

## Im Test: Die LIFTER von Hydro & Marine

Im Test: Die LIFTER von Hydro & Marine



### Im Test: Die LIFTER von Hydro & Marine

**Autor:** Andreas Grüner

**Bootseigner:** Robert Leydolph

Vorstellung:

Ä LIFTER Unlimited Light Hydroplane so lautet eigentlich der komplette Name des Modells. 635 mm lang und stolze 315 mm breit, für die Rennklassen Hydro II / III oder HS14 vorgeschlagen. Der in GFK gehaltene Rumpf, Deckel nebst den Front- und Heckflügel sind in einwandfreiem Laminat ausgeführt. Das geringe Rohgewicht macht dem Namen LIFTER alle Ehre.

Wenn es nach dem Hersteller geht, kann das Modell mit 12 bis 16 SubC Zellen, oder 4 bis 6 LiPo's mit einer Kapazität von 4.000 bis 5.000 mAh betrieben werden. Das, die Stromversorgung eine 30C Entlade-Rate haben sollte, versteht sich von selbst. Auch wenn das Boot kein Stromfresser ist, so sind doch die Stromspitzen nicht zu verachten.

Motorseitig kann ab Bürste 700er Baugröße, Plettenberg 290/30 oder Lehner 1940er Reihe eingesetzt werden. Oder, wer es wirklich mag, Glühzünder mit 1,8

bis 2.5 ccm. Aufbau und Fahrverhalten:

Der gestaltet sich, auch zwecks dem großen Deckausschnitt und dem voluminösen Innenraum, als einfach. Nur sollte etwas Erfahrung mit Hydro's vorhanden sein. Sonst geht man durch eine harte Schule um das Modell richtig zum Laufen zu bringen. Turn-Fin, Strut-Halter, Motor- und Servoträger und Turbinenhaube sind alles Eigenbauten. Selbstverständlich kann man die auch, bis auf die Turbinenhaube, beim Hersteller als Fertigteile erwerben.

Bei diesem Aufbau wurde mit Leistung etwas gezeigt. So kommen auch „nur“ ein Lehner 1930/8 und ein Kokam 3S1P H5 mit 4.000 mAh zum Einsatz. Der vorhandene 150A BK-Regler aus alten Zeiten wirkt etwas Überdimensioniert, fand aber in Fahrtrichtung links neben dem Motor seinen Platz. Weiter geht es mit dem Antrieb. Eine 3,2 mm Flexwelle überträgt die Kraft an einem Octura M440 Prop. Der Strut ist wegen dem Drehmomentausgleich ca. 10 bis 12 mm außermittig nach rechts festgemacht. Somit muss bei dieser Abstimmung auch nicht gegengelenkt werden. Ruderanlage und Anlenkung befinden sich links. Das größte Gewicht hat immer noch der Akku, also muss dieser so weit wie möglich in die Kanzel geschoben werden. Einfach mit Klettband fixiert hält dieser Bombenfest. Kurz dahinter der LMT 1930 und schon passt der Schwerpunkt. Aus alten Zeiten stammt der an geformte Wellen-Kasten, welcher aber absichtlich nicht entfernt wurde. Für die Stabilität und Anfahrtsilfe wird dieser Zweckentfremdet.

Die LIFTER gänzlich ohne Heck- oder Frontflügel aufzubauen käme den Spruch nahe „Gewollt, aber nicht gekonnt“. Bepickt mit Flügeln ist in diesem Fall nicht passé und gehört dazu. Eine Streckung der Haube mittels einer Turbinenabdeckung und schon sieht das Modell um einiges besser aus. Auch wenn es keine Turbinen bei diesem speziellen Boots-Typ gab.

Übrigens, die Abdeckung besteht aus dünnem Aluminium-Blech, welches über eine dünne Sprühdose gebogen wurde. Nach dem aufbringen des Dekorsatzes war das Modell endlich einsatzbereit.

Wer meint mit 3S und dem 1930er Lehner sei das Boot Unterfordert, der irrt. Die LIFTER beschleunigt unglaublich schnell und wie auf Schienen geht es sehr leise voran. Es gibt ja „hemmungslose“ Piloten, zu dem gehört auch z.B. der Bootseigner und Fahrer, die bei Vollast einfach den Ruderhebel nach rechts drücken um zu sehen welche Auswirkungen das am See hat. Klar tut sich was, wenn man mit knappen 80km/h einen knackigen Radius ansteuert. Erst die Wasserwand von der Turn-Fin und dann geht es auch schon, ohne Schwächen oder tänzeln zu zeigen, in die gewünschte Richtung. Die Lifter macht das jedenfalls mit, zumindest noch bei dieser Geschwindigkeit. Je nach LiPo Typ und deren Vorwärmung ist selbst bei dieser zahmen Abstimmung eine mit GPS gemessene Geschwindigkeit von 75 bis 85 km/h möglich. Mit dieser Ausstattung ist es möglich mit Vollgas ein Oval zu fahren bis das der Akku, zwecks Mangel an Spannung und Kapazität, einen zur Aufgabe zwingt. Wer nach dieser 5 bis 7 minütigen Aktion kein Ouales Spaß-Grinsen auf dem Gesicht hat, der muss wirklich Geliftet sein...

Schneller geht's immer und ist durchaus realisierbar. Nur das narrensichere Fahrverhalten wird entsprechend reduziert. Woher die Information? Nun, eine LIFTER mit 4S LiPo und stärkeren Motor mit wesentlich höherer Drehzahl wird bei uns ebenfalls gefahren. Optik:

Die LIFTER ist den Vorbildern der „Unlimited Light“ 1150kg schweren Originalen nachempfunden, die mit Chevy V8 Motoren betrieben werden. Da es verschiedene Versionen von diesem Bootstyp gibt, ist dem Auf- und Anbau nahezu alle Türen und Tore geöffnet.

Ohne Flügel oder Anbauten sieht das Modell jedenfalls etwas verlassen aus. Ein

peppiger Dekorsatz und zumindest einen Front- oder Heckflügel sollte es schon sein um wenigstens etwas von der Scale-Optik abzubekommen. Auf [www.ultra.org](http://www.ultra.org) gibt es zum Beispiel sehr schöne Aufnahmen von dieser Spezies Hydroplane. Zweifellos hilfreich für einen Nachbau. **Fazit:** Wer mit wenig Antriebsleistung viel Spaß und Fahrvergnügen haben möchte, der liegt bei der LIFTER richtig. Das Hydroplane typische Fahrbild kann mit in die Waagschale genommen werden. Ganz anders wie ein Mono oder Kat ist natürlich die Kurvenlage. Mit fast Vollgas in eine Kurve brettern, das geht eben sehr gut mit der LIFTER. Der Wasserschweif von der Finne hat was und das fast schon Vorbildgetreue Fahrbild ist schon einmalig. Es muss nicht absolutes Glattwasser herrschen, um das Modell zu bewegen.

**Pro:** Gutes PreisLeistungsverhältnis Wertiges Gel-Coat und Laminat, leichter Rumpf Ansprechendes Design und Fahrbild Großzügiger Decksausschnitt und Innenraum Sehr stabile Wasserlage, auch in den Kurven Läuft auch sehr gut mit sparsamer Antriebskraft Handliche und transportfreundliche Abmessungen Vorbildgetreues Aussehen mit hohem Scale-Faktor

**Contra:** Bauanleitung könnte zeitgemäßer auf die LiPo Technik eingehen.

**Bezugsquelle:** [www.hydromarine.de](http://www.hydromarine.de)

**Technische Daten:**

Länge: 635 mm

Breite: 315 mm

Zellenzahl: 12-16 Sub C / 4-6 LiPo's 4.000 bis 5.000 mAh

Motor: Bürste ab Economy 700, Plettenberg290/30,

Lehner 1940 Baugröße

**Preis:** Rumpf in GFK 159,00 EUR

**Bild-Impressionen**







Â



Â



**Autor** Andreas Grüner **Fotograf & Grafik** Andreas Grüner **Urheberrecht**  
Alle Bilder, Grafiken und Videos unterliegen dem Urheberrecht bei Andreas  
Grüner **Realisiert** März 2010

(c) by 'RC Line Redaktion'  
URL : <http://www.rcline.de>