

# Samtblauer High-Tech-Zauber



## TECHNISCHE DATEN

**Tamiya TRF501X World Championship Edition**

**Maßstab:** 1:10

**Klasse:** 4 WD Elektro-Offroad (ORE 4WD)

**Länge:** 345 mm

**Breite:** 245 mm

**Radstand:** 283 mm

**Spurweite vorne:** 212 mm

**Spurweite hinten:** 202 mm

**Reifendurchmesser vorne:** 86 mm

(Schumacher Mini Pin)

**Reifendurchmesser hinten:** 86 mm

(Schumacher Mini Pin)

**Reifenbreite vorne:** 34 mm

(Schumacher Mini Pin)

**Reifenbreite hinten:** 43 mm

(Schumacher Mini Pin)

**Bodenfreiheit:** 20 mm einstellbar

**Gewichtsverteilung v/h:** 44/56 %

## AUSSTATTUNG

**Fernsteuerung:**

**Sender:** KO Propo EX-1 Precious

**Empfänger:** Graupner R 200

**Motor:** LRP Vector XII 5,5 Turns  
(brushless)

**Regler:** LRP Sphere Competition TC Spec

**Akku:** GM-Racing MEGA XL Pack Intellect 4200 WC

**Karosserie:** Tamiya 501X World Championship Edition, lackiert von Nino Wolff

**Gewicht:** 1.815 g (kpl. fahrbereit)

**Vertrieb:** Dickie-Tamiya Modellbau GmbH & Co. KG, Fürth

**Bezugsquelle:** Fachhandel

**Empfohlener Verkaufspreis:** ab 499,- €

## DIE KONSTRUKTION

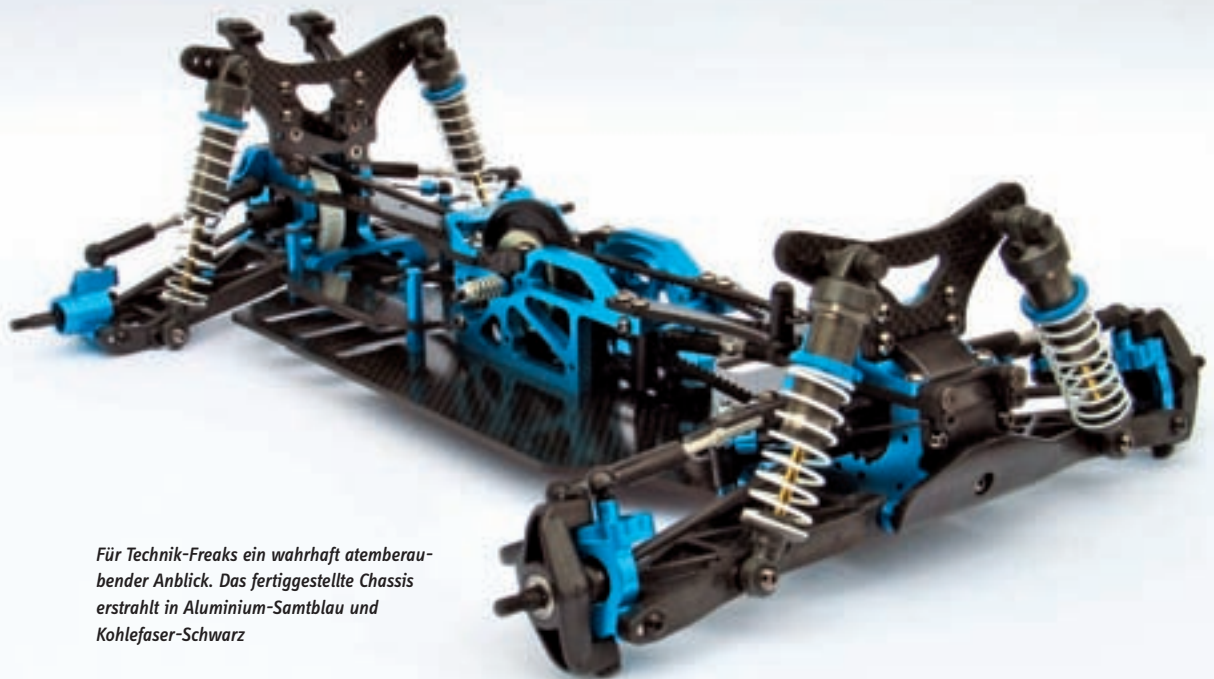
**Vorderachsaufhängung:** Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern mit Schraubenfedern und Öldruckstoßdämpfern

**Chassis:** Kohlefaser-Doppeldeckchassis (2,5 mm)

**Hinterachsaufhängung:** Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern mit Schraubenfedern und Öldruckstoßdämpfern

**Getriebe:** Allradantrieb über zwei Zahnriemen und vier CVD-Antriebswellen, vollständig kugelgelagert

**Differential:** Einstellbare Kugeldifferenziale vorne und hinten



*Für Technik-Freaks ein wahrhaft atemberaubender Anblick. Das fertiggestellte Chassis erstrahlt in Aluminium-Samtblau und Kohlefaser-Schwarz*

# 501X

## World Championship Edition von Tamiya

**Jeder RC-Car-Begeisterte, der einen ersten Blick auf den Baukasten des 501X World Championship Edition wirft, dürfte märchenhaft verzaubert sein. Bereits die in dezentem Schwarz gehaltene und mit goldenen Lettern verzierte Verpackung lässt erahnen, dass in dieser Schatzkiste ein ganz besonderes Schmuckstück verborgen liegt.**

**H**ebt man den Deckel vorsichtig an, so kommen zahlreiche Edelsteine aus samtblau eloxiertem Aluminium und fein gefräste Kohlefaserenteile zum Vorschein. Eine Vielzahl weiterer High-Tech-Teile rundet den ersten Eindruck wohltuend ab. An dieser Stelle wollen wir jedoch versuchen, uns von der Optik nicht blenden zu lassen und den Fokus auch auf die Wettbewerbsqualitäten der World Championship Edition zu lenken. Denn trotz ihrer

bestechenden Optik wurde sie letztlich für raues und hart umkämpftes Terrain konzipiert. Ob Tamiyas hauseigene Rennsportabteilung TRF (Tamiya Racing Factory) mit der World Championship Edition einen gefürchteten Beutejäger ins Rennen schickt, wird dieser Testbericht klären.

### **Baukasteninhalt**

Getreu dem Motto „wer sein RC-Car liebt, schraubt selbst“ haben wir es hier noch mit einem echten

Baukasten zu tun. Eine Tatsache, die gerade in Zeiten ausufernden RTR-Konsums eine wahre Wohltat darstellt. Während es an einer 4-WD-typischen Fülle von Kleinteilen für das eigentliche Chassis nicht mangelt, orientiert sich der sonstige Lieferumfang klar an der Zielgruppe Wettbewerbspilot. So wird die World Championship Edition ohne Reifen ausgeliefert, und auch die beiliegenden Werkzeuge beschränken sich auf ein Minimum. Wider Erwarten vorzufinden

sind allerdings ein hochwertiges, gehärtetes Stahlritzel mit 15 Zähnen und eine Flasche Tamiya-Stoßdämpferöl der Viskosität „soft“. Nach vollständigem Abschluss der Montagearbeiten verbleiben auf dem heimischen Basteltisch praktisch nur ein paar mehrfach vorhandene Schrauben sowie die herstellereigenspezifischen, nicht benötigten Adapter des Servo-Savers. Dass RC-Komponenten bei einem Buggy dieses Kalibers nicht enthalten sind, sei hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Neben den äußerst hochwertigen und wunderschön anzusehenden Kohlefaser- und Aluminiumteilen hinterlassen auch sämtliche Kunststoffteile einen robusten und pass-

genauen Eindruck. Die Karosserie wurde entsprechend den Erfordernissen moderner, Ventilator-gekühlter Brushless-Regler geringfügig „ausgebeult“, und es befinden sich nun goldfarbene World-Championship-Edition- sowie chromblitzende TRF-Aufkleber in der Schatzkiste.

Die Montageanleitung besteht aus der umfangreichen Anleitung des Vorgängermodells 501X und einem achtseitigen Zusatzblatt, welches die abweichenden Bauteile und -schritte für die World Championship Edition beschreibt. Einerseits ist diese Zweiteilung zwar kosten-

und ressourcensparend, andererseits wird dem eifrigen Monteur hierdurch eine permanent hohe Aufmerksamkeit abverlangt. Ein World Championship Edition-spezifisches, sorgfältig erstelltes Blatt zur Dokumentation der jeweiligen Fahrwerksabstimmung (Setup-Sheet) ist ebenfalls enthalten. Dieses kann, kopiert oder gescannt, vielfach verwendet werden.

### Konstruktionsmerkmale

Besonders auffallend an der World Championship Edition, wie auch bereits am Vorgängermodell 501X,

ist die großzügig dimensionierte, hochfeste und hochpräzise zentrale Antriebseinheit. Zwei längs angeordnete und mit insgesamt drei Streben verbundene Aluminiumträger gewährleisten eine sichere Unterbringung der Motoraufnahme und der zentralen Antriebswelle. Letztere leitet die Motorkräfte über eine einstellbare doppelte Rutschkupplung an die beiden Antriebsriemen weiter. Dabei verwendet die World Championship Edition im Vergleich zum Vorgänger 501X von 16 auf 18 Zähne vergrößerte Riemenräder sowie exzentrisch einstellbare Andruckrollen. Auch

die Differenzialräder wurden von 35 (vorne) bzw. 36 (hinten) auf nun einheitliche 37 Zähne vergrößert und die Stückzahl der Kugeln pro Differenzial von 8 auf 12 erhöht. Die Riemenspannung lässt sich wie bisher mittels exzentrisch verstellbarer Differenzialaufnehmer anpassen. All diese Maßnahmen zielen auf eine erhöhte Robustheit des Riemenantriebs ab, was bei Verwendung moderner Hochleistungs-Brushless-Antriebssysteme sicherlich nicht von Nachteil ist. Um das Gesamtübersetzungsverhältnis (alt: 12,35:1 vorne, 12,71:1 hinten; neu: 12,47:1) in etwa beizu-

links: Die hinteren Radträger sind nun ebenfalls aus Aluminium gefräst und bieten unterschiedliche, vertikal orientierte Anlenkpunkte  
rechts: Die vordere Radaufhängung wurde überarbeitet. Der innere Radträger ist nun auch aus Aluminium und bietet drei unterschiedliche Anlenkpunkte



links: Sicher verpackt zwischen den Aluminium-Lagerböcken befindet sich das vordere Differenzial  
rechts: Mit den Differenzialaufnehmern lässt sich die Riemenspannung feinfühlig justieren, die kleinen Andruckrollen verhindern das gefürchtete Überspringen



**Name:** Hubert „Hupo“ Hönlgl

**Alter:** 25

**Beruf:** Angestellter bei Hoeco

**RC-Car-Fahrer seit:** 1993

**Größte Erfolge:** Europameister 4WD 2007, Europameister 2WD 2006

Hubert „Hupo“ Hönlgl ist einer der erfolgreichsten europäischen Elektrofahrer der letzten Jahre. In der Klasse ORE 4WD vertraut er auf den Tamiya 501X World Championship Edition. Für die AMT-Leser fand er am Rande der hart umkämpften Offroad Winterchamps 2008 in Hohenems Zeit, einige Fragen zum Tamiya 501X World Championship Edition zu beantworten.

**AMT:** Seit wann fährst Du die neue World Championship Edition?

**Hubert Hönlgl:** Eigentlich schon seit der Euro 2007 – dann wurden die Teile noch verfeinert, und jetzt sind diese in der World Championship Edition enthalten.

**AMT:** Wie warst Du in die Entwicklung der World Championship Edition eingebunden?

**Hubert Hönlgl:** Ich habe immer wieder neue Teile zum Testen bekommen und dann mein Feedback an Tamiya weitergegeben. Der Antrieb war mir ein großes Anliegen, und ich bin sehr froh, dass Tamiya einen neuen gemacht hat!

**AMT:** Welche Details wurden an der World Championship Edition gegenüber dem Vorgänger verbessert?

**Hubert Hönlgl:** Vor allem der Antrieb wurde sehr verbessert. Er ist nun viel leichtgängiger und

auch haltbarer. Auch die Differenziale wurden verbessert. Mit den Alu-Radträgern und der Alu-Lenkung ist das Auto nun noch haltbarer geworden. Die Karosserie wurde zudem Brushless-tauglich gemacht.

**AMT:** Welche Erfolge konntest Du bisher mit dem 501X und mit der World Championship Edition einfahren, und wie waren Deine Erfahrungen im harten Wettbewerbsinsatz?

**Hubert Hönlgl:** Im Prinzip bin ich schon auf der Euro alle Teile gefahren, die jetzt in der World Championship Edition enthalten sind. Auf der WM in Japan hatte ich leider ein wenig Pech und ver-

behalten, wurde das Hauptzahnrad von 96 auf 91 und das mitgelieferte Stahlritzel von 17 auf 15 Zähne verkleinert. Die Kraftübertragung von den Differenzialen an alle vier Antriebsräder erfolgt über hochwertige CVD-Antriebswellen. Der gesamte Antriebsstrang einschließlich der Differenziale ist in vollständig offener Bauweise ausgeführt, so dass er für Staub, Schmutz und sonstige Fremdkörper ein leichtes Opfer darstellt. Zwar bildet die Bodenwanne mit der Karosserie eine schlüssige Verbindung, in der Praxis empfiehlt sich dennoch zumindest das

Anbringen passender Schutzauflöcher auf den Differenzialrädern. Durch den weit nach vorne gerückten Antriebsmotor und den in Saddle-Pack-Konfiguration (3/3) im Fahrzeugheck untergebrachten Akku ergibt sich insgesamt eine ausgewogene Gewichtsverteilung wie sie bei zahlreichen aktuellen 4-WD-Wettbewerbsbuggys üblich ist. Durch eine dünn-schichtige Ausfräsung der Chassisplatte unter dem Motor kann der Schwerpunkt geringfügig reduziert werden, ein Verschieben der Akkus zur Gewichtsverlagerung ist hingegen nicht möglich. Die hochqualitative

Chassisplatte bildet zusammen mit den beiden Radioplatten (alle Kohlefaser 2,5 mm) und der zentralen Antriebseinheit eine extrem steife Fahrwerksbasis, es „flex“ wirklich gar nichts. Jede Fahrbahn-unebenheit wird daher unmittelbar an die vier Aluminium-Stoßdämpfer weitergegeben. Mit einer von außen wechselbaren Dichtungskartusche und einer oben liegenden Füllöffnung repräsentieren sie eine interessante Mischung der beiden im Offroad-Bereich bisher am stärksten verbreiteten Konzepte (vgl. Team Associated/Team Losi). Im Gegensatz zum Vorgängermo-

dell wurde der Aufbau der Dichtungskartusche bei der World Championship Edition weiter optimiert. Gehärtete, goldene Kolbenstangen sowie Feingewinde zur Einstellung der Federvorspannung etablieren die Dämpfer insgesamt auf einem sehr hohen Niveau. In Sachen Fahrwerksgeometrie sind bei der World Championship Edition sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse die neuen, aus Aluminium gefrästen Radträger und die bereits serienmäßigen Stabilisatoren hervorzuheben. Zusätzliche Einstellmöglichkeiten, aufgemotzte Optik und verbesser-



*links: Die Vorderachse – die Federvorspannung lässt sich über Feingewinde justieren. Sowohl an der Dämpferbrücke als auch an den Querlenkern existieren unterschiedliche Aufhängungspunkte.*

*rechts: Die Hinterachse bietet viel Aluminium, hochwertige Stoßdämpfer und zahlreiche Einstellmöglichkeiten*



*links: Steif, steifer, am steifsten. Die massive, zentrale Antriebseinheit im Edel-Look ist durch nichts zu erschüttern*

*rechts: Die Motoraufnahme ist aus präzise gefrästem Aluminium hergestellt. Zusätzlich sorgt eine Chassis-Ausfräsung unter dem Motor für einen niedrigen Schwerpunkt*

passte das A-Finale nur knapp um einen Punkt. Auch hier in Hohenems war das Auto superschnell und drehte die schnellste Rennrunde, leider verhinderte auch hier ein wenig Pech den Sieg...

**AMT:** Was gefällt Dir an dem Fahrzeug besonders gut, und worin liegen Deines Erachtens die größten Vorteile gegenüber den Wettbewerbern?

**Hubert Hönigl:** Das Tamiya-Blau ist einfach genial und macht das Auto zu einem Schmuckstück! Die Karosserie weicht zwar stark von allen anderen Autos ab, trotzdem finde ich sie echt stylisch und aggressiv. Durch den Riemenantrieb ist das Auto auf alle Fälle

gutmütiger als ein Kardan angetriebenes Auto. Außerdem ist das Auto im Vergleich mit anderen sehr robust, und man benötigt nahezu keine Ersatzteile.

**AMT:** Welche Erfahrungen hast Du bei der Montage gemacht, und worauf sollte besonders geachtet werden?

**Hubert Hönigl:** Man sollte Diffcover verwenden. Diese gibt es fertig ausgeschnitten von Tamiya, oder man kann sie sich einfach aus einem Aufkleberbogen selbst ausschneiden. Diese Aufkleber verlängern die Lebensdauer der Differenziale.

**AMT:** Worauf kommt es bei der Abstimmung an und wo weichst Du von der Baukasten-Abstimmung ab?

**Hubert Hönigl:** Ich habe leider noch keinen World-Championship-Edition-Baukasten bekommen, darum weiß ich nicht genau wie das Standard-Setup aussieht, aber mein Euro Setup, das ich draußen nahezu immer fahre, ist unter [www.oople.com](http://www.oople.com) zu finden.

**AMT:** Welches Tuning ist empfehlenswert?

**Hubert Hönigl:** Ich verwende ein Kimbrough-Hauptzahnrad und Lunsford-Titanspurstangen sowie Titanschrauben von Tamiya.

**AMT:** Wie sehen Deine Zukunftspläne aus?

**Hubert Hönigl:** Ich will auf alle Fälle versuchen, den Euro-Titel mit dem 501 zu wiederholen und vielleicht in diesem Jahr auf der Onroad WM in Thailand das A-Finale zu erreichen, nachdem ich ja auf der letzten WM wegen meinem Blinddarm nach Hause musste!

**AMT:** Wie lautet Dein Motto in Sachen RC-Cars?

**Hubert Hönigl:** Auf alle Fälle muss der Spaß im Vordergrund stehen!

**AMT:** Vielen Dank für das Interview und weiterhin viel Erfolg!

tes Fahrverhalten waren hier die maßgeblichen Treiber, wengleich die Auswirkungen der äußerst schlank ausgefallenen Stabilisatoren nur von routinierten Piloten erspürt werden dürften. Die Querlenker bestehen aus faserverstärktem Kunststoff und hinterlassen einen sehr robusten Eindruck. Chassisseitig werden sie von Stiften gehalten, die vorne ein- und hinten beidseitig in kugelförmigen

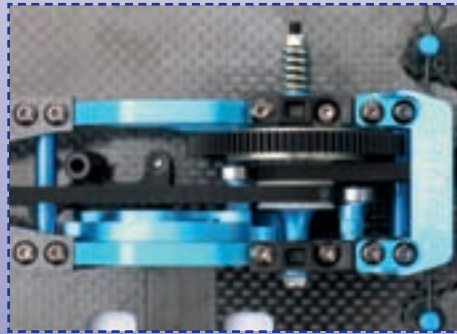
grobem Erscheinungsbild fügt sich jedoch nicht ganz so harmonisch in den sonstigen Optik-Zauber der World Championship Edition ein. Während zahlreiche Wettbewerber nur wenige, komplex geformte Bauteile aus Kunststoff-Spritzguss verwenden, die jeweils mehrere Funktionen gleichzeitig erfüllen, fällt an der World Championship Edition insgesamt auf, dass sie eine Vielzahl einfacher, zweisei-

tungen geht der Zusammenbau insgesamt gut von der Hand. Sämtliche Texthinweise sind mehrsprachig (auch deutsch) verfasst, und der gewohnt hohe Tamiya-Qualitätsstandard lässt zumindest bei genauem Hinsehen keinerlei Fragen offen. Ein sorgfältiger Blick empfiehlt sich anfangs bei den teils fein abgestuften Lagergrößen und Schraubenlängen, mit zunehmendem Baufortschritt fällt die

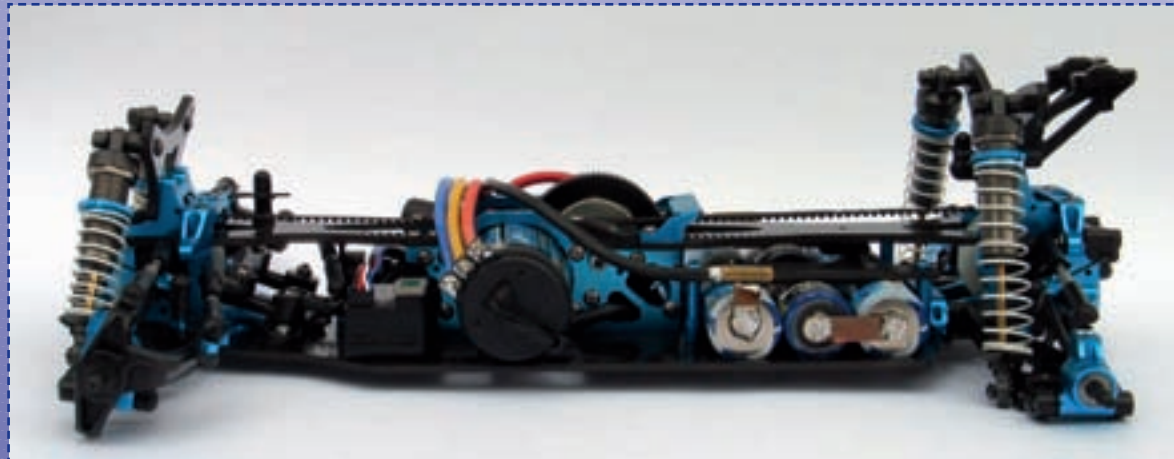
gung an einer besser zugänglichen Stelle erscheint für den praktischen Rennbetrieb angemessen. Des Weiteren finden selbst moderne Brushless-Regler aufgrund ihrer Größe nur auf der dem Antriebsmotor gegenüberliegenden Seite ausreichend Platz. Dies hat bei vielen Reglertypen leider zur Folge, dass zum Ein- und Ausbau des Motors (Zugang zu den Motorbefestigungsschrauben) der

*links: Hier läuft nichts mehr schief. Die Kraftverteilung auf Vorder- und Hinterachse erfolgt bei der World Championship Edition über größere Riemenräder und exzentrisch justierbare Andruckrollen*

*rechts: Konventionelle Akkuhalterung in Edel-Optik. Ein Verschieben der Akkus zur Veränderung der Gewichtsverteilung ist nicht vorgesehen*



*Alle RC-Komponenten passen auf die Chassisplatte, was für einen niedrigen Schwerpunkt sorgt*



Aufnahmen gelagert sind. Sowohl für die Stoßdämpfer als auch für Sturz- und Spurstangen existieren zahlreiche Anlenkpunkte, so dass strecken- und fahrerspezifische Abstimmungsmöglichkeiten stets gewährleistet sind. Die kugelgelagerte Lenkung besteht nach wie vor aus Kunststoffteilen, versieht jedoch zuverlässig und spielfrei ihren Dienst. Als eine der wenigen an der World Championship Edition verbleibenden Tuning-Optionen ist auch eine Aluminiumlenkung erhältlich, sie bietet zusätzliche Anlenkpunkte zur Ackermann-Einstellung. Die Sturz- und Spurstangen verfügen über Links-/Rechtsgewinde und erfüllen treu ihren Zweck. Ihr

mensional gefräster Einzelteile beherbergt, die entsprechend durch Verschraubungen miteinander zu verbinden sind. Bei allen Bauteilen handelt es sich allerdings um hochwertigste Komponenten, die den aktuellen Stand der Wettbewerbstechnik widerspiegeln und somit zwar auch, aber eben nicht nur durch ihre herausragende Optik überzeugen können.

#### Fahrzeugmontage

Die Vielzahl der zu montierenden Einzelteile dürfte jeden Technik-Freak eher erfreuen als abschrecken. Trotz der bereits erwähnten Herausforderung des parallelen Umgangs mit zwei Montageanlei-

Identifizierung dann leichter. Echte Schwierigkeiten tauchen auch aufgrund der hohen Teile-Passgenauigkeit nicht auf, und wer über hochwertige metrische Inbus-Werkzeuge verfügt, kann bei konzentrierter Arbeitsweise nach etwa sechs Stunden mit einem fertig montierten Fahrgestell rechnen. Mindestens eine weitere Stunde dürfte der nicht ganz einfache Einbau der RC-Komponenten benötigen. So ist der Befestigungsort des standesgemäß in kräftigem Blau erstrahlenden Antennenröhrchens bei montiertem Lenkservo praktisch nicht mehr zugänglich. Eigentlich eine Kleinigkeit, aber die Anschaffung einer Drittanbieter-Befestigung und deren Anbrin-

Regler entfernt werden muss. Immerhin sind gerade bei Brushless-Systemen die Serviceintervalle erheblich länger.

#### Fahrttest

Aufgrund der winterlichen Jahreszeit fand der erste „Roll-Out“ auf einer mit diversen Hindernissen und Kurvenkombinationen gespickten Indoor-Teppichpiste statt. Um dem optisch betörenden Chassis eine mindestens ebenso aufsehenerregende Karosserie zur Seite stellen zu können, wurde mit Nino Wolff einer der bekanntesten und talentiertesten Airbrush-Lackierer von RC-Car-Wettbewerbskarosserien in Deutschland verpflichtet. Ausgestattet mit

einem leistungsstarken Brushless-System mit einem 5,5-Turns-Motor war für eine aussagefähige Antriebsleistung gesorgt. Zuverlässig auf den Boden gebracht wurde diese durch die bewährten Schumacher Mini-Pin-Reifen in gelber Gummimischung. Auf diese Weise sowohl optisch als auch technisch bestens präpariert, wurden zunächst Geradeauslauf und Slipper eingestellt. Die Diffe-

weichen, gut kontrollierbaren und sehr geräuschem Fahrverhalten. Negative Folgen der „Lockerkurve“ auf die Haltbarkeit konnten zumindest im Rahmen der Testfahrten (ca. 20 Akkus) nicht festgestellt werden. In Sachen Fahrwerk wurde das beiliegende Dämpferöl aufgrund der unüblichen Viskositätsangabe „soft“ direkt durch bewährtes Silikonöl mit der Viskosität 30 wt

Federn wurde die Viskosität geringfügig auf 35 wt erhöht und die hintere Spurstange verlängert (innere Befestigung ganz innen), wodurch nun alle vier am Boden blieben und das Sprungverhalten ebenfalls verbessert wurde. Die erzielbaren Rundenzeiten waren sehr schnell und das Fahrverhalten problemlos und konstant. Prinzipiell können durch die zahlreichen Einstellmöglichkeiten alle Stre-

ckenverhältnisse berücksichtigt und alle Fahrertypen mehr als zufrieden gestellt werden. Während der schonungslosen Testfahrten kam es zu keinerlei Ausfällen. Auch diverse Bekanntschaften mit abseits der Ideallinie gelegenen Regionen konnten der World Championship Edition nichts anhaben.



links: Die kugelgelagerte Lenkung erweist sich als leichtgängig und spielfrei

rechts: Durchdacht im Design und feinfühlig im Ansprechverhalten. Die Stoßdämpfer mit gehärteten, goldenen Kolbenstangen sorgen auf jeder Piste für Bodenkontakt



links: Wie eine zerstörerische Welle schwingt sich die Karosserie der World Championship Edition von der Vorderachse zum Heckflügel auf. Die Karosserie wurde für den Einsatz der noch relativ großen Brushless-Regler angepasst

rechts: Auch aus der Vogelperspektive macht der Tamiya 501X World Championship Edition eine außergewöhnlich gute Figur

renziale hielten sämtlichen Belastungen stand, und es zeigte sich schnell, dass die serienmäßige Übersetzung von 12,47:1 einen guten Kompromiss aus Beschleunigung, Endgeschwindigkeit und Fahrzeit darstellt. Auf sehr kompakten Kursen sollte eventuell ein Hauptzahnrad mit 96 oder ein Ritzel mit 14 Zähnen in Erwägung gezogen werden. Die zunächst gemäß Montageanleitung justierte Riemenspannung erwies sich auch nach ein paar gefahrenen Akkus noch als relativ stramm; für die weiteren Fahrten wurden daher beide Riemen um jeweils zwei Stufen entspannt. Das Resultat war ein sehr leichtgängiger Antrieb mit dem für Riemenantriebe typischen

ersetzt. Insbesondere in Verbindung mit den serienmäßigen weißen Federn ergab sich ein recht weiches Fahrwerk, was auf der schnellen und griffigen Teppichpiste mit ihren hohen Sprüngen noch nicht unbedingt optimal war. Dennoch konnte die World Championship Edition bereits mit dieser Abstimmung eindrucksvoll ihre Qualitäten demonstrieren. Mit spielerischer Leichtigkeit ließen sich Kurven exakt ansteuern und durchfahren. Auch beim Herausbeschleunigen kam es nicht zu unerwarteten Überraschungen, lediglich das kurveninnere Vorderad musste gelegentlich den direkten Fahrbahnkontakt einstellen. Mangels verfügbarer härterer

## FAZIT

Zwar hat es bei der prestigeträchtigen IFMAR Weltmeisterschaft 2007 in Japan für die World Championship Edition nicht zu einem Sieg gereicht, durch den Gewinn des EFRA Europameistertitels 2007 mit Hupo Hönigl (siehe Interview) und zahlreiche andere Wettbewerbserfolge konnte sie ihre Qualitäten jedoch bereits mehr als eindrucksvoll unter Beweis stellen. Darüber hinaus überzeugt sie wie kein anderer Buggy durch ihre samtblaue Zauber-Optik. Was die Tamiya Racing Factory hier kreiert hat, verdient einen Sonderpreis! Es wäre daher auch wenig verwunderlich, wenn die World Championship Edition bei dem einen oder anderen Käufer unverhofft einen Platz in der Glasvitrine findet, anstatt im Staubgewand auf holprigen Offroad-Pisten unterwegs zu sein. Zum Fahren eigentlich zu schön, zum Anschauen definitiv zu schnell! Zumindest ein paar gelegentliche Beutezüge im heimischen Offroad-Revier seien der World Championship Edition und ihrem garantiert breit grinsenden Piloten gegönnt.