

HPI RS4 Sport3 BMW M3 E30

"Orange is the colour ..."

Bereits zur Nürnberger Messe 2015 konnte man auf der Website von HPI die Ankündigung eines neuen Modells in der RS4 Serie finden:



Seit dem Sommer ist der RS4 Sport3 auch in Europa lieferbar - das Testmodell wurde uns freundlicher Weise von [LRP](#), der Generalvertretung von HPI zum Test zur Verfügung gestellt.



Die Verpackung zeigt die von HPI schon gewohnte tolle Aufmachung mit super Bildern und jeder Menge Information auf den Seitenflächen der Schachtel.



Natürlich ist auch das Modell selbst ein Schmuckstück, auch wenn es erst etwas mühsam aus der Box befreit werden muss.



Auch die Anleitung hat die hohe Qualität, die man von HPI Produkten gewöhnt ist, die Erklärungen sind zwar mehrsprachig, aber hilfreich, die Bilder - vor allem im Serviceteil - informativ.



Die Bezeichnung RTR Paket ist in diesem Fall absolut richtig; es ist wirklich alles dabei, was für den Betrieb benötigt wird:

- > das fertig aufgebaute Modell mit eingebauter Elektronik und lackierter und beklebter Karosserie
- > ein 2,4 GHz Sender mit den für den Betrieb notwendigen 4 Mignon Batterien
- > ein 6-zelliger NiMH Akku mit 2000 mAh und
- > ein Steckerlader mit austauschbaren Aufsätzen für den "internationalen" Einsatz.



Die Form des 2-Kanal Senders ist zwar etwas ungewöhnlich, aber wie man auch der Anleitung entnehmen kann, sind alle wichtigen Einstellungen möglich:

- > 2 Schalter für Servo Reverse
- > Trimmregler für Lenkung und Vorwärts/Rückwärts

- > ein Drehregler für Dual Rate (Lenkwegbegrenzung)
- > eine LED für die Batterieanzeige
- > und natürlich Lenkrad und Gashebel.



Ebenfalls ungewöhnlich ist der Deckel für das Batteriefach, der an der Rückseite des Handgriffs nach unten zu schieben ist. Aber wenn man die Anleitung aufmerksam liest, muss man nicht lange suchen



Nach dem Abnehmen der Karosserie kommt das stabile Wannenchassis aus Kunststoff ans Licht. Und man sieht auch schnell, erkennbar am längs liegenden Motor, dass es sich um ein 4WD Modell mit Kardantrieb handelt.

Die Kardanwelle, die Differentiale und das Getriebe sind aber komplett gekapselt.
Beim Einsatz auf dem Parkplatz - aber nicht nur dort - können kleine Steinchen und Staub also dem Antriebsstrang nichts anhaben!



Der Motor, ein Firestorm 15T brushed, ist auf einem sehr cleveren und robusten Exzenter aus Aluminium montiert, mit dem das Getriebespiel eingestellt werden kann. Zusätzlich ist damit auch eine gute Wärmeableitung garantiert.





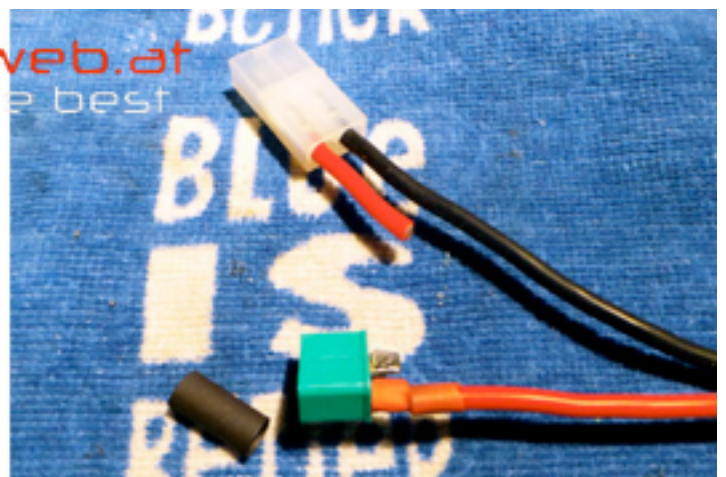
An Vorder- und Hinterachse sind ölgefüllte Gewindedämpfer montiert, die Spurstangen und die oberen Querlenker sind nicht einstellbar, aber das verhindert auch falsche Einstellungen beim Set Up.

Der Austausch gegen Links-/Rechtsgewinde ist nicht schwierig > Mehr dazu im zweiten Teil des Testberichts.

Die Reifen sind relativ weiche Profilreifen, die auf verschiedenem Untergrund gute Haftung bieten sollten. Auch hier ist der Austausch kein Problem, die weit verbreiteten Sechskantmitnehmer entsprechen dem üblichen Standard.

Anzumerken ist aber, dass die Felgen schon sehr cool ausschauen - man sollte also vielleicht doch etwas mehr Abstand zu den Fahrbahnbegrenzungen halten.

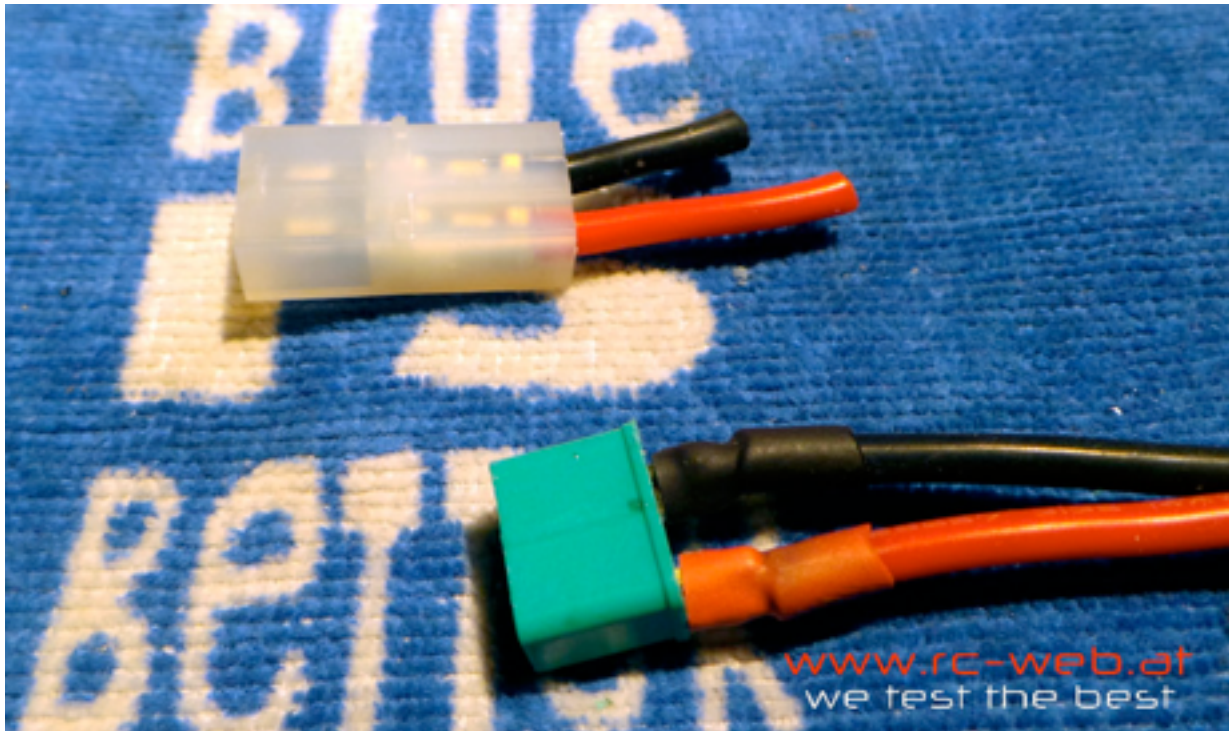
Mit den ebenfalls - und leider immer noch - weit verbreiteten Tamiya Stecken kann ich mich



allerdings nicht anfreunden, daher wurde kurz entschlossen zum Seitenschneider und zum LötKolben gegriffen und gegen T-Stecker getauscht, die ebenfalls verpolungssicher sind.

Bitte unbedingt beachten! Immer nur ein Kabel abschneiden, abisolieren, an den neuen Stecker löten, mit Schrumpfschlauch isolieren und dann erst den anderen Pol durchschneiden.

Dem Regler würde zwar nicht viel passieren, aber beim Akku kann das zumindest zu Funkenflug führen und das Werkzeug beschädigen - wenn es der Akku überlebt. Bei 2s LiPo Akkus besteht sogar Brandgefahr!!



Wie man auf dem Bild erkennen kann, war der Tausch erfolgreich. Ebenfalls zu erkennen ist, dass der Pluspol am querstehenden Stift liegt - wenn man sich daran hält ist auch das "Ausborgen" von Akkus kein Problem.



Trotzdem sollte man vor dem Anstecken immer auf die richtige Polung achten, elektronische Regler sind sehr empfindlich gegen Falschpolung (das ist auch kein Garantiefall)!



Mit der wieder aufgesetzten Karosserie ist der BMW dann fahrbereit - und schaut einfach toll aus! Und das nicht nur für BMW-Fans!



Auf dem blauen Teppich der FCA-Rennstrecke auf der Modellbau Messe Wien konnte der Sport3 dann einige eindrucksvolle Runden drehen und auch Interessenten anlocken, die natürlich wissen wollten, um welches Modell es sich handelt, was es kostet und wie schnell es ist. Die letzte Frage versuche ich immer eher ausweichend zu beantworten, die Frage nach dem Preis ist mit "... ist um etwa € 330,- im guten Fachhandel zu finden" leichter zu beantworten.



Und als kleines Zuckerl für Österreich:
Der beiliegende Gutschein kann auch für einen Gratisstart bei einem [FCA Rennen](#) eingelöst werden, da die Rookie Challenge nicht immer zustande kommt.

(cc)2015, paul

Testbericht Teil 2: HPI RS4 Sport3 BMW M3 E30

Tuning - stufenweise

Stufe 1 > LRP-HPI Rookie Challenge und FCA TW Hobby:

Wenn man den neuen Sport3 von [HPI](#) nicht nur über den Parkplatz jagen, sondern auch an dem einen oder anderen Rennen teilnehmen möchte, kommt man um Tuning - auch zur Anpassung an das jeweils geltende Reglement - nicht herum.



Die ersten Testfahrten auf der Modellbau Messe Wien haben zwar gezeigt, dass man auch mit dem Motor aus dem Baukasten "den Teppich aufreissen" kann, aber damit passt der BMW gerade einmal in die Klasse [TW Hobby beim Fun Cup Austria](#). Und das auch nur beim ersten Mal ...



Für weitere Teilnahme an Rennen in dieser Klasse ist zumindest die Übersetzung anzupassen > das geht mit dem Hauptzahnrad für den [Sport3 Flux](#) (#113706 mit 66 Zähnen) und einem Ritzel mit 34 Zähnen recht einfach und ergibt eine Gesamtübersetzung von 6:1.



Um mehr Einstellmöglichkeiten beim Set Up zu bekommen - die Tipps dazu bekommt man gerne von den besseren Fahrern während des Trainings oder in der Drivers Clinic - sollten auch die Spurstangen und die oberen Querlenker auf Links-/Rechtsgewinde getauscht werden. Dazu braucht man einen Satz Kugelköpfe und 3x 2 Turnbuckle 3x24 mm ([HPI #61246](http://www.rc-web.at)).



Im eingebauten Zustand schaut das dann (an der Vorderachse) so aus. Damit ist der Sturz an beiden Achsen und die Vorspur an der Vorderachse einstellbar - schon einmal ein deutlicher Vorteil bei der Abstimmung auf die jeweilige Strecke und die eigenen Vorlieben beim Fahrverhalten.



Für die Rookie Klasse in der LRP-HPI Challenge und TW Hobby beim FCA ist der Tausch auf den bewährten LRP S10 BlastTC Motor (#120995) notwendig.

Stufe 2 > LRP-HPI Classic Challenge:

Aber damit ist noch lange nicht Schluss! Die Umrüstung auf ein brushless System kostet zwar etwas mehr Taschengeld, ist es aber auch wert! Der brushless Motor ist weitgehend wartungsfrei, der Regler in den meisten Fällen programmierbar und damit auf individuelle Bedürfnisse einstellbar und mehr Power hat man auch.



Der LRP X20 Stock Spec 17.5T hat sich schon mehr oder weniger als DER Motor für 17.5T Klassen (#50854) etabliert und kann nicht nur in der LRP-HPI Challenge in den Klassen Classic und 17.5T eingesetzt werden, sondern auch in der TW Hobby und TW Racing, des FCA, der 17.5T Klasse in der Sweep Challenge usw.



Für die kommende Rennsaison - das nächste Hallenrennen des Fun Cup findet Anfang Januar 2016 statt - wurde ein LRP Spin Pro 80250) als sehr preiswerter brushless Regler vorgesehen, da beim FCA - wie in vielen anderen Rennserien - nur 0-Boost Regler erlaubt sind.

Stufe 3 > LRP-HPI TW 17.5 Challenge und FCA TW Hobby brushless:

Zur Anpassung an das vorgeschriebene Übersetzungslimit von 4,5:1 sind ein paar Eingriffe ins Getriebe notwendig, die recht heftig ausschauen.



Der Austausch des Hauptzahnrades aus dem RTR-Kit (mit 74 Zähnen) gegen eines mit 66 Zähnen (wie oben bereits beschrieben), gestaltet sich relativ einfach. Die Kardanwelle kann nach Aushängen der Lenkung (2 Scharuben!) durch die praktische Abdeckung an der Unterseite entnommen werden und dann ist der Tausch eine Angelegenheit von ein paar Minuten.



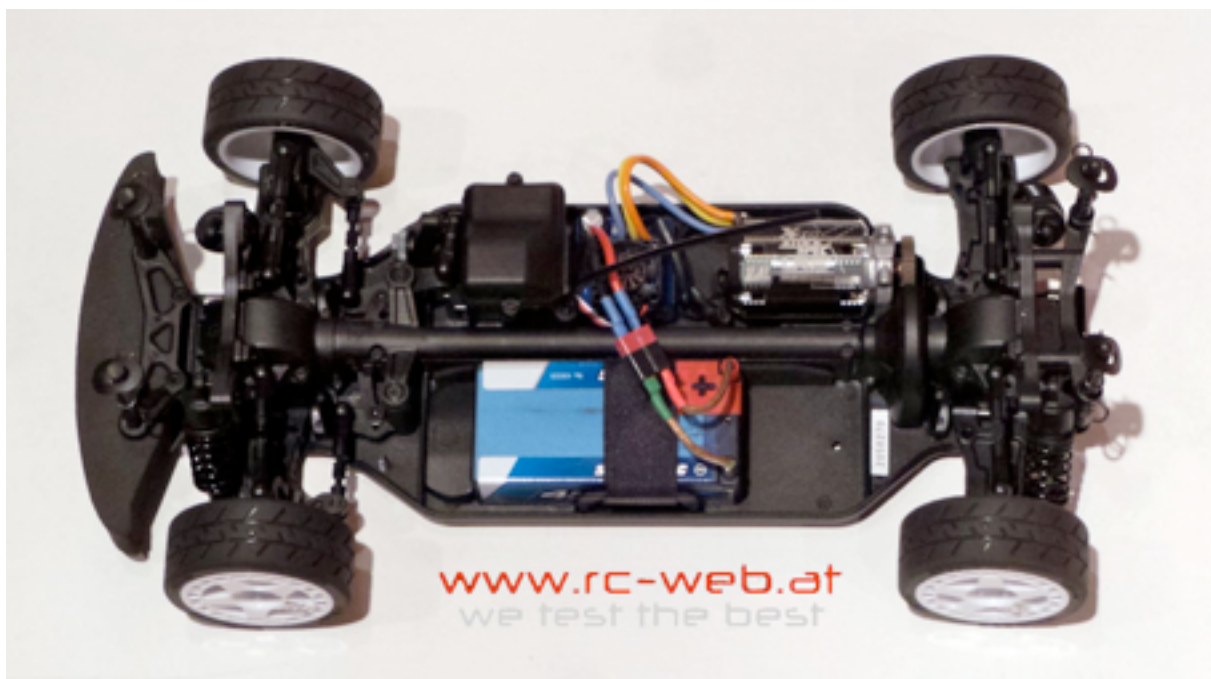
Es ist aber auch der Tausch des Ritzels gegen eines mit 45 Zähnen (das nicht ganz leicht zu bekommen ist) notwendig. Es schaut jedenfalls schon recht ungewöhnlich aus, er derart riesiges Ritzel in einem Tourenwagen zu sehen, lässt sich aber durch die innere Übersetzung des Kardantriebs (40:13) leicht erklären).



Zwar ist da schon etwas mehr Fingerspitzengefühl gefordert, denn das Ritzel passt zwar gerade noch so, dass ich das Getriebeispiel korrekt einstellen lässt Aber die clevere Motorhalterung lässt sich gut verstellen und ist auch bei so ungewöhnlichen Einstellungen stabil und präzise.



Nur die Abdeckung für das Getriebe passt beim besten Willen nicht mehr - dazu müsste man zu einem deutlich kleineren Hauptzahnrad greifen (aber das habe ich noch nicht auftreiben können).



Zu guter Letzt ist dann noch der RTR-Akku gegen einen 2s LiPo (LRP Super Shorty mit 2600 mAh) getauscht worden ...

... jetzt muss nur mehr die Halle ihre Tore öffnen, dann kann's los gehen!

Wenn dann mein Fahrkönnen mit dem tollen Aussehen des BMW mithält, könnte es eine - weitere - Überraschung bei den Kollegen geben

(cc) 2015, paul

Link zum Fun Cup Austria > www.rc-web.at / FCA-Forum

Link zur LRP-HPI Challenge > www.lrp.cc/de/challenges