

- DIE HIGHLIGHTS DER SPIELWARENMESSA NÜRNBERG ■ TOUREX-REIFEN VOM RMV DEUTSCHLAND
- SCALE-COCKPIT IM EIGENBAU ■ E-SPENCER VON MODELLSPORT SCHWEIGHOFER ■ SLOT-SPOT

www.cars-and-details.de

# Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport

## Neues vom Exer

EDAMs 1:8er von LMI Racing



Plus  
Bonus-Heft

KYOSHO  
POWER & ACTION



# Asiatischer Bergsteiger Herr der Felsen



A 195246 105001  
Ausgabe 04/2009  
April 2009  
8. Jahrgang  
Deutschland: € 5,00  
A: € 5,80 CH sfr 9,80  
NL € 5,90 L £ 5,90 T € 6,75



First Look  
Baja 4TB von PG



Stock-Car-Profi  
SPX Stockspen von RF, Testmodell



Spektakulär

Carbon Speed 1:10

wellhausen  
&  
marquardt  
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **CARS & Details**,  
Ausgabe 04/2009 erschienen.

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

# Neues vom Exer

## RTR goes onroad



Text und Fotos: Bernd Donner

**Dichter Nebel, da ein Schatten, dort ein Schrei: Die alten Schwarz-Weiß-Schinken frei nach Edgar Wallace waren und sind Klassiker! Diesen langen Weg hat die Firma EDAM noch vor sich, mit dem Abbild eines reinen 1:8-Onroad-Modells namens Exer dringen die Hersteller unter dem hiesigen Importeur LMI erstmals in dieser Klasse in das RTR-Genre ein. Ein Grund für Angst und Schrecken? Wir werden sehen.**

Gänsehautfeeling kommt beim ersten Anblick des Exers noch nicht auf. Die Entwickler lehnten sich stark an die holländischen beziehungsweise östlichen Vorbilder an und verpasstem dem Modell ein astreines Fahrwerk in aktueller 1:8-Glattbahnmanier. Also alles, was ein zukünftiger Klassiker braucht.

### Es ist angerichtet

Neben der separat verpackten Fernsteuerung prangte der weiße McLaren raumfüllend in dem massiven Karton. Umrahmt natürlich von den üblichen Anleitungen, Dekorbogen und seitens der Importeurs LMI beigefügten Goodies. Da war es nur eine Frage von wenigen Sekunden, bis die Karo ab war und das montierte Chassis den ersten neugierigen Blicken widerstehen musste.

Auf einem schlanken, gefrästen Aluminiumchassis baut der typische Dreiriemen-Antrieb mit starrer Hinterachse und Frontfreilauf auf. Die Kraftverteilung an die Schnellwechselradmitnehmer gelingt mit einfachen Knochen. Rundherum eine in allen Punkten einstellbare Pivotball-Aufhängung mit einstellbarem Messerstabilisator an der Vorderachse und typischen Drahtstabilisator

**Kräftiger Motor  
1:8-VG-Technik  
Futaba Fernsteuerung**

**Servos mit  
Kunststoffgetriebe  
Hohlkammerreifen**

an der Hinterachse. Letzterer wird aufgrund der Kunststoffaufnahme allerdings in seiner Wirkung etwas abgemildert. Dadurch dürfte das Heck bei normaler Gangart ruhiger sein, was natürlich Ein- oder Umsteigern entgegenkommen wird. Dazu kommt noch der direkte aerodynamische Abtrieb auf die Hinterachse über eine in Onroad-Kreisen übliche hintere Karosserieaufnahme. Gedämpft wird dagegen über klassische Aluminiumölis mit Außengewinde zur Einstellung der Federvorspannung. Damit der massive Frontrammer nicht unnütz ist, sorgt ein knapp hinter dem Schwerpunkt sitzender aber etwas unüblicher 4-Kubikzentimeter-Force-Motor mit Seilzugstarter für ordentlichen Vortrieb. Aufgrund des Seilzugstarters muss der Verbindungsriemen zwischen Hinter- und Vorderachse auch etwas weiter in Richtung Resohrohr untergebracht werden, etwas längere und weiter herausstehende mittlere Antriebswellen sind deshalb vonnöten.

Anstatt einer einstell- und meist auch verstellbaren Centaxkupplung, überträgt eine herkömmliche Dreibacken-Kupplung die Motorleistung auf das über eine aktuelle Zweibacken-Fliehkraftkupplung einstellbare



**Für maximalen aerodynamischen Abtrieb ist die Karosserie an der Hinterachse über eine Art Parallelogramm montiert, das den Anpressdruck des Heckflügels direkt auf die Hinterradaufhängung übertragen kann**

Zweigan-Getriebe auf die Hauptwelle. Dort läuft auch die große Bremsscheibe mit, die die Hinterachse bei Bedarf wirkungsvoll verzögern sollte. Sie ist zwischen zwei mit Bremsbelägen versehenen Bremsplättchen

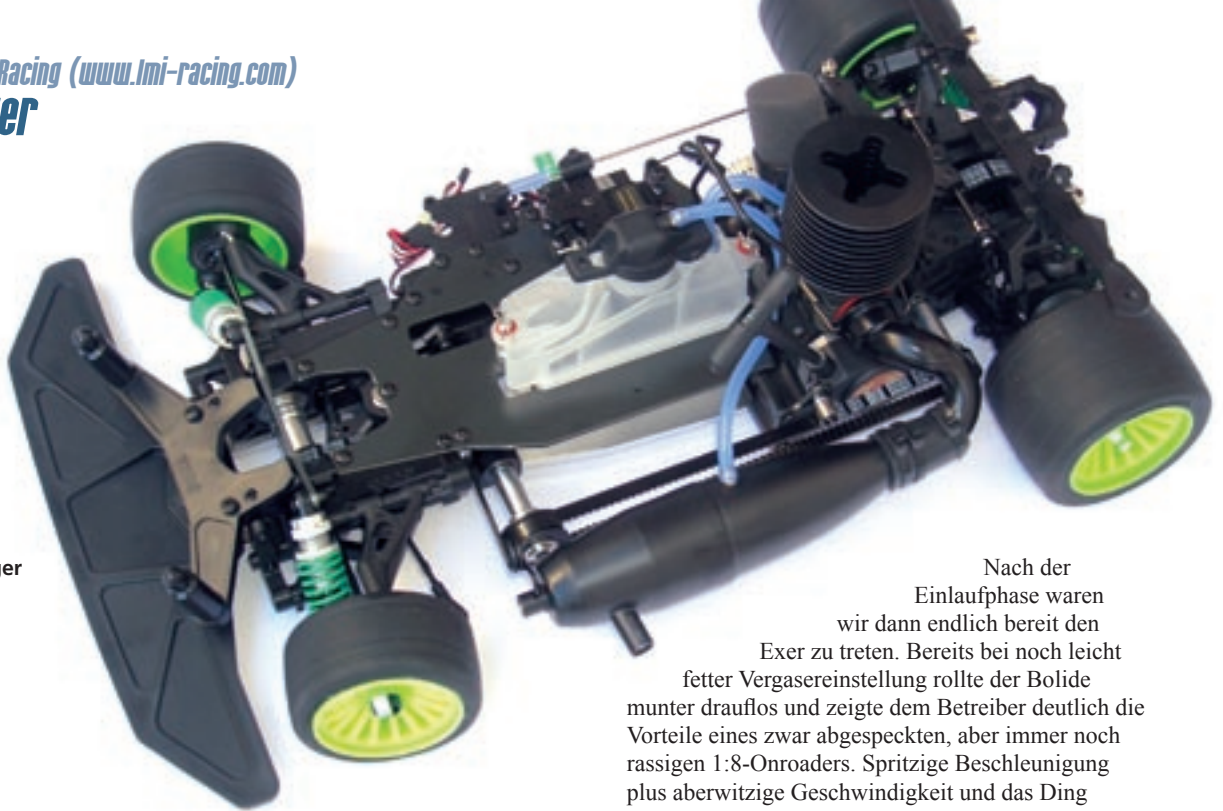


**Hauptantriebsstrakt: an der Zentralwelle hinter dem Motor hängen Zweigan-Getriebe, Bremsscheibe und die aufgrund des Seilzugstarters deutlich verlängerte Riemenaufnahme zur Vorderachse**

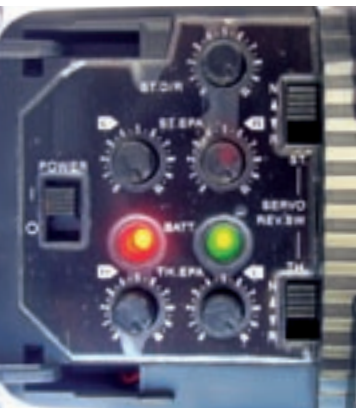
geklemmt. Mittig im Chassis findet sich der Tank mit Schnellverschluss. Direkt unter ihm auf sitzt einer im Chassis verschraubten Kunststoffhalterung der Empfängerakku. Auf der Alu-RC-Platte finden sich rechts neben dem Tank das stehend montierte Gas-/Bremsservo mit angeflanschter Empfängerhalterung. Davor liegt das schwerpunktünstig flach montierte Lenkservo, das über eine Lenkgestänge den zentral montierten Servosaver ansteuert. Dieser ist natürlich in der Federhärte entsprechend justierbar und verfügt über zwei Lochpaare für unterschiedliche Ackermannwinkel der Vorderradsansteuerung. In der RC-Abteilung



Obwohl RTR und technisch etwas abgespeckt verfügt der Exer über das typische Techniklayout gängiger 1:8-Glattboliden



Nach der Einlaufphase waren wir dann endlich bereit den Exer zu treten. Bereits bei noch leicht fetter Vergasereinstellung rollte der Bolide munter drauflos und zeigte dem Betreiber deutlich die Vorteile eines zwar abgespeckten, aber immer noch rassigen 1:8-Onroaders. Spritzige Beschleunigung plus aberwitzige Geschwindigkeit und das Ding rollt einfach perfekt um die fiktiven Kurven. Auf dem weitläufigen Parkplatz fielen diese allerdings aufgrund der niedrigen Wintertemperaturen mit den Baukastengummipellen deutlich großzügiger aus je magerer der Vergaser eingestellt wurde. Generell sollte auch unbedingt auf eine wirklich vorausschauende Fahrweise geachtet werden. Hektisches Bremsen ist aufgrund des Frontfreilaufs nicht drin. Wenn das Standard servo zupackt, dreht sich der Exer bei blo-



Neben den üblichen Grundeinstellungsmöglichkeiten bietet der Handsender von Futaba die Möglichkeit, über Drehpotis beide Servowege jeweils getrennt voneinander zu begrenzen

greift EDAM auf Standardkomponenten aus dem 27-Megahertz-Lager beziehungsweise Standardservos aus dem Hause Futaba zurück. Der Sender verfügt daher neben den üblichen Einstellmöglichkeiten sogar über Dualrate für beide Servos. Eine genaue, getrennte Einstellung der Servowege ist somit nur analog über Drehpotis möglich. Jetzt fehlt eigentlich nur noch ein Failsafe-Modul, das bei so einem Geschoss auf jeden Fall mit an Bord sein sollte. Abgerundet wird die Ausstattung des Boliden mit einem Satz eher ungewöhnlicher Hohlkammerslicks. Mit Einlagen und ein paar Längsrillen versehen, sind sie für Einsteiger zum Parkplatzzrachen vielleicht eine robuste Alternative im Vergleich zu den bei Bordsteinkontakt eher zum Ausreißen neigenden Moosgummireifen. Optisch passen sie jedenfalls hervorragend zur beigelegten McLaren-Karosserie.

### Zwischenstand

Außer dem auch bei RTR-Modellen notwendigen Check aller Schraubverbindungen beziehungsweise der Leichtgängigkeit von Antrieb und Aufhängung bleibt einem beim Exer nur das Anbringen des Antennenröhrchens und das Einlegen von vier Microakkus in den beigefügten Empfängerakkualter. Jetzt noch schnell die Karosserie mit den beigefügten vorgestanzen Aufklebern ausschmücken und schon kann es losgehen.



Der Exer besitzt die typischen 1:8-Verbrenner-Glattbahn-Radschnellwechsellnehmer, die das Wechseln der Reifen innerhalb weniger Sekunden ermöglichen

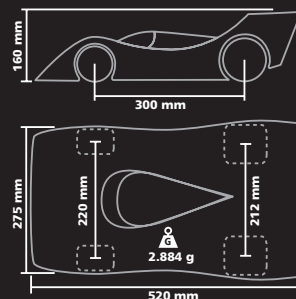
### CAR CHECK

#### EXER RACING Edam/LMI Racing

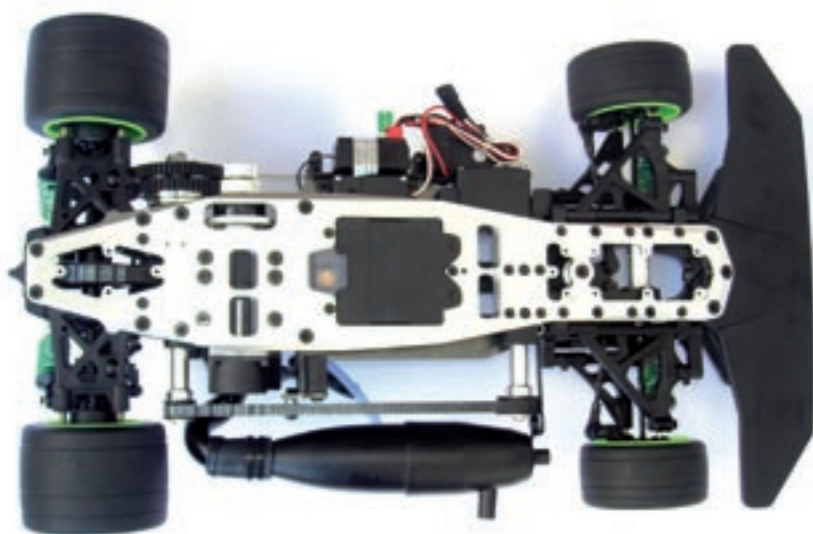
- Klasse: **Verbrenner-Glattbahn 1:8**
- Empfohlener Verkaufspreis: **399,- Euro**
- Bezug: **Fachhandel**

- Technik: **Dreiriemen-Antrieb, Starrachse hinten, Frontfreilauf, Zweigang-Getriebe, Radschnellwechselsystem**

- Benötigte Teile: **Modellbautreibstoff, 8 Mignonzellen, Empfängerakku, Failsafe-Modul, Glühkerzenstecker, Tankflasche**



Full Throttle Racing! Der Exer verfügt über ein einstellbares Zweigang-Getriebe für maximale Beschleunigung und maximale Endgeschwindigkeit



Rank und schlank für maximale Bodenfreiheit auch bei Kurvenfahrt präsentiert sich das gefräste Aluminiumchassis mit der mittig eingefügten Empfängerakkuaufnahme unterhalb des Tanks



Ein absolutes Muss in diesen Geschwindigkeitsbereichen sind die Aluminiumölis. Über eine Rändelmutter auf dem Dämpfergehäuse lässt sich Federvorspannung einfach anpassen

ckierten Hinterrädern einfach um 180 Grad um die eigene Achse. Auch wenn dann die Bremse nun an der Vorderachse greift, ist diese Art der Vollbremsung viel zu unkontrolliert. Also auf jeden Fall erstmal langsam an die Sache herantasten. Die Fahrleistungen des Modells sind nämlich alles andere als RTR-typisch. Einziger Wermutstropfen auf dem kalten staubigen Asphalt blieben die Hohlkammerreifen, die sobald die Kupplung anpackte durchdrehend um Gnade winselten. Hier stabilisiert der permanente Allradantrieb den Exer trotzdem erstaunlich gut. Mit etwas Fahr-Erfahrung lassen sich so mit entsprechendem Gaseinsatz wunderschöne Parkplatzdrifts zaubern.

Sein wahres Können sollte der Exer auf einer permanenten Strecke unter Beweis stellen. Und auch hier waren die äußeren Bedingungen, angesichts einer Asphalttemperatur nahe 0 Grad Celsius, wahrlich nicht optimal. Im Sommer, auf der griffigen Ideallinie, könnten die Hohlkammerreifen durchaus funktionieren. Auf der nun wenig befahrenen Teststrecke glich das Ganze eher Tokio-Drift für RC-Cars was schlussendlich auch einen heftigeren Bandenkontakt mit anschließendem Bruch des Kunststoffgetriebes im Lenkservo zur Folge hatte.

Der Einbau eines gerade zur Hand liegenden Graupner Servos DS 8411 sorgte für präziseres Einlenken vor der Kurve. Auch das Halten der gewählten Linie und das aufgrund von Traktionsproblemen bei forscherer Fahrweise notwendige Gegenlenken, wenn das Modell



Von Werk aus ist der Messerstab an der Vorderachse flach, also eher weich eingestellt. Bei Bedarf kann er für härtere Wirkung um 90 Grad gedreht oder einfach ausgehängt werden



Nachlaufwinkelveränderungen an der Vorderachse sind mittels der C-Klipse an der Aufnahme des vorderen oberen Querlenkers ohne zusätzliche Teile schnell und problemlos möglich

sich am Kurvenausgang wieder quer stellte gingen damit spürbar besser. Aber ein 1:8er-Flachbahner ist schließlich nicht zum Driften, sondern eher zum Racen da. Mit einem Satz passender Moosis musste das Testmodell nun wirklich beweisen, ob es trotz der RTR-Bezeichnung technisch auf fit getrimmt worden ist, um im Flachbahngeschehen erfolgreich, einsteigen zu können.

Jeder Stups aufs Gas wurde mit nur minimalem Schlupf in reinem Vortrieb umgesetzt, Lenkbewegungen werden durch die griffigere Bereifung deutlich exakter auf den Asphalt umgesetzt, wodurch das Halten der Ideallinie auch bei hohen Geschwindigkeiten wesentlich vereinfacht wird. Das Fahrzeughandling verbessert sich, auch wenn der Griff aufgrund der niedrigen Temperaturen immer noch nicht optimal ist, um ein Vielfaches. Am Kurveneingang nun weiterhin ein etwas untersteuerndes Verhalten, ab dem Scheitelpunkt der Kurve tendiert das Modell zu neutralem Fahrverhalten, um am Kurvenausgang mitunter bei forschem Gaseinsatz mal kurz mit dem Heck zu schwänzeln. Ein kurzes Gegenlenkmänover bringt den Exer dort aber sofort auf die Ideallinie zurück und auch auf der langen Geraden vermitteln die griffigen Moosis ein deutlich sichereres, kursstabileres



Im Inneren des Zweiganggetriebes taucht die übliche 2-Backenmechanik auf: Über deren zwei Verbindungsschrauben lassen sich die verborgenen Federn für ein späteres Schalten entweder stärker vorspannen oder für ein früheres Einkuppeln in den zweiten Gang herausdrehen/entlasten



Ein eher ungewöhnlicher Seilzugstartmotor mit satten 4 Kubikzentimeter Hubraum sorgt für ausreichend Antritt und für ein RTR-Modell mehr als großzügigen Topspeed



Mit seinem Fahrwerk und den Moosgummireifen macht der Exer mächtig Laune

Fahrverhalten. Einzig das voreingestellte Zweigang-Getriebe schaltete für die griffigeren Verhältnisse zu früh in den zweiten Gang. Nicht, dass es dem kräftigen Force-Motor etwas ausmachen würde, denn er schob das Fahrzeug auch im zweiten Gang munter nach vorne. Doch etwas mehr Druck aus der Kurve heraus kann natürlich hinsichtlich niedrigerer Rundenzeiten nicht schaden. Mit einem 2-Millimeter-Inbus wurden die beiden Schrauben um jeweils anderthalb Umdrehungen hineingedreht, was zur Erhöhung der Federvorspannung in der Kupplung und dadurch zum Hinausschieben der drehzahlbedingten Wirkung führte. Der Motor hatte nun für die ersten Meter während der Beschleunigungsphase den langsamen ersten Gang zur Verfügung und konnte den Glattbahner noch besser aus den Ecken heraus beschleunigen und in der Summe dadurch nach Einlegen des weiten Ganges auch schneller auf Topspeed bringen. Dieser ist für dieses Modell wirklich irrwitzig schnell nun aber mit den Moosgummireifen wesentlich einfacher zu handeln.

### Pflichtprogramm

Ein Failsafe-Modul kostet nicht die Welt und rechnet sich normalerweise bereits beim ersten Crash, der bei solch einem Boliden naturgemäß teuer ausfallen könnte. Auch gleich den Empfängerakkualter gegen

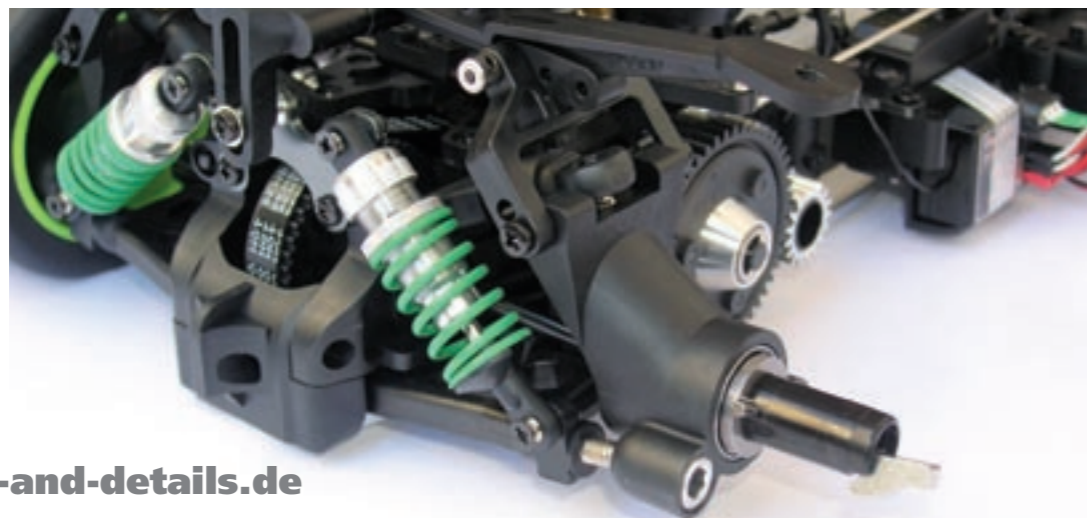
ein passendes, verlötetes 6-Volt-Pendant austauschen. Ähnlich preiswert, verbessert es die Stellkraft und Stellgeschwindigkeit gerade des Lenkservos, um die Lenkbewegungen präziser umsetzen zu können. Um den Empfänger besser vor Schmutz und Staub schützen zu können, kann man ihn einfach in einen Luftballon einpacken und den Schalter mit einer separat erhältlichen Silikontülle überziehen.

Zum Parkplatzscheuchen sind die Gummischluffen sicherlich noch okay. Viel präziser wird das Fahren allerdings mit Moosgummireifen. Nachteile: Die griffigeren Moosis sind gegen größere Fahrfehler wesentlich empfindlicher als die Hohlkammerbaukastenreifen und nutzen sich auch schneller ab. Ein schnelleres, stärkeres Lenkservo mit Metallgetriebe ist auf Dauer wesentlich haltbarer als ein Kunststoffgetriebe. Falls es der Geldbeutel erlaubt und einem das Hobby Spaß macht ist auch der Umstieg auf eine höherwertige FM-Anlage überlegenswert. Für einen maximalen Abtrieb passen auch die gängigen Gruppe-C- oder Lola-Karosserien. Einfach die vorderen Karosseriehalter etwas kürzen und für etwa 30,- Euro gibt's aerodynamisch mehr Lenkung und Abtrieb. Nach Informationen des deutschen Importeurs soll allerdings genau so eine Karosserie zukünftig dem Exer aufpreisfrei beiliegen.

Das Vorurteil, RTR-Modelle gehören auf den Parkplatz und nicht auf die Rennstrecke, ist generell Unsinn und spätestens beim Exer sollte man sich diesen Schritt durchaus überlegen. Ist eine permanente Strecke in erreichbarer Nähe, kann man ruhig einen Abstecher dorthin wagen, der Exer ist es wert. ■

### FAZIT

**Power to the People! Als erster RTR-Racer in seiner Klasse schlägt sich der Exer sehr wacker und verfügt über die klassentypischen irrwitzigen Fahrleistungen, an die man sich aber gerade als Anfänger erst vorsichtig herantasten sollte. Mit etwas Umsicht und einem Satz griffigerer Moosgummireifen ist das Modell aber bereits im Baukastensetup sehr nah am Limit zu bewegen – typisches 1:8-Glattbahnracing-Feeling eben.**



Pivotball-Aufhängung, Doppelquerlenker, schräg sitzende Ölstoßdämpfer, breite Schläppen: Die typische Heckansicht eines 1:8-Flachbahners

▼ Anzeige