

Der bunte Raubvogel



Der Gravit Dark Vision 2,4GHz F.H.S.S. von LRP

STEFAN ULSAMER

Der Gravit Dark Vision von LRP macht seinem Namen alle Ehre. Das Teil wirkt auf mich wie die Kreuzung aus einem schwarzen Raubvogel und einem futuristischen Raumschiff. Optisch schlägt er bei mir voll ein!

Vorab bin ich von den auswechselbaren Rotorarmen sehr angetan. Sie sollen kinderleicht auszuwechseln sein. Interessanterweise werden die Rotorarme auch einzeln inklusive Motor in den Farben Grün, Blau, Rot und Gelb angeboten. Somit kann sich jeder seinen farblich individuellen Copter gestalten. Mit seinem Rumpfdurchmesser von 35 cm und einem empfohlenen Verkaufspreis von knapp 130,- € ist das ansprechend aussehende Teil sicher nicht als reiner Anfänger-Copter ausgelegt. Ich bin gespannt, als ich den Dark Vision endlich in den Händen halte.

Der Lieferumfang

Der Gravit Dark Vision wird in einem Karton mit großem Sichtfenster ausgeliefert. Die Bestandteile sind sauber sortiert in einem Tiefziehteil untergebracht. Der Copter ist überwiegend in schwarz gehalten, lediglich auf der Oberseite gibt es zwei blaue Zierstreifen. Neben dem fertig aufgebauten Copter finden sich in der Packung eine Full-HD-Kamera, ein 2S-LiPo-Akku mit 1.800 mAh, eine 4-Gigabyte-microSD-Speicherkarte, vier Ersatzpropeller, ein Kreuzschlitz-Schraubendreher, ein USB-Ladekabel, vier aufsteckbare Propellerschützer, vier Landefüße zum Schutz der an der Rumpfunterseite angebrachten Kamera,

ein Klarsichtbeutel mit Schrauben, ein USB-microSD-Leseadapter und eine Bedienungsanleitung. An der Unterseite jedes Rotorarms befinden sich drei kleine LED-Lampen, an der Rumpfvorderseite sieht man zwei rechteckige LED-Lampen und am Heck eine ovale LED. Das Design des Senders orientiert sich an klassischen Fernsteuerungen und nicht an den – mittlerweile gängigen – Gamecontrollern. Der Sender verfügt über ein LCD-Display, auf dem unter anderem der prozentuale Schub der Rotoren und der gewählte Flugmodus angezeigt wird.

Vor dem Flug

Vor dem ersten Probeflug müssen noch ein paar Handgriffe am Dark Vision erledigt werden. Zuerst montiere ich die vier Landefüße mit Hilfe der beiliegenden Schrauben an die Rumpfunterseite. Die HD-Kamera wird in die vorgesehenen Halterungen auf dem Akkufach gesteckt und per Steckverbindung direkt mit dem Copter verbunden. Die Montage der vier in der Packung enthaltenen Propeller-Schützer ist optional. Nun muss noch der LiPo-Akku mittels USB-Ladegerät aufgeladen werden. Nach dem Ladevorgang wird der Akku in das Akkufach eingesetzt. Ein wenig umständlich ist, dass ich das Akkufach hierfür auf- und wieder zuschrauben muss – und das bei jedem Wechsel des Akkus.



Ausgeliefert wird der Copter mit vier schwarzen Rotorarmen.



Mit den angebotenen Flugarmen kann jeder seinen persönlichen Dark Vision zusammenstecken.

Das Flugerlebnis

Nun geht es endlich los! Ich schalte den Sender ein, was mit einem Piepsgeräusch und dem Erleuchten der LCD-Anzeige einhergeht. Auf dem LCD erscheint eine kleine Grafik, die den Copter schematisch zeigt. Nun schalte ich den Copter ein, der seine Betriebsbereitschaft mit dem Blinken der Rumpf-LEDs quittiert – die vorderen LEDs in blau, das hintere in grün. Während ich den Gashebel auf der linken Seite nach vorne drücke, erhebt sich der Dark Vision langsam in die Lüfte, mir fällt dabei auf, dass der Gashebel auf meine Steuereingaben etwas nervös reagiert. Mittels Bewegung des linken Knüppels nach rechts und links kann ich den Dark Vision um die eigene Achse kreisen lassen. Die Steuerung seitwärts sowie vorwärts und rückwärts erfolgt mit Hilfe des rechten Steuerknüppels. Während ich den Dark Vision auf meiner Flugwiese (aufgrund der Größe des Copters bietet sich eigentlich nur der Outdoor-Einsatz an) hin- und herfliege, fällt mir auf, dass das Teil nicht zuletzt aufgrund seiner Größe sehr stabil in der Luft liegt. Jetzt wird es Zeit, sich die mitgelieferte Full-HD-Kamera genauer unter die Lupe zu nehmen. Die Bedienungsanleitung weist darauf hin, dass die beiden Knöpfe – für Foto und Video rechts neben dem LCD-Display – doppelt belegt sind. Das bedeutet, dass durch langes Drücken des Fotobuttons die Rückflugfunktion an den Startort des Copters aktiviert wird. Und durch langes Drücken des Videobuttons wird der anfängerfreundliche Headless-Modus (bei dem der Copter unabhängig von der Ausrichtung des Rumpfes aus Sicht des Piloten immer vor- und zurück bzw. nach rechts und links gesteuert wird) aktiviert. Der Test in der Praxis beweist, diese beiden Modi funktionieren einwandfrei. Auch die Flipfunktion läuft reibungslos, per Druck auf den gut erreichbaren LED-Flip-Knopf auf der rechten Senderseite und Steuereingabe in einer der vier Richtungen flipt der Copter in die gewünschte Richtung. Der kurze Druck auf den Fotobutton ermöglicht die Aufnahme eines Fotos. Der einmalige Druck des Videobuttons startet die Filmaufnahme, der erneute Druck führt zur Beendigung derselben. Beeindruckend finde ich die Flugzeit, die eine knappe Viertelstunde beträgt – hier kann der Dark Vision richtig punkten. Der Dark Vision macht durch die nun rot blinkende „Heck-LED“ auf die notwendige Landung aufmerksam. Insgesamt betrachtet sind die LED-Funktionen am Copter durchdacht, auch die LEDs an den Rotorarmen leisten gute Dienste, denn sie verdeutlichen dem Piloten die Fluglage des Dark Vision. Nach der Landung schaue ich die Aufnahmen durch. Mir fällt dabei auf, dass Standbilder über eine gute Bildqualität verfügen, Bilder die während des Fluges aufgenommen wurden sind allerdings doch recht verwackelt. Im Gegenzug ist die Qualität der Videoaufnahmen – auch solcher die „in Action“ aufgenommen wurden – umso besser und klarer. Auch den schnellen Wechsel von Licht und Schatten meistert der Autofokus der Kamera schnell und problemlos. Abschließend möchte ich noch erwähnen, dass man per Druck auf den Power-Up-Button auf der linken Senderseite einen von drei Schwierigkeitsgraden / Flugmodi einstellen kann.

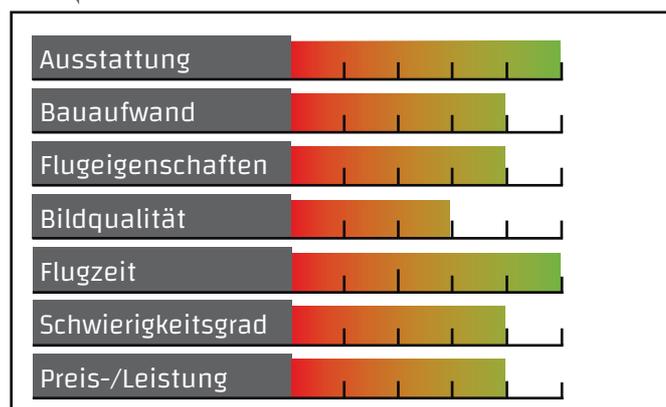
TNT FAZIT

Der Gravit Dark Vision von LRP ist ein optisch ansprechender Copter mit gutem Handling. Durch die intelligente Anbringung der LEDs ist die Ermittlung der Fluglage kinderleicht, die Flugzeit ist lange und der Copter liegt wie ein Brett in der Luft. Der Dark Vision ist für Fortgeschrittene und Anfänger, die bereits kleinere Indoor-Copter gemeistert haben, uneingeschränkt zu empfehlen.

PRODUKT-INFOS

Hersteller/Vertrieb:	LRP
Infos/Bezug:	Fachhandel, www.lrp.cc , Tel.: 0900-577 4624, www.lrp.cc
UVP:	129,99 €
Durchmesser:	350 mm
Höhe:	185 mm
Rotordurchmesser:	205 mm
Lieferumfang RTF:	Flugbereiter Quadrocopter, Full-HD-Kamera, 2S-/1.800-mAh-Li-Po-Akku, 2,4-GHz-Fernsteuerung, 4-GB-microSD-Speicherkarte, vier Ersatzluftschrauben, Kreuzschlitz-Schraubendreher, Ladekabel, vier Propellerschützer, vier LandefüÙe, Schrauben, USB-microSD-Leseadapter, mehrsprachige Bedienungsanleitung.

TNT BAROMETER



TOP GUN der Rally-Klasse

Strada RX „Maverick“ RTR 1/10 von LRP

Wer sich für Motor- und ganz besonders für den Rally-Sport interessiert, der dürfte wohl mindestens einmal davon geträumt haben, sich wie Walter Röhrl zu fühlen. Mit einem vierradangetriebenen Auto auf Schnee und Eis um die Ecke schießen, immer hart am Gas. Nun – wer sich kein echtes Rally-Auto leisten kann oder will, für den hat LRP aus der Strada-Serie eine echte Alternative für kleines Geld am Start.

Wer den Karton aus dem Hause LRP in Empfang nimmt, der bekommt auf allen vier Seiten der Verpackung einen kompletten Rundblick auf das Modell im Inneren. Auf einer Seite erfährt der künftige Rally-Schüler, dass es neben der blauen Variante auch eine rote mit einem Brushless-Antrieb gibt. Wir haben uns jedoch den blauen Flitzer mit Bürstenantrieb zur Brust genommen. Ist der Karton geöffnet, erscheint der Maverick mit seinem Zubehör. Dieses besteht aus dem MRX-243 Sender, einem Akku samt Ladegerät und der Anleitung samt Kleinteilen. Als Akku hat LRP einen 7.2-V-1.800-mAh-NiMH-Akku beigelegt. Das ist in Anbetracht des MM-22 540 Bürstenmotors durchaus angemessen und geht in Ordnung. Der erste optische Eindruck ist positiv. Das Design gefällt. Zwar hat der Strada RX kein reelles Vorbild im eigentlichen Sinne, allerdings erkennt der Kenner schnell eine gewisse Ähnlichkeit mit dem aktuellen Ford Focus R5 RX, wie er beispielsweise vom US-Amerikaner Ken Block gefahren wird. Das tut der Sache aber keinen Abbruch, er sieht auch so gut



aus. Da ich sehr für kleine Details zu haben bin, bleibe ich sofort an den Decals des Rally-Autos hängen. Als begeisterter Fan der Militärluftfahrt und als Kind der 80er-Jahre, war der Film TOP GUN, mit Tom Cruise in der Hauptrolle, natürlich für mich Pflichtprogramm. Der Strada RX hat den Spitznamen „Maverick“ bekommen. So kann es schlicht kein Zufall sein, dass bei diesem Gefährt der aufgedruckte Fahrername „P.Mitchell“ lautet. Eben jener Tom Cruise verkörperte im Film den F-14 Tomcat-Piloten Lt. Pete Mitchell mit dem Rufnamen „Maverick“. Ich ertappe mich dabei, wie ich grinsend und in mich hineinlächelnd vor dem Maverick sitze und den Produktdesignern bei



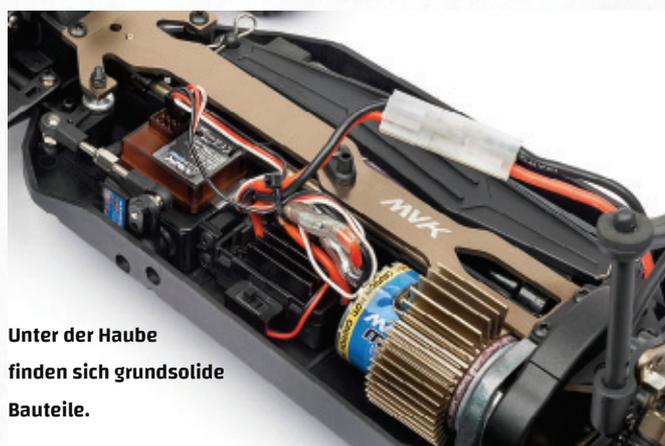
Der Lieferumfang lässt kaum Wünsche offen.

LRP für diesen Coup innerlich danke sage. Dann wandert der Blick nach unten bleibt bei den Radkästen hängen. Hier muss ich leider feststellen, dass die Karosserie nicht wirklich sauber auf das Chassis abgestimmt ist, denn die Hinterräder schleifen im Radkasten. Daran kann ich auch mit den Aufhängern der Karosserie nichts mehr ändern. Ich muss wohl oder übel zum Skalpell greifen und einen kleinen Streifen Radkasten nach vorne hin entfernen. Das ist kein Hexenwerk, hinterlässt aber einen faden Beigeschmack.

Blick unter die Haube

Dieser verzieht sich jedoch gleich wieder, wenn man einen Blick unter die Haube wirft. Wer die Karosserie abnimmt, der entdeckt schnell, dass hier kein Amateur auf den Rädern steht: Als Motor ist, wie bereits erwähnt, ein MM-22 540 Motor verbaut, ein wasserdichter MSC-30BR-WP Fahrtenregler, ein MS-22 Lenkservo, komplett einstellbare Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, eine Akkuhalterung geeignet für Stickpacks und Side-by-side Packs, vier zerlegbare Öldruckstoßdämpfer mit progressiven Federn und Titan eloxierte Dämpferkappen, stabile C-hub Lenkhebel vorne, ein 4-WD-Kardantrieb, ein

komplett kugelgelagerter Antriebsstrang, mit Aluminium gold-eloxiertes Oberdeck, eine gewichtsoptimierte Kardanwelle, rundum komplett einstellbare Lenkhebel und eine Zweiarmlenkung mit integriertem Servo-Saver runden das Paket ab. Das alles ist in das Wannenchassis aus Kunststoff gebettet. Dabei wurde sehr viel Wert gelegt auf die annähernd optimale Gewichtsverteilung von 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse. Einzig der Regler setzt ein Limit, da er maximal 12-Turn-Brushed-Motoren bedienen kann. Ob sich das als echtes Limit herausstellt, werden die Testfahrten zeigen.



Unter der Haube finden sich grundsolide Bauteile.

Fahrleistungen

Nach dem Einlegen des Akkus und dem Verriegeln der Akkuhalterung per Splint erweckt man den Maverick am Schalter des Reglers zum Leben. Ebenfalls positiv: Zum Aufpolstern diverser anderer Antriebsakkus liegen zwei Schaumstoff-Würfel bei. Dann erweckt der Maverick mit einem leisen Piepsen zum Leben. Und wie! Auf dem eis- und schneebedeckten Untergrund kann und muss er ab dem ersten Meter seine Rally-Qualitäten unter Beweise stellen. Und das tut er überraschend gut. Die Geschwindigkeit, welche er erreicht, ist beachtlich. Nur die ersten Meter ringen die Reifen und der Allrad gegen den Schnee um Grip, dann gewinnen sie den Kampf aber und der Maverick gibt Gas. Die Lenkung ist herrlich präzise und schnell, dies lässt sich am Sender natürlich den Bedürfnissen des Piloten, in gewissem Maße, anpassen. Nach wenigen Metern Eingewöhnung zieht der Strada RX mit vier wühlenden Rädern herrliche Kurven und Querpassagen in den Schnee. Das Fahrwerk und das Chassis sind dabei über jeden Zweifel erhaben. Das Gewichtsverhältnis zwischen Vorder- und Hinterachse in Verbindung mit dem sauber arbeitenden Allradantrieb sorgen für echtes Rally-Feeling. Nach einigen Minuten komme ich mir tatsächlich wie Walter Röhrl bei der Rally Monte-Carlo vor. Von vorne fliege ich an, nehme vor der Kehre kurz das Gas raus, lenke mit Gefühl ein und gerade als der Maverick anfängt zu rutschen gehe ich wieder ans Gas.

Vorbereitungen

Da der Maverick fertig aus dem Karton kommt, fällt als Fahr-vorbereitungen nur das Aufladen des Akkus an. Was ich ebenfalls empfehlenswert wäre, ist das Einstellen der Dämpfer und der Spur. Das klappt zwar in den meisten Fällen aus der Box heraus sehr gut, allerdings bewirkt eine Kontrolle und ggf. ein Nachjustieren manchmal echte Wunder. Über das Laden des Akkus mit dem mitgelieferten Ladegerät kann ich leider keine Aussage treffen, ich habe den Akku an meinem eigenen Ladegerät geladen. Die Teststrecke war schnell gefunden, da sich diese bewährt hat und mit verschiedenen Untergründen und Gegebenheiten aufwarten kann.

Jetzt müssen wir dem Fahrbericht einige Sachen vorwegnehmen. Und zwar im Sinne des Maverick: Die Testbedingungen würde ich bei vielen RC-Cars als nicht gerade optimal bezeichnen. Tatsächlich würde ich sie sogar als relativ bescheiden beschreiben wollen. Und zwar nur für das Modell – nicht so für den Piloten. Wir haben uns einen zwar sonnigen, aber klirrend kalten Mittag im Januar ausgesucht. Die Temperaturen bewegten sich deutlich im negativen Bereich, der Boden durch eine Woche Dauerfrost gefrostet und auf der Teststrecke eine Eis- und Schneedecke. Ich konnte beim Auspacken den Akku fast schon wimmern hören, er könne unter solchen Bedingungen nicht arbeiten. Aber es half alles nichts – ein Test der Fahrleistungen musste erbracht werden.



Das Ergebnis ist eine Kehre, wie man sie aus den Aufnahmen der Rally-WM aus der Kategorie B der 1980er Jahre kennt. Dabei bleibt der Maverick stets einfach zu kontrollieren und lässt sich nicht nur durch die Lenkung, sondern auch mit dem Gas durch die rutschigen Kurven bewegen. Lastwechsel steckt er dank des großen Radstands und des verhältnismäßigen niedrigen Schwerpunktes mit einem Achselzucken weg.

Nach guten zehn Minuten im Schneegestöber verliert der Akku allerdings seinen Kampf gegen die Kälte und gegen den Energiedurst des Strada RX. Als ich das RC-Car neben mir parke um den Regler auszuschalten, fällt mir erstmals auf, welchen Preis der Spaß im Schnee gefordert hat. Nicht nur in den Zwischenräumen der Felgen hat sich der Schnee zu einem festen Eisklumpen geformt. Nach dem Abnehmen der Karosserie blicke ich auf einen weißen Klotz mit vier schwarzen Rädern dran. Überall sitzt der vereiste Schnee. Unter diesen Bedingungen eine solche Performance abzuliefern – alle Achtung. Das Kompliment geht in diesem Moment nicht nur an den Akku, sondern an die gesamte Inneneinrichtung. Wieder im Warmen, lege ich den Maverick auf den Kopf und unterlege einige Geschirrtücher. Nach guten drei Stunden schaue ich wieder vorbei. Die Eistortur hat keine Schäden hinterlassen. Alles funktioniert beim zweiten Durchgang, als ob das Rally-Auto gerade frisch aus der Verpackung gekommen wäre. Das nenne ich Detailtreue bis zum letzten Kapitel. Das echte Rally-Autos hart im Nehmen sind, okay. Aber der kleine Renner von LRP hat eindrucksvoll bewiesen, dass er diese Fähigkeit ebenfalls besitzt. Nebenbei sei noch erwähnt, dass die Wasserfestigkeit damit auch bescheinigt ist.



TNT FAZIT

Man muss den Strada RX Maverick von LRP vor einem gewissen Kontext betrachten. Wer sich die Mühe macht und einige Zeilen nach unten schaut, der wird feststellen, dass er für dieses Spaßgerät mit Nehmerqualitäten keine 200,- € bezahlen muss. Und das für ein echtes RTR-Set – also samt Akku und Ladegerät. Freilich sind die kratzenden Radkästen ärgerlich, sicherlich ist die Karosserie keinem originalen Rally-Auto nachempfunden und freilich hat er keinen Brushless-Antrieb. Aber erstens lassen sich die Radkästen schnell optimieren, zweitens bekomme ich einen so günstigen Preis im Maßstab 1/10 mit dieser technischen Ausstattung nicht zusammen, muss ich noch Lizenzgebühren an Autohersteller für die Verwendung ihrer Logos und Karosserie zahlen. Und drittens vermisste ich in dieser Liga den Brushless-Motor nicht wirklich. In diesem Set-Up ist der Maverick eben auch für Einsteiger eine echte Option, die ein Rundum-Paket bekommen, welches zur Not einiges einstecken kann. Wer mehr möchte, der kann sofort zum Brushless-Bruder greifen. Und nicht zuletzt konnte der Maverick durch solche Kleinigkeiten wie „P.Mitchell“ mein Herz gewinnen.

PRODUKT-INFOS

Hersteller/Vertrieb:	LRP
Infos/Bezug:	Fachhandel, Infos bei www.lrp.cc , Tel.: 0900 5774624
UVP:	194,99 €
Länge:	470 mm
Breite:	250 mm
Radstand:	270 mm
Gewicht:	1.750 g
Lieferumfang:	Fertig aufgebautes RC-Car, 7,2-V-1.800-mAh-NiMH-Akku inkl. Ladegerät, MTX/MRX-243 2.4GHz Fernsteuerung, Anleitung und Kleinteile.
Zusätzlich benötigt:	vier AA-Batterien.

TNT BAROMETER

