

■ **HARDCORE-BASH-CREW** ■ **VERBRENNER-GRUNDLAGEN** ■ **ROBBE DARK KNIGHT** ■ **PRO 10 DM IN VELD**  
■ **DOUBLE BLAZE VON TAMIYA** ■ **SERPENT 960 '07 VON 2-SPEED** ■ **DM 1:8 OFFROAD IN BISTENSEE**

www.cars-and-details.de

# Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



**Streitaxt**  
Tomahawk DX von Thunder Tiger

**Driftspecial im  
Frisiersalon**



**XRAY'S  
DEBÜTANT**  
XT8 von SMI Motorsport

**Plus  
Bonus-Heft**

**KYOSHO  
POWER & ACTION**



Ausgabe 12/2007  
Dezember 2007  
6. Jahrgang  
Deutschland: € 5,00  
A: € 5,80 CH sfr 9,80  
NL: € 5,90 I: € 5,90



Jummer-Teil  
Rancho Pro von Himoto



Getussmittel  
Nitro MT2 G3.0  
von HPI



Extrahochleistung  
X-Peak-Premium  
von Jamara

wellhausen  
& marquardt  
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **CARS & Details**,  
Ausgabe 12/2007 erschienen.

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

Text und Fotos: Frank Jaksties



# Hummer-Teil Monster im Tarnlook

**Nichts Neues auf dem Monster-Sektor? Weit gefehlt. Der Rancho Pro von Himoto stellt ein altes Design – neu aufgelegt – wieder in den Vordergrund. Ein flaches Chassis in Verbindung mit Buggy-Wettbewerbstechnik und gestandenem Antrieb soll diesem Monstertruck zu guten Leistungen verhelfen.**

Der erste Blick in den Karton offenbart ein komplett montiertes Fahrzeug. Es müssen lediglich zwölf AA-Mignonzellen, Sprit und Glüher besorgt werden. Nach dem Abnehmen der Karosserie kommt das hochwertig gefertigte Chassis und seine Aufbauten zu Tage. Alles ist gut zusammengebaut und ordentlich montiert. Bis auf die Querlenker sind die Teile fast ausschließlich aus Aluminium gefertigt, die Größe der Komponenten für einen Monstertruck gut gewählt. Das 3 Millimeter starke und an den Seiten abgewinkelte Chassis gleicht dem eines Wettbewerbsbuggys. Alle Komponenten sind auf einer ebenen Fläche montiert. Das Modell ist grau eloxiert und um nicht im Gelände an Steinen oder Ähnlichem hängen zu bleiben, sind an

der Unterseite alle Schrauben versenkt angebracht. Der Antrieb setzt sich aus zwei Differenzialen und einem starren Durchtrieb in der Mitte zusammen. Um Zähne und Lager zu schonen, ist am Hauptzahnrad eine effektive Rutschkupplung verwendet worden, die



sich mittels eines dünnen Schraubendrehers oder eines Inbusschlüssels stufenlos von außen einstellen lässt. Ein nettes Feature, das in einem solchen Antriebskonzept nicht alltäglich ist.

Die Kraft des 3,5 Kubikzentimeter großen Motors wird über Antriebsknochen an die Differenziale weitergeleitet. Diese sind bereits in Four-Spider-Technik ausgerüstet und mit sehr zähem Silikonöl befüllt. Über die Viskosität schweigt sich die Bedienungsanleitung – in englischer Sprache – weitestgehend aus. Man kann jedoch von mindes-

**Die beiden Differenziale sind mit wenig Silikonöl befüllt, dafür verfügen sie aber über Four-Spider-Technik**



**Gefräste Lenkhebel, Kardanwellen an der Vorderachse und Aluminiumdämpfer lassen den Rancho zum Pro werden. Gut zu erkennen ist auch der „Knick“ im unteren Querlenker, um die Beinfreiheit zu erhöhen**

tens 30.000er-Öl ausgehen, da die Sperrwirkung der Spidergears recht hoch ist. Abgestützt werden die Diffgehäuse mittels Aluminiumstreben, die am Chassis verschraubt sind. Daraus ergibt sich eine hohe Festigkeit. Außerdem wird das Flexen in diesem Bereich so auf ein Minimum reduziert. Die Antriebsknochen hinten und die Kardanwellen vorne stecken in Kugellagern, dort finden sich darüber hinaus Lenkhebel aus Aluminium, die die 17-Millimeter-Radmitnehmer antreiben. Dies ist ebenfalls ein Plus, denn üblich sind nur 14 Millimeter. Die 17er-Mitnehmer werden normalerweise auch für Wettbewerbsbuggys verwendet und sind daher sehr stabil.

### Aktives Fahrwerk

Das Fahrwerk setzt sich aus unteren Doppelquerlenkern mit oberen Sturzstreben hinten

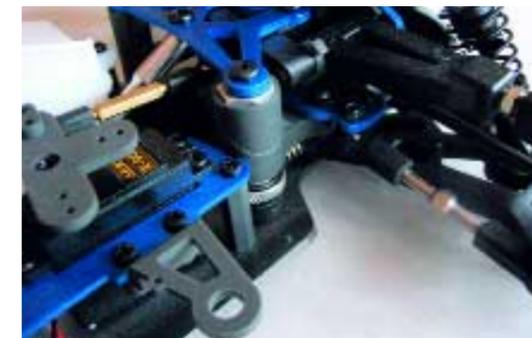
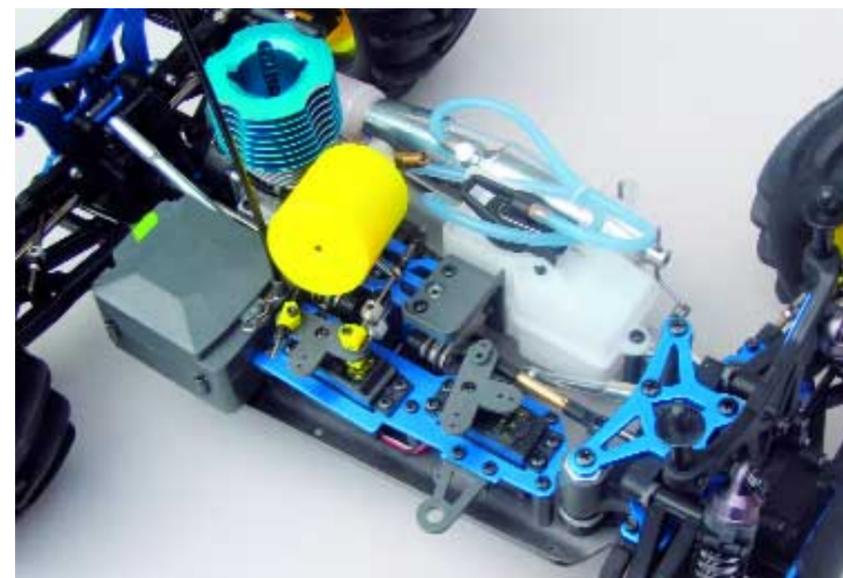


**Der vordere Querlenker ist gefedert gelagert, um Kollisionen schadlos zu überstehen**

und einfachen oberen Querlenkern vorn zusammen. Sie sind aus robustem, wenn auch relativ weichem Kunststoff gefertigt. An der Vorderachse sind die unteren inneren Querlenker sogar in Richtung der Längsachse gefedert. So wird ein Crash gegen Hindernisse nicht nur vom Querlenker selbst aufgenommen, sondern die Feder absorbiert auch einen gewissen Teil der kinetischen Energie des Einschlags. Dennoch ist die Feder stark genug, um den Querlenker beim Fahren im Gelände nicht auf dem Querlenkerstift wandern zu lassen. Am äußeren Ende weisen die unteren Querlenker einen Knick auf. Dadurch wird die Bodenfreiheit nochmals erhöht. Hier wurde also nicht in die Buggykiste gegriffen, sondern eine neue Konstruktion erschaffen. Zusammen mit den großen Reifen im Treckerprofil ergibt sich daraus eine Bodenfreiheit von immerhin 55 Millimeter. Die Reifen sind mit gelben Nylonfelgen verklebt. Eine Überprüfung der Kleberänder ergab keinerlei lose Stellen.

### Dicke Aufhängung

Aufgehängt sind die insgesamt vier großen Öldruckstoßdämpfer an 3 Millimeter dicken Dämpferbrücken aus Aluminium. Die Kolbenstangen der Dämpfer weisen einen Durch-



**Servosaver und Nachlauf lassen sich im Handumdrehen einstellen. Sogar an einen Transpondermount hat Himoto gedacht**

messer von 3 Millimeter auf, was dem heutigen Standard entspricht. Drei von den Stoßdämpfern sind mit Silikonöl befüllt und verleihen dem Truck ein recht zähes Fahrwerk. Da der vierte Dämpfer, hinten rechts, mit Öl halb gefüllt war, fragten wir uns, ob sich möglicherweise ein O-Ring verabschiedet hatte. Der Dämpfer wurde kurzerhand ausgebaut, zerlegt und auf eine undichte Stelle hin überprüft. Bei der Demontage fiel auf, dass die beiden O-Ringe im unteren Teil des Dämpfers gänzlich fehlten. Ein Griff in die Ersatzteilkiste führte zu einer schnellen Lösung des Problems. Doch welches Siliko-

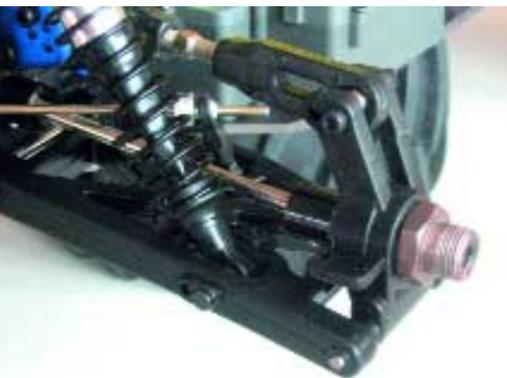


**Die Diffgehäuse sind vorn und hinten mittels Alustreben gut gegen Chassisflex gerüstet**



**Durch die großzügige Aussparung im Chassis lässt sich der Motor auch mittels Startbox starten. Alle Schrauben sind im Chassis versenkt. So kann im Gelände nichts passieren**

Das Chassis-Konzept geht auf: Der Rancho ist in fast jedem Gelände zu Hause



17-Millimeter-Radmitnehmer, Kugellager und dicke Antriebswellen versprechen lange Lebensdauer. Ein Stabilisator wirkt gegen die Seitenneigung des Chassis in schnellen Kurven

nöl ist nun zu verwenden? Ich entschied mich dafür, 70er-Öl in den Dämpfer zu füllen und die Eigenschaft mit dem des linken zu vergleichen. Der Vergleich zeigte, dass das gewählte Öl zu dickflüssig war. Also wurde der Dämpfer erneut demontiert und mit 50er-Öl befüllt. Um Ungleichmäßigkeiten beim Fahren auszuschließen, wurde das gleiche Öl auch für den linken Dämpfer verwendet. Schließlich musste noch die Chassishöhe des Rancho mit den beiliegenden Vorspannklipsen korrigiert werden.

Da der Rancho Pro ein RTR-Fahrzeug ist, begutachteten wir ebenfalls die elektrische Ausstattung sehr genau. Das verbaute Lenkservo ist relativ stark, denn es gelang ihm, den Servosaver bei festgehaltenen Vorderrädern komplett aufzudrehen. Auch der Test, die Räder im Stand von links nach rechts zu bewegen, wurde erfolgreich abgeschlossen. So drehten wir den Servosaver etwas weiter zu, damit die Lenkkraft ungehindert an die Räder weitergegeben werden konnte. Beim späteren Zerlegen des Servos zeigte sich, dass es mit Kugellagern und Metallzahnradern ausgestattet ist. Das Gas-/Bremservo erwies sich im Vergleich zum Lenkservo als schwächer. Es reichte aber aus, um die Geschwindigkeit des Trucks zu verzögern. Der Sender samt Empfänger ist



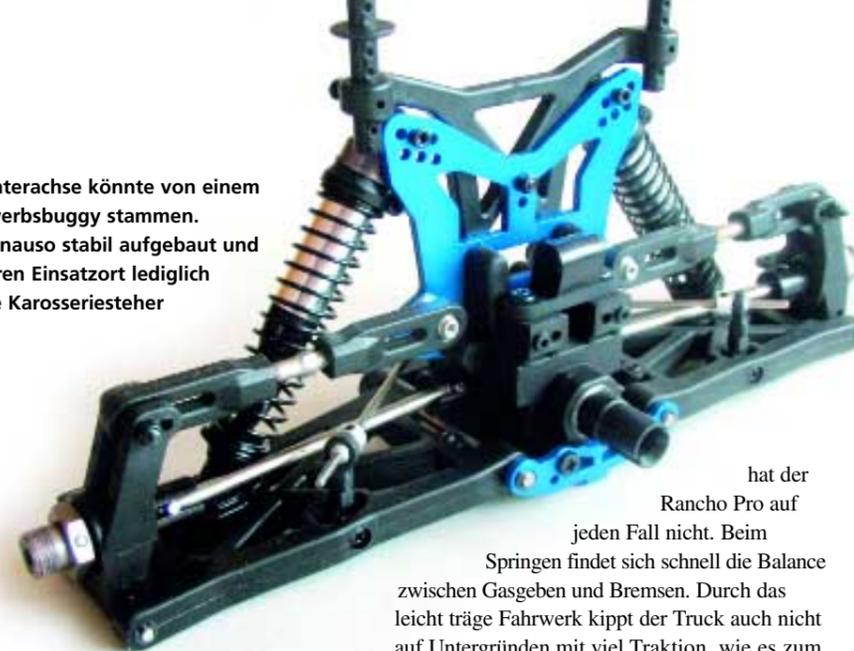
Farbe und Muster der Karosserie sind nicht jedermanns Sache. Aber wen der Look weniger interessiert, wird Gefallen am Rancho Pro finden

einem typischen RTR-Modell entsprechend im 27-Megahertz-Band ausgelegt und hat die notwendigen Einstellmöglichkeiten. Des Weiteren findet man in der Empfängerbox noch den Akkualter für handelsübliche Mignonzellen. Allerdings raten wir, einen gelöteten Empfängerakkupack mit fünf Zellen zu verwenden, da die Servos durch die erhöhte Spannung mehr Leistung bringen.

### Hässliches Entlein?

Unsere Variante des Rancho Pro wurde mit einer Karosserie geliefert, die einem Hummer im Tarnlook ähnelte. Für unseren Geschmack nicht ganz ansprechend, aber für ein RTR-Modell absolut ausreichend. Aufgrund der

Diese Hinterachse könnte von einem Wettbewerbsbuggy stammen. Sie ist genauso stabil aufgebaut und verrät ihren Einsatzort lediglich durch die Karosseriesteher



hat der Rancho Pro auf jeden Fall nicht. Beim Springen findet sich schnell die Balance zwischen Gasgeben und Bremsen. Durch das leicht träge Fahrwerk kippt der Truck auch nicht auf Untergründen mit viel Traktion, wie es zum Beispiel auf trockenem Rasen der Fall wäre. Es wird alles platt gebügelt.

Breite der Karo mussten die vorderen Radhäuser ein wenig beschnitten werden, damit die großen Reifen beim Einfedern nicht an ihnen schliffen.

Nach der Einlaufphase des 3,5-Kubikzentimeter-Seilzugmotors, der womöglich einer der bedienungsfreundlichsten seiner Klasse ist, ging es ins Monsterterrain. Die lokale Kiesgrube war dafür wie geschaffen. Dort galt es Hügel, Sandberge, Kies und Geröll zu bewältigen. Durch die geringere Bodenfreiheit im Vergleich zu anderen Monstertrucks ist der Rancho beim Klettern etwas im Nachteil und kann daher weniger gut über „Stock und Stein“ fahren. Wenn allerdings der Untergrund ebener, aber dennoch mit Staub und Dreck bedeckt ist, kann das Monster zeigen, wozu es imstande ist. Es lassen sich hervorragende Drifts realisieren und beim Klettern auf die umliegenden Hügel können die Reifen zeigen, was in ihnen steckt. Die Kombination aus Motor, Übersetzung und Reifen war überaus gut aufeinander abgestimmt. Der Übergang von Sprint auf Höchstgeschwindigkeit und das Drehmoment beim Hill-climbing ist sehr gelungen. Einen kurzen Atem



Auch hier findet man Ähnlichkeiten zum Buggy. Ist der Motor demontiert, kann man sehen, dass auch andere Triebwerke installiert werden können. Die große Radiobox kann locker einen fünfzelligen Empfängerakkupack und den Empfänger samt Failsafe-Einheit aufnehmen

### Verwendete Ausstattung:

- Motor: Vertex21
- Empfänger: SP-3820
- Servo: Lenkung E-9001, Gas/Bremse H3003
- Sender: Himoto, 27 MHz AM
- Sprit: Red Alert 25 %
- Karosserie: Hummer

### Bau- und Abstimmungstipps

Um das Chassis auf die richtige Höhe zu bekommen, sollten Vorspannklipse an den Federn montiert werden. In unserem Fall waren es vorne und hinten 7 Millimeter. Bei den Differenzialen kann es von Vorteil sein, wenn die Diffs mit Silikonöl aufgefüllt werden, da nur die Spidergears mit Öl benetzt sind. Hier empfiehlt sich eine Viskosität von 30.000 aufwärts. Da der Servosaver recht lasch eingestellt ist, sollte dieser auch ein wenig zuge dreht werden, damit ein gutes Ansprechen der Lenkung gewährleistet ist. Des Weiteren sollten alle Schraubverbindungen überprüft und gegebenenfalls mit Schraubensicherungsmittel nachgearbeitet werden.

### Was uns gefällt:

- + 17-Millimeter-Radmitnehmer
- + Four-Spider-Diffs
- + Rennerprobte Antriebstechnik
- + Einstellbare Rutschkupplung
- + Gefederte Querlenker
- + 3,5-ccm-Motor

### Was uns nicht gefällt:

- Diffs nur mit wenig Silikonöl befüllt
- Karosserie gefällt nicht jedem
- Bedienungsanleitung nicht ausführlich genug und in Englisch

## Rancho Pro Himoto

### Basics

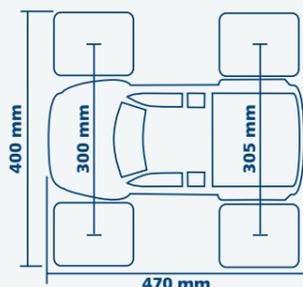
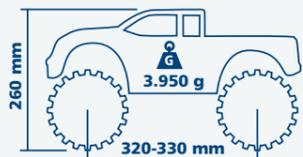
- Fahrzeugklasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 349,95 Euro
- Bezug: Fachhandel

### Technik

- Einstellbare Achsgeometrie
- Komplett kugelgelagert
- Zwei 4-Spider-Differenziale
- 3,5-ccm-Verbrennungsmotor
- Scheibenbremse
- AM-Fernsteuerung

### Benötigte Teile

- Sender-/Empfängerakkus
- Treibstoff
- Glühkerzenheizer



**Fazit** Wer nicht viel Geld ausgeben, aber dennoch ein gutes Fahrzeug haben möchte, ist mit dem Himoto Rancho Pro bestens bedient. Besonders hervorzuheben ist der leistungsstarke und äußerst verlässliche Motor, der nicht die geringsten Probleme machte.

Unebenes Gelände ist für den Rancho Pro kein Problem. Selbst in scharfen Kurven hat er noch ausreichend Halt und kippt nicht um





**Der Mittelantrieb samt Hauptzahnrad, einstellbarer Slipperkupplung und den vier (!) Bremscheiben. Der Schutz gegen übergefahrenen Sprit liegt gleich daneben und wird über der vorderen Bremse montiert**

herum lenken. Beim Pitstop zeigte sich ein knarrendes Geräusch im Lenkservo. Dennoch konnte bei der Demontage des Servos nichts Ungewöhnliches entdeckt werden. Wir stellten fest, dass das Servo über Kugellager verfügt und komplett mit Metallzahnradern ausgestattet ist. Eine Topausstattung für ein RTR-Modell. Erst nach genauerer Inspektion des Gehäusedeckels fanden wir den Fehler: Die Führung eines Zahnradachsenbolzens war leicht oval. Er saß nicht fest genug, sodass die Zahnräder überspringen konnten.

**Anzeige ▼**

**Der Vertex21-Motor mit Seilzugstarter ist leistungsstark und extrem pflegeleicht. Ausgestattet mit einem einstufigen Regenluftfilter ist er für jedes Terrain gewappnet**



### **Klasse Motor**

Ein Defekt war bei unserer Fahrweise vorprogrammiert. Dass nur das Lenkservo Schaden nahm, ist der hohen Qualität des Ranchos zu verdanken. Er ist sehr gut verarbeitet und kann einige Fahrmanöver unbeschadet überstehen. Abschließend noch ein

paar Worte zum Motor: Es gab selten einen so zuverlässigen RTR-Motor wie den Vertex21. In der Einlaufphase liefen zwei Tankfüllungen im Stand durch, ohne dass der Motor ausging. Beim Praxistest ließ er sich stets ohne Probleme neu starten. Selbst bei heißem Motor genügten maximal fünf Züge am Seilzugstarter. Auch die Düsenneleinstellungen mussten kaum verändert werden. Wir verstellten lediglich die Hauptdüsenadel in Richtung „magerer“, damit das Biest Höchstleistungen erreichte. Einfach genial ...

