



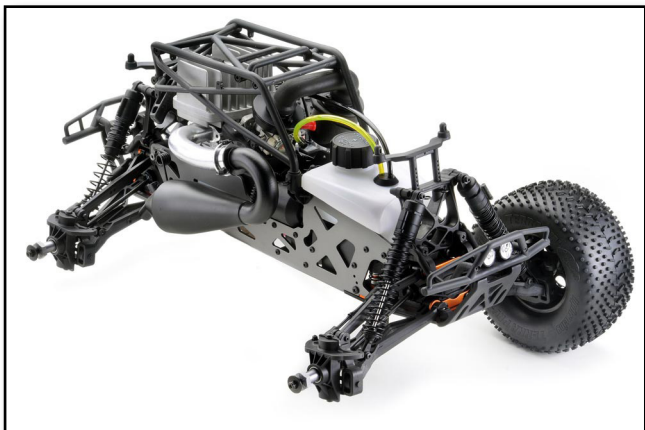
LRP / HPI

Savage XL Octane

1:8 Verbrenner Monster Truck

Die Savage Baureihe von HPI, vertrieben von LRP, erfreut sich seit Jahren einer riesigen Fangemeinde. Bekanntlich gibt es hier nicht nur eine Ausführung, sondern etliche Variationen, welche im Laufe der Jahre viele Updates und Verbesserungen erfuhren.

Jetzt neu auf den Markt gekommen ist der Savage XL Octane. Dieser nimmt unter den ganzen Savage´s eine Sonderstellung ein. Diese Sonderstellung wird durch die Tatsache bedingt, dass es sich beim Octane zwar um einen Verbrenner handelt, welcher jedoch nicht von einem in dieser Klasse gebräuchlichen Nitro Antrieb vorwärts bewegt wird.



Neues Motorkonzept

Man hat sich beim Octane die großen Verbrenner Modelle als Beispiel genommen, sei es die 1:5er Glattbahner oder die 1:6 Offroad Modelle.

Da man jedoch bei einem Offroader im Maßstab 1:8 wie dem Savage nicht einfach einen so großen und schweren Motor wie z.B. den Zenoah implantieren kann, musste HPI eigene Wege gehen.

Als geeignet erwies sich hier der GT15C Motor. Dieser verfügt über einen Hubraum von 15 ccm, wie aus der Typenbezeichnung ersichtlich ist.

Allerdings baut er wesentlich kompakter, wenn man einmal von dem voluminösen, großzügig verrippten Zylinderkopf absieht.

Entscheidend war hier jedoch, dass als Betriebsmittel handelsübliches Zweitaktgemisch von der Tankstelle zum Einsatz kommen konnte und keine der brisanten und hochgiftigen Nitro Treibstoffe.

Um dieses zu entzünden, ist jedoch bekanntlich im Gegensatz zum Glühzünder ein extern erzeugter Zündfunke vonnöten.

Eine in den Zylinderkopf eingeschraubte herkömmliche Zündkerze sowie eine externe CDi Box mit separater Stromversorgung stellen sicher, dass dieser Zündfunke auch erzeugt wird.

Ready-to-Run

Der Octane wird als RTR Modell ausgeliefert. Wenn man den Verkaufspreis von ungefähr 900,- Euro, je nach Anbieter, auf die Ladentheke geblättert hat, erhält man einen Karton von der Größe eines Reisekoffers und ungefähr 8-9 Kg Gewicht.

Darin steht der fertig aufgebaute und montierte Savage XL Octane. Flankiert wird er von allen erforderlichen Werkzeugen, Filteröl, 2-Takt Motoröl zur Herstellung von ca 2,5 l Gemisch 1:25, Batterien für den Sender, den Sender selbst sowie Ersatz- und Kleinteile.

Die getrennten Akkus für das Zündsystem und die RC Anlage sind bereits fahrfertig eingebaut. Eine detaillierte und durchdachte



Anleitung in Heftform und zusätzlich eine Anleitung für das Start- und Einstellprozedere des 15 ccm Triebblings kommen noch hinzu.

Chassis und Fahrwerk

Der Octane selbst basiert auf dem tausendfach bewährten Chassis des Savage XL. Dieses nennt sich TVP Chassis und wird im Wesentlichen von zwei hochkant stehenden Aluminiumprofilen mit 3 mm Stärke gebildet. Eine Eloxatschicht in Gunmetal Optik schützt diese zuverlässig.

Die Radaufhängung besteht vorne und hinten aus soliden unteren Schwingen und oberen Querlenkern. Diese sind allerdings einteilig ausgeführt, was zur Folge hat, dass der Sturz nicht eingestellt werden kann.

Es verbleibt also bei den werksmäßig vorgesehenen 0°. Allerdings kann man bei dieser Lösung mit mehr Stabilität rechnen als bei Rechts/Links-Gewinden, bei der Masse des Fahrzeuges und den somit auftretenden Kräften ein unbestreitbarer Vorteil.



An den Lenkgestängen hingegen finden sich einstellbare Rechts/ Linksgewinde aus Stahl, damit die Spur der Vorderräder eingestellt werden kann.

An der Hinterachse ist die Spur ebenfalls durch Schubstreben mit Rechts/ Linksgewinde stufenlos zu variieren. Alle Aufhängungsteile einschließlich der Dämpferbrücken, der Lenkhebel, C-Hubs und den Schwingen bestehen aus einem hochfesten Kunststoffmaterial, welches zudem noch äußerst zäh ist und für höchste Belastungen ausgelegt scheint.

Noch flexibler sind die beiden Rammschützer an beiden Enden des Fahrzeuges sowie die Karostützen und der ausladende Überrollkäfig, welcher den Motor einschließlich Vergaser und Luftfilter bei Überschlägen vor dem Ärgsten schützen soll.

Differenziale und Kraftübertragung

Der Octane ist ein 4 WD Fahrzeug. Vorne und hinten verrichten Differenziale mit 4 Spider-Stahl Innenleben ihren Dienst.





Die dort ankommenden Antriebskräfte werden über stählerne Mitnehmer und Antriebsknochen, ebenfalls aus Stahl, an die Räder weitergereicht.

Vom zentral im Chassis eingebauten Getriebe erfolgt die Verteilung nach vorne und hinten ebenfalls über Knochen und Mitnehmer aus Stahl, wobei auf dem hinteren Getriebemitnehmer die hoch wirksame Bremsanlage mit insgesamt drei Epoxyscheiben und Stahlbremsbelägen angeordnet ist.



Beim Getriebe handelt es sich um eine Besonderheit, welche man nicht an jeder Ecke findet: zum Einsatz kommt nämlich ein Dreigang-Getriebe, welches je nach Drehzahl in den zweiten und dritten Gang hochschaltet.

Um die Schaltpunkte zu verändern, muss man lediglich die Schutzkappen aus orangenem Kunststoff entfernen und mittels eines kleinen Inbusschlüssels die Schrauben der Fliehkraftgewichte verändern. Für einen späteren Schaltpunkt dreht man die Schrauben fester, um früher zu schalten, löst man sie etwas.

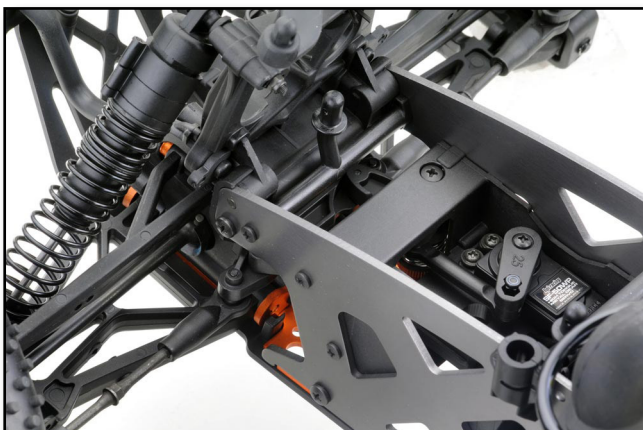


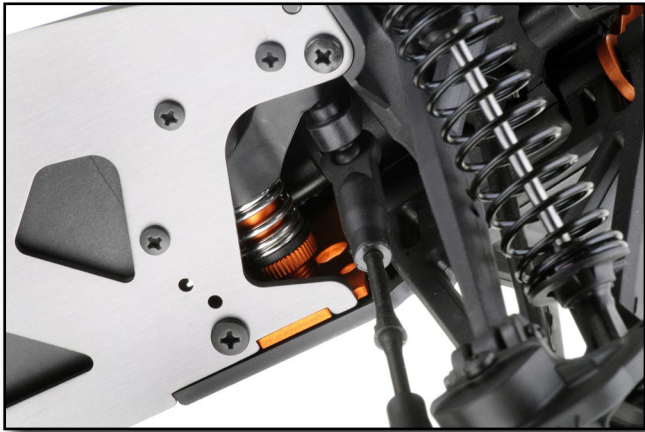
Wer noch das Dreigang-Getriebe des BMT Glattbahners aus den 90er Jahren eingestellt hat, weiß in diesem Falle auch noch, dass alle Einstellungen mit Bedacht und in kleinen Schritten erfolgen sollten und niemals an beiden Schaltstufen gleichzeitig geändert werden sollte. Zunächst kann man es sowieso erst einmal bei der werksseitigen Einstellung belassen.

Vom Getriebe aus erfolgt die Kraftübertragung über ein Hauptzahnrad aus Stahl mit integriertem Slipper auf die Vierbacken-Fliehkraftkupplung. Der Slipper sollte stets sehr stramm eingestellt werden, da er ansonsten im Fahrbetrieb leicht schlappmachen könnte.

Damit der Motor nicht überhitzt, arbeitet die Kupplung in direktem Zusammenspiel mit einem Lüfterrad, welches wirkungsvoll die Temperatur im Zaum hält.

Das Getriebe mit Hauptzahnrad und Slipper sitzt zentral mitten im Chassis zwischen den beiden Aluminium Platten.

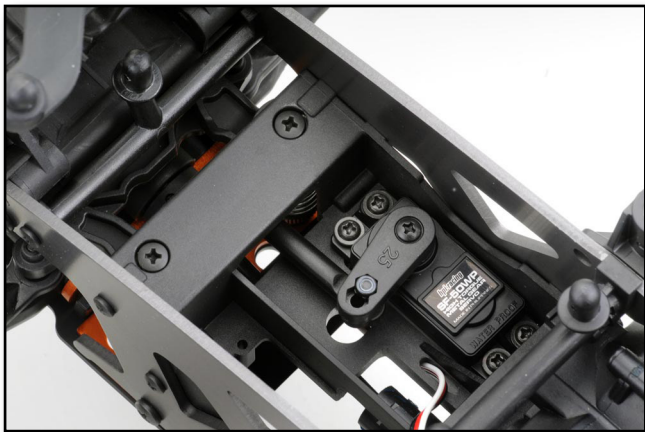




Lenkservo und Tank

Genau vor dem Getriebe befindet sich das Lenkservo. Bei diesem handelt es sich um ein SF 50 WP. Dieses ist ausreichend kräftig, hat ein Metallgetriebe, welches in dieser Gewichtsklasse unabdingbar ist und ist zudem auch noch wasserdicht.

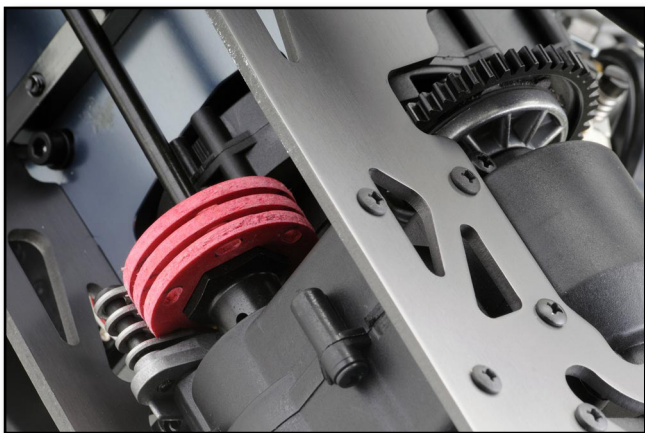
Direkt über dem Servo ist mit drei Clipsen der Kraftstofftank befestigt. Je eine Sprit- und Rücklaufleitung sind verlegt, im Tankinneren befindet sich ein pendelnd verlegter Kraftstoff Filter, welcher in allen Positionen in der Lage sein sollte, den angeforderten Sprit zum Vergaser weiter zu leiten.



2-Takt Motor und Abgas-System

Die komplette rückwärtige Hälfte gehört dem alles dominierenden Motor mit 15 ccm Hubraum, ein gewaltiger Brocken, welcher ca. 1,7 Kg auf die Waage bringt. Mit 2,7 PS bei bereits 14000 U/min gehört er zu den drehmomentstarken Exemplaren. Er ist längs eingebaut.

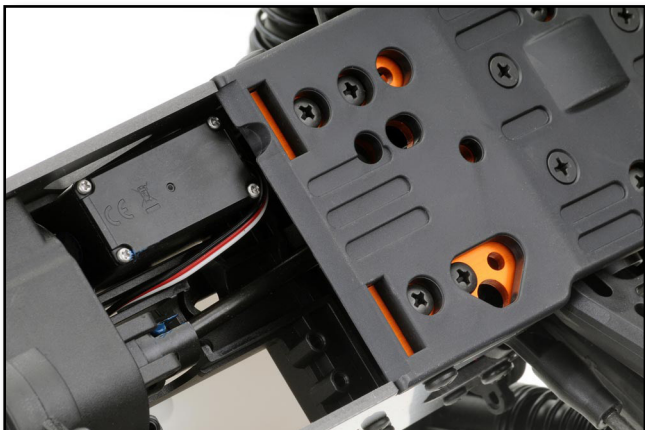
In Fahrtrichtung hinten, also auf der Rückseite des Motors erkennt man den Anreißstarter. Die Anleitung empfiehlt, dessen Schnur nicht weiter als ca. 50 cm herauszuziehen. Beherzigt man dies nicht, könnte aus dem Anreiß- leicht ein Abreiß-Starter werden.



In Fahrtrichtung vorne ist die bereits erwähnte Kupplung montiert. Darüber findet man den Vergaser. Fahrern aus dem Großmodell-Bereich wird dieser bekannt vorkommen. Das verwundert nicht, handelt es sich doch um den dort vielfach verwendeten Walbro Vergaser.

Ursprünglich für großvolumigere Motoren konzipiert, wird dieser durch eine gelochte Air Restrictor Platte im Einlass etwas in seiner Leistung beschränkt, sozusagen angepasst.

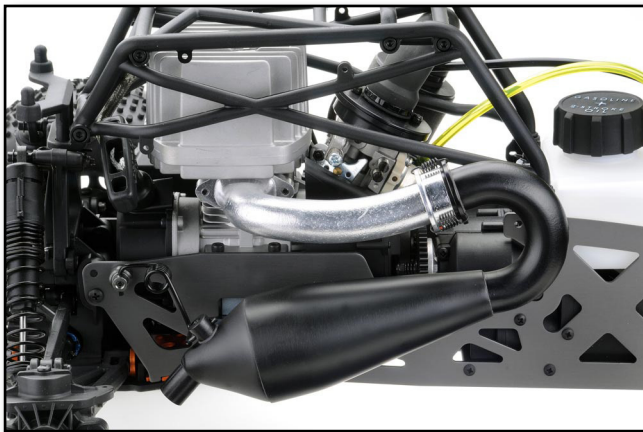
Der darauf montierte, nach links abgehende Luftfilter unterscheidet sich in nichts von den üblichen, zum Einsatz kommenden Schaumstoff-Filtern und muss vor dem ersten Einsatz noch mit dem beiliegenden Filteröl behandelt werden.





Die rechte Fahrzeugseite wird von dem voluminösen Abgas-System dominiert. Das aus Alublech hergestellte geschlängelte schwarz lackierte Resorrohr entlässt den Abgasstrom vor der rechten hinteren Schwinge nach unten in Richtung Boden.

Die Verbindung zum Krümmer wird durch ein Masterfix – System sichergestellt. Einem einfachen Silikonschlauch wäre hier mit Sicherheit kein langes Leben beschieden gewesen.

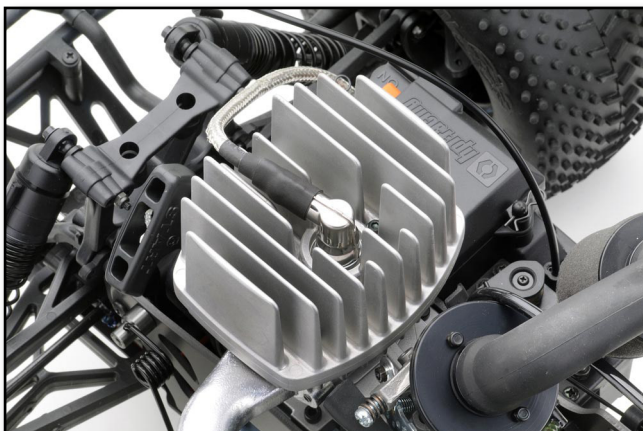


RC-Box, Gas/Brems-Servo und Fernsteuerung

Auf der linken Seite des Chassis wurde die recht große RC Box angeschraubt. Die Größe ist aber auch notwendig, denn sie beherbergt einiges an Elektronik.

Vorne oben, also quasi außerhalb der Box, verrichtet das Gas/Brems Servo seine Arbeit. Es handelt sich hier um ein SF 10 W. Dieses ist zwar wassergeschützt, damit erschöpfen sich die hervorstechenden Merkmale aber auch schon.

Einem ca. 7 Kg schweren Offroad Brocken hätte man getrost ein etwas kräftigeres Exemplar, gerne auch mit Metallgetriebe spendieren können, auch wenn es sich nur um Gas/ Bremse handelt. Zur Ehrenrettung bleibt jedoch festzuhalten, dass es bis Testende nicht ausgefallen ist.



Nimmt man den Deckel der Box nach Entfernen von zwei Clipsen ab, findet man als erstes den Mini-Empfänger RF 30, passend zur 2,4 GHz Fernsteuerung TF 20. Auf diese braucht man nicht näher einzugehen, da es sich hier um einen der typischen RTR Sender handelt.

Er funktioniert einfach und alle wichtigen Parameter lassen sich damit einstellen. Technische Highlights bleiben halt den teuren Anlagen vorbehalten.



Ein wirkliches Highlight ist dennoch in der RC Box enthalten. Es handelt sich um die CDI Box, welche zur Erzeugung des Zündfunken benötigt wird. Angesteuert wird die Box über einen Magneten an der Schwungscheibe.

Das zum Kerzenstecker führende Zündkabel



ist mit einem Metallgeflecht armiert. Sollte man eine neue Kerze benötigen, wird dies problemlos möglich sein, da es sich um eine Standardgröße handelt.

RC Anlage und Zündanlage erhalten ihren Strom aus je einem eigenen bereits unten in der RC-Box liegenden Akkupack. Es handelt sich hier um NiMH Hump Packs mit fünf Zellen, welche 6V mit 1200 MAh bereitstellen.

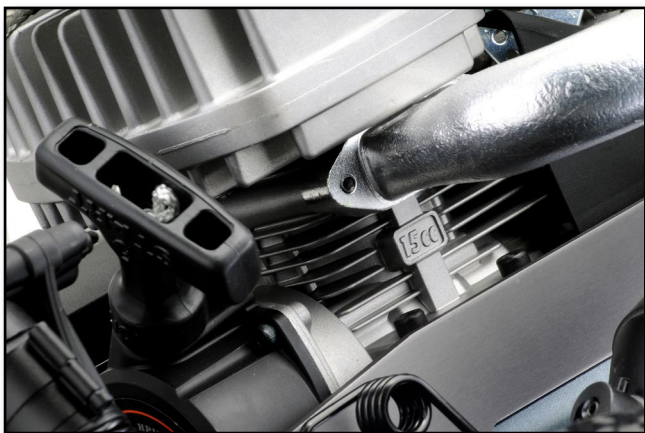
Geladen werden können sie mit dem beiliegenden Steckerlader, allerdings nur dann, wenn man viel Zeit hat.

Ansonsten bedient man sich besser eines eigenen Schnellladegerätes. Beide Stromversorgungen sind getrennt ein und aus zu schalten.



Der vordere, mit weißem Gummi geschützte Schalter bedient die RC Anlage, während der im Deckel integrierte mit einem orangenen Gummischutz versehene Schalter die Zündanlage mit Strom versorgt. Mit diesem Schalter lässt sich somit auch der laufende Motor abschalten.

Die vorbildliche Abdichtung der RC Box wird allerdings durch die etwas nachlässige Durchführung des Zündkabels nach außen etwas eingeschränkt. Wer auf extremen Nässeschutz Wert legt, sollte hier in Eigenregie irgendwie nachbessern.



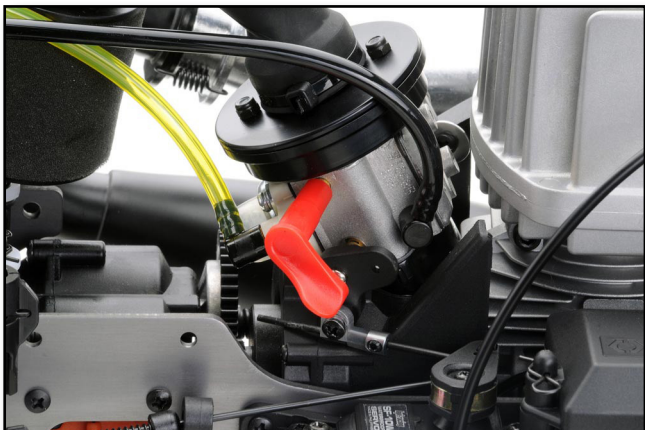
Karosserie, Felgen und Reifen

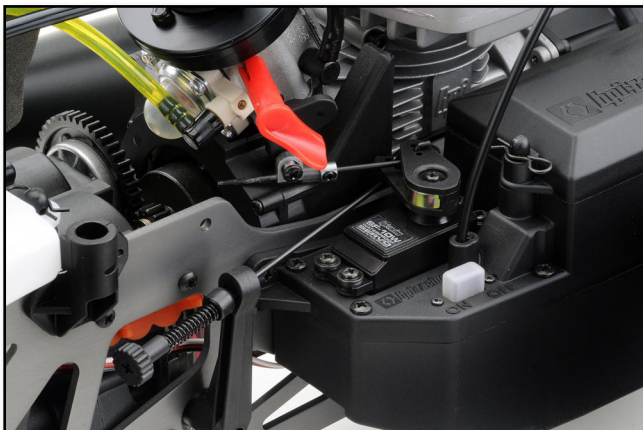
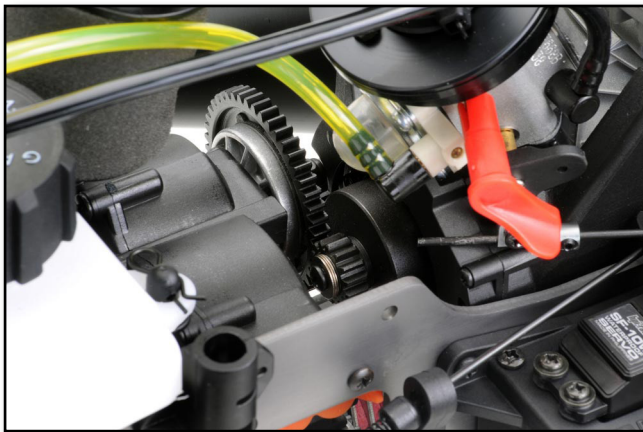
Neben der neu gestalteten und einsatzbereiten Karosserie sind die auf verchromtem 8 Loch Felgen aufgezogenen mächtigen HPI Terra Pin Reifen ein Blickfang. Sie sind gut verklebt und beinhalten weiche Einlagen.

Damit das ganze atmen kann, gibt es auf der Felgeninnenseite je 2 Ausgleichsbohrungen. Durch die weichen Einlagen und dem großen Reifenvolumen werden Unebenheiten auf der Strecke förmlich weggebügelt.

Öldruckdämpfer

Damit der Bodenkontakt nicht verloren geht, wurden vier Kunststoff-Öldruckdämpfer im





BigBore Format installiert.

Die langen Federwege werden realisiert, indem man keine einteiligen, sondern Twin Federn verwendet. Deren Vorspannung wird durch Verwendung von Clips verändert, welche in ausreichendem Umfang beiliegen.

Dass bei einem Fahrzeug dieses Kalibers alles, was sich dreht, kugelgelagert ist, versteht sich von selbst.

Praxis und Fazit

Wenn der Octane mit Zweitaktgemisch, geladenen Akkus und der Sender mit den beiliegenden Mignonzellen versorgt sind, steht der ersten Ausfahrt nichts mehr im Wege.

Lobend erwähnt werden muss hier, dass alles korrekt eingestellt und angeschlossen ist. Man kann sich also ganz aufs Fahren konzentrieren.

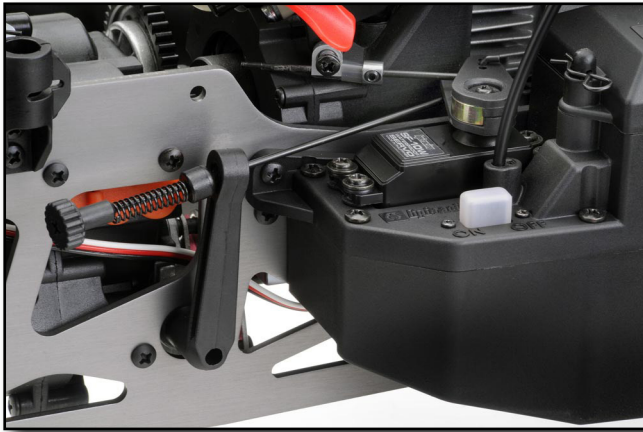
Für das Startprozedere und eventuell später für eine nötige Justierung des Dreigang-Getriebes hat LRP eine 10seitige separate und ausschließlich in Deutsch verfasste Gebrauchsanweisung beigelegt. Diese ist so detailliert und lässt keine Fragen offen, dass hier nicht mehr gesondert darauf eingegangen werden soll.

In puncto Einfahrvorschrift verhält sich der Motor anspruchslos. Das beim Nitromotor durch die äußerst geringen Toleranzen gefürchtete Klemmen im Bereich des oberen Totpunktes fehlt hier vollends.

Er springt nach wenigen Zügen am Starter einfach an. Dennoch sollte man ihm ca. 1 bis 1,5 Liter Kraftstoff gönnen, bevor man ihn als eingelaufen erklärt.

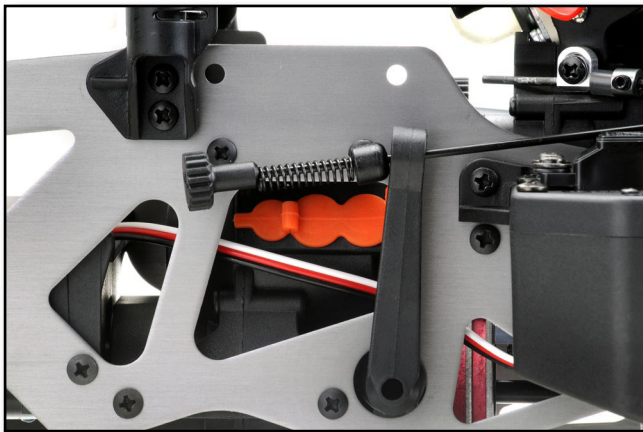
Bei normaler Fahrweise reicht übrigens eine Tankfüllung für eine knappe halbe Stunde Fahrzeit. Danach ist dann allerdings eher der Fahrer erschöpft als der Octane.

Vor dem Erwerb ist unbedingt zu überlegen, wo man ihn bewegen möchte. Das Resorrohr ist zwar voluminös, aber der Motor brüllt ganz ordentlich, so dass man es auch in größerer Entfernung noch deutlich vernehmen kann.



Eine Kiesgrube oder ein Acker weitab von Nachbarn sollten deshalb schon vorhanden sein, sonst gibt es schnell Ärger. Geländemäßig braucht man keinerlei Einschränkungen hinzunehmen, der Octane bügelt auch bei hohen Geschwindigkeiten alles weg, was im Wege steht und ist dennoch gut beherrschbar.

Und wenn er durch die Wankbewegungen beim Kurvenfahren einmal seitlich abrollt, macht dies gar nichts, denn beschädigt wird dabei nichts.



Um den Octane zu fahren, braucht man kein Spezialist zu sein. Auch ein Einsteiger sollte nach einer kurzen Eingewöhnungsphase relativ gut mit ihm zurecht kommen.

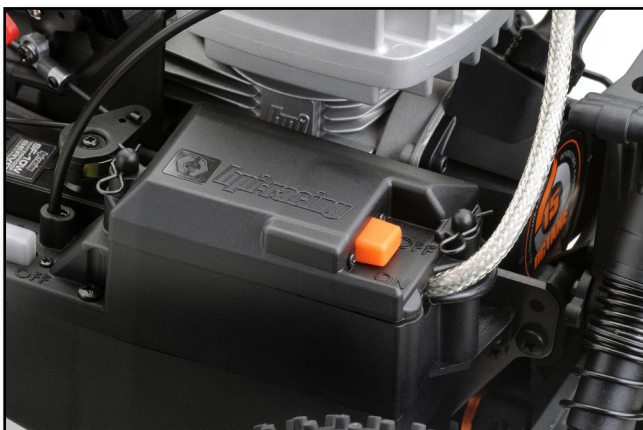
Für einen allerdings nicht geringen Preis von 850,- bis 900,- Euro erhält man ein problemloses, aber dennoch leistungsstarkes Offroad Auto ohne Schwächen.

Bericht: „Ernst Conty“
Fotos: Klaus-D. Nowack

Querschnitt LRP / HPI Savage XL Octane



- Benzinbetriebener Monster Truck 1:8
- 4 WD Allradantrieb
- RTR, vom Werk vormontiert
- 2,7 PS GT15C 15 ccm 2-Takt Motor mit Seilzugstarter
- 300 ccm Benzintank für mehr als 20 Minuten Fahrzeit
- Erweitertes Savage XL Chassis mit 3mm dicken TVP Platten
- 3-Gang Getriebe für einen aggressiven Fahrspaß
- 4-Backen Kupplung mit Lüfterrad
- Dreischeiben-Bremssystem
- Extra große Big Bore Öldruckdämpfer
- Niedrige Benzinkosten durch die Verwendung von normalem 2-Taktgemisch von der Tankstelle
- Antriebsstrang komplett aus Metall
- Wasserdichte Empfänger- und Akkubox
- Wasserdichte Lenk- und Gasservos
- Komplett mit Kugellagern ausgestattet
- 2,4GHz Funkfernsteuerungs System
- Erprobte HPI Savage Stabilität





- Extra breite Terra Pin Reifen
- Brandneue XL Monstertruck Karosserie
- Differentialgetriebe aus Metall
- Hauptzahnrad aus Stahl
- Heavy Duty Kupplungsglocke
- Heavy Duty Knochen
- Heavy Duty Ausgänge
- Heavy Duty Achsen
- Maschinell gefertigte Bremsmitnehmer

Technische Daten

- Länge: 585 mm
- Höhe: 265 mm
- Breite: 445 mm
- Radstand: 400 mm
- Spurweite vorne: 352 mm
- Spurweite hinten: 352 mm
- Reifenbreite vorne: 85 mm
- Reifenbreite hinten: 85 mm
- Reifendurchmesser vorne: 170 mm
- Reifendurchmesser hinten: 170 mm
- Bodenfreiheit: 102 mm
- Sturz neutral, nicht einstellbar

