



# Des TR-15 neue Kleider

KYOSHO TR-15 MONSTER TOURING 4WD XANAVI NISMO GT-R

Die Modellbezeichnung alleine ist schon der reinste Zungenbrecher, aber reizvoll. Das hinlänglich bekannte Modell des Inferno TR-15 (Test in CARS & Details 3/2001) präsentiert Kyosho nun im neuen Gewand. Einfach ist das Modell nicht einzuordnen, denn ein richtiges Monster ist es nicht, dazu fehlen ihm die richtig großen Füße. Einen Stadium-Race-Truck stellt das Modell aber auch nicht dar.



**1:10** Hersteller/Importeur:  
**Kyosho**

Beim ersten Blick in den ansprechend aufgemachten Karton ist ein teilweise vormontiertes Chassis zu erkennen. Der gesamte Antriebsstrang ist bereits auf dem Aluchassis aufgebaut. Diverse Teilebeutel, Reifen nebst Felgen und eine Nissan Nismo GT-R-Karosserie vervollständigen den Inhalt. Ob es sich bei der Karosserieauswahl um ein fiktives Modellvorbild handelt, sei dahingestellt. Vorteilhafter wäre vielleicht eine Corvette-Karosserie gewesen, wenn man

aus dem Pick-Up-Body-Angebot ausbrechen will, da solche Monstertrucks in den USA tatsächlich laufen.

### Technik und Aufbau

Wie schon erwähnt ist das Chassis mit dem Antriebsstrang schon fertig montiert. Dies erspart einen großen Teil Arbeit, so dass man mit dem Bauabschnitt neun der

Bauanleitung beginnen kann. Der Vollständigkeit halber ist zu erwähnen, dass die Differenziale als Kegelraddiffs mit jeweils zwei Ausgleichskegelrädern ausgelegt sind. Der RC-Modeller beginnt also mit der Montage der Radaufhängung. Konstruktiv ist diese identisch mit dem Inferno TR-15, allerdings ist sie beim Monster entschieden länger ausgeführt. Zum einen um eine größere Breite zu erhalten, denn insgesamt hat der TR-15 Monster 95 Millimeter mehr an Spurweite



Für vielfältige Einstellmöglichkeiten in Spur, Sturz und Nachlauf sorgt diese aufwändige Vorderachse



Die linke Vorderradaufhängung im Detail

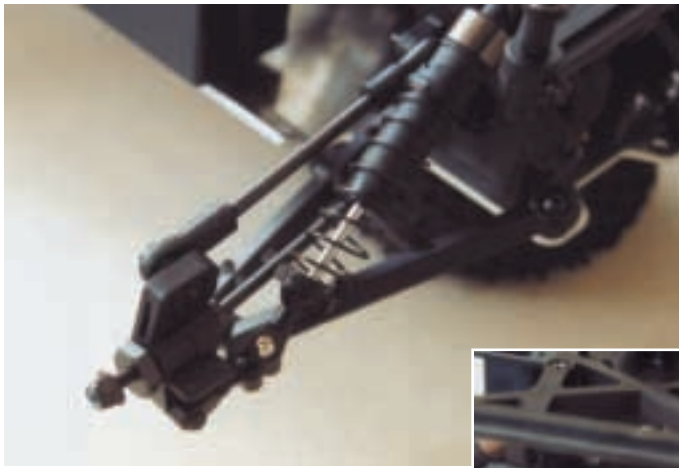
Markt

Cars

Technik

Specials

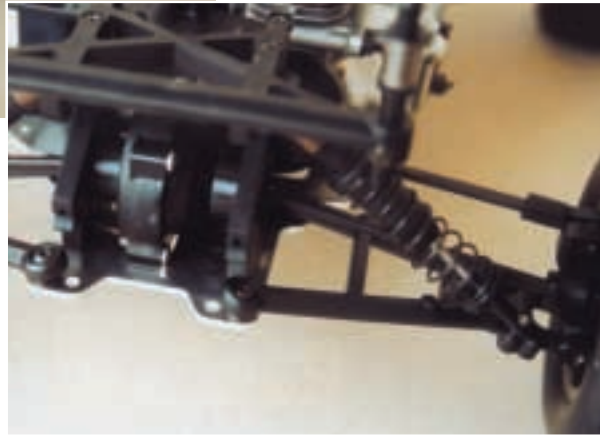
Rubriken



**Rechte Seite der hinteren Aufhängung. Der Sturz ist auch hier stufenlos einstellbar**

pro Achse zu bieten, zum anderen erzielt man so längere Federwege. Über ein einstufiges Getriebe treibt ein 2,5-ccm-Motor, der mit seiner in grau-metallic gehaltenen Farbgebung sehr elegant aussieht, mittels Kardanwellen die Vorder- und Hinterachse an. Genau wie beim Buggy ist die Vorderachse eine Hightech-Konstruktion der ersten Güte. Die Werte von Spur, Sturz und Nachlauf lassen sich stufenlos einstellen. Doch ein fehlendes Rechts-/Links-Gewinde der Spurstangen trübt etwas den Spaß an den Einstellarbeiten. Sie gibt es aber, wie gewohnt, als Tuningteile. Hier sollte der Einsteiger aufpassen und nur nach und nach die diversen Werte verändern, sonst verliert man schnell

Millimeter tiefer ein als an der Vorderachse. An der Hinterachse sind die Federn einfach zu weich. Hier kann man nur noch mit entsprechenden Zwischenringen ent-



**Die Hinterachse mit den sehr flach stehenden Federbeinen**

gegenwirken. Um auch im etwas schmutzigeren Gelände ungetrübten Spaß zu haben, sind Empfänger und Powerpack staubgeschützt in einer Box untergebracht. Dank der guten und ausführlichen Bauanleitung geht der Zusammenbau des Modells auch für den Einsteiger problemlos von der Hand. Auch

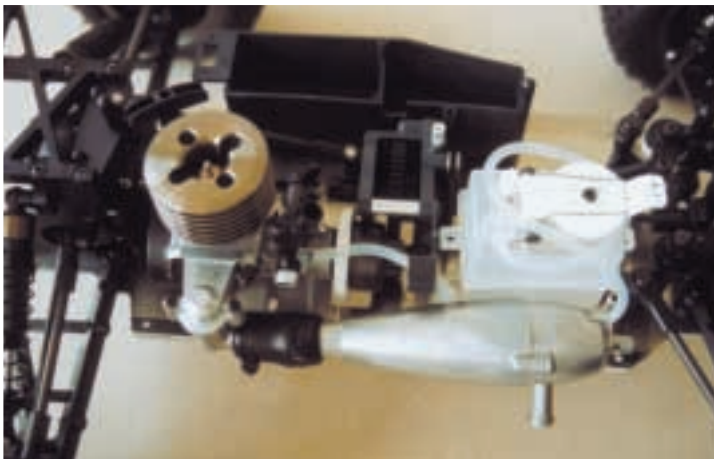
die Lackierung der Karosse ist mit zwei Farben einfach zu gestalten. Betreffend der optischen Wirkung wurde auf die restlichen Rennaufkleber verzichtet – der Nissan sieht so eleganter und trotzdem sportlich aus.

## Fahrttest

Dank des Seilzuges getaltet sich der Startvorgang völlig problemlos. Es ist also kein weiteres Equipment vonnöten. Außer einem Glühkerzenstecker und Treibstoff mit mindestens 16 Prozent Nitro braucht der angehende RC-Pilot sich nichts mehr zuzulegen. Zum Starten wird etwas Sprit mittels der Pumpmechanik dem Vergaser zugefügt, dann drei Mal ohne Spannung an der Glühkerze gezogen. Anschließend den Stecker auf die Kerze und schon startet der Motor beim zweiten Zug. Zuerst etwas unrund, aber schon nach kurzer Zeit brabbelt das Triebwerk ruhig vor sich hin. Das Startverhalten des Motors ist im kalten und auch warmen Betriebszustand tadellos. Die ersten Runden zeigten, dass die Leistung des Triebwerks nicht gerade überragend

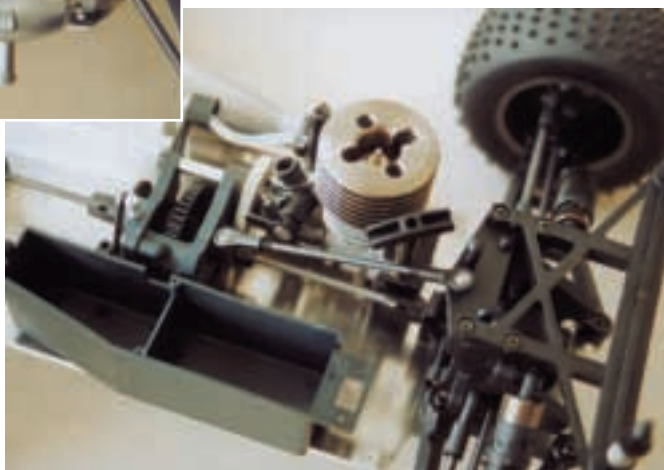
ist, es fehlt beim Herausbeschleunigen einfach etwas an Kraft. Dagegen ist der Motor sehr unempfindlich in der Einstellung des Drehkükensvergaser, was mit Sicherheit dem Einsteiger sehr entgegen kommt.

Allzu uneben sollte der Fahrbahnuntergrund nicht sein, da sich ansonsten die zu weiche Heckdämpfung negativ auswirkt. Sind die Bodenunebenheiten zu stark, schlägt das Heck auf dem Boden auf und bringt Unruhe in das Fahrverhalten. Eine echte Abhilfe schaffen hier wohl nur härtere Federn. Die Noppenreifen bieten jedoch auf jedem Untergrund ausreichend Grip. Als optimale Einstellung hat sich an der Vorderachse eine Vorspur von etwa einem Grad und ein Sturz von zwei Grad herausgestellt. An der Hinterachse wurden drei Grad als Sturzwert gewählt. Ein immer noch vorherrschendes leichtes Untersteuern im sonst neutralen Fahrverhalten wurden als angenehm empfunden. Ansonsten zeigt das Fahrverhalten ein fast sofortiges Umsetzen der vom Sender kommenden Lenkbefehle. Ein Zeichen dafür, dass

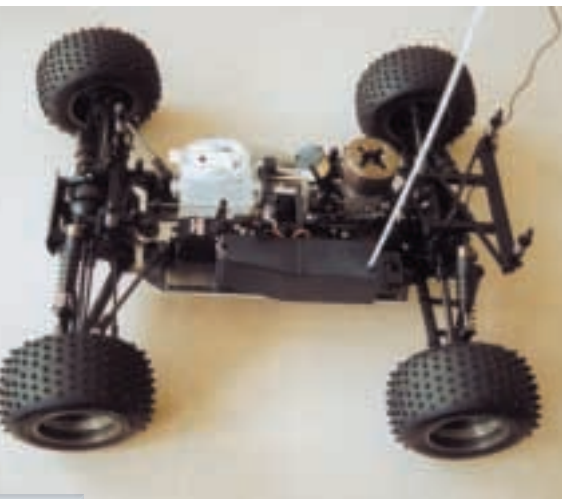


**Die Kraftzentrale mit serienmäßigem Resorrohr**

den Überblick. Dagegen ist die Hinterachse nur sturzmäßig zu justieren. Eine Einstellung der Vorspur wäre gerade bei einem Allrader sehr wünschenswert. Die Radbewegungen werden durch lange Öldruckstoßdämpfer beruhigt. Durch entsprechende Exzenter lassen sich die Federn in fünf Stufen vorspannen. Gerade an der höher belasteten Hinterachse ist dies aber nicht ausreichend. Selbst im Stand sackt das Fahrgestell zehn



**Eine Bewegung der Hinterachse wird mittels einer Verstärkungsstrebe stabilisiert**



**Bis auf Servo- und Motorbefestigung sind alle Schrauben versenkt**

*Das fahrfertig ausgerüstete Chassis, fast mehr breit als lang*

das Chassis in sich sehr steif ist und die Steuerung nicht durch Eigenbewegungen oder Verwindungen des Chassis beeinflusst wird. Jedoch ist das Material der

Kupplung mit Vorsicht zu genießen, denn allzu hoch sollte der Leerlauf des Motors nicht gewählt werden. Die Kupplungsbacken sind sehr hitzeempfindlich. Darum muss der Leerlauf so niedrig eingestellt werden, dass die Kupplungsbacken keinen Kontakt zur Kupplungsglocke haben. Ein Nachteil, der schon beim TR-15 Inferno auftrat. Hier sollte man sich schnellstmöglich die Tuning-

kupplung (Best.-Nr.: 39671) zu legen. Wenn wir schon beim Tuning sind, sollte sich der stolze Besitzer des Monsters auch überlegen, sich beim Aufbau sofort für Kugellager zu entscheiden. Denn alle Lager des Monsters sind als Gleitlager ausgeführt. Gut gefallen hat jedoch die Befestigung der Karosse, die mittels drehbarer Kunststoffklipse erfolgt. So steht nichts zu weit über die Karosse hinaus und nichts kann verloren gehen. Alles in

### Fazit

allem kann dem TR-15 Monster eine hohe Stabilität attestiert werden, denn nach mehreren Fahrzyklen waren keine erwähnenswerten Verschleißspuren festzustellen, nur die Kupplung war sichtlich abgenutzt. Licht und Schatten liegen beim TR-15 Monster Touring sehr eng beieinander. Die Grundlagen für ein exzellentes Modell sind durch das aufwändig konstruierte Fahrwerk gegeben. Ein fast narrensicheres Triebwerk gehört ebenfalls zum positiven Eindruck. Dazu tragen auch die sehr guten Materialien und die hohe Passgenauigkeit der Einzelteile bei. Die Karosserie ist, wie so vieles im Leben, Geschmacksache, weshalb sie hier nicht bewertet werden soll. Fehlende Kugellager, eine nicht hundertprozentige Materialwahl bei der Kupplung und eine zu weiche Hinterachsfederung trüben aber etwas den ansonst guten Gesamteindruck. Vor allem wenn man den recht hohen Preis von 416,- Euro sieht. Hier sollten zumindest Kugellager im Antriebsstrang zur Serie gehören. Von der Technik und der Fahrdynamik her ist der TR-15 Monster aber gut für den Einsteiger geeignet und bietet durch umfangreiches Tuningmaterial die Möglichkeit, das Modell zu einem Top Auto zu machen. Nur leider hat alles seinen Preis.

Hans-Peter Sollik



Bereit zur ersten Ausfahrt

**cars**  
& DETAILS

Ausgabe 5/2003

## car-check



Kyosho TR-15 Monster Touring

- ▶ Fahrzeugklasse: Offroadler
- ▶ Maßstab: 1:10
- ▶ Empfohlener Verkaufspreis: 416,- Euro
- ▶ Bezug: Fachhandel

Serienmäßige Ausstattung:

- ▶ Allradantrieb
- ▶ 2,5-ccm-Verbrennungsmotor
- ▶ geschlossene RC-Box
- ▶ Chassis mit versenkten Schrauben
- ▶ Lexankarosserie mit Scheibenabkleber

Die wichtigsten Maße:

- ▶ Radstand: 285 mm
- ▶ Spurweite vorne: 300 mm
- ▶ Spurweite hinten: 305 mm
- ▶ Reifenbreite vorne u. hinten 52 mm
- ▶ Reifendurchmesser vorne u. hinten 105 mm

### FAZIT

Ein Fun-Auto für den Einsteiger und den Profi mit guter Qualität und Verarbeitung, aber leider einem recht hohen Preis.



### Click-Tipp

Mehr Informationen zum TR-15 Monster Touring erhalten Sie im Internet unter [www.kyosho.de](http://www.kyosho.de)