



Aufgebleit

Eine Frage des Schwerpunkts

Erwirbt man sich ein hochwertiges RTR-Modell, so ist der Spaß oft schon vorprogrammiert. Alles ist dabei. Bis auf die meistens noch benötigte Akku- und Lade-technik. Aber auch hier geben Hersteller und Shops meistens ihre Empfehlungen ab. Was folgt ist dann die Freude am Fahren. Und das hoffentlich möglichst schnell und möglichst oft. Und was kommt dann? Diese Frage klären wir im folgenden Beitrag.

In unserem Fall betrifft es das Crawler CR 3.4 RTR-Chassis aus dem Hause Absima. Der Absima Khamba 4WD wurde bereits in der Cars&Details-Ausgabe 3/2021 ausführlich vorgestellt. Aber natürlich ist auch ein mustergültig ausgestattetes RTR-Modell auf einen Neu- oder Quereinsteiger ausgelegt. Der Crawler-Fahrer

entwickelt sich allerdings mit der Zeit weiter und die Ansprüche an sich und das Modell steigen dann natürlich auch weiter an.

Hier stellt sich nun die Frage nach sinnvollem Tuning an seinem Modell. Was gibt es alles zu beachten. Natürlich hat es

auch viel mit den persönlichen Vorlieben zu tun. Das ist dann das gleiche, wie bei seinem großen PKW. Was möchte man verbessern: Optik, Straßenlage oder Motorleistung?

Alles ist möglich. Man muss nur wissen, was man will und wo man es dann findet.



Text und Fotos:
Sahne GerT

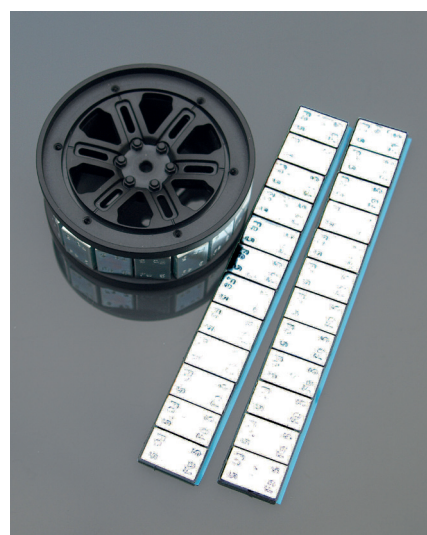
In unserem Fall sind wir fündig geworden in der beiliegenden Bedienungsanleitung. Dort findet man auf den letzten Seiten die DR 3.4 Tuning-Parts. Interessant was man hier alles zu seinem Modell so finden kann.

Zurück zu unserem Absima Khamba bzw. den baugleichen Absima Sherpa-Modellen. Was ist sinnvolles Tuning an unserem 1:10 Crawler? Wir möchten hier einmal eine kleine Interpretation zu diesem Thema zum Besten geben.

Eine Frage des Schwerpunkts
Bei so ziemlich jedem Fahrzeug versucht

man den Schwerpunkt so niedrig wie möglich zu platzieren. Scaler-Crawler-Modelle sind nicht schnell, aber mit einer aufwendigen Karosserie und einigem Zubehör wandert das Gewicht des Fahrzeugs schnell nach oben. Nun gilt es die Kletter- und Seitenneigungseigenschaften am Modell zu optimieren und wenn möglich den Schwerpunkt wieder weiter nach unten zu senken.

Als einen ersten Schritt das „Aufbleien“. Es werden Auswuchtgewichte auf die Felgen geklebt





TECHNIK | SCALER/CRAWLER TIPPS

TUNING AM ABSIMA CRAWLER CR 3.4 RTR

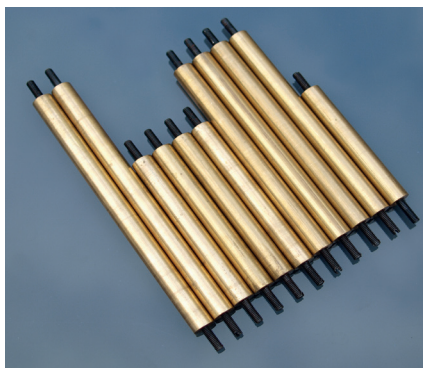
Reifen/Einlagen und Felgen

Ein wichtiges und sicher mehr als abendfüllendes Thema. Der Zubehörmarkt bietet eine riesige Auswahl an verschiedenen Reifen, Einlagen und Felgen an. Diese Thematik werden wir zu einem späteren Zeitpunkt noch einmal gesondert und ausführlich behandeln.

Als einen ersten Schritt für die Khamba bzw. Sherpa-Modelle bietet sich bei der Baukastenbereifung das sogenannte „Aufbleien“ an. Es werden Auswuchtgewichte aus dem KFZ-Zubehör auf die Felgen geklebt. Nach der Sicherung mit einem guten zusätzlichen Klebeband wird der Radsatz wieder ganz normal zusammengeschaubt. Das geht relativ einfach und auch preisgünstig vonstatten. Als Nachteil erhöht man die sogenannte rotierende Masse. Das macht sich letztendlich mit einer verringerten Fahrzeit und auf lange Sicht mit erhöhtem Verschleiß aller drehenden Teile im Antrieb bemerkbar.

Sehr beliebt ist der Austausch der original Links unter dem Fahrzeug in deutlich schwerere Links aus Messing. Das bringt ca. 300 Gramm zusätzlich nach unten.

Ein Paar Metall-Klemmgewichte aus Messing mit zusätzlichen 220 Gramm passen genau auf den Achsschenkel an der Vorderachse und sitzen fast unsichtbar im Felgenbett rechts und links. Mehr Gewicht an der Vorderachse reduziert auch das Anheben der Vorderachse bei sehr steilen Anstiegen. Diese Zusatzgewichte sind nicht rotierende Teile und haben somit keinen unmittelbaren Einfluss auf den Antrieb.



Links aus Messing bringen ca. 300 Gramm



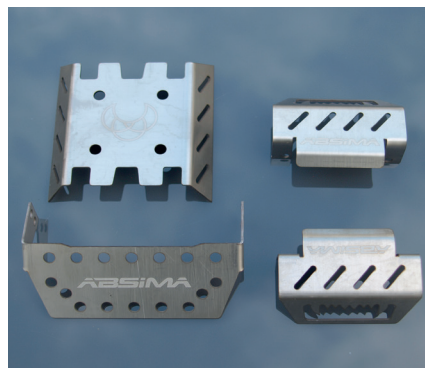
Klemmgewichte aus Messing mit 220 Gramm



Aluminium Shock-Tower-Set



Aluminium Steering-Mount-Set



Skid-Plate-Set



Aluminium Rear-Axel-Adapter



Aluminium Rear-Hub-Set

Tipp

Man sollte nach dem „Aufbleien“ ein kleineres Ritzel auf dem Motor montieren, damit ist die Getriebeuntersetzung kürzer und der Antrieb hat mehr Kraft.

Fahrwerk/Achsen

Hier gibt es so gut wie keine Einschränkungen an Möglichkeiten. Fast jedes Fahrwerksteil ist auch zusätzlich noch als Tuningteil erhältlich. Aber was ist neben „Bling-Bling“ wirklich sinnvoll? Hier unsere Auswahl.

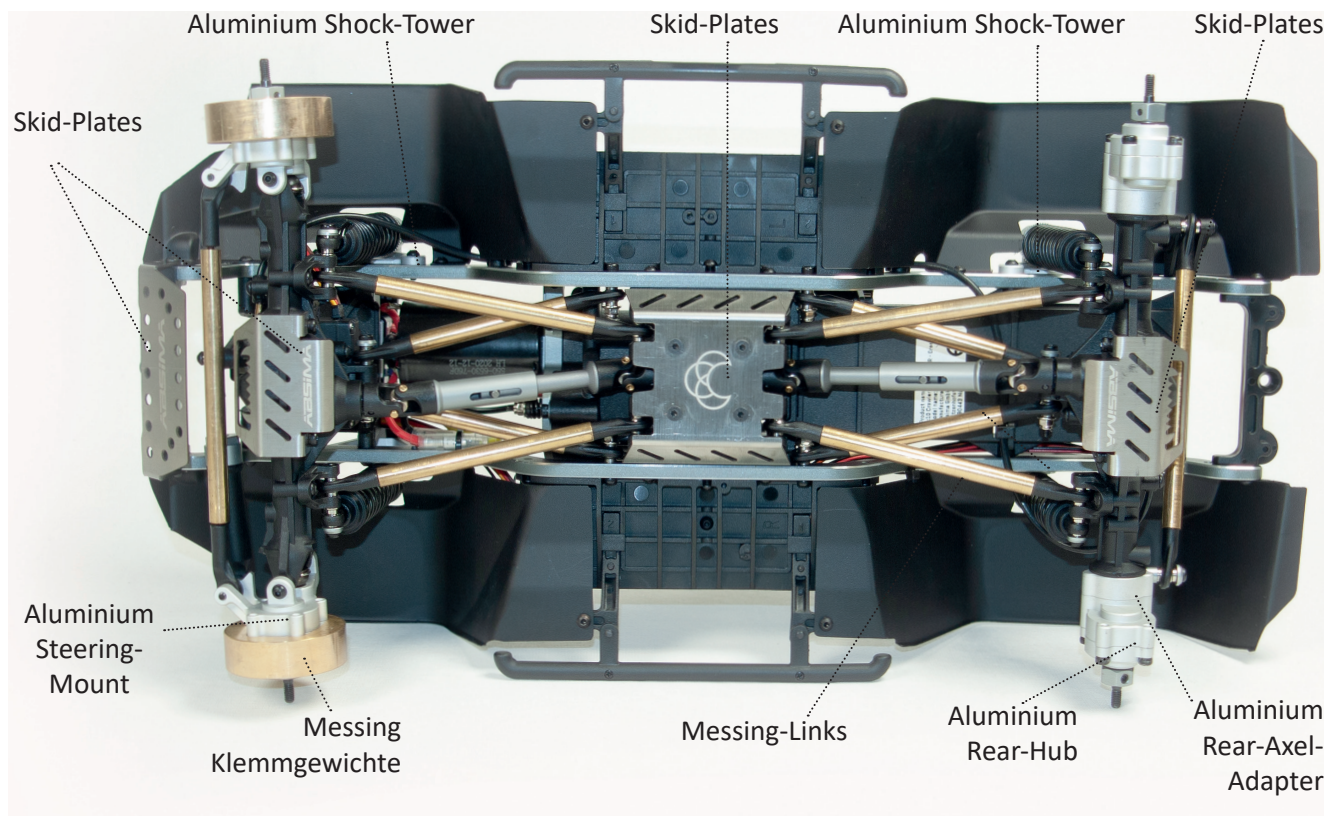
Hinterachse:

Aluminium Rear-Hub-Set. Definitiv empfehlenswert, da es bessere Lager-sitze hat, was ein konstanteres Zahnflankenspiel bei hoher Belastung ergibt. Es gehört zu den Teilen, die man als Erstes tunen sollte.

Aluminium Rear-Axel-Adapter. Sehr empfehlenswert, da das Plastikteil zwar kein echtes Problem darstellt, jedoch deutlich Raum für Verbesserung offenlässt.

Mit tieferem Schwerpunkt und mehr Gewicht auf der Vorderachse geht es sicher durchs Gelände





Absima Crawler CR 3.4 -Chassis

Vorderachse:

Aluminium Steering-Mount-Set. Getriebegehäuse für Portalachsen in Metall sind eigentlich immer sinnvoll. Die besseren Lagersitze und die Steifigkeit des Metallgehäuses sorgen meistens für höhere Belastbarkeit und besseren Lauf der Zahnräder. Sehr empfehlenswertes Tuningteil mit hohem praktischem Nutzen.

Wir haben unseren CR 3.4-Chassis noch das Aluminium Shock-Tower-Set spendiert. Stabiler oberer Fixpunkt für die Öldruck-

stoßdämpfer und Versteifung der beiden oberen Bügel.

Wer es im Gelände richtig krachen lässt, braucht auch einen entsprechenden Schutz für die guten Tuningteile. Hier kommt das neue Skid-Plate-Set für die CR 3.4-Familie zum Einsatz.

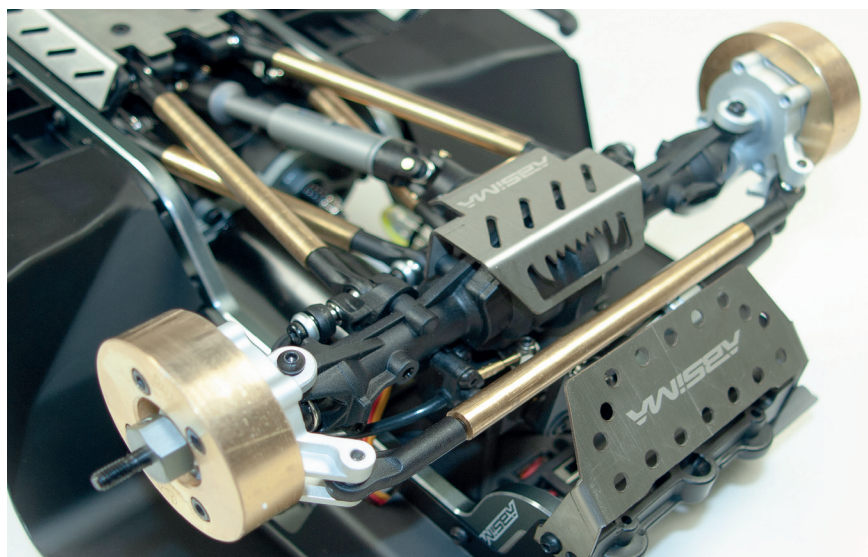
Elektronik

Wer sein Modell deutlich schwerer macht, wünscht sich dann auch eine kräftigere Lenkung, als das mit dem solide, serienmäßige 9kg Lenkservo möglich ist.

Wir empfehlen ein wasserdichtes Servo mit mehr Torque als 20kg-cm und Metallgetriebe.

Fazit

Fahren, Bauen, Tunen und Fahren. Es macht einfach Spaß, sich mit seinem Modell zu beschäftigen und die Leistungsfähigkeit von Mensch und Maschine voranzubringen. Schön ist, wenn es auch noch gut dabei aussieht. Der Einstieg ins Veredeln eines Modells beginnt meistens, wenn ein Serienteil ausgetauscht werden muss und man sich nach Alternativen umschaut, die das Modell etwas besser, stärker und/oder schöner macht. Auf unserem Standardgelände fährt der Khamba deutlich präziser. Die Lenkung folgt auch wesentlich direkter. Das Mehrgewicht an der Vorderachse ist deutlich zu spüren und bringt hier mehr Ruhe und Leistungsfähigkeit in die Fahrt. Wer einmal anfängt, sein Modell nach den persönlichen Vorlieben zu verbessern, hat beim Tun natürlich immer weitere neue Ideen. Über weitere Elektronik und eine individuelle Karosserie haben wir auch noch nicht gesprochen. Allerdings sind wir auch noch nicht ganz fertig damit! Fortsetzung folgt.



Die Vorderachse mit den verbauten Tuningteilen