

■ KYOSHO INFERNO MP9 TK12 ■ FIRST LOOK: RB-ONE VON RMV DEUTSCHLAND ■ HUDY-KOLUMNE
 ■ LOSI MICRO HIGH ROLLER VON HORIZON HOBBY ■ VIRUS 2.0 BRUSHLESS VON ANSMANN RACING

www.cars-and-details.de

CARS & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



SPORTSTOURER
 3Racing Sakura Zero S
 von LMI Racing



FG Baja
 von SMDV
 zu gewinnen



STARKSTROM

Shock XXL von df-models



CARS & Details-Film

Video zum Bestellen auf
www.cars-and-details.de



Ausgabe 6/2011
 Juni 2011
 10. Jahrgang
 Deutschland: € 5,00
 A: € 5,80 CH: sfr 8,80
 NL: € 5,90 L: € 5,90 £: € 6,75



Neue Ära
 Team Losi Racing 22
 von Horizon Hobby



Temperamentvoll
 Virus 2.0 von Kyosho



Amperepumpe
 von Ansmann Racing
 von Ansmann

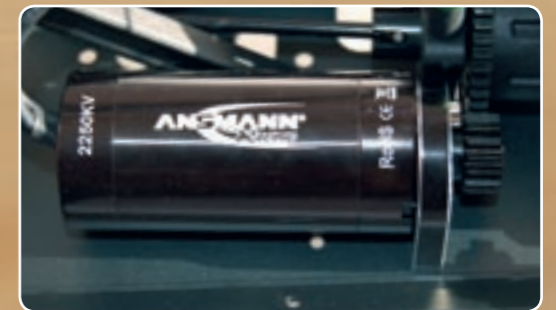


Kranke Power

Dieser Virus macht süchtig



Da die Tellerräder der Differenziale schräg verzahnt sind, weist natürlich auch der Triebbling schräg angeordnete Zähne auf



Für ordentlich Brushlesspower sorgt das verbaute Triebwerk mit 2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt



Ein wenig überdimensioniert ragt die Empfängerbox in die Höhe. Ordentlich Material zum auspolstern sollte bereit gelegt werden

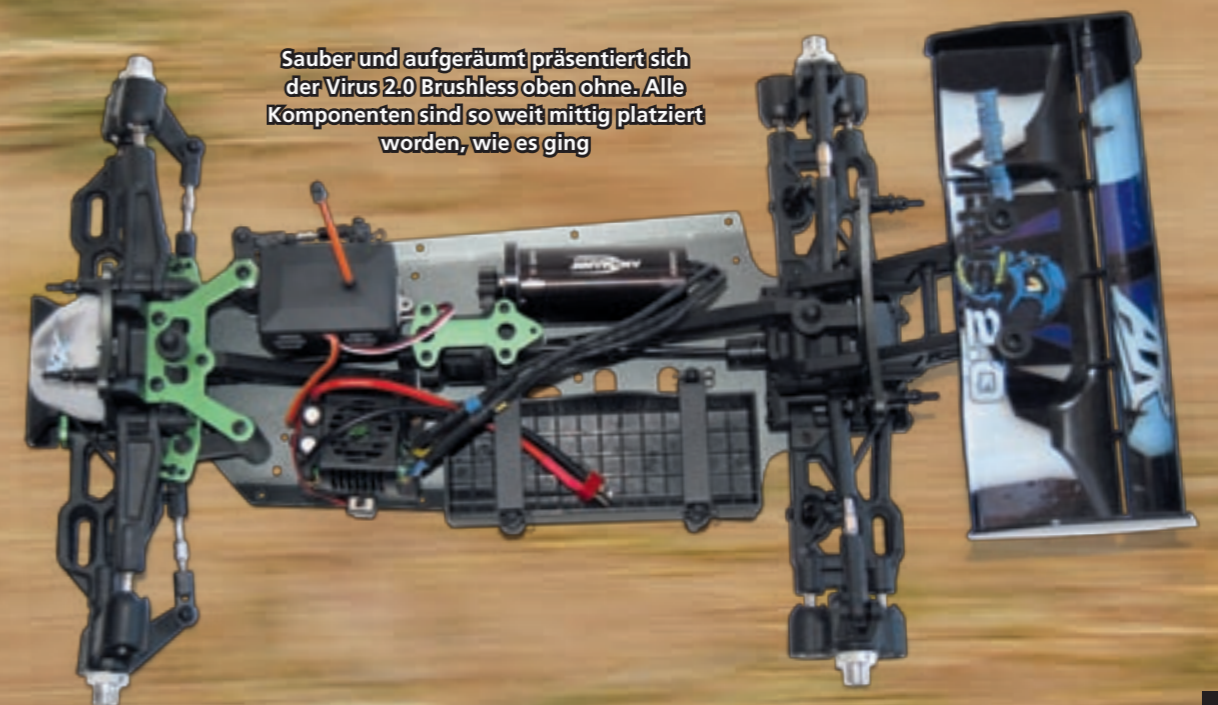
In CARS & Details Ausgabe 11/2010 wurde der Virus 2.0 Verbrenner von Ansmann Racing in der RTR-Variante vorgestellt. Nun stellt Ansmann Racing mit dem Virus 2.0 in der Brushless-Variante ein Modell vor, dass auch für die Elektrofans die richtige Wahl ist. In Nürnberg präsentiert, gilt es nun, das Modell auf seine Offroad-Qualitäten zu testen.

Text und Fotos:
 Markus Dirks

Nachdem der Postmann das knapp 4 Kilogramm schwere Paket überreichte, wurde sofort mit dem Auspacken begonnen. In typischer Ansmann Racing-Verpackung hat man werkseitig drauf geachtet, dass keine Teile wild im Karton herumfliegen können. Dank der Ready-to-run-Ausstattung steht der Virus schon fast vollständig vor einem auf dem Tisch. Einzig das Antennenröhrchen musste noch angepasst und die Antenne des Empfängers

durchgeschoben werden. Rein theoretisch könnte man also sofort lospreschen. Dennoch sollte man immer ein Auge auf sämtliche Verschraubungen werfen und diese auf ihren festen Sitz kontrollieren. Macht man dies nicht und verliert eine Schraube, kann der Fahrspaß schneller zu Ende sein, als das Auspacken dauerte. Nun aber erst mal schauen, was sich die Konstrukteure von Ansmann Racing ausgedacht haben.

Sauber und aufgeräumt präsentiert sich der Virus 2.0 Brushless oben ohne. Alle Komponenten sind so weit mittig platziert worden, wie es ging





Das Herausbeschleunigen aus Kurven sollte auf rutschigen Untergründen mit einem Vorsichtigen Gasfinger geschehen, da sich der Virus schnell einmal drehen kann



Die Fernsteuerung W5 von Ansmann Racing, arbeitet im 2,4-Gigahertz-Band und bietet alles, was das Einsteigerherz begehrt

Auf Diät

Die sehr schmal ausgelegte, neu gestylte Buggykarosserie wird wie üblich mit jeweils einer Karosserieklammer vorn und hinten befestigt. Entfernt man diese, so bekommt man Einblicke auf die inneren Komponenten des Virus 2.0 Brushless. In Fahrtrichtung gesehen befindet sich auf der linken Seite der Universalakkuhalter, der nicht nur NiMH oder zwei 2s-LiPos, sondern auch einen 4s-LiPo beherbergen kann. Gesichert werden die Akkus mit zwei Klammern aus Kunststoff, die wiederum jeweils mit zwei kleinen Karosseriekammern befestigt werden. Dem Set liegen zwei unterschiedliche Varianten bei. So gibt es einmal ein gerades Klammerpärchen für einen 4s-LiPo und zwei gewölbte für alle anderen Akkotypen.

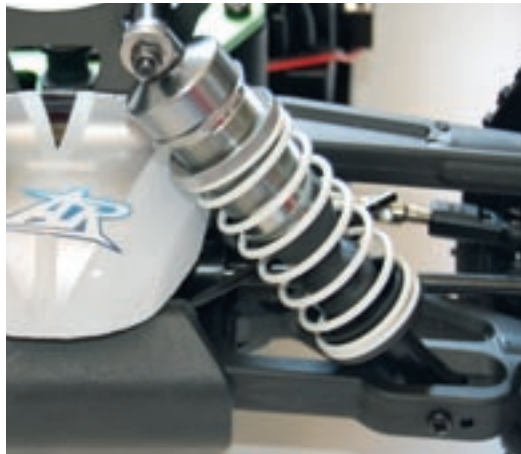
Vor dem Akkuhalter sitzt bombenfest der 80-Ampere-Regler. Viel ist über den Regler leider nicht herauszubekommen, abgesehen davon, dass er einen maxima-

len Arbeitsstrom von 80 Ampere verkraftet und bis 4s-LiPos oder sechs bis zehn Nickel-Zellen verträgt, was aber auch für einen Buggy im Maßstab 1:8 vollkommen ausreichend ist. Die Maße des Reglers sind 46 x 55 x 30 Millimeter. Der Regler hat einen integrierten Lüfter hat, der durch ein Kunststoffgehäuse geschützt wird. Es sei noch erwähnt, dass der Regler sensorlos ist.

Der Schalter, um der ganzen Elektronik Leben einzuhauchen, ist seitlich an den Regler geklebt und somit auch bei aufgesetzter Haube gut zu erreichen. Somit ist die linke Seite auch voll ausgenutzt. Rechts hingegen ist ein wenig mehr los. Hier findet nicht nur der Brushlessmotor mit 2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt seinen Platz. Auch das Lenkservo wurde an dieser Stelle samt Halter platziert. Und diesbezüglich hat Ansmann aufgestockt. Wurde bei dem Nitrobruder noch ein Lenkservo mit 3 Kilogramm Stellkraft und



Gut geschmiert ist halb gewonnen und wer mag, kann anstelle des Fetts auch Silikon-Öl verwenden



Aluminium-Big-Bore-Dämpfer mit Rändelschrauben und Gummischutztüllen zeugen von der hochwertigen Ausstattung des RTR-Sets



Die Ackermannstrebe aus Aluminium beherbergt drei verschiedene Anstellwinkel für die Spurstangen



Das verbaute Lenkservo mit 6 Kilogramm Stellkraft und Metallgetriebe reicht locker aus

einem Getriebe aus Kunststoff verbaut, so gibt es nun bei unserem Probanden eines mit 6 Kilogramm Stellkraft und Metallgetriebe. Ob dieses Variante aber ausreichend ist, wird später der Outdoortest zeigen. Auf dem Lenkservo, thront die Empfängerbox. Schaut man sich andere Modelle in diesem Maßstab an, fällt auf, dass diese Box im Vergleich relativ groß ist. In Zeiten von Mikroempfängern hätte es hier auch sicherlich eine etwas kleinere Verpackung getan.

Sanftanlauf

Wird der Virus unter Strom gesetzt und drückt man den Gashebel an der Funke, so fängt der Motor ohne Stottern an zu drehen. Die Drehbewegungen werden über das verbaute Mitteldifferenzial zu gleichen Teilen über Antriebsknochen, an die Vorder- und Hinterachse weitergeleitet. Eine Bremsanlage gibt es jedoch nicht bei der Brushlessversion. Wozu auch, das Bremsen übernimmt der Regler. Ist die Drehbewegung an den Achsen angekommen, so übernehmen die Differenziale die Arbeit und sorgen immer für die korrekte Drehzahlen an den Rädern.

Natürlich ist auch das Innenleben der Diffs von Interesse. Hierfür müssen vier Schrauben gelöst werden und man kann das Tellerrad abnehmen. Darunter zeigt sich eine Vierspider-Variante mit reichlich Fett. Im Testmodell wurde dieses gegen Diff-Öl mit einer 5.000er-Viskosität vorne und in der Mitte sowie einer 2.000er-Viskosität hinten getauscht.

Nun geht es weiter mit einem Blick auf die Vorderachse samt Lenkung. Alles fängt mit dem Servosaver an, der vor der Vorderachse seinen Platz hat. Dieser in Camstyle ausgelegte Lenkservoschutz ist in der Härte über eine Rändelmutter verstellbar. Verbunden werden die linke und die rechte Seite mit einer Ackermannstrebe, die standardmäßig aus Aluminium besteht und drei verschiedene Positionen zur Anbringung der Spurstangen aufweist. Hier gilt: Je weiter die Spurstangen nach vorn versetzt werden, desto direkter und aggressiver lenkt das Modell ein.

Fester Sitz

Die Vorderachse an sich zeigt sich in einer Doppelquerlenkerbauweise. Unten und oben führen jeweils Querlenker aus Kunststoff vom Getriebekasten zu den Lenkhebeln. Letztere sind in der bewährten Pivot-Ball-Ausführung erstellt, was eine nahezu spielfreie Lenkung und eine stufenlose Einstellung des Radsturzes ermöglicht. Hier sollte man es nicht mit der



Der hintere Querlenkerhalter weist 3 Grad Vorspur auf. Mehr könnte man durch das Verstellen der hinteren Pivot-Ball-Halterungen erreichen

Spielminimierung übertreiben. Schraubt man die Einstellmutter zu stark gegen die Kugeln, so kann nicht mehr gewährleistet werden, dass die Lenkung noch tadellos funktioniert, da das Servo viel zu viel Kraft aufwenden muss, um die Räder zu bewegen. Schäden am Lenkservo können die Folgen sein und natürlich zieht das Servo so mehr Strom, was sich negativ auf die Fahrzeit auswirkt.

An den unteren Querlenkern hat man eine ausreichende Anzahl von Verstellmöglichkeiten für die Stoßdämpfer. Beim Gegenspieler – der Dämpferbrücke – sind es jeweils drei. Bei den Drehachsen der Querlenker, den so genannten Hing-Pins, hat man sich für schwarz eloxierte Stahlstifte entschieden, die mit E-Klipsen gesichert werden. Angetrieben werden die Räder an der Vorderachse über Kardangelenkwellen. Bei der Hinterachse gibt es zwar auch Querlenker, aber diese sind nur unten verbaut. Wie bei fast allen Modellen von Ansmann Racing, findet man hier eine doppelte Pivot-Ball-Aufhängung. Somit braucht man keinerlei Tuningteile, um die Spur zu verstellen. Bei dem Winkel kann eine Digitale Schieblehre von großer Hilfe sein. Die oberen Querlenker sind hier als Rechts-links-Gewindestangen ausgeführt. Somit kann man den Sturz nach seinen Vorstellungen einstellen. Hier wird übrigens die Drehbewegung über einfache Knochenantriebswellen an die Räder weitergeleitet. Natürlich dürfen hinten wie auch vorne Stabilisatoren nicht fehlen – und so gibt es diese auch gleich mit dazu. Abgestützt werden die Achsen jeweils mit einer Strebe aus Kunststoff. Wer es lieber aus Aluminium hat,



Das Mitteldifferenzial verfügt über ein Stahlhauptzahnrad

Robuster und übersichtlicher Aufbau
Pivot-Ball-System an den Achsen
2,4-Gigahertz-Fernsteuerung
6-Kilogramm-Lenkservo mit Metallgetriebe

Gleitlager im Servosaver
Einige E-Klipse

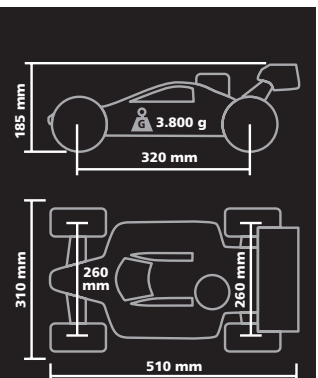
CAR CHECK

VIRUS 2.0 RTR BRUSHLESS *Ansmann Racing*

- **Klasse: Elektro-Offroad 1:8**
- **Empfohlener Verkaufspreis: 299,95 Euro**
- **Bezug: Fachhandel**

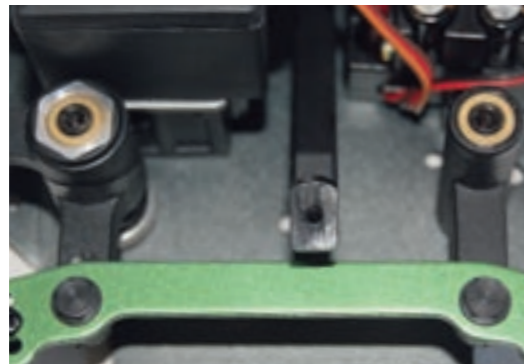
- **Technik: Vierspider-Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugellagert, 4WD-Antrieb**

- **Benötigte Teile: Fahrakkus, acht Mignonzellen**





Die Messinggleitlager des Servosavers sollten nach kurzer Zeit gegen Kugellager ausgetauscht werden. Das macht einfach mehr Sinn, da dieses Bauteil viel arbeiten muss



bekommt entsprechende Tuningteile bei Ansmann. Allerdings reduziert man damit den Chassis-Flex und verliert somit Grip auf rutschigen Strecken.

Under control

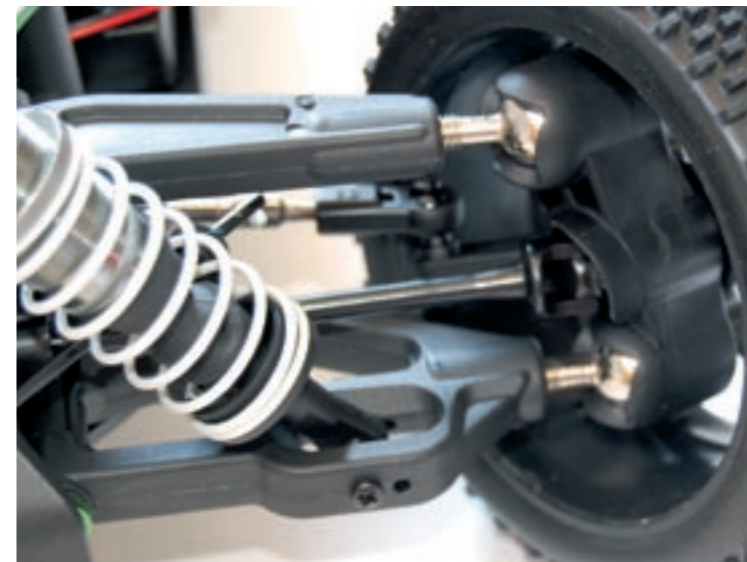
Für einen sicheren Bodenkontakt wurden dem Ansmann Virus 2.0 Brushless natürlich auch Öl-druckstoßdämpfer spendiert. Diese sind komplett aus Aluminium gefertigt und in Big Bore-Bauweise ausgeführt. Über Rändelmutter lässt sich die Fahrzeughöhe stufenlos einstellen. Die Kolbenstangen werden mit Gummihüllen vor Verunreinigungen geschützt und sollten auch sofort getauscht werden, wenn man eine kaputt geht. Tut man das nicht, kann sich Staub an den Kolbenstangen fangen und durch die Auf- und Abbewegung werden die Dichtungen beschädigt. Leider findet man in der Anleitung keinerlei Anhaltspunkte, um was für eine Viskosität es sich bei dem ab Werk eingefüllten Dämpfer-Öl handelt.



Pluspunkt:
Rechts-links-Gewindestangen wohin das Auge reicht. Nicht gerade üblich im RTR Sektor

Nicht außer Acht lassen sollte man den Spoiler. Hier wurde ein High Down Force-Spoiler verbaut, der für ordentlichen Anpressdruck an der Hinterachse sorgt. Die verwendeten Pneu sind die gleichen wie auch beim Nitro-Pendant. Sie weisen ein Block-Profil auf, das in der Mitte etwas längere Streben hat. Bei recht warmem Wetter sollten die Pneu auf vielen verschiedenen Untergründen guten Grip bereithalten.

Das alles sitzt auf einem Chassis aus drei Millimeter starkem Aluminium, das an den Seiten noch etwas abgekantet worden ist. Dies dient der Stabilität und ist bei jedem Offroad-Renner im Maßstab 1:8 zu finden. Bleibt nur noch die Anfangs schon erwähnte Karosserie. Fertig ausgeschnitten und stylish bedruckt, fällt sofort das schmale Layout auf. Wurde das Nitro-Brüderchen noch ohne Nase in die Welt geschickt, so gibt



Kardanwellen und Pivot-Ball-Aufhängungen zeugen von den hohen Qualitätsansprüchen der Ansmann-Ingenieure

es nun sehr wohl eine, die mit zwei Schrauben an der vorderen Dämpferbrücke befestigt wird.

Nachdem wieder alles zusammen gebaut ist und einige Einstellungen angepasst wurden, sollte es auch schon zum Track-Test gehen. Das Testgelände bietet einige unterschiedliche Untergründe, eine Anzahl an kleineren und größeren Sprüngen und viel Platz zum Austoben. Als Energiespender kamen zwei 2s-LiPos zum Einsatz. Diese Combo sollte dem Virus 2.0 ordentlich Beine machen.

Voll auf die Zwölf

Vor der ersten Fahrt wurde erst einmal ein Check der Elektronik durchgeführt. Alles im grünen Bereich, also konnte angefangen werden, einige Achten zu fahren, damit sich die Differentialinnereien so richtig einschleifen konnten. Diese Prozedur sollte bei jedem Modell durchgeführt werden – es wird mit einem besseren Roll und Lenkverhalten belohnt. Sprung auf Marsch Marsch, hieß es dann und der Gashebel wurde voll durchgezogen. Die Beschleunigungswerte waren top und das Dosieren in Kurven oder engen Schikanen war auch sehr ordentlich. Das Fahrwerk schluckte jede noch so große Unebenheit ohne Probleme und kam nie an seine Grenzen.

Die Flugeigenschaften des Virus 2.0 Brushless kann man als neutral bezeichnen und selbst wenn einmal die Nase zu weit runter zeigt, kann diese mit einem beherzten Zug am Gashebel wieder in eine aufrechte Position gebracht werden. Das Lenkservo macht seine Arbeit ordentlich und reicht völlig aus. Die Fernsteuerung mit der Bezeichnung W5 liegt gut in der Hand und es konnten keinerlei Störungen verbucht werden. Dank ihres relativ geringen Gewichts trat auch keine Ermüdung im Arm auf. Die Motor-Regler-Combo wurde zu keiner Zeit zu heiß, was für eine perfekte Zusammenstellung der Komponenten spricht. Trotz einiger unfreiwilliger Abflüge gab es keinerlei Schäden. Lediglich das Gehäuse des Mitteldifferenzials wurde durch einen größeren Stein etwas in Mitleidenschaft gezogen. ■

FAZIT

Wieder einmal ist es den Ingenieuren von Ansmann Racing gelungen, ein günstiges Einstiegermodell auf die Beine zu stellen, das einen gelungenen Mix zwischen Wettbewerbs- und RTR-Fahrzeug darstellt. Die verwendeten Komponenten sind gut aufeinander abgestimmt und versprechen eine Menge Spaß. Die Setupmöglichkeiten und das Tuningpotenzial lassen den Virus 2.0 Brushless mit den Fähigkeiten des Piloten mitwachsen.

