienlich ist. Dies ist längst nicht bei allen Mitbewerbern der Fall, man erblickt hier öfters billige Gleitlager.
Genauso verhält es sich mit den serienmäßigen Stabis an beiden Achsen. In manchem anderen Falle müssen diese als teure Tuningteile nachgekauft werden.

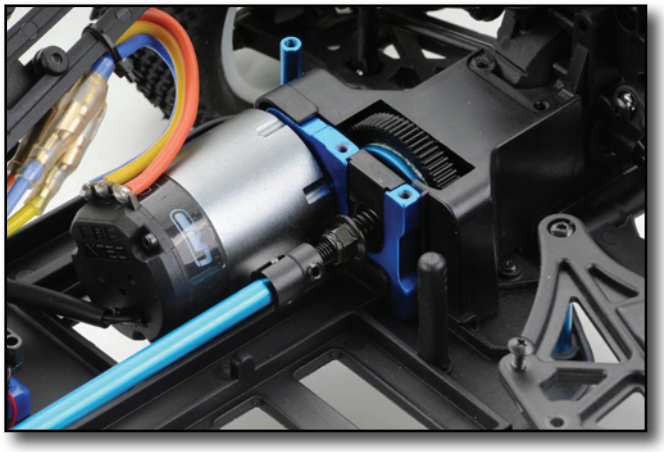
Stoßdämpfer

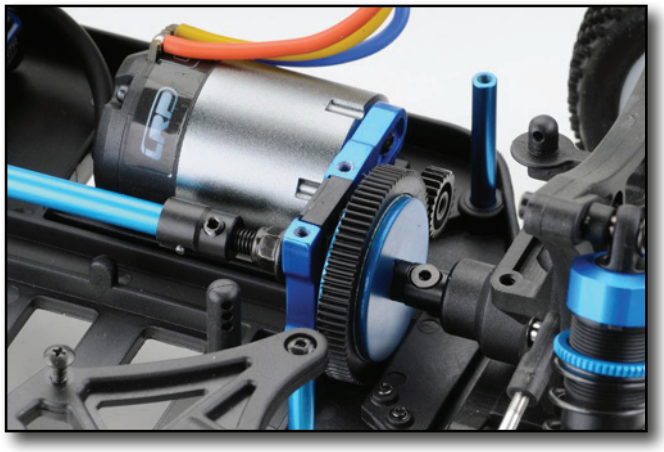
Bei den Stoßdämpfern hat man, wie auch schon bei den Blast Vorgängermodellen auf Kunststoffgehäuse mit Alu-Rändelmuttern zur Einstellung der Bodenfreiheit zurückgegriffen.
Die Dämpfer können aufgrund ihres Durchmessers bereits als BigBore Dämpfer durchgehen. Das Ansprechverhalten und das Losbrechmoment kann als feinfühlig bezeichnet werden, zumal sie blasenfrei befüllt und fehlerfrei montiert sind.
Sowohl an den Schwingen als auch an den Dämpferbrücken gibt es verschiedene Befestigungspunkte zur Änderung der Dämpferpositionen. Es sind schwarze Standardfedern mit linearer Kennung aufgezogen, das ist übrigens bei fast allen Blast Modellen der Fall.

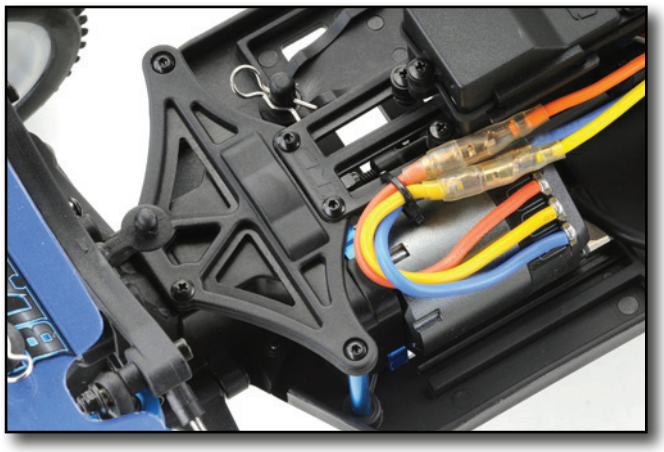


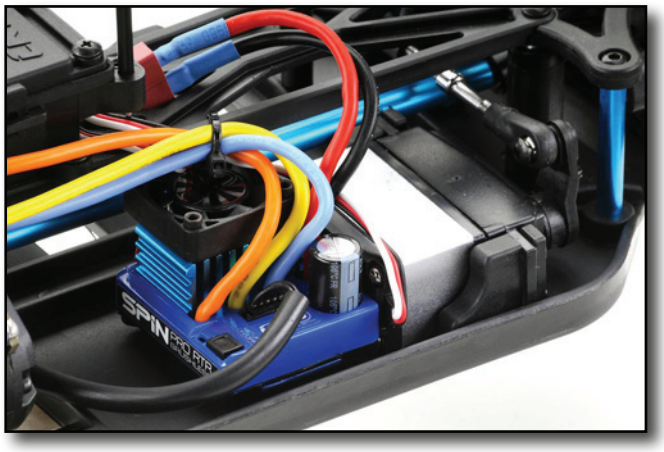
Oberdeck

Die Steifigkeit des Chassis wird durch das profilierte Oberdeck entscheidend erhöht. 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 Flex im Chassis wünscht. In jedem Falle ergibt dieser Gesamtverbund eine Chassiskonstruktion ohne große Verwindung.

Elektromotor

Wie bereits erwähnt, hat Brushless Technologie den Blast BX aufgewertet, hier verrichtet nämlich nun der LRP Vektor K7 mit 4300kv Leistung seinen Dienst. Der Einbau ist so erfolgt, dass man ein richtig eingestelltes Zahnflankenspiel vorfindet.
Konnte man dies beim Vorgängermodell noch einfach so feststellen, stößt man nun auf eine Abdeckung, welche den Antrieb vor Steinchen und Schmutz vollständig schützt. Um alles zu überprüfen oder im Falle von Servicearbeiten, muss man diese abbauen.

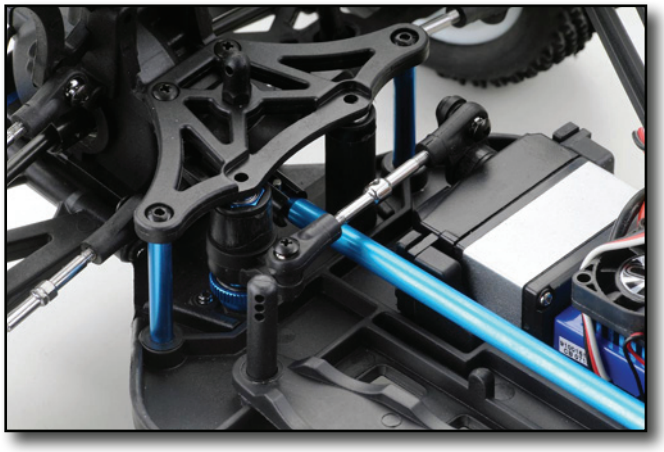
Fahrtenregler

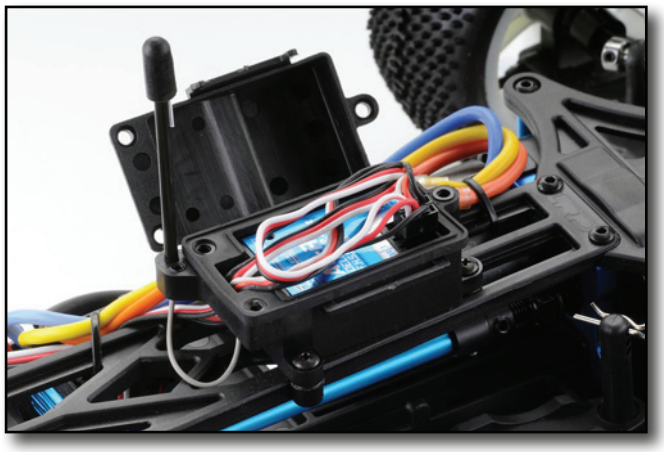
Auch der Regler wurde angepasst, nunmehr findet man zwischen Motor und Lenkservo den LRP Spin RTR brushless Fahrtenregler vor.
Es handelt sich um ein sensorgesteuertes System, der Regler verfügt über zahlreiche Einstellmöglichkeiten: 5 Powerprogramm Profile, Boost „0“ Modus, wenn gewünscht, LiPo Cut-Off und Auto Brake Einstellung sind nur einige davon.

Der Regler verfügt über ein getaktetes BEC und der Einsatz von 2-4S LiPo´s ist mit ihm möglich, wobei in dieser Fahrzeugklasse und bei diesem Modell nur 2S LiPo´s zum Einsatz kommen können.
Powerkondensator und Ein/Aus-Schalter sind im Gehäuse integriert und ein Lüfter ist bereits 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 aktuelle Lenkservo, es handelt sich hier nun um das aktuelle R-7103 WP zum Einsatz.





Neben der Wasserdichtigkeit verfügt es außerdem noch über ein Teil Alugehäuse. Der linksseitig in der Lenkung eingebaute Servosaver stellt sicher, dass keine Überlastung erfolgen kann und das Servo lange lebt.

Fernsteuerung

Die bei so gut wie allen RTR-Sets von LRP beigefügte Fernsteuerung A2 STX pro muss nicht mehr extra erwähnt werden. Sie dürfte sich mittlerweile in unzähligen RC Car Fahrer Händen befinden.
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 wassergeschützt in einer entsprechenden kleinen Empfängerbox untergebracht ist, welche sich auf dem Oberdeck in Fahrzeugmitte befindet.

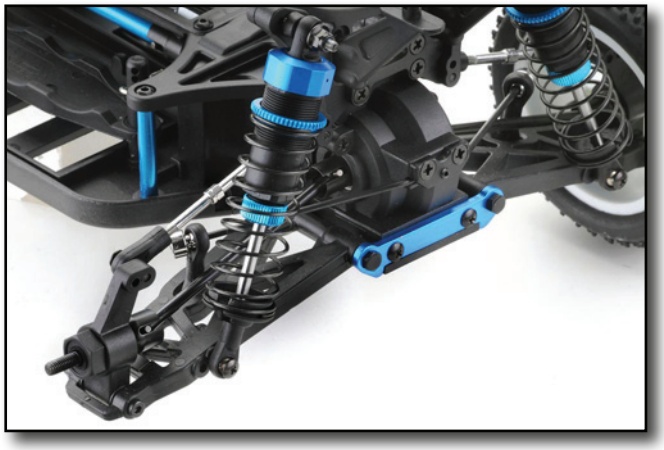
Inbetriebnahme

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 erfahrenere 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 3800er Lipo mit dem Bordnetz verbunden hat, kann´s losgehen.
Man sollte zunächst einmal gemächlich beginnen, schauen ob alles stimmt und korrekt aufeinander eingestellt ist, was bekanntlich bei RTR´s von LRP meistens der Fall ist. Auch für kurze Feineinstellungen und die Gewöhnung ans Auto ist jetzt der richtige Zeitpunkt.

Praxis und Fazit

Auf Asphalt und auch auf relativ festen sonstigen Untergründen ist der Vortrieb beachtlich. Der BX braucht sich mit dieser



Motor/Regler Bestückung nicht hinter irgend einem seiner Mitbewerber verstecken.
Auch auf losem oder sandigem Untergrund und auch bei Sprüngen bleibt der BX stets im grünen Bereich und der Fahrer kann entspannt bleiben.
Man gewinnt den Eindruck, dass hier auch eine noch stärkere Motorisierung durchaus möglich wäre, ohne das Fahrzeug zu überlasten.

Was auffiel, war die Tatsache, dass sich trotz der dicht abschließenden Karosse etwas Sand im Innenraum abgelagert hatte. Dieser ist vermutlich durch die sechs Akkuslots in der Chassisplatte eingedrungen. Da diese im LiPo Zeitalter ein nicht mehr benötigtes Relikt aus grauer Vorzeit darstellen, sollte man sie daher einfach von unten mit Panzerband zukleben, dann bleibt´s auch sauber im Innenraum.

Für einen Kaufpreis von ungefähr 250,- Euro erhält man viel Fahrspaß, sowohl für den Beginner als auch für fortgeschrittene Fahrer.
Defekte und Verschleiß dürften sich bei entsprechender Fahrweise im Rahmen halten, Ersatzteile gibt es beim LRP Händler um die Ecke. Der Blast 2 BX kann ohne Einschränkungen empfohlen werden.

Bericht: „Axel Linther“
Fotos: Klaus-D. Nowack

Querschnitt LRP S10 Blast 2 BX

- Klasse: 1:10 Elektro Off Road 4WD
- Wannenchassis mit 4WD Kardanantrieb und Rutschkupplung
- 4 BigBore Öldruckstoßdämpfer mit Rändelmuttern
- Komplett wasserdichte Elektronik
- Brushless Set mit 4300 kv, sensorgesteuert
- Aufgeklebte VTEC Highgrip Reifen mit MiniPin Profil

Technische Daten
- Länge: 390 mm, Breite: 245 mm
- Höhe: 145 mm, Radstand: 287 mm
- Reifendurchmesser: 80 mm
- Spurweite vorne 210 mm, hinten 205 mm
- Gewicht: ca. 1500 Gramm