

BREITIF

Lieferumfang

Der RT5 wird in einer kompakten Verpackung ausgeliefert, welche sich in zwei Komponenten gliedert: Den eigentlichen Karton mit sämtlichen Fahrzeugteilen sowie einen mit zahlreichen Produktinformationen bedruckten Überwurfkarton. Mit seinem integrierten Tragegriff eignet sich der innere Karton nach der Fahrzeugmontage nicht nur ausgezeichnet als mobile Lagerstätte für Reifen, Ersatzteile etc., sondern macht dank seiner schwarzen Farbgebung mit weißem Team-Kyosho-Aufdruck auch in jedem Fahrerlager eine gute Figur.

Doch schauen wir auf die inneren Werte: Zunächst fällt auf, dass Kyosho seinem Wettstreiter keine Reifen mit auf den staubigen Weg gegeben hat. Da jeder Wettbewerbsfahrer ohnehin seine eigenen Präferenzen hat, ist die reifenlose Auslieferung bei einem Wettbewerbsmodell nicht als Negativkriterium zu werten, sie muss lediglich bei der Preisfindung berücksichtigt werden. Von dieser Ausnahme abgesehen erhält der Käufer einen im klassischen Sinne vollständigen Baukasten: Sämtliche Chassisteile, Felgen, unlackierte Lexan-Karosserie mit Heckflügel, Dekorbogen, Fette, Stoßdämpferöl, einfache Werkzeuge und eine Montageanleitung, alles ist enthalten. Erfreulicherweise legt Kyosho zudem vorgestanzte Masken zum Abkleben der Scheiben während des Lackiervorgangs bei. Schade ist hingegen, dass kein Werkzeug zum Einstellen der mit Links-/Rechtsgewinde versehenen Spurstangen enthalten ist. Die Montageanleitung lag zumindest dem Testmodell nur in englischer und japanischer Sprache bei, dank der guten Abbildungen sollten aber auch Fremdsprachenmuffel keine allzu großen Rückschläge auf dem Weg zu einem fahrbereiten RT5 erleiden.

Ist das Chassis fertig montiert, benötigt man neben den bereits erwähnten Reifen noch sämtliche RC-Komponenten, Lexan-Farbe für die Karosserie sowie ein passendes Motorritzel, Modul 48 dp. In Sachen verwendbarer Akkus zeigt sich der RT5 äußerst flexibel: Neben NiMH-Akkus mit 7,2 Volt lassen sich auch moderne LiPo-Akkus mit 7,4 Volt sowie, für Höchstleistungen außerhalb von reglementierten Rennveranstaltungen, NiMH-Akkus mit spannungsgeladenen 8,4 Volt unterbringen.

Die Bezeichnung „Ultima“ hat im Hause Kyosho eine lange Tradition. Seit jeher wird sie ausschließlich den Topversionen heckradgetriebener Elektro-Offroad-Fahrzeuge verliehen. Nach einer längeren Ruhepause hat die Ultima-Entwicklungsabteilung zuletzt mit dem Ultima RB5 einen höchst konkurrenzfähigen 2WD-Wettbewerbsbuggy vorgestellt. Ausgestattet mit längeren Querlenkern, üppiger Bereifung und weiteren Detailanpassungen erstrahlt nun auch dessen breitbeiniger Bruder, der Ultima RT5, im Rampenlicht der Wettkampfarenen. Was dieser Renntruck zu leisten im Stande ist und ob er den Titel „Ultima“ zurecht verdient hat, wird dieser Testbericht klären.

ULTIMA RT5

Konstruktionsmerkmale

Revolutionäre Neuerungen sind in der Welt der heckgetriebenen Buggys und Renntrucks selten geworden, die Hersteller beschränken sich vielmehr auf Detailverbesserungen bestehender, erprobter Konzepte. Eine Ausnahme hiervon stellt die Platzierung des Antriebsmotors vor der Hinterachse dar, wie sie beispielsweise in den Modellen von X Factory realisiert wird. Wie sein schmalspuriger Bruder Ultima RB5 basiert auch der breitbeinige RT5 auf dem klassischen Konzept. Sein steifes, seitlich angewinkeltes Wannenchassis aus faserverstärktem

Kunststoff ist um 23 mm länger als das des RB5 und trägt die Bezeichnung „LL“. Entsprechend bietet es allen handelsüblichen RC-Komponenten ausreichend Platz, lediglich im Bereich des Servohorns herrschen eingeschränkte Platzverhältnisse. Dank des langen Akkuschachts und der vier beiliegenden Moosgummi-Blöcke kann die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse in einem weiten Bereich variiert werden. Die gewichtsoptimierte Akkustrebe erwies sich bei den Testfahrten als ausreichend stabil. Die Dimensionierung des „LL“-Chassis erzielt nach Aussage von Kyosho eine für die

DIRMAT



PRO & CONTRA

- + unkomplizierte und robuste Konstruktion
- + wettbewerbstauglich
- Baugruppen-Einteilung nicht ideal

RT5 VON KYOSHO

Klasse der Renntrucks optimale Balance aus Stabilität und hohen Kurvengeschwindigkeiten. Der Antriebsmotor sitzt tief und dicht hinter der Hinterachse und wird von dieser durch ein leichtgängiges, dreistufiges Getriebe herkömmlicher Bauart mit integrierter Zweischeiben-Rutschkupplung, Kugeldifferenzial und einer internen Übersetzung von 2,6 : 1 getrennt. Als Besonderheiten des Getriebes können die gehärteten Tungsten Carbide Differenzialkugeln und die widerstandsfähige obere Getriebewelle (idler gear) aus Aluminium genannt werden. Kardanwellen im CVD-Stil (constant velocity dri-

ve) übernehmen die Weitergabe der Antriebskräfte an die Hinterräder. Sämtliche rotierenden Teile des RT5 einschließlich der innenliegenden Lenkhebel sind mit gedichteten Kugellagern ausgestattet.

Im Bereich der Radaufhängungen...

... vertraut der RT5 ebenfalls auf bewährte Lösungen. An der Hinterachse kommen symmetrische Querlenker zum Einsatz, welche chassisseitig in Kugelgelenken gelagert sind. Vertikale Kugelköpfe mit unterschiedlichen Befestigungspunkten sowohl am Bulkhead als auch an

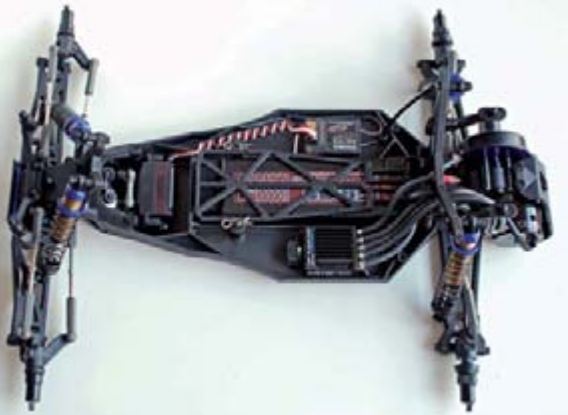
DIE KONSTRUKTION

Vorderachsaufhängung: Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern mit Schraubenfedern und Öldruckstoßdämpfern

Hinterachsaufhängung: Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern mit Schraubenfedern und Öldruckstoßdämpfern

Chassis: Wannenchassis aus faserverstärktem Kunststoff

Differenziale: Kugeldifferenzial hinten



Das übersichtlich und aufgeräumt wirkende RT5-Chassis. Die hochwertigen RC-Komponenten der Team Orion Vortex Reihe sorgen für aussagekräftige Fahrleistungen

Das Getriebe verfügt über eine feinfühlig einstellbare Zweischeiben-Rutschkupplung. Am Hauptzahnrad kommt das übliche 48 dp Modul zum Einsatz



den Radträgern sorgen für zahlreiche Einstellmöglichkeiten. Über Distanzscheiben an den Radträgern kann zudem der Radstand um bis zu 6 mm variiert werden. An der Vorderachse finden sich zwei erwähnenswerte Detaillösungen: Zum einen kann durch einfaches Wenden des Querlenker-Aufnehmers der Nachlauf zwischen

AUSSTATTUNG DES TESTMODELLS

Fernsteuerung: Futaba 2,4 GHz FASST
Motor: Team Orion Vortex 2008 Race 6.5
Regler: Team Orion Vortex Race Spec
Akku: Team Orion SLBP 3800 Carbon Edition
Karosserie: Baukasten, Design & Lackierung: Nino Wolff
Gewicht: 1.715 g (fahrbereit mit LiPo-Akku)
Vertrieb: Kyosho Deutschland GmbH, Kalltenkirchen
Bezug: Fachhandel
Lieferumfang: Baukasten, ohne Reifen, ohne RC-Komponenten
Empf. Verkaufspreis: 329,00 €

25° und 30° variiert werden, zum anderen lassen sich die unteren Befestigungsblöcke zur Stoßdämpferaufnahme an den Querlenkern um 2 mm verschieben, was der Anpassung an unterschiedliche Fahrbahnverhältnisse (Offroad/

Halle) zugute kommt. Ebenfalls für einen breiten Einsatzbereich sprechen die zur Aufnahme von Querstabilisatoren vorbereiteten Bulkheads an Hinter- und Vorderachse.

Die Öldruckstoßdämpfer stellen hinsichtlich ihres Ansprechverhaltens und ihrer Leichtgängigkeit ein besonderes Highlight dar. In Sachen Funktionsfähigkeit gibt es auf dem Markt nur wenige ebenbürtige Modelle. Erreicht wird dieser hohe Standard durch einen durchdachten Aufbau, hohe Passgenauigkeit und eine sorgfältige und hochwertige Materialauswahl. Einziger Wermutstropfen ist der schmale Werkzeug-Griffbereich der unteren Dämpferkartusche, welcher das Festziehen derselben nicht gerade erleichtert, zumal Kyosho, wie bei den Spurstangen auch, auf Beigabe eines passenden Werkzeugs verzichtet hat.

Eine relativ neue Entwicklung in der Klasse der Renntrucks stellen die Radaufnehmer des RT5 dar. Sie sind mit einer Schnellwechseleinrichtung versehen, herkömmliche Radmuttern entfallen komplett. Dabei hat Kyosho die Aufnehmer nicht nur so gestaltet, dass schnelle und werkzeugfreie Reifenwechsel möglich sind, sondern die einheitlich gestalteten Felgen sind auch beliebig zwischen Vorder- und Hinterachse austauschbar. Hierdurch vereinfacht sich zum einen die Lagerhaltung in der eigenen Bastelkiste, zum anderen können Reifen mit unterschiedlichen Profilen und Abnutzungsgra-

den auf beiden Achsen verwendet werden, was einen Vorteil bei Wettbewerben darstellen kann. Weitere Besonderheiten des RT5 sind die 1 mm starke, widerstandsfähige Lexan-Karosserie, welche am Testmodell mit 98 g im lackierten Zustand ein noch akzeptables Gewicht aufweist, sowie die im Vergleich zu seinen amerikanischen Konkurrenten teilweise etwas weicheren Kunststoffteile. Das weichere Material dürfte auf holprigen Untergründen ein unkomplizierteres Fahrverhalten bewirken und die Crash-Resistenz erhöhen. Im Gegensatz zu den Amerikanern ist der Ultima RT5 außerdem durchgängig mit metrischen Schrauben bestückt – ein Vorteil auf dem hiesigen Markt, sofern man als Überläufer in spe nicht bereits über entsprechende Werkzeuge aus Übersee verfügt.

Ausstattung

Um den Ultima RT5 auf Herz und Nieren prüfen zu können, wurden beim Testmodell in Sachen Ausstattung und Optik keine Kompromisse eingegangen. An der Vorderachse kamen kantige „The Edge“-Rillenreifen in Prolines M3-Mischung zum Einsatz, während hinten die asymmetrischen Team Losi T-2000 in Rot für rasanten Vortrieb und hohe Seitenführung sorgten. Beides angesichts des leistungsstarken Brushless-Antriebs auch erforderlich. Zwar ermöglicht der Team Orion Vortex Race Spec Regler ein sehr gefühlsvolles Beschleunigen, beim Durchdrücken bis auf das



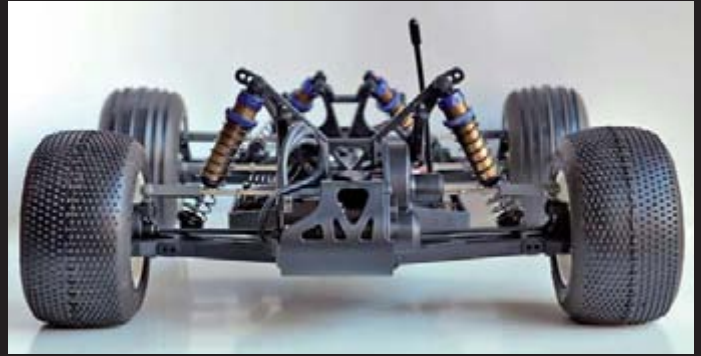
Schnellwechsel-Radmitnehmer sorgen für eine werkzeugfreie Radmontage. Zudem lassen sich die identischen Felgen sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse verwenden

Der kompakte hintere Radträger verfügt über einen vertikalen Kugelkopf. Die Schnellwechsel-Radmitnehmer erleichtern die Arbeit in der Boxengasse





Die Vorderachse weist relativ schräg angeordnete Stoßdämpfer auf und verfügt über zahlreiche Einstellmöglichkeiten



An der Hinterachse stehen die Stoßdämpfer vergleichsweise aufrecht. Vertikal angebrachte Kugelköpfe an den oberen Querlenkern ermöglichen zahlreiche Anlenkpositionen

MONTAGE

Die Chassismontage verläuft dank der guten Montageanleitung und der hohen Passgenauigkeit insgesamt problemlos. Unverständlich ist allerdings, weshalb Schrauben und Kleinteile zwar nach Baugruppen sortiert in entsprechenden Beuteln verpackt sind, praktisch jedoch häufiger Teile aus zwei oder mehreren Beuteln im gleichen Montageschritt benötigt werden. Am besten umgeht man diese unnötige Herausforderung mit Hilfe eines kleinen Sortierkastens.

Bei der Montage des Lenkservos ist aufgrund beengter Platzverhältnisse im Bereich des Servohorns etwas Probieren sowie eine sorgfältige Einstellung der Servo-Parameter an der Fernsteuerung erforderlich. Das Servohorn sollte in Neutralstellung des Servos eine Schrägstellung von ca. 15 Grad aufweisen und bei vollem Einschlag die Vorderräder beidseitig maximal auslenken ohne dabei in Feindkontakt mit dem Chassis zu treten. Von maximaler Auslenkung kann man sprechen, wenn der äußere Lenkhebel des kurveninneren Rades von der Servokraft minimal an den Radträger gezogen und dort gehalten wird.

Weiterhin zeigte sich, dass die metrischen Kunststoffgewinde auf überhöhten Krafteinsatz etwas schneller mit Flankenbruch reagieren als ihre amerikanischen Zoll-Kollegen. Um ein Ausreißen der Verbindungen zu vermeiden, sollte vor allen „Erstbeschneidungen“ stets ein Tropfen Öl auf die Schrauben gegeben werden – noch idealer wäre diese Maßnahme in Kombination mit einer passenden Vorschneid-Schraube.

Nach ca. fünf Stunden eifrigen Schraubens hat man praktisch alle Bauschritte absolviert und seinen eigenen Ultima RT5 ans Licht der Welt gebracht.

Bodenblech kennt der Motor Team Orion Vortex 2008 Race mit 6,5 Turns allerdings kein Halten mehr, umso weniger wenn er seinen Energiebedarf aus einem modernen LiPo-Akku wie dem Team Orion SLBP 3800 Carbon Edition beziehen kann. Um angesichts dieses Leistungspotenzials auch anspruchsvolle Kurvenkombinationen präzise durchfahren zu können, wurde an der Lenkung ein hochwertiges Digitalservo Team Orion

Vortex VDS-1009 verbaut. Da auch eine schnelle Optik nicht zu vernachlässigen ist, sorgten die begabten Hände des in der deutschen Wettbewerbsszene wohl populärsten Airbrush-Künstlers Nino Wolff für eine bestechende Karosseriegestaltung. Nach den letzten Einstellarbeiten und Funktionstests am heimischen Basteltisch stand der Ultima RT5 also ultimativ ausgestattet für die ersten Testfahrten bereit!

Fahrttest

Aufgrund des gegenwärtigen Auslandsaufenthalts des Autors konnten die Testfahrten trotz der kalten Jahreszeit im Freien unter der kastilischen Wintersonne abgehalten werden. Als Einsatzgebiet stand der zentrale Platz einer dank Finanzkrise im vollständigen Baustopp verharrenden Neubausiedlung zur Verfügung. Unter Einbeziehung natürlicher Hindernisse und herumstehender Baumaterialien sowie Auslegen von Holzlatten in den übrigen Bereichen wurde innerhalb kurzer Zeit eine aussagekräftige Rennpiste erstellt. Der für zahlreiche Rennstrecken charakteristische Lehmboden variierte im Fahrbahnbereich zwischen staubiger Oberfläche und Blue-Groove-Bedingungen. Letztere waren von zahlreichen Baufahrzeugen erschaffen und aus einem trockenen Sommer zurückgelassen worden.

Zunächst wurde das Beschleunigungs- und Bremsverhalten untersucht. Nachdem die richtige Einstellung der Rutschkupplung gefunden war, verlangte der kraftvolle Brushless-Antrieb zwar immer noch einen umsichtigen Gasfinger, die Leistung wurde aber kontrolliert und effektiv über das weiche Kugeldifferenzial auf den Boden gebracht. Ähnlich verhielt es sich bei Bremsmanövern, lediglich heftige Ausschläge führten zu ausbrechenden Hinterrädern. In praktisch allen Kurvenkombinationen fiel der RT5 durch seine hohe Wendigkeit, bedingt



Mit Hilfe von vier Moosgummi-Blöcken lässt sich der Akku zur Gewichtsverteilung in einem weiten Bereich verschieben. Die filigrane Akkustrebe hielt im Test allen Belastungen stand

Kompakte Bauweise: Im Bereich des Servohorns und der innenliegenden Lenkhebel geht es sehr beengt zu. Die korrekte Einstellung der Lenkausschläge erfordert etwas Geduld und Feingefühl





Das geräumige Chassis nimmt auch moderne Brushless-Regler – wie den feinfühligsten und leistungsstärksten Team Orion Vortex Race Spec – problemlos auf



Die Öldruckstoßdämpfer stellen ein besonderes Highlight des RT5 dar. Sie überzeugen durch ihr ausgezeichnetes Ansprechverhalten und die hohe Materialqualität

durch hohen Vorderachsgriff auf. Entsprechendes Fahrkönnen vorausgesetzt, kann der Kyosho-Truck dank dieser Grundcharakteristik sehr schnell bewegt werden und wird ernsthafte Wettbewerbspiloten zweifelsfrei in ultimative Verzückung versetzen. Weniger versierte Fahrer könnten das Fahrzeugheck hingegen als etwas nervös empfinden, insbesondere bei schnellen Lastwechseln oder zu abruptem Gaseinsatz. Um das agile Heck etwas zu zähmen, wurden

TECHNISCHE DATEN

Kyosho Ultima RT5

Maßstab: 1:10

Klasse: Renntruck Offroad Elektro

Länge: 405 mm

Breite: 330 mm

Radstand: 288 mm

Raddurchmesser (v/h): 100/102 mm (Proline The Edge/ Team Losi T-2000)

Radbreite (v/h): 54/55 mm

Bodenfreiheit: ca. 28 mm (einstellbar)

Vorspur (v/h): +0,5°/+3,5° (einstellbar)

Sturz (v/h): -0,5°/-1,5° (einstellbar)

Gewichtverteilung (v/h):
37%/63% (Akku mittig)



Geringstmögliche Angriffsfläche: An dem seitlich angeordneten Chassis sind alle Schrauben vollständig versenkt

bei der nächsten Testfahrt der Akku kurzerhand weiter an die Hinterachse gerückt und der Radstand verkürzt. Diese beiden Maßnahmen brachten einen spürbaren Effekt und sorgten für ein ruhigeres, weniger agiles Fahrverhalten. Ihren überaus positiven Eindruck vom heimischen Basteltisch konnten die Stoßdämpfer auf den welligen Abschnitten voll bestätigen; es müssen schon grobe Unebenheiten und eine entsprechend hohe Geschwindigkeit vorhanden sein, um den RT5 ernsthaft aus der Ruhe zu bringen. Auch bei den abschließenden Sprungversuchen machte der RT5 einen souveränen Eindruck, wie sich das für ein gut abgestimmtes Wettbewerbsmodell gehört.

Nach mehreren ausfallfreien Akkus hatte das Testmodell ausreichend Staub geschluckt, um eine erste Reinigung mit anschließender Verschleißuntersuchung zu rechtfertigen. Das Abnehmen der Räder erforderte einen unerwartet hohen Krafteinsatz, da zwischen Felgen und Radmitnehmern feinste Staubpartikel zu einer Klemmwirkung geführt hatten. Dennoch kann den flinken Radverschlüssen eine gute Funktionsfähigkeit bescheinigt werden, und hat man sich erstmal an diesen werkzeugfreien Wechsel-Komfort gewöhnt, dürften einem herkömmliche Radmutter bald ziemlich altmodisch erscheinen. Wirkliche Verschleißerscheinungen konnten am Testmodell nicht festgestellt werden,

einzig das Differenzial wies einen etwas raueren Lauf als zu Beginn der Testfahrten auf, was vor allem auf fotogene Power-Drifts mit aufgeblähten Reifen zurückzuführen ist. Im regulären Rennbetrieb liegen diese Beanspruchungen auf niedrigerem Niveau. Da der RT5 auch den einen oder anderen größeren Abflug in die Baustellen-Botanik ohne Probleme überstanden hat, kann er getrost als schnelles und gleichzeitig robustes Wettbewerbsmodell bezeichnet werden.

Fazit

Mit dem Ultima RT5 schickt Kyosho erstmals den breitbeinigen Bruder des bereits erfolgreichen 2WD Buggys Ultima RB5 in die bisher von amerikanischen Herstellern dominierten Renntruck-Arenen. Das Modell ist im klassischen Heckrad-Stil konzipiert, spannende Innovationen sind in dieser ausgereiften Fahrzeugkategorie aktuell nur selten zu finden. Der RT5 überzeugt durch eine unkomplizierte und robuste Konstruktion und seine hochwertigen Bauteile, er lässt sich ohne weiteres Tuning sofort bei Wettbewerben einsetzen. Auf der Rennpiste agiert der RT5 von Beginn an agil und wieselflink. In den richtigen Händen ist er zweifelsfrei zu ultimativen Fahrleistungen fähig, so dass der Name „Ultima“ in Zukunft häufiger auf den vorderen Rängen der Renntruck-Ergebnislisten zu lesen sein dürfte.

