



Die Zwei für die LRP-HPI-Rookie-Challenge

Die Rennklasse für das kleine Budget



LRP preist die neue Rookie-Klasse in der LRP-HPI-Challenge als den derzeit günstigsten Einstieg in die Rennszene an. Die beiden zugelassenen RTR-Fahrzeuge – der Maverick Strada TC und der HPI E10 – dürfen nur in der Originalversion eingesetzt werden. Wir haben uns die beiden Fahrzeuge einmal näher angesehen. Testfahrer waren Elena Hummel und Andre Schäfer von der RC-Car-Abteilung der DJK Andernach.

Neu Interessenten an den RC-Car-Sport heranzuführen, das war schon immer eine Domäne der beiden großen Markenpokale in Deutschland – dem Tamiya Euro Cup und der LRP-HPI-Challenge. Einige der heute erfolgreichen Tourenwagenfahrer haben in einem dieser Cups

angefangen, so zum Beispiel der Weltmeister 2004 und amtierende Europameister, Marc Rheinard, oder der Europameister 2007, Ronald Völker. Die Firmen wissen: Ohne Nachwuchs gibt es auf Dauer keine RC-Car-Szene mehr, also schließlich ohne Nachwuchs auch kein Umsatz in Zukunft. Mit der neuen Rookie-Klasse spricht LRP ganz gezielt Einsteiger und Hobbyfahrer mit kleinem Budget an.

*Das Testteam:
Elena Hummel (12 Jahre) und Andre Schäfer (13 Jahre)*

Zwei RTR-Fahrzeuge – eine Rennklasse

Der HPI E10 und der Maverick Strada TC sind zwei besonders preisgünstige RTR-Fahrzeuge. Als unverbindliche Preisempfehlung gibt LRP für den Maverick 139,99 Euro und für den HPI E10 149,90 Euro an. Beide kommen fertig montiert und mit eingebauten

elektronischen Bauteilen aus dem Karton. Zum Lieferumfang gehören ein Sender, ein Akku und ein Steckerladegerät. Wenn der Sender mit acht Mignonzellen (sind nicht im Lieferumfang enthalten) bestückt ist und der Fahrakku geladen ist (dauert mit dem beiliegenden Steckerlader rund sechs Stunden), steht ersten Fahr-

übungen nichts mehr im Wege. Doch bevor es bei uns soweit war, haben sich unsere Testfahrer Elena Hummel (12 Jahre) und Andre Schäfer (13 Jahre) zunächst einmal die Fahrzeuge genauer angesehen. Beides sind kardangetriebene Autos. Der Motor ist deshalb längs zur Fahrtrichtung eingebaut. Die Kraft wird über einfache, wartungsarme Kegeldifferenziale auf die Achsen übertragen. Beim HPI E10 liegt der Akku auf der rechten Seite. Lenkservo, Motor und Regler sind links angeordnet. Weil in der engen Chassiswanne kein Platz mehr ist, ist der Empfänger auf dem Oberdeck platziert. Beim Maverick Strada TC ist es genau umgekehrt. Der Akku liegt links, die Elektronik rechts. Bei ihm findet der Regler seinen Platz auf dem Oberdeck. Im Detail sind die Unterschiede groß. Der Maverick Strada TC kommt daher wie ein ausgewachsener Renner. Er wird mit einer der heute weitverbreiteten Einheits-

karosserien à la Mazdaspeed oder Dodge Stratus ausgeliefert. Auch technisch bietet er einiges. Der gesamte Antrieb ist kugelgelagert. Der Sturz ist über entsprechende Gewindestangen sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse verstellbar, ebenso die Spur an der Vorderachse. Die Dämpfung übernehmen vier Öldruckdämpfer. Ein Motorritzel mit 26 Zähnen (Modul 0,6) treibt das Hauptzahnrad mit 58 Zähnen an. Die Baukastenuntersetzung beträgt so 1:6,52. Der HPI E10 macht einen völlig anderen Eindruck. Dafür sorgt schon die etwas andere Karosserie. Unser HPI wurde als Lamborghini Murciélago ausgeliefert. Es gibt ihn auch als Mustang GT-R und Nissan Skyline R32 GT-R. Zugehört sind im Übrigen auch noch die beiden Drift-Versionen Mazda RX 7 und Toyota Trueno AE86. Bei den Driftcars ist jedoch der Kauf eines zusätzlichen Reifensatzes erforderlich.

AUSSTATTUNG DER BEIDEN ZUGELASSENEN FAHRZEUGE

Fahrzeug	HPI E10 Lamborghini	Maverick Strada TC
Reifen	Radial	Semislicks
Dämpfer	Reibungsdämpfer	Öldruckdämpfer
Karosserie	Lamborghini Murciélago	Tourenwagen
Motor	HPI Saturn 27T	Maverick MM-22
Untersetzung der Baukastenversion	1:7,48	1:6,52
Untersetzung maximal erlaubt	1:5,49	1:6,52
Kugellager	Nein (Zubehör)	Ja
Antrieb	Kardan	Kardan
Einstellung Spur	Nein	Ja
Einstellung Sturz	Nein	Ja
Servo	HPI SF-1	Maverick MS-22
Sender	HPI TF-1	Maverick MTX-22
Empfänger	HPI RF-1, 27 MHz AM	Maverick MRX-22, 27 MHz AM
Regler	HPI EN-1	Maverick MSC-22
Akku	HPI Racing, 1.800 mAh	Maverick MBP-22, 1800 mAh
Ladegerät	Steckerlader	Steckerlader
Gewicht fahrfertig	1.390 g	1.570 g
Preis	149,90 €	139,99 €

NICKEL-CADMIUM-AKKUS IN DER ROOKIE-CHALLENGE

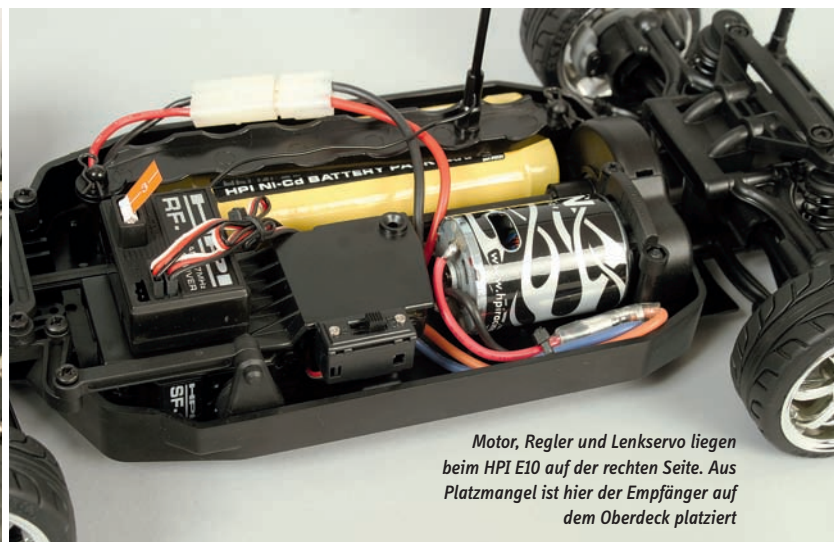
Die Einfuhr von Nickel-Cadmium-Akkus (NiCd) in die Länder der Europäischen Union ist seit dem 26. September verboten. Alle NiCd-Akkus, die bis dahin in die EU eingeführt wurden, dürfen zeitlich unbegrenzt verkauft und benutzt werden. Dies teilte uns Stefan Köhler von LRP electronic auf Nachfrage mit. LRP habe sich dazu die schriftliche Bestätigung vom Bundesumweltministerium eingeholt. Entgegen der weit verbreiteten Vermutung spielen NiCd-Akkus auch als Fahrakku im RC-Car-Bereich noch eine große Rolle. Aufgrund des günstigen Preises ist immer noch jeder fünfte sechs- bis achtzellige Akku, den LRP ausliefert, ein NiCd-Akku.



Die beiden LRP-HPI-Rookie-Fahrzeuge nebeneinander. Links der Maverick Strada TC, rechts der HPI E10



Die elektronischen Bauteile sind beim Maverick auf der rechten Seite angeordnet. Aus Platzmangel ist der Regler auf dem Oberdeck montiert



Motor, Regler und Lenkservo liegen beim HPI E10 auf der rechten Seite. Aus Platzmangel ist hier der Empfänger auf dem Oberdeck platziert

Die Ausstattung ist gegenüber dem Maverick spartanisch. Keine Kugellager und statt Öldruckdämpfern einfache Reibungsdämpfer. Weder Sturz noch Spur sind einstellbar. Die Untersetzung (Motorritzel 22 Zähne/Hauptzahnrad 65 Zähne) ist mit 1:7,48 deutlich länger. Der HPI E10 ist mit einem fahrfertigen Gewicht von 1.390 Gramm aber 180 Gramm leichter als der Maverick.

Der Fahrtstest

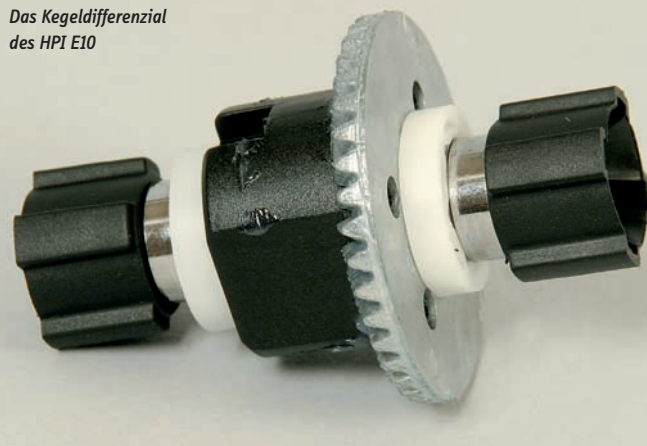
Passen so zwei ganz unterschiedliche Fahrzeuge in eine Rennklasse? Wie haltbar sind die beiden Boliden? Das sind zwei wichtige Fragen, denen wir im Praxistest nachgegangen sind.

Unsere beiden Testpiloten Elena Hummel und Andre Schäfer, die zwei Nachwuchsfahrer der DJK Andernach, sind keine Neulinge in der Rennszene. Beide sind schon etwas länger in den Markenrennserien zuhause. Für unseren Praxistest bringen sie deshalb die idealen Voraussetzungen mit. Und so trafen wir uns an einem Sonntag im Motodrom Andernach. Andre überließ dem Mädchen die erste Wahl. Elena wählte nach kurzem Zögern den Maverick aus. Nachdem die beiden Testfahrer die Fahrakkus an die Ladegeräte angeschlossen hatten, unterzogen sie die Fahrzeuge einer intensiven Prüfung. Erfahrene Piloten wissen, worauf sie beim ersten Einsatz achten müssen: Die Fahrzeughöhe, die Leichtgängigkeit des Antriebs und der Lenkung sowie die korrekte Funktion des Senders.

Das hintere Kegeldifferenzial des Maverick Strada TC



Das Kegeldifferenzial des HPI E10



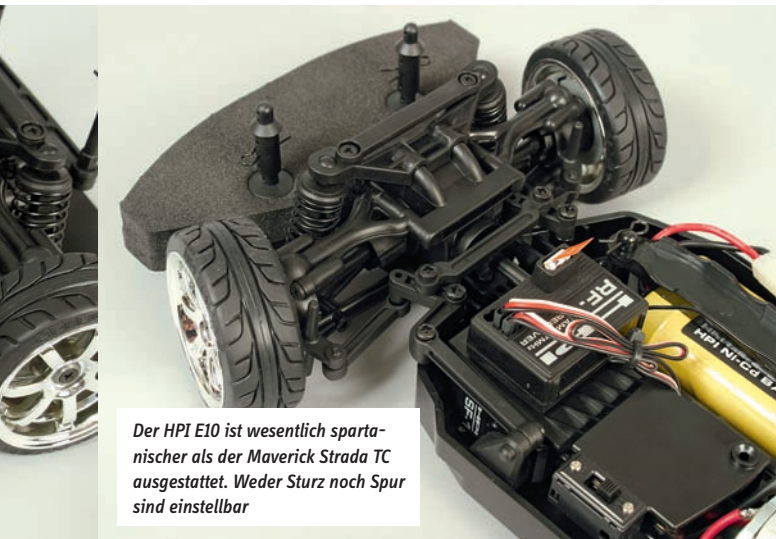
Bevor es dann auf die ersten Rennrunden ging, stellten sie am Sender noch den Geradeauslauf ein und begrenzten den Lenkschlag. Beim Maverick Strada TC hatte Elena mit der Geradeausfahrt beim ersten Akku einige Probleme. Das Car zog mal nach links, mal nach rechts. Das Lenkservo schaffte es einfach nicht, die Räder nach dem Einlenken wieder in die Geradeausposition zu ziehen. Die Ursache war schnell gefunden. Die Lenkung war zu schwergängig. Abhilfe schaffte eine Lockerung des Servosavers und ein Lösen der Schrauben an den Radträgern. Danach funktionierte die Lenkung. Das Fahrzeug lief geradeaus. Andre hatte damit beim HPI keine Probleme. Das Servo war jederzeit in der Lage, die Vorderräder richtig auf Geradeausfahrt einzustellen. Das Fahrbild des E10 war von Anfang an ruhiger. Allerdings wurde das Lenkverhalten mit zunehmender Fahrdauer immer aggressiver. Die Reifen sind ohne Einlage

auf die Felgen verklebt. Die Reifen bauen so schnell Griff auf. „Der HPI E10 ist damit etwas schwieriger zu fahren. Der Maverick kommt somit Anfängern mehr entgegen“, so die einhellige Meinung unserer Testpiloten. Mann darf allerdings auch die Reifen des Mavericks auf den E10 montieren.

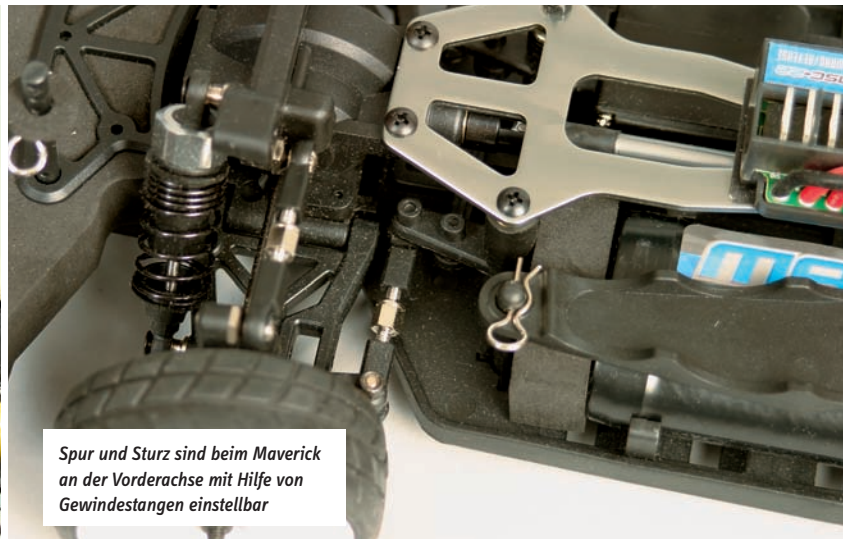
Für den Maverick sprach zunächst auch, dass er wesentlich schneller war. Der HPI hatte nicht die geringste Chance mitzuhalten – egal wer das Car fuhr. Das provozierte natürlich negative Reaktionen unserer Testfahrer. „Der ist aber langsam“, klagte Andre Schäfer nach den ersten Runden. Hier macht sich die unterschiedliche Baukastenuntersetzung der beiden Fahrzeuge ganz eklatant bemerkbar. In den HPI E10 darf deshalb laut Reglement ein größeres Motorritzel als das Baukastenritzel eingebaut werden. Statt des Ritzels mit 22 Zähnen ist auch der Einbau eines mit bis zu 30 Zähnen erlaubt. Die Untersetzung

beträgt dann 1:5,49. Ein Austausch des Hauptzahnades (65 Zähne) ist dagegen – wie auch beim Maverick – nicht erlaubt. Beim Maverick darf nur ein kleineres Motorritzel montiert werden. Sowohl bei der Beschleunigung als auch bei der Endgeschwindigkeit macht sich darüber hinaus beim HPI das Fehlen von Kugellagern im Antrieb bemerkbar. Die gibt es als zulässiges Tuningteil. Unser Testteam empfiehlt den Kauf. Mit dem größeren Motorritzel und den Kugellagern ist der HPI in Beschleunigung und Endgeschwindigkeit dem Maverick durchaus ebenbürtig, zumal er schließlich noch rund 180 Gramm leichter ist. „Umfangreiche Tests vor Einführung der Rookie-Challenge haben ergeben, dass der HPI E10 aufgrund seines geringeren Gewichts voll konkurrenzfähig ist“, sagte Stefan Köhler, der Verantwortliche für die Challenge, der AMT.

Welches Auto würden sie denn in der Rookie-Challenge einsetzen?



Der HPI E10 ist wesentlich spartanischer als der Maverick Strada TC ausgestattet. Weder Sturz noch Spur sind einstellbar



Spur und Sturz sind beim Maverick an der Vorderachse mit Hilfe von Gewindestangen einstellbar



Die Untersetzung im HPI E10 beträgt 1:7,48



Der Maverick Strada TC hat eine Untersetzung von 1:6,52

Da waren sich Elena und Andre einig: den Maverick. „Der war von Anfang an schneller und lässt sich einfacher fahren“, sagte Elena. „Ich kam damit viel besser zurecht“, ergänzte Andre. Dennoch: Aufgerüstet mit Kugellagern und dem größeren Motorritzel passen beide Autos in eine Rennklasse. Unsere erste Frage ist damit beantwortet.

Werden beide demnächst denn auch in der Rookie-Challenge mitfahren? „Vielleicht“, so Elenas diplomatische Antwort. „Ist doch etwas langsam“, meinte Andre. Wir überließen schließlich Ariane, Elenas zehnjährige Schwester, den Maverick. Sie steuerte ihn gleich über den schwierigen Kurs im Motodrom. Nicht mit Vollgas. Schließlich hat sie noch wenig Übung. Man sah ihr aber an, dass es ihr pure Freude machte. Runde um Runde führ sie an diesem Nachmittag. Da wurde uns klar: Nicht erfahrene Nachwuchsfahrer wie Elena und Andre sind

die Zielgruppe, die LRP mit der Rookie-Klasse anspricht. Beide haben schon zuviel Erfahrung und steuern ansonsten doch schnellere Cars. Für Ariane war das Ganze aber genau das Richtige. Und Ariane beantwortete unsere zweite Frage. Der Maverick ist äußerst robust. Das Chassis hält auch härtere Crashes aus. Das Gleiche gilt im Übrigen auch für den HPI E10.

Einstieg – einfach und preiswert

Die Fahrzeuge sind stabil. Dem harten Einsatz in einer Anfänger- und Einsteigerklasse sind sie gewachsen. Das Reglement für die LRP-HPI-Rookie-Klasse ist einfach. Und so ist in der Tat mit beiden Fahrzeugen in der Rookie-Klasse ein preiswerter und einfacher Einstieg möglich. Der Maverick ist dabei die vielleicht etwas preisgünstigere Alternative, weil er so wie er aus dem Baukasten kommt, eingesetzt werden kann. Für den HPI E10 ist zusätzlich der Kauf von Kugellagern (Bestellnummer für

passenden Komplettsatz von LRP: LB039) und eines größeren Motorritzels erforderlich. Weitere Investitionen sind in zusätzliche Akkus (LRP Wildpack 1.800 mAh, Bestellnummer 71005) und ein Ladegerät, das die Akkus in maximal einer dreiviertel Stunde lädt, notwendig. Ein Einstieg in die Rennszene ist somit für 200-250 Euro möglich (rund 150 Euro für das Fahrzeug, 30 Euro für zusätzliche Akkus und rund 50 für

ein Ladegerät). Die geringen Kosten machen die LRP-HPI-Rookie-Challenge auch für all diejenigen RC-Car-Fahrer interessant, die hier und da mal ein Rennen fahren wollen, dafür ihr Budget aber nicht zu arg strapazieren möchten. Für Stefan Köhler gehört noch eine weitere Gruppe dazu: Die Freunde und Verwandten – also Brüder, Schwestern, Väter oder Mütter – der bisherigen Challenge-Piloten.

Die Sender genügen einfachen Ansprüchen. Sie ermöglichen die Trimmung von Lenkung und Gas

