

11

model car racing

NOV. 2006

AMT
MODEL CAR RACING

AMT

Ausgabe 11 – 2006 /// Folge 331 /// 29. Jahrgang /// Deutschland 4,20 € /// E 7073 E
Schweiz 8,40 sfr /// Österreich 4,85 € /// Belgien / Niederlande / Luxemburg 4,95 € /// Spanien / Italien 5,15 €

+ **SLOT RACER MAGAZIN**

AMT GEWINNSPIEL

5

MONSTERTRUCKS
IM WERT VON 2.995,-€
ZU GEWINNEN




**Trendsetter
MBX5T Prospec
von Mugen**



**Back
in Black
Tamiya Dark
Impact**

**Bonus
LRP-News**



Brushless-Leistung – Carson CE-5

**Legende: Audi quattro
von Team
Slot**



**Wechselhaft – Europameisterschaft
Elektro-Tourenwagen in Türkheim**



Der Xray NT18T

Handlicher Nitro fürs Gelände

Lärmpegeltechnisch bewegte sich Xray in der 1:18-Offroadklasse mit den 18T bisher zwischen leise säuselndem Mabuchi Standardmotor und hochdrehender Brushlessturbinen-Geräuschkulisse. Damit dies nun auch in der Kategorie der kleinen Offroader ein Ende hat, verpasste Xray seinem kleinen Stadium-Racer eine gehörige Frischzellenkur und verpflanzte ein kleines Nitromotörchen in den bewährten Antriebsstrang.



Technik

Frischzellenkur ist wohl das falsche Wort; wie auch bei der Nitro-Flachbahnvariante wurden nur die Aufhängungsteile unverändert übernommen, der Antriebsstrang entsprechend modifiziert und drumherum ein neues Chassis konstruiert, um den thermischen und mechanischen Notwendigkeiten eines Verbrennungsmotors gerecht zu werden. Fangen wir daher gleich beim Chassis an: In Anbetracht der Hitzeentwicklung eines Nitromotors macht hier nur ein Metallchassis wirklich Sinn. Dies war auch dem Entwicklungsteam klar und so bildet ein robustes 1,4 mm starkes Plattenmaterial eine solide Basis aus der mittels CNC-Technik ein exakt gefrästes Chassis entstand - etwas bauchiger als die Elektrovariante. Hier mussten wohl einfach der Antriebsart eine Zugeständ-

kardans in den Radträgern bilden sowohl die Radachsen (Aufnahme der Felgen) wie auch den notwendigen Kraftschluss zu den Diffusgängen. Die Anlenkung der Vorderräder wird wie beim kleinen Elektromonster über eine Art Umlenkhebel gelöst, um dem „Bump-Steering“ (durch Aufhängungsbewegung entstehende Lenkbewegungen) entgegenzuarbeiten. Die Hebelkonstruktion ist wie gehabt unter dem Oberdeck (Kugel-)gelagert, an dem auch die beiden Stoßdämpferbrücken verschraubt werden, außerdem versteift das Oberdeck natürlich zusätzlich auch noch etwas; so gesehen eine typische Sandwichchassis-Konstruktion. Werfen wir einen Blick auf das wohl wichtigste Erkennungsmerkmal des NI8T: den Verbrennungsmotor. Wie auch schon beim Flachbahner „erfahren“, dürfte er mit seinen 0,8 cm³ Hub-

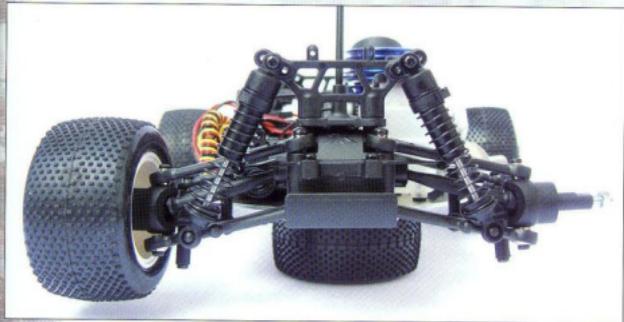
plättchen in die Zange genommen. Obwohl recht klein in der Dimensionierung, erreichte damit bereits der Kollege aus dem Flachbahnbereich eine mehr als eindrucksvolle Verzögerung!

Damit wären wir auch schon bei der Elektronik-seite: Anders als bei der Elektroversion werden die RC-Komponenten nicht einfach stumpf auf dem Aluchassis aufgeschraubt bzw. aufgeklebt, sondern wie beim Nitroflachbahner auf einem die Motorvibrationen dämpfenden Kunststoffrahmen. Lenkservo und Empfänger werden schwerpunktigst liegend montiert, ein quadratischer 4,8-V-Akku aus AAA-Zellen passt trotzdem noch relativ stressfrei zwischen Empfänger und das stehend montierte Gasservo. Während die Anlenkung des Schiebegerägers bzw. der Bremse richtungsgebunden „starr“ gelöst wurde, mindert ein auf dem Lenkservo aufgeschraubter Servosaver evtl. Stoßkräfte auf das Servogetriebe.

Den optischen Abschluss bilden die vier weißen Offroadreifen (mit Schaumstoffeinlage) auf aerodynamischen Discfelgen sowie eine durch die notwendige Verbreiterung „pausbäckig“ gehaltene Truggykarosserie aus Lexan.

Der Baukasten

Transportprobleme dürften angesichts des 335 x 165 x 90 mm messenden Kartächens keine aufkommen. Wie gehabt verbirgt sich unter der optisch ansprechenden Hochglanz-Kartonhaube



Offroadtechnik für die Kleinsten: Lange vordere Doppelquerlenker und Öldruckstoßdämpfer ermöglichen in Verbindung mit Stabis gute Geländegängigkeit. Die langen unteren Einlenkbegrenzer an den Lenkhebeln verhindern „Überschlagen“ oder Flattern des kurveninneren Rades.

nisse gemacht werden. Auch der Antriebsstrang wurde in Richtung Standfestigkeit modifiziert: Statt der herkömmlichen Kunststoff-Kegelriffs sitzen einstellbare Kugeldifferenziale in den beiden Getriebeboxen, die Kardanwelle besteht aus Vertrauen erweckendem Aluminium (aufgrund der darauf eingreifenden Scheibenbremse wohl auch notwendig) und für das gefräste Hauptzahnrad wurde haltbarer Stahl ausgewählt. In Anbetracht der mitunter staubigen Einsatzbedingungen eine weise Entscheidung. Im Bereich der Aufhängung wieder bewährte Kunststoff-Technik: recht lange Doppelquerlenker, nach Xray-Technik mittels Kugeltechnik chassisseitig an den Getriebeboxen befestigt, ermöglichen in Verbindung mit den Öldruckstoßdämpfern entsprechende Federwege. Um die Federung besser im Zaum halten zu können, stattete Xray die Nitrovariante von Haus aus mit jeweils einem Drahtbügelstabilisator an Vorder- und Hinterachse aus. Lange Kunststoff-

raum, einem traditionellen Schiebegerägers (mit zwei Einstellnadeln) und einem nun „zweiteiligen“ Auspuff, bestehend aus Krümmer und Resorhohr, ordentlich Schub bieten, um den Truck standesgemäß über die Piste zu scheuchen. Gekuppelt wird auch dieses Mal mit Aluminiumbacken. Geblieben ist die Stahl-Kuppelungsglocke, unter der die Zweibacken-Kuppelung relativ geschützt ihrer Arbeit nachgehen kann. Die „Stromversorgung“ übernimmt ein 30 ml fassender Kunststofftank mit Schnellbetankungsschluss.

Um die durch die Antriebsvariante mögliche Geschwindigkeit aber wieder einzufangen zu können, wird auch beim Truggy mit einer Scheibenbremse gearbeitet: Quasi schwingend gelagert sitzt dieses 2 Cent große Metallscheibchen nahe dem Hauptzahnrad auf der zentralen Mittelwelle und wird über das Brems-/Gasservo durch eine Dreh-/Klemmechaniik zwischen zwei mit Gewebematerial beklebten Metall-

TECHNISCHE DATEN

NI8T von Xray

Maßstab: 1:18
Klasse: Nitro Stadium-Truck
Länge: 227 mm
Breite: 183 mm
Höhe: 90 mm
Radstand: 150 mm
Spurweite vorne: 149 mm
Spurweite hinten: 149 mm
Reifendurchmesser vorne: 59 mm
Reifendurchmesser hinten: 59 mm
Reifenbreite vorne: 32 mm
Reifenbreite hinten: 32 mm
Bodenfreiheit: 13 mm
Gewichtsverteilung v/h: 45/55%
Sturz vorne: 1,5°
Sturz hinten: 2°
Vorspur hinten: 2,5°
Nachspur vorne: 1,5°
Nachlaufwinkel vorne: 15°

die eher schlichte Faltschachtel, in welcher alle guten „Zutaten“ enthalten sind: Bau- und Kleinteile nach Montageabschnitten eingetütet, der NT18-Motor nebst Krümmer und Resonanzschalldämpfer, Reifen mit Einlagen, Felgen, eine leichte Lexankarosserie aus zähem Lexan, neben der in Englisch gehaltenen umfassenden Bauanleitung ein schöner Dekorbogen und das übliche Informationsmaterial in Form von Werbeprospekten und dem „Fahrzeugbrief“, mit dessen Eintragungen auch die Teilnahme am internen Forum der Xray-Homepage möglich ist. Natürlich liegen für die Fahrzeugmontage auch der hochwertige „Philips“-Schraubendreher, ein 1,5-mm-Inbus sowie 1000er (!) Stoßdämpferl bei. Somit eine nahezu perfekte Ausstattung; nahezu deshalb, weil sich während der Bauphase herausstellte, dass auch ein 1,3- sowie 2-mm-Inbus vonnöten und zudem diesmal leider kein Luftfilterl enthalten war. Klar macht auf Dauer ein einfacher Inbusschlüssel keinen Sinn, und einige werden sowieso bereits die gehärtete (Hudy?) Variante im Werkzeugoff haben. Trotzdem wären diese beiden Winkelbusse neben einer kleinen Tube Filteröl das noch fehlende i-Tüpfelchen. Aber irgendwas findet man bekanntlich immer zum Mosern ... kommen wir daher zu ...

KONSTRUKTIONSBESCHREIBUNG

Chassis: Sandwichkonstruktion aus 1,4-mm-Aluplattenchassis und Kunststoffoberdeck
Vorderachsaufhängung: Doppelquerlenker-Einzelradaufhängung mit Kunststoff-Oldrucksstoßdämpfer und Drahtstabilisatoren
Hinterachsaufhängung: haugleich Vorderachsaufhängung
Kupplung: Zweibacken-Alu-Kupplung
Getriebe: einstufig
Differenzial: vorne und hinten einstellbare Kugeldifferenziale

... Zusammenbau

Hält man sich strikt an die Bauanleitung, ist die Montage der passgenauen Einzelteile völlig unproblematisch. Nacharbeiten, außer dem Entfernen etwaiger Spritzgussreste an den Kunststoffbauteilen, sind nicht vonnöten und mit etwas Geschick ist der kleine Truck (mit noch durchsichtiger Karo) nach ca. vier bis fünf Stunden fertig. Zu bemängeln gab es in der Bauphase auch nichts, trotzdem ein paar Worte zu den Highlights oder den vielleicht etwas

kniffligeren Montageabschnitten:

Sehr gut gefallen hat mir das gefräste Hauptzahnrad aus Stahl; hier gleich der Verweis: Tunlichst an allen Metallschraubverbindungen mittelfesten Schraubensicherungslock benutzen, damit sich das Modell nicht später von selbst wieder in seine Bestandteile zerlegt.

Wer genau nach Bauanleitung arbeiten will, sollte rechtzeitig mit der Formierung des Empfängerakkus beginnen: 14 Stunden laden mit 70 mA, einen Tag liegen lassen, entladen mit 0,7 A bis auf 3,6 V und nun sechs Stunden „ruhen“ lassen. Macht summa summarum knapp zwei Tage Vorbereitungszeit! Der (Feierabend-)Bau des Modells dauert aber ähnlich lange, also soweit kein Problem ...

Extrem zeitsparend sind die bereits montierten Kugeldiffs. Trotzdem sollte die „Einfalphase“ anhand der Anleitung unbedingt durchgeführt werden, um eine Beschädigung der Diffkugeln/-scheiben zu vermeiden. Da dafür sowieso mit gemäßigter Drehzahl gearbeitet werden muss (1/4 - 1/2 Gas), geschieht dies am einfachsten parallel während des Motoreinlaufvorgangs.

Anstelle der Kunststoffkugeln in der Aufhängung verwendet der NT18T Metallkugeln. Eine Schiebellehre erleichtert hierbei ungemein die Sondierung der jeweils benötigten Kugelgrößen da mit bloßem Auge unter Umständen zwischen 4,8 und 5,5 mm nicht unterschieden werden kann.

Bei der Montage des Tanks auf dem Chassis sind die drei Schrauben nicht allzu fest anzuziehen. Zwar ist der Tank durch dazwischenliegende O-Ringe etwas gepuffert, werden die Gummiringe allerdings zu sehr gepresst, kann es durch die Motorvibration zu einem Aufschäumen des Sprits kommen.

Den Schaumstoffeinsatz des Luftfilters unbedingt mit separat erhältlichem Luftfilterl einmassieren, um Schmutz und Staub sicher vor dem mechanischen Innenleben des Motors fernzuhalten.

Der Hinweis, die beiden Bremsplatten vor der Verklebung etwas aufzuraunen, ist durchaus sinnvoll. Für einen perfekten Halt sind die zu verklebenden Teile an den Verbindungsstellen mit Bremsreiniger zu entfetten und für optimale Leichtgängigkeit der Bremsplatten die jeweiligen Führungslöcher nach dem Aushärten des Sekundenklebers mit einem 2,9-mm-Bohrer aufzubohren.

Obwohl nur aus Kunststoff, ist die Funktion der fertigen Ölis durchaus sehr „smooth“. Aufpassen sollte man natürlich bei den verschiedenen Kolbenplättchen für vorne und hinten. Die Aus-

gleichsmembrane wird am einfachsten zuerst in der Dämpferkappe positioniert bevor anschließend die Kappe auf das Gehäuse aufgeschraubt wird. Für den gleichen „Öldruck“ in allen Dämpfern sind zunächst die Gehäuse mit montierten Kolbenstangen komplett zu befüllen. Dann folgt das Entlüftenlassen und die Kappen (mit den Membranen) werden halb aufgeschraubt. Nun wird die Kolbenstange gefühlvoll in das Dämpfergehäuse gedrückt und das überschüssige Öl, welches durch ein kleines seitliches Loch in der Dämpferkappe entweichen kann, mit einem Papiertuch aufgefangan. Anschließend wird die Dämpferkappe festgedreht und die Federn montiert.

Run-In

Nicht ganz günstig, aber durchaus empfehlenswert: Die kleine Xray-Startbox für die 1:18-Modelle, die mir schon beim Flachbahnmodell gute Dienste geleistet hat. Zunächst wird kurz der Resorhrauslass zugehalten und über die Startbox die Schwungscheibe kurz betätigt, bis der Kraftstoff den Vergaser erreicht. Nun wird der Glühkerzenstecker aufgesetzt und etwas Gas vorgehakt. Nach erneutem Einsatz des kräftigen Startermotors krähte der kleine Motor das erste Mal auf und lief aufgebockt mit etwas fetter getrimmter Vergasereinstellung bei ca. 80 Grad den ersten Tankinhalt durch. Nach der entsprechenden Abkühlphase erfolgte dann der erste Kontakt mit der Strecke. Auf der langen Geraden der Lehm piste des MSC Riedenburg verbrachte ich dann die ersten zwei Stunden mit vorsichtigem Umhertuckern auf der langen Geraden, und wie auch beim Flachbahner war der etwas mager gedrehte Motor nach der 3./4. Tankfüllung mit gleichmäßiger Drehzahlentfaltung schon sehr spritzig im Abzug. Doch zunächst galt es, den Truck mit Halbgas und entsprechenden Abkühlphasen zwischen den Tankfüllungen gemäßigt einzufahren. Nach der 8. Tankfüllung war es dann aber so weit, die

Kleines Kraftpaket: Der Motor verfügt mit 0,8 cm³ Hubraum über ausreichende Power, um dem Truggy gehörig die Sporen zu geben.



Vergasereinstellungen wurden dem eingelaufenen Aggregat angepasst und der Kleine machte zum ersten Mal im Renntempo Bekanntschaft mit der Streckenführung.

In der Praxis

Waren die Streckenverhältnisse (trockener, harter, teilweise aufgesprungener Lehm mit wenig Bodenwellen) für die anwesenden 1:8-Buggys nahezu ideal, musste man mit dem kleineren 1:18 schon etwas mehr aufpassen: halb ausgefahrene Steine und besonders die kleinen aber fiesen Tannenzapfen, die von den umliegenden Bäumen auf die Strecke fielen, forderten sowohl Fahrer als auch Fahrwerk. Wo die großen und schwereren Buggys einfach rüberbügeln, versetzte es den kleinen Truck meist etwas oder er hob spektakulär die Vorderachse und legte aufgrund des nicht vorhandenen Mitteldifferenzials einen kleinen Wheelie hin. In beiden Fällen musste aber anschließend immer etwas mit der Lenkung nachkorrigiert werden, um das Modell wieder zurück auf die staubfreie Ideallinie zu bringen, auf der die kleinen Mikroblockreifen den besten Griff hatten. Kam man von der Linie ab und musste in den losen „Feinstaub“, war es aufgrund des feinen Reifenprofils recht schnell dahin mit dem Vortrieb bzw. der Seitenführung. Aber mit dem 4WD-Antrieb wühlte sich das kleine Monster auch aus den größten Haufen wieder heraus und ermöglichte bei feinflügeligem Umgang mit der Lenkung auf den leicht stummigen Abschnitten schöne Querdritts um die lang gezogene

nen Kurven. Obwohl sich laut Bauanleitung an der Vorderachse recht viel Nachspur ergibt, blieb der Wagen was kleinere Lenkkorrekturen betrifft auf der langen Geraden ab Halbgas recht stabil, dafür waren die „stumpf“ angefahrenen Spitzkehren im Infield sehr exakt anzusteuern: „point and kill!“ Auf den Curb zuhalten, kurz vom Gas, bremsen, einlenken, bestenfalls mit dem Modell auf den Curb rauf, hart einlenken, mit etwas Stützgas um das Begrenzungsrohr herumzirkeln, das Modell auf die nächste Spitzkehre bzw. Kurve ausrichten und „Stoff“ geben. In diesem Moment waren die anwesenden 1:8-Buggys auch nicht schneller ... Dafür musste man beim kleinen Sprunghügel etwas aufpassen. Tendenziell ist das Modell etwas kopflastig und will mit etwas Gaseinsatz in der Horizontalen gehalten werden. Wird das Gas aber beim Auftreffen auf dem Sprung kurz gelupft und an der Auffahrt wieder durchgezogen, kommt das Mini-Monster in der Regel schön waagrecht in die Luft und muss nur mit wenig Gaseinsatz austariert werden, um wieder auf allen Vieren zu landen. Bei der Landung schlägt zwar die hintere Dämpfung meist etwas durch, aber trotzdem bleibt der Kleine dabei recht sicher in der Spur. Apropos Dämpfung: Nach Baukastensetup sind die vorderen Dämpfer etwa viermal zäher wie die hinteren Dämpfer. Man sollte sich darüber aber keine allzu großen Gedanken machen, weil durch diese Kombination einfach der Vorderachse auch etwas Biss genommen wird, was dem

Handling des Modells zugute

kommt. Bei größeren Bodenunebenheiten verliert so die Vorderachse mal kurz den Bodenkontakt, während die hinteren Dämpfer nahezu alles schlucken; erst bei harten Bodenwellen neigt das Heck etwas zum Springen. Nach ca. 20 Tankfüllungen verschlechterte sich der Griff

AUSSTATTUNG DES TESTMODELLS

Fernsteuerung: Graupner DX2

Servos: Xray

Motor: NT18 (0,8 cm³)

Tank: 30 ml

Karosserie: Xray Stadium Truck

Gewicht: 680 g (kpl. fahrfertig)

Vertrieb: SMI, Siegen

Bezugsquelle: Fachhandel

Empfohlener Verkaufspreis:

253,- € bzw. 310,- € mit Electronic Pack

aufgrund der nun etwas abgefahrenen Reifen und speziell beim Herausbeschleunigen aus den Kurven hieß es, behutsam mit Gas und Lenkung umzugehen, um keinen Dreher zu produzieren. Als Gegenmaßnahme wurden probeweise die hinteren Dämpfer am inneren Befestigungspunkt der Schwinge eingehängt und die Fahrzeughöhe durch jeweils 10-mm-Federvorspannklipse angepasst. Leider war nun die Federvorspannung relativ hoch, aber durch etwas eingestaubte und damit nicht ganz so leichtgängige





Das vom M18 bewährte Antriebskonzept aufgebaut auf einem 14-mm-Aluchassis. Die langen Schwingen sorgen für ausreichend Federweg im Gelände.

Aufhängungsteile kam das Modell ohne zusätzliche Federvorspannung nicht mehr optimal vom Boden hoch. Dafür hatte das Heck nun etwas mehr „Negativfederweg“ – beim Herausbeschleunigen aus den Kurven bleibt so das kurveninnere Rad länger auf dem Boden und trägt somit besser zur Seitenführung bei, mit der Folge, dass das Heck einfach erst später kommt, speziell auf den staubigen Streckenabschnitten. Allerdings: Bei etwas vorausschauender Fahrweise macht sich das Heck normalerweise rechtzeitig bemerkbar und lässt sich mit etwas Gas-/Lenkeinsatz zumeist schön wieder einfangen.

Wie geht aber nun der Motor? Untenrum anfangs vielleicht etwas zäh, das Modell will mit etwas Gasvorwahl am Rollen gehalten werden. Wenn die Kupplung dann aber richtig eingreift, hat er leichtes Spiel mit den 600 g Fahrzeugmasse und schiebt den N18NT vehement nach vorne. Lediglich die erreichbare Höchstgeschwindigkeit reicht aufgrund der Geländeuntersetzung nicht an seinen Flachbahnkollegen heran, auch wenn es auf der Geraden zum „Balloning“ (Aufblähen) der Reifen kommt. Dafür bietet der Motor aber auch im Gelände-chassis bei korrekter Vergasereinstellung ein harmonisches Laufverhalten; speziell das unproblematische Anspringen und die lange Motorlaufzeit im Standgasbereich (bis der Fahrer den Fahrerstand betreten hat) konnten überzeugen. Dafür genehmigt sich der Motor im Geländebetrieb etwas mehr Sprit, je nach Gaseinsatz sind zwischen 5.30 und 7.00 Minuten drin.

Abschließend ist auch das Bremsverhalten ein nicht zu vernachlässigender Punkt. Durch die auf der Mittelwelle eingreifende Bremswirkung verzögert das Modell nahezu neutral und über den 10 mm langen Silikon Schlauch in der

Bremsanlenkung ist die Bremswirkung durchaus gut zu handhaben. Vom leichten Abbremsen am Ende der Geraden bis hin zum Blockieren der Räder in Notsituationen ist alles machbar; natürlich auch ein Verdienst des verwendeten kräftigen Servos mit Metallgetriebe. Nach ca. zwei Liter dann leider der (unbeabsichtigte) Härte-test: Durch die geringe Fahrzeugbreite bot sich die erhöhte Boxengasse, speziell Auf- und Abfahrt, prima als Sprungschanze an und kurz vor Erreichen der Boxengassenabfahrt touchierte der Kleine durch Unachtsamkeit des Piloten die „Leitplatte“ und wurde dadurch kopfüber quer auf die Strecke geschleudert, um erst nach diversen Überschlägen zum Stillstand zu kommen. Angesichts der Tatsache, dass diese Aktion bei nahezu Top-Speed durchgeführt wurde, gehen eine gebrochene obere Schwinge an der Vorderachse sowie ein angebrochener hinterer Radträger absolut in Ordnung. Im direkten Anschluss daran folgte der Verschleißtest. Zunächst einmal grob den Staub mittels Pinsel und Kompressor entfernt. Sehr genial macht sich hierbei die „Radioplatte“, die einfach durch Lösen von vier Schrauben sowie der Servohörner bzw. Anlenkung aus dem Chassis entfernt werden kann. Knapp 15 Minuten später glänzte das Chassis wieder und ein erster Überblick ergab außer den bereits beschriebenen Unfällen keine weiteren Beschädigungen. Wie schaut's aber mit der Haltbarkeit des Antriebsstrangs aus, der doch mit dem 0,8er-Motor sehr malträtiert wird? Die dunkle Beschichtung am Hauptzahnrad sowie der Kupplungsglocke änderte sich an den Eingriffflächen der Zähne in ein leicht silbernes Schimmern, die eigentliche Zahnform blieb aber erhalten. An den Diffusgängen ähnliche Verschleißwerte: Die Kunststoffausgänge waren



An der Hinterachse bieten lange Querlenker/Üdruckstoßdämpfer und Stabilisator gute Bodenhaftung im befestigten Gelände. Setupänderungen über Umpositionieren der Dämpfer ist natürlich ebenso möglich.

leicht eingelaufen. Etwas mehr „Verschleiß“ dafür an den Kardans: An den eigentlichen Gelenken zeigte sich schon etwas Spiel, aufgrund der Kunststoffkonstruktion in Verbindung mit der staubigen Strecke rieben sich die Stifte und Löcher etwas ein. So wie die Sache aber aussah, dürften weitere vier bis fünf Liter durchaus drin sein bevor der erste Austausch erfolgen sollte. Vielleicht empfiehlt sich hier die Investition in Metallkardans; allerdings unterliegen selbst diese der staubbedingten Abnutzung ... Auf der Plusseite findet sich die fast nicht vorhandene Spielzunahme an den Drehpunkten der Schwingen, hier macht sich anscheinend die Verwendung von Aufhängungskugeln aus Metall positiv bemerkbar.

/// Robert Klier

Fazit

Wer kleinen Modellen schon immer was abgewinnen konnte, etwas Erfahrung im Umgang und Betrieb mit Nitromotoren mitbringt und einfach vom Virus „Nitro“ infiziert ist, für den sind die kleinen Nitromodelle von Xray einfach ein „Must have“! Sie bieten geniale Technik mit Passgenauigkeit auf höchstem Niveau in Verbindung mit für die Große mehr als ausreichender Motorpower und natürlich dem sonoren Sound! Den „Allrounder“ der Serie stellt derzeit der NT18T dar. Wettbewerbsorientierte Antriebs- und Aufhängungstechnik bieten beste Voraussetzungen sowohl für schnelle Fahrten auf Asphaltstrecken als auch guten Durchzug auf permanenten (ebenen) Buggystrassen.