

Das Chamäleon

Text und Fotos: Bernd Donner, Sebastian Sürstedt



Entweder hochgezüchtete, reinrassige und teure Rennmodelle oder günstige und technisch sehr vereinfachte Einsteigermodelle; das erblickt man, schaut man in die Auslagen so mancher Modellbaugeschäfte. In den Bereich der goldenen Mitte gesellt sich nun auch die Firma Krick mit dem Vertrieb der CEN-Palette und spricht damit die Fahrer an, die nicht wirklich um jedes Hundertstel Rundenzeit kämpfen wollen, die aber trotzdem, und wenn es auch nur für den Gebrauch in der Kiesgrube ist, ein technisch ausgereiftes und zugleich robustes Fahrzeug benötigen.

Apropos robust, auf den ersten Blick sieht das Testobjekt wie jedes x-beliebige Monster aus. Nimmt man den Deckel aber erstmal ab, fällt der Blick auf ein adrett in purple eloxiertes Chassis mit aktueller Technik. Einstellbare Doppelquerlenkeraufhängung, langhubige Öl-druckstoßdämpfer, Kardan-Allradantrieb über zwei Differenziale, zentrale Epoxybrems-scheibe und, natürlich nicht zu vergessen, der mit 2,67-ccm-Hubraum ausgestattete Seilzugstartermotor sind die Ausstattungsmerkmale. Der Empfänger sowie die dafür notwendige Stromversorgung bestehend aus vier Mignonzellen finden in einer geräumigen, gut abschließenden Kunststoffbox ausreichend Platz. Erst bei genauerer Betrachtung jedoch fallen einem die Details auf, die oftmals das Salz in der Suppe ausmachen. So sind grundsätzlich erstmal die Schwingen vorne und hinten jeweils oben und unten gleich, ebenso die Radträger. Hier freut sich das Ersatzteillager, da das Ersatzteillager entsprechend klein ausfällt. Um die Ausfallquote noch weiter zu reduzieren, bestehen die Schwingen aus einem etwas weicheren Kunststoff und dürften theoretisch nicht so leicht brechen. Im Bereich der Karosserieteile setzt CEN dann noch einen drauf: diese sind so elastisch gehalten, dass da nun wirklich nichts brechen dürfte.



Dank des Pivot-Ball-Aufhängungssystem ist die Sturzeinstellung mit Hilfe eines Inbuss-Schlüssels ein Kinderspiel

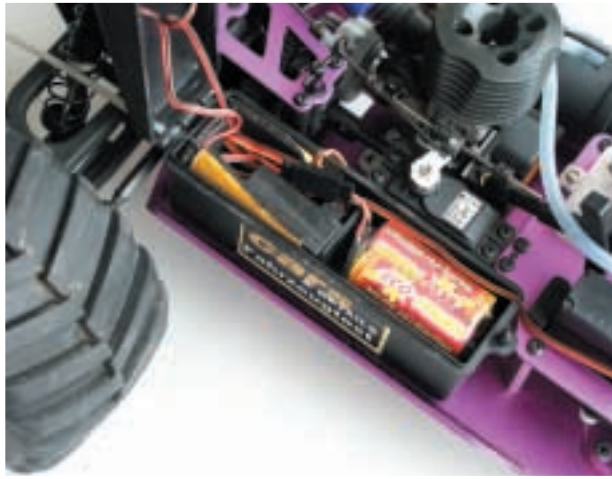


Die Anlenkung der Vorderräder mit integriertem Servosaver

(Bau)Kasten?

Da es sich hierbei um ein almost-ready-to-run-Modell handelt, lacht uns hier nach dem Öffnen des Kartons gleichmal ein komplett vormontiertes Modell an. Selbst die Karosserie ist bereits mit einem farnefrohen Flammendesign bedruckt sowie mit dem Dekorbogen

versehen. Lediglich ein kleines Tütchen mit den notwendigen Utensilien zum Fernsteuerungseinbau sowie den benötigten Inbusschlüsseln finden sich noch zwischen den Bedienungsanleitungen. An dieser Stelle auch gleich das einzige Minus im Test. Zwar gab sich Krick wirklich Mühe, die englische Originalfassung in ein anfängertaugliches Deutsch umzusetzen, allerdings fehlen doch zumindest ein paar Skizzen für den noch zu erledigenden Einbau der RC-Komponenten. So muss man die richtige Servoposition anhand der etwas unscharfen Bilder in der englischen Originalausgabe austüfeln. Wer im Englischen einigermaßen fit ist, für den ist die Originalanleitung eine wahre Fundgrube, denn selbst das Zerlegen des Motors ist darin beschrieben; für Anfänger reicht allerdings die Krick'sche Übersetzung vollkommen aus, deshalb bitte nicht schon vor dem Fahren den Motor auseinandernehmen. Ein großer Vorteil des Modells: Das lästige Austauschen von Gleitlagern entfällt, denn das Modell ist durchgehend mit Kugellagern bestückt. Abgesehen von der Lenkung, sind die hier verwendeten Bronzelager völlig ausreichend. Somit fällt die eigentliche Bauphase kurz aus und nach dem Verkleben der Reifen steht das fertige Modell knapp eineinhalb Stunden später auf dem Tisch. Die Wartezeit auf besseres Wetter wird mit der Überprüfung der Schraubverbindungen sowie der Suche nach Resten von Schraubensicherungslack verbracht. Glücklicherweise war die Suche erfolglos. Sämtliche Schrauben waren ordnungsgemäß angezogen sowie in Metallverbindungen mit entsprechendem Sicherungslack versehen, den man auch tunlichst bei der Montage der Radioplatte verwenden sollte. Der Motor saß bombenfest, das Ritzelspiel passte und auch der Fettanteil zur Schmierung des



Des Empfängers bester Freund – die staubgeschützte RC-Box für Empfänger und Akku



Das Kunststoffresorrohr mit Doppelrohrauslaß sorgt für einen angenehmen Sound des kräftigen CEN-Motors

Kardantriebs in den Getriebegehäusen war, wie auf den Fotos erkennbar, ausreichend vorhanden.

Scharrende Hufe

Leicht nervös zuckt das Modell vor der ersten Ausfahrt bereits mit den Vorderrädern (uups, vergessen den Sender einzuschalten) und wartet auf die Befüllung mit 16-prozentigem Sprit. Kein Problem, rasch ist der bereits mit einem Druck-

anschluß und Sinterfilter versehene Tank befüllt. Den Auspuff zuhalten und ein-, zweimal am Seilzugstarter gezogen bis der Sprit beim Vergaser ankommt. Jetzt erst den Glühkerzenstecker aufgesetzt, zwei-, dreimal

Übliche einstufige Kraftübertragung auf die Mittelwelle mit integrierter GFK-Bremsscheibe



FUN FACTOR MT 2

Hersteller/Importeur

- CEN/Krick

Basics

- Fahrzeugklasse: Allrad-Verbrenner-Monstertruck
- Maßstab: 1:10
- Empfohlener Verkaufspreis: 319,- Euro
- Bezug: Fachhandel

Abmessungen

- Radstand: 275 mm
- Spurweite vorne/hinten: 267 mm
- Reifendurchmesser vorne/hinten: 133 mm
- Reifenbreite vorne/hinten: 77 mm
- Bodenfreiheit: 49 mm
- Gewicht: 2980 g

Technik

- Allradantrieb
- Resonanzschalldämpfer
- 2,67-ccm-Motor
- bedruckte und beklebte Lexankarosserie
- Aluminiumchassis eloxiert mit versenkten Schrauben
- RC-Box

Benötigte Teile zur Komplettierung

- Fernsteuererset mit zwei Servos
- Glühkerzenstecker
- Modellbauspritz mit 10 bis 20 Prozent Nitroanteil

Abschlußbericht

Nach dem kapitalen Abflug wurde das benötigte Teil anhand der ausführlichen Explosionszeichnung identifiziert und beim örtlichen Modellbauhändler geordert. Anscheinend ist bei Krick das Ersatzteilsortiment gut gefüllt; das benötigte Differenzialteil war innerhalb weniger Tage da, und auch der Preis hierfür blieb im angemessenen Rahmen. Die Demontage des Modells und der Austausch des defekten Teils anhand der Anleitung ging dann schnell und problemlos über die Bühne, sodass jetzt bis kurz vor Redaktionsschluss noch ein paar Liter verheizt werden konnten. Wie bereits beschrieben war das Fahrverhalten des Modells absolut im ...

Fortsetzung auf Seite 55



Langhubige Federwege an Vorder und Hinterachse sorgen für eine angemessene Bodenfreiheit



Die Getriebekästen sind gekapselt, die Differenziale somit vor Staub und Steinen geschützt

am Seilzug gezogen und der Motor erwacht prompt zum Leben. Noch kurz kleine Korrekturen an der Vergasernadel in Richtung fette Einstellung und das Modell wird auf den Parkplatz zwecks Motoreinlaufphase losgelassen. Nachdem die empfohlenen fünf Tankfüllungen verfahren waren, wurde die Vergasereinstellung wieder auf „mager“ getrimmt und endlich Vollgas gegeben. Der kleine CEN-Motor geht ordentlich ab und die erreichte Höchstgeschwindigkeit dürfte so manchen Tourenwagen erblassen lassen. Geradeauslauf und Kurvenverhalten auf Asphalt waren trotz der großen Ballon-Bereifung recht präzise und auch die Bremse griff trotz des verwendeten Standard-Servos ausreichend knackig. Um die große Bodenfreiheit mal richtig ausnützen zu können, wurde die Session auf das nebenliegende frisch gepflügte Feld verlegt. Trotz der vielleicht einen Tick zu straffen Dämpfung flog das kleine Monster förmlich über die Furchen. Bodenwellen wurden gut geschluckt, wobei hier natürlich auch die großvolumigen Reifen (ohne Schaumstoffeinlagen) ihren Teil dazu beitrugen. Lediglich bei größeren Stufen hob die Vorderachse kurz ab und der Fun-Truck genehmigte sich einen kleinen Wheelie. Die letzten Tankfüllungen wurden deswegen auch auf einer Wiese mit angrenzendem Schlittenhügel verfahren. Es ist wirklich beeindruckend, mit welcher Vehemenz der kleine Verbrenner-Truck den Hügel erklomm, auch wenn zum Zwecke der besseren Durchzugskraft die Getriebeübersetzung ruhig zwei, drei Zähne kürzer hätte ausfallen können. Kraft war trotz des nicht gerade leichten Modells ausreichend vorhanden. Dafür war die erreichte Endgeschwindigkeit auf dem kurzgemähten Rasen und



Versenkte Schrauben an der Chassisunterseite schützen die Schraubenköpfe vor übermäßiger Abnutzung

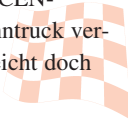
ebenso die Bodenlage sehr beeindruckend. Nachteilig wirkte sich hier lediglich der hohe Schwerpunkt aus, in schnellen, hart angefahrenen Kurven kommt das Monster dann doch Mal auf zwei Rädern daher. Harte Bremsmanöver quittiert das Modell dann auch schonmal mit einem Purzelbaum. Die eigentliche Belastungsprobe fand in Begegnung mit einem etwas dickeren Ast statt, der dem Modell bei Vollgas bergab in die Quere kam. Es folgte ein dezenter Abflug mit einer ebenso gediegenen Landung. Nach diversen Überschlagen kam der CEN sogar wieder auf die Räder, lediglich beim Anfahren hakete jetzt irgendwas. Also erst mal Karosse runter und nachgesehen. Alle Aufhängungsteile hatten den Crash problemlos überlebt; lediglich eine aufgeplatzte Diffausgangswelle war zu vermeiden. Daher musste der Fahrtst zunächst einmal beendet werden und es ging zurück in die Werkstatt zur nachträglichen Verschleißinspektion. Nach etwa zwei Liter verfahrenem Sprit zeigte sich der CEN immer noch von seiner besten Seite: Außer



Einmal volltanken bitte! Das fahrfertig montierte Chassis nach der ersten Ausfahrt

den üblichen, minimalen Abnutzungserscheinungen am Hauptzahnrad war alles in bester Ordnung, nichts klemmte, hakte und auch die Suche nach Spielzunahme in den Aufhängungsteilen musste ergebnislos aufgegeben werden.

Dieser Fun-Faktor-Truck trägt seinen Namen nicht zu Unrecht. Selten hat Modelltesten soviel Spaß gemacht! Und wenn's doch mal langweilig werden sollte, lässt sich auf Basis des CEN-Chassis der Monstertruck in einen Renntruck verwandeln, oder einen Buggy oder vielleicht doch ein Rallyecar?



Die gelungene Fahrwerksauslegung garantiert Haftung in fast jeder Lebenslage



FUN FACTOR MT 2

... grünen Bereich, weitere Abflüge überstand das CEN-Monster mal abgesehen von ein paar Schrammen in der Karosserie recht klaglos; materialschonende Landungen auch bei unkontrollierten Sprüngen erreicht man, wenn man spätestens vor dem Aufsetzen der Räder vom Gas geht, angesichts der großen Räder und der damit verbundenen Hebelkräfte kann es ansonsten leicht zu einem Defekt im Antriebsstrang kommen. Ebenso sollte man ab und an das Spiel in den Pivot-Aufhängungspunkten am äußeren Ende der Doppelquerlenker überprüfen und eventuell durch Reindrehen der Verschlusskappen korrigieren. Für Freunde des Tunings empfiehlt sich überdies ein Blick in die Krick'sche CEN-Zubehörliste: angefangen von Chromfelgen über diverse Alu-Parts bis hin zum 2-Ganggetriebe lässt sich damit der FUN-Factor fast bis ins Unendliche steigern.