

Ken Blocks Allradfiesta im neuen Look



Text und Fotos:
Frank Jaksties

RALLYE-STREIFEN

Allrounder sind meist die ideale Wahl für Unentschlossene. Das gilt für viele Lebensbereiche. In diesem Fall geht es dabei um ein Rallyefahrzeug. Nicht irgendeines, sondern Ken Blocks aktuelles, in digitalem Zebra-Look gehaltenes Ford Fiesta Hoon-Vehicle. Mit diesen vielseitigen RC-Fahrzeugen macht es besonderen Spaß, verschiedene Rennstrecken unsicher zu machen. Ganz egal ob Asphalt, Lehm, Wald, Schotter oder Schnee, diese Art von RC-Car fühlt sich überall wohl. Ausgestattet mit langen Federwegen und Multiterrain-Reifen trifft das auch auf den HPI WR8 Flux Ford Fiesta zu.



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE



Der Flux Vapor Pro Fahrregler verkraftet bis zu 3s-LiPos. Gepaart mit dem 4.000-kv-Brushlessmotor wird der Fiesta zur Rakete



Beim Fahrwerk setzt HPI auf einstellbare Spurstangen. Der Sturz ist allerdings nicht variabel



Neue Felgen gehören zum Standard bei aktuellen Ken Block Gymkhana-Boliden. Angedeutete Coolingdiscs werben die Fifteen52-Felgen nochmals auf



Das Scale-Chassis im Maßstab 1:8 ist vollgestopft mit aktueller Technik. Trotzdem wirkt es aufgeräumt und alle Kabel sind sauber verlegt



Der perfekte Energieriegel von HPI kommt aus der Plasma Serie und stellt mit seinen drei Zellen 11,1 Volt Nennspannung zur Verfügung



Das HPI SF10W-Lenkservo ist locker in der Lage, die kleinen Räder in jeder Situation in die richtige Richtung zu dirigieren. Zudem ist es wasserdicht



Hochstromstecker in Form von T-Kontakten sichern den hohen Stromfluss bei 3s-Betrieb

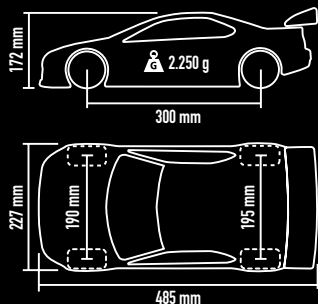
CAR CHECK

HPI WR8 Flux LRP electronic

Klasse: Elektro-Onroad 1:8
Fachhandelspreis: ab 440,— Euro
Bezug: Fachhandel

Technik: Allradantrieb, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, Drei Kegelraddifferenziale, Stabilisatoren vorne und hinten

Benötigte Teile: Vier Mignonzellen, Fahrakku, Ladegerät

Erfahrungslevel:

Der Vektor Brushlessmotor mit 4.000 Umdrehungen pro Minute und Volt wird in einem exzentrischen Motorhalter fixiert. Das Ritzespiel lässt sich so spielend leicht perfekt einstellen



„Egal ob Schotter oder Asphalt – dank weicher Reifen und Brushlessantrieb kommt der WR8 Flux überall in Fahrt“

Offroad-Setup

Das wasserdichte Lenkservo ist in Sachen Stellkraft und Geschwindigkeit ausreichend dimensioniert, sofern man keine Rennen mit dem Modell fahren will. Für den Bash-Einsatz ist es allemal bestens geeignet. Die Kunststoffstoßdämpfer sind wie gewohnt mit relativ weichen Federn bestückt. Für den Offroadeinsatz ist das optimal, aber auf Asphalt kann man hier leider immer noch nicht auf härtere Tuningfedern hoffen. Hier sollte HPI nachbessern. Lediglich das Dämpferöl kann man als Tuningoption für die Straße zähflüssiger wählen.

Wenn man den Fiesta mit 3s befeuert auf der Straße fahren will, sollte man in die Dämpfer ein Öl der Viskosität 80-WT, oder lieber gleich 100-WT einfüllen, damit sich der Bolide nicht zu sehr aufschauelt. Sonst bringen auch die verbauten Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse nicht wirklich. Auch wenn die Reifen auf hartem Untergrund sehr gute Haftung haben, kann man den Ford mit ausreichender Leistung schon mal quer um die Kurve zirkeln. Ein beherzter Zug am Gashahn lässt das Heck angenehm kontrolliert ausbrechen.

Günstige Alternative

Wer mit so viel Leistung unterwegs ist, sollte sich nicht wundern, wenn die Reifen nach nicht mal einer Betriebsstunde das Zeitliche segnen. Original-Ersatz ist zwar relativ teuer, aber wer genau schaut, findet im LRP-Programm VTEC-Straßenreifen für 1:10er-Offroad-Buggys (LRP Nr.: 65581). Diese sind erheblich günstiger gegenüber den Originalen und weisen zudem exzellenten Grip auf. Das bei 3s-Betrieb auf-

tretende Ballooning der Gymkhana-Reifen ist bei den LRP VTEC-Pneus auch nicht zu beobachten. So lässt es sich gleich viel entspannter um den Kurs heizen.

Wer noch mehr am Fahrwerk seines HPI WR8 Flux einstellen und es haltbarer machen möchte, findet im Zubehörprogramm von HPI einiges an Tuningmöglichkeiten. Zuerst empfiehlt es sich, die Sturzstreben durch einstellbare Pendants auszutauschen. Haltbarere Fahrwerksteile gibt es in Form von C-Hubs und Lenkhebeln aus Aluminium. Ebenso lässt sich die Steifigkeit des Chassis durch den Einsatz von Chassisstreben und der vorderen, oberen Halteplatte aus Aluminium erhöhen. Wer seinen WR8 Flux so ausstattet, hat ein RC-Car, das ohne großen Wartungsaufwand einige Betriebsstunden durchhält. Ausfälle sollten hier eher selten sein.

Auffangbehälter

Schotter ist ebenfalls ein beliebtes Ausflugsziel des WR8 Flux. Obwohl die Reifen und ihr Profil eher für staubigen Asphalt ausgelegt sind, hat man mit dem Wagen auch auf losem Untergrund erstaunlich viel Kontrolle. Es geht zwar relativ schnell in den Drift, aber dieser ist vorhersehbar und gut zu kontrollieren. Das weiche Fahrwerk sorgt dabei stets für ein gutmütiges Fahrverhalten. Einziger Nachteil ist hier die Karosserie. Sie wirkt wie ein Schotterauffangbehälter. Es empfiehlt sich, den Wagen regelmäßig auf den Kopf zu drehen, zu schütteln und so die eingesammelten Steinchen wieder in die Natur zu entlassen. Das tut dem Spaßfaktor des WR8 Flux allerdings keinen Abbruch. Im Gegenteil, das Geräusch des aufwirbelnden Schotters treibt einem ein fettes Grinsen ins Gesicht. <<<<<

MEIN FAZIT

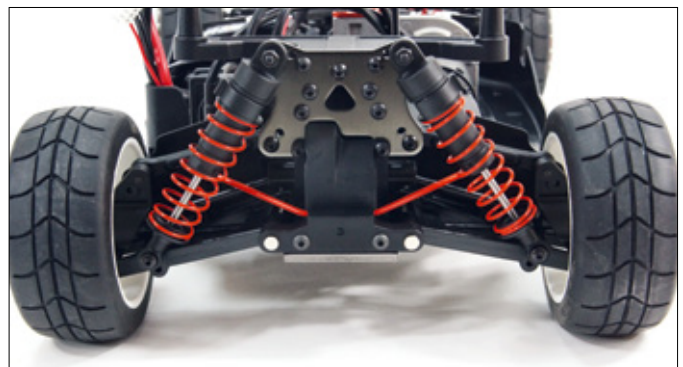


Der HPI WR8 Flux in der aktuellen Digital Zebra Ken Block-Edition ist ein RTR-Modell besonderer Art. Das bewährte, kraftvolle Chassis mit permanentem Allradantrieb macht dem Fiesta ordentlich Beine. Mit ein paar kleinen Eingriffen ins Fahrwerkssetup sind mit ihm nicht nur klassische Drifts wie beim echten Gymkhana, sondern auch gute Rundenzeiten auf der Rundstrecke möglich.

Frank Jaksties
Fachredaktion CARS & Details

Bewährter Brushlessantrieb
Detailgetreue Karosserie
Viel Fahrspaß

Kunststoffteile zu hart



Für ein Onroad-Chassis unüblich sind die großen Federwege

BORN TO WIN



Hot Bodies D8'15 in der Ty Tessmann-Edition

Text und Fotos:
Patrick Garbi

„Never change a winning system“ – dieser ermahnende Slogan passt zur Erfolgsgeschichte des Wettbewerbsbuggys von HB wie das Tüpfelchen zum i. Die D8-Plattform profitierte dabei stets von einer kontinuierlichen Weiterentwicklung ohne Experimente. Der Gewinn der Weltmeisterschaft 2008/2009, zwei weitere Vize-Weltmeistertitel und der wiederholte Sieg bei der Weltmeisterschaft 2014 in Sizilien belegen die Leistungsfähigkeit des 1:8er-Offroad-Chassis.



Um es vorweg zu nehmen: Mit dem D8'15 haben Chefentwickler Torrance Deguzman und sein Team den bislang größten Schritt in Bezug auf die Entwicklung des allradgetriebenen Nitro-Buggys gewagt. Das Besondere dabei ist, dass der „Neue“ nicht nur von den Tests und Erfahrungen der international agierenden Teamfahrer profitiert, sondern quasi zu hundert Prozent dem Chassis entspricht, mit dem Ty Tessmann die letzte Weltmeisterschaft gewinnen konnte. Dennoch versucht der D8'15 seine gute Herkunft nicht zu verstecken. Es ist und bleibt ein D8 und das ist auch gut so.

Black is beautiful

Ebenso wie beim D8'12, seinem unmittelbarer Vorgänger, dominiert auch beim D8'15 die Farbe Schwarz, während ein paar wenige orangefarbene eloxierte Aluminiumteile für den aktuellen Hot Bodies-Look sorgen. Die Grundlage bildet das um etwa

einen Zentimeter verlängerte, 3 Millimeter dicke 7075er-Aluchassis, das auf der Innenseite aus Gewichtsgründen großflächig ausgefräst wurde. Auf der Unterseite präsentieren sich erstaunlich wenige Bohrungen, während die sogenannte Skid Plate unter der Hinterachse beibehalten wurde. Sie soll den stark beanspruchten Teils des Chassis vor zu hoher Abnutzung schützen. Aufgrund der seitlichen Schmutzabweiser aus Kunststoff wirkt die Bodenplatte breiter als sie tatsächlich ist, als Einheit allerdings bietet sie ausreichend Platz für alle Komponenten.

Einen wesentlichen Teil beansprucht logischerweise der Antriebsstrang des kardangetriebenen Fahrzeugs, der bereits zahlreiche Neuheiten aufweist. Da wären als Erstes die überarbeiteten Getriebegehäuse zu nennen, die im Wesentlichen den neuen Antriebselementen angepasst wurden. Diese bestehen an beiden Achsen aus einem Kegeldifferenzial sowie dem dazugehörigen Triebeling und weisen eine interne Untersetzung von 43 zu 13 Zähnen auf. Während bislang am Ende des Triebelings eine Antriebswelle mit Gelenk – meist eine CVD-Welle – befestigt wurde, kann nun ein klassischer Knochen eingesteckt werden, der nicht nur weniger wiegt, sondern auch die Leichtgängigkeit des Antriebs unterstützt. In Verbindung mit etlichen Lightweight-Parts, wie zum Beispiel den Differenzial-Kegelrädern und -Ausgängen, den Radmitnehmern oder dem ausgefrästen Hauptzahnrad aus



Die Dämpfer wurden einer Überarbeitung unterzogen. Neben den neuen Kolbenplatten und der speziell geformten Membran für den Volumenausgleich ist vor allem die Entlüftungsschraube in der Dämpferkappe zu erwähnen



Eine feststellbare Rändelschraube, die Schaumstoffmanschette als Staubschutz und ein CNC-gefrästes Servo-Saver-Oberteil – viele Neuheiten für eine Komponente

Stahl, konnte die Effizienz des bewährten Antriebsstrangs gesteigert werden. Kleine Manschetten aus Kautschuk, sogenannte Axel-Boots, schützen darüber hinaus die Gelenke der sechs Antriebswellen und erhöhen somit die Zuverlässigkeit.

Endlich getrennt

Durch die Teilung der Lagerböcke des Mitteldifferenzials wurde einem Wunsch zahlreicher Fahrer Rechnung getragen. Somit lässt sich das Center-Diff nun komfortabel, ohne Demontage der kompletten Einheit einschließlich der Bremse einsetzen. Apropos Bremse, während man bislang bei HB auf kräftig dimensionierte Bremsscheiben aus Epoxy vertraute, kommen beim Weltmeisterchassis gelochte Stahlscheiben zum Einsatz, die jeweils von zwei gesinterten Bremsbelägen verzögert werden. In Verbindung mit den neu gestalteten Bremshebeln wurde eine tadellose Einheit geschaffen, die sowohl durch ihre Funktionalität als auch ihre Wartungsfreundlichkeit zu gefallen weiß.

Dies trifft gleichermaßen für den zweigeteilten Motorhalter zu, der eine Montage sowie Demontage des Zweitakters ermöglicht, ohne dass das Zahnflankenspiel zwischen dem Hauptzahnrad und der Kuppelungsglocke aus Stahl, die nun 13 Zähne aufweist,



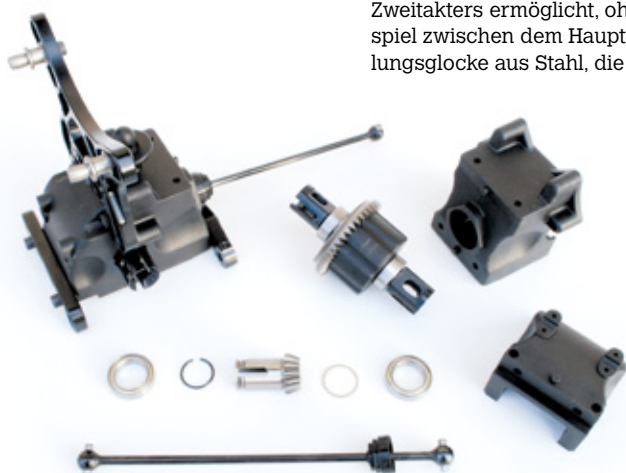
Die Einstellmöglichkeiten der Aufhängung hinten übertreffen sogar die der Vorderachse

jedes Mal justiert werden muss. Neu ist hingegen das Material der klassischen Fliehkraftkupplung, die nun serienmäßig mit drei Backen aus Aluminium bestückt ist, die sich sowohl was die Form der Federn als auch der Beläge angeht, von dem gewohnten Design ein wenig unterscheidet.

Kompakt

Betrachtet man die Radaufhängungen des D8'15, fällt auf, dass die gleichen Schwingen in Monocoque-Bauweise zum Einsatz kommen, die der Konkurrenz bereits beim D8'12 teilweise stutzige Blicke entlockten. Diese zweiteiligen Querlenker, die sich in Bezug auf ihre Steifigkeit durch Austausch der serienmäßigen Kunststoff-Deckplatten gegen solche aus Carbon verändern lassen, gefallen außerdem durch die geschlossene Oberfläche, die Matsch und Dreck nur wenige Möglichkeiten zum Einnisten bietet. Die Befestigung des Stabilisators sowie der Dämpfer mittels eines Stifts aus Aluminium, der in der Schwingen durch eine Madenschraube gesichert wird, ist ebenfalls pfiffig.

Die massiven Schwingen-Halter sind aus hochwertigem Aluminium gefräst und, wie es sich gehört, schwarz eloxiert. Dank des integrierten Buchsen-Systems lässt sich zwar das Rollzentrum



Auch die Getriebegehäuse wurden komplett überarbeitet. Der neue Triebbling dient gleichzeitig als Aufnahme für den Knochen des zentralen Antriebsstrangs, der mit einer Staubschraube bestückt ist



Dank geteilter Lagerböcke lässt sich nun auch das Mitteldifferenzial des D8'15 mit wenigen Handgriffen aus- und einbauen



Zierlich, harmonisch und wettkampferprobt – so sieht die Vorderachse eines Weltmeisters aus

verändern, jedoch sind die Spurbreite beziehungsweise Vorspur der Hinterachse fest vorgegeben. Hier muss der serienmäßige hinten/hinten Halter mit 3 Grad Vorspur zwangsläufig gegen eine der optional erhältlichen Versionen mit einer Abstufung von 0,5 Grad getauscht werden.

Ein weiteres Paradebeispiel für die weltmeisterliche Ausstattung des D8'15 sind die hinteren Radträger sowie die Lenkhebel/C-Hub-Combos vorne, die aus Aluminium gefräst sind und einen sehr guten Eindruck hinterlassen. Abgesehen von



Die neue RC-Box ist nicht nur praktisch und einfach zu demontieren, sie bietet auch viel mehr Platz. Vor allem für den Einbau eines LiPo-Akkus

dem mit einem Laser eingravierten Nachlaufwinkel von 17,5 Grad an den C-Hubs und dem verstellbaren Rollzentrum der Hinterachse mittels Kunststoffbuchsen, sind vor allem die zweiteiligen Lenkhebel sowie Radträger zu berücksichtigen. In beiden Fällen werden die eigentlichen Alu-Komponenten durch Carbon-Plättchen ergänzt, die dank mehrerer Löcher unterschiedliche Montagepositionen für die Spurstangen beziehungsweise die Upper-Link-Strebe der Hinterachse bereitstellen. Die metrischen Kugellager mit Metallkäfig, die im Übrigen im gesamten Antriebsstrang und der Lenkung zum Einsatz kommen, werden unmittelbar in die Radträger gesteckt. Auf Kunststoffbuchsen zur Dämpfung der Vibrationen wurde verzichtet, eigentlich schade.

Die Aufgabe der oberen Schwingen übernehmen Rechts-links-Gewindestangen aus Stahl, die beidseitig an zahlreichen Montagepunkten zwecks

Anzeigen


*** NEW VEHICLES AND OFFICIALLY LICENSED PRODUCTS ***







































GET YOUR REAL OFFICIALLY LICENSED PRODUCTS NOW AT RC4WD.COM

Hacker
Brushless Motors

DRIVE QUALITY

- Brushless-Motoren 1:8 / 1:10
- Fahrtenregler 1:8 / 1:10
- Akkus



www.hacker-carline.de

www.hacker-motor.com

Die äußerst profilierte Karosserie von Proline, hier im Ty Tessmann-Look, verleiht dem Buggy den letzten Schliff



Die multi-variablen Radträger beziehungsweise Lenkhebel sowie Radaufnahmen aus Aluminium zeugen ebenso wie die staubgeschützten CVD-Wellen von den ideenreichen Detailverbesserungen. Die Verarbeitungsqualität ist darüber hinaus erstklassig

lässt sich in Windeseile demontieren. Vor allem aber wurde der Größe moderner Empfängerakkus Rechnung getragen, sodass der Einsatz von LiPo-Packs nun ebenfalls problemlos möglich ist.

Zu den kleinen aber feinen Detailverbesserungen zählt außerdem die Lenkung. Um die Zuverlässigkeit des Systems und das Feeling beim Steuern zu verbessern, ist der obere Teil des Servo-Savers nun aus Aluminium. Außerdem verhindert eine kleine Manschette aus Moosgummi die übermäßige Verschmutzung der Rückstellfeder. Und damit sich die orangefarbene Überwurfmutter zur Justierung der Servosaver-Härte nicht mehr unbeabsichtigt löst, kann diese mit einer Schraube gesichert werden.

Nicht weniger bemerkenswert sind die Änderungen, die hinsichtlich der Aerodynamik umgesetzt

wurden. Gemeinsam mit der Firma Proline, die als Sponsor von Ty Tessmann agiert, wurde dem D8'15 eine neue Karosse spendiert, die sich den Konturen des Chassis bestens anpasst. Mehr noch, selbst der innovative Lexan-Spoiler mit unterschiedlichen Abrisskanten, ebenfalls von Proline, wurde zur serienmäßigen Ausstattung des Buggys gepackt. Die Befestigung des Spoilers übernimmt unterdessen ein ebenfalls neuer Halter, der deutlich leichter und kompakter ist, als die üblichen Modelle. Zwar bietet die neue Variante keine Verstellmöglichkeiten mehr, dafür liegen dem Baukasten aber zwei Modelle mit unterschiedlichen Tiefen bei.

Off the Road

Die Montage des Baukasten-Buggys ist völlig problemlos. Das garantieren nicht nur die tadellose Qualität und Passgenauigkeit aller Teile, sondern

Anzeige

ABSIMA
www.absima.com

CONQUER THE TRAIL



auch die übersichtliche Bauanleitung, deren Texterläuterungen sich in vier unterschiedlichen Sprachen auf das Wichtigste beschränken. Wie bei allen Fahrzeugen, gilt es auch beim D8'15, die passenden Werkzeuge und dem Verwendungszweck angemessene Komponenten zu verwenden. So wurde das Testmodell mit zwei hochwertigen Digitalservos von Futaba sowie einem LiPo-Empfänger-Akku von LRP bestückt, während die Motorisierung des Weltmeisterchassis einem brandneuen LRP ZR.21x Spec3-Motor samt LRP Screamer-Reso-Rohr übertragen wurde.

Nachdem das Chassis gemäß der Bauanleitung montiert und eingestellt war, absolvierte der Motor seine Einlaufphase. Dieses notwendige Übel hat auch seine positiven Seiten. Erstens vermittelt die Prozedur dem Fahrer einen ersten Eindruck zum Fahrverhalten und zum Zweiten dient sie dem Einlaufenlassen des Antriebsstrangs und der Aufhängungen. Entsprechend leichtgängig zeigte sich nach mehreren Tankfüllungen der Antrieb des D8'15, dessen Kugellager ab Werk verhältnismäßig stark gefettet sind. Grundsätzlich war der erste Eindruck sehr positiv. Der Wagen ließ sich präzise steuern, die Bremse war feinfühlig dosierbar und der Tank inklusive schwimmendem Sinterfilter war dicht und bis auf den letzten Tropfen geleert.

Potent

Höchste Zeit also, die Düsenadel langsam im Uhrzeigersinn zu verstellen und dem Rennboliden die Sporen zu geben. Die neuen Aluminium-Backen der Kupplung packten vehement zu und übertrugen die Power des blauen Kraftprotzes unmittelbar auf die Räder. Die hohen Erwartungen wurden nicht enttäuscht. Auch im Racing-Modus zeigte sich das Weltmeisterchassis von dem abwechslungsreichen Streckenverlauf der teils neu gestalteten Bahn des RCR-Peterberg völlig unbeeindruckt. Zwar reagiert der D8'15, ebenso wie sein Vorgänger, äußerst direkt auf Lenkbefehle, allerdings vermittelt das Chassis, sicherlich auch aufgrund des längeren Radstands, einen deutlich gelasseneren Eindruck, was sich speziell am Kurvenausgang durch ein stabileres Heck äußert.

Für sehr rutschige oder staubige Pisten ist dennoch der Vorspurblock mit 3,5 Grad empfehlenswert, den auch die Top-Piloten gelegentlich verbauen. Angesichts der Performance, sowohl auf der Piste als auch bei den Sprüngen, kann man HB eine gute Wahl der serienmäßigen Dämpfer-Feder-Kombination attestieren. Die Chassis-Analyse nach einem kurzweiligen Nachmittag förderte keine Anzeichen auf einen Defekt oder erhöhten Verschleiß zu Tage. Lediglich der Lexan-Spoiler von Proline eignet sich im Grunde nur für Profis, die ihr Auto nie auf das Dach legen. <<<<

MEIN FAZIT



Schön, schnell, stabil – so könnte man den D8'15 beschreiben. Sicherlich sind große Erfolge und Weltmeister-Titel ein tolles Aushängeschild bei einem Modell, doch der D8'15 kann auch in anderen Kategorien punkten. Vor diesem Hintergrund kann man auch den vergleichsweise hohen Preis als angemessen bezeichnen.

Patrick Garbi

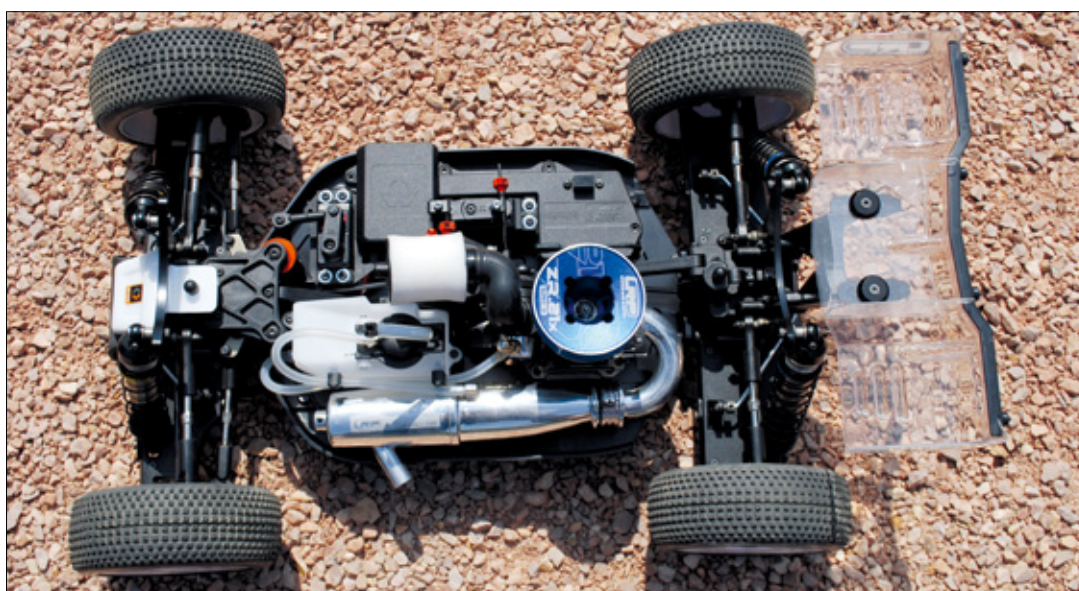
.....
Gute Fahrperformance
Reichhaltige Ausstattung
Viele Einstellmöglichkeiten
Gute Qualität
.....

.....
Empfindlicher Lexanspoiler
.....



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE

Klare Sache – der fahrbereite D8'15 mit transparentem Lexanspoiler der Firma Proline. Motorisiert wurde das Chassis mit einem LRP ZR.21x Spec3-Motor samt LRP Screamer-Reso-Rohr





LRPs neuer Budget- Rennmotor



Text und Fotos:
Patrick Garbi

PREIS-LEISTUNGS-SIEGER

Seit etlichen Jahren betätigt sich LRP electronic nicht nur als Ausrüster elektrobetriebener Modelle. Auch bei den Verbrenner-Fahrzeugen – im Wesentlichen bei Modellen der Sparte Buggy – gehört LRP zu den Premiausrüstern auf internationalem Niveau. Neben dem absoluten Spitzenmodell der Motorenpalette, dem ZZ.21C Ceramic, der sowohl im Ranking der Rennergebnisse als auch den Preislisten vorderste Plätze belegt, bietet LRP einen weiteren Offroad-Motor an, der deutlich günstiger, aber nicht weniger attraktiv erscheint: den ZR.21X Spec.3.

Der Brennraum und der Kühlkopf wurden als eigenständige Bauteile gefertigt. In beiden Fällen sorgen großzügige Bohrungen für ein niedriges Gewicht



Wolframingewichte zum Ausgleich der Unwucht auf dem Plateau sowie das Silikon-Inlay im Ansaugstutzen der Kurbelwelle zeugen vom Wettbewerbscharakter des Buggy-Motors





Der bestens verarbeitete Vergaser ist mit einer recht langen Nadel im Schieber bestückt. Die Venturi Einsätze mit 7 und 6 Millimeter gehören zum Package

Vor wenigen Monaten hat LRP electronic die dritte Entwicklungsstufe des Zweitaktmotors mit der Bezeichnung ZR.21X angekündigt, der nun die Namensendung Spec.3 trägt. Der Wettbewerbsmotor, der vor allem für das attraktive Preis-Leistungs-Verhältnis und seinen geringen Spritverbrauch geschätzt wird, soll dank neuer Komponenten beziehungsweise Materialien die Betriebskosten und den Verbrauch nochmals senken. Optisch unterscheidet sich der auffallend gut verarbeitete Motor von den Vorgängermodellen vor allem durch die Größe und Form des neuen Kühlkopfs, der Mittels zahlreicher Bohrungen leichter gemacht werden konnte.

Begutachtung

Der neue Schiebervergaser wurde zum Gehäuse hin wärmeisoliert, außerdem kann zwischen zwei unterschiedlichen Vergasereinsätzen aus Aluminium mit einem Durchmesser von 6 und 7 Millimeter gewählt werden. Im Inneren des mattschwarzen Gehäuses sind in erster Linie die gewichtsreduzierte und gewuchtete Kurbelwelle mit Silikoneinlage sowie die völlig neue Laufgarnitur mit fünf Einlass- und drei Auslass-Kanälen zu erwähnen. Darüber hinaus konnte die Leistung aufgrund eines leichteren Kolbens und

TECHNISCHE DATEN	
Kanäle: 5+3	Maximale Drehzahl: 39.800 U/min
	Hubraum: 3,49 cm³
Leistung: 2,82 PS	Preis: 349,99 Euro
	Bezug: Fachhandel



Der Motor in Einzelteilen

eines leichteren Pleuels gesteigert werden, während der optimierte Brennraum für eine effizientere Verbrennung des Brennstoff-Luftgemischs sorgt.

Der ZR.21X Spec.3 Motor wird inklusive zwei Vergasereinsätzen, Messingkonus, einer Auslassdichtung sowie einer LRP WT3-Glühkerze geliefert. Der Test im D8'15 von Hot Bodies (siehe ebenfalls diese Ausgabe) verlief ohne Probleme. Sowohl während der Einlaufphase als auch im Rennbetrieb überzeugte der Motor in Kombination mit einem Screamer-Reso-Rohr von LRP electronic durch ein sauberes Standgasverhalten und einen leicht einzustellenden Vergaser.

Kraftpaket

Was man dem Motor auf keinen Fall vorwerfen kann, ist mangelnde Power – im Gegenteil. Sowohl unten herum als auch bei hohen Drehzahlen strotzt der ZR.21X Spec.3 nur so vor Leistung, was allerdings auch eine gewisse Feinfühligkeit vermissen lässt. Aus diesem Grund ist eine Kupplungsglocke mit einem Zahn mehr als gewöhnlich durchaus in Erwägung zu ziehen, um eine etwas gleichmäßigere Leistungsentfaltung zu ermöglichen. Das Beste aber ist der recht geringe Verbrauch des Motors, der eine Zehn-Minuten-Stopp-Strategie im Wettbewerb zur Realität werden lässt. <<<<



Runde Sache – die Güte der Laufgarnitur bestätigt den positiven Eindruck der restlichen Komponenten



Der Praxistest erfolgte in einem HB D815-Buggy. Den Testbericht dazu gibt es ebenfalls in dieser Ausgabe

MEIN FAZIT

Der ZR.21X Spec.3 ist ein guter, wetterbewerbsorientierter Buggymotor, der sich für Hobby- beziehungsweise Freizeitfahrer ebenso eignet wie für Racer. Erst recht, wenn pure Leistung gefragt ist.

Patrick Garbi

Viel Kraft

Sehr gute Verarbeitung

Geringer Spritverbrauch

Leistung nicht ideal dosierbar

+

-