

Aller Anfang ist schwer oder wie mache ich es besser als die anderen?

Zugegeben – es ist nicht Jedermanns Sache, sich im Zeitalter der Dominanz elektrisch betriebener Modelle einem Verbrenner – Fahrzeug zuzuwenden. Eine philosophische Abhandlung des Für und Wider der verschiedenen Antriebskonzepte würde das Thema verfehlen, deshalb erspare ich mir diese.

Gehen wir also davon aus, dass ein unbedarfter, mit etwas Kleingeld ausgestatteter Neuling die Nitro – Szene betritt.

(Im Wesentlichen sind Offroad – Modelle 1:8 adressiert, viele Aussagen gelten aber auch für andere nitromotorenbetriebene Klassen)

- Der erste vernünftige Schritt ist, eine passende Fernsteuerung zu wählen
 - Zwar werden viele, vor allem RTR – Modelle, mit einer Fernsteuerung ausgeliefert, die aber – wie kann es anders sein, dem Preisdiktat der Marketing – Abteilung gehorchend – eher dürftig ausgestattet ist und deshalb unter die Rubrik „wenn möglich vermeiden“ fällt (eine bei einem solchen Modell mitgelieferte Funke kann man ja über das Internet problemlos als „neu“ versteigern und so die Kosten einer extra erworbenen teilweise wieder ausgleichen)
 - Wichtig sind
 - Die Ergonomie
 - Wie liegt das Gerät in der Hand?
 - Rechts – Linksumbau bei Linkshändigkeit?
 - Sind die Bedienelemente gut erreichbar, ohne sich die Finger zu verrenken? (Ideal: seitliche und Längsverstellung des Gas-/Bremshebels, Einstellung des Gesamtweges und der Anteile von Gas-/Bremsbedienungsweg am Gesamtausschlag. Einstellung des Gesamtweges und des Widerstandes des Lenkrades)
 - Das Gewicht (sollte längere Zeit ohne Schmerzen im Bizeps gehalten werden können. Alternative: Schultergurt)
 - Die Frequenz? (2,4 GHz ist derzeit Standard. Alte, vor allem AM – modulierte 27 bzw 40 Mhz. – Geräte sind wegen der Störungsanfälligkeit nicht mehr zeitgemäß. Sollte trotzdem eine solche Fernsteuerung verwendet werden, ist jedenfalls ein schnell reagierendes FAILSAFE zu verwenden. Diesbezüglich Achtung bei Servowechsel/Servowegumkehr: Oft geht die Umkehrung an der Einstellung des Failsave vorbei und eine Not – Aus – Stellung „Vollbremse“ kehrt sich in „Vollgas“ um – was das heißt, kann sich jeder denken.... Apropos – „Failsave – Not – Aus – Stellung: oft ist es besser, „Lenkung geradeaus“ und „leichte Bremse“ einzustellen – wenn das Modell lange ohne Funkverbindung bleibt, kann bei „volle Bremse“ das Lenk-/Bremsservo Schaden nehmen oder das Gestänge beschädigt werden). Eigentlich sollten bei diesen FHSS (=frequency hopping spread spectrum) Geräten Störungen der Vergangenheit angehören. Der Teufel liegt allerdings im Detail und so sieht man teilweise schon 3. und 4. Generationen dieser Systeme

(manchmal auch Software – Updates, die man, wenn man die Geräte einschickt, aufgespielt bekommen kann). Alle Störungen, die bei mir, seit ich ein solches System verwende, aufgetreten sind, konnte ich im Nachhinein eindeutig zuordnen. Allerdings waren einige dabei, bei denen einfach ein grenzwertiges Komponentenzusammenspiel der Grund für die Probleme war.

- Die Lesbarkeit der Anzeigen (Deutsche Anzeige einstellbar?)
- Die Ausstattung:
 - Obligat:
 - LCD – Bildschirm, um die Einstellungen ablesen und dokumentieren zu können
 - Travel (Gesamtservoweg)
 - Subtrim (Mitteneinstellung)
 - Fail – Save – Modus
 - Servo reverse, weil manche Servos in die Gegenrichtung auslenken.
 - Option
 - Expo
 - Servogeschwindigkeit (hilft Anfängern, die ein schnelles Servo als Erstausrüstung erworben haben, zu hastige Servoausschläge abzumildern.)
 - Monitoring (Motortemperatur, Drehzahl etc.), evtl mit Speicherfunktion.
 - Mehrere Modelle zum Abspeichern (hilfreich auch bei einem Fahrzeug, um die Einstellungen, die man auf unterschiedlichen Strecken optimiert hat, schnell abrufen zu können)
 - Frame rate – um die Übertragungsfrequenz an ältere Servos anpassen zu können.
- Als nächsten Schritt sollte man zur Anschaffung einer soliden Starterbox schreiten. Der Grund? – Die Passung neuer Motoren (auch von RTR – Modellen) klemmt mäßig bis stark. Deshalb haucht ein Seilzugstarter üblicherweise bei den ersten Startversuchen das Leben aus. Auch Pocketstarter sind keine Alternative (zu langsam, zu wenig Leistung, etc.). Mit einer bulligen Starterbox kann man jeden Motor (mit dem Fön auf 90 Grad vorwärmen, bei Standard – Kerzen evtl. Kerze leicht lockern und nach dem Start gleich festziehen, in den Druckschlauch blasen, um den Sprit zum Vergaser zu befördern; auf das Wiederanstecken des Druckschlauchs nicht vergessen!) zum Leben erwecken.

Ausstattung:

 - Ausreichend starke(r) Motor(en).
 - Option zwischen NIMH/NICD - Akkusticks oder Bleiakku.
 - Gute Anpassungsbreite bezüglich unterschiedlicher Chassismaße
 - Bewährt haben sich Modelle, bei denen der obere Gehäusedeckel mit dem Chassis niedergedrückt wird. Andere, bei denen die Chassishalter aus dem Gehäuse herausragen, funktionieren erfahrungsgemäß nicht so gut.
- Und jetzt? – Jetzt geht es an die Anschaffung des gewünschten Modells. Auch hier gibt es mehr Fehlerquellen als lieb.

- Kein Ultralowcost – Aktions – Billigmodell.
- Evtl. ein Auslaufmodell eines renommierten Herstellers
 - keine Kinderkrankheiten.
 - Für einige Jahre gesicherte Ersatzteilversorgung
 - Bekannte Racer, die das Modell (ge)fahren (haben), können wertvolle Setup – Tips geben
- Nicht das Auge kauft, sondern das HIRN!
- RTR oder Baukasten?
 - Auch bei einem RTR sollte alle Schrauben und Verbindungen überprüft werden. Alle beweglichen Teile leichtgängig ohne Spiel?
 - Eine komplette Bauanleitung und Ersatzteilliste ist obligat.
 - Ein erstes Bauprojekt erfordert eine gewisse Lernkurve, ist am Ende aber segensreicher, weil bei einem Schaden der Weg zur Heilung leichter fällt.
 - Die bei RTR – Modellen mitgelieferten Servos sind üblicherweise Ebay – Versteigerungsgut.
 - Lenkung 100 Ncm Stellkraft bei Buggies, 140 bei Truggies. Voll kugelgelagert. Titangetriebe.
 - Gas/Bremse in beiden Fällen 100Ncm.
 - Geschwindigkeit bei 6V: 0,1 sec./60Grad. Achtung: Viele (billige) Servos bringen unter Last weniger Geschwindigkeit!
 - Falls Baukasten, dann einen günstigen Stock – Motor eines namhaften Herstellers erwerben – Billigmarken werden ihrem Namen immer gerecht!
 - Aber: Ein Top – Marken Reso. Weil die Motor – Performance extrem verbessert werden kann. Und es wesentlich günstiger als ein Ultra – Top – Motor ist.

Eigentlich alles beisammen. Noch schnell die Karo lacken, falls erforderlich und Akkus laden. (Stimmt – auf ein vernünftiges Lade-/Entladegerät sollte man natürlich auch nicht vergessen!)

Fortsetzung folgt.