

DESIGN: 2WD ALUMINIUM-CHASSIS KLASSE: STADIUM TRUCK/SPASS UPE: 299,00 €



Wiedergeburt

Und schon wieder ist es passiert. Team Associated schickt einen RC10 in den Ruhestand. Diesmal ist es der sehr erfolgreiche GT, der durch den GT2 ersetzt wurde. Das Mutterhaus Thunder Tiger überarbeitete derweil den „Rentner“ und schickt ihn nun als RTR-Einsteigermodell Phoenix GT10 wieder ins Rennen. Karsten Böhlke schaut, ob es eine erfolgreiche Wiedergeburt war

☛ Geliefert wird der Phoenix GT10 – wie eigentlich alle Thunder Tiger-Modelle – als Ready-to-Run-Chassis, also fertig aufgebaut, mit RC-Anlage sowie fahrfertig lackierter und beklebter Karosserie versehen. Im Falle des Phoenix sind nur noch acht Mignonzellen in den Sender und vier Mignonzellen in den Empfängerakkushalter einzusetzen und schon kann es nach dem Auftanken losgehen.

CHASSIS

Als Chassis fungiert eine an den Seiten angewinkelte, 3,5 Millimeter starke Aluplatte. Alle Schraubenköpfe (der am Phoenix metrischen Schrauben) an der Chassisunterseite sind gesenkt, die Schrauben zur Motorbefestigung sitzen in Frästaschen. Der Bulkhead an der Vorderachse wird über zwei

Aluminiumstreben zum Chassis abgestützt. Sturz und Spur der Vorderachse sind über Rechts-/Links-Gewindestangen einstellbar. Wie so oft bei RTR-Modellen, konnte sich auch bei diesem Modell der „Bauabschnittverantwortliche“ leider nicht für eine einheitliche Einbaulage entscheiden, sodass vor der ersten Ausfahrt der Sturz und die Spur symmetrisch eingestellt werden sollte. Die Unterschiede waren allerdings nicht allzu gravierend.

Zwischen den Lenkhebeln und dem Lenkservo ist ein per Rändelmutter einstellbarer Servosaver verbaut, der das Lenkservo vor Überlastung schützt. Das liegend verbaute, ausreichend schnelle Lenkservo hat netterweise ein Metallgetriebe spendiert bekommen, was dann für nahezu 100-prozentige Ausfallsicherheit sorgen sollte. Der Tank mit 75ml Fassungsvermögen ohne Primerpumpe hat einen Schnellverschluss mit Druckanschluß, einen eingebauten Sinterfilter und ist flexibel auf O-Ringen gelagert. Auch die Montageplatte für den Empfänger (inklusive Antennehalter) ist, um Vibrationen vom Empfänger fernzuhalten, vom Chassis entkoppelt. Vergaser und Bremse werden durch ein stehend montiertes Standardservo betätigt.

Die Empfängerstromversorgung wird, um die Achslastverteilung zu verbessern, im Rammer hinter der Hinterachse eingebaut. Dem Modell liegt die typische Clipshalterung für vier Mignonzellen bei, diese sollte aber der Betriebssicherheit wegen schon bei der Ausrüstung des

Modells durch ein verlötetes, fünfzelliges Pack getauscht werden. Wir verwendeten einen der Nosram VTEC 1400 Hump-Packs von Thunder Tiger Europe, der in den dem GT10 beiliegenden Luftballon (!) gesteckt wurde, um ihn unempfindlicher gegen Nässe zu machen.

Die einzelnen Halter der Schwingen sind direkt am Chassis verschraubt, die Schwingenstifte sind mit sogenannten E-Clips gesichert. Langjährig bewährt hat sich, dieselben mit etwas Haushaltssilikon zu sichern. Gedämpft wird rundherum mit Öldruckstoßdämpfern aus Kunststoff. Die Federvorspannung (also die Bodenfreiheit) wird mittels Clipsen eingestellt. Die Dämpferbrücken sind aus recht flexiblem Kunststoff hergestellt. Trotz einiger böser Überschlüge beim „Baustellen-Bashing“ ging keine Dämpferbrücke kaputt, was die Richtigkeit der Materialwahl bestätigt.

ZWEIFÜNFER

Angetrieben wird der Phoenix GT von einem Thunder Tiger Pro 15BX Motor. Dieser 2,5ccm-Motor ist ein bewährtes RTR-Triebwerk, das quer durch die Thunder Tiger-Palette eingesetzt wird und sich dort bisher bestens bewährt hat.

Gestartet wird per Seilzugstarter, was mit den richtigen Karosserieausschnitten auch bei aufgesetzter Karosserie möglich ist. Der Motor ist konstruktiv einfach, aber sehr robust aufgebaut. Mitgeliefert wird eine R2-Glühkerze. Selbstverständlich hat er eine ABC-Laufgarnitur und einen einfach einzustellenden Zweinadel-Vergaser. Ein zweilagiger Luftfilter ist montiert, aber nicht vorgeölt. Diese „erste Ölung“ darf auf keinen Fall vergessen werden, um den Motor vor eindringendem Schmutz und Staub zu schützen.

Die Zweibackenkupplung greift in eine 32dp verzahnte Kupplungsglocke



DESIGN: 2WD ALUMINIUM-CHASSIS KLASSE: STADIUM TRUCK/SPASS UPE: 299,00 €

IM TEST



Für die Empfängerstromversorgung wurde zunächst ein verlöteter und fünfzelliger Pack eingebaut, für das Gasservo ein Failsave-Modul nachgerüstet. Nach dem Überprüfen der Schraubverbindungen sowie dem Einölen des inneren und äußeren Luftfilters konnte mit dem Einlaufen des Motors begonnen werden. Dieser ist in der beiliegenden Anleitung ausführlich beschrieben und kann durchaus übernommen werden.

Da die verwendete Reifenmischung keinen allzu hohen Verschleiß erwarten ließ, ging es für die beiden ersten „rollenden“ Tankfüllungen zum Einfahren auf einen großen Supermarktparkplatz. Ohne Primerpumpe ist zwar der erste Startvorgang etwas langwieriger, da der Treibstoff „von Hand“ in den Vergaser verbracht werden muss, dafür gibt es auch keine zusätzlichen Leckstellen im Tank. Also, Resorohr zuhalten und Sprit zum Vergaser fördern. Danach den Glühkerzenstecker aufsetzen und gefühlvoll am Seilzugstarter ziehen. Trotz der niedrigen Außentemperaturen sprang der 2,5ccm-Motor recht schnell an und legte sofort einen stabilen Leerlauf an den Tag. Zwei Tankfüllungen wurden zunächst im Stand verbraucht, danach das Gemisch ein wenig magerer gestellt und der Phoenix für die nächsten fünf Tankfüllungen vorsichtig und mit maximal Halbgas eingefahren. Danach wechselten wir auf eine Großbaustelle, um auf einer sehr großen, grob planierten Sandfläche den Phoenix GT so richtig „fliegen zu lassen“. Auf der heimischen Werkbank erschien die herstellereitige Fahrwerksabstimmung noch ein wenig merkwürdig, aber auf dem groben, unbefestigten Untergrund passte es dann doch. Auch die harten Baukastenreifen hatten genügend Griff, um die Wunschfahrtrichtung zu halten. Nachdem Vergaser, Bremse und Slipperkupplung eingestellt waren, erstaunte es uns, wie viele perfekte Sprünge eine Baustelle enthalten kann ... Beeindruckend war auch die Haltbarkeit des Phoenix. Einige der unfreiwilligen Stunts hätte ein Elektro-Off-Road-Modell nicht schadlos überstanden! Die erzielte Fahrzeit lag zwischen sieben



und neun Minuten, das Starten bei heißem Motor dauert einen Tick länger als bei abgekühltem Motor. Nach ein paar Tankfüllungen kam dann doch etwas Langeweile auf. Ein RACER braucht halt doch eine Rennstrecke mit Zeitnahme. Da die vereinseigene Strecke nur für ORE-Modelle zugelassen ist, fuhren wir nach Welden auf den Fuchstalring – mit der berühmten Steilkurve. Als einzige Änderung wurde der Auslass des Resorohres mit Gummischlauch verlängert. Nach ein paar Runden war aber klar, daß die

Fahrwerksabstimmung doch eher für den Schotterparkplatz gedacht ist. Das Dämpferöl wurde durch wesentlich zähflüssigeres getauscht, und, nach einigen weiteren Runden, die Baukastenbereifung durch ProLine M3 ersetzt. Und damit war die Jagd eröffnet: Im Infield und der Steilkurve konnte man plötzlich mit den anderen anwesenden Hobbyfahrern mithalten – selbst mit den 1:8 RTR-Buggys! Leider war kein anderes 1:10-Nitrofahrzeug anwesend, aber die Performance war sehr überzeugend. Bis auf das Fahrgefühl bei Gaseinsatz war das Fahrverhalten sehr nahe an einem OREMonster, so dass es kaum Umgewöhnungszeit bedurfte. Der Phoenix springt sehr hecklastig, kann jedoch mit der Bremse im Flug sehr gut austariert werden. Wie schon auf der Baustelle, haben wir uns auf der Rennstrecke eine längere Gesamtübersetzung gewünscht. Der Phoenix ist flott, hat aber eindeutig noch Leistungsreserven. Nachdem die Gangart etwas schneller wurde, trat leider öfter ein bekanntes Asso-Problem auf, welches Thunder Tiger geerbt hat. Die verbauten Kugelpfannen sind eindeutig zu weich, dienen quasi als Sollbruchstelle. Im normalen Fahrbetrieb fällt das nicht auf, aber nach schräg gelandeten Sprüngen „poppt“ manchmal eine Kugelpfanne ab. Ein Päckchen RPM-Kugelpfannen löste das Problem. Nachdem etwa 1,5 Liter Sprit verbraucht waren, rüsteten wir nochmal zurück auf die Baukastenreifen. Bei zwei Tankfüllungen ohne Rennambitionen sollte noch einmal die Fahrzeit ermittelt werden. Bei gleichmäßiger Fahrweise sind immer noch etwa sieben Minuten machbar.

Auch nach diesem Nachmittag auf der Rennstrecke kann dem Phoenix eine gute Haltbarkeit bescheinigt werden. Lediglich das hintere Bulkhead ging nach einer „Nur-noch-diese-eine“-Runde kaputt.



Der hintere Bulkhead mit eingebautem Differential. Die farbigen Alu-Buchsen sind standard



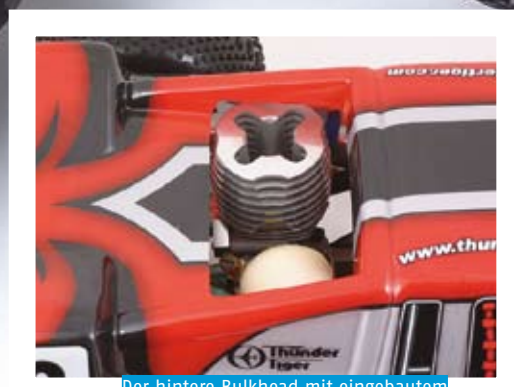
Der hintere Bulkhead mit eingebautem Differential. Die farbigen Alu-Buchsen sind standard





Der hintere Bulkhead mit eingebautem Differential. Die farbigen Alu-Buchsen sind standard

Der hintere Bulkhead mit eingebautem Differential. Die farbigen Alu-Buchsen sind standard



Der hintere Bulkhead mit eingebautem Differential. Die farbigen Alu-Buchsen sind standard

mit 15 Zähnen, was aber auf der Rennstrecke etwas zu kurz übersetzt scheint. Der Seitenauslass des Triebwerks mündet per 180-Grad-Krümmen in ein poliertes Alu-Resorohr mit einer Bohrung für den Druckschlauch. Ein Druckanschlußnippel hätte uns persönlich besser gefallen. Auf Grund des verwendeten Seilzugstarters sind Krümmer und Reso schwerpunktungünstig relativ hoch montiert, dafür ist dann aber auch viel Platz auf dem Chassis vorhanden, was die Reinigung vereinfacht.

Der Motor kann wahlweise auch per Startbox gestartet werden, auch Umbausätze für elektrische Handstarter sind erhältlich. Der Motor überträgt

seine etwa 0,7 PS auf ein Kunststoffhauptzahnrad, welches leider einen Seitenschlag hatte, also etwas verzogen war, was allerdings nicht weiter tragisch ist. Das Hauptzahnrad ist auf einer einstellbaren Slipperkupplung montiert, mit deren Hilfe sich die Kraftübertragung auf die Hinterräder einstellen lässt, um zum Beispiel auf rutschigem Untergrund ein einfacheres Beschleunigen zu ermöglichen oder der Wheelie-Neigung auf griffigen Bahnen zu begegnen.

Das Zahnradgetriebe selber wurde ohne Änderungen von Associated übernommen, inklusive dem seit Jahren bewährten, gut einstellbaren Kugeldifferential. Die Kraftübertragung vom Getriebe erfolgt über „Knochenantriebswellen“, was angesichts des günstigen Preises auch voll ok ist.

In den Radträgern und den vorderen Felgen sind im RTR-Modell leider nur Gleitlager verbaut. Da aber die Nachrüstsets sehr günstig angeboten werden, sollte man am besten vor der ersten Fahrt auf Kugellager umrüsten, da sie den Rollwiderstand des Antriebes verringern und zudem den Verschleiß an den Radachsen auf ein Minimum begrenzen.

Eingebremst wird der Phoenix GT über eine Faserbremscheibe auf der Getriebehauptwelle. Die Felgen haben natürlich normale 2,2 Zoll Größe, >

Der hintere Bulkhead mit eingebautem Differential. Die farbigen Alu-Buchsen sind standard

Der hintere Bulkhead mit eingebautem Differential. Die farbigen ALU-Buchsen sind standard

BLITZURTEIL

- ⊕ Gutes Lenkservo
- Haltbarkeit / Ersatzteilpreise
- ⊖ Keine Kugellager
- Wenig Zubehör enthalten

Racer Urteil ★★★★★



Der hintere Bulkhead mit eingebautem Differential. Die farbigen ALU-Buchsen sind standard

Der hintere Bulkhead mit eingebautem Differential. Die farbigen ALU-Buchsen sind standard

UNSERE AUSSTATTUNG

Modell: Thunder Tiger Phoenix GT10
 Sender: Thunder Tiger ACE Jaguar T2P 40MHz AM
 Empfänger: Thunder Tiger ACE TR202A 40MHz AM
 Lenkservo: Thunder Tiger ACE S1903MG
 Gas/Bremsservo: Thunder Tiger ACE S1903
 Motor: Thunder Tiger Pro 15BX
 Empfängerakku: Nosram VTEC 6V, 1400mAh Hump-Pack
 Treibstoff: Sidewinder 16%

Der hintere Bulkhead mit eingebautem Differential. Die farbigen ALU-Buchsen sind standard

„Geliefert wird der Phoenix GT10 - wie eigentlich alle Thunder Tiger-Modelle - als Ready-to-Run-Chassis.“

als Reifen kommen relativ harte Standardprofile ohne Herstellerbezeichnung zum Einsatz. Durch die normalen Asso-Felgenmitnehmer ist ein Radwechsel aber schnell erfolgt. Die beiliegende Karosse ist RTR-typisch folienlackiert, es stehen drei Farbmuster zur Auswahl. Kühlöffnungen und weiteres Aufkleberdekor sind in Eigenarbeit vorzunehmen. Bei uns fiel der linke Teil der „Frontscheibe“ sowie beide linken Seitenscheiben dem kühlenden Luftstrom zum Opfer, der Motorauschnitt ist werksseitig schon vorhanden. Durch die hintere Seitenscheibe paßt glücklicherweise der Starterzug, so das ein Starten mit aufgesetzter Karosserie möglich ist.

HOCHWERTIG

Der im Modell verbaute Zweikanal-Empfänger und der dazu gehörige Drehknopfsender arbeiten im 40MHz-AM-Band. Der Sender hat eine Ladebuchse, LED-Spannungsanzeige, Servoreverse, Servowegbegrenzung und eine verstellbare

Gasbetätigung. Die verbauten Servos sind von sehr guter Qualität, was nicht bei allen RTR-Modellen der Fall ist.

Das Modell wird zwar fahrfertig ausgeliefert, es liegt aber kein verbrennerspezifisches Zubehör bei. Glühkerzenschlüssel und -Heizer sowie Kraftstoff und Tankflasche müssen separat erworben werden. ■

KONTAKT:

Thunder Tiger Europe GmbH
 Rudolf-Diesel-Straße 1
 86453 Dasing

Tel: 08205 959030
Fax: 08205 9590329

E-Mail: infos@thundertiger-europe.com
Internet: www.thundertiger-europe.com

TECHNIK – DATEN



MODELL: THUNDER TIGER PHOENIX GT10
 MASSSTAB: 1:10
 KLASSE: OFF-ROAD
 ANWENDUNG: EINSTIEG/SPASS
 AUSLIEFERUNGS-FORMAT: RTR
 MOTORISIERUNG: 2,5CCM VERBRENNUNGSMOTOR – NITRO
 CHASSIS: ALUMINIUM
 ANTRIEB: 2WD – DIFFERENTIAL
 DIFFERENTIAL: KEGELRADDIFFERENTIAL
 STOSSDÄMPFER: ÖLDRUCK – KUNSTSTOFF
 LAGER: GLEITLAGER

TECHNIK – DATEN

LÄNGE	398MM
BREITE:	308MM
RADSTAND	291-294MM
SPUR VORNE	242MM
SPUR HINTEN	244MM
GEWICHT	1936G

RESÜMEE

Taugt der „Asso-Rentner“ Phoenix GT also für die auch für die Rennstrecke? Im Hobby-Bereich auf jederfall, denn leider bietet der DMC keine Wettbewerbsklasse für die 2WD-Nitro-Monster an – schade eigentlich ...