

# DIE NEUE MITTE

## Sanwas RC-Anlage für alle Fälle

Die Art und Weise, mit der die Marke Sanwa das Feld auf dem RC-Car-Markt in den letzten Jahren von hinten aufgerollt hat, verdient durchaus das Attribut bemerkenswert. Speziell im Bereich der Mittelklasse sorgten die MT-4 sowie die MT-4S für Furore und eroberten die Marktanteile im Sturm. Mit der MT-S präsentiert man jetzt eine weitere Anlage im mittleren Preissegment, mit der man die Herzen der Modellbauer erobern möchte.

Zugegeben, bei der derzeitigen Vormachtstellung der zwei MT-Varianten war nicht unbedingt damit zu rechnen, dass Sanwa sein Produktspektrum in dieser Sparte erweitern würde. Nimmt man die aktuellen Marktpreise der MT-4 und der MT-4S als Maßstab, dann reiht sich die MT-S exakt zwischen ihren zwei älteren Schwestern ein.

### Viel Neues

Hardwareseitig präsentiert sie sich gegenüber beiden etwas abgespeckt. So stehen ihr im Bereich des griffigen Moosgummi-Lenkrads lediglich drei statt vier Trimmshalter zur Verfügung. Für die meisten Interessenten vermutlich kein allzu großer Verlust. Deutlich schwerer wiegt da schon der Verzicht auf die bekannten, austauschbaren Griffschalen aus Gummi. Bei der MT-S gibt's nur einen schnöden, fest integrierten Griffbereich aus Kunststoff, auf dem schwitzende Finger im Sommer kaum optimalen Halt finden dürften.

Auch in Sachen Bedienung hat sich etwas getan: Statt des bekannten Scrollrads zum Aufrufen und Abspulen der unterschiedlichen Menüs setzt Sanwa bei der MT-S auf die drei Tasten Aufwärts, Abwärts und Enter. Ob dies ebenfalls eine Rationalisierungsmaßnahme oder den Anfang eines neuen Konzepts darstellt, werden kommende Generationen von Sanwa-Fernsteuerungen zeigen müssen. In der Praxis lässt sich mit den drei genannten Tasten sowie dem dazugehörigen Zurück-Knopf sauber durch die Menüs navigieren und Einstellungen vornehmen.

Und dort gibt es einiges zu erledigen, denn der Funktionsumfang der MT-S ist schlichtweg riesig. Ganz gleich, ob Crawler, Buggy oder Monstertruck – für sie alle hält der Sender die benötigten Parameter bereit. Die Verteilung in den Menüs hat ebenfalls eine gründliche Überarbeitung erfahren: Vom Hauptmenü geht es per Enter-Druck in die Übersicht von insgesamt sechs zentralen Untermenüs. Hier steht die Entscheidung an, auf welche Bereiche zugegriffen werden soll. Einer von ihnen ist die Telemetrie, denn auch diese Funktion hat

Text und Fotos:  
Oliver Tonn





Rund um das griffige Lenkrad wurden insgesamt drei Trimmschalter platziert, mit denen direkt auf Funktionen zugriffen werden kann. Welche Funktionen das sind, lässt sich frei festlegen

weitreichenden Einzug in die neue Sanwa gehalten. Mit der passenden Zusatzhardware lassen sich diverse Daten wie Motordrehzahl, Temperatur und Akkuspannung erfassen.

### Dreingaben

Beim Zubehör zeigt sich der Lieferumfang der MT-S eher spartanisch. Wirklich nennenswert ist neben der gut verständlichen deutschen Bedienungsanleitung eigentlich nur der dazugehörige 2,4-Gigahertz-Empfänger. Erhältlich sind zwei Varianten: ein Set mit dem Sanwa RX-461 und dessen erweiterten Telemetrie-Fähigkeiten sowie das hier getestete Paket mit dem kleinen RX-481. Letzterer gehört zur aktuellen Empfängerlinie von Sanwa und moduliert im FH4T-Verfahren. Neben seiner sehr kompakten Baugröße zeichnet ihn vor allem die integrierte Antenne aus. Auf ein nach außen laufendes Kabel wurde dabei gänzlich verzichtet, sodass sich der Empfänger ideal in jedem noch so kleinen Winkel des Modells unterbringen lässt.

Wer sich dazu entschließt, in zusätzliche Sanwa-Komponenten wie Fahrtenregler und einen Empfänger der Baureihe 472 oder 482 zu investieren, der kann mit seiner MT-S die Kerntemperatur von Motor und Regler auf sein Display übertragen lassen und das Reglersetup direkt von der Funke aus vornehmen. Voraussetzung dafür ist Sanwas hauseigenes SSL-Übertragungssystem,



In Sachen Gehäusequalität gibt es nichts auszusetzen. Dass sich der Sender nicht für Linkshänder umbauen lässt, ist allerdings schade

### TECHNISCHE DATEN

#### SANWA MT-S

- Kanäle: 4 • Stromversorgung: 4,8 bis 7,4 V • Modulation: 2,4 GHz, FH 3/FH 4T
- Modellspeicher: 20 • Mitgelieferte Empfänger: RX-481 • Telemetrie: Ja
- Umbau auf Linkshänder: nein • Gewicht: 362 g • Empfohlener Verkaufspreis: 299,99 Euro • Bezug: Fachhandel

Anzeige

# Mache gerade Boxen- stopp

30.09. – 03.10.2016

Leipziger Messegelände

modell-hobby-spiel.de

MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG VON

<small>www.heli-action.de</small>	<small>www.cars-and-details.de</small>	<small>www.trucks-and-details.de</small>	<small>www.rad-und-kette.de</small>	<small>www.modell-aviator.de</small>
<small>www.kite-and-friends.de</small>	<small>www.schiffsmodellmagazin.de</small>	<small>www.teddys-kreativ.de</small>	<small>www.puppen-und-spielzeug.de</small>	



Statt auf ein Scrollrad, setzt die MT-S auf konventionelle Menükнопfe. Eine Lösung, die im Praxistest durchaus überzeugte

das man der MT-S gleich mal mit spendiert hat. Fast schon unnötig zu erwähnen, dass die ultraschnelle SSR-Servotaktung ebenfalls mit an Bord ist.

### In Action

In der Praxis musste die Neue ihre Qualitäten gleich in einem Rennen für Truggys und Buggys im Maßstab 1:8 beweisen. Um den Nachteil der fehlenden Gummigriffschale zu kompensieren, bekam der Sender ein Griffband aus dem Tennissport spendiert. Damit ließ sich die Anlage perfekt auf die gewünschte Handgröße abstimmen. Zeitaufwand: 2 Minuten. Kosten: 2,- Euro. Für die Stromversorgung kam ein 3.000er-LiPo mit 7,4 Volt aus dem Hause LRP zum Einsatz, der sehr gut mit den Anforderungen des Akkufachs klarkommt.

### MEIN FAZIT



Die MT-S sendet deutliche Zeichen in Richtung gehobene Mittelklasse, auch wenn sie vom Hersteller dort eher unten gesehen wird. Das fehlende Griffgummi ist zack-zack per Griffband kompensiert, die drei Trimmknöpfe werden den meisten Fahrern locker reichen und ob Druckknöpfe anstelle eines Scrollrads wirklich einen Nachteil darstellen, ist wohl reine Geschmacksache. Dabei ist es nicht mal so, dass die neue Sanwa nur die Pflicht beherrscht. Auch in Sachen Kür zeigt sie weit mehr, als man von ihr aufgrund ihrer Einstufung erwarten dürfte. Good Job, Sanwa!

Oliver Tonn

Fachredaktion CARS & Details

Großer Funktionsumfang  
Beleuchtetes Display  
Übersichtliche Menüstruktur

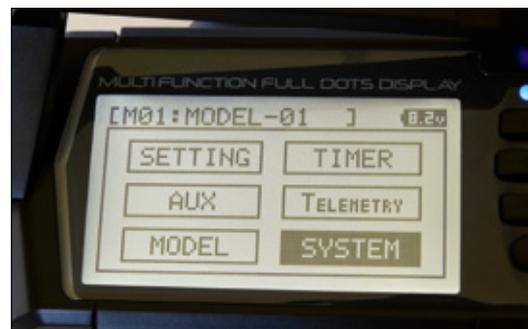
Kein Wechselgriffsystem



Mit einem neuen Gehäuse und Hardware- sowie Softwareänderungen schickt Sanwa die MT-S ins Rennen



Mit zum getesteten Set gehörte auch der fast schon winzige 4-Kanal-Empfänger mit der Bezeichnung RX-481, der auf ein externes Antennenkabel verzichtet



Die Menüstruktur wurde gegenüber der MT-4 und der MT-4S gründlich überarbeitet. Herausgekommen sind eine intuitive Bedienung sowie schnelle Zugriffsmöglichkeiten

Um es gleich vorweg zu nehmen: Die MT-S konnte in allen Belangen überzeugen. Ihr sehr niedriges Gewicht lässt auch bei längeren Rennen keinerlei Müdigkeit aufkommen. In Sachen Performance und Präzision beim Fahren blieben keinerlei Wünsche offen. Nach einigen Minuten der Gewöhnung ließen sich die Modelle wie gewohnt und absolut sicher um die Strecke scheuchen – zumindest solange, wie der Pilot keine Fahrfehler produzierte. Als sehr nützlich erwies sich darüber hinaus das beleuchtete Display, das sowohl im dunklen Schatten, als auch bei direkter Sonneneinstrahlung stets für gute Ablesbarkeit sorgte.

Sanwa deklariert die MT-S als untere Mittelklasse. Schön und gut, aber eigentlich wird ihr diese Einstufung nicht gerecht. So wirft sie die ältere MT-4 problemlos aus dem Rennen und auch die MT-4S hat alle Mühe, sich einen Vorsprung zu sichern. Letztlich bietet sich die MT-S eigentlich fast für jeden an: für Hobbyeinsteiger, die eine Verbesserung zu ihrer RTR-Funke suchen genauso wie für Racer, die es am Wochenende auf der Rennstrecke so richtig krachen lassen. Viel bessere Voraussetzungen für eine weitreichende Verbreitung kann es wohl kaum geben. <<<<



LRPs optional erhältlicher Sender-LiPo stellt die ideale Stromquelle für die MT-S dar



# QUERGÄNGER

## Driften leicht gemacht

Einfach nur geradeausfahren ist doch langweilig. Wirkliche Spannung kommt erst auf, wenn die Reifen durchdrehen und die Karre gekonnt um die Ecken driftet. Dazu braucht man neben etwas Geschick am Sender ein technisch ausgereiftes Modell wie zum Beispiel den HPI RS4 Sport 3 Drift mit Subaru BRZ-Karosserie, der von LRP electronic als Rundumsorglos-Paket ausgeliefert wird.

**Text und Fotos:**  
Tobias Meints

Das aktuelle 1:10er-Onroad-Chassis von HPI trägt den Namen RS4 Sport 3. Erhältlich ist es in Racer- oder Drifter-Auslegung mit unterschiedlichen, stets schicken und detailverliebt gestalteten Karosserien. Da es sich beim Testmodell um ein Drift-Car handelt, hat HPI ihm nicht nur eine Fatlace Subaru BRZ-Karosserie spendiert, sondern auch ordentliche Räder – bestehend aus Replika Yoshihara Design Champion-Felgen in Silber in Kombination mit griffigen Replika Falken Azenis RT615K HPI T-Drift-Pneus. Das gibt einen authentischen Look.

### Schau mal an

Der HPI RS4 Sport 3 Drift Subaru BRZ wird als Ready-to-run-Modell ausgeliefert und kommt daher vollständig aufgebaut aus der Verpackung. Mit dabei sind ein einfacher Pistolensender des Typs TF-11 samt vier Mignonzellen, ein 7,2-Volt-NiMH-Akku mit einer Kapazität von 2.000 Milliamperestunden samt Lader sowie eine ausführlichen Anleitung – wie man es von HPI kennt. Während der Akku mit dem beiliegenden Charger befüllt wird, bleibt genügend Zeit, sich das RS4-Chassis mal genauer anzusehen. Nimmt man den Deckel ab, kommt ein aufgeräumtes Kunststoffwannenchassis

zum Vorschein, das sich durch sein Low-Profile-Layout auszeichnet. Alle Komponenten sind möglichst weit unten platziert, was dem Fahrverhalten des Boliden entgegenkommen dürfte.

Auf den ersten Blick dominiert am Onroader der Werkstoff Kunststoff: sowohl die Chassiswanne als auch der zentral verlaufende Antriebstunnel sowie Querlenker und Lenkgestänge bestehen aus dem schlagzähem Material. Das spart Gewicht und verformte Metallteile nach einem Crash braucht man auch nicht zu befürchten. Während auf der linken Chassisseite der Fahrakku platziert wird – entweder man greift auf den beiliegenden Nickel-Stick zurück oder verwendet einen 2s-LiPo –, befinden sich auf der rechten Seite die elektronischen Komponenten.

### Elektronik

Ab Werk ist der Alu-Motorhalter mit einem 15-Turns-Bürstenmotor in 540er-Baugröße des Typs Firebolt bestückt. Ein SC-3SWP2-Regler steuert den Motor an. HPI gibt dessen Dauerstrom mit 40 Ampere, den Spitzenstrom mit 180 Ampere an. Der Controller verfügt über das Tamiya-Stecksystem zum Anschluss



des Akkus. Hier wäre eine hochstromsichere Lösung wie 3-Millimeter-Goldkontakt, Deans oder XT60 besser gewesen – vor allem, wenn man den RS4 an einem 2s-LiPo betreiben möchte. Umrüsten macht hier auf jeden Fall Sinn. Komplettiert wird die rechte Chassisseite durch eine verschraubte, wasserdichte Empfängerbox, in der sich der RF-11-Empfänger befindet. Letzterer ist ab Werk an den Pistolensender gebunden.

Die RC-Box thront übrigens auf dem wasserdichten, liegend verbauten Lenkservo des Typs SF-10W. Es ist ein alter Bekannter, das mit 4,5 Kilogramm Stellkraft und einer Geschwindigkeit von 0,18 Sekunden auf 60 Grad bei 6 Volt ausreichend schnell und stellstark für ein Modell dieser Klasse ist. Das analoge Servo verfügt über ein Kunststoffgetriebe, bringt 44,7 Gramm auf die Waage und ist, wie auch der Controller am Receiver angeschlossen. Ausgerüstet ist der Steuermann mit einem Servosaver. Die Lenkmechanik, die leider keine Einstelloptionen bietet, ist etwas spielbehaftet. Anstelle der verbauten Kunststoffstreben, die auch bei den oberen Querlenkern zum Einsatz kommen, wären stufenlos justierbare Rechts-links-Gewindestangen wünschenswert gewesen.

### Vorne und hinten

Die Achsen bestehen aus einer Doppelquerlenkerkonstruktion – unten Schwingen oben Streben – die von Öldruckstoßdämpfern nach unten gepresst werden. Obwohl keine Gewindestangen an der Aufhängung zum

## CAR CHECK

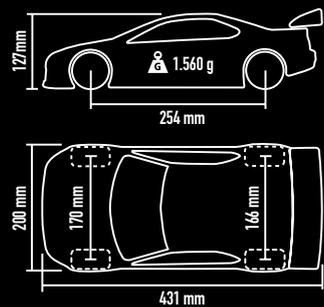
### HPI RS4 Sport 3 Drift Subaru BRZ LRP electronic

Klasse: Elektro-Onroad 1:10  
Empfohlener Verkaufspreis: 329,99 Euro  
Bezug: Fachhandel

Technik:  
4WD-Antrieb, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert, zwei Vierspider-Diffs

Benötigte Teile:  
keine

Erfahrungslevel:



Einsatz kommen, kann das Rollcenter eingestellt werden, indem man die Spurstangen und Querlenker in der Höhe variiert. Um dies zu bewerkstelligen gibt es die Möglichkeit, Unterlegscheiben unter den Kugelköpfen zu platzieren. Die Federspannung der Dämpfer lässt sich mittels Rändelschrauben stufenlos einstellen. Der Verzicht auf unhandliche C-Klipse ist lobenswert. Um das Setup des Modells weiter zu verändern, verfügen die Dämpfer über mehrere Aufhängungspunkte an den Dämpferbrücken. Während vorne ein großer Kunststoff-Stoßfänger montiert ist, wartet das Heck mit einem integrierten Diffusor auf. Dieser soll laut Hersteller für einen optimierten Luftstrom unter dem Fahrzeug sorgen und die Aerodynamik des Subaru positiv beeinflussen.



Ein aufgeräumtes Wannenchassis aus Kunststoff verbirgt sich unter dem Subaru-Deckel

Herzstück des RS4 ist natürlich der 4WD-Antrieb. Der Motor überträgt seine Kraft über ein 27-Zähne-Ritzel auf ein 75-Zähne-Hauptzahnrad, das die zentrale Antriebswelle in Rotation versetzt. Letztere ist über Kegelräder mit den Vier-spider-Differenzialen in den Achsen des RS4 verbunden. Den Kraftschluss zu den Radachsen stellen Knochenwellen her. Natürlich ist der Antriebsstrang des Boliden komplett kugelgelagert. Zu Wartungszecken lässt sich die Antriebswelle inklusive Haupt- und Kegelrädern über die Chassisunterseite entnehmen. Und wie kommt die Kraft des Antriebs auf die Strecke? Dafür sind die lizenzierten Replika Falken-Pneus auf Yoshihara-Zehnspeichenfelgen verantwortlich. Sie sind asymmetrisch profiliert und verfügen über eine extrem harte Gummimischung, was für ein Drift-Car typisch ist.

### Dies und das

Ein Blick in die Anleitung zeigt zudem, dass HPI für den RS4 eine ganze Reihe an Tungeteilen bereithält. Das beginnt bei CVD-Wellen, einer Starrachse für die Vorderachse, reicht über eloxierte Alustoßdämpfer und alternative Spurböcke bis hin zu Dämpferbrücken und einer Kardanabdeckung aus Kohlefaser. Dank des umfangreichen Angebots optionaler Parts, kann man den RS4 an die persönlichen Bedürfnisse anpassen und sinnvoll tunen. Aber auch ohne solche Maßnahmen kann sich die technische Ausstattung des RS4-Chassis sehen lassen.

Fehlt noch ein Blick auf den beiliegenden Pistolensender. Die TF-11 ist eine Zweikanal-Fernsteuerung, die mit 2,4-Gigahertz-Technik arbeitet. Sie verfügt über ein spartanisches Design, ist angenehm leicht und bietet alle erforderlichen Einstelloptionen wie Trimmungen, Servo-Reverse und Dual-Rate für die Lenkung. Genug der Technik nun wird es Zeit, für die erste Ausfahrt.



15 Turns hat der 540er-Brushlessmotor, der in der Alu-Motorhalterung platziert und bereits am wasserdichten LiPo-fähigen Controller angeschlossen ist



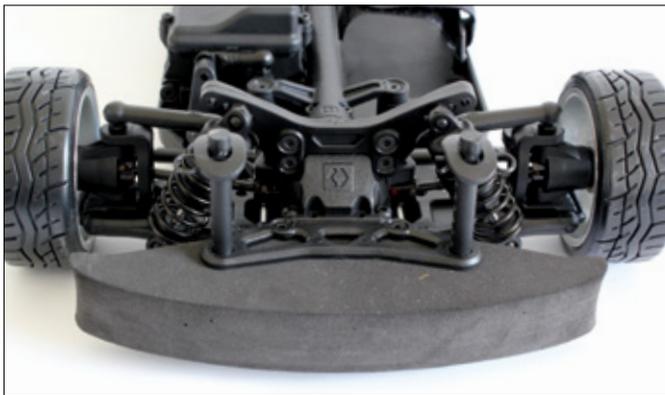
Auf der rechten Chassisseite, direkt vor der Hinterachse, ist das liegende Lenkservo verbaut, darauf befindet sich die RC-Box



Die lizenzierten Pneus und Felgen sind nicht nur ein optisches Highlight, sie machen den 1:10er auch zur Driftmaschine



Mittig über das Chassis verläuft der Antriebstunnel, der die zentrale Antriebswelle schützt



Die Achsen sind in Doppelquerlenker-Bauweise konstruiert und mit einem Kegelraddiff versehen. Am Heck (rechts) wartet der RS4 mit einem Diffusor auf. Die Federvorspannung der Dämpfer lässt sich stufenlos über Rändelschrauben einstellen

## „Wer auf der Suche nach einem Spaßmodell zum Driften ist, sollte sich den RS4 einmal genauer ansehen.“

### First Strike

Auf einem asphaltierten Platz soll der RS4 zeigen, was in ihm steckt. Der Fahrakku ist angeschlossen, der Pistolensender mit vier Mignonzellen bestückt. Sender und Modell anschalten und mit einem Piepton wird Betriebsbereitschaft signalisiert. Lenkbefehle werden auch im Stand knackig und schnell umgesetzt. Dann wird der Gashebel gezogen. Der HPI setzt sich in Bewegung, erst langsam, dann zunehmend schneller, was der Subaru direkt mit den ersten Drifteinlagen quittiert. Nachdem der Geradeauslauf eingestellt wurde, geht es richtig zur Sache. Eine lange Gerade herunter und am Ende eine langgezogene Kurve. Der RS4 geht beim Einlenken von alleine in den Drift über. Das kann sich sehen lassen. Nach einigen Sekunden wird der Drift durch Gegenlenken beendet und es geht wieder mit Vollgas geradeaus. Die Höchstgeschwindigkeit des Modells ist für ein ambitioniertes Einsteiger-Car ausreichend, kommt aber natürlich nicht an die Leistung von 1:10er-Modellen mit Brushlessantrieb

heran. Diese Ambitionen hat der RS4 aber auch nicht. Schnell stellt sich ein Gefühl der Sicherheit ein und es macht Spaß, den Subaru im Drift um den abgesteckten Kurs zu zirkeln. Insgesamt ist das Fahrverhalten des Modells sehr ausgewogen. Das liegt am Layout, mit dem tiefen Schwerpunkt sowie dem guten Basissetup, über das der 1:10er ab Werk verfügt. Grund für Anpassungen hat es im Testbetrieb nicht gegeben. Nach acht Minuten bei gemischter Fahrweise signalisiert ein Leistungsverlust, dass der NiMH-Akku befüllt werden muss.

Die nächsten Testfahrten werden mit einem 2s-LiPo absolviert. Dazu wird allerdings das Tamiya-Stecksystem gegen XT60-Anschlüsse getauscht. Sicherheit geht vor. Zurück auf dem Testtrack zeigt sich ein deutliches Leistungsplus. Der Antritt des 1:10er ist spürbar kraftvoller, das Handling dadurch noch agiler. Die ausgewogenen Fahreigenschaften werden dadurch nicht negativ beeinflusst. Vielmehr steigt der Spaßfaktor deutlich an. <<<<



Puristisch kommt der Pistolensender TF-11 daher, dennoch reicht er zum Betrieb des Modells aus

### MEIN FAZIT



Mit dem HPI RS4 Sport 3 Drift Subaru BRZ hat LRP ein Drift-Car im Sortiment, das sich durch seine guten Fahreigenschaften und die durchdachte technische Ausstattung auszeichnet. Da das Modell als RTR-Set ausgeliefert wird und keine weiteren Anschaffungen erforderlich sind, eignet es sich auch hervorragend für Hobbyeinsteiger. Wer auf der Suche nach einem Spaßmodell zum Driften ist, sollte sich den RS4, der sich im Testbetrieb kaum Schwächen erlaubt hat, einmal genauer ansehen.

Tobias Meints  
Redaktion CARS & Details

Kompletter Lieferumfang   
Gute Fahreigenschaften  
Wartungsfreundlicher Aufbau  
Viele Tuningmöglichkeiten

Leichtes Lenkungs spiel   
Kein Hochstromfähiges Stecksystem

Die Karosserie des RS4 ist ein optisches Highlight. Im Zubehörsortiment sind übrigens viele weitere schicke Deckel erhältlich



# BIG BLOCK BEAUTY



MEHR INFOS IN DER  
DIGITAL-AUSGABE

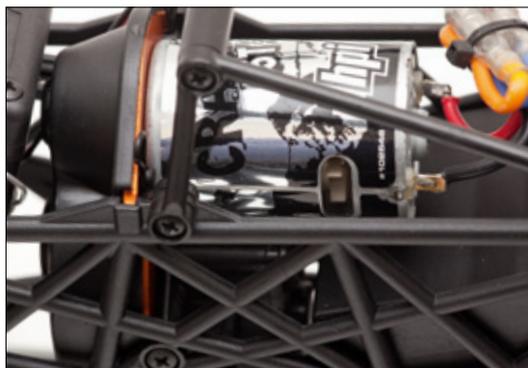
Text und Fotos:  
Jörg Gröger

## HPIs Crawler King in neuem Gewand

Mit 411 PS und einem 6,2-Liter-V8-Motor macht der originale Ford Raptor SVT hauptsächlich die Straßen in Amerika unsicher. HPI nutzt den „Wow-Effekt“ des mächtigen Vehikels und bringt mit einer 1:10er-Karosserie des Vorbilds einen neuen Crawler King auf den Markt. Doch auch technisch machen die vielen Features wie wasserdichte Elektronik und eine HB Rover Competition-Bereifung das Modell sehr interessant.



# CRAWLER-SPECIAL



In dem Rohrrahmen-Chassis aus Kunststoff sind viele Komponenten vor Schlägen geschützt. Unter anderem der 55-Turns-Crawler-Motor in 540er-Baugröße



HPI verwendet solide Links aus Metall. Sie haben die Eigenschaft, gut über Steine und Geröll zu rutschen, was bei einem Crawler von Vorteil ist

Die Karosserie der neuesten Crawler King-Version von HPI ist aus stabilem und recht materialstarkem Lexan gefertigt. Sie ist sehr sauber rot lackiert und mit einigen Details aus Klebefolie bestückt. So sind die Fensterflächen mit einer Tönungsfolie versehen, Türgriffe, Lufteinlässe oder Typenbezeichnung am Body zu finden. Dem zuständigen Sticker-Installateur ist jedoch ein kleiner Fehler unterlaufen: Die Bezeichnung 6.2 L steht nämlich leider auf dem Kopf. Der Lexan-Deckel wird mittels Karosserieklammern auf Halterungen, die aus dem Monstertruck-Bereich stammen, befestigt.

## Dauerläufer

Der Crawler King wird seit mehreren Jahren erfolgreich von HPI produziert und wurde technisch nur minimal verändert. Jedoch sind auch einige Verbesserungen zu erwähnen. Die komplett wasserdichte Elektronik ist zum Beispiel ein echter Leckerbissen. Des Weiteren verwendete HPI an dem aktuellen King echte Crawler-Reifen, die seit Jahren erfolgreich im Wettbewerb eingesetzt werden: die HB Rover-Pneus. Jeder, der sich schon mal intensiver mit dem RC-Car-Sport der Felsbezwungung beschäftigt hat, wird diese Reifen kennen und wahrscheinlich positiv in Erinnerung haben. Sie kommen sogar an vielen Wettbewerbs-Crawlern zum Einsatz.

Doch es gibt auch einen kleinen Wermutstropfen. Denn was bei früheren Vertretern des Modells als positiv verbucht werden konnte, trifft bei dem aktuellen Modell leider nicht mehr zu. So sucht der Besitzer jetzt richtige Beadlock-Felgen vergeblich. Die Reifen sind jetzt auf den Felgen verklebt. Dies macht nun ein Aufbleien der Räder oder ein einfaches Wechseln der Bereifung unmöglich.

## CAR CHECK

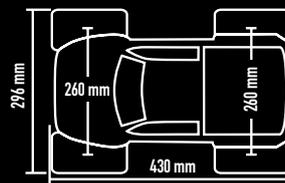
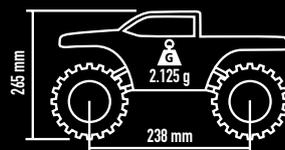
### HPI Crawler King LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:10  
Empfohlener Verkaufspreis: 349,99  
Bezug: Fachhandel

Technik:  
Allradantrieb, Starrachsen vorne und hinten, komplett kugelgelagert, Öldruckstoßdämpfer

Benötigte Teile:  
Keine

Erfahrungslevel:



## Rahmenbedingungen

Das Chassis ist in einem Rohrrahmen-Design gestaltet und aus Kunststoff hergestellt. Es beherbergt alle wichtigen Komponenten. Der Akkuschacht liegt im vorderen Teil des Chassis mit viel Platz für das Strompaket. Problemlos lässt sich dort ein handelsüblicher 7,2-Volt-Nickel-Akku hineinschieben und mit einer Klappe schließen, welche noch zusätzlich mit einem Splint gesichert werden kann.

Der 55-Turns-Crawler-Motor ist direkt an das Getriebe geflanscht und liegt genau mittig im Chassis. Am unteren Teil der Getriebe-Motor-Einheit ist das Verteilergetriebe mit den beiden Ausgängen zu den Achsen. Die Verbindung der Ausgänge und den Achsen stellen wie üblich Kardanwellen her. Diese sind HPI-typisch groß sowie stabil dimensioniert und damit wirklich vertrauenswürdig. Die Links, welche im unteren Teil das Chassis mit den Achsen verbinden, sind aus Metall gefertigt. Die darüber liegende Triangel-Verbindung besteht aus Kunststoff. Die superlangen Öl Druckstoßdämpfer messen satte 117 Millimeter und sorgen für gute Performance und Verschränkung im Gelände.

Dadurch, dass das wasserdichte SF-10W-Lenk-servo im Inneren des Chassis versteckt wurde, ist es zwar sehr gut vor Stößen geschützt, bringt aber auch den Schwerpunkt des Fahrzeugs etwas nach oben. Auch sind die Umlenkungen des Lenkgestänges recht kraftschluckend, das sie zu flexibel sind. Die einzige Abhilfe kann hier da Versetzen des Lenkservos schaffen.



Der Sender verfügt über 2,4-Gigahertz-Technik. Er liegt gut in der Hand und besitzt diverse Einstellrädchen, um Setup-Arbeiten am Sender vorzunehmen. So lassen sich Nullpunkte oder der Geradeauslauf einfach beeinflussen



„Die komplett wasserdichte Elektronik ist ein echter Leckerbissen.“

MEIN FAZIT



Man kann sagen, dass der Crawler King ein rundum solides und mittlerweile bewährtes Modell ist. Er dürfte gerade für Einsteiger interessant sein, da wirklich alles dabei ist, was zum Fahren benötigt wird. Die guten Reifen, die tolle Karosserie und die wassergeschützte Elektronik runden das Paket ab.

Jörg Gröger

Solide Verarbeitung  
Wassergeschützte Elektronik  
Gute Reifen

Zu weiche Lenkung



Der Crawler King beherbergt Öldruckstoßdämpfer mit einer satten Länge von 117 Millimeter. Unter der Ford Raptor-Karosserie ist die komplett vor Wasser geschützte Elektronik verbaut



Ab Werk ist der HPI Crawler King an den entscheidenden Stellen gut gefettet. Zu Wartungszwecken muss nur der Differenzialdeckel demontiert werden

**Komplettpaket**

Sehr schön ist es, dass dem Modell alles Notwendige zum Ausflug ins Gelände beiliegt. Neben dem 2,4-Gigahertz-Sender gehören vier Batterien, ein Fahrakku und das passende Ladegerät zum serienmäßigen Lieferumfang. Nach dem Aufladen des 7,2-Volt-NiMH-Akkus mit 2.000 Milliamperestunden Kapazität ging es ab zur ersten Testfahrt. Der Sender war bereits an den Empfänger gebunden, sodass es sofort losgehen konnte. Relativ zügig zeigte sich, dass das Modell über einen relativ starken Torque Twist verfügt. Hier gibt es einfache Tricks, um dieses Problem in den Griff zu bekommen. Beispielsweise unterschiedliche Federhärten.

Es zeigte sich recht schnell, dass der Crawler King auch grobes Gelände einfach wegbügelt. Die großen Stoßdämpfer und die damit möglich Verschränkung leisten hierbei gute Dienste. Steinige Passagen nimmt



Unter dem Deckel der Elektronik-Box verbirgt sich der Empfänger. Ein Gummiring schützt ihn vor Wasser

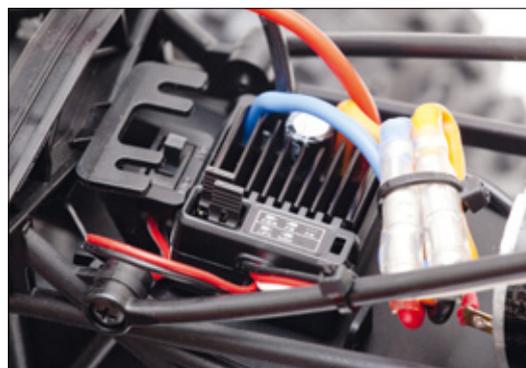
er sehr gerne in Kauf. Die Wahl der Bereifung ist genau richtig. Die HB Rover kleben regelrecht auf Steinplatten und losem Geröll. Leider wird dieser Vortritt in der Praxis etwas durch die Lenkung getrübt. Wenn man sich jedoch einmal daran gewöhnt hat, bedeutet das keinen Spaßeinbruch. <<<<



Die langhubigen Stoßdämpfer haben ausreichend Performance, um den Crawler King durchs Gelände zu bringen



Die stabilen C-Hubs sind aus Kunststoff gefertigt



Der wasserdichte Regler SC-3sWP2 ist sehr feinfühlig steuerbar. Diverse Einstellungen lassen sich mittels Jumper vornehmen. Leider hat er keine aktive Dragbrake-Funktion, die ein Rollen vermeiden würde