

Krick Modelltechnik informiert:



ZRB-1 Buggy Brushless ZD Racing 1:8

Bestell-Nr.:

650004 ★★☆☆☆

ZRB-1 Buggy von ZD Racing
RC-Cars mit Brushless Antrieb

Ready to Run – Akkus laden und los!

Mit der serienmäßigen Ausstattung erreicht der ZRB-1 Buggy Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h. In Sachen Leistung und Beschleunigung braucht sich der ZRB-1 vor keinem Nitro-betriebenen Buggy verstecken. Dank des, im Lieferumfang enthaltenen Akkusatzes, ohne Lärm und ohne Gestank. Mit dem Hochleistungsantrieb erlebt man einen Adrenalin-Schub nach dem anderen ... und man bleibt niemals mangels Sprit liegen!

Features

- hochwertige Materialien perfekt verarbeitet
- „Big Bore“ Alu-Stoßdämpfer mit Gewinde zur stufenlosen Justierung der Bodenfreiheit
- komplette 4WD Antrieb sind Hochgeschwindigkeits-Kugellager verbaut
- 3 Differentiale mit gehärteten Mitnehmern
- CVD-Kardanwellen
- Fahrwerk voll einstellbar. Zum Beispiel lässt sich der Nachlauf schnell und einfach durch Tauschen der patentierten Halteplatten im Achsschenkel von 17° bis 24° variieren.

Lieferumfang

- komplettes Fahrzeug mit lackierter Karosserie
- inkl. 2 LiPo Hardcase Akkus 7,4 V/4000 mAh
- inkl. 2,4 GHz 3-Kanal-Fernsteuerung
- inkl. 120 A Brushless Regler
- inkl. 9 kg Lenkservo mit Metallgetriebe

Videolink zu myvideo.de

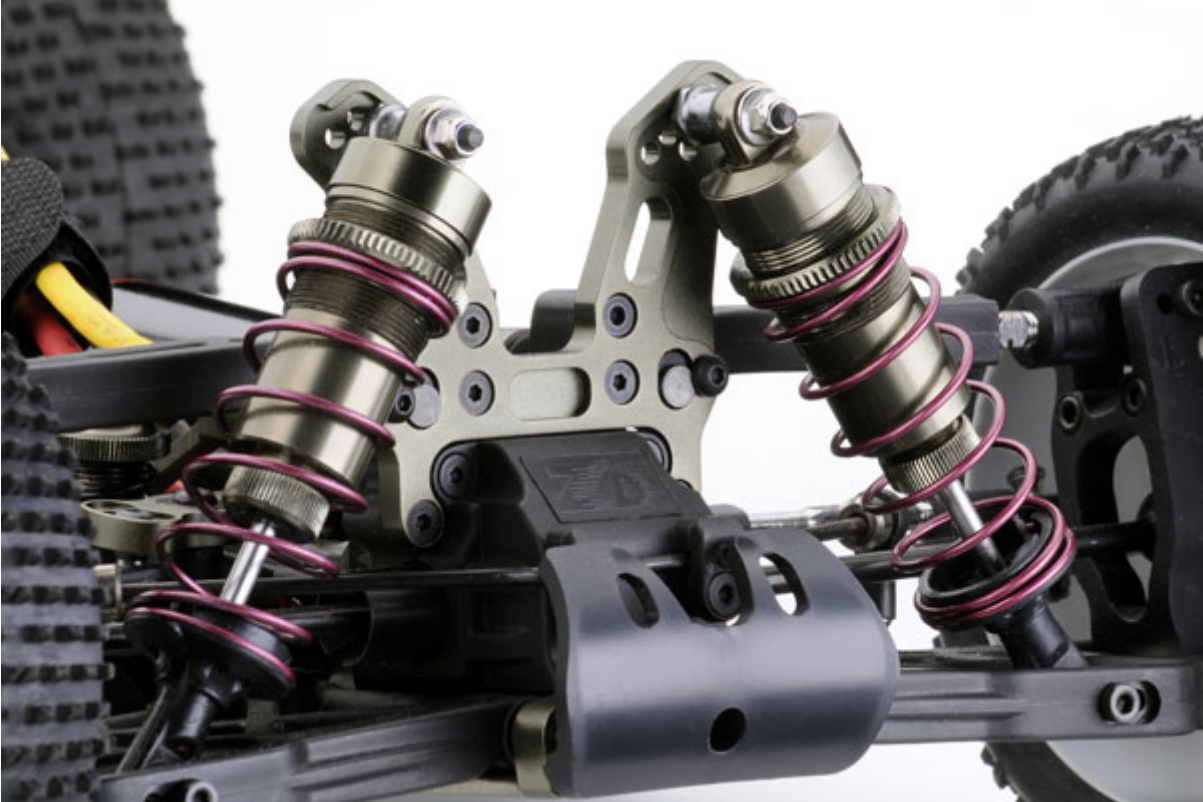
http://www.myvideo.de/watch/7598210/CARS_Details_ZD_Racing_ZRB_1_von_Krick_Modelltechnik

Weiteres Modell:

Technische Daten:

Maßstab	1:8
Antrieb	4WD Kardan
Länge	486 mm
Breite	306 mm
Höhe	205 mm
Radstand	322 - 316 mm
Bodenfreiheit	max. 70 mm
Reifen	Ø 116 mm
Reifenbreite	42 mm
Motor	B4465 Brushless 2100 KV
Akku	LiPO Hardcase 7,4 V/4000 mAh 25C
Betriebsspannung	14,8 V
Regler	Brushless 120 A voll programmierbar
RC-Anlage	3 Kanal 2,4 GHz







■ PYRAD RS VON HURRAX ■ SPEEDFIGHTER VON DF-MODELS ■ FRISIER-SALON ■ MINI-KOLUMNE
■ FIRST LOOK: FAZER EP RALLYE VON KYOSHO ■ HUDY SETUP BOARD ■ DREIHALB-DRILLINGEN

www.cars-and-details.de

CARS & Details

Test und Technik für den RC-Car-Spaß



Kies-Größe

ZD-Racing ZRB-1 von Krick



CARS & Details-Film
Video zum Bericht auf
www.cars-and-details.de

NEID RIDER

Generation Dreieinhalb
Kyosho Mini-Z/MR-03



TA-05 Version II
von Dickie-Tamiya



Ausgabe 7/2010
Juli 2010
9. Jahrgang
Deutschland: € 5,00
A: € 5,80 OR: sfr 9,80
NL: € 5,90 L: € 5,90 £: € 6,75



Pocketbike



Spiel ohne Grenzen

Ein Dreieinhalb-Reportage

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **CARS & Details**,
Ausgabe 07/2010 erschienen.

www.cars-and-details.de



Kies-Grösse

Herrengedeck für Basher

Text und Fotos: Thomas Strobel

Sie schießen aus dem Boden wie die Pilze: RC-Fahrzeuge mit Brushlessantrieb. Durch die einfache Handhabung finden auch immer mehr Neueinsteiger Gefallen an diesen Modellen. Ohne große Vorkenntnisse kann man ein Fahrzeug pilotieren, das einem Nitro-Car leistungstechnisch in nichts nachsteht. Kommt das Objekt der Begierde dann auch noch RTR daher, dann ist das Newcomer-Glück perfekt. In dieses Anforderungsprofil passt der Buggy ZRB-1 von ZD-Racing, der hierzulande von Krick Modelltechnik vertrieben wird.



Die T3G-2400 ist ein 2,4-Gigahertz-Fernsteuerung mit drei Kanälen und allen wichtigen Einstellfunktionen

ZD-Racing hat das RTR-Paket wirklich gut gepackt. Der Buggy wird komplett mit 2,4-Gigahertz-Fernsteueranlage inklusive Mikro-Empfänger sowie zwei 2s-LiPo-Akkus mit jeweils 4.000 Milliamperestunden ausgeliefert. Letzteres ist in dieser Fahrzeugklasse nicht gerade üblich und deshalb besonders zu betonen. Lediglich ein Ladegerät und vier Mignonzellen für die Fernsteuerung werden noch zusätzlich benötigt. Nicht unter den Tisch fallen sollen an dieser Stelle die Bedienungsanleitung in Deutsch und diverse Kleinteile.

Erster Eindruck

Beim Blick unter die Haube ist der erste Eindruck wirklich gut. Sehr ordentlicher und übersichtlicher Aufbau, die einzelnen Komponenten sind allesamt gut zugänglich und so angeordnet, dass die Gewichtsverteilung recht neutral ist. Sofort fällt auf, dass sehr viele hochwertige Alu-Teile verbaut sind, die durch ihre Gunmetal-Eloxierung auch richtig edel aussehen.

Überall am Auto wurden Innensechskant-Schrauben verwendet, die am Unterboden auch alle schön in der Chassis-Platte versenkt sind. Trotzdem sollten, wie bei allen RTR-Modellen, sämtliche Schrauben auf festen Sitz überprüft und wenn nötig auch mit Schraubensicherung versehen werden.

Auf eine RC-Box zum Schutz für den Empfänger wurde komplett verzichtet. Dieser ist einfach mit Servotape direkt über dem Lenkservo befestigt, was nicht hundertprozentig optimal ist, da so keinerlei Schutz vor eindringendem Schmutz besteht. Bei Abmessungen von 33 x 19 x 14 Millimeter kann man durchaus von einem Mini-Empfänger sprechen. Zu dem Dreikanal-Empfänger gehört natürlich auch die T3G-2400 Pistolengriff-Fernsteuerung, die auf dem 2,4-Gigahertz-Band in FHSS-Modulation sendet. Die Funke besitzt zwei voll proportionale Kanäle sowie einen Schaltkanal. Obwohl das Akkufach für acht Zellen vorgesehen ist, werden nur vier handelsübli-

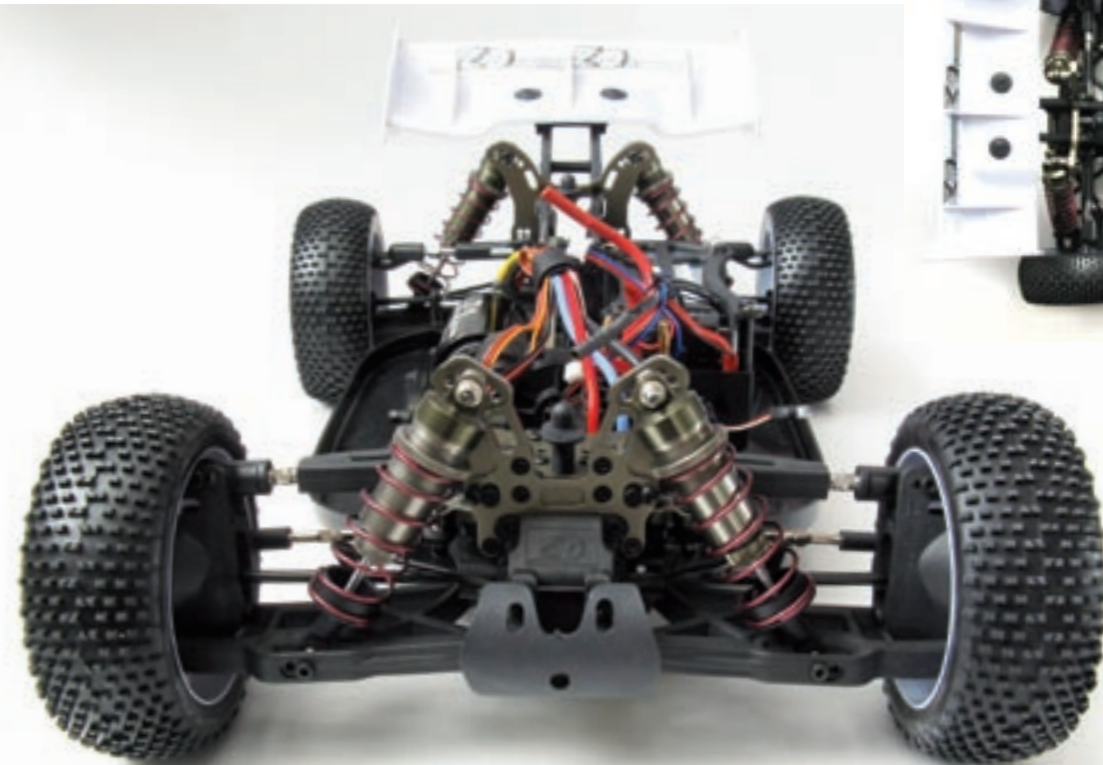
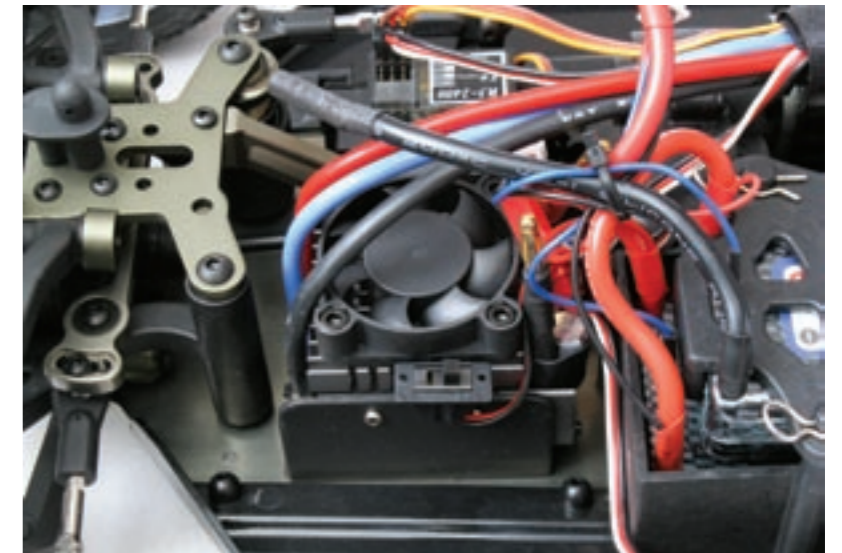
che AA-Batterien oder gleichartige Akkus benötigt, was natürlich einiges an Gewicht einspart und somit langen Fahrzeiten ohne Ermüdungserscheinungen im Arm ermöglicht. Auf der Vorderseite des Senders befinden sich LED-Anzeigen, die den Status des Senders anzeigen. Die LED auf der linken Seite zeigen die Trimmung der Lenkung, rechts wird die Trimmung des Gashebels durch den LED-Halbkreis angezeigt. Es gibt rote und grüne LED, wovon die grüne immer die Neutralstellung signalisiert. Die Fernsteuerung verfügt über alle wichtigen Funktionen wie Trimmung, Servo-Reverse und Servo-Wegbegrenzung für die Lenkung, in Fachkreisen auch Dual Rate genannt.

Regelverhalten

Auf der Lenkung sitzt ein 9-Kilogramm-Servo mit Metallgetriebe, was für einen Buggy absolut ausreicht. Zusätzlichen Schutz für das Servo bietet der mittels Rändelschraube einstellbare, kugelgelagerte Servosaver. Direkt gegenüber auf der linken Seite sitzt der Brushlessregler mit Kühlkörper und aufgesetztem Lüfter. Ein Ein-Aus-Schalter sowie eine LED gehören ebenfalls zur Ausstattung, wobei der Schalter allerdings ohne jeglichen Staubschutz komplett offen liegt. Hier ist es ratsam, das Ganze mit einem Silikonenschutz zu versehen oder komplett zu entfernen. Der Regler verträgt bis zu 120 Ampere, kurzzeitig sogar 150 Ampere. Der Betrieb ist mit sechs bis zwölf NiCd/NiMH-Akkus oder 2s- bis 4s-LiPos möglich. Zudem ist er programmierbar und so können folgende Einstellungen vorgenommen werden: Neutral (Stopp), Vollgas vorwärts und Vollgas rückwärts. Die Bremskraft kann auf 60 oder 100 Prozent eingestellt werden, des Weiteren besteht die Möglichkeit, zusätzlich eine Motorbremse von 10 Prozent zu verwenden. Ebenfalls kann der Akkutyp zwischen Nickel-Metal-Hydrid oder LiPo ausgewählt werden. Für potenzielle Wettbewerbsfahrer besteht zusätzlich die Möglich-

keit, den Rückwärtsgang komplett abzuschalten. Direkt hinter dem Regler findet die Akkubox ihren Platz. Diese ist so gestaltet, dass man zwei Packs übereinander platzieren kann. So hat ZD-Racing die Box auch gleich mit zwei Hardcase-LiPo-Akkus im Carbon-Design bestückt. Mit einer 2s-1P-Konfiguration, einer Kapazität von 4.000 Milliamperestunden und einer Belastbarkeit von 25C sind das durchaus gute Leistungslieferanten für den ZRB-1. Die Anordnung des oberen Akkus ist leicht nach hinten versetzt, sodass die Anschlussbuchsen des unteren LiPo-Akkus noch gut zugänglich sind und die Kabel ohne Probleme angeschlossen werden können. Gut sind auch die sehr kurz gehaltenen Kabel von den Akkus zum Regler, die mittels 4-Millimeter-Goldkontakt-Anschlüssen miteinander verbunden werden.

Der Regler mit aufgesetztem Lüfter und Kabelsalat, der schlimmer aussieht als er ist



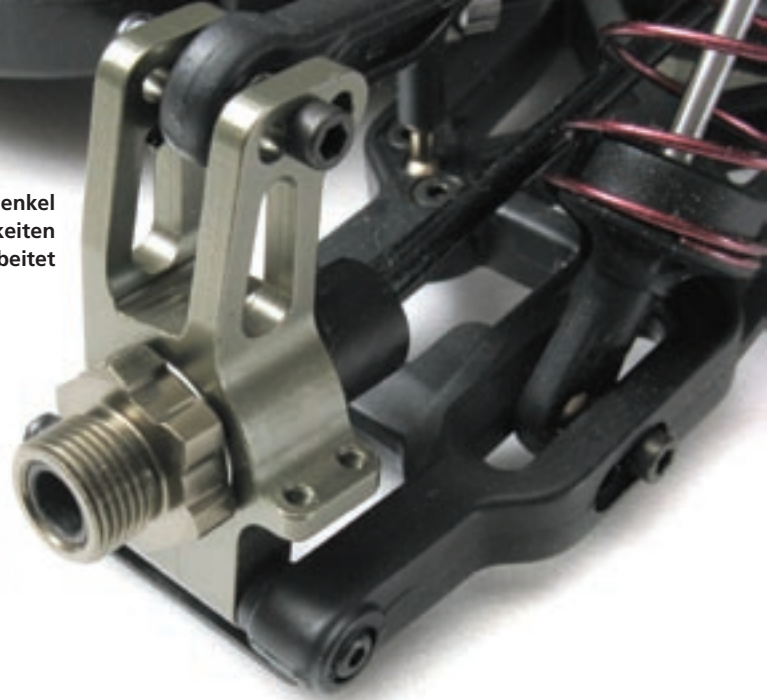
Übersichtlicher und ordentlicher Aufbau mit guter Gewichtsverteilung

Feinstes Alu an sinnvollen Stellen eingesetzt. Selbst die einstellbaren Big-Bore-Dämpfer sind aus Aluminium gefertigt



Zwei 2s-Hardcase-LiPo-Akkus mit jeweils 4.000 Milliamperestunden sind bereits im Lieferumfang enthalten

Die gefrästen Alu-Achsschenkel bieten diverse Einstellmöglichkeiten und sind top verarbeitet



Alu-Manie

Gegenüber den Akkus sitzt der mächtige schwarze Brushlessmotor mit 2.700 KV. Mit einem Gewicht von 430 Gramm trägt er eine gehörige Portion zum Gesamtgewicht bei. Der Motor ist jeweils vorne und hinten mit 3 Millimeter dicken Halteplatten aus Alu mit dem Chassis verschraubt. Im Allgemeinen wurde am ZRB-1 nicht mit Alu-Teilen gezeigt. So sind die kompletten Dämpfergehäuse inklusive Kappen, die Dämpferbrücken vorne und hinten, sämtliche Achsschenkel, beide Chassis-Abstützungen und einige weitere Aufhängungsteile aus CNC-gefrästem und anschließend Gunmetal-eloxiertem Aluminium hergestellt. In den einstellbaren Big-Bore-Öldruckstoßdämpfern arbeiten 3,5 Millimeter starke Kolbenstangen. Wie so oft wurden auch hier unterschiedlich lange Dämpfer an Vorder- und Hinterachse verbaut. Die hinteren Dämpfer messen von Auge zu Auge 130, die vorderen lediglich 10 Millimeter.

Über ein Gewinde lässt sich die Federvorspannung stufenlos einstellen. Auf diesem Weg kann man schon mal auf die Schnelle die Fahrzeughöhe minimal verändern. Das Car sollte durch sein Eigengewicht im Normalfall bereits im Stand etwas einfedern. Die 5 Millimeter starken Dämpferbrücken bieten unterschiedliche Befestigungsmöglichkeiten für die Dämpfer sowie die oberen Querlenker. Somit kommen auch alle „Setup-Fetischisten“ auf ihre Kosten. Alle Aluteile sind topp verarbeitet und CNC-gefräst.

Die Achsen sind mit oberen und unteren Querlenkern aufgebaut, wobei die oberen jeweils mittels Rechts-Links-Gewinde eingestellt werden können. Vorne sorgen CVDs für die Kraftübertragung an die Räder, ansonsten geschieht dies über gewöhnliche Dogbones. Die speziell geformten 17-Millimeter-Radmitnehmer, die ähnlich einer Sternform gefräst sind, haben hier keine besondere Auswirkung, da die Felgenmitnehmer die ganz normale Form haben und somit auch auf herkömmlichen 17-Millimeter-Mitnehmern gefahren werden können.

Spielfrei

Um die Differenziale freizulegen, muss man erst einmal die jeweilige Achse vom Chassis losschrauben und teilweise zerlegen. Hier wäre ein Schnellwechsel-System von Vorteil. Aber so wie die Differenziale aussehen, muss man dies auch nicht oft machen, da die 4-Spider-Diffs aus gehärtetem Stahl gut mit Silikonöl gefüllt sind und auch sehr robust wirken. Das Ganze läuft absolut sauber und spielfrei. Etwas Fett und die großen Kugellager am Gehäuse lassen auf lange wartungsfreie Intervalle schließen. Mittig im Chassis eingelassen sitzt das zentrale Getriebe. Um dieses auszubauen, muss man lediglich vier Innensechskantschrauben am Unterboden lösen. Jetzt kann das Zentralgetriebe entnommen werden. Im Inneren des Getriebegehäuses arbeitet nur noch ein Zwischenzahnrad, das die Antriebsverbindung zwischen Motor und Mitteldifferenzial bildet. Natürlich ist dies aus Stahl, komplett kugellagert und auch leicht gefettet. Fahrwerkstechnisch ist noch zu erwähnen, dass sowohl vorne als auch hinten schon Stabilisatoren montiert sind. Der Nachlauf lässt sich schnell und einfach durch Tauschen der patentierten Halteplatten im Achsschenkel von 17 bis 24 Grad variieren.

Soviel zu Theorie. Jetzt muss sich der ZRB-1 Brushless-Buggy noch in der Praxis beweisen. Die beiden Lipo-Akkus waren zwar schon geladen, wurden aber sicherheitshalber nochmal nachgeladen um sicherzustellen, dass auch die volle Leistung abgerufen werden kann. Funke an – und schon informieren uns diverse Leuchtdioden über den Betriebszustand und die Einstellungen der Fernsteuerung. Nachdem die LiPo-Akkus und der Regler durch die 4-Millimeter-Goldkontaktstecker miteinander

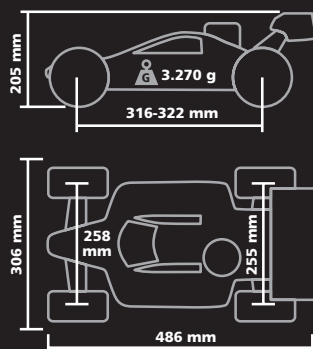
Komplett-Ausstattung
Ausgezeichnete Material-Qualität
Mächtige Leistungsreserven
Sowohl bash- als auch renntauglich

Kein Schraubensicherungslack
Staubschutz fehlt

CAR CHECK

ZD-RACING ZRB-1 Krick Modelltechnik

- Klasse: Elektro-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 479,- Euro
- Bezug: Fachhandel
- Technik: Brushlesssystem, 4WD-Antrieb, 2,4-Gigahertz-Technik
- Benötigte Teile: Vier AA-Zellen, Ladegerät





Setup-Freaks kommen mit den vielen Einstellmöglichkeiten beim Fahrwerk voll auf ihre Kosten

Aluminium wohin das Auge reicht. Der Miniempfänger sitzt ungeschützt über dem Servo



FAZIT

Der ZRB-1 Buggy von ZD-Racing hat in allen Punkten überzeugt, ist ein absoluter Top-Buggy mit hervorragenden Fahrleistungen und einer vorbildlichen Ausstattung. Die Materialqualität ist sehr hoch und die Teile sind perfekt verarbeitet, was sich in Sachen Haltbarkeit positiv bemerkbar macht. Ein Buggy mit Potenzial, sowohl für Hobby-piloten als auch für ambitionierte Rennfahrer.

verbunden sind, kann man den Buggy mit dem eingebauten Schalter unter Strom setzen. Dies bestätigt der Regler durch eine Folge von Pieps-Tönen. Eine zusätzliche LED, die zwischen den Farben Rot und Grün wechselt, zeigt die Betriebsbereitschaft durch ein grünes Leuchten an.

Ready for „Take-off“

Die ersten Züge am Gashebel zeigen, dass hier mächtig Leistung vorhanden ist. Man sollte also keinen zu nervösen Gasfinger haben, denn der ZRB-1 setzt jedes Signal in Vortrieb um. Das Anfahren erfolgt sehr feinfühlig, ein Cogging ist fast nicht spürbar, was auf die sehr feinfühlig arbeitende Elektronik zurückzuführen ist. Doch nach ausreichender Eingewöhnung ist Schluss mit Feinfühligkeit. Die Frage lautet: Was geht mit dem Buggy? Also Vollgas! Der Buggy marschiert vorwärts, sodass es nur eine Freude ist. Auf der leicht unebenen Schotterpiste und bei einer geschätzten Topspeed von zirka 80 Stundenkilometer berühren die Räder nur noch zeitweise den Boden. Der Buggy fliegt regelrecht über die Piste, ist aber dennoch jederzeit gut kontrollierbar. Kurz gesagt: Jeder Zug am Gashahn bewegt die Mundwinkel in Richtung Ohren.

Leistungsmäßig hat der ZRB-1 schon mal überzeugt, jetzt fehlen noch Fahrwerk, Flugverhalten und Haltbarkeit. Auf einer kleinen Rundstrecke macht der Buggy ebenfalls eine gute Figur, durch die Gewindedämpfer konnten auf die Schnelle noch kleinere Fahrwerksänderungen vorgenommen und das Auto noch etwas an die Streckenverhältnisse angepasst werden. Kleine Sprünge und Unebenheiten schluckt das Fahrwerk problemlos. Letzteres ist voll einstellbar, zum Beispiel lässt sich der Nachlauf schnell und einfach durch Tauschen der patentierten Halteplatten im Achsschenkel variieren. Bleibt zu klären: Ist der ZRB-1 auch bashtauglich? In der Kiesgrube finden wir das heraus, diverse Sprünge über bis zu 7 Meter hohe Hügel werden es zeigen. Durch die enorme Leistungsentfaltung braucht der ZRB-1 nur wenig Anlauf und schon fliegt der Buggy durch die Luft. Das Flugverhalten ist absolut neutral und auch die Kontrolle in der Luft ist für einen Buggy sehr gut, sodass auch große Sprünge sicher gelandet werden können. Nach einigen heftigen Sprüngen und auch ein paar unsauberen Landungen hat der Buggy auch diesen Test bestanden. Urteil: Der ZRB-1 ist „bashable“.



Ready for „Take-off“: Mit dem ZRB-1 wird man im wahrsten Sinne zum Piloten