

■ FIRST LOOK: HURRAX CRYPTON VON ANSMANN RACING ■ MINI-Z MASTERS IN FELLBACH ■ SLOT SPOT  
 ■ THUNDER TIGER SLEDGE HAMMER S50 ■ ACOMS 2,4G VON TAMIYA ■ KYOSHO'S LE MANS-MOTOREN

# CARS & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



**Power-Monster**  
Hogzilla von Ansmann

**Plus**  
Bonus-Heft

**KYOSHO**  
POWER & ACTION

**1.000**  
Liter Sprit für  
**FREE**

Volle Tanks mit

16W, 25W, 36W



**SPEEDBEAST**

Traxxas Rustler VXL von Multiplex

Exklusiv  
in CARS & Details



Spektrum DX3R  
von JSB



Ausgabe 5/2008  
Mai 2008  
7. Jahrgang  
Deutschland: € 5,00  
A: € 5,80 CH sfr 9,80  
NL: € 5,90 L: € 5,90



Specialpack  
E10 Drift Touring von HPI

wellhausen  
& marquardt

Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **CARS & Details**,  
Ausgabe 5/2008 erschienen.

[www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)

Zum Thema ordentlicher Motor im Hellfire und dass wir eine Schraube locker haben: Unsere Film- & Videoaufnahmen sind ab und zu doch mit einem gewissen Risiko verbunden. Ironie des Schicksals ist es allerdings, dass es in diesem Fall unseren Crew-Kollegen Patrick, Nickname „BlueEye“, buchstäblich getroffen hat.

Ein heißes Truggy-Gefecht auf der Rennstrecke, Blueeye testet seine neue Digitalkamera und postiert sich in der schnellsten Kurve. Dumm nur, dass sein Sucher bei Serienaufnahmen einfach nur schwarz bleibt. Ansonsten hätte er den Hellfire vielleicht kommen sehen. Naja, er ist ja noch mal mit einem blauen Auge davongekommen.

# Die Rache des Hellfire



Szene nachgestellt

Text und Fotos: Hardcore Bash Crew

# Mördertuning???

Immer wieder stellt man uns die Frage: Was sind Eure Empfehlungen in Sachen Tuning? An welchen Schrauben dreht Ihr denn so bei Euren RC-Kisten? Ehrlich gesagt sind die einzigen, die da eine Schraube locker haben, die Hardcore Bash Crew selbst. Aber das ist ja mittlerweile bekannt. Und die Schraube, an der wir alle am liebsten drehen, ist die Highspeed-Nadel!

Ob man(n)s glaubt oder nicht, Tuning ist bei uns nur bedingt ein Thema, möglicherweise sogar der falsche Begriff. Wir setzen lieber auf „bodenständige“ Verbesserungen, selbst in irgendeiner Kellerwerkstatt ausgestattet und dann getestet. Viele von uns sind sogar nur mit RTR-Ausführungen unterwegs. Denn unsere Erfahrung hat gezeigt: Selbst der best-gepimpte Monstertruck hilft nichts, wenn man ihn zum Beispiel während der Flugphase nicht kontrollieren kann.

Nichtsdestotrotz hier ein paar Statements und Beispiele aus der HBC-Trickkiste ...

## Schnallnix:

„Ich habe meinem LST lediglich rundum RPM-Querlenker, ein paar ordentliche Schlappen, gelbe Federn und einen Überrollbügel verpasst.“

## Hanzo:

„Einfach einen Schrumpfschlauch über die Verschraubung (Madenschraube) ziehen, damit kann sich die Schraube nicht mehr lockern und die CVD löst sich auch nicht sofort nach Verlust der Schraube in ihre Einzelteile auf. Das funktioniert bei vielen Modellen mit CVD-Wellen.“

**LST2**



## BeeFee:

„Der Hellfire ist für mich einer der genialsten und stabilsten Truggys. Ganz ehrlich, das einzige echte Tuning ist der Motor: der LRP Z28 spec3 Truggy. Alles andere ist Können (lacht). Generell greife ich bei all meinen Nitros für ein qualitativ hochwertiges Servo, vor allem auf der Lenkung, gern mal tiefer in die Tasche.“



**Hellfire**



**Savage**



## Kroha:

„Jeder, der einen Savage hat, weiß, dass er schon mal ein bisschen zickig werden kann, aber das ist meine Frau hin und wieder auch. Die wichtigsten Savage-Ergänzungen sind für mich nach wie vor:

- Skidplate: günstige Versteifung und Schutz in einem Käfig, fast schon legendär. Zwar ziemlich umständlich, wenn man den Savage reparieren muss, aber dafür kann man den Käfig definitiv häufiger gerade biegen als eine Karo
- Tankschutz, meiner ist selbst hergestellt aus sattem 2,5-Millimeter-Alu.“