

Über 25 Jahre gingen ins Land, bis von der Firma Mugen Seiki wieder ein Elektro Offroader vorgestellt wird. Und soviel sei vorweg genommen, der für seine Zeit technisch sehr innovative Bulldog hat im neuen Mugen Seiki MBX 6 eco einen absolut würdigen Nachfolger gefunden, wobei beide Autos, außer dem Verwendungszweck und dem Herstellernamen nichts mehr gemeinsam haben. Mit dem Maßstab 1:8 ist der neue



MBX6 eco eine ganze Nummer größer als sein Uhrhahn. Und er folgt damit dem nicht mehr ganz so neuen Trend der Elektrobuggys, die drauf und dran sind, den Nitros in diesem Maßstab den Rang abzulaufen.

Als man vor ein paar Jahren begonnen hat, den paar Revolutionären mit ihren auf Elektroantrieb umgebauten Buggys eine eigene Rennklasse zu gönnen, geschah dies wohl, um den „Spielzeugautofahrern“ die Schmach der Niederlage gegen die hochgezüchteten Nitromodellen zu ersparen.

Inzwischen ist aber klar, dass dies Trennung wohl eher dazu beigetragen hat, den Altvorderen noch für ein paar Jahre ihre heile Welt zu erhalten.

In Wirklichkeit haben die Elektroautos längst ein Leistungsniveau erreicht, dass den Vergleich nicht zu scheuen braucht.

Back to the

Mit dem Vorteil, dass bei den Elektromodellen die Drehmomentkurve fast flach ist und damit auf Knopfdruck jederzeit die volle Power abgegriffen werden kann.

Der MBX6 eco stellt dabei die Antwort der Firma Mugen Seiki auf die Nachfrage ambitionierten der RC-Fahrer dar und ist dabei so konsequent, wie das für die Mugen Seiki Produkte in den letzten Jahren absolut typisch geworden ist.

Nichts an diesem Auto ist bahnbrechend innovativ oder patentverdächtig.

Mugen Seiki hat wieder mal ein Auto auf den

Markt gebracht, dass im Detail einfach alles dort hat, wo man es brauchen kann. Die ausreichende Erprobungszeit, das gute Material und die hohe Passform lassen dabei von Anfang an keine Zweifel aufkommen, dass der MBX6 eco nicht nur das Sieger-Gen, sondern für den Hobbyfahrer auch eine ganze Menge Spaß in sich trägt.

Alles Neu?!

Für mich brachte der MBX6 eco zwei Neuheiten mit in den Bastelkeller. Zum

einen ist er mein erster Nitro-freier 1:8-er Buggy, zum anderen habe ich ihn bereits fertig montiert bekommen.

Seit einiger Zeit vertreibt Mugen Seiki die Modelle neben der Baukastenversion auch vormontiert und nennt sie „M-Spec“. Neu beim Eco ist dabei, dass die Variante M-Spec diesmal vor dem Baukasten auf dem Markt kommt.

Da mir über die Qualität des M-Spec Zusammenbaus nichts schlechtes zu Ohren gekommen ist, und ich unbedingt elektrifiziert in die neue Saison starten wollte, habe ich gerne auf das geliebte „Selber Schrauben“ verzichtet.

Das Paket

Ich war bisher der Meinung, dass so ein fertig zusammengebautes Auto etwas mehr Platz braucht als ein Baukasten. Deshalb fiel mir als erstes der doch recht klein gebliebene Karton des Eco auf. Kann da wirklich ein ganzer Buggy drin sein? Die Außenseiten der Schachtel sind recht neutral bedruckt, und neben dem Namen des Herstellers und des Modells, sind nur ein stilisierter Akku und Elektromotor darauf zu sehen. Hebt man den Deckel ab, so findet man darin tatsächlich den Buggy



Aufgeräumt präsentiert sich das Innenleben des Kartons

nebst der eingetüteten schriftlichen Unterlagen (Bauanleitung, Einzelteilliste, Setup-Vordruck, Aufkleber) und einem etwas versteckten zweiten Beutel, mit fünf einzelnen Tüten, mit der Kennzeichnung A bis E. Zunächst fiel meine ungeteilte Aufmerksamkeit natürlich auf den Buggy.

Der Aufbau

Der Aufbau sieht die aus dem MBX 6 Verbrennerbuggy bekannten Vorderachs- und Hinterachskonstruktionen vor.

Die Vorderachse ist als Pivot-Ball Achse ausgeführt. Ihre Lenkung funktioniert klassisch über zwei kugelgelagerte Lenkarme, verbunden durch eine Alu-Ackermannstrebe mit drei möglichen Einstellungen.

Der rechte Lenkarm dient gleichzeitig als Servosaver, wobei die Vorspannung durch eine Rändelmutter stufenlos einstellbar ist.

Die Achsen der Lenkarme sind durch eine Karbonplatte mit dem Differentialgehäuse versteift.

Die Ackermannstrebe gibt ihrerseits die Kraft durch Spurstangen aus Stahl, natürlich mit Rechts-/Linksgewinde, an

Roots

die Lenkhebel weiter. Die Anlenkungshebel der Lenkhebel, zur Aufnahme der Spurstangenköpfe bilden dreieckige Karbon-Platinen, die mit den Lenkhebeln verschraubt sind. Die äußeren Kugelköpfe der Spurstangen sind stark gekröpft um bei dem extremen Lenkeinschlag, zu dem der MBX6 Eco fähig ist, für die Räder ausreichend Freiraum zu lassen.

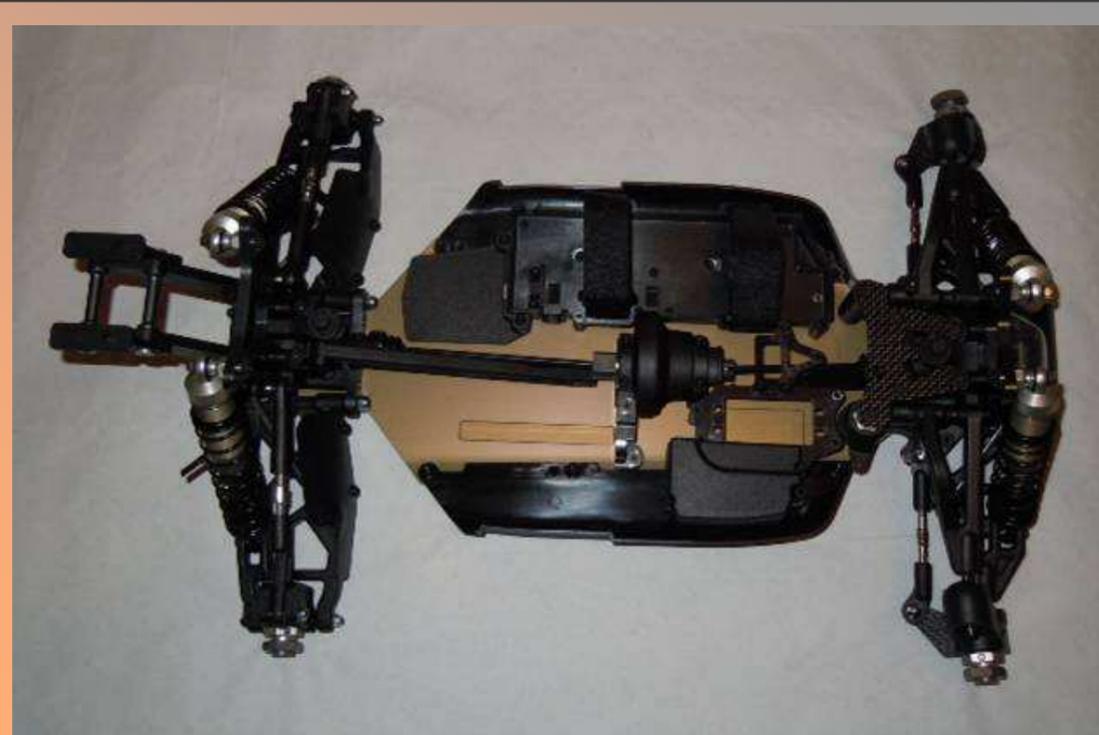
Zum Einstellen des Sturzes werden unter den Bund der King-Pin Schrauben die das Herz der Pivotball-Achse darstellen, Scheiben

untergelegt. Der Vorlauf der Vorderachse wird durch den oberen Querlenker eingestellt, der sich auf seinem Stift nach vorne und hinten verschieben und durch Clipse sichern lässt. Zusätzlich kann der obere Querlenkerstift durch austauschen von exzentrischen Einsätze in seiner horizontalen Lage verändert werden,



Die drückt was: Die Hinterachse des MBX6 eco

wodurch die Veränderung des Vorlaufes beim Einfedern einstellbar ist. Auch die unteren Querlenker sind in ihrer



Das Chassis im Überblick: rechts Akku und Regler, links Motor, Empfänger und Lenkservo

Längsrichtung und ihrer horizontalen Lage einseitig durch exzentrische Einsätze und auf der anderen Seite durch entsprechende Querlenkerführungen veränderbar. Wie der obere ist auch der untere Querlenker in Längsrichtung verschiebbar, was Radstand und Nachlauf beeinflusst, zusätzlich kann durch eine Schraube, die an einer Nase der Chassisplatte aufliegt, der Ausfederweg begrenzt werden.

Das Achsdifferential ist gekapselt in einer Kunststoffbox. Es lässt sich durch lösen von insgesamt zehn Schrauben ausbauen. Der Antrieb zu den Rädern erfolgt durch CVD-Kardans, die im Lenkhebel tief eingebettet in je einem Lager mit niedrigem Querschnitt (15 x 21 x 4mm) und einem Standardlager (8 x 16 x 4mm) laufen. Die seitlichen Abtriebe des Differentials sind mit riesigen Querbohrungen versehen, die wohl die rotierenden Maßen gering halten sollen. Das Tellerrad und der Triebfling des Differentials sind hypoid-verzahnt. Dadurch wird der Antrieb butterweich und extrem haltbar. Das Differential selbst ist ein kugelgelagertes 4-Spider Kegelrad

Differential.

Die Stoßdämpfer sind dem Trend folgend als „Big-Bores“ komplett aus Aluminium, mit einem Außendurchmesser von 18mm und 118mm Länge ausgeführt. Sie sind an der Kolbenstange doppelt abgedichtet und haben einen Gasausgleich. Die Federvorspannung ist durch Rändelschrauben einstellbar, Die Kolbenstangen sind durch Gummitüllen geschützt. Unten sind zwei, oben fünf mögliche Befestigungspunkte vorhanden.

Die Stoßdämpferbefestigungsplatte besteht aus Aluminium und ist quer verstrebt. Deshalb ist die Spitze der Karosserie abgetrennt vom Rest direkt

auf des Differentialgehäuse aufgeschraubt. Lästiges Durchfädeln gehört damit der Vergangenheit an.

Die Hinterachse ist hinsichtlich der unteren Querlenkerbefestigung identisch zur Vorderachse aufgebaut. Differentialgehäuse, Differential und Antriebsachsen absolut identisch. Die oberen Querlenker bestehen aus einer Rechts- / Linksgewindestange mit Kugelköpfen. Der obere Querlenker hat außen drei Einstellpunkte. Die hinteren Stoßdämpfer und Federn sind technisch wie die vorderen ausgeführt, jedoch ca. 16mm länger. Oben stehen fünf Befestigungspunkten, unten zwei zur Verfügung.

Die ebenfalls aus Aluminium gefrästen Stoßdämpferbefestigungsplatte nimmt zusätzlich den gummigelagerten Karosseriehalter sowie den Halter für den Heckspoiler auf. Dieser ist in zwei Neigungen montierbar.

Vorder- und Hinterachse sind über diagonale Kunststoffstreben mit der Chassisplatte verstrebt und über CVD-

Kardans mit dem Mitteldifferential verbunden.



Verwinkelte Sache: Die Vorderachse des MBX6 eco

Das Mitteldifferential steht etwas rechts versetzt auf der Chassisplatte. Der vordere Differential-Träger ist ein einfacher Kunststoffblock, der hintere erfüllt eine Doppelfunktion als Differential- und Motorträger. Die beiden Diff-Böcke werden oben durch eine Abdeckung aus Kunststoff verbunden, die so geformt ist, dass sie das Hauptzahnrad nahezu komplett abkapselt. Anders als beim Verbrenner kommt beim Eco ein Kunststoff-hauptzahnrad zum Einsatz, das durch die Abdeckung optimal gegen seinen Uhrfeind, eindringende Steinchen und Sandkörner, geschützt sein sollte.

Konservative Nitrofahrer werden hier zum ersten mal zusammenzucken. Ein Mugen mit Kunststoffzahnrad? Vor nicht all zu langer Zeit hat man noch die Kyosho MP5 Fahrer belächelt, wenn deren Motoren, in höchsten Drehzahlhöhen, das Lied vom abgefahrenen Hauptzahnrad gesungen haben, und jetzt erobert Plaste das MBX Zentrum? Was soll das denn?

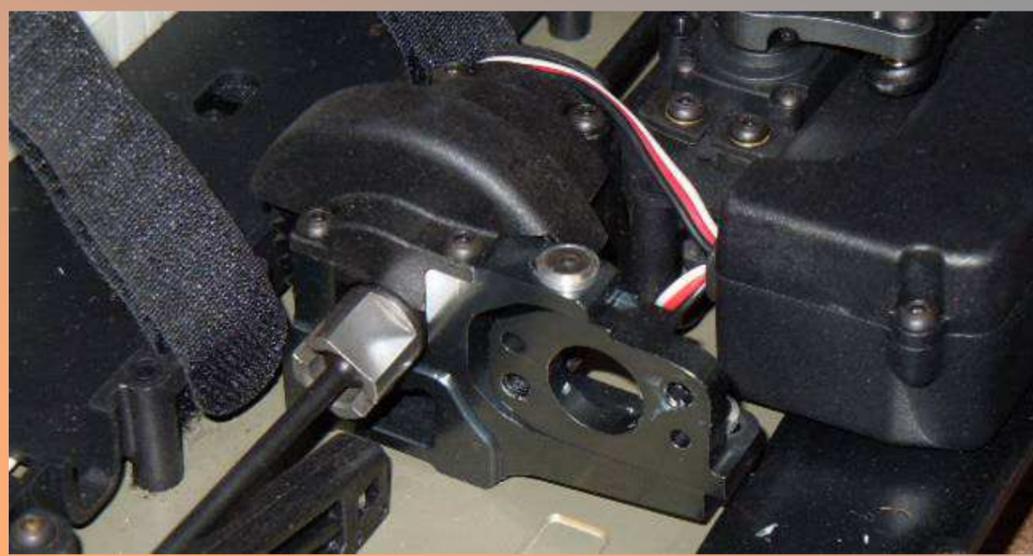
Ruhe bewahren! Hinsetzen! Das hat schon seinen Grund. Erstens liegt das Zahnrad sehr geschützt, daneben wird das Antriebsritzel der Elektromotoren auch nicht heiß, da dahinter keine Fliehkraftkupplung hängt, die ihre durch



Wer die Wahl hat: Setup-Möglichkeiten an der Hinterachse

Reibung erzeugte Temperatur los werden will. Zum Dritten greift das Drehmoment der Elektromotoren viel sanfter zu als die Nitromaschinen, die dank Alu- oder Carbonbacken und starken Kupplungsfedern ihr Drehmoment beim Einkuppeln gerne schlagartig entfesseln. In der Elektroszene war es bisher deshalb auch üblich, den auf Elektroantrieb umgebauten Mugen-Buggys Mitteldifferentiale von Asso einzupflanzen, da es dafür ein passendes Kunststoff-Hauptzahnrad gab. Das sollte die Sache ausreichend erklären. Und für den, der gar nicht auf den Stahl verzichten will gibt es passende Zubehörteile.

Auf der rechten Seite der Chassisplatte befindet sich im hinteren Bereich der Platz für den Motor. Der Motor selbst ist über zwei M3 oder M4 Schrauben stirnseitig mit einem Adapterstück zu verbinden, das seinerseits seitlich in den Motorträger geschoben wird und mit zwei M3 Schrauben geklemmt wird. Dadurch kann der Abstand zwischen Motorwelle und Hauptzahnrad sehr genau eingestellt werden, um verschiedene Ritzel zu fahren.



Alles im Griff: Der Motorhalter ist eine Augenweide da gut gedacht und gut gemacht

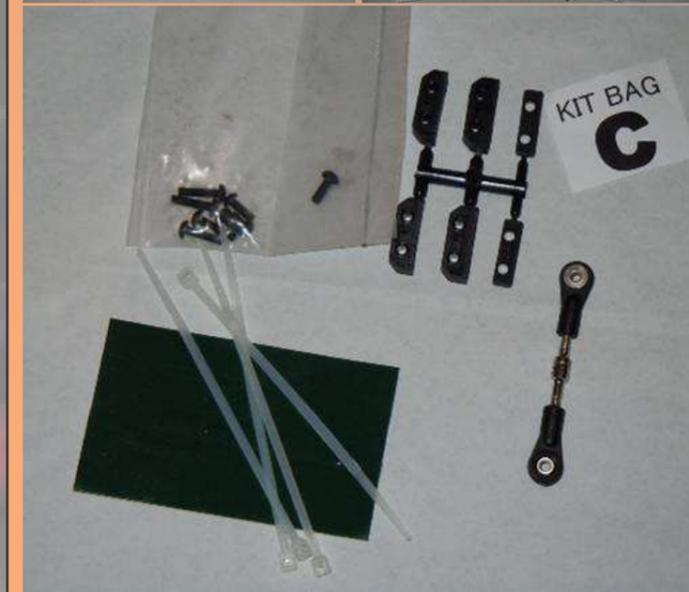
Gleichzeitig lässt sich durch Herausschrauben der beiden Klemmschrauben der Motor komplett, incl. Adapterstück aus dem Auto herausnehmen. Zum Reinigen, oder für einen schnellen Wechsel des Motors ist das eine optimale Lösung. Das Adapterstück gibt es leider nicht als einzelnes Ersatzteil, sondern nur zusammen mit dem Motorhalter. Eine Marktlücke für die findige Tuningteil-

Hersteller aber evtl. bald eine Lösung parat haben.

Vor dem Motor befindet sich ebenfalls rechts auf der Chassisplatte die RC-Box und die Aufnahme für das Lenkservo in Standardgröße. Die RC-Box ist für Mugen-Verhältnisse recht üppig dimensioniert, so dass auch etwas größere Empfänger gut Platz darin finden. Die Antennenführung besteht aus einem extra Bauteil, das festzuschrauben ist. Die Durchführung der Signalkabel zum Regler und zum Servo erfolgt abgedichtet durch eine Gummitülle. Auf eine Aussparung für den Schalter wurde verzichtet.

Das Lenkservo findet seine Position stehend zwischen RC-Box und vorderer Antriebswelle.

Der Platz links des Antriebsstranges steht fast ausschließlich dem Antriebsakku zur Verfügung. Möglich ist der Betrieb mit zwei



Das gehört dazu: Zubehör zum Komplettieren des ECO

2s Hardcase-Akkus mit einer Länge von bis zu 140mm und einer Dicke von bis zu 25mm, die dann etwas versetzt eingebracht werden. Alternativ kann auch ein einzelner 4s LiPo im Hardcase verwendet werden, der dann maximal 140 x 50 x 44mm groß sein darf. Für den Betrieb mit einem 4s LiPo ist aus der

Akkubox ein Klemmstück zu demontieren. Die Fixierung des Akkus erfolgt über zwei Klettbänder mit Lasche zum Durchfädeln.

Hinter der Akkubox, direkt mit dieser verbunden und zusätzlich mit der Chassisplatte versteift, befindet sich eine Plattform zur Aufnahme des Reglers. Damit können Motor, Akku, und Regler mit sehr kurzen Kabeln verbunden werden.

Das Zubehör

In den 5 Beuteln befindet sich folgender Inhalt:

Beutel A:

- 3 Querlenkerführungen mit verschiedenen Winkeln für die Hinterachse
- 3 Querlenkerführungen mit verschiedenen Winkeln für die Vorderachse
- Ersatz-Kunststoffstrebe zum abstützen der Vorderachse
- 4 Klipse zum Fixieren der Querlenker auf dem Querlenkerstift
- 6 exzentrische Einsätze zum einstellen der Querlenkerstifte
- 4 Zehntelscheiben zum Ausgleichen von axialem Spiel der Differentiale
- 4 O-Ringe zum Einlegen in die Differentiale um deren Sperrwirkung zu erhöhen

Beutel B:

- 2 Schrauben M3 zum Befestigen des Motors am Adapterstück
- 2 Schrauben M4 zum Befestigen des Motors am Adapterstück
- ein zweites Hauptzahnrad
- ein Motorritzel mit 14 Zähnen und passender Madenschraube zum Klemmen

Beutel C:

- eine Koppelstange zum Verbinden des Servos mit dem Servosaver mit Rechts- / Linksgewindestange
- Schrauben zum Befestigen des

- Servos und der Servoanlenkung
- vier Gegenblöcke in zwei verschiedenen Größen zum Befestigen des Lenkservos
- Doppelseitiges Klebeband zum Fixieren des Reglers
- vier Kabelbinder

Beutel D:

- Ein Streifen selbstklebendes Klettband um die Karosserie seitlich abzudichten
- Material zum Befestigen des Spoilers

Beutel E:

- ein Radschlüssel in Kreuzform
- ein Satz Innensechskantschlüssel in L-Form von recht guter Qualität

Weiterhin gehört zum Umfang ein schwarzer Spoiler und eine fertig ausgeschnittene Karosserie, die mehrere Kühlluftöffnungen hat.

Noch:

Damit fehlt noch folgendes Zubehör, um aus dem MBX6 Eco eine wirkliche Pistensau zu formen:

- mindestens zwei 2s LiPo Akkus im Standard Car-Format oder einer mit 4s. Ich empfehle auf alle Fälle Energiespender im Hardcase.
- Einen brushless Regler, am besten einen der ohne Lüfter auskommt
- Einen brushless Motor mit maximal 42mm Durchmesser, auch der sollte ohne Lüfter auskommen. Um das Baukasten-Ritzel verwenden zu können, sollte der Motor im Bereich zwischen 2000 und 2200kV liegen.
- Ein Lenkservo mit mindestens 12kg-



Da geht's raus: Die umgebaute Schraube unter dem Motor

- cm Drehmoment
- Sender und Empfänger
- Mindestens ein Satz Buggy-Reifen
- Lexanfarbe zum Lackieren der Karosserie

In die Vollen:

Obwohl es sich um ein vormontiertes Auto handelt, ist doch noch einiges zu tun, bis der MBX6 Eco auf die Strecke darf.

Als erstes müssen der Regler und Motor eingebaut und angeschlossen werden.

Weil ich unbedingt einen Regler ohne Lüfter haben wollte, habe ich mich für eine Tekin RC8 Combo mit einem 2050kV Motor entschieden. Damit sollte der Buggy auf alle Fälle über ausreichend Leitungsreserven verfügen.

Der Einbau des Motors gestaltete sich prinzipiell problemlos. Die dem Auto beiliegenden M4 Schrauben passen hervorragend. Der mit 42mm Durchmesser verhältnismäßig große Tekin passt zwar problemlos an den Motorhalter, jedoch entsteht beim Aus- und Einbau eine Kollisionsstelle mit dem Kopf einer Schraube, die den rechten seitlichen Steinschlagschutz hält. Um dies auszuschalten habe ich das Schraubenloch angesenkt und anstelle der Linsenkopfschraube eine Senkkopfschraube verbaut. Danach klappt der Motorausbau einwandfrei. Es sind nur die beiden Klemmschrauben auszuschrauben und man kann den Motor seitlich herausnehmen. Wird kein so großer Motor verbaut, kann die Schraube an Ihrem Platz

bleiben, aber in jedem Fall würde ich alle vier Schrauben des Steinschlagschutzes herausschrauben und mit Schraubensicherung versehen. Der Regler wird auf die Kunststoffplattform hinter der Akkubox aufgeklebt. Vorher habe ich noch am Regler selbst die erforderlichen 5 Kabel angelötet. Um sicherzustellen, dass der Regler auch an seinem Platz bleibt, wenn es

hart auf hart kommt, habe ich die Kontaktflächen vorher mit Bremsenreiniger entfettet.

Ich empfehle beim Ankleben die Adapterplatte unbedingt im Auto verbaut zu lassen. Dadurch geht man sicher, dass genügend Abstand zur Antriebsachse verbleibt. Ein bisschen mehr Distanz kann hier nicht schaden, da eine Antriebswelle schon mal verbiegt und dann dazu neigt, alles in der näheren Umgebung aus dem Weg zu räumen.

Zum Anlöten der Kabel und zur Durchführung des Signalkabel in die RC-Box habe ich dann aber doch die Akkubox zusammen mit der Adapterplatte demontiert. Nicht vergessen sollte man dabei, auch gleich die Schrauben des linken Steinschlagschutzes mit Schraubensicherung zu versehen.

Zur Führung der Kabel finden sich auf der Unterseite des Akkuhalters Kabelführungen. Abweichend vom Bauplan habe ich allerdings die Kabel dann nicht durch den kleinen Halter am Differentialbock geführt, sondern bin über dem Antriebsstrang gegangen. Dadurch kann die komplette Elektrik demontiert werden, ohne dass man irgendwelche Kabel ausfädeln muss.

Die drei Kabel zum Motor sind natürlich auch oberhalb des Antriebsstranges zu verlegen. Den Schalter habe ich mit Sekundenkleber an der Außenseite des Reglers fixiert, das Kabel unterhalb der Adapterplatte durchgeführt.

Zum sauberen Machen des gesamten Buggys löst man also nur die Klemmschrauben vom Motorhalter, die Schrauben der RC-Box, der Servohalterung und der Akkuplatte, schon kann die gesamte Elektrik nach oben entnommen werden. Das restliche Auto kann dann auch mal nass gereinigt



Ende der Trockenzeit: Das geschmierte Differential der

werden.

In die Akkubox habe ich an der Außenseite und hinten Tesa Moll Schaumstoffband eingeklebt. Dadurch sitzt der Akku sehr fest in seiner Halterung. Die Klettbänder habe ich umgedreht, so dass der Durchzug außen ist, und das Ablaufende Ende innen. Damit kann man sie besser und fester zuziehen.

Als Lenkservo habe ich das bekannte Thunder Tiger DS1015 gewählt. Dieses Servo ist durch den Kühlkörper etwas größer als andere Standard Servos, passt aber gut in die Halterung. Lediglich die Gegenblöcke waren zu groß und mussten einseitig etwas abgefeilt werden. Mit einem Aluminium Ruderhorn von Robitronic kommt bestimmt jeder Lenkbefehl unverfälscht bei den Reifen an.

Noch einen Empfänger in die RC-Box und man kann den Regler und die Ruderausschläge programmieren.

Danach galt meine Aufmerksamkeit nochmals den Achsdifferentialen. Diese hatten leichtes axiales Spiel, weshalb ich mich dazu entschlossen habe, die beiliegenden Zehntelscheiben einzusetzen. In diesem Zusammenhang wollte ich auch gleich die Stiftschrauben der unteren Querlenker drehen. Aber eines nach dem anderen.

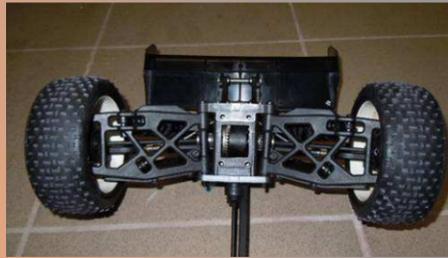
Zunächst habe ich die gesamte Hinterachse abgebaut. Dazu reicht es, die vier M4 Befestigungsschrauben des Differentialgehäuses und die eine M3 Schraube der diagonalen Abstützung auszuschrauben, und schon trennt sich die Achse von der Chassisplatte.

Jetzt noch den Stabilisator, abgebaut, und die Stiftschrauben der unteren Querlenker gelöst und die 4 Schrauben herausgedreht, die das Differentialgehäuse zusammen halten und schon kommt man an das Herzstück der Hinterachse heran.

Über den Anblick der sich mir bot war ich absolut erstaunt. Das Innere des Gehäuses zierte kein Tropfen Fett. Absolut trocken zusammengebaut. So kenne ich das nicht. Also gesellte sich zu der Zehntelscheibe, noch eine ordentliche Menge Schmiere und das Differential konnte an dem ihm zugedachten Platz zurück.

Beim Zusammenbau habe ich dann gleich die Stiftschrauben der unteren Querlenker von vorne nach hinten durchgeschoben und unter die Mutter, die nun nach hinten ragt, eine Unterlegscheibe platziert. So ausgestattet kann zukünftig das Differential ausgebaut werden, ohne dass die gesamte Achse zerlegt werden muss. Beim Zusammenbau natürlich nicht mit

Vorher....



...Nachher

Trocken....



...nicht mehr

Kehrt! Der Umbau der Hinterachse

Schraubensicherung mittel-fest gezeit. Übrigens hab ich zusätzlich noch die Schrauben zum Befestigen des Spoilers und die Mutter der Stoßdämpfer gesichert. Danach bin ich über die Vorderachse hergefallen. Diese habe ich genauso aufbereitet. Zum Trennen des Achsaggregates von der Chassisplatte musste ich dabei zusätzlich die Schrauben der Lenkarmachsen und der hinteren Querlenkerführung heraus-schrauben. Auch an der Vorderachse habe ich die übrigen Schrauben noch mit Schraubensicherung verstärkt. Damit sollte der Antriebsstrang für mindestens eine Saison gewappnet sein.

Über die Federn habe ich sogenannte Shock-Socks gezogen, da ich damit recht gute Erfahrungen gemacht habe.

Der letzte Schritt war das Lackieren der Karosserie, was etwas weniger mühsam war, da die Karosserie schon komplett ausgeschnitten ist.

Gassenhauer:

Das einsetzende Tauwetter sorgte dafür, dass die erste Probefahrt auf der Teerstraße und nicht auf der Offroadstrecke stattfinden musste. Dazu habe ich abgefahrene Reifen montiert, einen frisch geladenen Akku eingesetzt und bin raus um mitten im Wohngebiet eine Runde auf und ab zu fahren.

Etwas, das mit einem Nitrobuggy nie möglich wäre, es sei denn man hat taube

oder absolut modellbau-verrückte Nachbarn. Dank leiser Elektropower aber kein Problem.

Zunächst habe ich dann erst mal ganz sanft am Gashebel gezogen, der ja genau genommen beim Eco keiner mehr ist. Der Regler bringt dank der Sensierung die elektrische Leistung von Anfang an in der richtigen Reihenfolge an die Windungen des Motors, so dass dieser ohne Stottern den Buggy langsam in Bewegung versetzt.

Nach ein paar gleichmäßig durchfahrenen Kurven hat es dann doch zu sehr im linken Zeigefinger gejuckt, und das Kommando hieß „AK voraus“.

Das Ergebnis : „Respekt einflößend“. Noch mal und noch mal die Gasse rauf und runter und dann bloß schnell wieder in den Modellbaukeller damit, bevor ein Verbremser dafür sorgt, dass der Eco ein vorzeitiges Ende an der Bordsteinkante findet.

Eine kurze Befundung nach der wirklich kurzen Einlaufrunde: Keine Auffälligkeiten.

Sobald das Wetter es zulässt, werde ich natürlich das Auto auf der Strecke ausprobieren. Ich hoffe, dass der gute erste Eindruck, den der MBX6 eco macht, sich dort auch fortsetzt.

In diesem Sinne: Fortsetzungfolgt.....

In Zahlen:

Modell:.....Mugen Seiki MBX 6 eco

Maßstab:.....1:8

Typ:.....4WD Offroad Buggy mit Elektroantrieb

Abmessungen:

Höhe (Chassisplatte bis Spoiler Oberkante).....140mm

Länge (ohne Räder).....495mm

Breite (ohne Räder).....297mm

Radstand (im Basissetup).....331mm

Spurbreite.....279mm

Gewicht

Gesamtgewicht fahrfertig.....ca. 3550g

Gewichtsverteilung :

vorne /hinten.....48%/52%

links/rechts.....52%/48%

Ausstattung:

Reifen:.....Proline Crime Fighter

Motor:.....Tekin T8 2050kV (TT2351)

Regler:.....Tekin RX8

Sender:.....Spectrum DX3s

Empfänger:.....SR3300T

Lenkservo.....Thunder Tiger DS1015

Akku:.....Turnigy 4s 30C 4500mAh

Preis UVP / Internet:.....EUR 489,- / 429,-

