

■ DICKIE-TAMIYA TT-01 TYPE E ■ 8-STUNDEN-RENNEN IN SILIXEN ■ GRAUPNER ULTRA DUO 50 PLUS
■ SANWA HIGH-VOLT-SERVOS HVS-ZS/HVS-ZV ■ FIRST LOOK: SB-5 VON THUNDER TIGER ■ FRISIER-SALON

CARS & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



Truggy-Feeling light
Stinger EST-2 von Robitronic



SCHARFE SCHNITTE

3racing Sakura Zero von LMI Racing



Ausgabe 9/2010
September 2010
9. Jahrgang
Deutschland: € 5,00
A: € 5,80 CH: sfr 9,80
NL: € 5,90 L: € 5,90 £: € 6,75



Evolution

KRAFTvollstes 808er-Update



Onroad-Event

WM in Stuttgart

wellhausen
& marquardt

Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **CARS & Details**,
Ausgabe 09/2010 erschienen.

www.cars-and-details.de



Scharfe Schnitte

Pure Kompromisslosigkeit

Elektro-Tourenwagen im Maßstab 1:10 sind im RC-Car-Sport äußerst beliebt. Sie überzeugen durch ausgefeilte Technik auf kleinstem Raum. Umso wichtiger ist das reibungslose Zusammenspiel von möglichst hochwertigen Komponenten und Bauteilen. Ein Modell dieser Klasse ist der Sakura Zero von 3racing im Vertrieb vom LMI Racing.

Text und Fotos:
Bernd Donner

Der Hersteller greift mit dem Sakura Zero auf ein bewährtes Rezept für konkurrenzfähige Tourenwagen-Modelle zurück: Chassislayout, Riemenantrieb, Fahrwerksgeometrie und nicht zuletzt der hochwertige Materialmix entsprechen ganz klar einer wettbewerbsorientierten Zusammenstellung der Komponenten.

Bewährtes und Neues

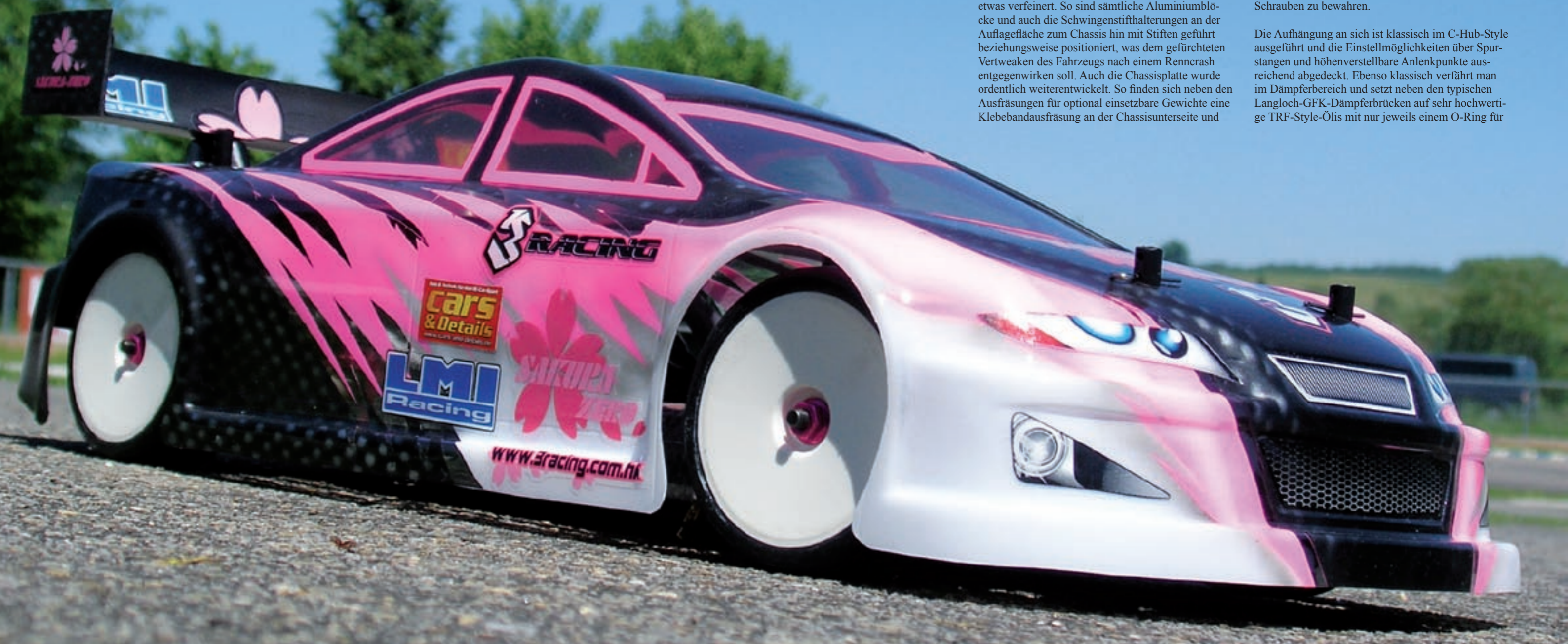
Am derzeitigen Zwei-Riemen-Antriebchassis führt auch im LiPo-Zeitalter kaum ein Weg vorbei und so legten die 3racing-Konstrukteure den Fokus auf die Gestaltung eines hochwertigen, hinsichtlich der späteren Einstellmöglichkeiten als auch der Tweakvermeidung optimierten Chassis, was ihnen hinsichtlich der Positionierung der stabilen Aluminium-Motor- und Differenzial-Aufnahmen auch gut gelungen ist. Für einen möglichst tiefen Schwerpunkt ist ein niedriger Motorhalter verbaut und für idealen Chassisflex sind es die durchgehenden Oberdecks.

Die bestehenden Konzepte wurden beim Sakura Zero etwas verfeinert. So sind sämtliche Aluminiumblöcke und auch die Schwingenstifthalterungen an der Auflagefläche zum Chassis hin mit Stiften geführt beziehungsweise positioniert, was dem gefürchteten Vertweaken des Fahrzeugs nach einem Renncrash entgegenwirken soll. Auch die Chassisplatte wurde ordentlich weiterentwickelt. So finden sich neben den Ausfräsungen für optional einsetzbare Gewichte eine Klebebandausfräsung an der Chassisunterseite und



jeweils eine Ausfräsung für die beiliegenden Metallplättchen unterhalb der Ausfederwegs-Begrenzungsschrauben in den Querlenkern, um das Chassis und auch den eingestellten Tweak vor sich eingrabenden Schrauben zu bewahren.

Die Aufhängung an sich ist klassisch im C-Hub-Style ausgeführt und die Einstellmöglichkeiten über Spurstangen und höhenverstellbare Anlenkpunkte ausreichend abgedeckt. Ebenso klassisch verfährt man im Dämpferebereich und setzt neben den typischen Langloch-GFK-Dämpferbrücken auf sehr hochwertige TRF-Style-Ölis mit nur jeweils einem O-Ring für





Das Hauptzahnrad wird auf der Mittelwelle lediglich zwischen zwei Aluaufnahmen geführt aber nicht verschraubt



Der klassische Zwei-Riemenantrieb sorgt für den nötigen Vorschub

möglichst wenig Reibung. Absolut klassisch ist auch die Auslegung des Antriebsstrangs über die Mittelwelle mittels Zwei-Riemenkonzept, ein Kugeldiff an der Hinterachse und eine Starrachse an der Front mit der endgültigen Kraftübertragung über vier leichte Alukardans an die Räder.

Details

Doch die Feinheiten liegen bekanntlich im Detail, so ist das Hauptzahnrad lediglich zwischen zwei beidseitige Mitnehmer geführt anstatt angeschraubt. Die ganze Verarbeitung lässt jegliche Voreingenommenheit aus den früheren Tuningteil-Passgenauigkeits-Abweichzeiten schnell vergessen. Speziell am extrem leichtgängigen Kugeldifferenzial wurde absolut exakt gearbeitet, wodurch sich auch sein seidenweicher Lauf ergibt. Und das ohne jegliches Nacharbeiten aus dem Baukasten heraus.

Dass die 90er-Jahre zurück sind, erahnt man schon von außen, schmiegt sich doch in die tiefschwarze Grundierung mehr als ein Hauch zartes Pink, was sich auch in der Grafik konsequent weiterführt. Pink? 3racing nennt das Magenta. Wie auch immer, in Verbindung mit den edlen Kohlefaser-Chassisplatten und den mattschwarzen Kunststoffteilen wird der Sakura Zero gehörig Eyecatcher-Potenzial im Fahrerlager haben.

Get together

Ist der Inhalt nebst Bauanleitung komplett gesichtet muss man nüchtern gestehen, dass hier inhaltlich alles stimmig ist. Alle Parts sind sauber vertütet. Zwar fehlt das einfache Bordwerkzeug, doch dafür gibt es

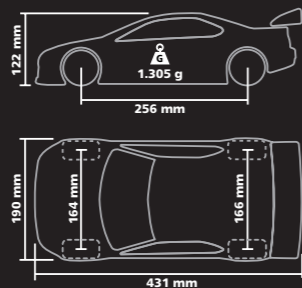
CAR CHECK

3RACING SAKURA ZERO LMI Racing

- Klasse: **Elektro-Onroad 1:10**
- Empfohlener Verkaufspreis: **333,- Euro**
- Bezug: **direkt**

- Technik: **Kohlefaserchassis, Öldruckstoßdämpfer, Kardanwellen, Zwei-Riemenantrieb, komplett kugelgelagert**

- Benötigte Teile: **RC-Anlage, Regler, 540er-Motor, 2s-LiPo, Karosserie, Reifen mit Einlagen**



Die aufwändig gefertigte Hinterachs-Aufhängung bietet erfahrenen Racern neben bewährten Goodies wie Alu-Ölis und Stabilisator auch sämtliche Einstellmöglichkeiten



Nach dem Lösen von nur vier Schrauben können die Abdeckungen über Diff und Starrachse gelöst werden

ein Fläschchen Stoßdämpferöl und die notwendigen Cremes für den Aufbau des Kugeldiffs. Nach oben werden die Zutaten neben dem üblichen Aufkleberbogen noch durch eine bebilderte Bauanleitung im angesagten CAD-Design ergänzt.

Dafür nimmt man sich am besten etwas Zeit und sorgt für Platz und ein helles Schrauberhandtuch als Unterlage, denn im Laufe des Zusammenbaus müssen viele Tütchen geöffnet werden und es entsteht relativ schnell ein buntes, wenn auch edles Sammelsurium unterschiedlichster Bauteile. Anhand der Bauanleitung und hauptsächlich mit einem 2-Millimeter-Inbusschlüssel kämpft man sich dann aber Schritt für Schritt vorwärts. Die Passgenauigkeit der Einzelteile ist als sehr gut einzustufen und die Montagephase wird weniger als Arbeit, sondern vielmehr als Erholung vom Alltag empfunden, wengleich sich trotz der angesprochenen Punkte auch zwei kleinere Ungereimtheiten einstellen.

Zum Einen waren dies die als innovativ bezeichneten Hauptzahnradmitnehmer: Nach Anleitung mit den beiliegenden Spacern und Shim-Scheiben aufgebaut, war



Der hochwertig gefertigte Sakura Zero lehnt sich technisch an konventionelle Wettbewerbs-Chassiskonzepte an, verfügt aber auch über interessante Detaillösungen

noch etwa 0,3 Millimeter axiales Spiel vorhanden wodurch das 48-dp-Hauptzahnrad erst nach dem Einsetzen der Riemen spielfrei ist. Es empfiehlt sich, hier das zusätzliche Ausshimen mit den optional erhältlichen 0,1-Millimeter-Scheiben. Zum Zweiten trat ein Problem aufgrund des etwas hoch bauenden JR-Lenkservos auf: Bei Verwendung des Servosavers streifte dieser deutlich am Oberdeck. Hier auf keinen Fall einfach am Oberdeck rundremeln, sondern entweder ein anderes Servo oder flachere Servohalter verwenden.

Die Riemenspannung aus dem Baukastensetup scheint anfangs etwas stramm zu sein, das legt sich jedoch nach den ersten Fahrten. Trotzdem wurden die Excenter-Aufnahmen zu Beginn der Fahrtests noch um ein bis zwei Rasten gelockert. Den ganz schnellen Jungs empfiehlt sich darüber hinaus natürlich auch die Ausspülung der Kugellager und das Nachölen für leichtgängige und somit bessere Performance. Apropos Performance, ein älterer aber immer noch scharfer 4,5-Turns-Brushless-Motor sollte am Testmodell für ausreichend Schub sorgen. Der dafür notwendige Regler hatte neben den RC-Komponenten auch ausreichend Platz auf der Elektroseite des Chassis. Als Fahrakku kam – im Sinne des aktuellen Reglements – ein 2s-Hardcase-LiPo zum Einsatz. Hier sollte man auf eine möglichst flache Bauweise achten, lässt doch das Oberdeck nur 25,5 Millimeter



Hausmannskost auf hohem Niveau. An der Vorderachse setzt 3racing auf die bewährte C-Hub-Lenkung, dafür gibt es Einstellmöglichkeiten satt



Keine Spur von RTR. Der Sakura Zero kommt wie alle Wettbewerbsmodelle als reiner Baukasten



Die Ansteuerung der Vorderräder erfolgt über einen zentralen Umlenkebel. Der Ackermann-Effekt ist über Unterlegscheiben justierbar

Raumhöhe. Als Abschluss noch einen Satz angefahrener 32er-Sorex-Reifen angeschraubt, eine Blitz-Karosserie angepasst und nach etwas Aus- und Aufbleien war der Sakura Zero fahrbereit

Track-Time

Für den ersten Rollout ging es an die frische Luft auf eine mittelschnelle wenn auch etwas staubige Strecke. Vor Ort wurde den alten Reifen zunächst mit Reinigungsmittel Leben eingehaucht und letzte Feinjustierungen am Fahrwerk des Modells vorgenommen. War die erste Marge noch mit überlangen Federn ausgestattet, so liegen der in Deutschland vertriebenen Serie nun die passenden kürzeren Federn bei, wengleich hinsichtlich der Bodenfreiheit an der Vorderachse die Rändelschrauben an den Dämpfergehäusen kaum nach unten gedreht werden sollten, will man die Bodenfreiheit von zirka 5 Millimeter nicht überschreiten. Noch kurz etwas den Tweak ausgerichtet und schon geht's für den Sakura Zero auf die Piste.

Während der ersten langsamen Runden gab es aufgrund des gewählten Chassiskonzepts keine bösen Überraschungen. Das Modell lag ruhig und jederzeit sicher beherrschbar auf der Piste, die Kombination



Auf der Elektronikseite geht es etwas enger, trotzdem finden alle Komponenten schwerpunktünstig auf der Chassisplatte ausreichend Platz

Gutes Preis-Leistungsverhältnis
Hochwertiger Materialmix
Hervorragende Passgenauigkeit

Lenkservohalter nicht universal einsetzbar



Vier leichte Aluminiumkardanwellen sorgen für die effektive Kraftweiterleitung an die Räder

von Starrachse und Kugeldiff verpasste dem Modell zwar mitunter ein leichtes Untersteuern bei Off-Power im Kurveneingang, schob man aber etwas Gas rein, zog die Vorderachse den kleinen Renner mit Vehemenz zurück auf die Ideallinie.

Speedy

Die Beschleunigungswerte und die Topspeed auf den geraden Streckenabschnitten sind wahrlich atemberaubend allerdings nur wenn man den Gashebel mit weiser Voraussicht betätigt. Während der kleine Bolide auf den staubigeren Streckenabschnitten neben der Ideallinie dann gerne mal das Heck nach außen schwenken lässt, geht ihm bei High-Speed-Kurven eher die Streckenbreite aus.

Gegen das Untersteuern half erstmal das Runterschneiden des Heckflügels auf die vom DMC vorgegebenen Abmessungen sowie etwas mehr Sturz und Lenkausschlag an der Vorderachse. Für ein ruhigeres Heck am Kurvenausgang wurde etwas mit den Ausfederwegen an der Hinterachse gespielt. Da sich auch die Reifen mit der Zeit wieder etwas „erweichen“ konnten, fuhr das Modell ab der dritten Akkuladung angesichts der Grip-Verhältnisse richtig passabel; Regler- und Motortemperatur pendelten sich aber deutlich an der oberen thermischen Grenze ein. Der zunächst deinstallierte Ventilator auf dem Regler wurde daher ganz schnell wieder zurückgeschraubt.

Zwei Akkuladungen später lockerte sich dann allerdings eine der vormontierten Kardanhalbwellen-Verbindungen und verabschiedete sich mit einem deutlich vernehmbaren Geräusch aus dem Modell, das dadurch nur noch über 3-WD-Antrieb verfügte und einen Testabbruch zur Folge hatte. Dank der guten Lagerhaltung von LMI war das Ersatzteil aber binnen weniger Tage nachgeliefert.

Indoor

Dem Indoor-Abschlusstest auf Teppich mit einem etwas zahmeren 9,5-Turns-Motor stand nichts mehr im Wege. Wieder mit angefahrenen, aber diesmal 28er-Sorex-Pneus war der Sakura Zero auf der noch etwas grifflosen Streckenführung gut unterwegs; die Baukastenabstimmung wirkte recht gelungen. Aufgrund der engen Kurvenkombinationen musste die Lenkung wieder abgestimmt werden, um den kleinen Japaner nach der S-Schikane am Kurvenausgang eng am letzten Deckel herum wieder ein Abbiegen ins Infield zu ermöglichen.

Bei aggressiver Fahrweise zeigte sich eine Tendenz zum Übersteuern, was mit etwas Gaseinsatz gut kontrollierbar bleibt. Frische Reifen und kleine Anpassungsarbeiten am Werks-Setup würden das Fahrverhalten sicherlich neutralisieren. Auf Dauer sollte man sich aber unbedingt auch den 3-Grad-Vorspurhalter für die Hinterachse zulegen.

Hat der Kleine den Outdoorstest ohne Blessuren überstanden, musste er in der Halle leider Bekanntschaft mit der seitlichen Streckenbegrenzung in Form eines unnachgiebigen Kantholzes machen, was der hintere Querlenker nicht überlebte. Dieselbe Aktion an einer Betonmauer auf der Außenstrecke bei weitaus höherer Geschwindigkeit steckte der gegenüberliegende Querlenker seltsamerweise folgenlos weg. Einen Satz zusätzlicher Querlenkerschwingen und vielleicht auch Radträger in der Ersatzteilkiste zu haben, ist gerade für Racer jedoch nichts Außergewöhnliches. ■



Damit kein Stoßgebet nötig wird, sorgen rundherum hochwertig gefertigte Alu-Ölis nach aktuellem Stand der Technik mit Single-O-Ring-Abdichtung für optimale Straßenlage

FAZIT

Der neue Sakura Zero von 3racing im Vertrieb von LMI-Racing ist nicht unbedingt eine innovative Neuheit, aber das Rad muss ja nicht mit jedem Modell neu erfunden werden. Mit einer racelastigen Chassiskonstruktion in Verbindung mit eigenen sinnvollen Features ist der Zero sowohl für den erfahrenen Wettbewerbseinsteiger als auch für Profis durchaus geeignet. Auch der moderate Anschaffungspreis kann hier voll und ganz überzeugen.

