

12 model car racing

DEZ. 2006

model car racing
amt

amt

Ausgabe 12 - 2006 /// Folge 332 /// 29. Jahrgang /// Deutschland 4,20 € /// E 7073 E
Schweiz 8,40 sfr /// Österreich 4,85 € /// Belgien / Niederlande / Luxemburg 4,95 € /// Spanien / Italien 5,65 €

+ **SLOT RACER MAGAZIN**

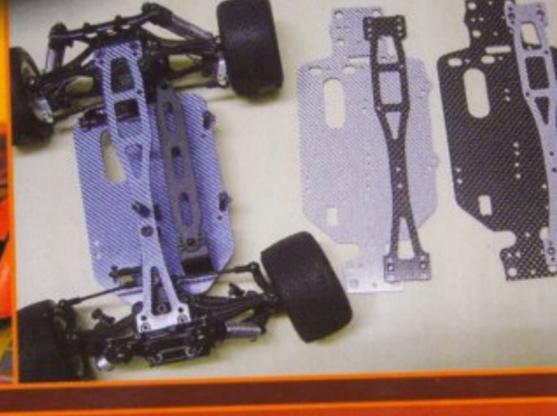
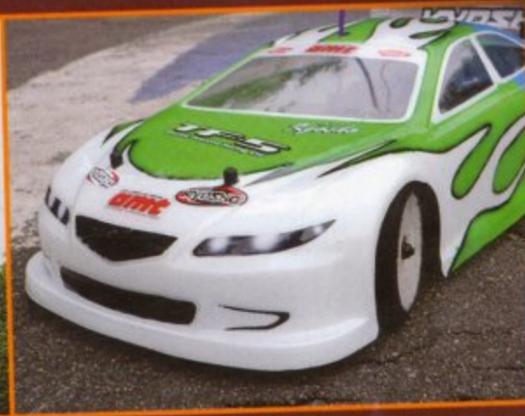
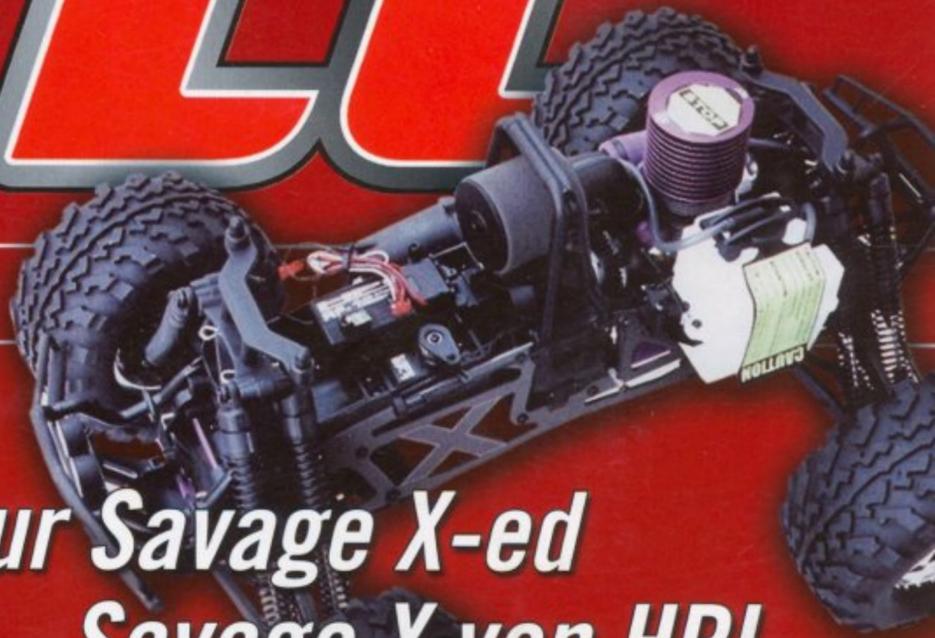
AMT
GEWINNSPIEL

11 RENN-
BAHN-
SETS

IM WERT VON 2.300,-€
ZU GEWINNEN

*Keep your Savage X-ed
Savage X von HPI*

Zwischen On- und Offroad Thunder Tiger ER-1

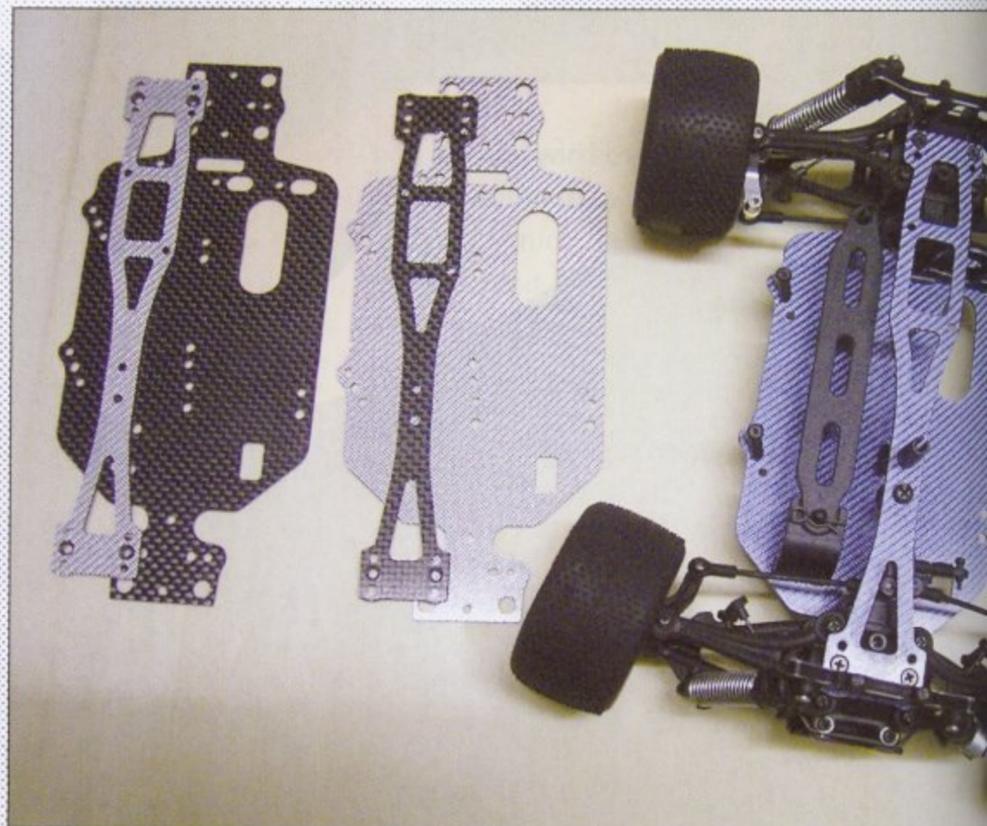
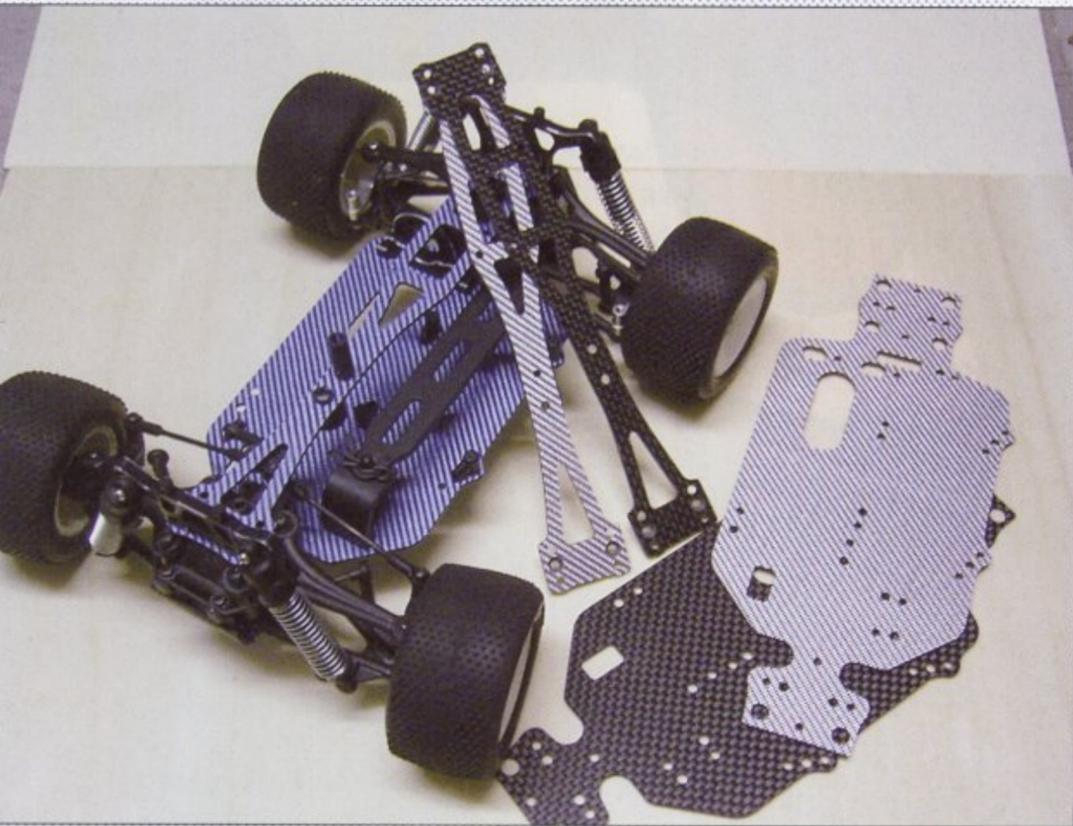


**Dt. Meisterschaft
Elektro-Tourenwagen**

**Das Imperium kehrt
zurück - Kyosho TF-5**

**Slot-Racing:
Tuning-Spaß mit SCX**

**Aufrüstung - Tuning
für den M18T**



TUNING FÜR DEN M18T

Wie in allen Bereichen des RC-Car-Sports bleiben auch die 1:18er nicht vor tuningwütigen Modellbauern verschont. Hier ein bisschen Carbon, da Alu und mittendrin ein Brushless-Antrieb. Hier sollen die Tuningmöglichkeiten für den M18T vorgestellt werden. Hierzu wurden die originalen Xray-Tuningteile verwendet.

Was gibt es?

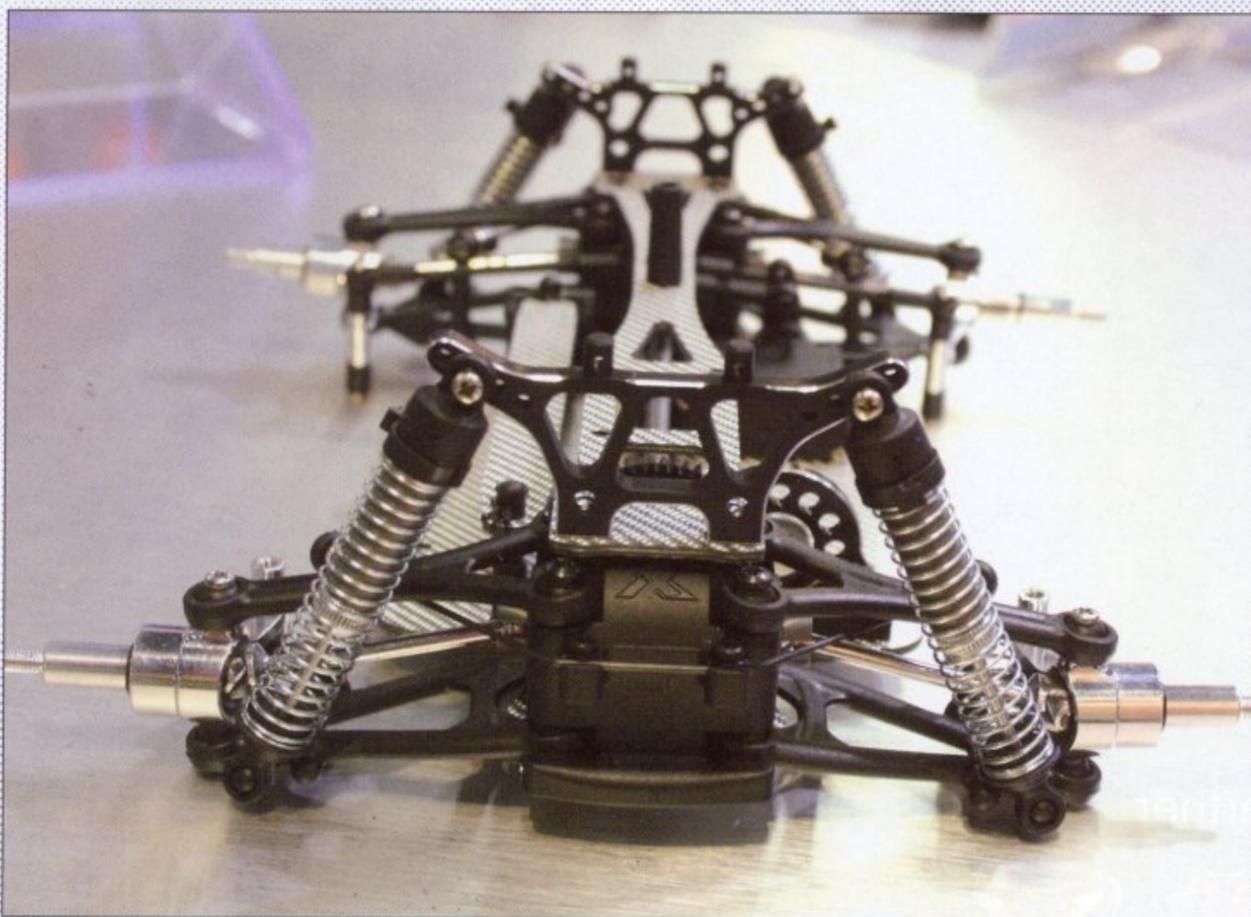
Im Tuningprogramm findet man fast alles was das Herz begehrt. Von Carbon-Chassis über Alu-Dämpfer bis hin zu Antriebswellen aus Aluminium. Xray bietet für den M18T ein großes

Sortiment an Teilen zum Aufrüsten an. In dem Test wurden die drei verschiedenfarbigen Kohlefaser-Chassis, ein Paar Alu-Antriebswellen, der Motorträger aus Aluminium, die T6-Dämpferbrücken, die Alu-Achsschenkel, der optionale

1,2-mm-Stabilisator sowie der Motorkühlkörper und die einstellbaren hinteren Spurstangen verwendet.

Chassis

Das Tuningchassis gibt es in drei verschiedenen Farben, in Blau, Silber und im typischen Kohlefaser-Schwarz. Dem Paket, das sich Graphit Truck Conversion Kit nennt, liegen die Grundplatte und ein Topdeck aus Kohlefaser, die benötigten Schrauben, eine kurze Bauanleitung, ein aus schwarz eloxiertem Aluminium gefertigter Halter für den Motorträger sowie ein Antennenhalter, ein Halter für die Lenkung und der neue Akkuhalter bei. Das Chassis ist 1,6 mm dick und besitzt anstelle der Ausbuchtungen des Standard-Chassis nur herausgefräste Löcher. Das Chassis versteift das Modell ungemein und bringt somit ein neues Fahrgefühl mit sich. Der Clou an dem neuen Chassis ist allerdings die Akkuhalterung. In der Grundversion des Chassis können nur sechszellige Stick-Akkus oder fünfzellige Side-by-Side-Akkus verwendet werden. Mit einem kleinen Bügel wird die Akkuhalterung nun verbessert. Anstelle des vorderen Pfostens zur Befestigung des Akkus wird nun dieser Bügel verbaut. Stattdessen kann natürlich auch die Standard-Halterung mit



Die Hinterachse in getunter Version mit Alu-Achsschenkeln, Metall-Gelenkwellen und Alu-Stoßdämpferbrücke.

übernommen werden. Die Akkustrebe kann weiter verwendet werden. Mit dieser Maßnahme können ab sofort auch sechszellige Side-by-Side-Akkus eingebaut werden, was den Schwerpunkt nochmals zentraler setzt. Der Akkubügel kann auch in das Standardchassis eingebaut werden, sofern zum Beispiel die Strecke ein weiches Chassis benötigt. Der Regler wird, wie schon bei der Grundversion, auf dem Topdeck festgeschraubt. Einen kleinen Haken hat die neue Halterung allerdings, denn die sechszelligen Side-by-Side-Akkus bringen ein kleines Einbauproblem mit sich. Der vordere montierte Seitenhalter, ohne den der Akku seitlich aus dem Chassis fallen würde, erschwert den Einbau des Akkus etwas, hier ist ein wenig Fingerspitzengefühl gefragt, dann funktioniert alles einwandfrei. Wer trotzdem Probleme beim Einbau hat, der kann den Seitenhalter einfach um 2 Millimeter stützen. Zu guter Letzt verwandelt das Kohlefaser-Chassis-Kit den M18T aus einem Spaßmodell in ein Luxusmodell, das die Augen des Betrachters verwöhnt.

Antriebswellen

Die Tuning-Kardans sind aus leichtem Aluminium gefertigt und passen wie alle Tuningteile perfekt in das Modell. Sie ersetzen die standardmäßig enthaltenen Kunststoffteile und bringen immense Vorteile mit sich. Als Erstes wäre da die zusätzliche Stabilität. Ebenso passen die Aluteile noch leichtgängiger in die Kugellager der Achsschenkel und zu guter Letzt wird durch die festen Metallteile das Auseinanderspringen der Antriebswellen, was unter großen Belastungen, wie zum Beispiel bei einem Einschlag in die Bande, auftritt, wirkungsvoll verhindert. Das Gelenk der Antriebswellen arbeitet butterweich und absolut leichtgängig. Natürlich besitzen auch diese Teile eine tadellose Optik, sie sind in strahlendem Silber gehalten.

Aluminium Motorträger

Der Tuning-Motorträger ist aus schwarz eloxiertem Alu und besitzt die Xray-typischen silbernen Kanten. Er passt für die meisten Motoren und leitet zusätzlich Wärme vom Motor weg. Er ist sehr leicht einzustellen und wertet den M18T ungemein auf, indem er mehr Stabilität besitzt als das Standardteil und so das Drehmoment noch direkter übertragen kann.

Dämpferbrücken

Als Nächstes wurden die Dämpferbrücken eingebaut. Diese fügen sich mit dem gleichen Look wie schon die Motorhalterung sehr gut in das Gesamtbild ein und sind extrem steif. Die Tuningteile werden mit beiliegenden Feingewinde-Schrauben befestigt und besitzen jeweils eine Bohrung mehr zur Einstellung der Stoßdämpferneigung. Die Brücken sind aus 4 mm dickem T6-Aluminium gefertigt. Das Gewicht dieser Tuningteile ist bei erhöhter Festigkeit nicht schwerer als die originalen Dämpferbrücken.

Stabilisator

Serienmäßig verfügt der M18T über einen 1 mm dicken Stabilisator, der wirkungsvoll die Seitenneigung des Chassis reduziert. Im Tuningprogramm ist eine dickere Variante erhältlich, welche diesen Effekt somit nochmals verstärkt. Mit diesen beiden Stabis kann das Fahrzeug auf jeden Untergrund sehr einfach eingestellt werden. Zum Beispiel bringt es auf einer sehr griffigen Strecke viel, den hinteren Stabilisator auszuhängen oder den weicheren zu benutzen und vorne genau umgekehrt, nämlich einen härteren einzubauen.

Achsschenkel

Die erhältlichen Achsschenkel bestehen aus Aluminium und erstrahlen wie schon die Antriebswellen in Silber. Sie sind jeweils rechts

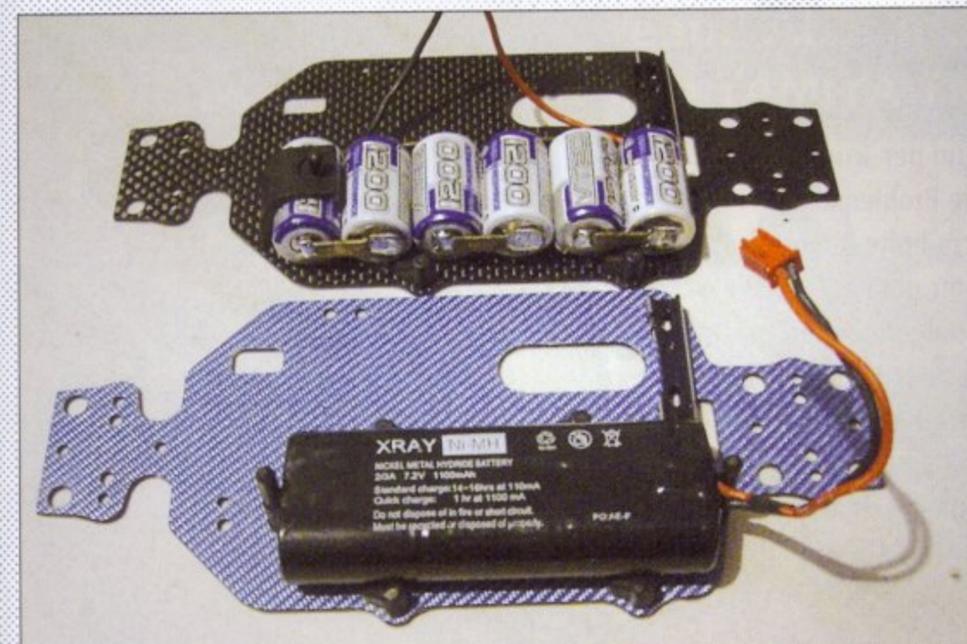
bzw. links für vorne und hinten baugleich. Der Einbau stellte auch hier kein Problem dar, denn die gute Fertigungsqualität der Teile lässt diese fast selbstständig ineinander gleiten. Die Tuningteile bringen nochmals mehr Stabilität mit sich, im Gegensatz zu den schon sehr stabilen Kunststoffteilen, und sind sogar noch ein klein wenig leichter als die Standardteile.



Die Tuning-Gelenkwelle im Vergleich zur Kunststoff-Gelenkwelle.

Motorkühler

Der blau eloxierte Motorkühlkörper aus Aluminium wird einfach aufgesteckt und senkt wirkungsvoll die Temperatur des Motors, insbesondere, wenn ein größeres Ritzel verwendet oder hauptsächlich mit hoher Drehzahl gefahren wird. Wenn dieser eingebaut ist, dann ist es auch möglich ohne kleinere Abkühlpausen des Motor mehrere Akkus hintereinander zu fahren. Hinzu kommt noch, dass der Motor mehr Leistung bringt, wenn er kühl gehalten wird.



Die neue Akkuhalterung erlaubt den Einsatz von Side-by-Side-Akkus ebenso wie Stick-Akkus.



Die Alu-Achsschenkel.

Spurstangen

Schlussendlich kamen noch die einstellbaren hinteren Spurstangen zum Einsatz. Die Teilequalität überzeugte auch bei diesen wieder hundertprozentig. Mit Hilfe von diesem Tuningteil ist es möglich, die von Haus aus sehr große Vorspur an der Hinterachse zu reduzieren um so ein wenig Grip an der Hinterachse abzubauen, um auf griffigen Strecken die Reifen etwas zu schonen und mehr Lenkung zu erhalten. Ein guter Wert für Straßenfahrten sind 1,5° Vorspur.

Einbau und Ausfahrten

Der Einbau der Tuningteile ging recht schnell und gut voran. Am Kohlefaser-Chassis und Topdeck wurden die Kanten erst etwas mit Schleifpapier abgerundet und anschließend mit Sekundenkleber versiegelt. Hierfür sollte man sich auf jeden Fall Zeit nehmen, damit man mit

mit der Standardversion, im Haus statt. Hier zeigte sich bereits im Vergleich zu dem ungetunten M18T ein viel direkteres Fahrverhalten. Das Modell beschleunigte noch direkter und folgte den Lenkbefehlen wie auf Schienen. In der Wohnung reichte natürlich der Platz nicht, um den M18T auf Höchstgeschwindigkeit zu bringen, daher folgte die nächste Fahrt auf trockenem Kopfsteinpflaster. Hier ging es dann schon mehr zur Sache, der „Kleine“ beschleunigte wie von der Tarantel gestochen und hatte auch hier das direkte und sehr agile Fahrverhalten, was schon im Haus auffiel. Er war sehr leicht zu beherrschen und der Stabilisator verringerte die Seitenneigung des Modells sichtbar, so dass er nun wie das sprichwörtliche Brett auf der Straße lag. Die Dämpferbrücken sind viel steifer als die Baukastenteile und lassen daher die Dämpfer sichtbar mehr arbeiten,

ein 16er-Ritzel aus dem Zubehör des normalen M18 einbaut, damit hat man eine gute Übersetzung, insbesondere für Straßenfahrten mit guter Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit.

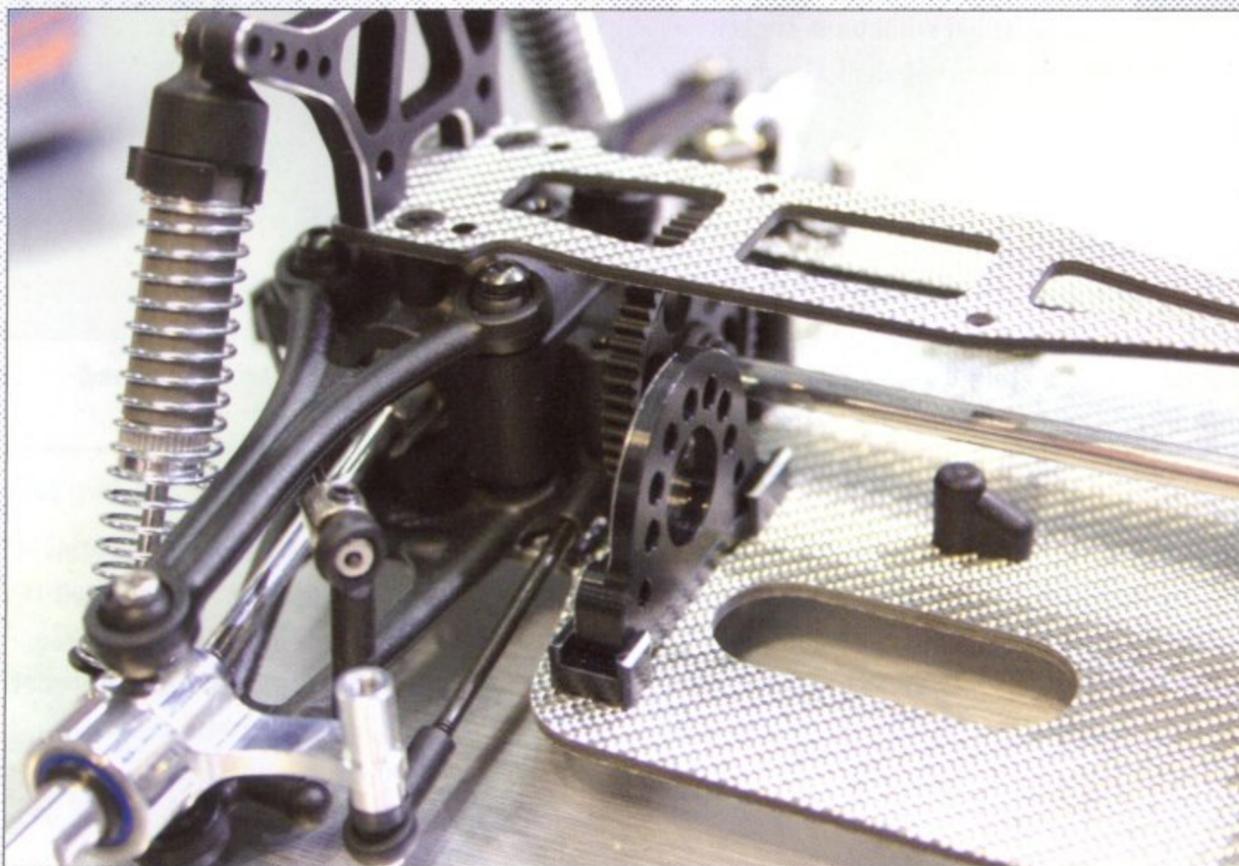
Tuning aus der Bastelkiste

Wer viel und hoch springen möchte, dem kann mit einem einfachen Trick geholfen werden. Wenn man in der Standardabstimmung hohe Sprünge macht, schlägt das Chassis schon mal durch. Um dies zu vermeiden kann man, da es leider noch keine Tuningfedern gibt, jeweils eine Kugelschreiberfeder auf die Kolbenstangen fädeln und die Dämpfer dann wieder zusammenbauen. Das verkürzt den Einfederweg und macht die Federung härter. Allerdings sollte man darauf achten, dass zumindest pro Achse die gleichen Federn (gleiches Kugelschreibermodell) benutzt werden, damit diese auch gleichmäßig funktionieren. Ebenso hilfreich ist es für alle diejenigen, die mehr auf Asphalt oder anderem Steinboden fahren, die Reifeninnenseite mit gewebeverstärktem Klebeband auszukleiden. So kann die Lebensdauer der Reifen verlängert werden. Falls dann doch neue Reifen benötigt werden, können alle auf dem Markt erhältlichen aufgezogen werden, nur die Felgen müssen die originalen sein.

Verschleiß

Nach sehr vielen Fahrten, während denen das Modell keineswegs geschont wurde, ist bis jetzt nicht der kleinste Verschleiß auffindbar. Weder in der Standardversion noch bei den Tuningteilen kann irgendwo mehr Spiel als nach dem Zusammenbau gefunden werden.

/// Florian Trapp



Der Alu-Motorhalter.

dem Chassis lange Freude hat und es nicht nach der ersten Ausfahrt ausfranst. Die restlichen Teile waren dann auch schnell montiert, denn jedem Teil liegen genügend Schrauben und ein kleines Blatt mit einer Mini-Bauanleitung bei. Die Montage stellt, wie auch schon die des Baukastens, niemanden vor große Probleme, somit beträgt die Einbauzeit der gesamten Tuningteile gerade einmal ca. 45 Minuten. Die atemberaubende Optik des fertig aufgemotzten Chassis weckt große Erwartungen, ob diese erfüllt werden, sollten wieder die Ausfahrten auf verschiedenen Untergründen zeigen. Als Elektronik kam weiterhin das Power-Pack zum Einsatz, wobei zusätzlich noch sechszellige Side-by-Side-Akkus mit Vtec-Zellen verwendet wurden. Die erste Fahrt fand, wie schon

was diese auch gut tun. Die Lenkung und die Spurtreue verbesserten sich nochmals mit den Tuningteilen. Eine normale Rampe, wie sie auf Offroad-Strecken vorkommen, wurde kurzerhand zusammengebaut und der Truck hatte auch hiermit absolut keine Probleme. Die Sprünge über die ca. 40 cm hohe Rampe federete er sehr gut ab und weiter ging es. Eine Fahrt auf Schotter, Kies und staubigem Boden brachte nochmals an den Tag, dass der M18T absolut unkompliziert zu fahren ist. Die Tuningteile machen ihn noch stabiler als er schon vorher war, so dass auch ganz extreme Abflüge keinen Schaden nach sich ziehen. Auch einen Brushless-Antrieb hält der M18T ohne Probleme aus. Eine gute Höchstgeschwindigkeit erreicht man ohne Brushless auch schon, wenn man

FAZIT

Wer seinen M18T tunen will, der findet sicherlich das Richtige für seine Bedürfnisse. Mit der Standardversion erhält man schon ein grundsolides Fahrzeug, welches man nach Belieben aufrüsten kann. Der Spaß, den das Modell bereits standardmäßig mitbringt, wird nach dem Tuning nochmals gesteigert, da das Modell alles mitmacht und ständig auf neue Aufgaben wartet. Das Gewicht wird zwar nur in sehr geringem Maße vermindert, dennoch lohnt sich das Tuning für alle die, die das letzte Quäntchen aus dem schon standardmäßig sehr guten M18T rausholen möchten.