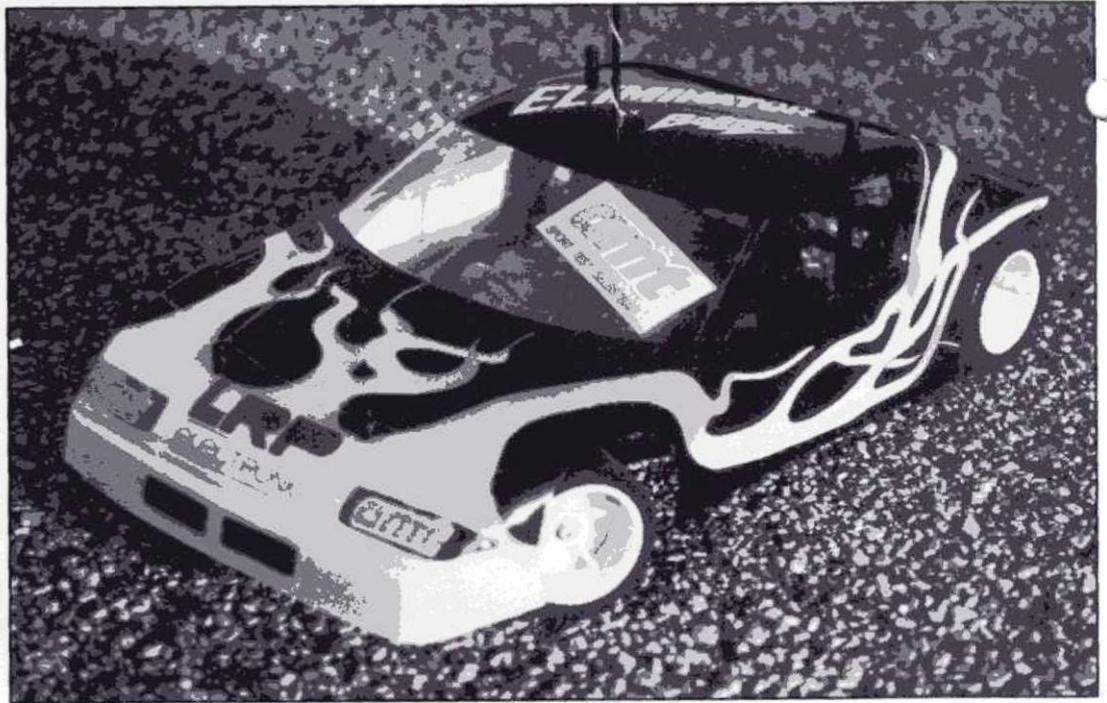


Die Aussonderung auf amerikanisch der Bolink Eliminator 10

Die Baukästen

Schon der erste vorsichtige Blick in die Kartonage stellt sicher, daß es sich hierbei um ein angenehmes Fahrzeug handelt. Den Eliminator gibt es in drei Ausführungen. Das hier zugrunde gelegte Basismodell enthält verständlicherweise leider noch keine Kugellager und ist nur mit einem Fiberglaskassis bestückt. Weiterhin wird die Motorkraft auf eine Hinterachse aus konventionellem Stahl übertragen. Allen drei Kits gemein ist das sehr überzeugende Kugeldiff (8 Kugeln), zwei Öldruckstoßdämpfer, die die hintere Pendelachse beruhigen sollen sowie bereits fertig verklebte und geschliffene Räder. Die zweite Version unterscheidet sich zur ersten nur dadurch, daß weder ein Motor noch ein leistungsfähiger mechanischer Fahrtenregler beiliegt. Die Topausführung glänzt durch Kohlefaserteile. Das Chassis und die Hinterachse warten mit diesen edlen Materialien auf. Die Sinterlager sind durch Kugellager ersetzt, die Spurstangen werden nicht durch simple 2-mm-„Z-Stangen“ in die Achsschenkel geklickt, sondern 3-mm-Spurstangen mit Kugelköpfen übernehmen diese Arbeit. Und last but not least muß man sich noch für eine Karosserie entscheiden, da diese Profi-Version dem Piloten völlige „Freiheit“ zugestehen möchte und deshalb dem Bausatz keine beiliegt. Hier wurde also wieder einmal die typisch amerikanische Modellpolitik betrieben. Man denke z. B. nur an den Asso RC 10, den es in X Versionen zu kaufen gab und gibt. Die Bauanleitung ist ausreichend bebildert (inkl.



Seit einiger Zeit erleben die Modellbaufirmen einen neuen Konjunkturboom. Auch die amerikanische Firma Bolink versucht mit ihrem 1:10 Glattbahner sich ein dickes Stückchen von diesem Marktückenkuchen abzuschneiden.

Im 1:12er Bereich weniger erfolgreich, wird die Szene hier ja hauptsächlich von nur zwei Fabriken beherrscht, so zeigen die ersten 1:10er Rennen, daß sich hier noch kein absoluter Favorit herauskristallisiert hat. Also beste Voraussetzungen für den Eliminator, um auch in Deutschland gute Absätze zu verbuchen. Hierfür darf ein bekannter Name aber nicht genügen. Ein Test soll klären, ob Bolinks Rechnung aufgeht.

Explosionszeichnung) und erlaubt somit ein zügiges Arbeiten. Sie ist, wie so oft, nur in englischer Sprache betextet. Ärgerlich ist, daß alle Schrauben kein metrisches, sondern zollmä-

ßiges Gewinde aufweisen. Zwar sind für alle Schrauben mit Innensechskant ein Winkelschlüssel vorhanden, aber soll des öfteren mal ein Rad gewechselt werden, so treibt einen die Arbeit mit

der Kombizange oftmals zur Weißglut. Wohl dem, der zolliges Werkzeug im Hobbykeller erspäht.

Die Konstruktion

Fangen wir bei der Vorderachse an. Sie besteht aus einer geweihten Epoxidplatte, durch die der Nachlaufwinkel stufenlos eingestellt werden kann. Zusätzlich übernimmt sie eine minimale Federfunktion. Zum Abfangen der Bodenwellen sind allerdings hauptsächlich die über den Achsschenkeln befindlichen Spiralfedern verantwortlich. Da mir die serienmäßigen Spurstangen mit ihren „Doppelwinkeln“ zu labil erschienen, fiel die Entscheidung nicht schwer, aus 3-mm-Stahldraht und Asso-Kugelköpfen sich selber Spurstangen zu fertigen. Für das Lenkservo

sind bereits zwei Löcher zur Aufnahme eines Futaba S-32 oder eines baugleichen Robbe-Servos RS 600 gebohrt. Am Rande sei angemerkt, daß natürlich alle Bohrungen der Chassisunterseite gesenkt sind.

In der Mitte des Fahrgestells finden wir den Aluminiumhalter für die stabile Fiberglasantenne. Sie wird mittels zwei Madenschrauben eingeklemmt. Diese Schrauben sollten unbedingt mit Sicherungslack versehen werden, da ein Lösen der Antenne sonst ständig vorprogrammiert ist.

Die Saddle-Pack-Akkus sollen laut Hersteller mit einem Halter angeschraubt werden, der zwischen zwei Zellen geschoben wird. Diese Methode ist zwar nicht die schlechteste, jedoch ist es relativ mühsam, die Schrauben in die Nylon-Halter zu fummeln und zweitens wird für jeden Akku ein solches Paar benötigt. Deshalb bevorzuge ich die altbewährte Glasfasertape-Methode. Die beiden Saddle liegen relativ weit auseinander. So ist es eventuell erforderlich, das Verbindungskabel zu verlängern. Dieser größere Abstand hat den einfachen Grund, daß das Auto weniger dazu neigt, sich selbst um seinen Mittelpunkt zu beschleunigen. Je weiter die Akkus auseinanderliegen, desto mehr Energie muß erst einmal vorhanden sein, um die Trägheit der Masse zu bewegen. Es hat allerdings auch den Nachteil, daß ein einmal ins Schleudern geratenes Fahrzeug länger braucht, bis es sich wieder beruhigt.

Die Hinterachse ist das eigentliche Herzstück des Eliminators. Das Power Pod befindet sich auf einem T-Stück, welches pendelnd mit dem Chassis, durch Gummipuffer gelagert, verbunden ist. Die Stabilität erhält die Einheit durch zwei in Längsrichtung liegende Öldruckstoßdämpfer. Statt Öldruckdämpfer könnte man allerdings auch Federhalter dazu sagen. Das Volumen der Zylinder ist unheimlich klein

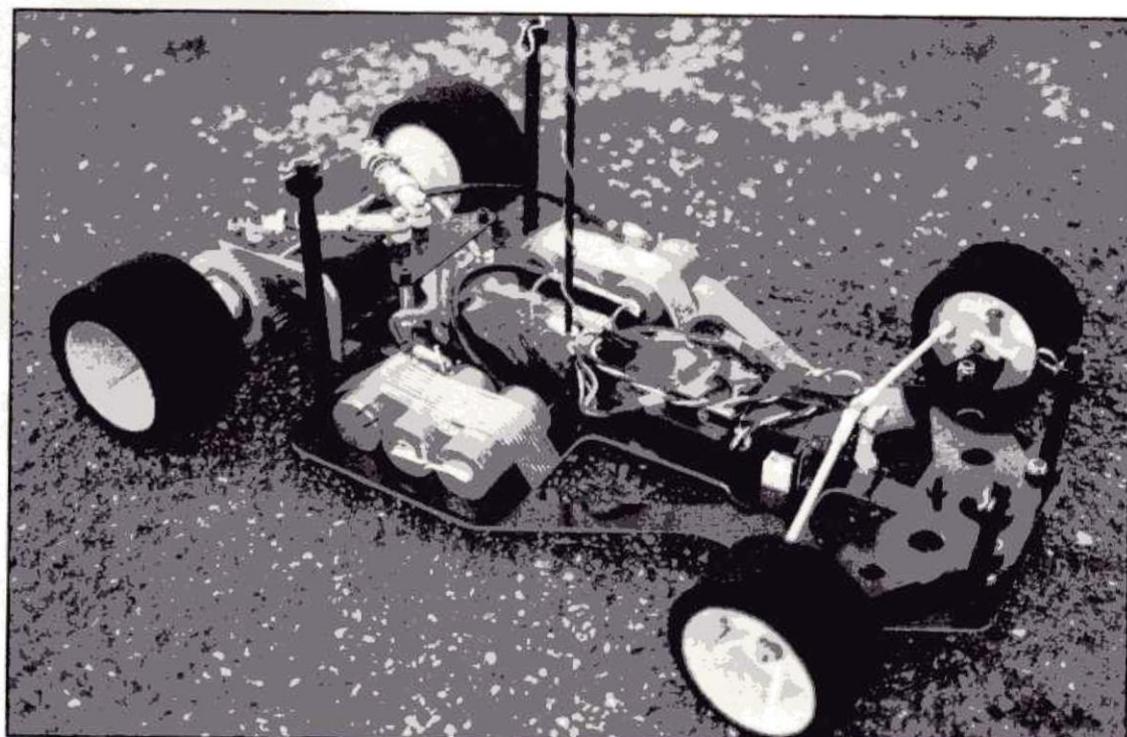


Die simple Vorderachsaufhängung mit der etwas zu starken Feder

ausgefallen und einen Volumenausgleich sucht man ebenfalls vergebens. Wenn die Kolbenstange ganz hineingeschoben ist, so bleibt für das Öl nur noch ein Bruchteil von dem schon anfangs nicht gerade üppigen Volumen übrig. Das Resultat ist ein ruppelnder und zudem noch recht stark leckender Dämpfer. Aus diesen Gründen ist es empfehlenswert, den Dämpfer nicht zu befüllen und stattdessen nur dem Gummi-O-Ring die Dämpfungsaufgabe zu überlassen. Ein Hauch von einem Ölfilm sollte auf die Kolbenstange jedoch aufgebracht werden. Ansonsten läuft man Gefahr, daß die Reibungsdämpfung nach nur kurzer Betriebsdauer stark ansteigt. Ein Lob muß der Präzision der Bohrungen für die Lagerhalterungen ausgesprochen werden. Trotz Sinterlager, die bekanntlich bei unlinearer Führung schnell zum Klemmen neigen, läuft die Hinterachse erstaunlich leicht. Ein Pluspunkt, der darauf schließen läßt, eine „Vertwekungsmöglichkeit“ weniger im Auto vorzufinden.



Das Kugeldifferential ist leider nur im grobverzahnten 32-dp-Modul eingebettet

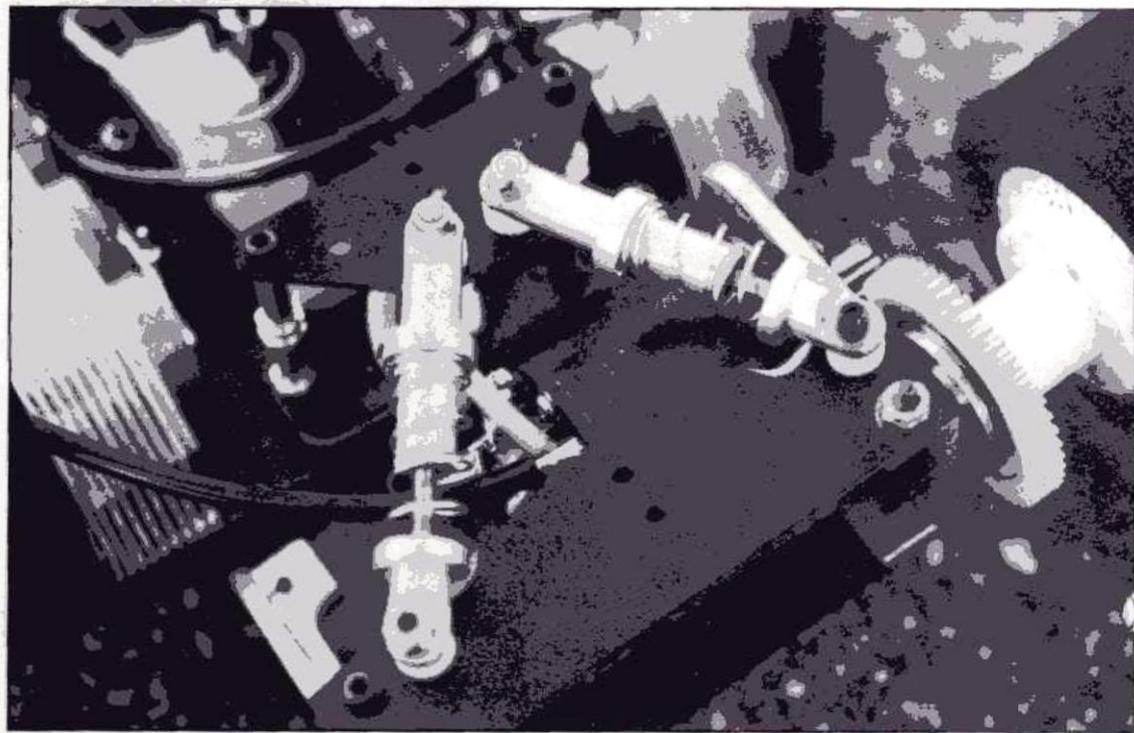


*Mittels Glasfasertape wird die Akkumontage erleichtert
Aufgrund des größeren Maßstabes bereitet der RC-Einbau keinerlei Schwierigkeiten*

Das Power Pod mit den zwei Stoßdämpfern, denen man das Wort „Öl“ lieber nicht vorhängen sollte

Die Fahrpraxis

Der Regler macht zwar einen sehr sicheren und auch hochbelastbaren Eindruck, trotzdem ist ein mechanischer Regler einfach nicht mehr zeitgemäß. Ich entschied mich deshalb für einen Helbing-Regler. Gespannt war ich auf die Leistungsentfaltung des beiliegenden Standard-Motors. Dieser besitzt, wie das Fahrzeug, Sinterbuchsen, ist nicht timebar und



Auf einen Blick

Technische Daten

Fahrzeug:	
Bolink Eliminator	
Länge o. Karosserie:	339 mm
Breite:	225 mm
Radstand:	255 mm
Spurweite vorne:	195 mm
Spurweite hinten:	190 mm
Reifendurchmesser	
vorne:	60 mm
hinten:	65 mm
Reifenbreite vorne:	30 mm
Reifenbreite hinten:	38 mm
Bodenfreiheit:	12 mm
Gewichtsverteilung	
v/h:	35/65 %
Vorderachse:	
Nachlaufwinkel:	4
Nachlauf:	2 mm
Lenkrollradius:	4 mm
Lenkhebelwinkel:	12
Sturz:	0

Konstruktionsbeschreibung

Vorderachsaufhängung: Achsschenkel durch Spiralfedern gefedert
 Achsschenkel vorne: Nylon
 Chassis: Fiberglas
 Hinterachsaufhängung: Pendelndes Power Pod mit zwei Stoßdämpfern
 Hinterachse: Stahl
 Getriebe: 32 dp Stahl/Nylon
 Differential: Kugeldiff
Ausrüstung des Testmodells
 Fernsteuerung: Futaba
 Motor: Team Check Point 2 x 16
 Akku: SCE
 Karosserie: Pontiac
 Gewicht: 1 260 g (kompl. fahrfertig)

erinnert ein wenig an einen RS 540. Immerhin sind die Kohlen von außen zugänglich. Dem Baukasten wurden zwei Ritzel des allerbesten Materials spendiert. Mit 9 bzw. 12 Zähnen und einem Hauptzahnrad von 48 Beißerchen erreicht man Untersetzungswerte, die meiner Meinung nach für ein gut 1200 g schweres Fahrzeug etwas zu lang ausgefallen sind ($i = 1:4$ und $1:5,3$). Einverstanden, mit dem Basis-motor waren von vornherein keine übersprudelnden Temperamentsausbrüche zu erwarten. Aber auch ein Check-Point 2 x 16 wirkt in der Akzeleration etwas träge. Die erreichbaren Höchstgeschwindigkeiten sind allerdings überwältigend. Nach rund 30 m betet man zu seiner Elektronik, daß kein Störimpuls das Fahrzeug willenlos mit irgendeiner, vornehm ausgedrückt, Begrenzung bekanntmacht. Aber wann hat man schon einmal eine Strecke mit einer über 60 m langen Geraden? Eine Getriebeauswahl von 1:5,5 aufwärts würde mir deshalb, besonders auf kürzeren Tracks, angebrachter erscheinen. Da diverse Firmen größere Hauptzahnräder des groben Moduls dp 32 anbieten, dürfte dieses allerdings kein Problem darstellen. Ein Rennen wird, zum Glück, ja nicht nur auf der Geraden ent-

schieden. Die Baukastenreifen sind recht hart und können mit hohen Kurvengeschwindigkeiten nicht gut fertig werden. Das Heck hat permanent das Bedürfnis auszubrechen. (Yokomo hat jedoch neben ihren hervorragenden 1:12-Reifen auch für den etwas größeren Bruder etwas auf Lager.) Da nützt auch die sehr gute Kinetik der Hinterachsaufhängung wenig, deren Federn übrigens ruhig ein wenig stärker vorgespannt sein dürfen. Im Gegensatz dazu sind die Frontfedern eindeutig zu hart ausgefallen. Da sie sich aber schon in ausgefedertem Zustand durch ihre „Überlänge“ selbst vorspannen, ist es ratsam, den Tip der Anleitung zu beherzigen und ein bis zwei Windungen von der Feder abzuschneiden. Die Vorspur sollte 2 bis 3 Grad nicht überschreiten, da das Auto sonst zu kurvenunwillig wird. Streitpunkt Differential. Eine 100%ig richtige Einstellung wird es niemals geben, da jeder Radius einer anderen Kurve ein härteres oder ein weicheres Verhalten verlangt. Es sind also wieder einmal Kompromisse erforderlich. Ist es zu lose, kann es zerstört werden und das Auto bekommt keinen Vortrieb. Ist es zu fest, dann beginnt sich das Auto davor zu drücken, eine Kurve zu umrunden. Es untersteuert also. Der goldene Mittel-

weg ist oftmals folgender: Das Diff ist so feinfühlig wie nur irgend möglich so einzustellen, daß es in der allerersten Beschleunigungsphase Schlupf aufweist und danach „faßt“. Um mehr Abtrieb zu gewinnen, ist es für den Wettbewerbseinsatz, vorausgesetzt, die Pontiac-Karosserie wird verwendet, unbedingt erforderlich, einen Flügel auf dem Power Pod zu befestigen.

Fazit

Der übersichtliche Aufbau der Konstruktion und der selbst schon in der Einstiegsversion hohe Qualitätsstandard gewährleistet großen Fahrspaß. Bevor der amerikanische Eliminator aber so richtig salonfähig ist, bedarf es einer großen Portion Geduld des Abstimmers. Nicht immer darf man bei einer theoretisch doch so logischen Veränderung eine positive Verbesserung erwarten. Bei welchem Fahrzeug ist das aber auch schon der Fall? Kurzum, der 1:10er Bolink hat, würde er in der Mitte seines Namens ein w und am Ende ein g tragen, dann sogar wörtlich das Zeug dazu, seine Konkurrenten umzuhausen.

Vertrieb: SMI, Solingen

Bezugsquelle: Fachhandel