

Text und Fotos:
Rolf Röder

Einsteiger-Sender mit wasserdichthem Empfänger



Abgedichtet

Die Sanwa MX-V gibt es bereits seit fast zwei Jahren im LRP Sortiment. Seit Kurzem kann man die Anlage auch mit einem Upgrade erwerben: einem gegen Feuchtigkeit geschützten Empfänger. Der RX-37-W genannte Empfänger ist vor allem im Offroad-Bereich sehr nützlich, aber auch Regenfahrten mit dem Glattbahner werden dadurch ermöglicht – vorausgesetzt natürlich, auch das übrige Equipment ist gegen Wasser geschützt.

Die MX-V von Sanwa liegt preislich am unteren Ende der von Sanwa angebotenen Pistolensender. Man hat es jedoch keinesfalls mit einem Billigprodukt zu tun. Wenn man die MX-V in die Hand nimmt, stimmen das Layout, das Gewicht und auch die Haptik. Auch der weiche Moosgummiüberzug des Lenkrads bietet gute Griffigkeit. Sämtliche Taster und Wippen sowie der Gas-Bremshebel fühlen sich genau definiert mit einem exakt zu ertastenden Druckpunkt genauso gut an. Der hochwertige Eindruck wird noch durch das gut abzulesende LC-Display auf der Oberseite des Senders manifestiert.

Komplettpaket

Für sein Geld erhält der Kunde ein komplettes Ensemble, bestehend aus dem Sender selbst, dem passenden Empfänger RX-37-W, zwei Anleitungen in Englisch und Deutsch sowie einem Akkurahmen mit dazu passendem Schalterkabel. Die vier Mignons zum Betrieb des Senders gehören nicht zum Lieferumfang. Die Anleitung ist sehr ausführlich und behandelt alle Funktionen, die der Sender bietet. Genau wie bei der größeren Schwester MT-4 sucht man eine Antenne vergebens. Sie ist unauffällig im Gehäuse versteckt.



Das LC-Display ist sehr übersichtlich aufgebaut und auch ohne Hintergrundbeleuchtung gut ablesbar

Das Display oben auf dem Sender hat leider keine Hintergrundbeleuchtung. Dennoch ist alles sehr gut abzulesen, der Kontrast ist einwandfrei. Direkt unter dem Display, zum Lenkrad hin, sind die vier entscheidenden Taster angeordnet: Mit den beiden linken kann man sich durch das Menü bewegen, wogegen die beiden rechten die jeweiligen Parameter erhöhen oder verringern. Der Funktionsumfang ist reichhaltig. Dual-Rate, Endpunkt-Einstellung, Expo, Trimmung und noch einiges mehr lässt sich an die jeweiligen Bedingungen anpassen. So kann man im internen Speicher insgesamt zehn Modelle anlegen.

Ums Lenkrad herum sind griffgünstig drei Wippen angeordnet. Links und in der Mitte erfolgt die Trimmung von Gas/Bremse und Lenkung, rechts hingegen hat man Zugriff auf die Dual-Rate-Funktion für die Lenkung. Der Ein-aus-Schalter, der Binding-Taster sowie der Schieber für den dritten Kanal komplettieren die Bedienelemente. Allgemein liegt der Sender gut in der Hand, ist nicht zu schwer und nicht zu leicht, wobei sich die Gewichtsverteilung sehr ausgewogen anfühlt. Alles ist gut ablesbar und das Menü ist intuitiv zu bedienen.

Das eigentlich Neue

Der Empfänger RX-37-W stellt eine echte Verbesserung dar, denn im Gegensatz zum bisherigen RX-37-E-Receiver ist er wasserdicht. Das Gehäuse ist nicht mehr wie bisher verklebt, sondern verschraubt. Aufgrund der kleinen Abmessungen findet der Empfänger praktisch überall Platz.

Die MX-V als reine Einsteigeranlage zu bezeichnen, würde ihr sicher nicht gerecht. Sie ist zwar unspektakulär, kann aber viel und arbeitet völlig störungsfrei. Wer eine zuverlässige Anlage sucht und einfach nur problemlos damit fahren will, ist hier zum äußerst günstigen Preis bestens bedient. <<<<

Neu ist der wasserdichte Empfänger ...



... das Gehäuse ist verschraubt und nicht verklebt sowie mit einer Gummi-Dichtung versehen

MAKE IT SLIDE

Aus Sport wird Drift



So kommt der Sprint 2 Sport aus der Verpackung. Doch zum Driften eignet sich die Ur-Version kaum

Das Sprint 2 Sport-Chassis von HPI ist ein echter Dauerbrenner. Viele kennen es, viele haben es schon mal gefahren und ebenfalls viele besitzen sogar selbst eines. Doch so gut sich der Sprint zum Racen auf dem nächsten Parkplatz eignet – er ist mit der Serienausstattung einfach kein Drifter. Daran ändern auch die bei manchen Modellen beiliegenden Drift-Reifen nicht viel. Doch HPI hat alle benötigten Teile im Sortiment, um mal so richtig querzufahren. Wir zeigen Euch, wie es geht.

Text und Fotos:
Jan Schnare

Der Sprint 2 Sport von HPI ist die optimale Basis für ein Driftmodell. Er hat einen soliden Riemenantrieb, ein vielseitig einstellbares Chassis und ist günstig in der Anschaffung. Doch wer nur die beim Ford Mustang beiliegenden Drift-Pneus montiert, wird schnell enttäuscht. Zwar schlittert das Modell damit schon ganz ordentlich über den Asphalt, doch an gezieltes, kontrolliertes Driften ist damit noch lange nicht zu denken. Zu klein der Lenkausschlag, zu wenig gesperrt die Differenziale. Da hilft nur eins: aufrüsten. Mit Tuningteilen aus dem HPI-Sortiment.

Kugel gegen Kegel

Das A und O bei einem Driftmodell ist der Antriebsstrang. Als Erstes müssen im Sprint 2 Sport daher die kaum gesperrten Kegelraddifferenziale dran glauben. Vorne spendieren wir dem Allradler einen Freilauf, hinten ein einstellbares Kugeldiff. Letzteres wird so stark gesperrt, dass es sich von Hand noch schwer drehen lässt. Durch den Fronfreilauf können die Vorderräder nun nur noch vorwärts angetrieben werden. Bremsst man also, wirkt die blockierende Hinterachse wie eine Art Handbremse. Dadurch können Drifts sehr gezielt eingeleitet und kontrolliert werden.

Um den Lenkausschlag zu vergrößern, ist etwas Eigeninitiative gefragt. Man kommt nicht umhin, die Lenkhebel und C-Hubs mit einem Cutter-Messer, einem Dremel oder einer Feile zu bearbeiten. Dabei ändert man einfach die mechanischen Anschläge so, dass die Räder möglichst weit ausschlagen können. Durch vorsichtiges Heranarbeiten lässt sich der Lenkeinschlag locker um rund 30 Prozent erhöhen. Es sollte jedoch klar sein, dass die Struktur der Lenkhebel durch die Bearbeitungen leicht geschwächt wird. Also gilt: Weniger ist mehr.

Damit der gewonnene Lenkausschlag auch sinnvoll genutzt werden kann, sind CVD-Wellen Pflicht. Die Original-Knochen fangen bei großen Lenkwinkeln an, unrund zu laufen, können sich verkanten oder sogar Schäden verursachen. Höherwertige Gelenkwellen sind daher die nächste Investition. Vorne auf jeden Fall, hinten je nach Geschmack.

Zahnreduzierung

Da das Modell auch weiterhin mit Bürstenmotor fahren soll, folgt eine kleine Modifikation am Getriebe. Durch ein kleineres Ritzel – 20 statt 23 Zähne – steigt

Eine etwas größere und je nach Erfahrungsstand nicht unbedingt notwendige Investition ist die D-Box. Dabei handelt es sich um einen elektronischen Kreisel, der zwischen Lenkservo und Empfänger eingeschleift wird und laut Hersteller die komplette Lenkungssteuerung während des Drifts übernimmt. Man muss also lediglich den Drift einleiten und dafür sorgen, dass die Räder brav durchdrehen. Wie stark das System eingreift, kann man über ein kleines Drehpotenziometer variieren. Wichtig bei der Montage ist es, die D-Box immer stehend zu montieren. Ist die Wirkrichtung falsch herum, muss man sie auf dem Kopf fixieren.

Da bei einem Drift-Modell die Optik eine große Rolle spielt, wird auch hier Hand angelegt. Die Karosserie des Ford Mustang macht bereits eine gute Figur. Es geht daher mit den Rädern weiter. Denn so originalgetreu die Serienfelgen dieses Sets auch sein mögen – nicht jeder findet die Grün-in-grün-Schlappen schön. Gut, dass es im HPI-Sortiment zahlreiche passende Alternativen gibt. Beim Testmodell kamen bulgische Chrom-Felgen mit sieben Doppelspeichen zum Einsatz. Dazu vier Lizenz-Nachbauten der beliebten Bridgestone Potenza-Reifen – natürlich in Drifthärte.

Spurtreu

Auch das Fahrwerkssetup erhielt eine Anpassung. Die Spur an der Vorderachse wurde auf 0 Grad reduziert, der Sturz auf -3 Grad angepasst. Hinten kommen die serienmäßigen Achsträger mit 3 Grad Vorspur zum Einsatz. Der Sturz liegt hier bei -1 Grad. Für die gesamten Umbauarbeiten muss man ungefähr zwei Stunden einkalkulieren. Dafür erhält man ein optisch sehr ansprechendes und technisch gut abgestimmtes Modell.



Die D-Box stabilisiert das Modell elektronisch durch einen Kreisel. Wenn die Wirkrichtung nicht stimmt, muss man sie auf dem Kopf montieren



Das Vorderachsdifferenzial wird durch einen Freilauf ersetzt. Er ermöglicht eine Handbremsfunktion

TEILELISTE

Bezeichnung	Teilenummer	Preis
1 x RTR Sprint 2 Sport	H106133	279,90 Euro
1 x Frontfreilauf	H86042	47,99 Euro
1 x Kugeldifferenzial	H86040	27,99 Euro
2 x CVD-Wellen	H86198	41,99 Euro
1 x Motorritzel 20 Zähne	H6920	4,99 Euro
2x Rays Volkcracing RE30 Felgen	H3340	11,99 Euro
2 x T-Drift-Reifen Bridgestone Potenza RE11	H33468	14,99 Euro
1 x Einstellbare Drifthilfe D-Box	H80588	149,90 Euro

das Drehmoment und die – ohnehin nicht benötigte – Maximaldrehzahl sinkt. Damit lässt sich das Modell durch einen abrupten Gasbefehl einfacher in den Drift zwingen.



Um den Lenkausschlag zu vergrößern, muss man die Lenkhebel bearbeiten

MEHR INFOS
in der Digital-Ausgabe
zu get digital-ynadape



SO GEHT'S: DRIFTREIFEN AUFZIEHEN



Schritt 1: Heißes, nicht mehr kochendes Wasser in eine Schüssel geben
Schritt 2: Den Reifen etwa 30 bis 60 Sekunden einweichen

Schritt 3: Reifen herausnehmen und auf Elastizität prüfen
Schritt 4: Den Reifen richtig herum (!) auf die Felge drücken
Schritt 5: Korrekten Sitz überprüfen – abkühlen lassen



Die zum Set gehörenden Drift-Reifen funktionieren zwar, sind jedoch optisch nicht jedermanns Sache



Das originale Kegelraddiff (rechts) weicht einem stark gesperrten Kugeldifferential

Die Jungfernfahrt erfolgte auf Teppich. Mit einem Gas-Punch geht der Mustang sofort in den Drift und lässt sich gut halten. Betätigt man die Bremse aus moderater Geschwindigkeit, bleibt das Chassis spurtreu und bricht je nach Untergrund erst im letzten Moment aus. Bremsst man jedoch in einer Kurve, kommt das Heck kontrolliert quer und kann nun beliebig zum Mitlenken verwendet werden. Auch 180-Grad-Turns gelingen fast auf Anhieb. Allgemein lässt sich dem Sprint eine hervorragende Kontrollierbarkeit bescheinigen.

Elektronische Hilfe

Für den zweiten Testlauf ging es auf einen glatten Steinboden. Hier braucht man wirklich Fingerspitzengefühl, denn jeder unüberlegte Steuerbefehl kann in einer Schlitterpartie vor der nächsten Wand enden. Der sehr positive Eindruck des Fahrverhaltens setzte sich auch hier fort. Nun wurde auch die elektronische D-Box aktiviert. Bei 50 Prozent Empfindlichkeit macht sich das kleine Teil jedoch kaum bemerkbar. Zwar arbeiten die Räder aktiv gegen, sobald man den Drift beginnt, jedoch stellen sie sich nach kurzer Zeit bereits wieder gerade und die Unterstützung ist damit dahin.

Beim nächsten Versuch wurde die Empfindlichkeit auf 100 Prozent erhöht. Stellt man das Modell nun quer und lässt die Lenkung los, bleibt der Sprint



Damit die Antriebswellen auch bei extremen Lenkwinkeln noch rund laufen, werden die Knochen durch CVDs ersetzt

ohne Zutun des Fahrers in einer sauberen Driftkurve. Der Pilot muss durch Gasbefehle lediglich dafür sorgen, dass das Auto die richtige Drehzahl behält. Mit wenig Übung können so auch absolute Einsteiger schon nach kurzer Zeit Driften. Je nach Erfahrungslevel kann man die Kreiselstärke dann reduzieren und sich Schritt für Schritt verbessern.

Der Sprint 2 Sport lässt sich mit ein paar einfachen Handgriffen zu einem vollwertigen Driftmodell umbauen. Wer auf besonders griffigen Strecken unterwegs ist, sollte längerfristig den Einbau eines Brushlessmotors in Betracht ziehen. Für ein paar lockere Drift-Sessions auf rutschigem Untergrund ist der Standard-Bürstenmotor jedoch völlig ausreichend. <<<<<





LRPs Short Course-Truck für jedermann

EINSTEIGERS LIEBLING

Die erfolgreiche S10-Serie von LRP electronic umfasst neben Buggys und Truggys seit einiger Zeit auch ein Short Course-Modell. Dabei handelt es sich um ein 2WD-Modell, das mit kompletter Ausstattung fahrfertig ausgeliefert wird.

Text und Fotos:
Rolf Röder

Aufgrund der bei LRP electronic eingesetzten Modulbauweise konnte der Hersteller auf jede Menge Komponenten der verbreiteten S10-Serie zurückgreifen. So musste im Prinzip der Twister-Buggy, welcher ja ebenfalls mit einem 2WD-Heckantriebskonzept ausgestattet ist, lediglich noch an die Short Course-typischen Gegebenheiten angepasst werden.

Dynamisches Duo

Der Twister SC ist in zwei Versionen erhältlich: als Rolling-Chassis und Ready to Run mit 2,4-Gigahertz-RC-Anlage. Bei der zweiten Version, um welche es hier geht, ist das Fahrzeug komplett aufgebaut und eingestellt, sodass man lediglich noch Batterien für den Sender bereithalten muss. Ein Fahrakku, wenn auch mit geringer Kapazität, ist bereits Bestandteil des Sets. Die einem Short Course-Truck amerikanischen Zuschnitts nachempfundene Karosserie besticht durch gute Verarbeitung. Sie ist ebenfalls fertig ausgeschnitten und ans Fahrzeug angepasst.

Weiterhin kann der Erwerber des RTR-Sets auf eine sehr umfangreiche Bedienungsanleitung zurückgreifen. Die sonst in derlei Heften enthaltene Bauanleitung sucht man vergebens, sie ist ja auch nicht wirklich erforderlich, da bereits alles fahrfertig aus

dem Karton kommt. Auch ein Steckerladegerät hat LRP beigelegt. Es ist zwar keine optimale Dauerlösung, aber um den beigelegten NiMH-Pack mit 1.600 Milliamperestunden Kapazität für die ersten Fahrten zu laden, reicht es allemal aus.

Da die Zeit der leidigen 27-Megahertz-Funken endgültig vorbei ist, kann sich der Kunde nun über eine A2 STX Pro-Fernsteuerung freuen, die mit 2,4-Gigahertz-Technik arbeitet. Die Anlage ist ergonomisch günstig geformt und fasst sich gut an. Der Schaumstoffüberzug am Lenkrad ist griffig, die stilisierte Rennbremsanlage im Lenkrad eine interessant anzusehende Zugabe fürs Auge. Einstellen lässt sich alles, was man zum Fahren unbedingt benötigt. Zum Beispiel die Lenkung sowie Gas/Bremse, Servo-Reverse und verschiedene Neutralpunkte. Da die Auslieferung stromlos erfolgt, muss man aber die entsprechende Anzahl an Mignonzellen bereithalten, damit es losgehen kann. Vorab sollte man sich aber erst einmal mit dem Twister vertraut machen und sich alles genauer ansehen.

Angepasst

Nimmt man vorne und hinten je zwei Karosserieklinke ab, kann die Karosserie einfach entfernt werden. Das bekannte Verbundkunststoff-Wannenchassis der Twister-Reihe wurde für Short Course-Zwecke optimiert und auf das entsprechende Maß gebracht. Es ist länger als das des Buggys. Vorne und hinten dominieren die typischen, weit ausladenden Abweiser, die bei den üblichen Rempelen das Fahrzeug wirkungsvoll



Für alle Elektro-Komponenten ist reichlich Platz vorhanden

schützen sollen. Da sie aus zähem, aber widerstandsfähigem Kunststoff gefertigt sind, dürfte dies problemlos zu bewältigen sein. Beidseitig wird die Chassiswanne durch zwei weitere äußerst flexible Abweiser, auch Nerf-Bars genannt, geschützt. Die aufgesetzte Karosserie liegt hier bündig an und kann somit nicht ohne Weiteres von der Seite eingedrückt werden.

Mittig im Fahrzeug, genau über der Längsachse, ist Platz für den Antriebsakku vorgesehen. Es sind aber auch alle anderen Packs bis hin zu 2s-LiPos einsetzbar. Eine Verlagerung nach vorne oder hinten ist zur Änderung des Schwerpunkts möglich, das beiliegende Schaumstoffklötzchen sorgt dabei für die nötige Fixierung. Nach Entfernung von nur zwei Karosserieklinkeklammern können der Akkuhalter gelöst und der Energieriegel ausgetauscht werden. Für die weiteren Komponenten ist im Chassis des Twister sehr viel Platz vorhanden. Links neben dem Akkuschacht ist der winzige AI Runner Reverse V2-Fahrregler aufgeklebt, der bereits mit dem Motor verbunden ist. Ebenfalls links im Chassis ist der vom Regler abgehende Ein-aus-Schalter positioniert, der sich auch problemlos bei aufgesetzter Karosserie betätigen lässt.



Sturzstreben und Lenkstangen sind nicht verstellbar



Der Getriebedeckel bietet einen wirksamen Schutz für Slipper, Ritzel und Hauptzahnrad

In Fahrtrichtung rechts hinten sitzt der kleine A3-RX-Empfänger, der die Verbindung zum Sender sicherstellt. Die Stecker von Lenkservo und Regler befinden sich dort bereits an Ort und Stelle, hier ist nichts weiter zu erledigen, zumal sich der Regler bei jedem Einschalten selbst kalibriert und somit immer automatisch angepasst wird.

Gut gesteuert

Beim Lenkservo handelt es sich um ein Standardexemplar LRP R-7030, das mit seinen 3 Kilogramm Stellkraft nicht gerade Bäume ausreißt, aber für ein relativ leichtes 2WD-Fahrzeug ausreichend dimensioniert ist. Unmittelbar davor findet sich die Lenkung. Sie basiert auf zwei Säulen, von denen in der linken der Servosaver integriert ist. Zwar kann man ihn stufenlos einstellen, wegen der beengten Platzverhältnisse im Lenkungsbereich ist dies jedoch ein Geduldsspiel. Gut, dass das Setup des Savers bereits werksseitig passt.

Auf dem Wannenchassis ist die Vorderachse mit einem anständigen Kickup-Winkel angebracht. Die Achskonstruktion hat unten zwei stabile, lange Schwingen aus zähem Kunststoff, durch die ordentliche Federwege ermöglicht werden. Die Sturzstreben sowie die Lenkgestänge sind einteilig und bestehen ebenfalls aus Kunststoff. Eingestellt werden kann hier nichts. Für Anfänger ist dies ein Vorteil. Fortgeschrittene können später bei Bedarf auf Rechts-links-Gewindestangen umrüsten. Die Lenkhebel und Radträger sind vorne in C-Hubs gelagert.

Die Hinterachskonstruktion ist auf einem mit der Chassisplatte verbundenen Heckteil angebracht. Die Schwingen sind ähnlich wie die vorderen aufgebaut und bestehen aus demselben Kunststoff. Auch hier gibt es einteilige obere Sturzstreben mit vorgegebenen Einstellwerten. Möchte man den Sturz verstellen, kann man auch hier jeweils Recht-links-Gewindestangen nachrüsten.

Zahnräder

Die Getriebebox beinhaltet neben den Zwischenwellen und Zahnrädern das Kegeldiff in Zweispider-Ausführung. Alles ist wie der gesamte Antriebsstrang und die Radlager voll kugelgelagert und durch das Gehäuse weitgehend staubgeschützt. Die Box ist der zentrale Bestandteil der Hinterachse und dient auch



In der LRP-Challenge zugelassen sind die VTEC Overdose-Reifen



Die Spritzlappen wirken sehr realistisch

- + Gute Verarbeitung
- + Gutmütiges Fahrverhalten
- + LRP-Offroad-Challenge-Konform
- Keine Rechts-links-Gewindestangen



Die Truck-Karosserie ist sehr realistisch gestaltet

zugleich als Träger für die hintere Dämpferbrücke und den Motor. Zwischen Getriebeausgang und Motorritzel ist ein Slipper vorhanden, der auftretende Lastspitzen abdämpft. Nach Abnahme eines kleinen Deckels ist eine Feineinstellung von außen möglich. Von dieser Möglichkeit wird man aber erst später beim Einsatz stärkerer Aggregate Gebrauch machen müssen.

pro Minute. Dem Fahrzeugkonzept entsprechend ist er aber sehr anfängerfreundlich und überfordert niemanden, der erstmalig ein RC-Car lenkt. Zudem ist er sehr einfach zu handhaben.

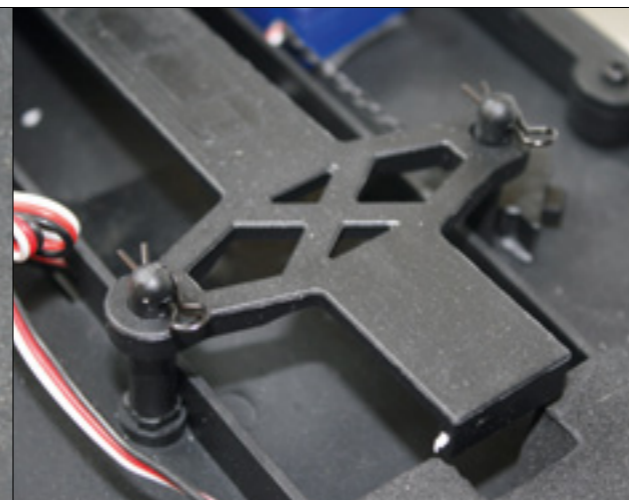
Heckabschluss

Den rückwärtigen Abschluss des Chassis bildet ein stabiler, sehr flexibler Auffahrschutz. An dessen Seiten, genau hinter den Rädern, befinden sich zwei Spritzlappen aus Weichgummi, die sich während der Fahrt sehr authentisch bewegen. Die Stoßdämpfer verfügen über Kunststoffgehäuse, welche mit einer Schraubkappe aus Kunststoff sowie einem Volumenausgleich verschlossen sind. Die Vorspannung der linearen blauen Federn mit mittlerer Härte wird über C-Klipse geregelt. Die Dämpfergeometrie kann vorne dreifach und hinten fünffach an den Dämpferbrücken verändert werden.

Der Twister rollt auf vier fertig verklebten LRP – Kompletträdern mit VTEC Overdose SC – Reifen und relativ strammen Einlagen. Mit diesen Reifen kann man ohne Weiteres direkt in der Short Course-Klasse bei der LRP-Offroad-Challenge an den Start gehen, wo übrigens ausschließlich diese Reifen gefahren werden dürfen.

Während die Kraftübertragung vom Diff zu den Hinterrädern beim Buggy über zwei Teleskop – Kardans aus Kunststoff erfolgt, hat man sich beim SC für den Einsatz von stählernen Antriebsknochen entschieden. Durch die Short Course-typischen Federwege wären die in der Länge nur begrenzt variablen Kardans möglicherweise an ihre Grenzen gestoßen.

Hinten an der Getriebebox befindet sich der Motor des Twister. Genau wie beim Buggy und Truggy kommt hier ein Standard-Bürstenmotor mit der Bezeichnung LRP S10 Twister High Speed zum Einsatz. Es handelt sich um ein einfaches Exemplar der Baugröße 540, angegeben mit 23.500 Umdrehungen



Nach Entfernen von zwei Karosserie-Splinten kann der Akkuhalter abgenommen werden

Der Twister ist, nicht zuletzt wegen der moderaten Art der Motorisierung, sehr anfängertauglich. Das Fahrwerk würde jedoch auch erheblich stärkere



Auch an der Hinterachse ist der Sturzfest vorgegeben

Motorisierungen vertragen. Man sollte sich dann allerdings auch Gedanken über ein kleines Upgrade mit Rechts-links-Gewindestangen sowie einem etwas leistungsfähigeren Lenkservo machen, um konkurrenzfähig zu sein. In puncto Haltbarkeit aller Komponenten sind ebenfalls keine Abstriche zu machen. Nach dem Testnachmittag war nichts verschlissen oder gar beschädigt. Allenfalls die geringe Akkukapazität könnte für Stirnrunzeln sorgen, welches aber beim Einsatz von LiPo-Packs gleich wieder verschwinden dürfte.

FAZIT

Mit dem S10 Twister SC bietet LRP electronic für wenig Geld ein Challenge geeignetes Auto mit hohem Spaßfaktor und Potenzial für weitere Leistungssteigerungen. Durch zahlreiche kostengünstige Upgrade-Möglichkeiten überfordert das Modell auch längerfristig nicht die Hobbykasse.



««««

Anzeige

„Der Twister ist, nicht zuletzt wegen der moderaten Art der Motorisierung, sehr anfängertauglich.“

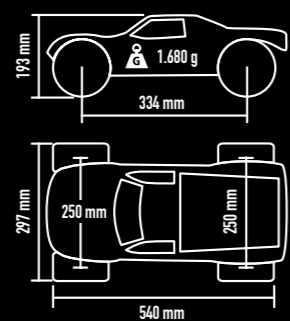
CAR CHECK

S10 Twister SC LRP electronic

Klasse: Elektro-Offroad 1:10
Empfohlener Verkaufspreis: 179,99 Euro
Bezug: Fachhandel

Technik:
2WD-Heckantrieb, Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert,
Slipperkupplung, Zweispider-Kegelraddifferenzial

Benötigte Teile:
Acht Mignonzellen



Beim Antriebsaggregat handelt es sich um einen grundsoliden Bürstenmotor