



Carbon Fighter

von Reely / Conrad Electronic

Großmodell



Massive Aufhängung, mit der man auch ohne Reue springen kann:
Die Kunststoff-Doppelquerlenker sind üppig dimensioniert, dazu
gibt es Öldruckstoßdämpfer aus Aluminium



Für Gas und Bremse kommt ein Standardservo zum Einsatz. Empfänger
und Empfängerakku sind in der Radio-Box vor Verschmutzungen geschützt.
Der Luftfilter hat serienmäßig eine Alukappe spendiert bekommen

TECHNISCHE DATEN**Reely Carbon Fighter von Conrad Electronic****Maßstab:** 1:6**Klasse:** 2WD-Buggy**Länge:** 805 mm (Gesamtlänge)**Radstand:** 525 mm**Breite:** 430 mm**Spurweite:** 370 mm**Höhe:** 295 mm**Bodenfreiheit:** 60 mm**Gewicht:** 9.950 g**Leistung:** 1,94 kW/2,6 PS bei 11.500 U/min**Radbreite:** 65 mm**Raddurchmesser:** 155 mm**Vorspur:** vorne und hinten einstellbar**Sturz:** vorne und hinten einstellbar**AUSSTATTUNG****Fernsteuerung:** 3-Kanal 40 MHz-FM Fernsteueranlage mit 10 Modellspeichern**Empfänger:** 3-Kanal-Empfänger mit Failsafe**Lenkservo:** Reely S688-2BB mit Metallgetriebe**Gas/Bremsservo:** Reely Standard Servo**Motor:** 30 cm³ Zweitakt-Verbrennungsmotor mit Seilzugstarter und Vergaser**DIE KONSTRUKTION****Chassis:** Monocoque-Chassis aus 4 mm Aluminium, Seiten angekantet**Vorderradaufhängung:** Doppelquerlenker mit Öldruckstoßdämpfern**Hinterradaufhängung:** Doppelquerlenker mit Öldruckstoßdämpfern**Antrieb:** Hinterradantrieb, gekapseltes Differenzial, Antriebsknochen, komplett kugelgelagert

Der Einstieg in die Großmodell-Offroad-Klasse ist mit dem Reely Carbon Fighter erschwinglich geworden: Sage und schreibe 299,- € kostet der mit einem 30-cm³-Benzinmotor ausgestattete 1:6er Buggy. Unser Test zeigt, wie groß der Spaß mit dem Carbon Fighter wirklich ist.

für alle

Er ist da

Mein erstes Großmodell, der Carbon Fighter. Mein erster Benziner. Seit über 30 Jahren beschäftige ich mich mit Modellbau. Meine Söhne eifern mir fleißig nach. RC-Modelle der unterschiedlichsten Art hielten immer wieder Einzug in den Fuhrpark. In der Regel waren es Fahrzeuge in den Standardmaßstäben. Immer in der Hoffnung, ein Modell zu bekommen, das ein vernünftiges und realistisches Fahrbild besitzt. Dann haben wir Großmodelle in natura gesehen und da war klar: Das ist es. So muss ein Modellauto fahren. Also wurden Zeitungen gewälzt, im Internet recherchiert. Eine solche Anschaffung soll gut überlegt sein. Zumal ich bei all meinen Planungen immer meine Söhne mit einbeziehen muss. Denn die Anschaffung wird sicher nicht ohne Folgen bleiben. Der Carbon Fighter lockte schließlich mit einem unschlagbar günstigen Angebot.

Really? Reely!

Anfang Dezember war es dann soweit. Der in Internetforen viel diskutierte Reely Carbon Fighter stand vor mir. Der Tisch war für das 80,5 cm lange und 43 cm breite Fahrzeug fast schon zu klein. Der Kartoninhalt machte einen kompletten Eindruck. Das Modell war bis auf den Heckflügel vormontiert, 40-MHz-Fernsteuerung und der Empfängerakku mit Ladegerät sind im Lieferumfang. Also wurde ruckzuck der Akku an die Steckdose angeschlossen und die Bedienungsanleitung gelesen. Selten gibt es so gut ge-

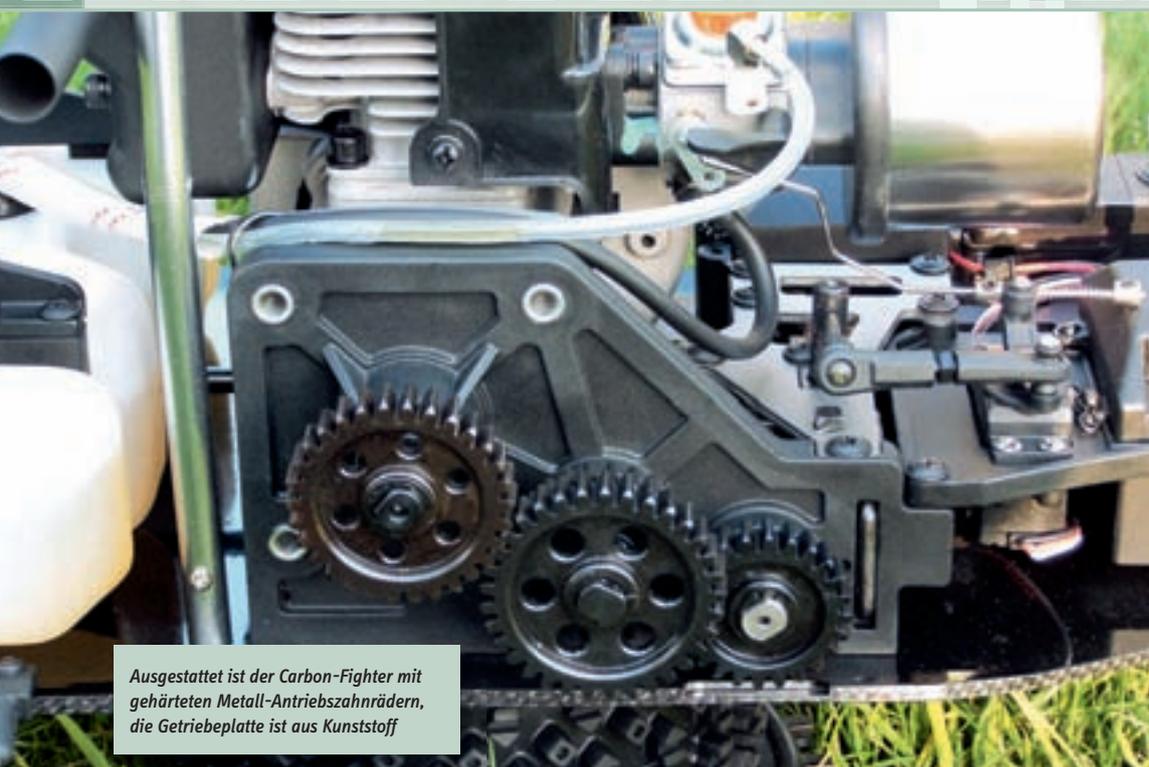
schriebene Anleitungen. Respekt an Conrad Electronic. Mir als einem totalen Anfänger in Sachen Zweitaktmotoren wurde bis ins Kleinste erklärt, was zu tun ist. Der erste Schritt ist, den Luftfilter mit Luftfilteröl zu tränken. Die Demontage der Karosserie ist etwas umständlich und bedarf später einiger Korrekturen. Nach dem Abnehmen der Karosserie wird der Blick auf die ganze Technik frei. Blickfang ist der 30 cm³ große und 2,6 PS starke Motor. Der Carbon Fighter macht durchweg einen solide gebauten Eindruck. Die Dimensionen der fahrrelevanten Teile sind sehr großzügig. Das Hauptgetriebe besteht aus gehärteten Zahnradern, die sich unter einer transparenten Abdeckung verbergen. Das Ganze ist auf einer Bodenplatte aus 4-mm-Aluminium montiert. Die von unten zugänglichen Schrauben schließen bündig mit dem Unterboden ab. Für mich als altem Maschinenbauer war natürlich als erstes die Passgenauigkeit interessant. Und die ist erstaunlich gut, wenn man bedenkt, dass in dieser Preisklasse viel Kunststoff verbaut wird. Was sich gerade bei der Getriebeplatte rächt. Je nachdem, in welcher Reihenfolge man die drei Befestigungsschrauben anzieht, die nicht nur den Schutzdeckel halten, sondern auch das Getriebe direkt mit dem Motor verbinden, verzieht sich die Kunststoffgetriebeplatte und das Zahnradspiel wird sehr groß. Was bei unsachgemäßer Montage sicher hohen Verschleiß zur Folge hat.



Ausgeliefert wird der Carbon Fighter als 2WD-ler. Schaut man sich jedoch den zentral platzierten Motor und den dahinter sitzenden Tank an, dann sieht man, dass das Auto eigentlich als Allradler konzipiert wurde. Folgerichtig ist auch ein 4WD-Umbausatz optional zu haben



Der Hinterradantrieb des Carbon Fighters verlangt nach viel Fingerspitzengefühl. Mit etwas Übung jedoch beherrscht man den Drift und hat daran viel Freude



Ausgestattet ist der Carbon-Fighter mit gehärteten Metall-Antriebszahnradern, die Getriebeplatte ist aus Kunststoff

Vor der ersten Fahrt...

... ist es grundsätzlich ratsam, alle Schrauben noch einmal zu kontrollieren. Der Einbau des Akkus erfordert ein wenig Fingerspitzengefühl. Die kleinen Klammern sind sicher nicht die beste Lösung. Die serienmäßigen Reifen mit 150 mm Durchmesser machen einen filigranen Eindruck im Verhältnis zum Rest des Fahrzeuges. Daher habe

ich die Reifen gegen größere getauscht. Doch auch mit der originalen Bereifung lässt sich der Carbon Fighter gut fahren. Die verbauten Aluminium-Öldruckstoßdämpfer sind ordentlich dimensioniert und über einen Gewinding einstellbar. Weitere Fahrwerksabstimmungen lassen sich sowohl über verstellbare Spurstangen, als auch über verschiedene Anbaupunkte der Stoßdämpfer regeln. Der mittig montierte Motor und der 750-ml-Tank im Heck des Fahrzeuges zei-

gen, dass es sich bei dem 2WD-Fahrzeug eigentlich um ein Allrad-Konzept handelt. Auch das vordere Differenzialgehäuse ist bereits montiert. Einen entsprechenden 4WD-Umrüstkit kann man separat kaufen.

Für die Lenkung ist ein Jumbo-Servo mit kugellagertem Metallgetriebe verbaut, was auf den ersten Blick gut dimensioniert ist. Den Ausschlag des Servos sollte man vor der ersten Fahrt über die Dreikanalfernbedienung begrenzen.

Die Kraft des Servos lässt den ganzen Lenkantrieb, der

auch aus Kunststoff ist, verbiegen, wenn der maximale Lenkeinschlag nicht mit dem Servowegende übereinstimmt. Die Einstellungen sind aber bequem zu bewerkstelligen und schnell gemacht. Der bereits installierte Failsafe muss noch – wie in der Bedienungsanleitung beschrieben – eingestellt werden. Sollte einmal die Funkverbindung abbrechen, sorgt dieser für sofortiges Bremsen und Geradeauslauf. Für Gas und Bremse hat man ein Standardservo verbaut. Die Scheibenbremse wirkt direkt auf die Hauptantriebswelle. Zwar hat man so einen geringeren technischen Aufwand, um die Antriebsräder zu bremsen, aber die ganze Bremskraft geht über das Differenzialgetriebe. Wie sich das langfristig darstellt, wird man sehen.

Roll-Out

Endlich war es soweit. Der erste Roll-Out. Ein Fahrgebiet haben wir hier zum Glück in der Nähe. Obwohl es kalt und nass war, beschlossen wir die erste Fahrt zu wagen. Der Carbon Fighter wurde mit 1:25er Benzin-Öl-Gemisch betankt, und es konnte losgehen. Starthebel nach unten gedrückt und den Starter gezogen. Das Ganze noch einmal. Dann ohne Start-



Ausgeliefert wird der Carbon Fighter als 2WD-ler. Schaut man sich jedoch den zentral platzierten Motor und den dahinter sitzenden Tank an, dann sieht man, dass das Auto eigentlich als Allradler konzipiert wurde. Folgerichtig ist auch ein 4WD-Umbausatz optional zu haben

hebel ein beherzter Zug. Er lief. Das breite Grinsen stand wie angenagelt in unseren Gesichtern. Der Carbon Fighter wurde erst mal ein bis zwei Minuten im Leerlauf auf Betriebstemperatur gebracht. Dann folgten die ersten zögerlichen Bewegungen am Gashebel, gefolgt von Bremsen. Beides funktionierte, wie wir es uns vorgestellt hatten. Der ersten Action stand nichts mehr im Wege. Der Carbon Fighter zischt mit Kettensägegeräusche durchs Gelände. Den Anweisungen aus der Bedienungsanleitung in Sachen „Motor einfahren“ folgten wir strikt. Es war ein Riesenspaß, der unsere Wahl des Fahrzeugs ganz klar bestätigte. Das Fazit der ersten Fahrt: Mein Sohn und mein Bruder haben jetzt auch einen.

Check

Nach der Fahrt wurde erst mal Bestandsaufnahme gemacht. Der Carbon Fighter hat alles gut überstanden und wir zogen beim nächsten Mal mit drei Fahrzeugen los. Meiner war mittlerweile mit einer 2,4-GHz-Fernsteuerung ausgestattet. Das Fahren des Carbon Fighters als 2WD-ler bedarf, auf Grund der eigentlich auf 4WD ausgelegten Gewichtsverteilung, eines feinfühligsten Fingers. Macht aber nach ein wenig Übung richtig Spaß, und Drifts in Kurven wirken richtig spektakulär. Sprünge steckt der Carbon Fighter anstandslos weg. Das Fahrbild ist sehr realistisch und entspricht genau meinem Geschmack.

Trotz all der tollen Ausfahrten blieben wir von Defekten nicht verschont. Bei zwei Fahrzeugen waren nach ein paar Ausfahrten die vorderen Stoßdämpfer undicht, bei einem auch die hinteren. Ein Ein/Aus-Schalter ist aufgrund falscher Polung abgeraucht. Ein Lenkservo hat nur drei Tankfüllungen überlebt.

Die Szene

Rund um den Carbon Fighter entwickelt sich eine einzigartige Modellbau-Szene. Noch nie hat ein RC-Modell solch einen Tuning-Hype ausgelöst wie der Carbon Figh-

*Je dreckiger, desto lieber.
Wer denkt schon an's Putzen,
so mitten im Schlamm?*



ter. Da werden im stillen Kämmerlein Teile selber gefertigt, nach Feierabend CNC-Programme geschrieben, gedreht, gefräst und gefeilt, dass selbst gestandene Entwickler blass werden. Der Einfallreichtum mancher Carbon Fighter-Besitzer erstaunt immer wieder, wenn es um das Aufrüsten des Fahrzeugs geht. Ob Getriebeplatte, Differenzialgetriebe, Vergaser, Luftfilter oder auch die Karosserie. Vor nichts wird Halt gemacht. Manch einer verfeinert seinen Carbon Fighter, ohne bisher jemals auch nur einen Meter gefahren zu sein. Man tauscht sich in Internetforen, per Mail oder telefonisch aus, bevor man sich mit wie-

der neuen Eigenbauten am Spot trifft. Mit nur einem Ziel. Es mit dem Carbon Fighter richtig krachen zu lassen.

Auf <http://carbonfighter-racer.forum-city.de> ist sogar ein Forum entstanden, in dem es ausschließlich um den Carbon Fighter geht. Täglich kommen neue Tipps und Bilder hinzu. Hier verabredet man sich auch zu gemeinsamen Ausfahrten. Ein großes Treffen ist geplant, und sogar eine eigene Rennserie ist denkbar. Plötzlich kommen Menschen zusammen, die sich ohne den Carbon Fighter nie begegnet wären. So erfüllt das Fahrzeug auch einen zwischenmenschlichen Zweck.

Der Carbon Fighter...

... bedeutet den preiswertesten Einstieg in die Großmodelltechnik. Wer aber glaubt, ein Ready-to-Run-Modell zu bekommen, das man einfach nur fährt, ohne anschließend auch mal schrauben zu müssen, der irrt. Der Carbon Fighter ist ein Modell für Modellbauer. Was sich ja auch eindrucksvoll an den Aktivitäten der Szene zeigt. Der Einstieg in diese Fahrzeugklasse ist in Regionen gerückt, wo auch bisher zweifelnde potenzielle Kunden nicht mehr zögern. Für die Gesamtbranche wurden in jedem Fall die richtigen Impulse gesetzt.

In kürzester Zeit hat sich um den Carbon-Fighter eine Szene gebildet, in der sogar solch edle Selfmade-Tuningteile wie dieser Eigenbauantrieb entstanden sind

