

Mavericks Light-Offroader mit zwei Gesichtern

LEICHTER WÜSTENWOLF

Mit dem Leichtbau ist es immer so eine Sache. Die große Kunst ist es, den richtigen Kompromiss aus Gewicht, Stabilität und – zumindest im Consumer-Bereich – niedrigem Preis zu finden. Der Desertwolf von Maverick soll rund 35 Prozent leichter als übliche 1:8er-Buggys sein und dadurch ein gehöriges Extra an Performance liefern. Grund genug, den „Wüstenwolf“ einmal ausführlich zu testen.

Text und Fotos:
Armin Tima

Durch den Einsatz von ultraleichten Materialien lässt sich das Gesamtgewicht bei RC-Cars wesentlich verringern. Und geringeres Gewicht bei gleicher Leistung wird mit höheren Geschwindigkeiten, besserer Beschleunigung und längeren Fahrzeiten belohnt. Leider geht der konsequente Leichtbau dann aber entweder zu Lasten der Stabilität – und auch Verwindungssteifigkeit –, oder die Preise schnellen wegen der notwendigen, teuren Materialien in derartige Höhen, dass es dem normalen Endkunden schwarz vor Augen wird. Man konnte also gespannt sein, auf welche Art beim Desertwolf die Gewichtersparnis von rund einem Drittel umgesetzt wurde.

In der Schachtel

Der Maverick Desertwolf wird als Ready-to-Run-Set ausgeliefert und steckt fertig montiert zusammen mit dem MTX-243-Sender in seiner Verpackung. Für den Betrieb fehlen allerdings noch ein Fahrakku, sowie

die vier Mignonzellen für den Sender. Das Fahrzeug baut auf einem Aluminium-Kunststoff-Wannenchassis auf. Auf der rechten Seite ist mittig ein 4.000-kv-Motor verbaut, davor ein Lenkservo mit 9-Kilogramm-Stellkraft und Metallgetriebe. Hinter dem Motor eine abgedichtete Box mit dem Empfänger.

Auf der linken Seite des Chassis ist im vorderen Bereich der wasserdichte 80-Ampere-Fahrregler positioniert, auf den ein großer Lüfter gesetzt ist. Direkt dahinter ist Platz für den Akku, der hier mit zwei Klettbindern in Position gezurrt wird. Im 4WD-Antriebsstrang wurden drei Metaldifferentiale verbaut, wobei das vordere und hintere Diff konstruktionsbedingt etwas schräg in die Achsen eingesetzt sind. Für die Übertragung hat sich der Hersteller für klassische Stahlknochen entschieden, an den Vorderrädern kommen CVD-Kardans zum Einsatz. Soweit eigentlich ein klassischer 1:8er-Buggy.



MEHR INFOS IN DER
DIGITAL-AUSGABE

Erster Eindruck

Beim Auspacken fällt sofort auf, dass der Desertwolf etwas graziler konstruiert ist, als andere 1:8er-Elektrobuggys. Es wurde viel leichter Kunststoff verbaut, Lenkgestänge und obere Querlenker sind dünne – und recht biegsame – Kunststoffstreben, Justiermöglichkeiten über Rechts-links-Gewindestangen fehlen. Auch die Öldruckstoßdämpfer sind aus Kunststoff gefertigt und scheinen auf den ersten Blick etwas unterdimensioniert für ein 1:8er-Modell zu sein. Das robuste Chassis ist sehr aufgeräumt, die Anordnung der Komponenten stimmig. Im vorderen Bereich sorgen Verstrebungen über Servo und Fahrregler für zusätzliche Stabilität. Was das Design betrifft, so ist der Desertwolf ein echter Hingucker, der optische Clou ist dabei sicherlich die Wendekarosse, die man konventionell, aber auch als Forward-Cab Variante aufsetzen kann.

Insgesamt merkt man deutlich, dass der Hersteller hier an vielen Stellen Gewicht gespart hat, vieles scheint etwas kleiner dimensioniert als bei einem klassischen, meist mit wuchtigen Komponenten versehenen 1:8er-Buggy: die Dämpfer, die Querlenker und auch der Motor. Aber der Desertwolf ist ja auch

leichter als die Konkurrenz und es gilt später auf der Piste genau zu prüfen, ob diese Art des Leichtbaukonzepts funktioniert und die Performance passt.

Wie leicht?

Der Desertwolf soll laut Hersteller „35 Prozent leichter als herkömmliche 1:8er-E-Buggys“ sein, eine konkrete Gewichtsangabe findet sich leider nirgends. Wir haben deshalb nachgewogen, allerdings erst nach der ersten Testfahrt, wodurch kleinere Abweichungen durch etwas Dreck an Bord entstehen können. Ohne Fahrakku bringt unser Fahrzeug 2.380 Gramm auf die Waage, mit einem handelsüblichen 3s-LiPo 2.704 Gramm. Im Vergleich zu einem günstigen, herkömmlichen 1:8er-Elektrobuggy aus dem Testfuhrpark ergibt das eine Ersparnis von etwa 400 Gramm. Umgerechnet zwar keine 35 Prozent, aber immerhin noch eine deutliche Gewichtsersparnis rund 15 Prozent.

Der Desertwolf ist bereits werksseitig ordentlich eingestellt, man kann also auch ohne große Vorarbeit beziehungsweise Vorkenntnisse loslegen. Wer sein Fahrzeug aber weiter optimieren will, der findet einige Möglichkeiten: Die Vorspannung der Dämpferfedern

MEIN FAZIT



Der Wüstenwolf hat ordentlich Power und macht speziell mit einem 3S-LiPo richtig viel Spaß. In Anbetracht dieses Potenzials und des nicht gerade geringen UVP von 459,- Euro hätte der Hersteller dem Desertwolf aber einen Satz Aludämpfer und Links-Rechts-Einstellstangen spendieren können.

Armin Tima

Hohe Geschwindigkeit
Optisch ansprechend
Viel Fahrspaß

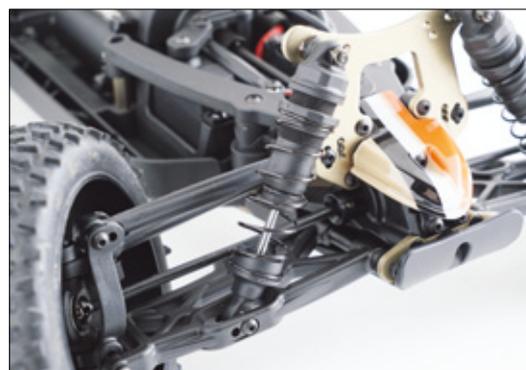


Viele Kunststoffbauteile



Der Brushlessmotor beschleunigt den Desertwolf an einem 3s-LiPo auf eine beachtliche Endgeschwindigkeit

lässt sich ganz bequem über ein Feingewinde justieren. An Dämpferbrücken, Lenkhebelträgern und Schwingen ermöglichen verschiedene Anschlagpunkte unterschiedlichste Setups und natürlich kann auch die Neigung des Spoilers angepasst werden. Leider gibt es keine Rechts-links-Gewindestangen zur bequemen, schnellen – und vor allem präzisen – Einstellung von Sturz und Spur. Bei einem Fahrzeug in dieser Preisklasse schon ein deutliches Manko. Auch wenn man die Mitbewerber betrachtet.



Die Öldruckstoßdämpfer aus Kunststoff sind bei höheren Geschwindigkeiten schnell überfordert

Ab auf die Bahn

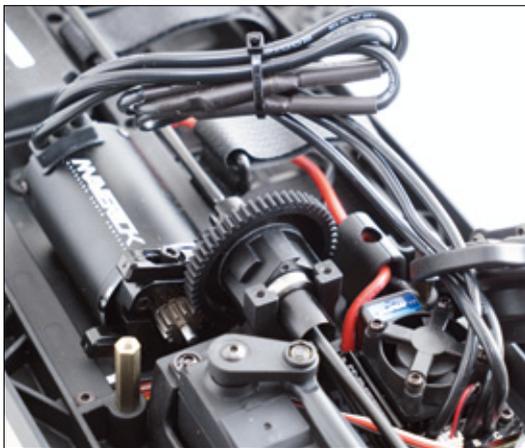
Nach den ersten Untersuchungen in der Werkstatt wollen wir es nun endlich wissen, ob das Leichtbau-Konzept von Maverick aufgeht. Der Desertwolf wird mit einem 2s-LiPo bestückt, dann geht es erst einmal ab auf die Testbahn. Standen nach dem ersten Eindruck noch ein paar kleinere Fragezeichen, so ergibt sich bereits nach wenigen Runden ein wesentlich stimmigeres Bild: Der Desertwolf ist bereits mit einem 2s-LiPo spritzig unterwegs, lässt sich sehr agil bewegen. Der MTX-243-Sender liegt angenehm in der Hand, das Lenkservo reagiert flott auf die Steuerung, sodass sich das Fahrzeug gut um die teils engen Kurven steuern lässt. Die Beschleunigung auf den Geraden ist beachtlich, die Bremse funktioniert ausgezeichnet – kurz gesagt: die Performance des Autos stimmt. Insgesamt funktioniert das Zusammenspiel aus geringem Gewicht und den einzelnen Komponenten ganz gut, an der Power gibt es nichts zu bemängeln und auch die kleiner dimensionierten Dämpfer haben hier mit dem leichten Fahrzeug kein Problem.



Das No-Name-Lenkservo bewegt die Räder über eine kugelgelagerte Zweiposten-Lenkung



„Der Desertwolf verzeiht auch gröbere Fahrfehler und ist somit eine gute Option für Einsteiger.“



Vom zentralen Differential wird die Motorkraft über Knochenwellen zu den beiden Achsen verteilt

Die Elektronik des Desertwolf ist für auch für den Einsatz eines 3s-LiPos ausgelegt und so geht es mit einem Satz neuer Akkus ins offene Gelände. Die Betriebsanleitung empfiehlt beim Einsatz eines 3s-LiPos übrigens die Verwendung eines separaten Akkus für den Lüfter über dem Fahrregler. Das ist eher unüblich. Im Test gab es aber auch ohne Zusatzakku keine Probleme. Der 11,1-Volt-Stromspender katapultiert den Desertwolf geradezu nach vorne, wobei das Fahrzeug gar nicht mehr so leicht in den Griff zu bekommen ist. Hier wäre ein strafferer Setup für die Kontrolle förderlich. Beschleunigung und Topspeed machen jetzt richtig Spaß, das Fahrzeug fegt über die Schotterstraße, prescht durch Pfützen und pflügt durchs Gras, dass die Halme nur so fliegen. Die Reifen bringen die Power gut auf den Untergrund und sorgen für entsprechenden Vortrieb. Einzig die Dämpfer stoßen bei dieser Leistung schnell an ihre Grenzen und lassen das Fahrwerk unterdämpft wirken.



An der Vorderachse kommen beim Desertwolf CVD-Antriebswellen zum Einsatz

Die Untersuchung nach den ersten Fahrten zeigt keinerlei Beanstandungen. Die Karosse liegt gut an dem hochgezogenen Wannenchassis an, sodass selbst bei der Schlamm Schlacht auf regennasser Bahn verhältnismäßig wenig Schmutz in den Innenraum eindringen konnte. Überschläge und Zusammenstöße hat der Desertwolf unbeschadet überstanden, wobei hier wohl die weichen Kunststoffteile – auch wenn die anfangs keinen besonders überzeugenden Eindruck machten – den einen oder anderen Bruchschaden vermieden haben. Der Desertwolf verzeiht also auch gröbere Fahrfehler und ist somit eine gute Option für Einsteiger.



In der großzügigen RC-Box sitzt der kompakte 2,4-Gigahertz-Empfänger



Eines der wenigen Aluminium-Teile am Desertwolf sind die Dämpferbrücken

CAR CHECK

Maverick Desertwolf LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:8
 Empfohlener Verkaufspreis: 459,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 Allradantrieb, drei Differenziale, komplett kugelgelagert, CVD-Wellen vorne, vier Öldruckstofdämpfer

Benötigte Teile:
 Fahrakku, Ladegerät, vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:

EINSTEIGER

189 mm

327 mm

297 mm

250 mm

510 mm

Das können die beiden Q32-Modelle von HPI



KLEINE SPASSMACHER



MEHR INFOS IN DER DIGITAL-AUSGABE

Als der erste HPI Q32 auf den Markt kam, war die Aufregung in der RC-Car-Szene groß: Ein auf den Maßstab 1:32 geschrumpfter Baja von HPI, der durch seine robuste Bauweise und die hohe Agilität überzeugte. Als Immer-dabei-Modell oder Büro-Racer etablierte sich das Modell schnell am Markt. Es war nur eine Frage der Zeit, bis LRP die Q32-Produktlinie aufstocken würde. Und das ist nun mit der Q32 D8T TESSMANN EDITION geschehen. Diesmal hat das Unternehmen den 1:8er-Wettbewerbs-Truggy des mehrfachen RC-Car-Champions Ty TESSMANN geschrumpft, der dem Modell seinen Namen gibt.

Text und Fotos:
Tobias Meints

Beginnen wir mit den Gemeinsamkeiten der beiden Q32-Modelle. Sowohl der geschrumpfte Baja als auch der D8T TESSMANN EDITION werden als fertig aufgebaute RTR-Modelle inklusive fest verbautem Akku sowie TF-60-Pistolensender mit integriertem Ladekabel ausgeliefert. Zum Set gehören zudem Aufkleber, mit denen sich die einfarbigen Karosserien verschönern lassen sowie eine faltbare Papprampe. Bis auf vier Mignonzellen für den Sender liegt dem Set alles bei, was man für die Erstfahrt braucht. Zunächst wird der Fahrakku geladen. Dies geschieht über die auf der rechten Chassis-Seite zugängliche Ladebuchse, in die

das in den Griff der Funke eingelassene Ladekabel eingesteckt wird. Eine LED an der TF-60 zeigt an, dass der Akku gefüllt wird. Parallel dazu wird die Karo nach Anleitung mit den beiliegenden Decals beklebt.

Die Basis

Vergleicht man beide Modelle miteinander, zeigt sich, dass der Truggy deutlich bulliger wirkt. Die Spurbreite vorne und hinten ist um 12 Millimeter größer. Dazu kommen der ausladende Heckspoiler sowie die Truggy-typische Karosserie, die höher baut, als der Baja-Deckel. Man könnte fast meinen, man hätte es

CAR CHECK

HPI Baja Q32 LRP electronic

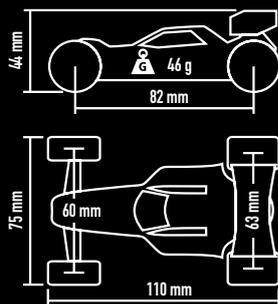
Klasse: Elektro-Offroad 1:32
Empfohlener Verkaufspreis: 53,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
2WD-Heckantrieb, eine Schraubenfeder hinten, Starrachse hinten, C-Hub-Aufhängungen vorne

Benötigte Teile:
Vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:

EINSTEIGER



Die Karosserien sind einfarbig ausgeführt und können noch mit Decals beklebt werden, um die originalgetreue Optik herzustellen



Beide Modelle sind mit Moosgummireifen ausgestattet, die sich nur in der Größe unterscheiden.
Die Achskonstruktion ist bei beiden Modellen identisch

nicht mit zwei Modellen mit dem gleichen Maßstab zu tun. Dieser Eindruck relativiert sich allerdings schnell, wenn man die Karosserien abnimmt. Zum Vorschein kommen im Prinzip zwei gleiche Chassis. Beim Truggy wurde lediglich im vorderen Bereich ein Überrollkäfig verbaut, der die Karosserie stützt und vor Schäden bei Überschlagen und Dachlandungen bewahrt. Darüber hinaus lassen die größeren Räder das Modell nicht nur wuchtiger wirken, sie erhöhen auch die Spurbreite der Achsen. Ein weiterer Unterschied ist beim Heckspoiler festzustellen. Während der vom Baja mit dem Heck bündig abschließt, ragt der Spoiler beim Mini-DT8 deutlich über das Modell heraus.

Das Chassis selber ist sehr schmal und rundherum geschlossen, was die Elektronik vor Beschädigungen schützt. Bei beiden Racern handelt es sich um 2WD-Modelle mit Heckantrieb. Der Bürstenmotor und das gekapselte Getriebe sind daher klassentypisch am Heck des Modells angebracht. Von hier aus wird die Kraft an die Starrachse und die Räder weitergegeben. Letztere werden übrigens einfach aufgeschoben, was einen Tausch sehr einfach macht. Der Motor ist mit der Zentralplatine verbunden, die Regler und Empfänger vereint. Im vorderen Bereich befindet sich ein Servo, das für die stufenlose Lenkung verantwortlich zeichnet. Letztere

ist ein Highlight der Q32-Racer und bei vergleichbaren Modellen anderer Hersteller kaum zu finden. Hier ist die ruckelnde Dreipunktlenkung – rechts, Mitte, links – immer noch Standard. Natürlich ist es auch möglich, die Lenkung feinzustieren und den Geradeauslauf perfekt einzustellen. Dazu befindet sich auf der Chassis-Unterseite ein kleiner Schieber. Natürlich kann man auch am Sender trimmen.

Die Hinterachse ist an zwei langen Längslenkern gelagert und mittig unter der Spoilerhalterung befindet sich eine Spiralfeder. Dies ermöglicht es der Hinterachse, sich sowohl hoch und runter zu bewegen als auch in sich zu verwinden, um Unebenheiten auszugleichen. An der Front kommt eine sehr weiche Doppelquerlenker-Konstruktion zum Einsatz. Die unteren Schwingen sind fest mit der Chassisfront verbunden, oben gibt es keine Querlenker. Federn oder Dämpfer sind ebenfalls nicht erforderlich. Die äußerst biegsame vordere Achskonstruktion ist ein wichtiges Sicherheitsfeature, da sich das Bauteil bei einem Unfall einfach verformen kann, ohne zu brechen.

On the road

Mit ihren Moosgummireifen eignen sich die Q32-Modelle hervorragend für den Einsatz auf kurzflorigem Teppich, kommen aber auch mit anderen Untergründen zurecht. Wirklich Offroad-tauglich



Geladen werden die Q32-Racer über den Sender. In diesen ist ein Ladekabel eingearbeitet. Die Ladebuchse befindet sich auf der rechten Chassis-Seite

TRAXXAS



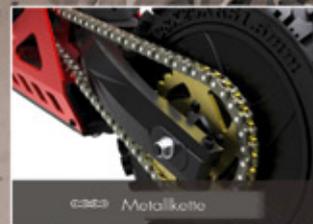
SK70001

1/4 MOTORRAD RTR
INKL. AKKU & LADEGERÄT

399,- € UVP

EXTREM FAHRSTABIL

BRUSHLESS GYRO IM HINTERRAD



Metallkette



Eloxierter Alurahmen



Während bei der Baja-Variante (links) der Spoiler aus weichem Kunststoff besteht und mit der Hinterachse abschließt, ragt das um einiges festere Exemplar beim Truggy deutlich über das Modell heraus



Die Hinterachse ist über Längslenker mit dem Chassis verbunden. Für die Dämpfung sorgt eine kleine Spiralfeder



Die Räder sind lediglich auf die Achsen gesteckt – für ein Modell von unter 50 Gramm ist das jedoch völlig ausreichend

sind sie aufgrund ihrer geringen Abmessungen allerdings nicht. Speziell auf Teppich können sie ordentlichen Grip aufbauen und weisen beeindruckende Beschleunigungs- und Topspeed-Werte auf. Sie sind jederzeit auch bei Vollgas gut zu kontrollieren. Die von stufenlose Lenkung der Q32-Modelle funktioniert gut – allerdings nicht perfekt. Dreht man das Lenkrad, geschieht erst mal gar nichts. Erst nach etwa einem Viertel des Wegs wird der Lenkbefehl langsam umgesetzt. Ist das letzte Viertel erreicht, sind die Räder bereits am Anschlag. Das ist nicht ideal, stört aber auch nicht übermäßig, da man sich schnell an den Totbereich von rund 50 Prozent gewöhnt.

Mit wenig Aufwand lässt sich im Büro selbst oder auf einem Parkplatz ein Kurs abstecken. Einige wenige improvisierte Streckenbegrenzungen reichen locker aus. Jetzt noch die beiliegenden Rampen aufbauen und schon kann die Race-Action beginnen. Beide Mini-Cars lassen sich nach einer kurzen Eingewöhnungszeit sicher um den Kurs pilotieren und auch die Sprünge über die Rampen funktionieren sehr gut. Die Balance stimmt und sollte einer der Q32 doch einmal mit der Front voran einschlagen, macht das gar nichts. Die gesamte

„Als Immer-dabei-Modell sind die HPI Q32-Racer von LRP electronic perfekt geeignet.“

CAR CHECK

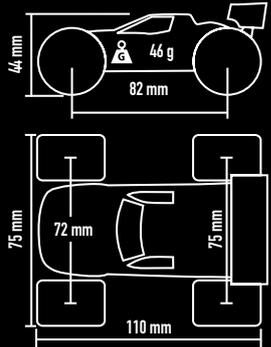
HPI Q32 D8T TESSMANN Edition LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:32
 Empfohlener Verkaufspreis: 54,99 Euro
 Bezug: Fachhandel

Technik:
 2WD-Heckantrieb, eine Schraubenfeder hinten, Starrachse hinten,
 C-Hub-Aufhängungen vorne

Benötigte Teile:
 Vier Mignonzellen

Erfahrungslevel:
 **EINSTEIGER**




Neben den Trimmungen am Sender kann man die Lenkung mechanisch über dieses Element feinjustieren



Die Unterschiede beim Chassis sind minimal. Die Truggy-Version verfügt zum Schutz der Karo über einen Überrollkäfig

Vorderachs-Konstruktion ist so weich, dass man Brüche nicht zu befürchten braucht. Selbst wenn man mal frontal gegen eine Wand fährt, steckt die Konstruktion dies klaglos weg.

Je nach Fahrstil hält der eingebaute Akku des Q32 zwischen 8 und 11 Minuten. Dies ist ein sehr guter Wert und verspricht langanhaltenden Fahrspaß. Um den Akku wieder zu befüllen, sollte man bis zu eine Stunde einplanen. Wer optische und technische Verbesserungen an den Boliden vornehmen möchte, für den hält LRP ein umfangreiches Tuning-Sortiment bereit. Das beginnt bei verschiedenen langen Spurstangen, reicht über alternative Getriebe bis hin zu ausgefallenen Rädern.



Bei beiden Modellen befindet sich der Ein-aus-Schalter auf der Chassis-Unterseite

MEIN FAZIT



Als Immer-dabei-Modell sind die HPI Q32-Racer von LRP electronic perfekt geeignet. Sie sind klein, handlich und technisch durchdacht. Die Highlights sind zweifellos die stufenlose Lenkung sowie die fantastische Optik. Für welchen der beiden Boliden im Miniaturformat man sich letztendlich entscheidet, ist eine Frage des Geschmacks. Bei den Fahreigenschaften sind keine nennenswerten Unterschiede festzustellen.

Tobias Meints
Redaktion CARS & Details

-
- Solide Bauweise
- Viel Fahrspaß
- Optionale Tuningteile erhältlich
- Agiles Fahrverhalten
-
- Langer Ladevorgang

Anzeigen

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