

# Lifestyle



## THE Car von JQ Products/Robitronic

*Wenn ein internationaler Elite-Fahrer wie Joseph Quagraine seinen eigenen 1:8 Off-Road-Buggy ankündigt, dann sorgt dies für besondere Aufmerksamkeit in der Szene. So geschehen, als im August 2010 die Marketingoffensive von „THE Car“ durch Robitronic startete. Auf der Robitronic- und JQ-Products-Website war THE Car reichhaltig bebildert und beschrieben. Kurz darauf folgte sogar eine Jedermann-Testfahrt und Vorführung eines Prototypen im Rahmen der ROC-Worlds auf dem Rhein-Main-Circuit in Bischofsheim. Auf die Auslieferung mit Terminierung für Dezember durfte man gespannt sein: wie wird die Baukastenqualität, also die Passgenauigkeit, die Ausstattung und die Haltbarkeit ausfallen? Und vor allem, wie wird sich das fahrerische Handling – die Performance – der Serie anfühlen? Fragen, die wir mit einem aus der Serie gegriffenen Testmodell beantworten wollen.*

## AUSSTATTUNG DES TESTMODELLS

**Motor:** 3,5 cm<sup>3</sup>  
**Gewicht:** 3.310 g  
**Hersteller/Vertrieb:** JQ Products/Robitronic  
**Bezugsquelle:** Fachhandel  
**Empf. Verkaufspreis:** 519,- €

## TECHNISCHE DATEN

**THE Car**  
**Maßstab:** 1:8  
**Klasse:** Nitro Buggy  
**Breite:** 307 mm  
**Radstand:** 324 - 328 mm  
**Übersetzung:** 3.90:1



Zugegebenermaßen, mir persönlich erschien die eine oder andere Marketing-Floskel von THE Car übertrieben. Zitat: „Es mag egoistisch klingen, doch ich wollte den ultimativen Offroader – nur der schnellste Buggy war gut genug für mich, um zu gewinnen! Für talentierte Fahrer mag das Material eine weniger große Rolle spielen... Doch für mich, als höchstens mittelmäßig talentierten Fahrer muss es schon „THE Car“ sein, um am Siebertreppchen zu landen.“ Joseph Quagraine als höchstens mittelmäßigen Fahrer einzustufen, ist kaum nachvollziehbar. Das war es auch, was mich dazu bewegte, THE Car zunächst deutlich skeptisch zu betrachten und die weitere Entwicklung und Kommunikation bis zur Auslieferung des Testmodells intensiv zu verfolgen. Im Nachhinein betrachtet hat die JQ-Products-Informationspolitik exzellent funktioniert: Meine Skepsis und Zurückhaltung gegenüber THE Car hat sich mit qualitativ hochwertigen Informationen (in Form von Texten, Fotos und Videos) in Vorfreude auf das Serienmodell gewandelt. Als dann Ende Dezember THE Car in einer schmalen und stylischen Box vor mir stand, war ich ready to be – THE Builder.

### Cool

Die Verpackung vermittelt durch die moderne Aufmachung den Zeitgeist der 1:8 Off-Road-Szene, sie wirkt cool und lässig. Eine Box, der durchaus nach dem Bau des Modells ein Eigenleben als dekoratives Element und Aufbewahrungsort für Kleinteile zugesprochen werden kann. Innen eng gepackt, verbergen sich viele Beutel mit Baugruppen, eine Grundplatte, eine Lexankarosserie und die sogenannte Bauanleitung – THE Manual. Warning: Improper use of THE Car can cause severe injury or death. Diese Worte machen mir Angst. Mir wird bewusst, wie gefährlich RC-Car-Racing sein kann und lese brav sowie aufmerksam alle noch folgenden Regeln im Manual: Trage immer einen Helm und Protektoren, nimm niemals einen Beifahrer auf dem Auto mit und betreibe niemals den Buggy unter Einfluss von Alkohol oder Betäubungsmitteln. Okay, hab ich verstanden und werde mich während des Tests strikt daran halten. Zum Glück muss ich während des Bauens weder Helm noch Protektoren tragen und bleibe somit voll beweglich und erlebe alles hautnah. Beginnend mit den Stoßdämpfern, die aus hart eloxierten Kartuschen im Big-Bore-Format bestehen. Der Aufbau ist klassisch und bedarf – für einen Geübten – keiner Baubeschreibung. Alles sitzt so, wie man es erwartet, die Kolben werden auf der Kolbenstange verschraubt, die Dichtungen in die Kartusche eingefügt, Öl rein und Kappe drauf – fertig. Die Kappe allerdings besteht aus zwei Teilen, einer aus Aluminium gefertigten Rändelschraube und der Kunststoffkappe, die später als Stoßdämpferbefestigung dienen soll. Auf das brachiale Festziehen der Dämpferkappe sollte man verzichten, ist auch nicht nötig, nach leichtem Festziehen ist die Einheit bereits dicht. Weiter geht es mit den als Six-Gear ausgelegten Differenzialen. Der Aufbau ist ebenfalls konservativ, jedenfalls das Innenleben. Das hintere Diff trägt das nach außen, was normalerweise nach innen gehört – die Zahnflanken. Also, hier haben



### PRO & CONTRA

- + Viel Lenkung
- + Gewichtsverlagerung durch mobilen Bremsattel
- + Kunstflugtank
- + Viele Tuningparts bereits im Baukasten enthalten
- + Perfekter Info-Support über Homepage (<http://jq-products.com>)
- Keine Silikonöle im Lieferumfang
- Hochwertige Aluminiumparts sind schwarz eloxiert und somit unscheinbar



*Knappe Kiste: Die Antriebswelle scheint schon fast herauszufallen. In der Praxis funktioniert es jedoch perfekt*



*Eine Neukonstruktion, die beeindruckt: THE Car bietet ein modernes und innovatives Fahrzeugkonzept für den Wettbewerbssport*

*Die drei Diffs sind konservativ mit 5.000, 7.000 und 3.000 cps befüllt*



wir es mit einem Außenläufer zu tun. Nicht neu, aber selten. Mit einer Befüllung der Ausgleichseinheiten mit 5.000 cps Silikonöl vorne, 7.000 cps in der Mitte und 3.000 cps hinten bewegt sich die Vorgabe im Standard-Setup-Bereich. Interessant wird es, wenn die vorbereiteten Differenziale in die Gehäuse eingesetzt werden. Die Boxen sind maßgeschneidert, geradezu tailliert umgeben diese die Zahnkränze – das gefällt. Auf das Einstellen des Zahnflankenspiels wird verzichtet, was den Bau beschleunigt und insbesondere Anfängern entgegenkommen sollte.

### Special

Beim Zusammenbau der beiden Achsen fallen diverse Besonderheiten auf. So stammen z.B. die Schrauben für die Begrenzung des Ausfederweges aus dem Sortiment der Senkkopfschrauben. Unterschied zur profanen Madenschraube ist die deutlich höhere Auflagefläche. Optisch ist es zunächst gewöhnungsbedürftig, funktioniert jedoch super. Und dies auf lange Sicht – während sich Madenschrauben meist in die Grundplatte fres-



*Hinten läuft's zunächst etwas schwergängig, nach dem ersten Tank jedoch ist die Einheit perfekt eingelaufen*

sen, ist diese Art der Detaillösung konstant. Ein Qualitätsmerkmal sind die Querlenkerstifthalter aus Aluminium. Beide Achsen sind mit jeweils zwei Aluminiumhaltern für die unteren Querlenker ausgestattet. Mit diversen Einsätzen, die dem Baukasten beiliegen, können die Einstellungen vorgenommen werden. An der Vorderachse gesellen sich ebenfalls aus hochwertigem Aluminium CNC-gefärbte Achsschenkel dazu, passgenau laufen diese sehr präzise in den C-Hubs. Beanstanden an den Achsen könnte man, dass beim Verschrauben der Sechskant-Radmitnehmer entweder zu viel oder zu wenig Spiel vorhanden ist. Im Falle des Testmodells ist an der Hinterachse ein leichtes Schleifen und an der Vorderachse zu viel Spielraum festzustellen. Natürlich läuft sich die Hinterachse ein und für die Vorderachse liegen Unterlegscheiben zum Einstellen bei, es könnte jedoch etwas präziser ausfallen.

*In die Grundplatte wird ein O-Ring zur Abdichtung zwischen Platte und Diffgehäuse eingelegt*



### Flexible

Die Bremse ist ein Exot: nicht einmalig, aber außergewöhnlich in Funktion und Ausführung. Der Bremsattel besteht aus mehreren Aluminium-Einzelteilen, die im montierten Zustand eine gekippte Bremseneinheit ergeben. Darüber hinaus ist die Einheit auf der Grundplatte verschiebbar ausgeführt. Somit lässt sich später das Gewichtszentrum im Auto beeinflussen: mehr Gewicht auf die Vorder- oder Hinterachse. Bergfest: Der Moment, in dem die drei Einheiten, Vorderachse, Bremsattel und Hinterachse auf der Grundplatte vereint werden, ist ein besonderer Bauabschnitt und immer spannend. Denn dann zeigt sich das Auto erstmalig in seinen Grundzügen, das Gesamtpaket rückt in greifbare Nähe. Hier besonders auffällig: die O-Ringe, die als Dichtung in die Grundplatte eingelassen sind. Die Präzision und Passgenauigkeit ist ebenso exzellent wie beeindruckend. Nachdem die Achsen und der Bremsattel auf dem Chassis vereint wurden, waren Standards wie Motor und RC-Einbau zu bewerkstell-



► Die Tanköffnung ist ausreichend groß, die Spritschlauchhalter verschraubt und der Ansaugtrakt als Pendel ausgeführt

◀ Das Differenzial ist innen klassisch als Six-Gear aufgebaut



► Viel Aluminium. Leider jedoch nicht immer so auffällig wie hier am unteren Querlenkerhalter

◀ Die liegende Bremse ist innovativ, insbesondere die Möglichkeit, die Einheit zu verschieben und damit den Schwerpunkt zu variieren



► Gut gemacht: Die vier Big-Bore-Stoßdämpfer sind mit einer Rändelschraube ausgestattet



Die RC-Platine bildet eine funktionale und stabile Einheit

### Driven

Die Testfahrten fanden unter widrigen Wetterumständen im Januar statt, was eine Beurteilung unter Rennstrecken- oder gar Wettbewerbsbedingungen naturgemäß nicht zuließ. Dennoch fiel die bissige Lenkung sofort auf, und dass THE Car mit zunehmender Kurvengeschwindigkeit Grip aufbaut. Kurven werden dann etwas enger, ohne zu übersteuern, es kann jedoch leicht zum Kippen kommen, wenn vermehrt Geschwindigkeit und Grip aufgebaut werden. Mit der Grundeinstellung eines mittigen Differenzials erschien die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse ausgeglichen. Da der Untergrund nass und matschig war, befürchtete ich ein von innen verschlammtes Auto. Dies konnte nicht bestätigt werden, die Karosserie liegt rundherum sauber an und verhindert so das übermäßige Eindringen von Schmutz. Der Kunstflugtank ist leider nur bis zu einer gewissen Menge an Sprit fähig, den Motor bei einem Überschlag am Laufen zu halten. Kommt man unter die magische Grenze von ca. 1/3 Tankinhalt, reicht das nicht mehr aus, um mit dem Pendel Treibstoff anzuzaugen. Obwohl es recht kalt war, arbeiteten die Öldruckstoßdämpfer in der Standard-Setup-Befüllung nahezu perfekt, ebenso die Six-Gear-Diffs. Die etwas schwergängigen CVDs der Hinterachsen

gen. Eine Besonderheit im Motorsystem ist der als Kunstflugtank (Begriff aus dem Modellflug) konzipierte Tank: mit einem als Pendel ausgelegten Ansaugtrakt. Liegt das Fahrzeug mal auf dem Kopf, pendelt der Sinterfilter entsprechend der Gravitation in den Sprit hinein. Weiterhin ist der zweiteilige Motorträger zu erwähnen. Für gewöhnlich ist ein solcher Motorträger nur im Tuning-Programm zu finden, hier ist er Standard. Der Einbau der Servos auf der RC-Platine ist recht einfach und geht entsprechend schnell vonstatten. Fummelig wird es beim Einbau des RC-Schalters. Hier fehlt m.E. die richtige Abdeckplatte, so dass Gummitüllen zum Schutz vor Schmutz eingesetzt werden können. Als Behelfslösung habe ich eine Original-Schalterabdeckung mit dem Cutter aufgeschnitten und verschraubt, dabei dehnt sich jedoch die Akkubox im oberen Bereich aus.

liefen bereits nach der ersten Tankfüllung tadellos frei. Insgesamt macht das Fahren saumäßigen Spaß, auch dann, wenn keine Strecke vorhanden und der Untergrund unangemessen glitschig bzw. uneben ist. Das Fahrwerk schluckt Unebenheiten tadellos weg und wird dabei von den Diffs unterstützt, so dass jederzeit volle Kontrolle herrscht.

### Ergebnisprotokoll

Was JQ-Products auf die Beine gestellt hat, beeindruckt sehr. THE Car erfüllt alle Kriterien eines High-End-Wettbewerbsportgeräts; das Fahrzeugkonzept ist modern und innovativ. Dabei macht das Schrauben an THE Car ebenso viel Spaß wie das Fahren. Durch das schwarze Eloxal kommen die hochwertigen Aluminium-Bauteile optisch nur unzureichend zur Geltung – die hochwertige Ausstattung des Modells versteckt sich quasi. Was mich persönlich am meisten beeindruckt hat ist, dass Joseph Quagraïne weit mehr als ein technisches Produkt auf den Markt gebracht hat. Vielmehr verkörpert THE Car das Lebensgefühl eines international betriebenen Motorsports.