

■ REEDY 121VR-ST .21 VON THUNDER TIGER ■ FIRST LOOK: KYOSHO DBX 2.0 ■ SPRINT 2 DRIFT VON HPI
■ SCHUMACHER CAT SX VON CS-ELECTRONIC ■ INTERVIEW MIT AWESOMATIX-GRÜNDER OLEG BABICH

CARS & Details
Test und Technik für den RC-Car-Sport

ALLE VIERE
4WD-Mini-Z von Kyosho

Scout RC
Rock-Crawler
von LRP electronic
zu gewinnen

EINER FÜR ALLE

RB-One
von RMU Deutschland

CARS & Details-Film
Wohin eine Fahrt mit
RC-Cars führt

Fantastic Four
LB-4 Brushless von Thunder Tiger

Blue Rocket
S10 Blast TC von LRP electronic

195246 105001 07

Ausgabe 7/2011
Juli 2011
10. Jahrgang
Deutschland: € 5,00
A: € 5,80 CH: sfr 8,80
NL: € 5,90 L: € 5,90 £: € 6,75

wellhausen
& marquardt
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **CARS & Details**,
Ausgabe 07/2011 erschienen.

www.cars-and-details.de



Kampf der Geschwister



Raucher gegen Nichtraucher

Seit einiger Zeit gibt es zu vielen Nitro Offroad-Modellen im Maßstab 1:8 auch eine Brushlessversion. Ansmann Racing macht da keine Ausnahme und stellt dem Virus 2.0 Verbrenner, einen brushlessgepowerten Bruder zur Seite. Ob und welche Unterschiede es zwischen den beiden gibt, zeigt der Vergleichstest.

Text und Fotos:
Markus Dirks

Klar ist, dass beide Probanden RTR, also Ready-to-run aus dem Karton kommen. Übrigens gibt es von der Nitro-Version auch einen reinen Baukasten in gewohnt guter Ansmann-Manier. Der erste Unterschied begegnet einem schon bei der Fernsteuerung. Bekommt man bei dem Nitro die W4-Funke, die in der 40-Megahertz-Modulation arbeitet, so wurde der Brushlessvariante schon ein Hauch mehr Luxus mit in den Karton gelegt. Hier gibt es die W5 als Befehlszentrale, die schon in der modernen 2,4-Gigahertz-Frequenz sendet. Sicherheit geht eben auch bei Ansmann Racing vor.

Feinheiten

Von den Einstellparametern her schenken sich die Fernsteuerungen jedoch nichts. Auch bei der übrigen Elektronik gibt es kleine aber feine Unterschiede. Schaut man sich die verbauten Servos einmal an, stellt man fest, dass bei dem Brushlessprobanden ein Lenkservo mit Metallgetriebe mit einer Stellkraft von

6 Kilogramm verbaut worden ist, wohingegen der nach Methanol riechende Bruder, nur eines mit 3 Kilogramm Stellkraft und einem Getriebe aus Kunststoff spendiert bekommen hat. Richtig schnell sind aber beide nicht und somit stehen wohl schnellere Ausführungen ganz oben auf dem Tuningwunschzettel. Das verbaute Gas-Bremsservo beim Nitro-Virus reicht aber locker aus, um die Räder zum Blockieren zu bringen.

Was die ungleichen Geschwister gemeinsam haben, sieht man, wenn man sich die Achsen einmal genauer anschaut. Eine Pivot-Ball-Lenkung haben sowohl der Verbrenner- als auch der Elektrobuggy. Genauso sind die oberen und unteren Querlenker identisch. Auch die aus Aluminium gefertigten Stoßdämpfer sind gleich. Bereits in den Einzeltests war aufgefallen, dass bei beiden Varianten das Dämpfersetup etwas zu straff ausgefallen war. Nach einigen Probefahrten wurde die werkseitige Befüllung gegen 400er-Silikonöl ausgetauscht – ein recht guter Kompromiss.

Technisches

Bei den Differenzialen gibt es auch keinerlei Unterschiede. Bei beiden Probanden werkeln Vierspider-Varianten und sorgen somit für ausreichende Haltbarkeit. Wer ein wenig mehr Vortrieb rausholen



und dennoch einen einfach zu fahrenden Virus 2.0 haben möchte, sollte das verwendete Fett gegen eine Viskositätenpaarung von vorne und in der Mitte 5.000er- sowie hinten 2.000er-Silikonöl ersetzen. Wettbewerbslike haben beide Stabilisatoren an Board, die identisch sind.

Für den optimalen Anpressdruck auf der Hinterachse sorgt bei den Modellen jeweils ein Highdown-Force-Spoiler. Das alles sitzt auf ein und derselben Chassisplatte, nur dass es bei dem elektrischen Virus 2.0 keine Chassiswanne gibt, was ihn um einiges schmaler macht. Das spiegelt sich auch bei der Karosserie wieder. Nicht nur, dass die Karo von der Brushlessversion bei Weitem nicht so breit ist, auch die Form ist ein wenig angepasst.

Als Antriebsaggregat steht der Verbrennervariante ein 3,5-Kubikzentimeter-Force-Motor zur Verfügung, der seine Abgase über ein Resonanzrohr aus Aluminium

Die Pivot-Ball-Lenkung kommt bei beiden Modellen zum Einsatz und dank der Speichenfelgen lassen sich Setupänderungen sofort durchführen, auch ohne das Rad abzubauen



Vierspider-Differenziale halten einiges aus und sind inzwischen auch bei RTR-Modellen schon fast Standard. Ansmann Racing verwendet sie daher in der Nitro- und in der Elektroversion



FAZIT

Da die RTR-Modelle von Ansmann Racing eher dem unteren Preissegment angehören, ist der Einstieg mit dem Virus 2.0 RTR sehr zu empfehlen. Der Mix aus Rennkomponenten und günstigeren Bauteilen ist wieder einmal sehr gut gelungen. Doch wie fast jedes RC-Car, bietet auch der Virus in der Verbrenner-Version noch Tuningpotenzial.



Die große Empfängerbox des Nitro-Virus bietet genügend Stauraum für einen 2/3-Hump-Pack mit 6 Volt und einen normal großen Empfänger

nach draußen befördert. Extreme Höchstgeschwindigkeiten darf man sicherlich nicht gerade von dem Motor erwarten, aber für einen Einsteigerbuggy in RTR-Ausführung, ist der Force ein recht guter und einfach einzustellender Motor.

Beim Virus 2.0 Brushless kommt ein Innenläufer mit 2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt zum Einsatz. Er sorgt in Zusammenarbeit mit dem verbauten Regler für ordentlichen Schub aus dem Stand. Der Vorteil liegt bei Brushlessmotoren auf der Hand: Während Verbrennungsmotoren ordentlich Drehzah-



Das Herzstück des Virus 2.0 in der Nitro-Version: Der Force mit 3,5 Kubikzentimeter Hubraum ist zwar kein Hochleistungsaggregat, jedoch für Einsteiger genau das richtige. Die Dreibackenkupplung stellt die Kraftübertragung zum Antriebsstrang sicher

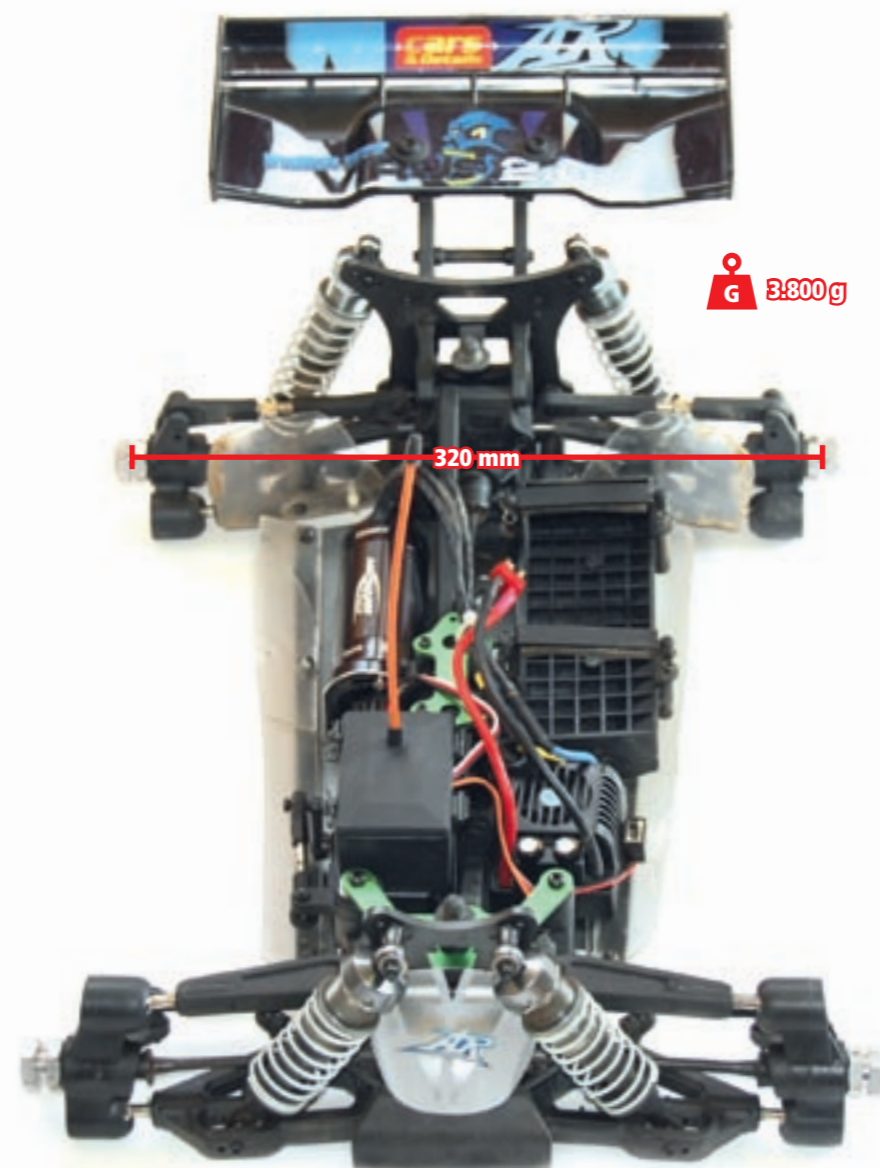


G 3.690 g

len brauchen, um ihr volles Drehmoment zu entfalten, so steht eben dieses den Elektromotoren sofort zur Verfügung. Die Motor-Regler-Kombination lässt den brushlessgepowerten Virus 2.0 auch um einiges schneller über die Piste fliegen, wenn man denn den richtigen Energiespender angeschlossen hat.



Mit Vollgas über die Piste und ungebremst um die Kurven prügeln. Mit dem Virus 2.0 in der Verbrennerversion kann man alles machen



G 3.800 g

Track Test

Auf der permanenten Offroadpiste des MAC-Uetersen schlugen sich beide Probanden recht ordentlich, wobei der Brushlessbruder dem Nitrokontrahenten überlegen war. Der Grund ist das Drehmoment des Elektrorenners. Fahrwerkseitig gab es nach der



Die Fluglage ist je nach Vollgasanteil vor dem Absprung, als recht neutral zu bezeichnen. Korrekturen in der Luft sind jederzeit möglich

FAZIT

Wieder einmal ist es den Ingenieuren von Ansmann Racing gelungen, ein günstiges Einsteigermodell 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 wachsen.



2.250 Umdrehungen pro Minute und Volt reichen voll und ganz aus für einen 1:8er-Buggy. Gepaart mit dem richtigen Energieriegel ergeben sich so enorme Fahrleistungen

Veränderung der Öle nichts zu meckern. Schäden gab es nur beim Nitro-Buggy. Hier quittierte das schon angesprochene Lenkservo seinen Dienst nach einigen Runden. Ein Kunststoffgetriebe auf der Lenkung ist eben nicht das Nonplusultra bei einem Offroader.

Nach zahlreichen Testfahrten kristallisierte sich heraus, dass die Brushlessversion des Virus 2.0 der Nitrovariante in puncto Fahrleistung und Haltbarkeit deutlich voraus ist. Allerdings ist das Nachtanken beim Nitro Virus 2.0 doch erheblich schneller erledigt, als das Wiederaufladen der Akkus dauert.



Ein Blick in die riesige Empfängerbox der Brushless-Version. Durch den sehr kleinen Empfänger ist es empfehlenswert, reichlich Schaumstoff zum Auspolstern zu verwenden