



# Die schnelle Welle rollt –

**Test**

## PB 37 Sizzler

### Der Baukasten

Bei der ersten Prüfung hält der Inhalt durchaus kritischen Blicken stand. Die Teile sind nach Baugruppen geordnet verpackt und beschriftet. Die Bauanleitung, einstweilen leider nur in Englisch, scheint übersichtlich und gut bebildert, und die Teile selbst sind sauber gefräst und aus gutem Material. Außerdem ist das Fahrzeug keine „kaum gefederte Platte“ mit Rädern zur Aufnahme der Fernsteuerung, sondern ein richtiges Auto. Um genau zu sein, ein Rundstreckenrenner im Maßstab 1:10 mit Einzelradaufhängung vorne und einer frei pendelnden Starrachse hinten. Und gerade diese Hinterachsaufhängung ist ein technischer Leckerbissen.

### Der Zusammenbau

Nach der Empfehlung, zuerst einmal die Reifen aufzukleben, damit man den lästigen Teil des Zusammenbaus hinter sich hat,

*Kaum wird es ein bißchen wärmer, zieht es die echten Rennsportler schon wieder aus der Halle hinaus auf die Piste. Naja, ganz so ist es ja auch wieder nicht, aber wenn man die Gelegenheit hat, einen neuen Boliden in angemessener Umgebung zu testen, ohne gleich die Polarausrüstung anziehen zu müssen, ist das ja nicht unangenehm. Aber fangen wir beim Anfang an. Vor knapp einer Woche hat die österreichische Generalvertretung bei mir angerufen und mir mitgeteilt, daß der neue PB-Elektrorenner schon eingetroffen sei. Ich zische also zur Firma Zetstar und erlebe dort die erste Überraschung. Ganz unenglisch liegt eine Schachtel mit hübschem buntem Foto und einer kurzen Beschreibung des Fahrzeugs vor mir auf dem Tisch. Mein erster Gedanke ist: Wenn der Inhalt der Schachtel hält, was das Foto verspricht, wird das ein tolles Ding.*

kann man sich dem Bau der hinteren Aufhängung zuwenden. Spätestens hier sollte man den Hinweis auf Ruhe und Platz zum Bauen beherzigen. Im er-

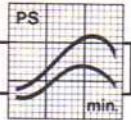
sten Beutel finden sich nämlich vier sauber gefräste Aluteile, drei schwarze Chassisplatten und rund ein Dutzend Kugelköpfe und Kugelpfannen mit den not-



Die Karosserie erinnert an frühere Zeiten: der Elfin

wendigen Schrauben und Muttern. Hat man aber erst einmal die Teile identifiziert – was anhand der Fotos wirklich einfach ist – ist innerhalb kürzester Zeit das hintere Subchassis (Motorträger mit höhenverstellbaren Hinterachslagern) und die eigentliche Chassisplatte vormontiert. Danach werden aus je zwei Kugelpfannen und einer Schraube mit Links-/Rechtsgewinde vier Schubstreben angefertigt. Damit verbindet man das Subchassis mit den Trägern am Hauptchassis. Sollten die Kugelgelenke zu schwergängig sein, kann das durch Quetschen mit einer Flachzange leicht behoben werden. Ein Panhardstab verhindert die Querbewegung des Subchassis und ein Stoßdämpfer mit konstantem Volumen, die nächste Baustufe, federt das Subchassis noch ab. Damit ist die hintere Aufhängung schon komplett, die Beschreibung klingt schwieriger, als der Bau letztendlich ist. Und wenn man keinen gravierenden Fehler gemacht hat, hat man damit eine in Querrichtung sehr freie, in Längsrichtung gut gedämpfte Hinterachse.

Im nächsten Bauabschnitt wird das Kugeldifferential à la Schumacher zusammengebaut. Das



### Auf einen Blick

#### Technische Daten

Fahrzeug:	PB37 Sizzler
Länge o. Karosserie	345 mm
Radstand	276 mm
Breite des Chassis	180 mm
Breite vorne	230 mm
Breite hinten	243 mm
Reifendimension	
vorne	30 × 63 mm
hinten	50 × 67 mm
Bodenfreiheit	5 mm
	(einstellbar)
Gewichtsverteilung	40/60
Vorderachse	
Nachlaufwinkel	3 °
	(einstellbar)
Nachlauf	1,5 mm
Lenkrollradius	4 mm
Sturz	0 °

#### Konstruktionsbeschreibung

Vorderachsaufhängung: einzeln gefederte Achsschenkel  
 Achsschenkel: Kunststoff, mit 1,5 mm Nachlauf  
 Chassis: schwarzes 2lagiges Composite-Chassis  
 Hinterachsaufhängung: 5-Punktaufhängung, De-Dion-Achse mit Panhardstab, ein Stoßdämpfer  
 Hinterachse: durchgehende Kohlefaserachse, kugelgelagert  
 Getriebe: einstufig, Tufnol/Stahl gefräst, 48 dp  
 Differential: Kugeldifferential

#### Ausrüstung des Testmodells

Fernsteuerung: Multiplex EX-9  
 Fahrtregler: PB MosFET  
 Motor: Parma Yokomo Sprint  
 Akku: Sanyo SaddlePack 7,2 V/1700 mAh  
 Karosserie: PB Elfin/Lexan  
 Gewicht: 1295 g

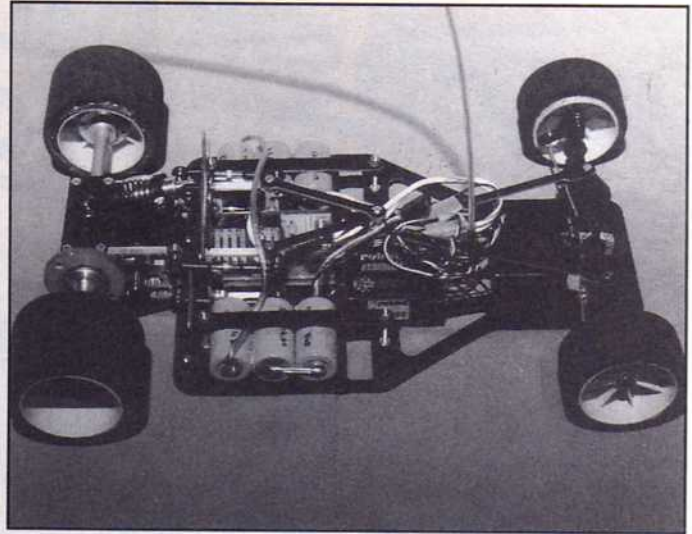
beliebige Zahnrad ist aus Tufnol gefräst und hat 80 Zähne mit Modul 48 dp. Auffällig daran ist eigentlich nur der lange rechte Adapter, aber wenn man sich die sehr zentrale Motorposition anschaut, wird sofort klar, warum das so sein muß. Der Adapter ist nicht kugelgelagert, aber durch den geringen Flächendruck der langen Bohrung ausreichend leichtgängig.

Die Vorderachse folgt als nächster Bauabschnitt. Ältere Semester wie mich erinnert sie stark an die Vorderachse des Demon MF-83, nur der Kohlefaserstab mit den beiden Lenkachsen ist natürlich breiter. Die Einzelradfederung ist „amerikanisch“, also mit kleinen Schraubenfedern über dem Achsschenkel. Im Vergleich zur Hinterachse fast primitiv zu nennen, aber sicher die einfachste Art, eine sturz- und spurkonstante Federung zu erzielen.

Der letzte Bauabschnitt dient dann der Versteifung des Chassis. Mit vier Streifen aus GfK werden die vorderen Achsträger über Kreuz mit den hinteren Trägern der Schubstreben verbunden, die Streifen werden im Kreuzungspunkt gegen das Chassis abgestützt und dienen auch als Befestigung für die vorderen Karosseriehälter und die Antenne. Zwei weitere Streifen dienen zur Fixierung der Akkus in den Ausschnitten der Chassisplatte. Vorgehen sind je vier Aussparungen für Saddlepacks, es können aber auch Sticks montiert werden, ohne daß Veränderungen am Chassis notwendig sind. Kleiner Schönheitsfehler: Es wird nirgends darauf hingewiesen, daß man die Kanten in der Chassisplatte anschrägen sollte, damit der Schrumpfschlauch der Akkus nicht so schnell durchgeschauert wird. Der Einbau der Fernsteuerung sollte völlig problemlos vor sich gehen, Platz genug ist auf jeden Fall vorhanden. Man sollte nur auf mittigen Einbau des Lenkservos achten und das Servo auch möglichst knapp hinter dem mittleren Achsträger montieren, damit die Lenkgeometrie stimmt und die Spurstangen nicht so leicht umschnappen können.

#### Fazit

Jetzt fehlt nur noch die Montage der Räder, und es kann losgehen. Aber halt, die Karosserie, ein flacher, breiter Elfin – wer kann sich noch erinnern? – muß ja auch noch bemalt und montiert werden. Dann kann es aber wirklich hinaus auf den Asphalt gehen. Wenn ein Motor mit dem beliebigen 20er Ritzel



Das fertige Chassis

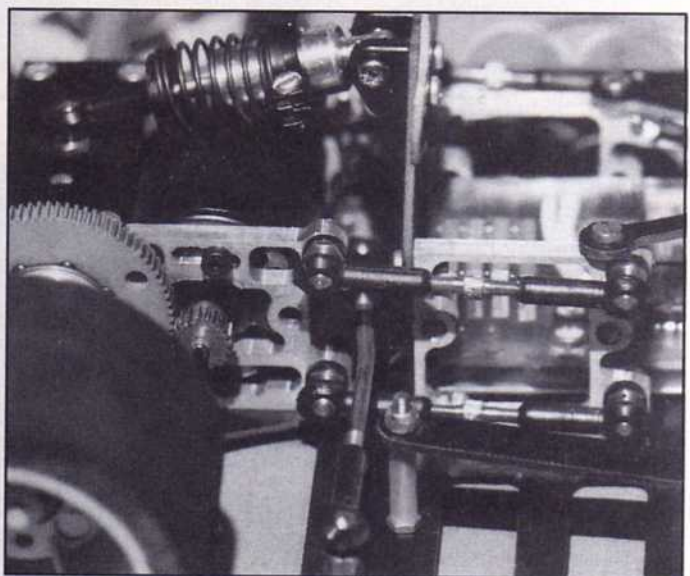
versehen und eingebaut und die Bodenfreiheit kontrolliert ist, Hebel nach vorne, aber vorsichtig. Erstens könnte der Motor verpolt angeschlossen sein, zweitens ist die Strecke meistens staubig = nicht sehr griffig, und dann dreht sich der Bolide ein. Wenn man allerdings kontrolliert beschleunigt – und genügend Auslauf zur Verfügung hat –, erreicht man ziemlich schnell ziemlich hohe Geschwindigkeiten. Das Einlenken und noch mehr das Herausbeschleunigen aus Kurven verlangt aber wieder Fingerspitzengefühl.

Nach der ersten Fahrerprobung zeigt sich aber schon, daß die aufwendig geführte Hinterachse mit den vier Längslenkern und

dem Panhardstab gute Seitenführung bringt. Auch das steife Chassis trägt da sicher einiges dazu bei. Gegen durchdrehende Räder und den daraus resultierenden Dreher hilft aber nur Feingefühl oder Zuckerwasser. Mangels Zeit konnte ich nur ersteres probieren und auf einer genügend großen Strecke bringt die 1/10-Rundstrecke schon eine Menge Spaß, wahrscheinlich sogar mehr als Buggyfahren, aber vielleicht liegt das nur am Alter – und meiner Liebe zu den schnellen kleinen 1:12ern.

SR

Vertrieb in der BRD: Eicker Racing  
 Bezugsquelle: Fachhandel



Aufwendige Führung der Hinterachse