

Die Modellbezeichnung steht für Short Course-Truck Elektrisch im Maßstab 1:10. Und weil 1:10-Short Course-Modelle immer recht massig (in diesem Fall sogar auch massiv) ausfallen, haben wir ein Modell in der Größenordnung eines OR8-Buggys vor uns stehen. Bauen darf man dieses Modell übrigens leider nicht selber, es wird nur als sogenannter „Roller“ ausgeliefert: Das Fahrzeug ist somit komplett fertig montiert, selbst Dämpfer und Differenziale sind bereits mit (Silikon-)Öl gefüllt. Nur das Einbauen der eigenen Elektronik und die farbliche Gestaltung der großen Karosse bleiben dem neuen Besitzer vor der ersten Fahrt. Losi schlägt in der beiliegenden (viersprachigen) Anleitung vor, einen BL-Motor in der Baugröße 550 zu verwenden. Bei rund 3 Kilogramm Gewicht braucht man eben mehr Drehmoment als Drehzahl. Durch das verwendete Modul 1 am Mitteldifferenzial kommen sowieso nur Motoren mit 5-mm-Welle infrage. Weiterhin soll laut Anleitung ein 2s-LiPo verwendet werden, für leistungshungrige Besitzer haben aber die Klettbander in der Akkuhalterung die passende Länge, um auch 4s-Akkus zu sichern ...

Da das Modell ja montiert geliefert wird, geht die Anleitung nur auf Servicestellen wie Dämpfer oder Differenziale ein. Die Ersatzteilnummern werden aber auf einer Explosionszeichnung dargestellt, sodass man bei größeren Reparaturen den Aufbau erkennen kann. Obwohl das Modell auch in den USA erst kurz vor Testbeginn erhältlich war, konnte man im Internet schon viele Setup-Vorschläge der Losi-Teamfahrer finden.

Konstruktion

Das Chassis ist aus 1/8" (~ 3,2 mm) starkem Aluminium (mit Seiten- und Kickupwinkel) gefertigt und sieht dem des Ten-T sehr ähnlich. Man hat sogar die Befestigungspunkte für einen Nitromotor vorgebohrt ... Am Chassis angesetzt ist der vordere Rammer, der auch als Skidplate fungiert. Am Heck ist der SC-typische Rohrrahmen-Rammer verschraubt – natürlich mit großen Spritzlappen! Die gehören bei einem Short Course für die realistische Optik einfach dazu. Seitlich am Chassis sind Verbreiterungen aus Kunststoff verschraubt. Sie sind im vorderen Bereich als Spritzschutz hochgezogen und haben zusätzlich sogenannte „Nervbars“ angesetzt. Die sehr massiven, 10 mm starken unteren Querlenker sind links und rechts identisch – das ist für die

Ersatzteilbevorratung sehr erfreulich. Es gibt drei innen liegende Befestigungspunkte für die Stoßdämpfer. Die inneren Querlenkeraufnahmen sind aus Metall, die Stifte werden durch aufgeschraubte Kunststoffplatten gesichert. Die oberen Querlenker sind ringsum mit 4-mm-Rechts-/Links-Gewindestangen ausgeführt, sie können an zwei inneren Befestigungspunkten (Rollzentrums-einstellung) angebracht werden.

Die Kraftübertragung zu den Rädern

erfolgt (wie auch zu den Differenzialen) über CVD-Kardanwellen. In den Radträgern werden metrische Kugellager verbaut, wobei die inneren die CVDs komplett umschließen. An dieser Stelle heißt mehr Größe auch gleich mehr Haltbarkeit! Bei den Felgenmitnehmern wird ein 12-mm-(Metall-)Sechskant verwendet, eine Größe, welche die meisten Fahrzeuge dieser Kategorie haben. Die Felgen in der SC-Größe 2,2"/3,0" sind im BeadLock-Design gehalten, müssen aber normal verklebt werden. Die verchrom-

ES b

Losi Ten-SCTE, ein 1:1



BOOM!

1:10-Elektro-Short Course 4WD

Der Boom der Short Course-Modelle scheint nicht zu enden. Kein Hersteller kann es sich erlauben, nicht mindestens eines dieser Modelle im Programm zu haben. Für sein drittes 1:10er-SC-Modell hat Losi die Plattformstrategie angewandt und den Nitro Ten-T (bzw. 810) zum Ten-SCTE gewandelt.

ten Ringe werden nur der Optik wegen von innen verschraubt.

An beiden Achsen sind serienmäßig Stabilisatoren montiert (vorn 1,8 mm/hinten 2,0 mm). Verbaut werden Öldruckstoßdämpfer aus blau eloxiertem Alu-

minium mit einem Durchmesser von 15 mm, Einstellmutter für die Bodenfreiheit und Staubschutzkappen aus Gummi über den 3,5 mm starken Kolbenstangen. Die Lochplatten werden auf den Kolbenstangen verschraubt. Die Dämpferbrücken sind aus 3-mm-Aluminium gestanzt und haben jeweils drei Aufnahmepunkte für die Dämpfer. Sie tragen auch die höhenverstellbaren Karosseriehalter mit

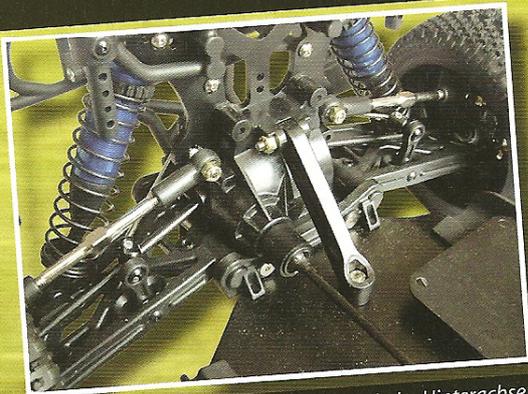
großflächigen Auflageplättchen. Bei den Differenzialen hat man die Bauteile aus dem Nitrofahrzeug beibehalten, angesichts der Leistungen heutiger Brushlessmotoren bestimmt keine schlechte Wahl. Die drei Kegelraddifferenziale mit je vier kleinen Kegelrädern sind werkseitig schon mit Silikonöl gefüllt. Für Strecken mit viel Haftung war mir die Sperrwirkung zu gering, aber auf Lehm oder ähnlichem Untergrund sollte es passen. Die Differenziale liefen am Anfang sehr hakelig,



Die hintere Radaufhängung



Das braucht ein Short Course: Spritzlappen



Der Antrieb der Hinterachse



Die Empfängerbox bietet ausreichend Platz auch für große Empfänger

hatten aber schon nach dem zweiten Akku einen butterweichen Lauf. Das Spiel am Diff-Antrieb war an beiden Achsen perfekt eingestellt, die Abtriebe greifen auf große 3-mm-Stifte in den CVDs.

Für den Einbau der Komponenten ist in einem so großen Modell viel Platz. Was ich aber vermisst habe, ist ein Kabelkanal oder eine Führung für den Anschluss des

Reglers. Die Leitung führt einmal quer durch das Modell zur sehr groß bemessenen Empfängerbox und läuft direkt am Antriebsstrang vorbei. In der Empfängerbox kann man auch große Empfänger noch gut polstern. Das beiliegende Antennenröhrchen ist so kurz geraten, dass man quasi sanft genötigt wird, ein konzerneigenes Produkt zu verwenden ... Sei es drum, das war bei mir sowieso geplant. Das Lenkservo wird auf der einen Seite auf den Träger geschraubt, auf der anderen mit einem Adapter am

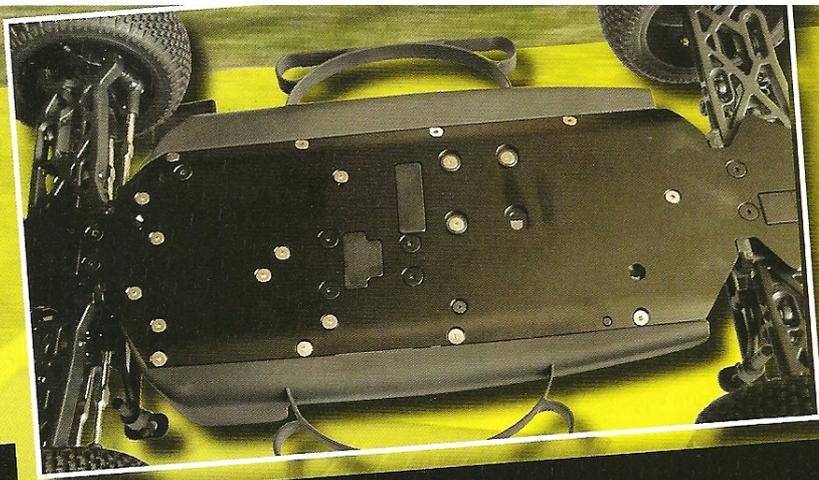
Träger verklemt. Das man bei drei Kilo Fahrzeuggewicht ein kräftiges Metallservo an

den Servosaver anschließt, versteht sich ja von selbst. Der Servosaver hat zwar eine Einstellmutter, nur verstellen kann man diese im eingebauten Zustand leider nicht. In der Akkuhalterung mit zwei Klettbandern kann man den (oder die) Akku(s) um ca. 30 mm

verschieben. In der mittleren Position hat man aber schon ein sehr neutrales Sprungverhalten. Zur Befestigung des Motors wird an diesen eine Adapterplatte geschraubt. Diese wird dann in den Hauptträger eingeschoben und mit einer Klemmschraube nach dem Justieren des Ritzspiels gesichert. Eine sehr einfache und bisher auch haltbare Methode! Für den Regler ist eine Plattform an den Akkualter angespritzt. Von der Größe her passen auch 1:8er-Regler und etwaige Zusatzkondensatoren problemlos. Losi bewirbt dieses Modell im Werbevideo damit, dass man es fast ausschließlich mit einem 2-mm-Inbusschlüssel zerlegen/bauen kann. Leider sind aber bei den Übernahmeteilen noch einige Zollschrauben übrig geblieben, sodass man zwei Werkzeugsätze benötigt.

Die beiliegende Karosserie ist vorge schnitten, aber unlackiert. Sie ist mit einem Sprayschutz überzogen, es liegen Dekoraufkleber sowie Scheibenabkleber (und auch Scheibenaufkleber) bei. Eine Karosserie in dieser Größe verlangt natürlich auch nach einer großen Menge an Farbe. Für ein schönes Sprungverhalten sollte man den Heckbereich der Karosserie mit einigen Luftaustrittslöchern versehen und zum Schutz der Radkästen (großer Federweg) diese mit Klebefolie auskleiden.

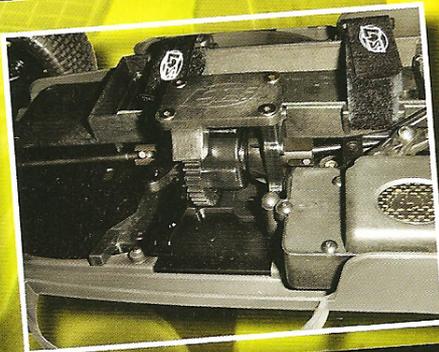




Das Chassis von unten



Die vordere Radaufhängung



Das mittlere Differenzial

Fahrttest

In der großen Sammlung von „Murphy's Law“ scheint es eine Erweiterung zu geben: Hat man ein neues (Test-)Modell fertig, gibt es nur noch schlechtes Wetter! Da alle näheren Offroadstrecken aufgrund von viel Matsch ausschließlich mit Kettenfahrzeugen zu bewältigen waren, blieb nur die Flucht in eine Halle. Da in Neuffen das alljährliche Hallen-Offroad anstand, wurde der Losi zusätzlich zum Rennequipement eingepackt. Vorher ging es noch auf eine kurzweilige Winter-Wiese, um das Übersetzungsverhältnis zu prüfen. Der 2800-K_v-Motor, der sonst im 4s-Betrieb läuft, wurde mit einem 18er-Ritzel gerade mal handwarm und drehte nach ca. 15 m aus. Auf dem Naturuntergrund hatten die Reifen eine enorme Haftung, obwohl die Dämpferabstimmung für diesen Untergrund ein wenig „hoppelig“ war. Der SCTE ist in der Handhabung kein feinfühliges Rennauto, eher der raue Geselle, der mit viel Leistungsüberschuss durch den Kurvenradius gezwängt werden will. Durch seinen massiven Aufbau verzeiht er dafür auch mal ein „Übertreiben“. Weder beim freien Fahren auf der Wiese (mit unerwarteten Löchern) noch bei missglückten Sprungkombinationen in der Halle ging irgendetwas zu Bruch. Selbst die Karosseriehalter überstanden einige Landungen auf der „radfreien“ Seite – was auch für die Stabilität der Karosserie spricht. Einzig die Gummikappen über den Kolbenstangen rutschten manchmal von den Dämpferge-

Ausrüstung des Testmodells

Motor	2800 K _v , Typ 550
Akku	2s-LiPo
Vertrieb	Horizon Hobby, Elmshorn, www.horizonhobby.de
Bezugsquelle	Fachhandel

häusen, ein Tropfen Silikonkleber behebt aber auch dieses Problemchen.

Man musste sich zwar erst an das Mehrgewicht gegenüber einem 2WD-SC und die für Teppich unpassenden Reifen gewöhnen, aber alle Fahrer konnten mit dem sehr ausgeglichenen Sprungverhalten auch sehr gleichmäßige Rundenzeiten fahren. Durch den Allradantrieb kann man im Scheitelpunkt des Sprungs (per Bremseneinsatz) sehr genau das Modell zur Landung auswinkel. Und bei weiten, schnellen Sprüngen passt dann auch die straffe Dämpferabstimmung wieder. Im Hallenbetrieb waren die Stabilisatoren etwas zu weich, auf einer Lehmstrecke mit weniger Griff sind sie aber sicher die richtige Wahl. Zwischen den ganzen Rennbuggys war das etwas mahelnde Antriebsgeräusch der Modul-1-Verzahnung natürlich sehr auffällig, trotz des Kunststoffzahnrad auf dem Mitteldifferenzial. Auch im Hallenbetrieb wurden Motor (gute Wärmeableitung über Motorhalter und Chassis) und Regler nicht zu warm, aber die Akkulaufzeit gab wieder

Technische Daten

Fahrzeug	Losi Ten-SCTE
Maßstab	1:10
Klasse	ORESC 4WD
Länge	525 mm
Breite	294 mm
Höhe (im Fahrzustand)	~ 205 mm
Radstand	334 mm, +2/-1 mm einstellbar
Spurweite	270 mm
Reifendurchmesser	110 mm, Typ SC 2,2"/3,0"
Reifenbreite	44 mm
Bodenfreiheit	~ 38 mm, einstellbar
Gewichtsverteilung v/h	49/51%, abhängig von der Akkulage
Vorderachse	Doppelquerlenker, oberer einstellbar
Vorspur vorne	-1° einstellbar (l/r)
Nachlaufwinkel vorne	20°
Nachlauf vorne	18 mm
Spreizung vorne	-1° einstellbar durch Sturzverstellung
Lenkhebelwinkel vorne	35°
Sturz vorne	-1° einstellbar (l/r)
Hinterachse	Doppelquerlenker, oberer einstellbar
Vorspur HA	2°, fest durch Bauteile
Sturz HA	-2°, einstellbar (l/r)
Chassis	Aluminiumchassis
Getriebe	Mitteldifferenzial Modul 1, Kegeldifferenziale, mit Ölbefüllung
Gewicht fahrfertig	2992 g (Chassis Roller 2236 g)
Karosserie	Typ Short Course-Truck

einen Hinweis auf die fast 3 Kilogramm Modellgewicht. Wer den SCTE mit einem 2s-LiPo betreibt, sollte auf jeden Fall einen hochkapazitiven Akku mit hoher C-Rate wählen.

Dann wurde der SCTE natürlich auch noch auf einer ORE-Strecke auf Lehm gefahren. Leider verdoppelte sich das Fahrzeugge-

wicht nach drei Runden durch die feuchte Streckenoberfläche, sodass letztendlich nur einzelne „Foto“-Sprünge übrig blieben.

In der beiliegenden Anleitung bekommt der SCTE-Käufer detailliert die Wartung des Modells beschrieben. Es wird auch erklärt, welche Auswirkungen die Veränderungen an der Fahrwerkeinstellung haben. Ein sehr schöner Ansatz, damit man nicht nur blind irgendwelche Setup-Einstellungen aus dem Internet

übernimmt, auch wenn die deutsche Übersetzung manchmal wegen der Wortwahl zum Schmunzeln anregt. Dadurch, dass das Modell schon Vorgänger (und Nachfolger) auf der gleichen Plattform hat, gibt es gleich zum Verkaufsstart schon viele Tuning- und Zubehörteile. Bisher liefen in Deutschland die 4WD-Short Course noch im Schatten der vielen heckgetriebenen Modelle. Nachdem nun drei der großen Hersteller ein wettbewerbs-taugliches 4WD-Modell im Programm haben, muss man abwarten, welche der Klassen sich durchsetzt. ■

Fazit

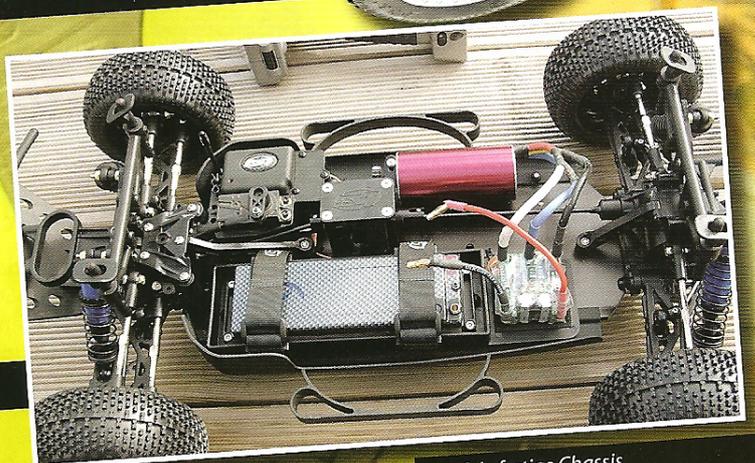
Der Losi SCTE ist ein sehr robustes Modell mit einer tollen Optik. In seinem Heimatland hat er in der 4WD-SC-Klasse schon einige Erfolge eingeheimst. In unseren Breitengraden, wo der 4WD-SC noch neu ist, sollte man ihn aufgrund seines hohen Gewichts aber sportlich eher in 4s-Konfiguration zusammen mit ORE8-Fahrzeugen bewegen. Bei der Nutzung als Spaßmodell ist es besser, den eigenen Garten sicherheitshalber zu meiden – die Blumen hätten keine Chance ...



So kommt das Chassis aus der Schachtel



Der Sechskantmitnehmer für die Felgen



Das fertige Chassis



Der vordere Radträger



Abstimmung mittels Stabilisatoren

Mithilfe von Querstabilisatoren lässt sich das Fahrverhalten eines Fahrzeugs in der Kurve leicht abstimmen. Grundsätzlich gilt: Je härter ein Stabilisator ist, desto weniger Haftung kann diese Achse aufbauen (die andere dafür mehr). Macht man den vorderen Stabi also härter, wird das Fahrzeug mehr untersteuern. Umgekehrt wird das Fahrzeug in der Lenkung aggressiver bei einem weicheren vorderen Stabi.