

Big Red

Ultra GTPone Viper RTR von Jamara



Technik

Wie bei Sportwagen so üblich verbirgt sich unter der breiten Haube einiges an Technik ohne überflüssige Gimmicks. Bei Jamara steckt unter der Lexanhaube das Fahrwerk des Ultra GT Buggys, welches neben der robusten 1:8er-Offroadaufmachung aufgrund seines Pivot-Ball-Fahrwerks auch ein eigentlich eher onroadtypisches Merkmal besitzt. Doch der Reihe nach. Auf einer Buggybasis aufzubauen macht bei so einem Spaßmobil durchaus Sinn: Stabile Chassisstruktur, ein Fahrwerk, das hart im Nehmen ist und ein nahezu vollständig

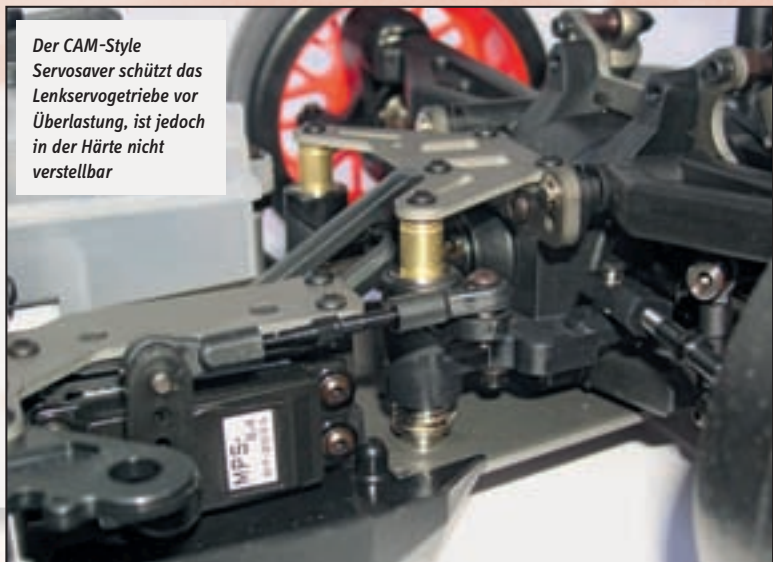
gekapselter Antrieb – das sind die Eckdaten, die mit der Ultra-Serie zur Verfügung stehen. Quasi als Bonus oben drauf ist durch die PVB-Vorderachs-Radträger eine nahezu stufenlose und problemlose Einstellung von Sturzwerten und Nachlauf möglich. Der Sturz an der Hinterachse wird hingegen in Buggymacht über herkömmliche Rechts-/Links-Gewindestangen justiert. Die Vorspur wird über drehbare Einlegescheiben in den hinteren Querlenkerstiftträgern auf entweder 0 oder 3 Grad eingestellt, wobei auf den normalen Einsatzgebieten diese 3 Grad schon ein Muss darstellen. Im Vergleich

zum Buggy kürzere, mit niedrigeren Dämpferbrücken flacher montierte Öldruckstoßdämpfer begrenzen den effektiven Federweg der langen Buggyquerlenker, wobei zusätzliche Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse übermäßiger Rollneigung Einhalt gebieten.

Im Antriebsstrahl sitzen zwei abgedichtete Kegelraddifferentialer mit Fettfüllung, anstatt eines Mitteldiffs sorgt ein starrer Durchtrieb für bestmögliche Beschleunigung. Die notwendige Verzögerung übernimmt eine Bremsscheibe, die direkt am Outdrive der Mittelwelle sitzt und dadurch gleichzeitig auf beide Achsen wirkt, um

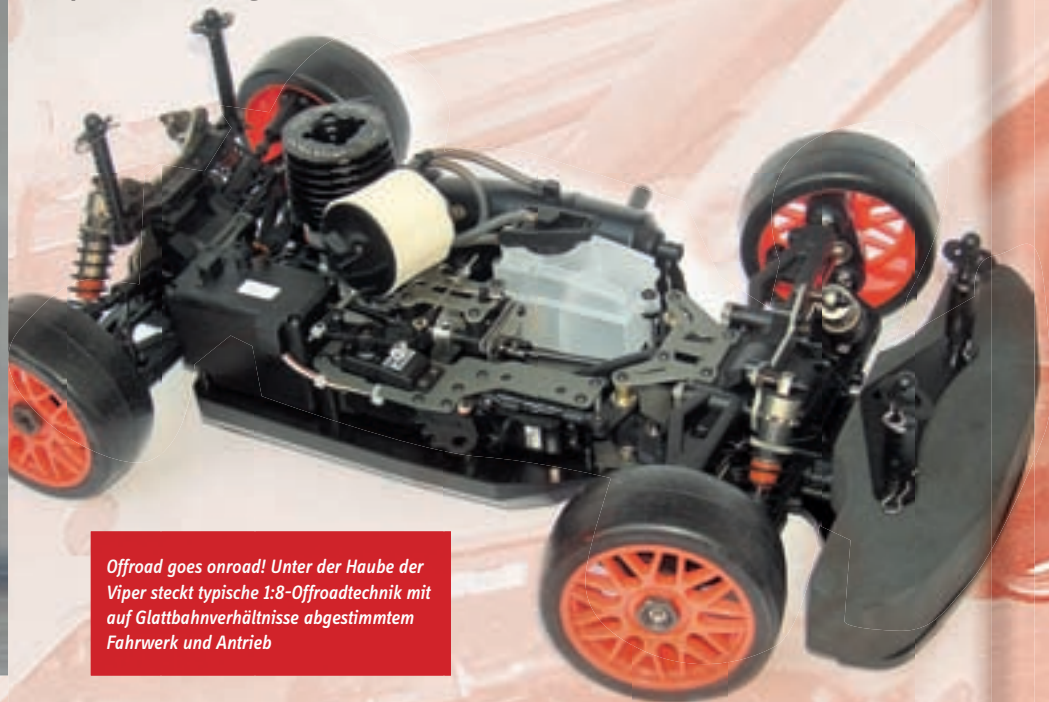


Die elektronischen Komponenten sind auf der rechten Chassisseite positioniert



Der CAM-Style Servosaver schützt das Lenkservogetriebe vor Überlastung, ist jedoch in der Härte nicht verstellbar

Wer kann sich noch erinnern an die Zeit, als 1:10er-Buggys zuerst in Eigenregie und anschließend auch unter Firmenlabeln auf dicke, breite Tourenwagen umgemodelt wurden? Ein ähnlicher Trend scheint sich nun auch in der 1:8er-Buggyklasse zu etablieren. Stabile Fahrwerke mit haltbaren, kernigen Antrieben erfahren eine entsprechende Setup-Kur, breite Glattbahnneus und eine „dezenate“ Sportwagenkarosserie vervollständigen die Verwandlung. Einen Dickmann dieses Kalibers gibt es nun bei Jamara in fetter Dodge Viper-Aufmachung – Fahrmaschine oder doch nur Poser?



Offroad goes onroad! Unter der Haube der Viper steckt typische 1:8-Offroadtechnik mit auf Glattbahnverhältnisse abgestimmtem Fahrwerk und Antrieb

ein Ausbrechen des Fahrzeugs zu vermeiden. Sorgen generell herkömmliche Stahlknochen für den Kraftschluss, spendiert Jamara für die Vorderachse einen Satz CVD-Kardans. Für den Vortrieb ist ein bulliger X-4 Black Motor zuständig, der mit einem Hubraum von 4 cm³ in Verbindung mit einem effizienten Resorrohr für ordentlich Schub sorgt. Sprit gibt es hierfür aus einem bewährten, 135 cm³ fassenden Buggytank mit Schnelltankverschluss. Sämtliche elektronischen Zutaten finden sich in üblicher 1:8-Offroadmanier auf der rechten Seite im Chassis. Während ein ziemlich kleiner Empfänger nebst Stromversorgung in einer separaten Box geschützt untergebracht ist, werden das stehend verbaute Gas-/Bremservo und das liegend eingesetzte Lenkservo auf bzw. unter der Radioplatine montiert. Für die Lenkkonstruktion an sich setzt man auf die herkömmliche Buggymachart mit Lenkbrücke und integriertem Servosaver. Mit vier ausgesprochen groß ausgefallenen Slicks und einer Viper-Karosserie mit schier endlos wirkender Motorhaube wird die Mutation vom Off- zum Onroadler erfolgreich abgeschlossen.

Baukasten

Aufgrund der Tatsache, dass die Viper als RTR-Paket inklusive Karosserie ausgeliefert wird, fällt

das Paket großformatig, aber auch inhaltlich sehr umfangreich aus. Im Karton selbst finden sich das nahezu vollständig vormontierte Modell nebst einigen noch zu verbauenden Kleinteilen, die lackierte, aber noch unbelabte und nicht ausgeschnittene Karosserie plus Heckflügel und ein 40 MHz FM-Sender. Neben dem üblichen Bordwerkzeug liegt auch noch eine verständlich geschriebene Bauanleitung inklusive hilfreicher Infos zum Einstellen des Fahrwerks und zum Einlaufvorgang und zur Vergaserjustage des Motors bei.

Montage

Anhand der Bauanleitung, durch die man sich zwar etwas „durchzappen“ muss, ist die Fertigstellung des Chassis kein Problem. Hierbei sollte man auch gleich den üblichen Empfängerakkumulator gegen ein vernünftiges Pendant entweder aus sauber verlöteten Einzelzellen oder einen kräftigeren 6-V-Empfängerakku austauschen. Etwas kniffliger wird die Sache bei der noch ungebohrten Karosserie. Bevor man sich an die Radausschnitte macht, die im Übrigen aufgrund der dicken Walzen ruhig etwas größer ausfallen dürfen, sollte die Karosserie so hindirigiert werden, dass die Befestigungslöcher passend zu den Karosseriestehern im Fahrzeug

TECHNISCHE DATEN

Ultra GTPone Viper RTR von Jamara

Maßstab: 1:8

Klasse: Verbrenner Glattbahn

Länge: 644 mm

Breite: 308 mm

Höhe: 203 mm

Radstand: 324 mm (einstellbar)

Spur (v/h): 268/270 mm

Bodenfreiheit: 10 mm (einstellbar)

Reifen: 104x41 mm

Spur (v/h): +1/-2 Grad (einstellbar)

Sturz v/h): -1/-2 Grad (einstellbar)

An Vorder- und Hinterachse arbeiten abgedichtete 6-Gear-Differentiale. Nachträgliches Feintuning mit härterem Silikonöl anstatt der serienmäßigen Fettfüllung ist problemlos möglich





Eine glatte Chassisunterseite mit versenkten Schraubenköpfen ist bei einem Flachbahner natürlich Pflicht

DIE KONSTRUKTION

Vorderachsaufhängung: Doppelquerlenker mit PVB-Radträgern/Lenkhebeln und je einem „Gewinde“-Alu-Öldruckstoßdämpfer und Drahtstabilisator

Hinterachsaufhängung: Doppelquerlenker in langer Buggyausführung mit Rechts-/Links-Spurstange, „Gewinde“-Alu-Öldruckstoßdämpfer und Drahtstabilisator

Chassis: 3 mm Alu

Differentiale: Abgedichtete 6-Gear-Kegelrad-differentiale mit Fettbefüllung an Vorder- und Hinterachse

gebohrt werden können. Ist dieser Schritt geschafft, geht der Rest der Ausschneidearbeiten schnell und problemlos von der Hand. Erst beim Ausschneiden und Aufkleben der zahlreichen Decals, die meines Erachtens teilweise etwas zu dünn bedruckt wurden, braucht es dann wieder eine ruhigere Hand und auch die Hilfe eines Skalpell ist nützlich für diesen recht zeitaufwendigen Abschnitt.

Nacharbeiten

Obwohl das Modell durchaus optimal vormontiert worden ist und sogar die Sturz- und Spurwerte brauchbar eingestellt worden sind (lediglich die Bodenfreiheit muss noch durch Vorspannen der Dämpferfedern vorne auf 8 und hinten auf etwa 6 mm erhöht werden), gibt es hier und da noch kleinere, mitunter RTR-typische „Defizite“, die sich mit wenig Aufwand rasch beheben lassen. Zunächst einmal sollte man, wie schon erwähnt, die Empfängerbatteriebox gegen einen passenden 6-V-Akku austauschen. Da der Servoweg am Gas etwas zu groß ausfällt, wird die Vergaseranlenkung am innersten Servohornloch montiert und der restliche „Überschuss“ über ein kleines Stück Silikonschlauch abgedämpft. Die Vorderräder haben etwas zu wenig Platz unter der Haube. Daher werden die beiden „Schrauben“ oben und unten in den Lenkhebeln etwas in die Aufhängung hineingedreht (etwa 2,5 Umdrehungen), die Vorspur wird über die Rechts-/Links-Spurstangen korrigiert und zwischen Karosserie und Rammer wird etwas festerer Schaumstoff „unterfüttert“, um die notwendigen

Millimeter Luft in den Radkästen zu erhalten. Sinnvoll ist es außerdem, an der linken Seitentür einen kleinen Ausschnitt anzubringen, damit die Abgase besser ins Freie gelangen können.

Idealerweise kann hier zusätzlich noch ein etwa 5 cm langes Stück Silikonschlauch auf den Resorohrauslass geschoben werden. Abschließend empfiehlt es sich, dem Luftfilter zusätzlich noch ein paar Tropfen Luftfilteröl einzumassieren (generell eine sinnvolle Anschaffung auch für den späteren Fahrbetrieb nach vorherigem Auswaschen des Filters). Zu guter Letzt muss man auch noch die bei einigen Herstellern wohl aus Kostengründen fehlende Glühkerze (mittlerer Hitzegrad) separat erwerben und im Motorkopf einschrauben.

Einlaufphase

Vor der ersten schnellen Ausfahrt muss noch der Motor einlaufen. Auf dem Parkplatz sprang er versorgt mit 25%igen Sprit und einer O.S. A8-Kerze problemlos an. Das Einfahren des Motors war unter Beachtung der Vergasereinstellungen bzw. der Temperatur des Motors kein Problem. Nachdem in den notwendigen Abkühlphasen noch die Karosserie im Front- und Heckscheibenbereich die wichtigen Belüftungslöcher verpasst bekommen hatte, ging es sogleich an die

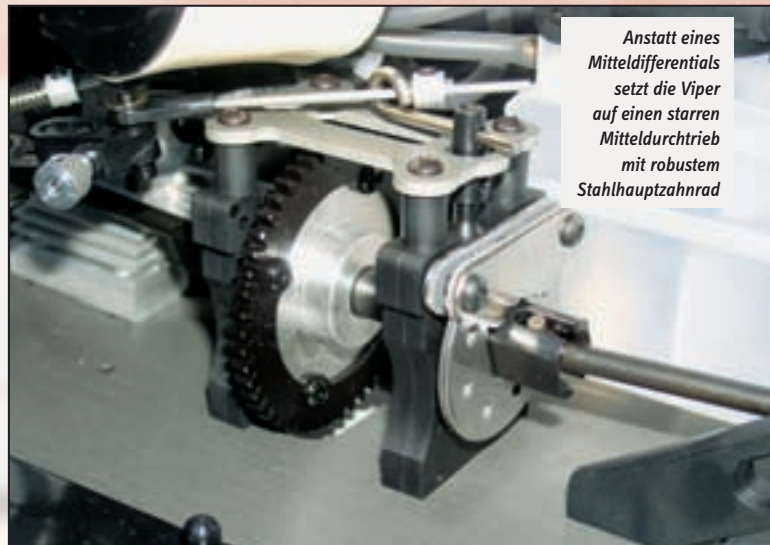
Praxis

War der kompakte Tourer vorher im Schongang noch ohne Karosserie unterwegs gewesen, kommt er nun mit dem dicken Lexadeckel sehr Furcht einflößend daher. Das liegt aber nicht nur an der bulligen Optik, sondern auch am sehr kernigen Motorsound. Doch an dem abgelegenen Parkplatz stört das weiter niemanden und die anwesenden Kollegen staunen eher, wie flink der Sportwagen beschleunigt und bereits nach wenigen Metern mit ansprechender Geschwindigkeit von dannen zieht. Generell hat der Motor mit der gewählten Übersetzung leichtes Spiel mit dem dicken Brummer. Haben

CVD-Kardans übertragen an der Vorderachse die Antriebskräfte



Anstatt eines Mitteldifferentials setzt die Viper auf einen starren Mitteldurchtrieb mit robustem Stahlhauptzahnrad





An der Hinterachse gibt es viele Einstellmöglichkeiten. Hochwertige Öldruckstoßdämpfer und ein Stabilisator sorgen für eine satte Straßenlage



In den Lenkhebeln sitzen die an den Querlenkern eingeschraubten Pivotballkugeln, über die durch die Speichenfelgen hindurch durch Hinein- oder Herausdrehen problemlos der Radsturz justiert werden kann

es die Reifen geschafft, sich in den Asphalt zu krallen, ist die Beschleunigung für ein RTR-Modell wirklich top! Ohne vorherige Erfahrung könnte es gar mitunter schon etwas zuviel des Guten sein, speziell wenn der ganze Bock aufgrund der durch die Motorpower auf staubigen Parkplätzen überforderten Slickreifen mal quer daher schießt. Generell neigt die Viper zwar mit dem Baukastensetup erst mal zum leichten Untersteuern am Kurveneingang, zieht man dann aber das Gas zu abrupt durch, kommt das Heck und will sanft wieder eingefangen werden, um einen Dreher zu vermeiden. Hat man sich aber

erst mal etwas auf das Modell eingeschossen, lassen sich dank des permanenten Vierradantriebs einige schöne Manöver auf den Asphalt zaubern, auch wenn man dabei mitunter sehr „on the edge“ unterwegs ist. Hier wäre ein Satz griffigerer „Rally-Game“ Profilreifen sicherlich von Vorteil.

Auch von Vorteil wäre eine etwas größere Kupplungsglocke bzw. das separat angebotene 2-Ganggetriebe. Die Viper beschleunigt zwar brachial von unten heraus, auf längeren Geraden ist dann aber der Top-Speed etwas zu früh erreicht und der Motor operiert jenseits der 30.000 Umdrehungen pro Minute an der Drehzahlgrenze, bevor man in die nächste Parkbucht abbiegt. Für kleine, winkelige Strecken wie man sie normalerweise auf Parkplätzen vorfindet, ist die Viper dagegen perfekt abgestimmt und bietet dann auch noch Tuning-Reserven für große, permanente Strecken. Zum Thema Parkplatz passt dann auch das eher weich abgestimmte Fahrwerk des Modells. Regenrinnen, Gullydeckel und kleinere Betonkanten können ohne Probleme genommen werden. Die 1:8-Buggyfahrwerkskonstruktion federt solche für reine Glattbahnchassis schon eher tödlichen Unebenheiten zumeist ohne zu murren ab und das Fahrzeug bleibt stabil in der Spur. Somit braucht das Modell angesichts seiner Größe und Motorisierung ausreichend Platz, aber die Oberfläche muss nicht unbedingt topfeben sein. Hinsichtlich des Handlingverhaltens brachte es Vorteile, das hintere Diff mit 1.000er- und das vordere Diff mit 5.000-7.000er-Silikonöl zu sperren. Dadurch zog die Viper etwas besser über die Vorderachse beim Beschleunigen.

Verschleißwertung

Nach zwei Wochenenden á 2,5 Liter war das Modell abgesehen von einigen Dellen in der Karosserie sowie den üblichen Kratzern auf der Chassisunterseite technisch noch gut in

AUSSTATTUNG

Fernsteuerung: 2-Kanal FM-Drehknopfsender, 40 MHz

Motor: X4 Black 25 mit 4 cm³

Glühkerze: O.S. A8/A5

Sprit: GM Titan-Pro 25%

Empfängerakku: 6 V, 1.400 mAh Intellect

Karosserie: Jamara Dodge Viper

Gewicht: 3.791 g

Vertrieb: Jamara, Aichstetten

Bezug: Fachhandel

Lieferumfang: 95% vormontiertes Chassis mit 2 Servos, Empfänger, 4 cm³ SZ-Motor, lackierte Lexankarosserie, weiteres Zubehör zum Aufbau des Modells, 2-K-Drehknopfsender, Dekorbogen, Bauanleitung

Empf. Verkaufspreis: RTR-Set 389,- €

Schuss. Das verwendete Hauptzahnrad bzw. die Kupplungsglocke wiesen leichte Einlaufspuren auf, aber nichts Dramatisches. Auch die Kupplung an sich sah noch ganz brauchbar aus, wenngleich man sich bei häufigerem Einsatz einen zweiten Satz Reservebacken und Federn sowie auch zwei bis vier Kupplungslager zulegen sollte. Auch die Bremse, die trotz des eher schwächeren Servos recht gut arbeitet, hatte sich zwar an den Bremsbelägen etwas eingearbeitet, funktionierte aber auch gegen Testende noch sehr zufrieden stellend. Empfehlenswerte Änderungen sind ein Satz griffigere Reifen, eventuell wird dadurch auch ein etwas stärkeres Gas-/Bremservo nötig. Gerade bei lärmempfindlicheren Nachbarn empfiehlt sich der Einsatz eines etwas leiseren Resorohrs.



Der von Jamara gewählte X-4 Black Motor sorgt mit seinen 4 cm³ Hubraum für ausreichend Leistung

FAZIT

Jamaras Dodge Viper ist wahrhaftig ein dickes Ding! Dicker Motor, dickes Chassis, dicke Karosserie! Ein echtes Muscle Car par excellence. Gekoppelt mit dem gekapselten Antrieb in Verbindung mit dem wartungsarmen Stahlhauptzahnrad ist die Ultra GTPone Viper RTR eine perfekte Spaßmaschine für den schnellen Ausritt.

An der Hinterachse gibt es viele Einstellmöglichkeiten. Hochwertige Öldruckstoßdämpfer und ein Stabilisator sorgen für eine satte Straßenlage

