

■ KYOSHO INFERNO MP9 TK12 ■ FIRST LOOK: RB-ONE VON RMV DEUTSCHLAND ■ HUDY-KOLUMNE
 ■ LOSI MICRO HIGH ROLLER VON HORIZON HOBBY ■ VIRUS 2.0 BRUSHLESS VON ANSMANN RACING

www.cars-and-details.de

CARS & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



SPORTSTOURER
 3Racing Sakura Zero S
 von LMI Racing



FG Baja
 von SMDV
 zu gewinnen



STARKSTROM

Shock XXL von df-models



CARS & Details-Film

Video zum Bestellen auf
www.cars-and-details.de



Ausgabe 6/2011
 Juni 2011
 10. Jahrgang
 Deutschland: € 5,00
 A: € 5,80 CH: sfr 8,80
 NL: € 5,90 L: € 5,90 £: € 6,75



Neue Ära
 Team Losi Racing 22
 von Horizon Hobby



Temperamentvoll
 Virus 2.0 von Kyosho



Amperepumpe
 von Ansmann Racing
 von Ansmann



Ohne Frage, man kann auch mit RTR-Modellen viel Spaß haben. Wenn man sich aber daran macht, die Einstellmöglichkeiten eines RC-Cars ausloten zu wollen, kommt man meistens nicht an den teureren Wettbewerbsmodellen vorbei. Die RC-Schmiede 3Racing, deren Produkte über LMI Racing in Deutschland vertrieben werden, bietet mit dem Sakura Zero S ein günstiges Tourenwagenmodell im modernen Renn-Design an. Der Clou dabei ist, dass der Zero S zu einem außergewöhnlich guten Preis zu bekommen ist, da er in Glasfaser-Spritzgussbauweise erstellt wurde.

Ein abgespecktes Rennmodell zum Mittelklassepreis auf den Markt zu bringen, ist die eine Sache. Eine andere ist es, konsequent in allen Belangen den Rotstift anzusetzen und ein Mittelklassemodell zu einem absoluten Knallerpreis anzubieten. Dies ist beim Zero S geschehen. Er ähnelt von der Machart stark seinem großen Bruder – dem Wettbewerbsmodell Zero.

Optische Täuschung

Sieht man sich die Sport-Variante des Sakura Zero genauer an, steht da auf den ersten Blick die komplette wettbewerbserprobte Chassis-Konstruktion des Rennsportoriginals. Der einzige Unterschied ist, dass der Zero S auf Glasfaser- statt Kohlefaserchassisplatten und faserverstärkten Kunststoffteilen statt eloxiertem Aluminium basiert. Komplette wolle man bei 3Racing auf Letzteres jedoch auch nicht verzichten. Die wenigen, in Magenta eloxierten Aluparts verleihen dem Sakura S einen Hauch von Exklusivität – nicht zu vergessen auch Stabilität. Verwendung fand es beim Motorhalter und bei Teilen der Öldruckstoßdämpfer.

Nicht im Lieferumfang enthalten sind hingegen Stabilisatoren. Diese gibt es bei der Einsteigerversion nur in der Tuningabteilung. Hier findet man übrigens auch alle Teile der Rennversion, sodass bei Bedarf auch die S-Version bis hin zum aktuellen Hightech-Car aufgerüstet werden kann. Im vollständig kugelgelagerten Antriebsbereich sind Tuningmaßnahmen jedoch nicht unbedingt erforderlich. Hier im Zweiriemen-Allradkonzept mit konventionell links laufendem Hauptriemen arbeiten zwei abgedichtete Kegelraddifferenziale. Abgesehen von extrem leistungsstarken Antriebsmotoren, für die sich dann auch die Alugetriebeaufnahmeteile empfehlen, ist der Sakura S damit gut gerüstet. Dazu tragen insbesondere auch die einfachen aber haltbaren Halbkardanwellen aus Stahl an der Vorderachse bei. Lediglich an der Hinterachse kommen normale Antriebsknochen zum Einsatz. Auf der Chassisplatte sind Halteblöcke für die klassentypische Doppelquerlenkeraufhängung verschraubt. Diese basiert auf unteren Armschwingen und oberen Rechts-links-Gewindestangen zum Einstellen der Sturzwerte. Hinten, wie auch an der in C-Hub-Technik ausgeführten Vorderachse fangen Öldruckstoßdämpfer mit vereinfachtem Kunststoffgehäuse die Bodenunebenheiten ab. Zur optimalen Fahrwerkeinstellung finden sich an den massiv gebauten GFK-Dämpferbrücken ausreichend viele Befestigungspunkte.

Als Antriebsaggregat ist im Einsteiger-Sakura der klassenübliche 540er-Elektromotor vorgesehen. Bei der Wahl des Antriebsakkus ist man hingegen flexibel.



Sportstourer

Pure Racing Power

Text und Fotos:
Dieter Renzel



Auf der Elektronikseite des GFK-Plattenchassis ist ausreichend Platz für herkömmliche RC-Komponenten vorhanden

In die Chassisslots passen entweder sechszellige NiMH-Akkus, Racingsticks oder aktuelle 2s-Hardcase-LiPos. Sämtliche Akkuvarianten werden dabei sicher über ein Klettband in ihren Führungen fixiert.

Vorsicht Baustelle

Auch wenn ARTR und RTR immer mehr auf dem Vormarsch sind, wird der Sakura ebenso wie sein Wettbewerbsvorbild, in Einzelteilen geliefert. Diese sind zusammen mit dem notwendigen Werkzeug sowie den passenden Ölen und Fetten in einer sehr kompakt gehaltenen Kartonfaltschachtel untergebracht. Anhand der Anleitung gelingt die Montage der sehr passgenau gespritzten Einzelteile auf dem GFK-Chassis mühelos. Wenngleich – aufgrund der in dieser Preisklasse doch etwas aufwändigeren Technik, anders als bei einem Kardanmodell – etwas mehr Aufmerksamkeit an den Tag gelegt werden muss.

Dies betrifft vor allem die beiden Kegelraddiffs, die mit Kunststoffkegelrädern bestückt sind. Daher ist ein vorsichtiger Umgang mit dem Werkzeug gefragt, um die Zähne nicht zu beschädigen. Sollte der Slot für den Mitnehmerstift im Outdrive nicht auf Antrieb getroffen werden, ist es besser, das Kronenrad nicht mit der Spitzzange, sondern mit einem gebogenen flachen Nagel wieder herauszuhebeln. Auch die Ölis verlangen wegen der Kunststoffgrundkörper Umsicht. Schließlich ist es nicht Sinn der Sache, beim Aufschrauben der Dämpferkappen die Kunststoffgewinde zu beschädigen.

Auf dem schwarz eingefärbten Glasfaserchassis des Sakura Zero S sorgt ein Zweiriemenantrieb in klassischer Ausführung für die Kraftweiterleitung an Vorder- und Hinterachse



In der Akkuaufnahme lassen sich verschiedene Akkutypen sicher unterbringen. In diesem Fall ein aktueller 2s-Hardcase-LiPo

Ein Fehler hat sich leider in die Bauanleitung eingeschlichen. Sind alle Schrauben löblicherweise als Sechskantnibbus ausgelegt, so wurde die Schraubenlänge an den hinteren Bulkheads verwechselt. Hier müssen in der Mitte die kürzeren und vorne die längeren Schrauben verwendet werden.

Feintuning

Neben der üblichen Nacharbeit wie dem Abrunden der äußeren Chassiskanten mit Schleifpapier und der Versiegelung mit Sekundenkleber, sollen auch die riemenradseitigen Kanten im Bereich der Diffs rund einen halben Millimeter ausgefeilt werden. Der Grund hierfür ist, dass der Platz zum Riemenrad knapp bemessen ist.

Nach etwa vier bis fünf Stunden ist es dann soweit und das Modell steht auf den serienmäßig beigefügten profilierten Pneus. Der Zero S wartet nun, ausgestattet mit einer standesgemäßen 13,5-Turns-Combo, auf eine passende Karosserie. In diesem Fall kam eine etwas ältere aber windschnittige und vor allem leichte Honda-Karo zum Einsatz, die für ein ausgeglichenes aerodynamisches Handling sorgen sollte. Zudem hinterließ das Grundsetup nach minimalem Nachstellen der Spur- und Sturzwerte einen positiven Eindruck.

Einzig die Reifenfrage blieb noch zu klären. Würden die Baukastenreifen mit den weichen Einlagen mit einer griffigen Nadelfilzstrecke zurechtkommen? Die Antwort auf diese Frage konnte nur ein Praxistest

Der beiliegende Reifensatz schont zunächst die Modellbaukasse. Die Performance hinterlässt trotz weicher Schaumstoffeinlagen auf griffigen Teppichstrecken bei milder Motorleistung einen brauchbaren Eindruck



Auf den ersten Blick unterscheidet sich die Clubracer-Version nur in den verwendeten Materialien von seinem teureren Bruder. Die Geometrie der Fahrwerksaufhängung fällt nahezu baugleich aus

Ausgestattet mit der entsprechenden Elektronik und Motorisierung unter Berücksichtigung der Reifen- und Karosseriewahl können ambitionierte Fahrer mit dem Sakura Zero S auch an Wettbewerben teilnehmen

liefern. Für den ersten Testlauf musste eine kleine, ziemlich frequentierte Teppichstrecke herhalten.

Testfahrt

Wer gut schmiert, fährt bekanntlich gut. Diesem Grundsatz folgend, wurden vor Ort nach der üblichen Überprüfung des Racers sowie einer leichten Korrektur der Sturzwerte die Baukastenreifen ordentlich vorbehandelt. Dies geschah unter Zuhilfenahme von Bremsenreiniger und dem nachträglichen Auftragen von Haftmittel. So gerüstet, konnte es erstmalig auf die Strecke gehen. Wie im richtigen Leben steckte man schon bald mitten in der Rush-Hour und musste seine Position verteidigen. Zum ersten Antesten und zum Einfahren des Antriebs mit der neuen Karosserie reichte es aus. Wirklich belastet wurde der Sakura S, abgesehen von einigen brenzlichen Überholmanövern, jedoch nicht.

Die Baukastenpellen bauten beim zügigen Cruisen ausreichend Grip auf und der Tourenwagen ließ sich angenehm sicher und präzise auf der Strecke dirigieren. Selbst dann, wenn es verkehrsbedingt mal wieder von der Ideallinie runtergehen musste. Gerade in



Zur Anlenkung der Vorderachse dient ein als Hebel ausgeformter Servosaver. Drei Metallbügel sorgen für eine knackige Lenkfunktion und dienen als Überlastungsschutz für das Lenkservogetriebe

solchen Notsituationen macht sich die Antriebskombination über Diffs bezahlt, die Notbremsungen ohne unvorhersehbares Ausbrechen des Hecks ermöglicht. Es sei denn, man legt es mit einer forschen Lenkbewegung darauf an.

Im Gegensatz zu einer Starrachse rollt das Modell am Kurveneingang ohne Gaseinsatz auch schöner in die Kurve hinein. Erst wenn der Gaszug wieder beherzt betätigt wird, vermisst man am Kurvenausgang etwas den Anzug einer starren Achse, da mit einem Diff das unbelastete kurveninnere Rad nun zum Durchdrehen neigt. Schlupf heißt das im Fachjargon. Diesem kann man im Übrigen gut mit zähflüssigerem Difföl entgegenwirken. Aufgrund der Konstruktion des Modells wäre dieser Eingriff eine Sache von wenigen Minuten gewesen. Doch da die Strecke kurzzeitig freier wurde, war es an der Zeit, den zweiten LiPo im Renntempo zu leeren.

Einstellungssache

Um die Grenzen des Sakura S und auch die des eigenen Fahrkönnens auszuloten, wurde erstmal ein mildes Powerprogramm bei der Antriebscombo aktiviert, um mit den teilweise kräftig motorisierten Tourenwagenkollegen und den anderen Flachbahnern mithalten zu können. Auf der langen Geraden



Über Einlegescheiben können die Hebellänge und der Ackermanneffekt am zentralen Umlenkhebel beeinflusst werden

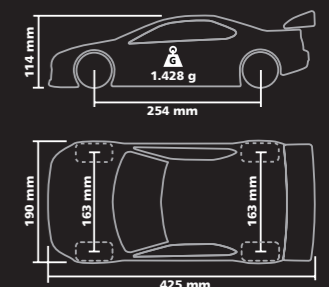
CAR CHECK

3RACING SAKURA ZERO S LMI Racing

- Klasse: Elektro-Onroad 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 129,- Euro
- Bezug: Fachhandel

- Technik: Allradantrieb über zwei Zahnriemen, komplett kugelgelagert, vier Öldruckstoßdämpfer, GFK-Chassis und -Oberdeck

- Benötigte Teile: RC-Anlage, Fahrregler, Motor, Fahrakku, Karosserie





Das bullige Heck der Honda-Karosserie dient nicht nur einer ansprechenden Optik, sondern ist auch aerodynamisch auf dem neuesten Stand

kämpfte man so natürlich noch mit stumpfen Waffen, im engen Infield reichte die Power und das Baukasten-setup aus, um an der Konkurrenz dranzubleiben und sogar das eine oder andere Überholmanöver zu versuchen. Noch etwas mehr Sturz an der Hinterachse beziehungsweise etwas weniger an der Vorderachse und schon agierte der Sakura S deutlich entspannter auf schnelle Kurvenkombinationen.

Auch wenn das Chassis materialbedingt über mehr Flex verfügt, geht dessen Konzept grundsätzlich auf. Setupänderungen können in kürzester Zeit vorgenommen werden und das Chassis gibt anschließend ausreichend Feedback. Ein Wechsel auf den 2-Grad-Vorspurblock an der Hinterachse belohnte der Tourer mit einem wieselflinken Lenkverhalten aber auch mit einem loseren Heck. Wem es jedoch um konstante Rundenzeiten geht, der ist mit dem 3-Grad-Vorspurblock gut bedient. Für etwas weniger Lenkungsbiss kann das Rollcenter der Vorderachse angehoben werden. Zu diesem Zweck gilt es einfach, die chassisseitigen Kugelköpfe mit einer

2-Millimeter-Scheibe zu unterlegen. Dies ergibt nach einer erneuten Anpassung der Sturzwerte ein weiches Lenkverhalten.

Abschließend wurde ein Satz angefahrener Graupner Sorex 28-Reifen aufgezogen und das Reifenbehandlungsprogramm mit Bremsenreiniger und Schmiermittel – hinten komplett und vorne nur die innere Hälfte der Reifenoberfläche – durchgeführt. Nach der Einwirkzeit war der Sakura S auf der Strecke wie verwandelt. Waren die Baukastenreifen mit dem Stock-Antrieb durchaus verwendbar, sind die Fahreigenschaften nun mit den im Wettbewerb vorgeschriebenen DMC-Reifen deutlich besser. Der Tourenwagen war entspannter auf der Ideallinie zu halten und konnte noch enger beziehungsweise mit noch mehr Zug durch die Kurven dirigiert werden. Dafür war nun das Anschneiden der Kurven über die Deckel hinweg erstmal hinfällig. Mit den härteren Baukastenreifen rutschte der Zero S einfach drüber. Auf der weicheren Wettbewerbsbereifung quitierte das Chassis hartes Räubern über die Curbs auf griffigen Streckenab-



Eine weiche Gummidichtscheibe hält die Silikonölfüllung sicher im Kunststoffgehäuse und gewährleistet so eine relativ konstante Sperrwirkung der beiden Diffs



Außer den einfachen Antriebsknochen und den Kunststoffölis gibt sich die Hinterachse sehr professionell



Hinter dem Schaumstofframmer verbirgt sich eine klassische C-Hub-Vorderachse in zeitgenössischer Racing-Geometrie nebst der notwendigen Einstellmöglichkeiten



Kraftschlüssig erfüllen in der Hinterachsaufhängung herkömmliche Antriebsknochen ihre Arbeit. Zufriedenstellend sorgen CVD-Kardans an der Vorderachse für einen verlustarmen Antrieb

schnitten teilweise mit einer Rolle seitwärts. Da hilft nur eine seitliche Kante aus Sekundenkleber an den Vorderrädern. Alternativ kann man auch die bereits vorhandenen Setupmöglichkeiten ausloten und diese gegebenenfalls durch den Zukauf weiterer Stoßdämpferfedern, Öle und Stabilisatoren erweitern.

Bulletproof

Nach zwei harten Trainingstagen, in denen der 13,5er-Motor mit Powerprogramm am Antriebsstrang zertrümmert wurde, wurde Bilanz gezogen. Klarer Verlierer bei der Nutzung der Regler-Boost-Funktion sind natürlich die Baukastenreifen, die die Mehrleistung nicht auf den Teppich bringen können. Unübersehbarer Profilverschleiß ist die Folge, wohingegen sich der Verschleiß im Antriebstrakt absolut im Rahmen

FAZIT

Parkplatzfahrer oder Anfänger sind vielleicht mit einem klassischen weil gekapselten Kardanflitzer besser beraten. Hat man jedoch erste Erfahrungen gesammelt oder ist gewillt ein paar Euro mehr zu investieren, sollte man sich den 3Racing Sakura S Zero von LMI Racing genauer ansehen. Das Modell konnte im Test vollends überzeugen und zeichnet sich neben der hochwertigen Verarbeitung auch durch ein ausgesprochen gutes Preis-Leistungsverhältnis aus.

hält. Sogar die Kegelraddifferenziale blieben den gesamten Testverlauf über dicht und arbeiteten zudem sehr leichtgängig. Etwas Spielzunahme gab es in der Schwingenstiftaufnahme der Vorderachse. Dies hatte jedoch keine negativen Auswirkungen auf das Fahrverhalten.

Modifikationsmöglichkeiten gibt es im Rahmen der Ersatzteil- und Tuningteilliste des Wettbewerbsbruders zu Genüge. Legt man Wert auf eine flotte Gangart, stehen eine aerodynamische Karosserie und ein Satz guter Reifen neben einer brauchbaren RC- und Antriebsausstattung ganz oben auf der Wunschliste. Zwar blieben die Kunststoffölis bisher dicht, für Wettbewerbsambitionen sind neben den optionalen Federsets die preisgünstigen Alupendants jedoch die bessere Empfehlung. Eine gute Investition ist auch ein Stabisatz. Zwar sind die Aufhängungsteile im Test vor Bruch verschont geblieben, ein Satz Querlenker, C-Hubs, Lenkhebel, hintere Radträger und Querlenkerstiftaufnahmen gehören natürlich dennoch in die Ersatzteilkiste. ■



Mit einigen Einstellungen an Spur und Sturz sowie richtig präparierten Reifen ist der Sakura Zero S eine echte Konkurrenz auf allen Clubracing-Veranstaltungen

▼ Anzeigen