

Yokomo MR-4 K3 Pro

Mister 4's Dream Machine

Einige „alte“ Hasen erinnern sich bestimmt noch an den legendären YOKOMO YR-4, mit dem auch die KEIL-DTM ins Leben gerufen wurde. YOKOMO war damals der erste RC-Car Hersteller, der einen wettbewerbsreifen Elektro-Tourenwagen lieferte. Seit dieser Zeit hat sich vieles verändert und der YR-4 wurde weiterentwickelt und bekam so mehrere

Nachfolger und Modellvarianten zur Seite gestellt. Die bislang letzte Evolutionsstufe ist die Version des YOKOMO MR-4-K3, der auch in der KEIL-DTM gefahren wird und seit seiner Vorstellung, vor ca. einem Jahr, unglaublich erfolgreich ist. Der Konstrukteur dieses Überfliegers, Masami Hirosaka (10facher Weltmeister!), auch bekannt als Mister 4 (Mr. 4), hatte den MR4-K3 eigentlich als Tourenwagen in der Sportklasse geplant (d. h. gute, wettbe-



Die Hinterachseinheit mit CVD Kardans.

werbsfähige Ausstattung bei fairem Preis). Die Resultate, die mit diesem Auto erzielt wurden, waren jedoch so überwältigend gut, dass man mit einem MR-4 K3 aus dem Baukasten auch in der offenen Tourenwagenklasse nicht nur mithalten, sondern auch gegen Autos gewinnen konnte, die teilweise doppelt so teuer waren. Da es jedoch nichts



gibt, was man nicht noch verbessern könnte, war auch Mister 4 nicht untätig und entwickelte die absolute Traummaschine: Den YOKOMO MR-4 PRO.

Der YOKOMO MR-4 PRO ist für Fahrer gedacht, die in der offenen Tourenwagenklasse starten und denen das Beste gerade gut genug ist. Zu einem etwas höheren Preis als für den MR-4 K3 bietet der MR4-PRO ein komplett getunttes Fahrwerk für die bestmögliche Performance und Haltbarkeit.

MR-4 K3

Das Chassis des MR-4 PRO ist aus einem Kohlefaser-Compound Material, welches nicht nur sehr leicht und ausgesprochen verwindungssteif ist, es hat auch ein geringfügig geändertes Design: Der 6-zellige Akku wird auf der rechten Fahrzeugseite untergebracht. In diesem Bereich sind Aussparungen im Chassis, die für einen noch tieferen Schwerpunkt und somit weniger Überschlagstendenz gedacht sind. Side-by-Side Akkus sind für dieses Chassis ideal, es lassen sich jedoch

auch die stabileren Akkus in Stickform benutzen. Der Akku wird normalerweise durch einen Halter befestigt (wie beim MR-4 K3), als Perfektionist sollte man sich aber mit der noch leichteren Methode anfreunden: Den Akku mit Glasfaserklebeband festzukleben. Ganz neu konstruiert ist die obere Chassisverstrebung aus Kohlefasermaterial, durch die sich das Auto nicht mehr verwinden lässt. Aus Gewichts- und Performancegründen hat YOKOMO die gekapselte Riemenabdeckung eingespart und auf einen leichtgängigen und vor allem sehr gut zu wartenden Antriebsstrang gesetzt. Eine weitere Änderung am Chassis wurde unter dem Motor vorgenommen,

MR-4Tc

Pro

denn hier befindet sich jetzt eine Aussparung, in die ein Aluminium Kühlkörper (leider nicht blau eloxiert) geschraubt wird. Die unter dem Chassis strömende Luft kühlt dadurch den Motor besonders effektiv.

Der Antrieb des MR-4 PRO erfolgt wie beim MR-4 K3 über zwei Riemen und wurde auf größtmöglichen Leichtlauf optimiert. YOKOMO verwendet hierfür spezielle Leichtlaufriemen (mittlerweile auch beim MR-4 K3), abgedeckte Kugellager an allen Wellen (die sind leichtgängiger als gedichtete) und

Pro superleichte Differential-Kardanmitnehmer aus Composite-Material. Um die Performance auf die Spitze zu treiben, wurden zusätzlich anstelle der sehr guten Standard Stahl Kardans CVD - Aluminium-Kardans eingebaut, die nochmals leichter sind und für eine coole Optik auch



Die Vorderachseinheit mit Aludämpfer, CVD Kardans und Titanspurstangen.



Das Motorkühlblech bekommt auch von unten Luft.



Auch beim MR-4K3 Pro: niedriger Schwerpunkt!



Der Yokomo MR-4K3 von oben - ausgeglichene Gewichtsverteilung.



Akkualterung wahlweise als Saddle-Pack oder als Stange.

noch blau eloxiert im Baukasten liegen. Der gesamte Antrieb des YOKOMO MR-4 PRO ist einer der leichtgängigsten und leisesten 4WD-Antriebe. Ebenfalls blau eloxiert ist der Befestigungsadapter des Hauptzahnrades aus Aluminium und das Riemenantriebsrad auf der Hauptwelle. Maximale Präzision und Leichtgängigkeit stehen hier wiederum im Vordergrund.

Die Radaufhängungen des MR-4 PRO wurden im wesentlichen unverändert vom MR-4 K3 übernommen und haben sich dort schon bewährt. Sehr lange Querlenker führen zu einem ausgewogenen Fahrverhalten mit viel Grip auf rutschigen Kursen. Neu sind allerdings die oberen Querlenker, die wie alle anderen Spurstangen auch aus Titan gefertigt sind. Titan besitzt im Vergleich zu Stahl den Vorteil, dass es wesentlich leichter und gleichzeitig stabiler, allerdings auch teurer ist.

Ein passender Einstellschlüssel wird ebenfalls gleich mitgeliefert. Eine weitere Verbesserung haben die diesmal blau eloxierten Aluminiumstossdämpfer erfahren. Die Dämpfer haben jetzt eine Rändelmutter zum Einstellen der Federvorspannung (Bodenfreiheit), sozusagen ein Gewindefahrwerk. Im Inneren befindet sich ein Volumenkompensator, der das Schäumen des Öls verhindern soll. Hier hat YOKOMO übrigens Silikonöl (ändert die Viskosität mit der Temperatur nicht) beigelegt. Bewährt hat sich hier wieder die Dämpferkappe mit der kleinen Schraube zum einfacheren Befüllen. Die Federn sind, dem Auto angemessen, auch etwas auffälliger geworden und haben eine orangefarbige Pulverbeschichtung. Diese Federn sind in mehreren verschiedenen Härten (gekennzeichnet durch Farben) erhältlich und passen natürlich auch auf den MR-4 K3. Die Lenkung wurde komplett vom MR-4 K3 übernommen, hat allerdings komplett einstellbare Titanspurstangen. Soweit, so gut. Nachdem der YOKOMO MR-4 K3 vor ca. einem Jahr die Messlatte für Sport-Tourenwagen ein gutes Stück höher gelegt hat, ist jetzt mit dem neuen MR-4 PRO ein Fahrzeug auf dem Markt, dass keinen Vergleich zu scheuen braucht und sich bei den



Extra stabile Felgen.



Flache Schwingengeometrie. Die Ansicht der Hinterachse des MR-4K3 Pro.



Die Vorderachsansicht mit Rammer und neuer oberer Brücke.



MR-4TC

Pro

nächsten großen Rennen und Meisterschaften mit Sicherheit auf den vorderen Plätzen zu finden sein wird. Erste Bewährungsproben hat der PRO bereits mit Bravour bestanden (Touring Car Masters in Eppelheim, Platz 1-3). Für RC-Car Racer, die in der offenen Tourenwagenklasse vorne mitfahren wollen, gibt es zur Zeit kaum eine andere Alter-



Alustoßdämpfer mit Rändelmutter und Entlüftungsschraube.



Sieg bei zahlreichen nationalen und internationalen Rennen - hier Platz 1-2-3 für den Yokomo MR-4K3 Pro!

native als den MR-4 PRO. So bleibt zum Schluss nur noch der Hut zu ziehen vor dem Meister Masami „Mr. 4“ Hirosaka. WELL DONE !



Der Yokomo MR-4K3 Pro - 1. Wahl für die offenen Tourenwagen Klassen !