



Off-Road-Power-Racer

Die Vorstellung dieses eindrucksvollen Power-Racers im ELVjournal ist an eine kleine Begebenheit geknüpft, von der wir eingangs kurz berichten wollen.

Wie der regelmäßige Leser weiß, ist ELV nicht nur ein Fachmagazin und ebensowenig nur ein Elektronik-Versender. Erst die Kombination aus beiden läßt Synergieeffekte frei werden, die so manches exklusive Produkt überhaupt erst ermöglichen.

Die Position der Entwickler und technischen Redakteure ist dabei unangefochten die wichtigste und stärkste im Unternehmen und vor allem weitestgehend unabhängig. So ist sichergestellt, daß im ELVjournal ausschließlich Qualitätsprodukte vorgestellt und auch im Katalog angeboten werden. Daß dabei Qualität nicht zwangsläufig hohe Preise bedeutet, dafür ist das ELV-Angebot der beste Beweis. Sogenannten „Schrammel“ werden Sie bei ELV niemals finden - das würde einer Rebellion in der Redaktion gleichkommen, denn die technischen Redakteure und Entwickler des ELVjournal sind stolz darauf, durch ihre Qualitätsmaßstäbe aktiv dazu beigetragen zu haben, daß das ELVjournal heute das auflagenstärkste Elektronik-Fachmagazin Deutschlands ist. Letztendlich ist Qualität der beste Garant für zufriedene Leser und Kunden.

So weit die einleitenden Worte zum folgenden kleinen Bericht. Wir beginnen dort, wo Chefredakteur und Herausgeber gemeinsam mit unserem technischen Lei-

ter und den maßgeblichen Redakteuren im Konferenzraum beisammen sitzen und eine sogenannte Musterung abhalten. Anlaß ist der Besuch des Geschäftsführers eines Importeurs, der uns neue Bauteile, Komponenten und Produkte vorstellt. Zwar werden die meisten und wichtigsten Teile von ELV aus deutscher Produktion beschafft, jedoch kann es nicht falsch sein, sich weltweit am Stand der Technik zu orientieren. So kaufen wir z. B. Meßwerke aus Japan, da diese dort besonderen Qualitätsmaßstäben genügen oder spezielle HF-Spulen und Übertrager aus Korea, die dort in einem Spezialbetrieb in wirklich erlesener Qualität und zudem recht kostengünstig gefertigt werden - zum Vorteil des ELV-Kunden.

Solch eine Musterung kann schon einmal 10 Stunden ohne Unterbrechung andauern. Nachdem uns zum Abschluß der siebenundzwanzigste Folienkondensator als Alternative vorgestellt wurde (wir setzen seit mehr als 10 Jahren die hochwertigen Siemens-Folienkondensatoren ein, und es ist nicht geplant, daran etwas zu ändern), kam der Importeur schließlich zum Abschluß und meinte, er hätte unten in seinem Wagen noch ein kleines Mitbringsel für die Redakteure, das zur Abwechslung im Alltag beitragen sollte (und dabei schmunzelte er).

Ohnehin schon ziemlich geschafft, ging die ganze Mannschaft mit zu seinem Fahrzeug, und hervor kam besagter Off-Road-Power-Racer.

Ein ganz neues Produkt im oberen „Preisbereich“ meinte der Importeur, das er ursprünglich für einen anderen Kunden vorgesehen hatte, der es aber mit dem Hinweis ablehnte, in seinem Bereich seien mehr die kleinen und niedrigpreisigen Off-Road-Renner gefragt.

„Und nun habe ich dafür auch keine Verwendung mehr“, sagte der Importeur. „Aber Ihnen wird der Power-Racer etwas Abwechslung bringen“.

Schnell war der Renner von seiner Verpackung befreit, und zum Vorschein kam ein wirklich beeindruckendes Fahrzeug. Mit einer Länge von 410 mm und einer Breite von 245 mm, bei einem fahrbereiten Gesamtgewicht („voll getankt“, d. h. mit Akkupack) von 1685 g hebt sich der Off-Road-Power-Racer deutlich von den meisten Low-Cost-Produkten ab.

Ein vollgeladener Akkupack war auch vorhanden, und das erste „Gas geben“ ließ sofort die einhellige Meinung aufkommen, „wir müssen den Parkplatz zunächst komplett räumen“. Da die reguläre Arbeitszeit bereits überschritten war, standen ohnehin nur noch die Autos der Redakteure auf

dem Parkplatz, auf dem sonst rund 100 Fahrzeuge Platz finden. Nach deren „zur Seite fahren“ stand eine hinreichend große Testfläche für den Off-Road-Power-Racer bereit.

Was nun folgte, rechtfertigt die Worte „wirklich beeindruckend“ ohne weiteres, denn sowohl die Beschleunigung als auch die Endgeschwindigkeit des Off-Road-Power-Racers übertrafen alles, was wir bisher gesehen hatten.

Die Spitzengeschwindigkeit beträgt laut Herstellerangaben 30 km/h und kommt einem, vermutlich bedingt durch die Fahrzeuggröße, subjektiv gesehen noch höher vor. In einem später durchgeführten Testlauf wurde dieser Wert allerdings nicht ganz erreicht, was evtl. auf die recht raue Pflasterung der Teststrecke zurückzuführen war.

Mit der für ein Fahrzeug dieser Größe beachtlichen Spitzengeschwindigkeit läßt sich der Renner nur durch die außerordentlich präzise und feinfühlig-proportional-Lenkung sicher auf der Fahrbahn halten. Bei maßstabgerechter Übertragung (1 : 10) entspricht die Modellfahrzeug-Geschwindigkeit einem Wert von immerhin rund 300 km/h eines „echten“ Renners. Näheres zu den Modellfahrzeugdaten beschreiben wir im folgenden Kapitel.

Als die Begeisterung auf breiter Front ob dieses gelungenen Off-Road-Power-Racers um sich griff, vermochte im nachhinein niemand mehr zu sagen, wer denn nun eigentlich zuerst die Idee hatte, den ELV-Lesern dieses interessante Produkt

Rückansicht des Off-Road-Power-Racers. Die stabilen Feder-Stoßdämpferkombinationen und die Einzelradaufhängungen sorgen für eine optimale Bodenhaftung in Verbindung mit den breiten Off-Road-Rädern.



vorzustellen. Schnell herrschte Einigkeit darüber, einen kleinen Artikel in Form eines Testberichtes zu veröffentlichen.

Da bekanntermaßen Techniker lieber Schaltungen entwickeln als dieselben zu beschreiben, wäre es üblicherweise nicht ganz leicht, nun einen Redakteur „auszugucken“. Als der Chefredakteur dann aber mitteilte, daß derjenige, der den Artikel schreibe, den Off-Road-Power-Racer behalten dürfe, waren plötzlich so viele Freiwillige da wie Anwesende, was sicherlich

ELVjournal 6/91

ein besonders gutes Zeichen für die Qualität des Renners ist, der nachfolgend näher beschrieben werden soll.

Wenn dieses ELVjournal erscheint, liegt vorstehende kleine Begebenheit bereits mehr als ein halbes Jahr zurück, und das Lager von ELV ist mit einer (hoffentlich) hinreichenden Menge bestückt.

Der Off-Road-Power-Racer

Die eindrucksvollen technischen Daten dieses neuen Off-Road-Power-Racers sind in Tabelle 1 übersichtlich zusammengefaßt.

Besonders herauszuheben ist der Antrieb über 2 leistungsstarke Elektromotore, welche ihre Energie aus einem 7,2 V/1,2 Ah-Akkupack erhalten.

Ein solide arbeitender Vierradantrieb sorgt für eine optimale Bodenhaftung. Je ein Elektromotor treibt dabei in Verbindung mit separaten Differentialgetrieben die Vorderräder sowie getrennt davon die Hinterräder an. Dadurch ist in allen Fahrsituationen auch bei unwegsamem Gelände eine optimale kraftschlüssige Leistungsübertragung gegeben.

Das vergleichsweise große Fahrzeug besitzt Einzelradaufhängung und separate Feder-Stoßdämpfer-Kombinationen an jedem Rad.

Insgesamt ist das Fahrzeug außerordentlich solide verarbeitet und sehr robust, wozu unter anderem auch die breiten Stoßfänger an der Frontseite beitragen - doch hierzu später mehr.

Das Chassis besteht aus sehr hochwertigem, bruchsicherem Kunststoff, der selbst extremen Belastungen gewachsen ist. Gerade auch in diesem Punkt unterscheidet sich der hier vorgestellte Off-Road-Power-Racer von so manchem „vergleichbaren“ Produkt. Eine nicht so hochwertige Ausführung erkennt man häufig erst wenn ein Teil unbrauchbar oder defekt „in der Ecke liegt“ - dann nämlich ist bereits auch ein niedriger Preis schnell zu hoch geworden.

Die Lenkung arbeitet für ein Fahrzeug

dieser Kategorie erstaunlich feinfühlig und präzise, so daß auch bei hohen Geschwindigkeiten saubere Kurvenzüge gefahren werden können.

Damit die wertvolle Energie aus dem Akkupack möglichst verlustfrei auf die Antriebsmotoren gelangt, ist eine spezielle Fahrtenregelung eingebaut, die über den Proportionalregler einmal die beiden Motoren in Reihe und einmal parallel schaltet, ohne die sonst übliche, mit hinreichenden Verlusten behaftete, Puls-Weitensteuerung. Im ersten Moment, als etwas nachteilig angesehen, dominieren letztendlich doch die Vorteile; denn wer will mit einem solchen Fahrzeug schon „schleichen“.

Im unteren Fahrbereich (Steuerknüppel des Geschwindigkeitsreglers nur etwas nach vorne bewegt) läßt sich das Fahrzeug mit mittlerer Geschwindigkeit in allen Situationen gut beherrschen und bequem fahren. Wird dann der Steuerknüppel ganz nach vorne gedrückt, „geht die Post ab“ und es werden beachtliche Geschwindigkeiten erzielt, die erst einmal bei einem Modellfahrzeug beherrscht werden wollen.

Natürlich können Sie mit demselben Fahrtenregler das Fahrzeug auch rückwärts fahren bzw. abbremsen, einen Power-Slide durchführen und was der Dinge mehr sind.

Seine herausragende Solidität demonstrierte das Modell zum Abschluß der Testfahrten auf höchst eindrucksvolle Weise. In einem unachtsamen Moment (der betreffende Redakteur wußte wirklich nicht mehr wie es passierte) „donnerte“ der Off-Road-Power-Racer frontal gegen eine hohe

Tabelle 1: Technische Daten des Off-Road-Power-Racer

Abmessungen:	410 x 245 x 165 mm
Gewicht:	1685 g
Antrieb:	2 Leistungs-E-Motore, Allrad-Antrieb mit 2 Differentialgetrieben
Versorgung:	Akkupack 7,2 V/1,2 Ah
Steuerung:	2 Kanal-Proportional-System, 27 MHz-Band
Bereifung:	Off-Road-Noppen-Luft- Gummi-Reifen, Ø 85 x 38 mm
Federung:	Einzelradaufhängung mit separater Feder-Stoßdämpfer-Kombination
Maßstab:	1 : 10
Spitzengeschwindigkeit:	ca. 25 km/h

Parkplatz-Randbegrenzung, und das bei fast voller Fahrt (die Akkus begannen gerade etwas schwächer zu werden). Der Schreck war jedoch nur kurz, denn das Fahrzeug hatte nicht den geringsten Schaden genommen und konnte unmittelbar weiterfahren.

Sollten Sie sich also für schnelle Modellfahrzeuge interessieren, die auch einmal in unwegsamem Gelände zu fahren sind, so können wir Ihnen diesen neuen Off-Road-Power-Racer wirklich empfehlen.

ELV