



David trifft



Da hat Team Losi also einen neuen LST gebaut...! Natürlich interessiert es den geneigten Leser, was sich denn nun alle getan hat, unter der schicken neuen Karosserie. Vieles, können wir antworten! Der LST2 baut auf dem LST auf, verfügt aber über einige neue Teile, die die Leistung und Haltbarkeit verbessern sollen. Nicht, dass der LST das grundsätzlich nötig gehabt hätte, dennoch ist es gut zu wissen, dass es immer noch ein Stückchen besser geht.

Neben den Fahrwerk und einigen Antriebsteilen hat vor allem der Mach-Motor eine Überholung

erhalten, die sich in einem schicken goldfarbenen Kühlkopf, einem neuen Motorengehäuse nebst angepasstem Resonanzrohrpuff auch optisch niederschlägt.

Schaut man sich den LST genau an, fällt auf, dass das Basis-Design nicht geändert wurde. Das Multi-Deck-Chassis ist ebenso bestehen geblieben wie das Zweigang-Automatikgetriebe. Eines der interessantesten Features am "alten" LST war das zusätzliche Untersetzungsgetriebe, das eine höhere Untersetzung fürs Pullen und Bashen sowie eine niedrigere Untersetzung fürs Racing bereithielt. Diese mechanische Umschaltung

wurde beibehalten, was wir nur begrüßen können.

LOSI MIT PLATTEN...?

Schon immer war der LST bekannt für seine ungewöhnlichen Chassis-Seitenplatten, die sich sehr stark von dem abhoben, was bisher so auf dem Markt war. Die Teile aus Verbundkunststoff haben für den LST2 eine kleine Überarbeitung erfahren. Alle RC-Komponenten sitzen aber noch immer oben auf dem Hauptchassis und sind somit einfach und schnell zu erreichen. Die transparente RC-Box ist auch dem LST2 erhalten geblieben. Sie hat

sich bewährt, denn der Empfänger oder auch der Schalter sind einfach und unkompliziert binnen weniger Sekunden zu erreichen, was vor allem auch im Rennbetrieb ein großer Vorteil ist. Der Empfänger-Akkupack sitzt noch immer versteckt unter seiner eigenen Kunststoffabdeckung unter dem Chassis, die Zuleitungen jedoch sind auf dem Chassis geführt, sodass diese zum Laden leicht erreicht werden können. Der mit 1100mAh Kapazität ausgestattete Akku liegt serienmäßig bei, ebenso ein passendes Ladegerät. Weltweit kommt der LST2 mit einer einfachen Team-Losi-Sport-Fernsteuerung in den Handel. In



Zwei vom gleiches Schlag...! Diese alternative Überschrift hätte unser Test der beiden neuen Monster-Trucks aus dem Hause Team Losi ebenso tragen können, denn auch wenn sie sich in ihrer Größe mehr als deutlich unterscheiden, so haben der LST2 und der Mini-LST weit mehr Gemeinsamkeiten, als es auf der ersten Blick scheint. Widmen wir uns aber zunächst einmal den LST2.

auf Goliath

Deutschland jedoch, wird das Monster - wie sein Vorgänger - mit einer XS-6 Synthesiser-Anlage ausgeliefert, die gänzlich auf Quarze verzichtet und somit den Betrieb mit mehreren Modellen deutlich vereinfacht. Servoseitig werden vermutlich wie schon beim LST1 vier Graupner-JR-Exemplare zur Anwendung kommen. Warum vier? Ganz einfach: zwei für die Lenkung (mit einem Y-Kabel gekoppelt) und je eines für Gas/Bremse sowie das Umschalten von Vorwärts auf Rückwärts. Dieses Umschalten sollte man übrigens nur im Stand vornehmen und auch entgegen anders lautender

Meinungen soll der Truck stehen, nicht der Fahrer...! Ein entsprechender Warnaufkleber tut sein Übriges, um das klar zu stellen.

Da der LST2 eine Evolution des LST darstellt, wurden einige wichtige Teile einer Überarbeitung unterzogen und zudem diverse sinnvolle Tuningteile eingebaut, die die Haltbarkeit des Trucks in einigen Bereichen deutlich verbessern. So liegen dem Monster nun blau eloxierte Aluminiumgetriebegehäuse bei, die die originalen Plastikteile ersetzen und somit den Antriebsstrang weiter verstärken. Dieses machen auch die neuen und verstärkten

CV-Kardans und Radachsen. Die Originalteile konnten schon mal brechen und einem den Tag vermiesen. Das sollte mit den neuen Kardans ausgeschlossen sein. Auch können nun in den Radträgern zwei unterschiedlich große Kugellager eingesetzt werden, was das Spiel der Radachsen und die Lebensdauer der Lager verbessert. Die inneren Lager besitzen einen sehr großen Außen- wie Innendurchmesser, was dazu führt, dass die einzelnen Kugeln der Lager wiederum relativ klein sind. Hier sollte sich die Industrie vielleicht mal ein Vorbild beim großen Automobilbau nehmen und relativ

kleine Innendurchmesser mit großen Außendurchmessern kombinieren, um die Kugeln der Lager möglichst groß gestalten zu können. Nur so lässt sich nämlich dem Hauptproblem der Monster-Trucks, kollabierenden Kugellagern, begegnen. Vielleicht mal ein guter Denkanstoß für die ansonsten so innovative Branche.

Schon einmal bei den Radträgern angekommen fällt sogleich eine weitere Neuerung ins Blickfeld: die überarbeiteten Felgenmitnehmer. Die üblichen 14mm-Mitnehmer samt Befestigungsmutter wurden über Bord geworfen und gegen ein 20mm-System ähnlich dem der



TEST



Augenscheinlichste Änderungen: leichtere Räder (links) und neue Radträger samt größerer Lager und neuer Kardanwellen. Auch die Radmitnehmer wurden einer eingehenden Revision unterzogen



RACER TIPP

Der Luftfilter sollte regelmäßig, am besten alle 10 Tankfüllungen, gesäubert und danach geölt werden, um die Performance des Motors zu erhalten und ihn vor der Zerstörung durch eingesogenen Staub zu schützen. Zum Auswaschen eignet sich Spüli oder auch Kaltreiniger. Luftfilteröle in unterschiedlichen Ausführungen gibt es im Modellbaufachhandel.

1:8-Off-Road-Buggys getauscht. Vorbei sind die Zeiten der links- und rechtsgewindigen Radmuttern und Kardans. Außerdem bieten die neuen Mitnehmer eine deutlich größere Auflagefläche für die Felgen, sodass ein Brechen im Bereich der Mitnehmer nahezu ausgeschlossen sein dürfte. Doch leider gilt in diesem Bereich: kein Fortschritt ohne Rückschritt. Statt auf das mittlerweile bei HPI, Jammin oder Thunder Tiger gängige Mitnehmermaß von 17mm (wie bei den 1:8-Off-Roadern) oder das 24mm-Pro-Line-System zurück zu greifen, kocht Losi mit den 20mm-Mitnehmern sein eigenes Süppchen. Etwas unverständlich, dürfte man doch aus dem einstigen Street Weapon-Debakel (auch dort wurde nicht das gängige 14mm-Tourenwagen-System verwendet) gelernt haben. Ungeachtet dessen sind die neuen Reifen und Felgen der

„420er-Serie“ ein echter Fortschritt im Vergleich zu den alten LST-Rädern, den sie sind leichter und verhelfen dem LST2 zu einem rennmäßigeren Look. Außerdem versprechen die niedrigeren Seitenwände ein besseres Kurvenverhalten. Andererseits kann natürlich darunter etwas das Fahrverhalten in wirklich rauhem Gelände leiden, was aber durch das überdurchschnittlich gute Fahrwerk wieder ausgegügelt wird.

EIN AUFHÄNGER

Was die Aufhängung betrifft, so wurde auch hier einiges verbessert. Die Querlenker zum Beispiel. Sie wurden in Bezug auf die Haltbarkeit verbessert und sollten nun weniger anfällig für Brüche sein. Auch die schon angesprochenen Radträger mit ihren größeren Lagern sowie die neue Reifen/Felgen-Kombination sollte ihr Übriges zur Steigerung der Haltbarkeit sein. Damit hier kein falsches Bild aufkommt: der alte LST war weder schwach noch gebrechlich, er konnte nur halt in Extremsituationen nicht ganz die Unverwüstlichkeit eines Savage an den Tag legen, was mit den neuen Teilen aber nun der Vergangenheit angehören sollte.

Die riesigen Stoßdämpfer, in



LAD' MICH AUF...!

Der Team Losi LST ist ein RTR-Modell, erfordert aber wie viele andere seiner Art eben doch noch ein paar zusätzliche Komponenten, um wirklich fahrbereit zu sein. Dazu gehört zum einen Treibstoff samt Flasche sowie einige elektrische Komponenten. Wichtig bei denen ist zum einen ein vielseitiges Ladegerät, das nicht nur den Glühkerzenheizer, sondern auch den Empfängerakku sowie den Senderakku lädt. Nicht vergessen werden darf auch der 7,2V-Akku im Handstarter. Der Graupner Ultramat 10 ist hier ein äußerst empfehlenswertes Gerät, da es die unterschiedlichen Akkugrößen bedienen kann und mit knapp 70 Euro recht preisgünstig ist. Akkutechnisch setzten wir auf acht Graupner-Hochleistungs-Mignonzellen (SANYO Mignon 2500 mAh AA, Best.-Nr. 98849) für den Sender und einen 7,2V-Racing Pack (GM Sportpack 7,2V/3000 mAh, Best.-Nr. 98899) für den Handstarter. Sprittechnisch setzten wir auf den Graupner/GM-Racing Titan RS25 mit einem Nitrogehalt von 25 Prozent, der gut mit dem Mach 427 harmoniert.



Fachkreisen auch schon mal Moped-Dämpfer genannt, sind beibehalten worden. Allerdings nicht, ohne auch sie noch weiter zu verbessern. Sie verfügen nun über Außengewinde mit passender Rändelmutter, um die Bodelfreiheit stufenlos anpassen zu können. Die Gehäusekappe besteht aus Kunststoff, kann aber nach Bedarf auch gegen die Aluminiumausführung aus dem TL-Tuningteil-Programm ausgetauscht werden.

der vorher durch die vier AA-Zellen belegt war. Ein Flip-Flop-Tankdeckel ist dabei ebenso vorhanden wie ein zusätzlicher Spritfilter aus blau eloxiertem Aluminium, der sicherstellt, dass kein Dreck in den Motor gerät.

Der Mach 26-Motor wurde durch den Mach 427 ersetzt, der zwar über den gleichen Hubraum verfügt, nun aber eine gold-orangefarbenen Kühlkopf und ein schwarzes Kurbelwellengehäuse besitzt. Gestartet wird der Motor über einen elektrischen Handstarter, der nur noch mit einem (separat zu erstehenden) 7,2V-Racingpack versehen werden muss. Dafür liegt aber ein betriebsbereiter Glühkerzenheizer bei.

Der Vergaser des Mach-

AUFGETANKT

Direkt hinter dem Mach 427-Motor befindet sich der große 220ml-Sprittank, der nun deutlich größer geworden ist. Es handelt sich um das Tuningteil aus dem TL-Sortiment, das zusätzlich den Raum einnimmt,



“Schon einmal bei den Radträgern angekommen fällt sogleich eine weitere Neuerung ins Blickfeld: die überarbeiteten Felgenmitnehmer.”

Triebwerkes ist mit zwei Nadeln bestückt, was die Einstellung des Big-Block nicht zu einem unlösbaren Problem machen sollte. Außerdem liegt dem LST2 eine, wie bei Team Losi zu erwarten, sehr gute Bedienungsanleitung bei, die keine Fragen offen lässt. Mit Hilfe dieser lässt sich auch der verstellteste Motor wieder zum Laufen bringen.

Die Abgase entweichen durch Team Losis eigenen Sport HT-Resorohrauspuff, der in attraktivem Schwarz gehalten ist. Der Auslass zeigt nach unten, weshalb das Innere der Karosserie vor übermäßiger Verölung geschützt sein sollte.

Ebenso wie der Treibstoff wird die Luft gefiltert, die in den Motor

WAS HABEN WIR VERWENDET?

Modell: Team Losi LST2
Senderakkus: SANYO Mignon 2500 mAh AA
Sprit: GM Racing RS-25
Handstarter-Batterie: GM Sportpack 72V/3000 mAh
Ladegerät: Graupner Ultramat 10
Motorenpflege: Power Glow After-Run

GESCHÜTZTE ZÄHNE

Ein bekannter Reifenhersteller warb einmal mit dem Slogan: “Power is nothing without control”, also Kraft ist nichts ohne Kontrolle. Aus diesem Grund ist auch eine Rutschkupplung Bestandteil des komplexen Antriebsstranges des LST2. Ein korrekt eingestellter Slipper sorgt nicht nur für einen optimierten Vortrieb, er schützt darüber hinaus auch alle Getriebekomponenten vor zerstörerischen Lastspitzen, wie sie beim Beschleunigen aus dem Stand oder bei der Landung nach Sprüngen vorkommen können. Die Einstellung hängt stark vom befahrenen Untergrund oder den verwendeten Reifen ab und sollte deshalb regelmäßig kontrolliert und angepasst werden. Da die Wirkungsweise des Slippers auch von der korrekten Einstellung und Funktion des Kupplung abhängt, sollte bei Unklarheiten oder Problemen stets der Fachhändler oder ein erfahrenerer Vereinskollege befragt werden.

Team Losi hat zum weiteren Schutz der Zahnräder auch die Abdeckung des Primärantriebes verbessert, um dem Schmutz noch weniger Gelegenheit bieten zu können, in das Getriebe einzudringen. Trotzdem ist die Mutter zur Einstellung der Slipperwirkung schnell und einfach zu erreichen.



Das Innenleben der zweistufigen Getriebebox: Schon der LST1 war mit dieser hervorragend funktionierenden Einheit versehen



Der neue zweiteilige Lexan-Schutz für das Zweigang-Getriebe lässt praktisch keinen Schmutz mehr an dieser Stelle eindringen



TEST

IM TEST

Nach dem üblichen Einlauf-Prozedere, das wir hier nicht zum 1000sten Mal wiederkauen wollen, gingen wir mit dem LST2 zunächst auf unsere redaktionseigene Teststrecke: die Wiese hinter dem Haus. Hier fiel gleich das etwas andere, sprich direktere Fahrverhalten im Vergleich zum Vorgänger auf. Zurückzuführen ist dies vor allem auf die geänderten Fahrwerkskomponenten und die neue Reifen/Felgenkombination. Der LST2 fährt eine Idee zackiger und gibt dem Fahrer ein besseres Feedback.

Was uns wunderte: der LST2 wirkt beim Fahren schneller als sein Vorgänger...! Dies liegt wohl an der neuen und rennorientierten Karosserie und den leichteren Rädern, denn der Motor ist ja praktisch unverändert. Der alte LST-Body wirkte schon bei seinem Erscheinen nicht wirklich State of the Art und immer etwas altbacken.

Wenn es wirklich hart zur Sache geht und mit dem Truck aufs Schärfste "gebast" werden soll, haben sich die 420er-Reifen bewährt. Wir vermuteten zunächst, dass die Hardcore-Off-Road-Eigenschaften durch die geringere Flankenhöhe etwas verlieren würden, das Fahrwerk ist jedoch so gut und fängt alle Stöße so gut ab, dass dies, wenn überhaupt, nur den absoluten Profis auffallen würde. Wir waren jedenfalls absolut begeistert und konnten gar nicht mehr aufhören, den LST2 durch's Gelände zu scheuchen. Hier macht sich auch die manuelle Umschaltung der Untersetzung hervorragend. Um sie zu aktivieren muss zwar immer noch die Karosserie abgenommen werden, die kürzere Gesamtuntersetzung ist aber gerade bei kraftraubenden Fahrten durchs Unterholz, beim Bierkisten-Pulling auf Events oder beim Bewältigen eines Geschicklichkeitsparcours von essentieller Bedeutung und eine echte Hilfe. Geht es dann aber auf die Rennstrecke, mutiert der LST2 mit seiner längeren Untersetzung zu einem echten Speed-Monster und kann mit seinem präzisen Handling punkten. Laut Team Losi-Homepage sollen die 420er-Felgen auch die meisten 40er-Serie-Reifen aufnehmen können, weshalb sich zum Racen die 40er Pro-Line Bow Tie Reifen geradezu anbieten. Dank der stabilen Felgen und der großen Mitnehmer sollten ausgerissene Felgen im Bereich der Mitnehmer der Vergangenheit an gehören.

Auch wenn der LST2 schon alles Essentials zum Racen und Basher mitbringt: Wer sein Monster noch weiter aufpimpen möchte, dem empfehlen wir einen Blick in unsere Rubrik Monster Racer in der RACER-Ausgabe November 2005. Hier haben wir viele nützliche Tuningteile für den "alten" LST vorgestellt, die natürlich zum größten Teil auch am LST2 Verwendung finden können.

gelangt. Der zweilagige Luftfilter ist bereits installiert und die innere Lage mit Luftfilteröl versehen. Er sollte regelmäßig kontrolliert und gegebenenfalls gereinigt werden, um den Motor optimal schützen zu können. (Siehe auch RACER November 2005)

DIE QUAL DER WAHL

Der LST2 verfügt über eine neue Karosserie, die sich zum einen recht stark vom Vorgänger und zum anderen auch von den weiteren auf dem Markt erhältlichen unterscheidet. Das alte, etwas schachtelige Design, ist einem frischeren rundlichen Aussehen gewichen, wobei der LST2 nun durch die Größe des Deckels noch bulliger erscheint. Lieferbar sind zwei unterschiedliche Farben im derzeit so

beliebten Flammen-Look – Rot und Grau. Im Set enthalten ist ein kleiner Flügel zum Ankleben, der aber auf jeden Fall noch zusätzlich durch ein paar Schrauben und Muttern gesichert werden sollte, um immun gegen Überschläge oder Crashes zu sein. ❌



TUNING – ORIGINAL TEAM LOSI

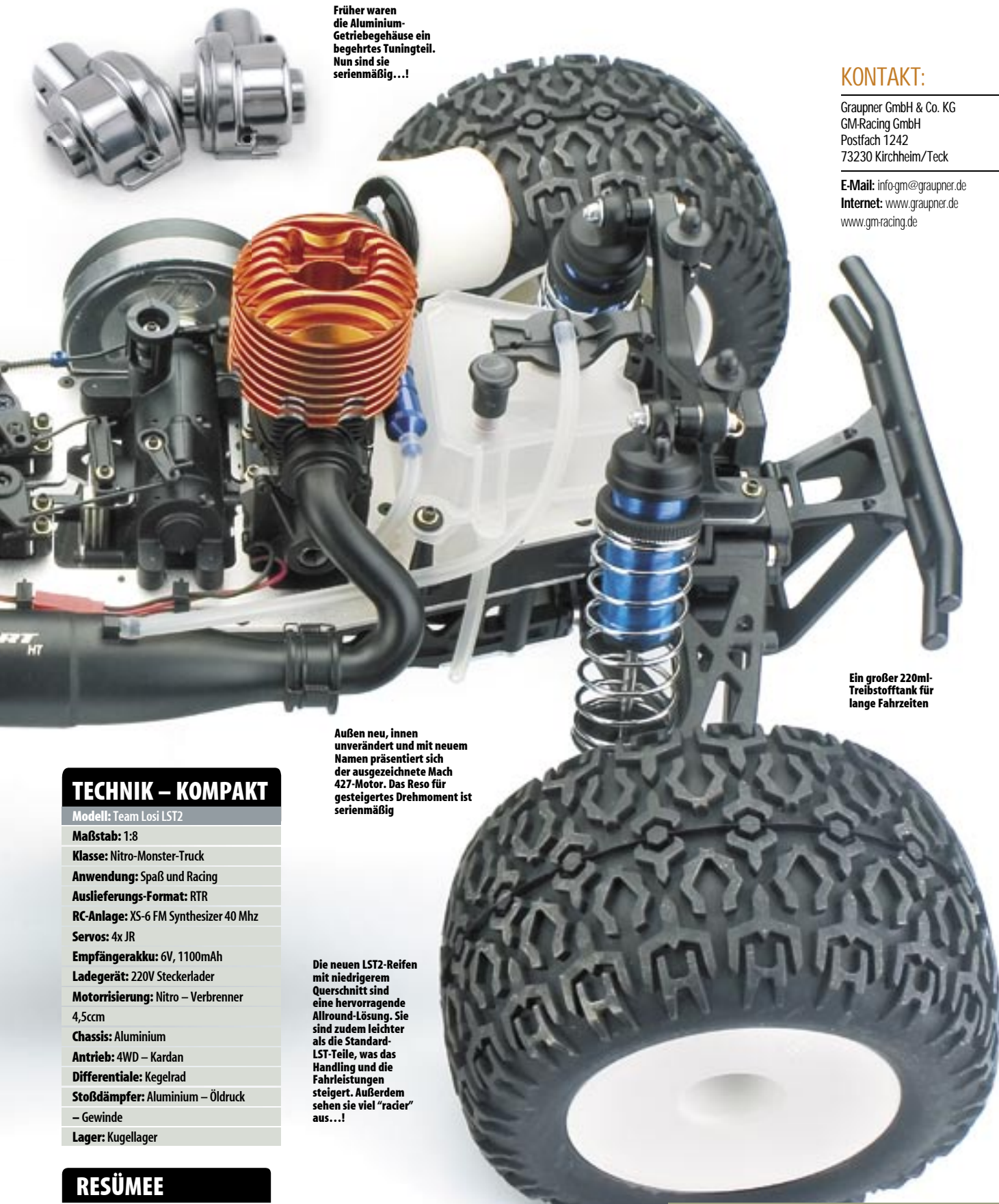
- Stabilisatoren
- Alternative Untersetzungen
- Tuning-Federn
- Titanium Nitride-Kolbenstangen
- Gehärtete Chassis-Platten
- Aluminium-Dämpferkappen
- Titanium Nitride-Schwingeinstifte

Früher waren die Aluminium-Getriebegehäuse ein begehrtes Tuningteil. Nun sind sie serienmäßig...!

KONTAKT:

Graupner GmbH & Co. KG
GM-Racing GmbH
Postfach 1242
73230 Kirchheim/Teck

E-Mail: info-gm@graupner.de
Internet: www.graupner.de
www.gm-racing.de



Ein großer 220ml-Treibstofftank für lange Fahrzeiten

Außen neu, innen unverändert und mit neuem Namen präsentiert sich der ausgezeichnete Mach 427-Motor. Das Reso für gesteigertes Drehmoment ist serienmäßig

Die neuen LST2-Reifen mit niedrigerem Querschnitt sind eine hervorragende Allround-Lösung. Sie sind zudem leichter als die Standard-LST-Teile, was das Handling und die Fahrleistungen steigert. Außerdem sehen sie viel "racier" aus...!

TECHNIK – KOMPAKT

Modell: Team Losi LST2

Maßstab: 1:8

Klasse: Nitro-Monster-Truck

Anwendung: Spaß und Racing

Auslieferungs-Format: RTR

RC-Anlage: XS-6 FM Synthesizer 40 Mhz

Servos: 4x JR

Empfängerakku: 6V, 1100mAh

Ladegerät: 220V Steckerlader

Motorisierung: Nitro – Verbrenner
4,5ccm

Chassis: Aluminium

Antrieb: 4WD – Kardan

Differentiale: Kegelrad

Stoßdämpfer: Aluminium – Öldruck
– Gewinde

Lager: Kugellager

RESÜMEE

DER LST2 IST IN ALLEN BELANGEN EINE WEITERENTWICKLUNG SEINES BEKANNTEN VORGÄNGERS, WAS SICH AUCH IM PREIS NIEDERSCHLÄGT, DENN ER IST 50 EURO TEURER GEWORDEN. DAS IST ABER ANGESICHTS DER MEHRAUSSTATTUNG ABSOLUT TRAGBAR, WENN MAN SICH EINMAL VOR AUGEN FÜHRT, WELCHE TUNINGTEILE NUN IM LIEFERUMFANG ENTHALTEN SIND. DIE KRITIKPUNKTE DER ERSTEN LST-GENERATION HAT LOSI SICH ZU HERZEN GENOMMEN UND GERADE DIESE BEREICHE DEUTLICH VERBESSERT. DER MOTOR IST NACH WIE VOR EIN MUSTERBEISPIEL AN ZUVERLÄSSIGKEIT UND ZEIGT, DASS ES NICHT IMMER NOCH MEHR SEIN MUSS. ALS ALLROUNDER IST DER LST2 EIN NAHEZU UNSCHLAGBARES PAKET!

BLITZURTEIL

⊕ SIEHT GUT AUS

ES IST IMMER NOCH EIN LST

DIE KRITIKPUNKTE DES VORGÄNGERS WURDEN VERBESSERT

⊖ LOSI KOCHT IN SACHEN RADMITNEHMER MAL WIEDER SEIN EIGENES SÜPPCHEN

RACER URTEIL ★★★★★



Wenn man es nicht besser wüsste, könnte man den 1:18er-Elektro-LST für den großen Bruder im Maßstab 1:8 halten

Lust Steigernder Truck

Team Losi Nitro-Monster-Truck LST war ein echter Durchbruch in der Truckwelt und wurde nicht umsonst von einem amerikanischen RC-Car-Magazin zum Truck des Jahres 2005 gekürt. 2005 war dann auch das Geburtsjahr des Mini-LST, dem "zu heiß gewaschenen" Bruder des LST..!



"Winzige" 1:18-Monster sind gerade schwer in Mode, weshalb fast jeder Hersteller mindestens ein Exemplar in seinem Lieferprogramm hat. Die kleinen Trucks brauchen nur wenig Platz zum Fahren, was geradezu dazu anregt, sich einen kleinen Monster-Truck-Parcours hinter dem Haus anzulegen. Und wie das nun einmal so ist, in der RC-Car-Welt, lassen sich die Micro-Monster

mit Hilfe der unterschiedlichsten Tuningteile auch hervorragend aufmotzen, wie diverse Foren beweisen. Auf der Popularitätswelle des LST und LST2 schwimmend, kommt deshalb nun auch von Team Losi ein Monster, das seine Klassenkameraden (wie sein großer Bruder) richtig klein aussehen lässt. Und das Beste: alles, was man zum Spaß haben machen muss, ist die Akkus zu laden.

BETLEKTÜRE

Dem Truck liegt eine hervorragende Bedienungsanleitung bei, die alle wichtigen Punkte, vom Laden des Akkus bis zum Warten des Monsters, aufführt. Sie beinhaltet auch das Abstimmen des Fahrzeuges und die Einstellung des Fahrtreglers. Ganz egal wieviel Erfahrung man mit RC-Cars hat, dem Lesen der Anleitung sollten immer mehr als ein paar Minuten gegönnt werden.

EINGEHENDE UNTERSUCHUNG

Das Chassis des Mini-LST ist eine Aluminium-Doppeldeck-Konstruktion, die mit Kunststoffseitenteilen verstärkt wird. In der Mitte finden sich zwei Elektromotoren der 370er-Größe, die ihre Kraft über eine Slipperkupplung auf das Mittelgetriebe und von dort aus über Knochen an das vordere und hintere Kegelrad-Differential übertragen. Ein paar grobstollige

**“Auf den
ersten und
zweiten Blick
ein zu heiß
gewaschener
1:8-LST...”**



Reifen mit schicken Chromfelgen komplettieren den Antriebsstrang. Zum Truck gehören dann auch noch vier großzügig dimensionierte Öldruckstoßdämpfer, die auch gut an einem 1:10er Stadium-Truck zu Hause sein könnten.

ELEKTRISCHES

Der elektronische Fahrtregler ist bereits fahrfertig eingestellt und verfügt über die klassenüblichen



IM TEST

Nachdem der Fahrakku nach gut dreistündiger Ladung endlich voll war, drehten wir zunächst einige obligatorische Runden in der Redaktion, da das Wetter nicht gerade einladend war, wir aber trotzdem fahren wollten. Alle waren sofort vom agilen Fahr- und vor allem Lenkverhalten begeistert. Der Regler ist feinfühlig und die Bremse standfest, weshalb auch trotz beengter Räumlichkeiten weder Truck noch Möbel ernsthaft beschädigt wurden. Auch klarte das Wetter langsam auf und es war an der Zeit, den Mini-LST an sein neues Terrain zu gewöhnen.

Der Test fand auf einem Gelände statt, das ansonsten vor allem von Truck- und Militärmodellbauern genutzt wird. Etwas ungewöhnlich für ein RC-Car vielleicht, die geringen Abmessungen des Mini-LST haben uns jedoch dazu angeregt. Außerdem konnten wir hier die Bashing- und Trial-Eigenschaften einmal so richtig austesten. Wir gingen die Sache zunächst jedoch recht langsam an und begannen mit einigen Kraxelübungen. Die wurden leider durch eine zu lockere DifferentialEinstellung etwas getrübt, aber nachdem wir die Diffs mit etwas zähem Fett gesperrt hatten, wurde der Vortrieb deutlich verbessert. Die Kurveneigenschaften litten darunter nicht, bietet die Anlenkung über zwei Servos doch genug Potenzial auch unter diesen Bedingungen einwandfrei zu

funktionieren und einen erstaunlich kleinen Wendekreis zu generieren. Die beiden 370er-Motoren haben mit dem relativ geringen Gewicht des Autos kein Problem und überzeugen zudem mit jeder Menge Drehmoment.

Nach dem Trialen war das Bashing an der Reihe. Auch hier zeigte sich der Mini-LST von seiner besten Seite. Die Gewichtsverteilung ist optimal und harmonisiert gut mit der Fahrwerksabstimmung, denn der Mini-Truck landete fast immer auf allen Vieren – so macht das "Minimonstern" Spaß...!

Auch das Herumwildern in lockerem Untergrund ist kein Problem für den Mini-LST. Dank der beiden Antriebsmotoren beschleunigt der Truck wie von der sprichwörtlichen Tarantel gestochen und selbst einige Dripteinlagen sind – wie bei seinem großen Bruder – locker drin. Auf griffigem Untergrund wären Stabilisatoren eine lohnende Investition, da die Seitenneigung recht groß werden kann und die Stabis das Fahrverhalten noch weiter verbessern würden.

Das Erstaunlichste am Mini-LST sind aber die Fahrzeiten. Abhängig von Untergrund und Fahrstil sind 20 Minuten mit dem Standard-Pack locker drin. Wer sich einen zweiten Akku oder ein Schnelladegerät zulegt, der kann also praktisch ununterbrochen fahren. Allerdings sollte den Motoren dann eine kleine Pause zum Abkühlen gegeben werden...!



RACER TIPP

Auch wenn viele "Experten" es für unnötig halten: während die Akkus laden, sollte man sich die Bedienungsanleitung durchlesen, um sich mit dem Fahrzeug vertraut zu machen. Ein Kabelbinder an den Kugelpfannen verhindert ein Abspringen vom Kugelkopf. Die Differentiale sollten mit ein wenig Fett gesperrt werden, um die Traktion und den Vortrieb zu erhöhen

Vorwärts, Rückwärts und Brems-Funktionen. Für den Rückwärtsgang gibt es eine Sicherheitsschaltung, sodass nicht aus voller Fahrt die Richtung gewechselt werden kann, was vor allem das Getriebe vor Überlastung schützt. Man kann so zwar keine Wheelies provozieren, was aber wohl zu verschmerzen und auf Grund des Mitteldiffs auch gar nicht möglich ist. Gut geschützt unter dem Regler und dem Empfänger sitzt der Fahrakku mit 7,2V und 1100mAh Kapazität. Das Herausnehmen ist aber nur eine Sache

von wenigen Sekunden, da lediglich drei Karosserieklemmen entfernt werden müssen.

Zwei kleine Servos sind für die Übertragung der Lenkreaktionen zuständig. Sie verfügen über ebenso kleine aber wirkungsvolle Servosaver und sind über eine Platte miteinander verbunden, um eine harmonische Wirkungsweise sicher zu stellen. Die Lenkung ist also recht ähnlich zu der des großen LST, was für ihre Robustheit und Zuverlässigkeit spricht. Auch die Art und Weise wie der Mini-LST lenkt, ist mehr als beeindruckend. Jeder, der den Mini-LST gefahren hat, war

begeistert von den hervorragenden Lenkeigenschaften und dem verhältnismäßig kleinen Wendekreis.

Wer den Mini-LST zum erstem Mal zu Gesicht bekommt, dem fallen gleich die dem großen LST1 nachgebildeten Reifen auf, die auf hübsche Chromfelgen gezogen sind. Diese sind leider ein kleiner Schwachpunkt des Trucks. Bei wirklich fordernder Fahrweise, und diese haben wir während des Test an den Tag gelegt, brechen leider die Felgen relativ schnell. Wer etwas vorsichtiger zu Werke geht, der wird keinerlei Probleme haben, aber wer fährt schon vorsichtig mit einem Truck, der wie ein LST aussieht...?

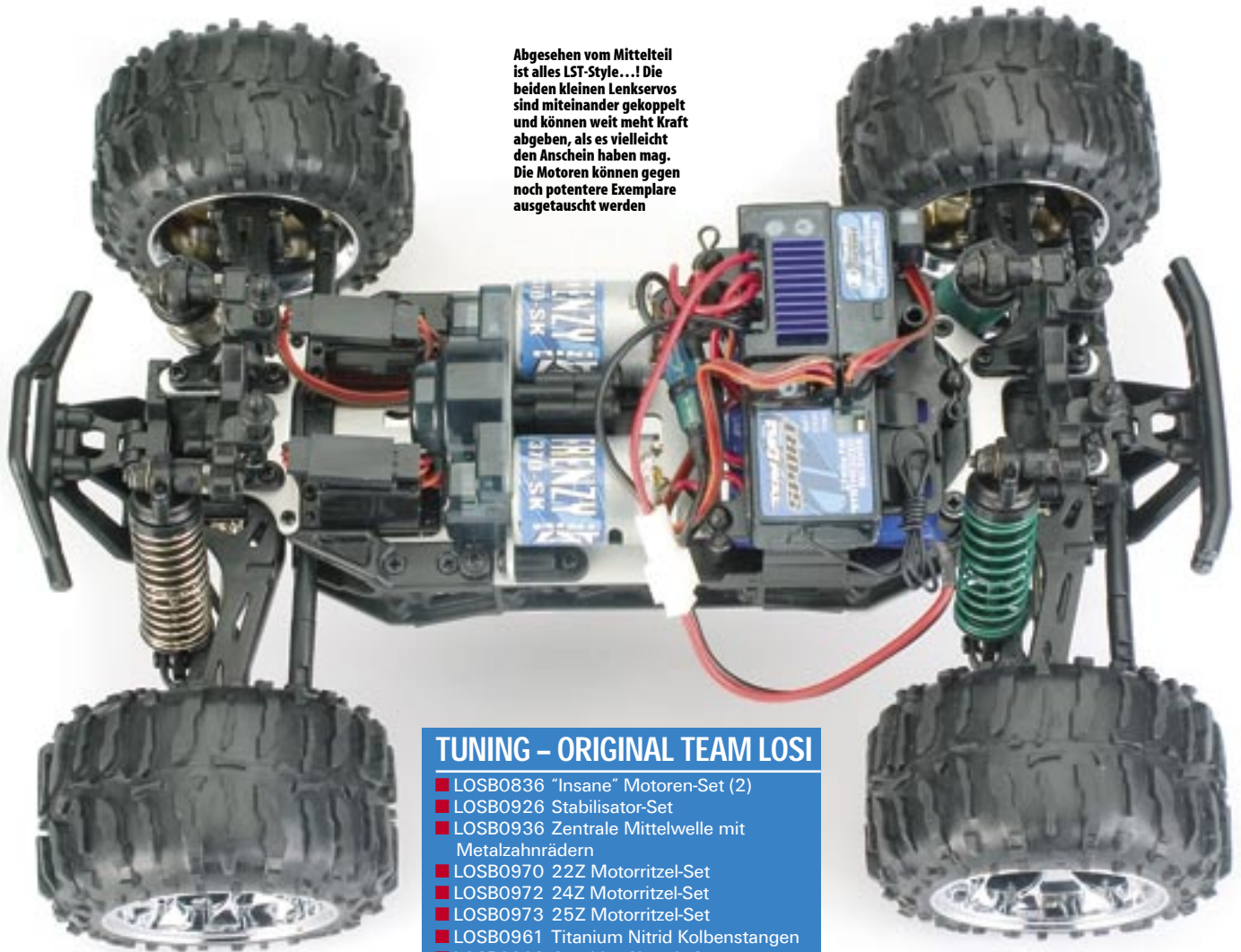
QUARZLOS GLÜCKLICH

Die beiliegende 27Mhz Synthesizer-Anlage ist eine der besten, die in diesem Preissegment zu haben ist. Sie sieht nicht nur recht gut aus und ist bequem Hand zu haben, sie besitzt darüber hinaus eine Synthesizer-Funktion, was das Zukaufen von Quarzen überflüssig macht, denn sechs unterschiedliche Frequenzen sind quasi eingebaut und abrufbereit. Ein simpler Knopfdruck am Sender ändert die Frequenz, auf der gefahren wird. Klar muss auch noch am Empfänger hantiert werden, das ist jedoch nichts im Vergleich zu der Fummelei, die man mitunter mit Quarzen hat.



Der Graupner „Ultramat 10“ fand auch beim Mini-LST Verwendung. Der serienmäßige Steckerlader ist perfekt für die ersten Fahrtage, aber schon bald gelüftet es den „gierigen“ Monster-Fahrer nach kürzeren Ladezeiten...





Abgesehen vom Mittelteil ist alles LST-Style...! Die beiden kleinen Lenkservos sind miteinander gekoppelt und können weit mehr Kraft abgeben, als es vielleicht den Anschein haben mag. Die Motoren können gegen noch potentere Exemplare ausgetauscht werden

TUNING – ORIGINAL TEAM LOSI

- LOSB0836 "Insane" Motoren-Set (2)
- LOSB0926 Stabilisator-Set
- LOSB0936 Zentrale Mittelwelle mit Metalzahnradern
- LOSB0970 22Z Motorritzel-Set
- LOSB0972 24Z Motorritzel-Set
- LOSB0973 25Z Motorritzel-Set
- LOSB0961 Titanium Nitrid Kolbenstangen
- LOSB0903 Graphite Chassis-Set

“Die beiliegende 27Mhz Synthesizer-Anlage ist eine der besten, die in diesem Preissegment zu haben ist.”

Von der Aufbewahrungsproblematik mal ganz abgesehen.

AUFGERÜSTET

Ein großer Bereich des Monster-Trucking gehört dem Tunen und Veredeln. Und auch wenn der Mini-LST gerade erst auf den Markt kommt, so gibt es bereits eine nicht unerhebliche Anzahl von Tuningteilen. Team Losi selbst bietet unter anderem alternative Motoren an, die nicht nur die Leistung erhöhen, sondern auch aufschraubbar sind, um sie zum Beispiel zu warten oder zu reinigen. Zusätzlich gibt es natürlich



Nach dem Abnehmen von nur drei Karosseriedipsen hat man Zugang zum Fahrakku

noch die üblichen "Spielereien" wie Graphit- und Aluminiumteile zur weiteren Verbesserung der Optik und Performance. Eine einfache Suche im Internet zeigt, dass es schon LiPo-

und brushless-gepowerte Mini-LSTs gibt, die laut Aussage der Besitzer Geschwindigkeiten von über 60 km/h erreichen sollen. Dem Spieltrieb sind also keine Grenzen gesetzt. 🇩🇪

KONTAKT:

Graupner GmbH & Co. KG
GM-Racing GmbH
Postfach 1242
73230 Kirchheim/Teck

E-Mail: info-gm@graupner.de
Internet: www.graupner.de
www.gm-racing.de

TECHNIK – KOMPAKT

Modell: Team Losi Mini-LST
Maßstab: 1:18
Klasse: Off-Road Mini-Monster-Truck
Anwendung: Spaß
Auslieferungs-Format: RTR
RC-Anlage: Team Losi Sport 27MHz FM Synthesizer
Servos: Team Losi Sport
Speedo: Team Losi Sport Fahrtregler
Motors: Team Losi Sport 370-SK Frenzy
Battery: Team Losi Sport 1100mAh NiMH
Motorisierung: Elektro 370er Größe

TECHNIK – DATEN

LÄNGE: 217MM
BREITE: 209MM
HÖHE: 115MM
RADSTAND: 185MM
GEWICHT: 1000G

RESÜMEE

DER MINI-LST IST EINE ECHTE SPASSMASCHINE, DIE EINSTEIGER WIE EXPERTEN GLEICHERMASSEN BEGEISTERN DÜRFTE. HERAUSRAGEND IST DIE QUARZLOSE RC-ANLAGE, DIE DEN ZUKAUF VON ANDERE QUARZEN UNNÖTIG MACHT, WENN IN DER GRUPPE MIT MEHRERN FAHRERN "GEMONSTERT" WERDEN SOLL. IM VERGLEICH ZU DER MASSE DER 1:18ER-MONSTER- UND STADIUM-TRUCKS IST DER MINI-LST EIN ECHTES "MONSTER" SEINES MASSTABES.

BLITZURTEIL

⊕ ZU HEISS GEWASCHENER NITRO LST MIT ALLEN VORTEILEN DER KONSTRUKTION
SYNTHESIZER-RC-ANLAGE
HERVORRAGENDES HANDLING IN ALLEN LEBENSLAGEN
⊖ SCHWACHE KUGELPFANNEN
SCHWACHE FELGEN

RACER URTEIL ★★★★★