Jan und Bernd Bohlen

FLAGGSCHI

TF6 von Kyosho

Christopher Krapp fuhr mit dem Kyosho TF6 ins A-Finale der Tourenwagen-Weltmeisterschaft im Sommer 2010 in Burgdorf. Mit dem Prototyp gewann er 2009 die Deutsche Meisterschaft in Hannoversch Münden. Wir haben uns Kyoshos Flaggschiff in der Klasse 1:10 Tourenwagen Elektro über mehrere Wochen genau angesehen.

Lange Entwicklungszeit

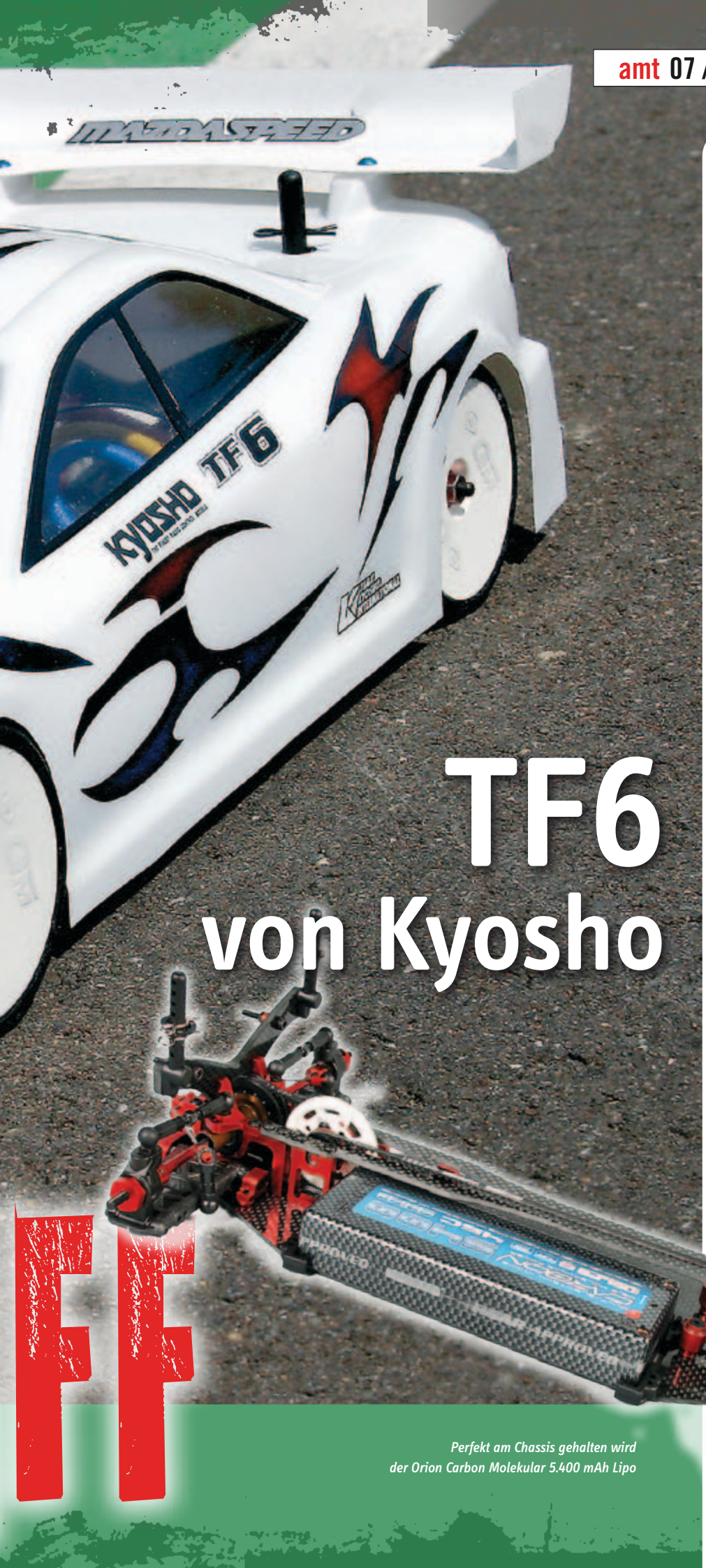
Die Entwicklung des TF6 vom Prototypen bis zum marktfähigen Racer dauerte lange. Mehrere Jahre arbeiteten die beiden Entwickler, Shin Adachi und Kazuhiro Miyazaki, am Nachfolger des Kyosho TF5 Stallion, an der riemengetriebenen Version des TF5. Kyosho lässt sich generell Zeit bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge. Ehe Prototypen Marktreife erlangen, werden sie von den Teamfahrern weltweit ausgiebig getestet und verbessert. Shin Adachi ist immer wieder selbst dabei, wenn es darum geht, neue Entwicklungen in Rennen weltweit zu testen. Anders als viele Konkurrenten preist Kyosho von seinen Flagschiffen nicht jedes Update dann auch gleich als neues Fahrzeug an.

Der TF6 ist gegenüber dem TF5 ein komplett neues Fahrzeug. Von seinem Vorgänger haben Shin Adachi und Kazuhiro Miyazaki so gut wie keine Bauteile übernommen. Abschied genommen haben die Konstrukteure auch von der Idee, den Highend-Tourenwagen nicht wie den Vorgänger in einer zusätzlichen Version mit einem Kardanantrieb anzubieten.

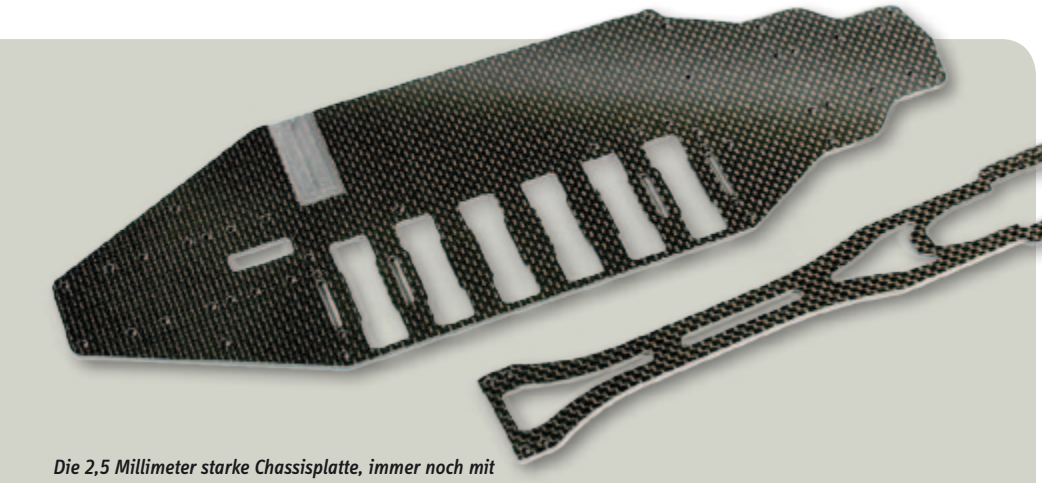
Die Ausstattung

Der Baukasten des TF6 ist gut ausgestattet. Der Kauf zusätzlicher Tuningteile ist nicht erforderlich. Das unterscheidet ihn ohne Zweifel von seinen Konkurrenten. Das hat aber auch seinen Preis. Der TF6 liegt am oberen Ende der Preisskala. Wohl mit ein Grund dafür, dass Kyosho die unverbindliche Preisempfehlung zuletzt deutlich auf nun 499 Euro reduzierte.

Dass alle Bauteile entweder aus rot eloxiertem Aluminium (zum Beispiel Querträger, Motorhalterung, Mittelwellenhalterung, Schwingenhalte-



Perfekt am Chassis gehalten wird der Orion Carbon Molekular 5.400 mAh Lipo



Die 2,5 Millimeter starke Chassisplatte, immer noch mit Ausfräsungen für NiMH-Akku-Packs, und das durchgehende, ebenfalls 2,5 Millimeter starke Oberdeck

Die Antriebskardans: In den Löchern im Kopf der Kardanwelle haben die Kugeln Platz, die statt der sonst üblichen Knochenkonstruktion die Verbindung zur Starrachse und Differenzial herstellen

In den Schwingenhaltern (Spurblöcke) lässt sich mit unterschiedlichen Buchsen aus Kunststoff die Spurbreite ändern

Die neuen Dämpfer mit den Baukastenfedern, gefüllt mit 40er Öl

Die Starrachse. Deutlich zu erkennen: die Kerben in den Kunststoff-Ausgängen, in denen die Kugeln des Kardans spielfrei greifen

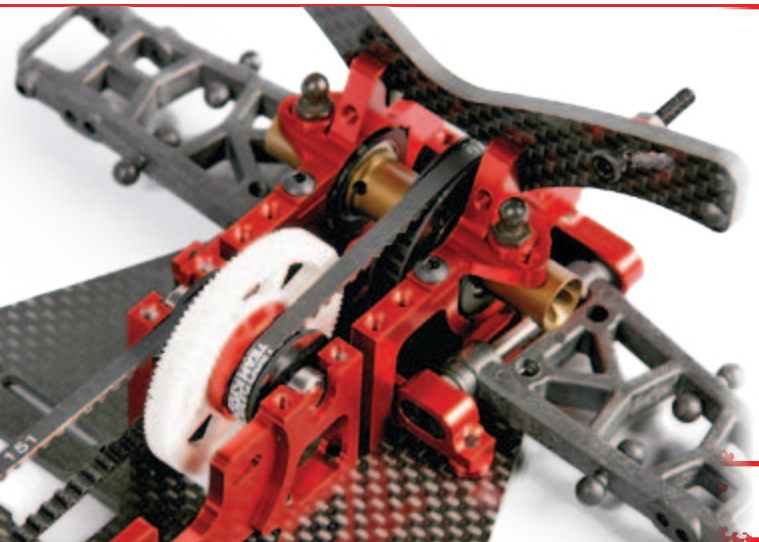
rung, Lenkung), aus Kohlefaser (z.B. Chassisplatte, Oberdeck, Dämpferbrücken) oder kohlefaserverstärktem Kunststoff (bspw. Querlenker, Radträger, C-Hubs) sind, ist nicht anders zu erwarten und bedarf eigentlich keiner gesonderten Erwähnung. Dass der Baukasten Öldruckdämpfer aus Aluminium enthält aber schon, da dies längst nicht bei jedem Konkurrenz-Produkt üblich ist. Auch dass die Halterungen für die Querlenkerstifte aus Aluminium so konstruiert sind, dass durch Austausch von Kunststoffteilen unterschiedliche Spurbreiten eingestellt werden können, ist bemerkenswert. Bei Konkurrenzprodukten werden dafür jede Menge zusätzliche teure Spurblöcke notwendig.

Eine sehr innovative Lösung bietet Kyosho für die Aufnahme der Antriebskardans in den Ausgängen von Spool und Differenzial an. Im Kopf der Antriebswelle, der sonst als „Knochen“ ausgebildet ist, sind sechs Kugeln gelagert, die spielfrei in entsprechende Aussparungen in den Ausgängen passen. So wird der Rollwiderstand verringert und der Verschleiß minimiert. Unabhängig vom Einschlagwinkel der Vorderräder und unabhängig vom Einfederweg ist so ein bestmöglicher Kraftschluss ohne Vibrationen garantiert. Allerdings hat dies auch so seine Tücken, wie sich bei den Testfahrten zeigte. Leichtlaufkugellager, Radmitnehmer aus Aluminium und Stabilisatoren für vorne und hinten vervollständigen die Ausstattung.

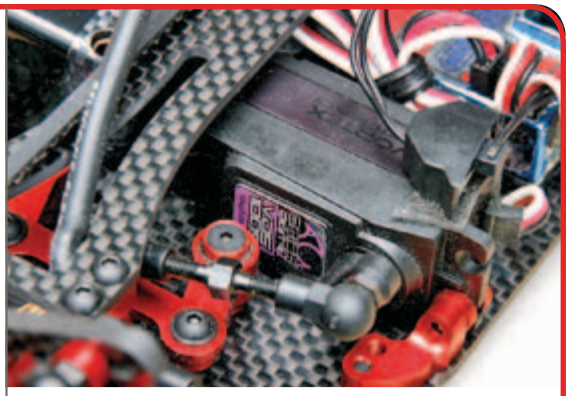
Die Chassisplatte ist wie das Oberdeck aus Kohlefaser und weist eine Stärke von 2,5 Millimeter auf. Die Platte ist schmäler als beim Vorgänger. Sie lässt sowohl den Einsatz eines NiMH-Akkupacks (ausgefräste Slots) als auch eines LiPo-Akkus zu, der mittels kleiner Kunststoffteile gehalten wird. Der Antriebsstrang muss je nach Akku umgekehrt eingebaut werden. Beim LiPo verläuft der lange Riemen rechts, beim Sechs-Zellen-Pack links. In der Praxis wird heute nur noch die LiPo-Version genutzt, da sechszellige NiMH-Akkupacks im Wettbewerb nicht mehr eingesetzt werden.

Zusammenbau und Konstruktion

Das Konstruktionsprinzip des Kyosho TF6 entspricht dem der Konkurrenz. Der Motor ist – wie auch bei anderen Herstellern – wieder weiter nach hinten gerückt und so weit wie möglich nach innen verlagert worden. Der Motor treibt über eine Mittelwelle, auf der das Hauptzahn-



Die Riemen laufen rechts und links des Hauptzahnrades auf der Mittelwelle, wie es heute bei nahezu allen Tourenwagenchassis der Fall ist



Das Orion Vortex VDS Lenkservo 1009 passt hervorragend in den Kyosho TF6

rad sitzt, die beiden Riemen an. Hinten überträgt ein Kugeldifferenzial die Kraft über die oben beschrieben CVD-Kardans auf die Räder, vorne eine Starrachse, die sich in den letzten Jahren gegenüber dem Freilauf oder gar einem zweiten Differenzial durchgesetzt hat. Der Akku liegt rechts, der Motor und die elektronischen Bauteile Regler, Empfänger und Lenkservo sitzen links, wo sie genügend Platz haben. Wie nahezu alle Hersteller spendierte Kyosho dem TF6 eine zweiteilige Alulenkung.

Der Zusammenbau ist aufgrund der detaillierten Bauanleitung problemlos. Die Teile passen und müssen nicht bearbeitet werden. Erst im Betrieb stellte sich dann aber heraus, dass die Lenkstangen an den Spurblöcken schliffen, so dass diese dann doch bearbeitet werden mussten.

Besondere Sorgfalt ist vor allem geboten beim Einsetzen der Starrachse und des Differenzials in die Querlenker, da hierbei auch die Spannung der Antriebsriemen erfolgt. Die Excenterstücke müssen rechts und links genau nach Bauplan eingesetzt werden, da ansonsten die Riemen schief laufen, zu fest oder zu lose gespannt sind. Gewöhnungsbedürftig ist auch der Einbau der Antriebskardans in den Ausgängen von Diff und Spool. Die Kugeln halten am Kopf der Antriebswelle umso besser, je mehr Fett verwendet wird.

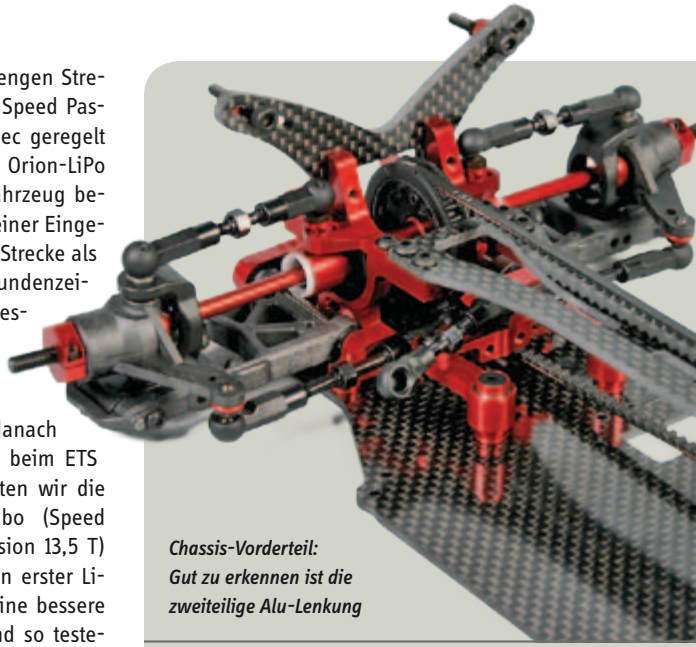
Genaues und sorgfältiges Bauen sind Grundvoraussetzung dafür, dass das Fahrzeug anschließend auch seiner Möglichkeiten entsprechend genutzt werden kann. Baufehler wirken sich direkt negativ auf das Fahrverhalten aus. Dass die Dämpfer nach der Befüllung keine Luft enthalten dürfen, versteht sich von selbst. Um die Dämpfer mit Öl zu befüllen, muss der Modellbauer aber schon auf seinen Fundus zurückgreifen. Der Baukasten enthält keines.

Zum ersten Test...

... ging es auf die Teppichstrecke des MAC Adenau in Leimbach (in der Nähe des Nürburgrings). Motorisiert war der Kyosho auf der engen Strecke mit einem 13,5 Turns-Motor von Speed Passion, der von einem LRP SXX TC Spec geregelt wurde. Die Energie kam aus einem Orion-LiPo Carbon Molekular 5.400 45C. Das Fahrzeug bewältigte die Strecke gutmütig. Nach einer Eingewöhnungsphase, was sowohl für die Strecke als auch den Kyosho galt, wurden die Rundenzeiten deutlich um über eine Sekunde besser. Am Setup änderten wir bei diesem Test nichts. Der zweite Test folgte 14 Tage später im Megadrom in Geilenkirchen. Da wir in der Woche danach den Kyosho in der Pro-Stock-Klasse beim ETS in Hrotovice einsetzen wollten, bauten wir die vorgeschriebene Regler-Motor-Kombo (Speed Passion Cirtix Club Race, Speed Passion 13,5 T) ein. Die Untersetzung betrug 1:4,6. In erster Linie ging es uns hier ebenfalls um eine bessere Eingewöhnung an das Fahrzeug; und so testeten wir es mit und ohne Stabilisatoren sowie mit unterschiedlichen Dämpferpositionen. Die besten Rundenzeiten ergaben sich mit den Dämpferpositionen aus dem Baukasten und beim Einsatz der Stabilisatoren. Richtig schnell war der Kyosho aber noch nicht. Unsere Tests wurden jäh beendet, als Jan ein Geisterfahrer in der langgezogenen Kurve vor der langen Geraden entgegenkam. Beim Crash sprang unter anderem der Kardan aus dem Spoolausgang, und dabei gingen natürlich alle Kugeln verloren. Kugeln für den Antriebskardan, die auch ins Differenzial passen, sollte jeder Kyosho-Fahrer in angemessener Stückzahl dabei haben.

Das erste Rennen

Nach einer rund zwölfstündigen nächtlichen Busanreise in die tschechische Provinz ging es vom Bus direkt auf die Rennstrecke. Der Kardan war repariert, ein größeres Ritzel montiert, um möglichst nahe an die maximal erlaub-



Chassis-Vorderteil: Gut zu erkennen ist die zweiteilige Alu-Lenkung

Die beiden Orion Vortex Race-Motoren mit 4,5 und 5,5 Turns haben bei unseren Tests den TF6 so richtig auf Touren gebracht

Passend für den Highend-Racer bietet Kyosho auch einen Vortex-Regler von Team Orion an, der über eine Box programmiert werden kann

Hintere Aufhängung: Die D-Buchsen außen am hinteren Spurblock ergeben in Kombination mit den D-Buchsen innen eine Vorspur von drei Grad

Einstellmöglichkeiten und Grundabstimmung

Der Kyosho TF6 bietet in der Baukastenversion nahezu alle erforderlichen Abstimmungsmöglichkeiten, um ihn optimal für die jeweilige Rennstrecke vorzubereiten. Die Höhe lässt sich mit Hilfe von Rändelschrauben an den Dämpfern verändern. Der Ausfederweg wird durch Rein- oder Rausdrehen von Madenschrauben in den Schwingen eingestellt. Der Sturz ist über die oberen Querlenker, den Rechts-Links-Gewindestangen, veränderbar. Die Vorspur an der Vorderachse wird über die Lenkstangen, ebenfalls Rechts-Links-Gewindestangen, eingestellt. An der Hinterachse durch Auswechseln der Kunststoffbuchsen in den Schwingenbefestigungen. Durch Austauschen der Buchsen lässt sich vorne und hinten die Spurbreite verstellen. Die Stoßdämpfer lassen sich sowohl an den Schwingen als auch an den Dämpferbrücken in verschiedenen Positionen befestigen. Das Rollcenter wird durch Unterlegen oder Wegnehmen von Scheiben unter den Schwingenbefestigungen herauf- oder herabgesetzt. Veränderbar ist auch der Radstand.

Mit der Baukastenabstimmung macht man zunächst nichts falsch. Das Fahrzeug lässt sich so – wie erste Testfahrten zeigten – einfach fahren. Richtig schnell ist es so aber nicht. Ungewöhnlich ist die Höhe des Rollcenters im Grundsetup. Die Schwingenhalter werden mit zwei Millimeter starken Scheiben unterlegt. In den vorderen Schwingenhalter sind vorne und hinten die E-Buchsen verbaut. Das gibt die maximal größte Spurbreite. Hinten werden die D-Buchsen eingebaut, vorne so, dass sie mehr nach innen stehen, damit das Fahrzeug an der Hinterachse eine Vorspur von drei Grad bekommt. In den Dämpfern haben wir die Dreilochplatten eingebaut (dem Baukasten liegen auch welche mit zwei Löchern bei), sie anschließend mit 40er Öl befüllt und die pink markierten Dämpferfedern montiert – und dann so an den Schwingen und den Dämpferbrücken befestigt, wie es die Bauanleitung vorsieht. Den Sturz haben wir vorne und hinten auf 1,5 Grad eingestellt, die Fahrzeughöhe vorne mit 5,0 Millimeter und hinten mit 5,5 Millimeter festgelegt, den Ausfederweg vorne auf sechs und hinten auf fünf Millimeter.

TECHNISCHE DATEN

Kyosho TF6	
Maßstab:	1:10
Klasse:	Elektro-Tourenwagen
Länge:	360 mm
Breite:	186 mm
Radstand:	256 – 262 mm
Spur (v/h):	162/161 mm
Bodenfreiheit:	einstellbar
Vorspur (v/h):	einstellbar
Sturz (v/h):	einstellbar
Interne Untersetzung:	1:1,83

AUSSTATTUNG DES TESTMODELLS

Fernsteuerung: Kopropo Helios Ex 10
Empfänger: LRP Phaser Competition
Lenkservo: Orion Vortex VDS 1009
Motoren: Speed Passion 13,5T; LRP X12 5,0T Octa; Orion Vortex 4,5T/5,5T
Regler: LRP SXX TC Spec; Speed Passion Cirtix Club Race, Orion Vortex Race Spec 2,5T
Akku: Orion Carbon Molekular 5.400 mAh 45C
Karosserie: Protoform Mazdaspeed 6
Gewicht: 1.350 g (fahrbereit mit Akku und Trimmgewichten)
Hersteller/Vertrieb: Kyosho
Empf. Verkaufspreis: 499,- €
Bezug: Fachhandel

DIE KONSTRUKTION

Vorderachsaufhängung: Doppelquerlenker mit Alu-Öldruckstoßdämpfern
Hinterachsaufhängung: dito
Chassis: Untere Chassisplatte (2,5 mm) und Oberdeck (2,5 mm) aus CFK
Antrieb: 4WD über 2 Zahnriemen, Übertragung: CVD-Kardanwellen
Differenzial: Kugel-Differenzial hinten, Starrachse (Spool) vorne

te Untersetzung von 1:4,5 zu kommen. Ansonsten änderten wir zunächst nichts. Die Rundenzeiten waren bescheiden, der TF6 rollte zu wenig, er stand in den Kurven. Dem versuchten wir mit einer härteren Dämpfung zu begegnen: 50er Öl statt 40er und der Einsatz härterer Dämpferfedern, dabei vorne härter als hinten (Tamiya weiß vorne, Tamiya blau hinten). Nach vier Trainingsläufen waren die Rundenzeiten zwar jetzt besser, aber immer noch nicht überzeugend.

Der erste überzeugende Fortschritt gelang dann bei den Vorläufen. Dort verbesserte Jan seine Rundenzeiten um sieben Zehntelsekunden. Nach und nach haben wir zunächst das Rollcenter vorne und hinten um 1 Millimeter heruntergesetzt. Dann die Dämpfer hinten schräger gesetzt und schließlich die Sturzstangen an der Vorderachse innen auf 2,5 Millimeter und an der Hinterachse auf 1,5 Millimeter erhöht. Das Auto war jetzt agiler, aber dennoch ruhiger zu fahren. Nach Ende der Vorläufe lag Jan schließlich auf Platz 56 von 110 Teilnehmern und startete damit im F-Finale. Das neue Setup machte ihn schließlich auch sicherer und er wurde noch einmal um einige Zehntelsekunden schneller. Das reichte schließlich, um das F-Finale zu gewinnen.

Bei weiteren Tests musste der Kyosho zunächst herhalten, um die zweite Version des LRP SXX Stock Spec-Reglers in Geilenkirchen zu testen (vgl. den Bericht in der AMT 5/2011). Auch wenn der Kyosho dabei selbst nicht im Mittelpunkt stand, erwies er sich als ein Fahrzeug, das sehr hart im Nehmen ist. Der Antrieb ist äußerst robust und nahm auch den härtesten „Gangwechsel" aufgrund des abrupten Einsatzes der Powerprogramme nicht übel. Härtere Bremsmanöver überstand die Starrachse ohne jeglichen Defekt. Die Kugeln des Kardans passten auch nach vielen Testakkus noch exakt in die dafür vorgesehenen Aufnahmen der Ausgänge von Diff und Spool. Die Rundenzeiten waren mit dem Setup aus Hrotovice deutlich besser als einige Wochen zuvor mit dem Baukastensetup.

Richtig schnell

Danach fuhren wir mit dem Kyosho noch einige Male nach Geilenkirchen und bauten unter anderem den Vortex-Regler Race Spec 2,5 Turns in Verbindung mit einem 13,5T-Motor ein. Dieser Modifiedregler hat gegenüber einem echten Stockregler aufgrund der fehlenden Powerprogramme in den Stock- und Sportklassen von vornherein einen Nachteil. Mit einem Modified-Motor mit 5,0 oder 4,5 Turns macht das Fahren in der Halle aber kaum noch Spaß. Der kommt mit dieser Motorisierung erst auf den Asphaltstrecken draußen.

Kurz vor Fertigstellung des Testberichts nutzten wir am Karfreitag die Chance bei herrlichem Sommerwetter, den TF6 auf der 270 Meter langen Außenstrecke im niederländischen Apeldoorn zu testen. Schnell war klar: Der Kyosho macht erst so richtig Spaß auf Asphalt und mit einem richtig schnellen Modifiedmotor. Christopher Krapp, der sich dort wie auch andere Fahrer auf das ETS an Pfingsten vorbereitete, gab uns den Tipp, das Differenzial hinten tiefer zu legen. Der Griff auf der Hinterachse sei dann wesentlich besser. Dazu muss am Excenter eine Nase abgeschnitten werden. Und schließlich kam noch der Ratschlag, die Spurweite vorne zu verringern, um so mehr Lenkung zu bekommen. Wir probierten beides nacheinander aus. Die Rundenzeiten wurden von da an deutlich besser.

Leider hatten wir dann keine Zeit mehr, einen anderen Tipp zu erproben, nämlich durch mehr Ackermann (siehe das Interview mit Christopher Krapp) die Lenkung noch weiter zu stärken. Auch weichere Dämpfer hätten wir gerne auf Asphalt noch getestet. Davon erfahrt Ihr in einem weiteren Testbericht, in dem wir vor allem Eindrücke vom neuen Oberdeck und der neuen Chassisplatte gewinnen wollen. Und: Kyosho hat jetzt ein eigenes Kegeldifferenzial entwickelt.

Fazit

Der Kyosho TF6 hält im Test, was die Werbung verspricht. Er gehört auf die Rennstrecke – egal ob er in den Stock- oder Modifiedklassen eingesetzt wird. Seine wahre Stärke zeigt er in der schnellen Klasse auf Asphalt, dann, wenn er von einem starken Brushless-Motor angetrieben wird. Der TF6 verfügt von Haus aus über alle erforderlichen Abstimmungsmöglichkeiten. Auf jede Änderung des Setups reagiert er sofort. Der Verschleiß hat sich trotz der hohen Beanspruchung in Grenzen gehalten. Verlorengegangene Kugeln am Kardan, ein defekter Lenkhebel und C-Hub als Folge eines Crashs sowie ein zahnloses Hauptzahnrad aufgrund zu großen Zahnspiels, das war alles, was wir nach gut 50 Akkueinsätzen zu ersetzen hatten. Dass das offene Differenzial vor allem beim Einsatz von Powerprogrammen einer regelmäßigen Wartung bedarf, muss eigentlich nicht erwähnt werden. Wer ein neues Fahrzeug für die Außensaison sucht, sollte diesen Boliden unbedingt mit in die engere Wahl nehmen.

PRO & CONTRA

+ sehr gute Materialqualität
+ perfekt ab Werk einstellbar
+ direktes Setup-Feedback
+ geringer Verschleiß

AMT-Interview mit Christopher Krapp

Christopher Krapp, Deutscher Tourenwagenmeister des Jahres 2009, fährt seit fünf Jahren einen Tourenwagen von Kyosho. Die Entwicklung des TF6 hat er von Anfang an begleitet und beeinflusst. Er kennt sich wie kaum ein anderer mit dem Fahrzeug aus. Grund genug für die AMT, ihm einige Fragen zu stellen.

AMT: Was ist eigentlich alles neu an dem Fahrzeug? Hat es noch irgendetwas mit seinem Vorgänger, dem TF5 Stallion, gemeinsam?
Christopher Krapp: Der TF6 ist ein komplett anderes Auto und hat nichts mehr mit dem TF5 zu tun. Das einzige, was vom alten Auto übernommen wurde, ist das hintere Kugeldifferenzial.
AMT: Worauf ist beim Zusammenbau besonders zu achten?
Christopher Krapp: Man sollte das Auto natürlich zuerst genau nach der Bauanleitung bauen. Ein Tipp ist, möglichst nicht beim Fetten der Starrachs- und der Diff-Ausgänge zu sparen. So wird garantiert, dass das neue Kugelsystem an den Antriebsausgängen sauber funktioniert. Man sollte natürlich, wie bei anderen Autos auch, darauf achten, dass die Schwingen und die ganze Radaufhängung leichtgängig läuft und gegebenenfalls mit einer Reibahle oder Shimscheiben nacharbeiten.
AMT: Das Baukastensetup bringt zunächst ein ausgewogenes Fahrverhalten, wobei das Rollzentrum doch etwas hoch ist. Zu welchem Grundsetup rätst Du?
Christopher Krapp: Das Baukastensetup ist eine gute Anfangsbasis für alle Untergründe. Allerdings wurde dieses Grundsetup hauptsächlich für Asphalt entwickelt. Da sich auf Asphalt erwiesen hat, dass der TF6, vor allem auf griffigen Strecken, sehr gut funktioniert, ist das der Grund, warum aus dem Baukasten heraus ein hohes Rollzentrum verwendet wird. Auf Teppich fahre ich selber ein tieferes Rollzentrum (ein Millimeter rundum). Das kann ich auf Teppichstrecken auch für jeden empfehlen. Außerdem sollte man sich noch das ein oder andere Federnpaar besorgen. Ich bevorzuge auf Teppich vorne Tamiya weiß und hinten Tamiya blau. Auf Asphalt sind es oft Hot-Bodies-Federn. Aber auch die Kyosho-Federn in Rot gehen sehr gut. Diese bin ich in Burgdorf auf der WM gefahren. Außerdem empfehle ich, innen am oberen Querlenker drei Millimeter zu unterlegen, damit das Auto ruhiger zu fahren ist.
AMT: Ist dieses Setup auch für Fahrer in den Standard- und Sportklassen geeignet?
Christopher Krapp: Generell ja. Wobei man in den Sportklassen doch ein Auto haben muss, das extrem viel rollt. In Modified ist es oft so, dass das Auto eine extreme Lenkung haben muss, um die Leistung umzusetzen. Deshalb sollte man immer Strecken- und Fahrer-abhängig mithilfe des Basissetup ein Setup entwickeln.
AMT: Wie bekommt man denn aus dem Grundsetup mehr Lenkung? Wie ein besseres Rollen?
Christopher Krapp: Ich denke, dass der TF6 diese beiden Kriterien schon aus dem Baukasten heraus gut erfüllt. Ich empfehle, am Lenkgestänge etwas dickere Scheiben zu unterlegen. Laut Bauanleitung werden 1,5 Millimeter starke Scheiben verbaut. Ich fahre oft zwei Millimeter, damit ich ein bisschen mehr Lenkung bekomme. Um eine bessere Kurvengeschwindigkeit (Rollen) des Autos zu erlangen, kann man viele Dinge ändern. Ich probiere gerne viel an den Dämpfern. Außerdem ist der Rebound der Dämpfer eine wichtige Sache. Diesen sollte man möglichst klein halten. Einen niedrigen Rebound erreicht man, indem man die Kolbenstange während des Zudrehens der Dämpferkappe nach oben drückt.
AMT: Was sind Deiner Meinung nach die Highlights am TF6?
Christopher Krapp: Als Erstes würde ich da die bekannte Spitzenqualität der verwendeten Materialien, egal ob Kunststoff oder Aluminium, nennen. Als Nächstes die komplette Ausstattung des Baukastens. Man muss nicht wie bei vielen anderen Modellen für eine gute Stange Geld einiges an Zusatzausstattung kaufen, um das Auto für alle Setup-Eventualitäten herzurichten. Insbesondere beziehe ich das auf die Kunststoffeinsätze in den Schwingenhalteblöcken, mit denen man alle Vorspurwerte und Fahrzeugbreiten bauen kann. Zu der guten Ausstattung gehört natürlich auch das Ball-Drive-System, welches bei guter Pflege den Nachkauf von Blades und Diff-Ausgängen erspart.
AMT: Und was ist weniger gut?
Christopher Krapp: Bei der Erstellung der Bauanleitung wurde offensichtlich eine Tabelle für die Vorspurwerte und die Angabe der internen Übersetzung vergessen.
AMT: Die technische Entwicklung hat, seitdem der TF6 Marktreife erlangt hat, nicht Halt gemacht. Teamfahrer sind immer dabei, wenn neue Komponenten entwickelt werden. Was ist denn zukünftig von Kyosho im Tourenwagenbereich zu erwarten?
Christopher Krapp: Im Moment arbeiten wir an einem Kegeldifferenzial für den TF6. Dieses wird komplett neu entwickelt und unterscheidet sich von den vorhandenen Kegeldifferenzialen anderer Hersteller. Ein neues, dünneres Topdeck und ein neues, dünneres LiPo-Chassis für mehr Flex sind schon erhältlich.
AMT: Wir haben uns bei den Tests von der hohen Qualität des Baukastens, seiner guten Ausstattung und der Wettbewerbstauglichkeit des TF6 überzeugen können. Dennoch wird er in Deutschland eher selten gefahren. Woran liegt das? Wie kann man dies ändern?
Christopher Krapp: Der Verkauf des TF6 ist besser gelaufen, als zunächst vom deutschen Importeur angenommen und wird momentan auch mit einer neuen UVP von 499 Euro forciert. Das ist im Wettbewerb ein sehr konkurrenzfähiger Preis. Kyosho Deutschland engagiert sich im Moment auch deutlich stärker im Bereich Tourenwagen 1:10 Elektro. Allerdings ist das Team Kyosho international doch eher klein aufgestellt, daher taucht der TF6 natürlich nicht so oft in den Ergebnislisten der größeren, publicityträchtigen Veranstaltungen auf.
AMT: Dankeschön für Deine Tipps.

SO FÄHRT CHRISTOPHER KRAPP SEINEN TF6

Karosserie: Protoform Mazda Speed
Motoren: Orion Vortex VST Pro 4.5T
Akku: Orion Carbon Pro 6.500 90C
Regler: LRP SXX TC Spec V2
Lenkservo: Orion VDS 1106
Sender: Sanwa M11X
Höhe (v/h): 5/5,2 mm
Sturz (v/h): 1.5°/2°
Dämpferfedern:
Asphalt: vorne Hot Bodies silber, hinten Hot Bodies silber
Teppich: vorne Tamiya weiß, hinten Tamiya blau
Dämpferöl: vorne und hinten 400er
Dämpferposition: vorne 4. Loch von innen, hinten 3. Loch von innen
Rollcenter: Rundum 1 mm unter den Vorspurblöcken
Ausfederweg: vorne 6 mm, hinten 5 mm. Gemessen außen an der Unterkante der Schwingen