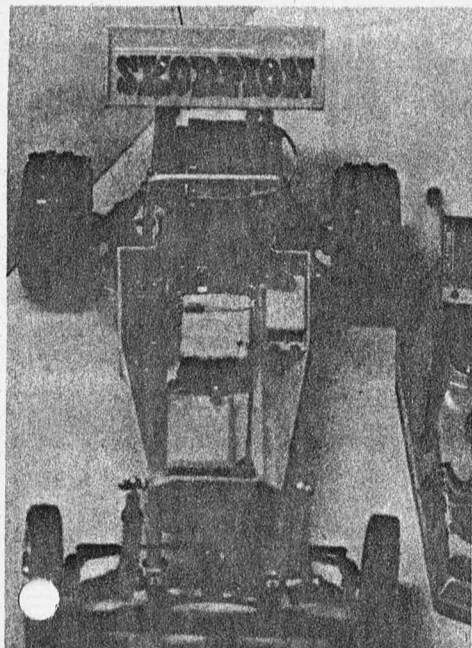
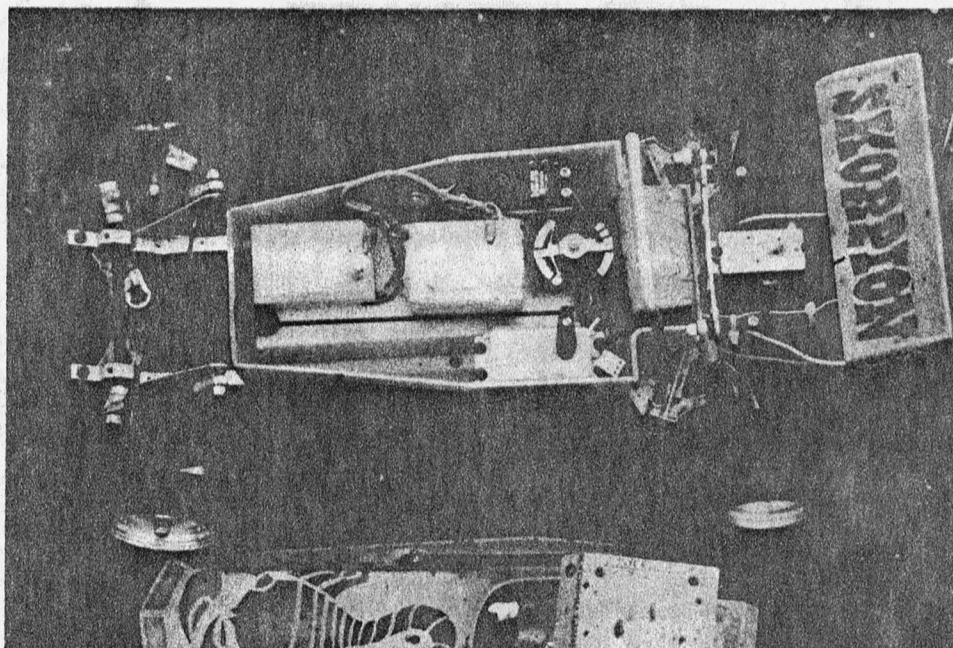
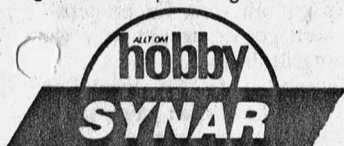




Karossen/radiolådans lock hålls på plats med karosscips och "gripklor" runt bagen. Perfekt passning och enkelt att snabbt serva radiodelen.

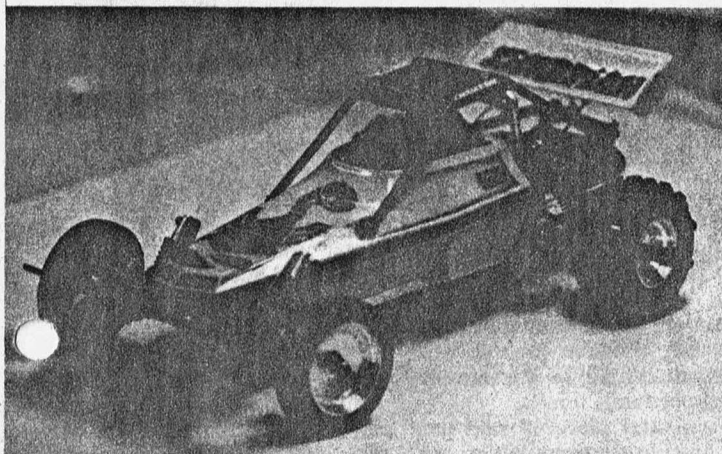


Toppvyn över bilen visar att även stora servon får plats. Observera facket för ack-packen som syns under mottagaren.

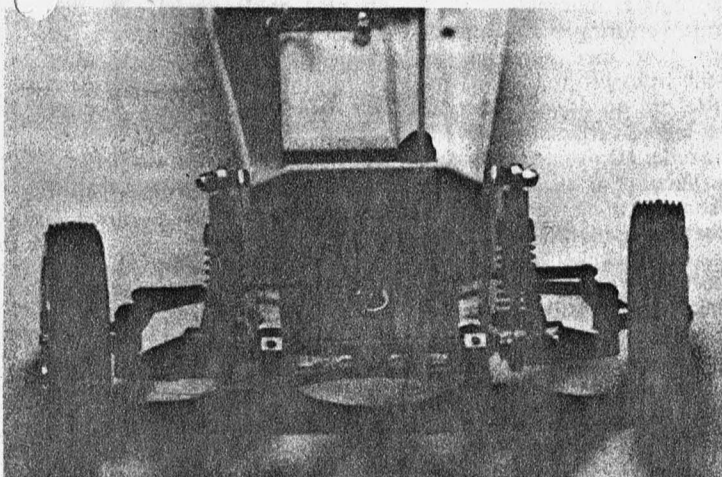


Kyosho's Scorpion

Kyosho-teamet har jobbat hårt och fått fram en tävlingsmaskin även för El-Off Road anser Dallas efter att ha testat deras Scorpion.



Ready to roll, Scorpion inbjuder verkligen till hårda fighter.



Låt dig inte luras av framvagnens "klen utseende". Det här är en bil som tål att "Go Off-Road".

■ Då jag är van att knäpa ihop 1:8-bilar kändes det lite ovant i början när jag skulle montera Scorpionen. Delarna är i stort desamma, men storleken gör att man känner sig som en elefant i glashus.

Nåväl, efter att ha monterat ihop delarna enligt den utmärkta 15-sidiga byggbeskrivningen på svenska, vad fann jag: en bil uppbyggd på numer traditionellt Off-Road maner. Rambalkar av aluminium, som fram hålls ihop av fästet för servoräddaren samt bärarmsbalken, bak av växelhushus- och bärarmsfästen. Radiolådan sitter som sig bör i mitten.

Naturligtvis är alla hjul separat avfjädrade, fram via dubbla släpande bärarmar varav den övre av kullestyp i plast, bak via släpande arm modell bred. Fjädringen runt om sköts av justerbara spiralfjädrar monterade runt stötdämparna.

Detta var uppbyggnaden i stort, nu till detaljerna och vi börjar med ...

FRAMVAGNEN

som har två justeringsmöjligheter. Dels kan man ändra cambern och dels öka resp. minska castern. Toe-innet är givetvis justerbart också. Cambern ändras genom att man lossar på fästet och vrider bärarmsbalken som är vinklad i ändarna (ungefär samma konstruktion som 4

Land Jumper). Vill man ställa om castervinkeln, sker detta genom att man vrider fästet för övre bärarmen. Framvagnen kan vara lite krånglig att montera och ställa in, men om du tar god tid på dig och följer instruktionerna noga skall det inte vara något problem. Servoräddaren går ej att spänna, men fungerar bra ändå. Från den följer vi styrstaket in i ...

RADIOLÅDAN

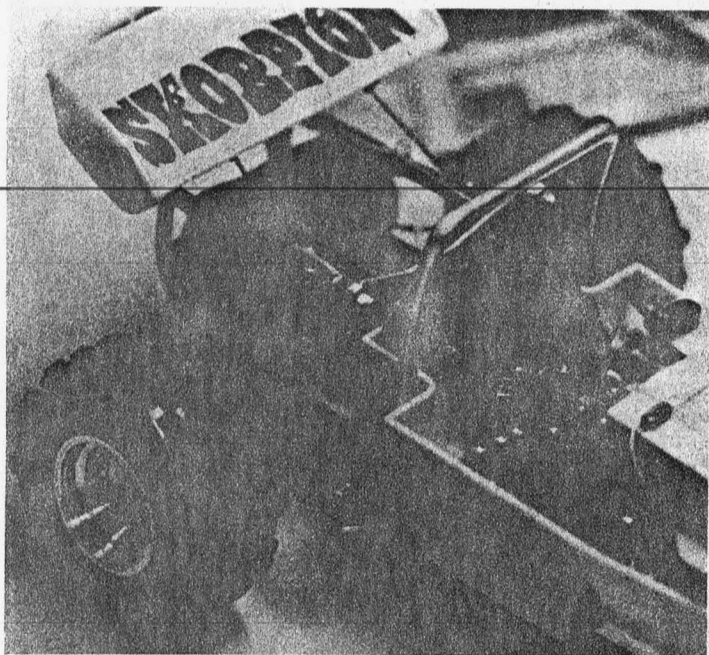
Den är indelad i två "fack". I det övre hittar vi det som vanligen finns i lådan: servon, mottagare, radioack och fartreglage. I det undre, mellan rambalkarna, lätt åtkomlig via en lucka underifrån finns ack-packen för drivning. I de El-Off-Roadbilar jag sett är ackarna monterade i radiolådan i ett och samma fack. Detta innebär 15-20 minuters väntan på laddning, eller att man måste ner och gräva bland radiodelar för att byta dem.

Med Scorpion tar det någon minut att snäppa upp luckan och sätta i fräscha ackar. Med lite övning kan du komma ner i 15-20 sek för ackbyte, vilket kan innebära skillnaden mellan ickefinal och finalplats i ett race som tillåter byte.

Snabbyteskonstruktionen innebär också extra träningsstid medan de andra killarna sitter och stirrar på sina laddare. Radiodelen har inget separat lock utan täcks effektivt av karossen.

VÄXELLÅDAN

levereras förmonterad i paketet med motorn. Mina insatser i drivpaketet bestod i att kränga en gummidamask över motorn,



Bakvagn med motor, växelhush och bakhjulsupphängning. Genom att lossa muttern på drevskyddet kommer du lätt åt att ändra utväxling.

montera stötdämpar-/fjädringsfästet och skruva fast enheten på därför avsedd platta. Samtliga drev är raka, har stora kugg och det är väldigt enkelt att byta utväxling. BRA!

Drivning sker via "hylsor" och "pinne i spår". Var noga vid monteringen så att du inte blir av med drivaxlarna vid första testkörningen. Ett litet tips kan vara att tejpa en bit eltejp i lysande färg på "drivpinne", så slipper du kanske ta till metall-detektor om du skulle ha oturen att tappa en "pinne".

Farten i Scorpion varierar via ett trestegsreglage med back, observera att du inte har någon broms i "friläget". Du bör ej testa bilen första gången i vardagsrummet, då det är svårt att ha fullständig kontroll över bilen på små ytor med detta fartreglage.

Framdäcken, som är ribbade, limmas fast vid fälgen med Superlim. Lagret i framhjulet är av plast. Efter den testkörning jag gjort hittills finns inget negativt att säga om detta, men jag vill ändå nämna att Miragens kullager passar här.

Bakdäcken kläms fast med två fälghalvor och en innerring. Det skadar inte med ett par droppar lim även här. Mönstringen består av fyrkantig dobb som "gräver" bra i lös sand. På något hårdare underlag kan du klippa bort den enkla dobben i mitten för större kontaktyta mot underlaget.

Innan vi går till slutomdöme vill jag nämna fjädringen, som är out-standing. Efter att ha fyllt dämparna med olja och monterat enheten gjordes första testen

som bestod i att släppa bilen från 15 cm höjd. Resultatet – Love at first sight – någon så perfekt "nigning" har jag aldrig upplevt i någon bil jag hittills kollat, original som "preppad".

Finns det då inget negativt med bilen? Nja – vingfästet var inte så lyckat och jag skulle vilja byta ut stjärnskruven mot insexskruv på ett par nyckelpunkter (speciellt fästet för främre bärarmsbalk där man gör många justeringar).

SLUTOMDÖME

Då jag ej har så stor erfarenhet av el-bilar bad jag Sven "Tiger" Hansson om hjälp och detta är våra synpunkter:

En lätt bil med bra våghållning som är starkare än den ser ut. Marknadens vettigaste uppbyggnad på radiolådan. Låg tyngdpunkt, kanske aningen långt fram. Scorpion är väl förberedd för tävlingskörning och har goda förutsättningar att bli en "värsting" on the track.

Tigertips: Vänder du stötdämparna upp och ner slipper du oljeläckage.

Dallas ■

FAKTA

El-Off-Roadbil i skala 1:10 försedd med individuell fjädring och oljestötdämpare. Lexankarross ingår.

Längd: 396 mm

Bredd: 230 mm

Markfrigång: 35 mm

Hjulbas: 258 mm

Framhjul: Ø 73 mm

Bakhjul: Ø 84 mm

Utväxling: 10,8:1 – 18,8:1

Motor: MABUCHI RS-540S

Vikt (med ackar och radio): 1 680 g

Toppfart: 45 km/h

För att göra bilen körklar behöver du en tvåkanalsradio samt en 6 cellers ackpack. Som tillbehör kan du få kullager till växelhush och bakaxel.

Distributör: Slotcar, Stockholm