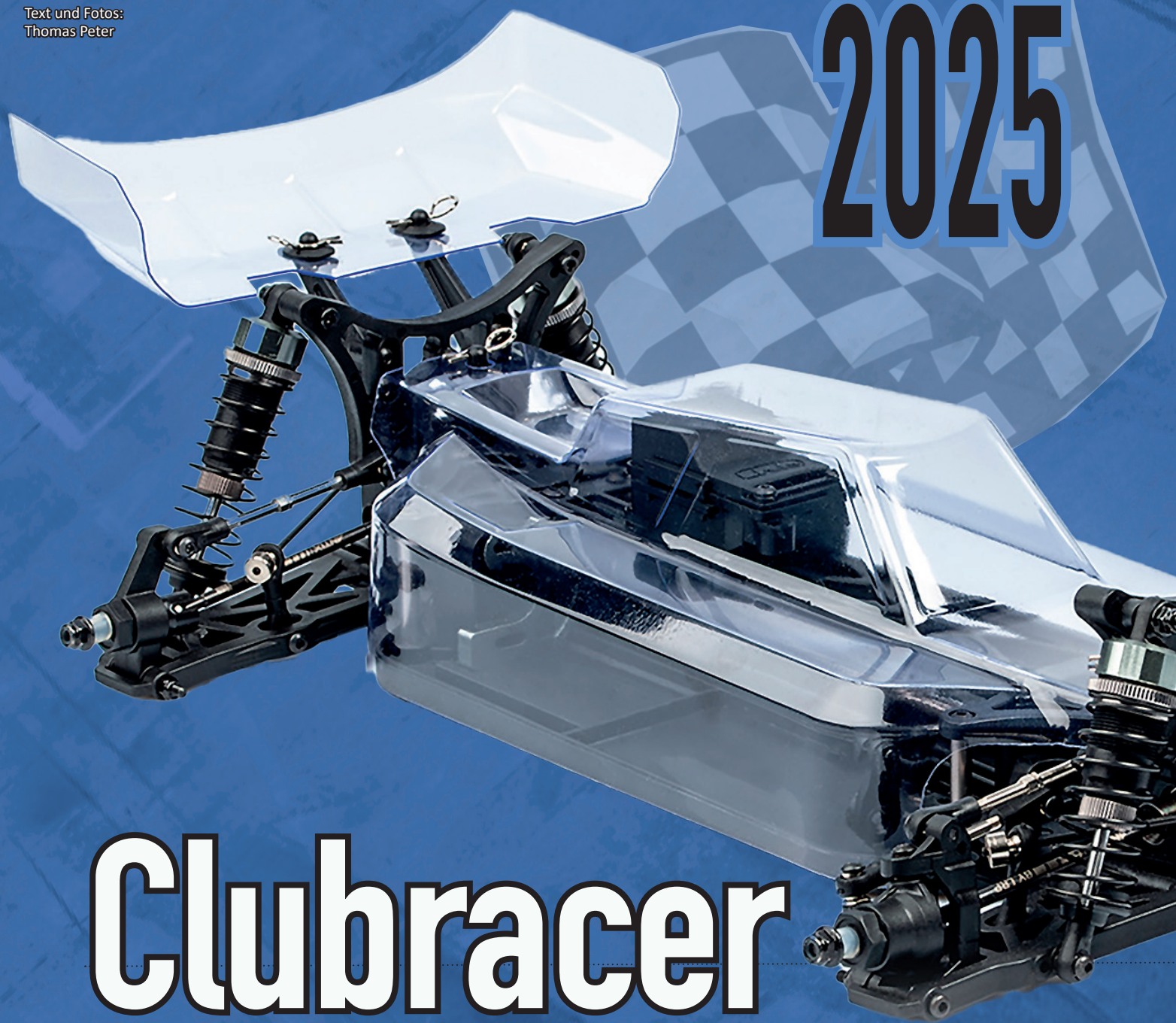




Text und Fotos:
Thomas Peter

2025



Clubracer

ANTIX S10 BLAST BX3

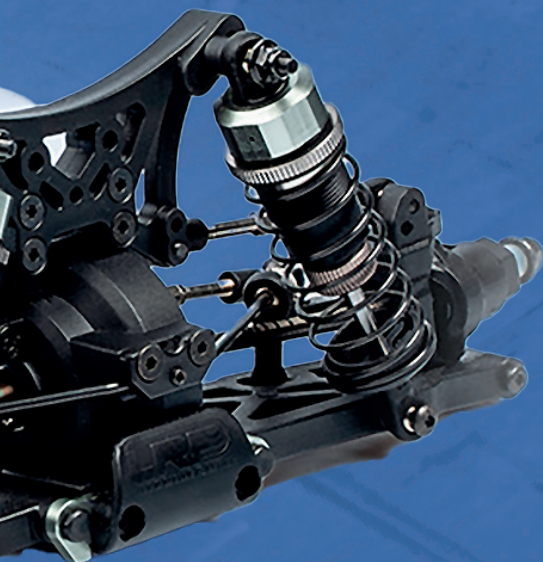
LRP präsentiert den neuen 4WD Clubracer-Buggy Antix S10 Blast BX3. Die bewährte LRP-Blast-Serie ist seit vielen Jahren etabliert. Die 4WD-Antix-Chassis-Technik findet auch schon bei Tourenwagenmodellen seinen Einsatz. Das Chassis kommt vorgefertigt als Race-Roller ohne Elektronik und Räder und will nach Belieben des Anwenders konfiguriert werden. Wie sich der S10 Blast BX3 in unserem Test schlägt, lest Ihr in diesem Beitrag.

Wir besprechen hier ein allradgetriebenes Buggy-Chassis im Maßstab 1:10. Man kann den Antix-S10-Blast-BX3 als Basis für einen preisgünstigen Clubracer bezeichnen. Das vormontierte Chassis ist bereit für die individuelle Ausstattung, je nach dem gewünschten Einsatzzweck. Dem Fahrzeug liegt eine klare, form-schlüssig passende Buggy-Karosserie inklusive Heckspoiler bei. Der Body schließt sauber mit dem Chassis ab und schützt die Technik bestmöglich vor Dreck, Staub und kleinen Steinen, wie sie im Offroad-Bereich typischerweise

Die Antix S10-Clubracer TC und BX. Gleiche Plattform, gleiche Strategie, unterschiedliche Philosophien



So wird der Antix S10 Blast BX3 ausgeliefert



auftreten. Das Wannenchassis ist komplett von unten geschlossen und der Allradantriebsstrang ist sauber gekapselt. Das komplette Modell ist kugellagert, was für einen leichtgängigen Betrieb sorgt. Ein bisschen Profi-Feeling kommt bei den Schrauben auf. Hochwertige Innensechskantschrauben sind am Fahrzeug verbaut.

Fahrwerk

Das Fahrwerk ist für ein solches Modell klassisch konstruiert, mit festen unteren Querlenkern und oberen Rechts-links-Gewindestangen. An allen vier Querlenkern findet man „BigBore“-Öldruckstoßdämpfer. Eine Änderung der Chassis-Höhe lässt sich hier einfach über eine Rändelmutter am Dämpfer einstellen. Die verschiedenen Anstellwinkel der Dämpfer lassen sich durch zahlreiche Befestigungspunkte in den Dämpferbrücken realisieren. Das Chassis ist dank seiner Rechts-links-Gewindestangen an beiden Achsen schnell an die jeweiligen Rennstrecken einzustellen. Klasse in dieser Preisklasse sind die CVD-Kardanwellen vorne sowie die Stabilisatoren an beiden Achsen.

Gearbox

An der Vorder- und Hinterachse arbeiten Differenziale mit jeweils Kegelzahnradern aus Stahl, die durch eine zentral verlaufende Kardanwelle miteinander verbunden sind. Das Hauptantriebszahnrad mit 72 Zähnen verwendet das gängige Modul 48-DP. Ein passendes Motorritzel mit 22 Zähnen liegt ebenfalls dem Set bei.

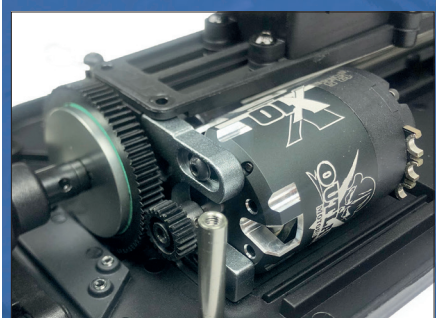
Unsere erste Wahl bei der benötigten Ausstattung fiel auf einen LRP-Spin-Pro-Brushless-Regler in Verbindung mit einem LRP-X10-Outlaw-Brushless-



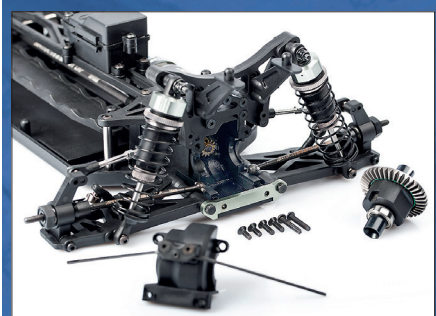
Rechts-links-Gewindestangen gehören ebenso zum guten Ton, wie die „Big Bore“-Öldruckstoßdämpfer an beiden Achsen



Der Race-Roller ist voll kugellagert



Slipper-Kupplung und Alu-Motorträger



Das Antix S10 Blast BX3-Chassis ist sehr servicefreundlich konzipiert

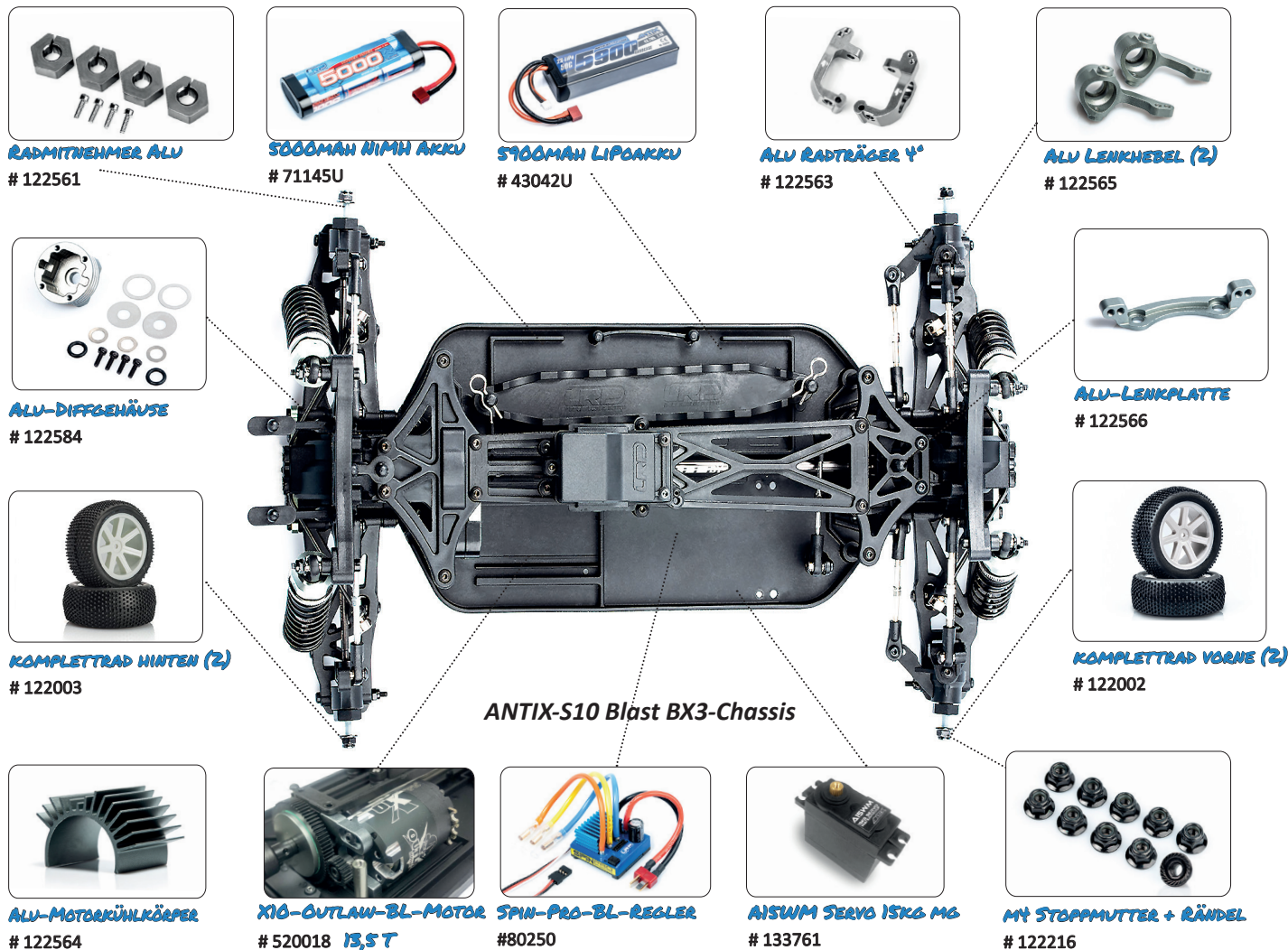


Die massive Slipper-Kupplung



Die Vorderräder werden von CVD-Wellen angetrieben. Hinten kommen Knochen zum Einsatz

S10 Blast-BX3-Tuningteile:



Motor mit 13.5 T und dem passenden 2S-Antix LiPo-Akku mit 5900 mAh. Gelenkt wird mit dem neuen wasserdichten Antix A15WM-Servo mit 15 kg Torque und Metallgetriebe. Der Antix-BX3 rollte bei uns auf LRP S10-Blast-BX-Komplettträgern. Es gibt je ein Set für vorne und hinten. Der Empfänger

findet seinen Platz in der spritzwassergeschützten Empfängerbox auf dem Topdeck. So ausgestattet, ging es nun mit dem Antix zur Teststrecke.

Test

Unsere Teststrecke war eine permanente Strecke mit Astro-Belag und

moderaten Sprüngen. „Das Auto funktioniert“ war unser erster Fahr-eindruck. Der Antix-BX3 fährt sofort wie auf Schienen und wir spüren eine sehr direkte Lenkung. Und das, obwohl wir ein Lenkservo mit durchschnittlichen Reaktionswerten für den ersten Test eingebaut hatten. Die

CAR CHECK

Antix S10 Blast BX3-Kit von LRP

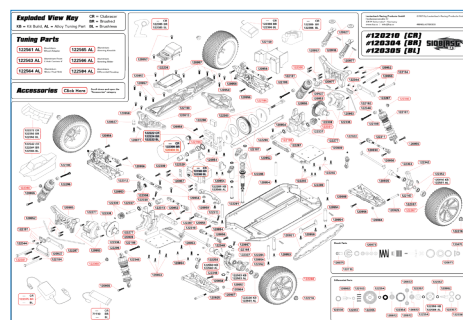
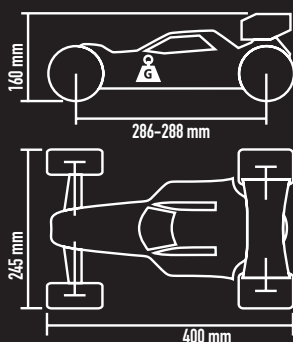
Klasse: Elektro-Offroad 1:10

Technik: Kunststoffchassis, 4WD-Allradantrieb, Slipper, Kegeldifferenzial, vier Öl-druckstoßdämpfer, Einzelradaufhängung, Stabi-Sets

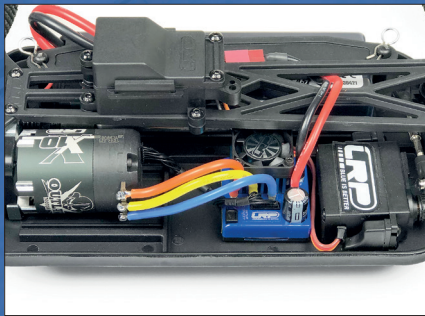
Benötigte Teile:

Fernsteuerung mit Empfänger, Lenkservo, Motor, Fahrten-regler, Fahrakku, Ladegerät, Reifen, Farbe für Body

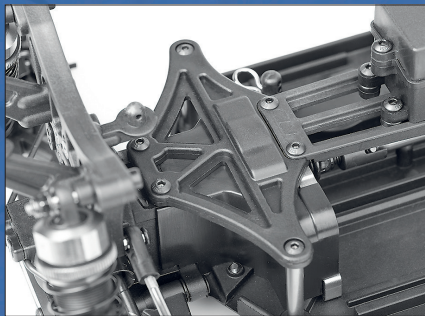
Erfahrungslevel:



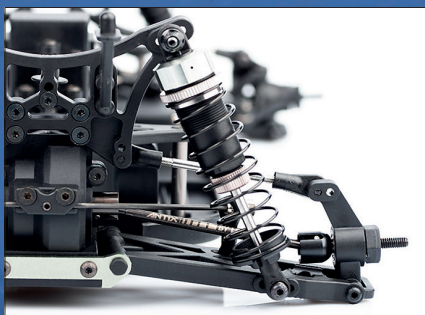
Auf der LRP-Homepage im Servicebereich findet man eine interaktive Explosionszeichnung inklusive Ersatzteilverfügbarkeit



Genügend Platz für Motor, Regler und Servo



Vollständig gekapselter Antriebsstrang



Rennsportfahrwerk mit Links-/Rechtsgewinde-Spurstangen und Stabis vorne/hinten



Der Antix S10 Blast BX3 mit optional verbauten Tuningteilen

LRP S10-Blast-BX-Komplettäder harmonieren gut mit dem Chassis. Da an manchen Stellen der Steck Sand lag, stellten wir den Slipper etwas weicher ein, was den Buggy etwas prozesssicherer um den Kurs bewegen ließ. Die „Big Bore“-Öldruckstoßdämpfer machen ihren Job. Hier kann sehr einfach je nach Strecke das Set-Up geändert bzw. angepasst werden. Die Maße der verwendeten Federn sind durchaus handelsüblich und man kann somit eine weitere Abstimmung ausprobieren. Für einen modernen Buggy läuft der Hauptantrieb etwas zu laut und der LRP-X10- BL-Motor mit 13.5 T ist mit der Baukastenübersetzung noch etwas zu lang übersetzt, was wir aber beim zweiten Testdurchgang geändert haben.

LRP bietet für die Antix-Familie eine ganze Reihe an sinnvoller Tuningteile an, welche die Haltbarkeit des Buggys noch weiter verstärkt. Weiter findet man auf der LRP-Webseite beim Antix-S10-Blast-BX3 im Servicebereich eine interaktive Explosionszeichnung. Hier braucht man nur auf das benötigte Bauteil klicken und man gelangt automatisch zum passenden Ersatzteil inklusive der Ersatzteilverfügbarkeit. Was wir sehr kundenfreundlich finden.

Fazit

LRP hat mit der Evolutionsstufe 2025 des Buggys S10-Blast-BX3 einen wirklich preisgünstigen Club-racer auf die Räder gestellt. Von der Aufhängung bis zum zentralen Antrieb wurde der Buggy auf Fahrspaß und Haltbarkeit ausgelegt, und das alles zu einem interessanten Preis.



Der Antix BX3 ist sehr direkt auf der Lenkung