



## ABSIMA CR 3.4 „Sherpa“



### Der Berg ruft...!

### Ein Fahrbericht

Meterhohe Staubwolken über der Wüste verdecken die aufgehende Sonne! Was zum...? Gebanntes Starren ins sandige Nichts! Da, Lichter tauchen auf, aus der Wolke schießt etwas auf die Kamera zu! Ein Fahrzeug, mächtige Front, bullige Reifen, olivfarben, hoch. Bremsmanöver! Sand prasselt auf Objektiv und Fotograf.

Vor uns steht der neue CR 3.4 der Nürnberger Fahrzeugschmiede Absima. Spitzname „Sherpa“.

Die Dachlicht-Phalanx schneidet Helligkeit in den Sanddunst und mit dem sich langsam legenden Sandsturm werden die Konturen sichtbar. Breite Stollenreifen, Dachgepäckträger, Schnorchel, Geländestoßstange, hohe Bodenfreiheit. Freche Scheinwerfer, die Gesamtoptik nicht zu plump und massiv, eher frech mit Grundgelassenheit. Etwas zusammengekniffene Augen und doch eine hochgezogene Augenbraue. Darüber die gemütlichere gerade Frontscheibe. Ein reinrassiger Geländewagen. Und sein Gesicht scheint uns permanent aufzufordern: ‚Was jetzt?‘

Der Fahrer grinst mich an: „So! Schnell kann er also. Und das war ‚nur‘ der 2S-Antrieb.“ Die große Wüste hat das neue Gefährt problemlos gemeistert. Die Differential-Sperren beider Achsen kamen nicht zum Einsatz. Weder bei den hohen Dünen noch den ausgetrockneten Tälern. Dadurch bleibt er ungemein wendig. Der Lenkeinschlag von mehr als 45° hilft natürlich auch.

Nicht einmal annähernd erreichte der Wagen den maximalen Neigungswinkel. Mit geschickter Fahrweise – gleichmäßiges Gasgeben – war ein Eingraben auch im lockeren Sand nicht möglich, zu groß die Auflagefläche der Reifen und zu



gering das Gesamtgewicht. Sogar ein sonst verpöntes Stoppen mitten im tiefen Sand war machbar. Vorsichtiges Beschleunigen und der Wagen fand nach einigen Reifendrehungen wieder Bodenhaftung und schob sich vorwärts.

Mit sandgemäß sanfter Beschleunigung auf doch einmal höhere Geschwindigkeit gebracht,

waren weite Sprünge über die Dünenkämme möglich, exzellentes Flugverhalten und sattes Aufsetzen ist dem Sherpa also auch attestiert. Materialschonend wird natürlich, unter weiterem Gasgeben, auf weichem Untergrund gelandet. Der Späßeffect ist zugegebenermaßen ziemlich hoch.

Fahrer und Fotograf schauen sich an, der Blick wandert über die Dünen am





Wüstenrand zum Horizont. Wälder und darüber aufragende Berge. Zungenschnalzen. „Auf geht’s!“

Sinniger und spaßbringender – da herausfordernder – ist dann ein leicht schräg versetzter Angang an das Hindernis, dank nach vorn vollkommen freistehender Reifen zieht sich der Wagen dann hinüber.

Spiel am Gas und der zweite Gang bleibt vollkommen unangetastet. Ruhig dosiert, den Weg gut gelesen und vorsichtig manövriert erklimmt der CR 3.4 jedes Hindernis. Die Grenzen setzen nur das fahrerische Können und die Schwerkraft. Ein vollwertiger Geländewagen.

Ein Blick auf die Steuerung bietet sich nun an. Der im Set enthaltene Sendertyp ist eine Pistolenfunke. Hier scheiden sich die Geister, Pult oder

Hier in den felsigen Hängen kommt das volle Potential des Wagens zum Vorschein. Auch ohne Differential-Sperren ist nahezu alles fahrbar. Vollgas ist nicht einmal annähernd nötig, ebensowenig wie massives



3 Ein paar Stunden später arbeitet sich der CR3.4 die engen Schluchten ins Gebirge hinauf. Dicht baumbestanden und sattgrün nun der völlige Kontrast zum hell-beigen Vormittag. Der Wagen nutzt jede Geländekontur um sich am Untergrund festzubeißen, schiebt sich über Stämme und an Hängen entlang. Nur ganz selten muß ein zweites Mal angesetzt werden und wenn, dann war der erste Weg falsch gewählt und entsprach nicht dem Radstand. Ein Kennenlernprozess. Eine zum Radstand passende Verschränkung und hohe Bodenfreiheit lassen auch die Überwindung größerer Felsen von annähernd halber Wagengröße zu.

Der auch durch die großen Reifen erzielte Böschungswinkel von rund 60° vorn – hinten 40° - ermöglicht die nahezu geradlinige Fahrt durch felsige Täler. Kommen die Felsoberkanten auf Höhe der Stoßstange, ist ein Überschieben der Front auch noch möglich, materialschonend ist dies aber nicht.

Pistole. Die Pistolenfunken kommen aus dem Rennsport, wo es durch die permanente Bewegung des Fahrzeuges einfacher ist, auch minimalste, feinfühlig Gasbewegungen vorzunehmen, der Losbrechmoment spielt eine geringe Rolle.

Für echtes Geländefahren, bei dem es vor allem um das immer wiederkehrende Anfahren in Superzeitlupe geht – da jeder Millimeter über Wohl und Wehe entscheiden kann – ist die Kombination Zeigefinger und Abzug suboptimal. Daumen und Zeigefingerspitzen mit auf dem Pult aufgesetzter Hand sind einfach ruhiger und präziser.

Um dem Trend der handlicheren Funken mit Lenkrad-ähnlichem Drehknopf dennoch nachzukommen wird Abhilfe durch elektronische Unterstützung geschaffen. Der zum Sherpa beigegefügte 6-Kanal Sender ist ein guter Start und bietet für Anfänger oder auch preisbewusste Fortgeschrittene ausreichend Möglichkeiten. Für spezielle Ansprüche an Griffgröße, Schaltposition und Ausstattung bietet der Handel aber eine reichliche Auswahl.

Der enthaltene Sender reicht aber vollkommen, um den Wagen durchs Gelände zu führen und Spaß zu haben. Die Gaskurve ist justierbar, Trimmung und mehr kann vorgenommen werden, Abzug und Lenkung sind ausreichend feinfühlig. Hat man sich erst einmal die Belegung der Zusatzschalter eingepägt – oder beschriftet -, sind auch die Zusatzfunktionen wie Schalten, Differential-Sperren und Licht leicht zugänglich. Auf hohem Niveau klagend ist hier nur die Belegung der Schalter selbst in einem Punkt suboptimal: Die Schaltung sitzt auf einem Drucktaster (beleuchtet, an/aus) und das Licht auf einem Schieberegler mit Raster. Umgekehrt erschiene es logischer



und erkennbarer, aber das ist auch ein wenig Geschmackssache.

Weiter unterstützt wird der Fahrer durch den verbauten Regler, der ESC kommt von Hobbywing, ein Quickrun

WP-1060 ist das Herz des Wagens. Wasserdicht, mit proportionaler Bremse und einer Reihe an Schutzvorrichtungen bei Hitze, Unterspannung und Motorblockade ist er ein Rundumsorglos-Paket. Wer

mag, greift später mal zum programmierbaren großen Bruder, dem WP 1080. Während unseres Tests war er nicht von Nöten, der Wagen bereitet in der Werksausstattung schon ausreichend Freude.

Inzwischen hat der Sherpa durch Schluchten und eine Klamm den Gipfel erreicht. Zeit für ein Résumé.

Im Test über viele Fahrten und mit verschiedenen Fahrern gab es keinerlei Schäden oder Abnutzungserscheinungen, aber sicher entscheidet hier – wie überall – auch der vernünftige Umgang bzw. die Fahrweise über die Haltbarkeit (Massives, lang andauerndes Wühlen, Überschläge, Gasgeben gegen Hindernisse, verkanten etc. sind keinem Modell zuträglich und bringen jedes Modell schnell in die Werkstatt).

5

Die Materialien erscheinen hochwertig und stabil. Die Motor-



Getriebe-Kombination spielt gut zusammen, das Schalten erfolgt sauber und bereitet keinerlei Probleme - es sollte mangels Kupplung natürlich nicht in voller Fahrt geschaltet werden. Die Differential-Sperren rasten ebenso problemlos wie präzise ein.

Insgesamt ist das Chassis bündig und fest verarbeitet, die Komponenten hochwertig, kein Spiel in den Verbindungen der Teile und diese

selbst auch dem Einsatz entsprechend stabil. Freude macht die Federung, feinfühlig ansprechend. Das Lenkservo mit seinem Metallgetriebe führt die Kommandos genau und kraftvoll aus, schön auch der realistisch aussehende Steuerungsdämpfer bzw. Servosaver. Regler und Sender geben gute Rückmeldung an die steuernde Hand. Alle Bauteile machen so einen gut aufeinander abgestimmten Eindruck.

Mit dem Absima CR 3.4 Sherpa schicken die Nürnberger nun also einen Geländewagen auf die Piste, der für Fahranfänger und Profis gleichermaßen ein herausfordernder Begleiter sein kann. Die üppige und stabile Grundausstattung mit 2-Gang-Getriebe, Differential-Sperren, Portalachsen, Alu-Rahmenchassis, massiven stabiler Lenkung, sehr robuster Karosserie aus dickem PC-Material, griffigen Reifen, Licht und 6-Kanal-Sender macht einfach Spaß und lässt viele Spielarten zu.

Im Maßstab 1:10 ist er zudem auch rudeltauglich und für den gemeinsamen Ausflug passend. Ob naturgegebene Hindernisse wie Sandfelder, Schluchten mit gestürzten Bäumen, felsige Rampen, Schotter- und Gebirgspfade, steinige Plateaus, Schlammrinnen und Flussquerungen, oder menschengemachte Aufgaben wie Trial-



Tore, schmale Brücken, Wippen oder einfach mal starten, der Sherpa grinst zu fahrende Traversen im Hang, schon.

Da der Wagen tatsächlich nahezu alles problemlos fährt, hier unser Tipp um den Spielspaß zu erhöhen, zu verlagern und zu verlängern:

Einmal kleinere Reifen aufziehen, den Dachträger z.B. mit Haargummis zum Lastenträger verwandeln und aufgeladene Zuladung ins oder aus dem Gelände bringen; Fahren schwierigster Hindernisse mit „Umfall-Verbot“; Mikado-Stäbchen als Tore stecken, oder mit Kreide einen Weg zeichnen; Versuchen, ohne gesperrte Differentiale eine Wegstrecke zu meistern.

**Faktenkasten:**

**Dimensionen**

Länge:	542mm
Breite:	250mm
Höhe:	240mm
Bodenfreiheit unter Diff:	47mm
Radstand:	313mm
Gewicht:	2970g
Anfahrwinkel:	60°
Abfahrtswinkel:	45°
Lenkeinschlag max:	45.8°
Seitenneigung:	40°

**Chassis und Reifen**

CNC-Alu-Rahmenchassis	
4-Lenker Achs-Aufhängung	
2-Gang Schalt-Getriebe	
Übersetzungsverhältnisse:	2.Gang 1: 15.1 – 1.Gang 1:37.1 (ferngesteuert schaltbar)
Getriebe:	Modul 0.8/32dp – Ritzel 16Z / Hauptzahnrad 44T
Antriebssystem:	4WD
Diff-Sperren:	V/H (ferngesteuert schaltbar)
Stoßdämpfer:	90mm , Öl-gefüllt, interne Federn
Felgen:	12mm Hex Beadlock 1.9" 32x69mm
Räder:	43x120mm

**ELEKTRONIK**

ESC:	Hobbywing Quickrun 1060, 60A, für Brushed Motoren, wasserdicht mit T-Stecker (BEC 6V@3A, 6-9 Zellen NiMh (7,2V) & 2S/3S LiPo Akkus verwendbar)
Motor:	550 high-torque brushed Motor, 21T
Lenkservo:	9kg Metallgetriebe, digital und wasserdicht
Schalterservos :	3x 0,9kg, wasserdicht
Sender:	6-Kanal 2.4GHz (4.8 – 12.0V, LiPo-fähig)





Der CR3.4 im Vergleich

	Absima CR 3.4 "Sherpa"	Jeep Wrangler Unlimited (4tür.)	Suzuki Jimny GJ	Landrover Defender 110
Länge/Breite/Höhe	542/250/240mm	4.882/1.894/1.891 mm	3.645/1.645/1.705 mm	4.785/1.790/2.035mm
Radstand	313 mm	3.008 mm	2.250 mm	2794 mm
Bodenfreiheit	47 mm	242 mm	205 mm	215 mm
Böschungswinkel v/h	60/45 Grad	35/31 Grad	36/48 Grad	49/35 Grad
Rampenwinkel	50 Grad	20 Grad	27 Grad	24 Grad
Getriebe	2 Gang Schalt	8-Gang-Automatik	4-Gang Schalt	div. Var.
Leergewicht	2.970 g	ab 2.119 kg	1.165 kg	2.138 kg
Seitenneigung	40 Grad		35 Grad	35 Grad

Lieferumfang

Absima CR3.4 SHERPA RTR Model

6-Kanal 2.4GHz Fernsteuerungssystem

Aufkleberbogen

Bedienungsanleitung (DE/EN/FR)

7

Der Berg ruft nach dem Sherpa – und er kommt. Der Name passt zu diesem Wagen. Transportiert er doch den

Fahrer und sein Gepäck problemlos durchs Gelände bis zum Gipfel.



8

