



# Extrem, extremer, ATX!

## ALL TERRAIN EXTREME BUGGY VON CEN/KRICK

**C**EN-Modelle befanden sich bis Anfang 2003 im Vertrieb von Simprop Electronic, was nun von der Firma Krick Modellbau übernommen wurde. In puncto Ausstattung änderte sich an der zuletzt von Simprop ausgelieferten Modellreihe nicht viel. Der hier vorgestellte „All Terrain Extreme“, kurz ATX, entspringt einer Modellfamilie, die es ermöglichen soll, auf Basis eines Chassis verschiedenste Fahrzeuge aufzubauen und damit das Einsatzgebiet sehr weiträumig zu gestalten. Getestet wird hier die 4WD-GP-Version.

### Fertigstellung

Käufer des ATX Buggys müssen sich nicht mit dem Aufbau des Modells beschäftigen, denn das gesamte Fahrzeug ist bis auf die Fernsteuerkomponenten vorgefertigt. Eingebaut werden sollten Servos, die sich

im Vergleich zu Standardservos durch mehr Leistung auszeichnen. Im Testmodell wurden zu Anfang der Testphase Standardservos eingesetzt, die aber sehr schnell gegen stärkere Rudermaschinen mit 50 Ncm und einer kürzeren Stellzeit getauscht wurden. Dies ist unbedingt nötig, da die Lenkung

mit normalen Standardservos äußerst träge reagiert. Eine Folge daraus ist, dass sich das Modell nur sehr ungenau durch einen abgesteckten Kurs bewegen lässt. Des Weiteren ist der Wendekreis sehr groß, denn die Standardservos schaffen es nicht, die Lenkung voll einschlagen zu lassen. Hier sollte also unbedingt investiert werden, denn so entsteht ein Plus an Sicherheit. Empfänger und Batteriefach finden

ihren Platz in einer RC-Box, die sowohl wasser- als auch staubgeschützt ist. Platz bietet die RC-Box genügend und so sollte es auch bei einem etwas größeren Empfänger keine Probleme geben. Das Brems- und Gasgestänge ist schon vormontiert, das heißt Klemmringe und Distanzstücke sind schon vorab richtig eingestellt. Die Arbeit beschränkt sich hier auf das Einhängen der Gestänge in das Servohorn. So voreingestellt waren Nacharbeiten nicht nötig, sowohl die Vollgas- und Leerlaufstellung als auch die Bremse waren sehr gut eingestellt. Alles in allem beschränkt sich die eigentliche Modellbauarbeit nur auf sehr wenige Schritte und vom Arbeitsaufwand ist das Modell für RC-Anfänger gut geeignet. Für alle Arbeiten, die vorgenommen werden müssen, liegt eine gute Anleitung bei. Komplet ist auch die beiliegende Ersatzteil- und Tuningliste. Technisches Grundwissen wird allerdings nicht vermittelt, denn selbst einfache Arbeiten wie das Befüllen der Stoßdämpfer wird den Modellfahrern schon werksseitig abgenommen.



Die vordere Radaufhängung ist in Sturz und Spur voll einstellbar



Der Flip-Flop-Tank fasst etwa 75 ccm, ausreichend für langen Fahrspaß



Der Krabblер auf dem Rücken, alle Schrauben sind vorbildlich im zweigeteilten Chassis versenkt

## Karosserie

Die Karosserie des Krick-Buggys ist schon lackiert, ausgeschnitten und beklebt. All diese Arbeiten werden von CEN sehr genau ausgeführt und so sind auch hier Nacharbeiten nicht nötig. Mehrfarbig kommt die Karosserie im Flammendesign daher. Leider ist der ATX Buggy nicht in verschiedenen Farbvarianten erhältlich, doch gibt es die ATX-Karosserie auch unlackiert, so sind individuelle Arbeiten dann doch möglich. Auffallend ist die Konstruktion, mit der der Spoiler befestigt wird. Im Gegensatz zu anderen Modellen ist er nicht direkt an der Karosserie befestigt, sondern wird nur auf die Karosseriehalter gesteckt und dann mit jeweils einem Splint gesichert. Etwas umständlich ermöglicht dies dennoch, den ATX Buggy in einen, vom Äußeren her, waschechten Sand-Buggy oder, wie Bud Spencer und Terence Hill sagen würden, „Dune-Buggy“ zu verwandeln. Diese Optik ist dann eine echte Augenweide. Der fehlende Spoiler macht sich dann aber auf schnell gefahrenen Strecken bemerkbar. Die ungewöhnliche Optik fordert hier ihren Tribut in Form von etwas weniger Fahrstabilität. Ein vorgeschchnittenes Loch in der Karosserie ermöglicht es, den Tank auch von außen zu erreichen. Dies hat den Vorteil, dass nachgetankt werden kann, ohne die Karosserie abzunehmen. Auch der Kühlkopf wurde mit einem extra Loch in der Karosserie bedacht. Dieses Loch reicht allerdings nicht für eine vollständige Kühlung aus und so sollte das vordere kleine Fenster ausgeschnitten werden. Hinten allerdings ist ein weiteres Loch nicht unbedingt von Nöten, denn die Karosserie liegt sehr hoch und die Luftzirkulation ist so schon gewährleistet. Wer aber auf Nummer sicher gehen will, schneidet auch hier ein Loch in das Heck. Qualitativ gesehen ist die Karosserie über jeden Zweifel erhaben.

## Technik

Technisch und von der Ausstattung her überzeugt der Krick-Buggy voll und ganz. Als Glanzstück wäre hier der 2,62-ccm-Motor zu nennen. Nach abgeschlossener Einlaufphase, die unbedingt so erfolgen muss, wie in der Anleitung beschrieben, kann der Motor seine volle Leistung entfalten. In jeder Fahrsituation steht dem Modell-Fahrer genug Power zur Verfügung, um Spaß am Fahren zu entwickeln. Die Beschleunigung ist sehr gut, so ist es möglich, das Modell aus dem Stand in wenigen Metern auf eine

beträchtliche Geschwindigkeit zu katapultieren und diese reicht dann aus, um Sprünge absolvieren zu können. Ausgestattet ist der Motor mit der Bezeichnung MT 16 mit einem großem Kühlkopf, der aber durch einen optional erhältlichen Tuningkühlkopf ersetzt werden kann. Der original Kühlkopf jedoch reicht völlig aus. Obwohl der Motor wirklich schon ordentlich Power besitzt, denkt CEN an seine Kunden und eröffnet die Möglichkeit, auch andere Motoren einzubauen. Ermöglicht wird dies dadurch,

dass der Motor verschoben werden kann. Genug Platz für noch größere oder auch kleinere Motoren ist durch diese Verschiebemöglichkeiten also in jedem Fall vorhanden. Serienmäßig ist eine Zwei-Backen-Kupplung mit an Bord, genauso ein Resonanzrohr mit Doppelauslass. Selbst eine Glühkerze muss nicht erworben werden, sie ist serienmäßig. Knochen-Gelenkwellen übertragen die Kraft zur Vorder- beziehungsweise Hinterachse. Einfache Knochengelenke treiben dann die Räder an. Aufgebaut auf einem zweigeteilten, 2,5 Millimeter starken, lila eloxierten Chassis ist der „All Terrain Extreme“ ein äußerst robustes Fahrzeug, abgekantete Chassisseiten schützen das Chassisinnere noch einmal. Die Radioplatte besteht aus 2-Millimeter-Aluminium.



Blick auf das Gasgestänge – schon ab Werk gut eingestellt muss es nur in das Servohorn eingehängt werden

Wo ein guter Motor das Modell beschleunigt, ist auch



Der Doppelauslass des Resorohrs



Diese Grenze wird im Fahrbetrieb sicher nicht erreicht, doch hier sieht man die Möglichkeiten dieses Modells

eine gute Bremsanlage von Nöten. Im ATX-Buggy tut hier eine zentral liegende Scheibenbremse ihren Dienst. Blockierende Reifen sind bei guter Einstellung keine Seltenheit, was aber nicht heißen soll, dass sich die Bremse nicht vorzüglich dosieren lässt. Einstellmöglichkeiten des Sturzes und der Vorspur passen das Modell an die Gewohnheiten des Fahrers an. Dies unterstützen dann noch verschiedene Bohrungen in den Querlenkern und Stoßdämpferbrücken, die es ermöglichen, die Stoßdämpfer in verschiedenen Positionen anzubringen. Fahrwerkstechnisch lässt das Modell keine Wünsche offen und ist so an vielerlei Strecken anpassbar.

### Fahrttest

Wo kann der ATX eigentlich bewegt werden? Sollte man nach einem Schotterweg,

einer Aschebahn, Asphalt oder etwa doch Gras suchen? Der ATX ist ein Allrounder, wie er im Buche steht. Seine sehr große Bodenfreiheit von 40 Millimetern, kombiniert mit sehr guten Öldruckdämpfern und einem sehr breiten Fahrwerk, machen fast jeden Untergrund befahrbar. Alle oben genannten Betätigungsfelder sind für den ATX geeignet. Allerdings sollte bei Schotterwegen auf die Größe der Steine geachtet werden. Loser Schotter ist perfekt. Das Hauptzahnrad ist zwar nicht direkt geschützt, doch während der gesamten Testphase entstanden keine Schäden beispielsweise durch kleine Steinchen im Hauptzahnrad.

Nachdem alle Schraubverbindungen überprüft waren, ging es nun erst einmal auf einen Asphaltplatz. 16-prozentiger Sidewinder-Sprit wurde in den 75 Kubikzentimeter großen Tank gefüllt und das Modell gestartet. Angenehm viel dabei auf, dass der Drehschieber-Vergaser schon sehr gut voreingestellt war. Das

Startverhalten des Motors ist unproblematisch, bewegt sich der Kolben im Zylinder doch schon nach kurzer Anreißphase von alleine. Nachdem dann die Einlaufphase absolviert war, ging es an die Feineinstellung des Motors. Drei Umdrehungen der Hauptdüsenadel und zirka eine Umdrehung der Leerlaufnadel sind hier, bei Temperaturen um 20 Grad Celsius, sehr empfehlenswert. Der Leerlaufspalt sollte etwa 1 bis 1,5 Millimeter geöffnet werden. Am Testmodell war diese Einstellung nach ungefähr drei Litern die Beste, der Motor konnte das Modell sehr gut beschleunigen und die Höchstgeschwindigkeit war exzellent.

Das Fahrverhalten ist sehr problemlos und auch Anfänger können den Krick-Buggy sehr gut beherrschen. Auf Grund seines breiten Fahrwerks sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, ohne dass sich das Modell überschlägt. Große Federwege tun dann noch ihr übriges. Ein bis eineinhalb Grad Vorspur an der Hinterachse und null



Das fahrfertige Chassis

### Sinnvolles Tuning:

Extremkühlkopf violett	Bestellnummer 617345
Bremsscheibe Metall	Bestellnummer 613238
Schaumstoff-Frontrammer	Bestellnummer 612310
Zweigang-Getriebe	Bestellnummer 618308



Die Reifen eignen sich sehr gut für den Fahrbetrieb auf Sand, Schotter oder Asphalt und die 40 Millimeter Bodenfreiheit versprechen Einsatzfreude auf jedem Boden

bis ein halbes Grad Vorspur an der Vorderachse stellen eine gute Fahrwerkeinstellung dar und gewährleisten einen guten Geradeauslauf. Das Einlenkverhalten ist sehr spontan und etwas nervös, doch so macht das Fahren wirklich Spaß. Sprünge werden weich abgefedert, und ein Überschlag konnte während der gesamten Testphase nicht provoziert werden. Bodenunebenheiten

bügeln die Öldruckstoßdämpfer sauber aus, wobei das Fahrverhalten teilweise etwas schwammig zu beschreiben wäre. Fahren, fahren, fahren – wer einmal mit diesem Modell angefangen hat, will so schnell nicht mehr aufhören. Die gesamte Testphase umfasste zirka fünf Liter Sprit, wobei der Verschleiß im Rahmen blieb, denn das Modell ist komplett kugelgelagert.

## Fazit

Das Krick-Modell „All Terrain Extreme“ bietet bei einem Preis von 309,- Euro eine exzellente Verarbeitung und Qualität. Die technische Grundausstattung und der unkomplizierte Einstieg machen dieses Fahrzeug interessant für anspruchsvolle Hobbyfahrer. Die Tuningpalette ist reichhaltig und das Zwei-Ganggetriebe sollte wohl das erste Tuning sein, an das der Besitzer dieses Modells denken sollte.

Martin Zink

**cars**  
& DETAILS

Ausgabe 6/2003

# car-check



**CEN All Terrain Extreme**  
**Fahrzeugklasse: Verbrenner-Offroad**  
**Maßstab: 1:10**  
**Empfohlener Verkaufspreis:**  
**309,- Euro**  
**Bezug: Fachhandel**

#### Serienmäßige Ausstattung:

- ▶ voll kugelgelagert
- ▶ Resonanzrohr
- ▶ Allradantrieb
- ▶ zentral liegende Brems Scheibe
- ▶ befüllte Öldruckdämpfer
- ▶ RC-Box

#### Benötigte Teile zur Komplettierung:

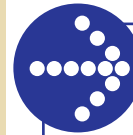
- ▶ Fernsteuerung mit zwei Servos
- ▶ Empfängerakku
- ▶ Glühkerzenstecker
- ▶ Treibstoff

#### Die wichtigsten Maße:

- |                      |        |
|----------------------|--------|
| ▶ Länge:             | 450 mm |
| ▶ Spur vorne:        | 320 mm |
| ▶ Spur hinten:       | 320 mm |
| ▶ Radstand:          | 270 mm |
| ▶ Reifendurchmesser: | 90 mm  |
| ▶ Bodenfreiheit:     | 40 mm  |

#### FAZIT

Durch seine unkomplizierte Handhabung ist der ATX ein Modell für alle Tage und zum „Immer-dabei-haben“.



## Click-Tipp

Weitere Informationen zum CEN ATX-Buggy finden Sie im Internet unter:  
[www.krick-modell.de](http://www.krick-modell.de)

Markt

Cars

Technik

Specials

Rubriken