

# T1FK'05



Xray

21 maart 2005 was de release date van de nieuwe Xray tourwagen, de opvolger van de T1FK'04. Gespannen werd er uitgekeken naar deze datum. Vooraf was er veel te doen geweest over de opvolger van de FK'04, deze auto deed het buiten heel goed, zowel nationaal (1, 2 en 3 in het NK seizoen 2004 electro Modified) als internationaal (winst in diverse grote races in de USA en TQ op het EK in Zweden). De WK 2004 verliep voor Xray echter wat teleurstellend: wel het meest aantal auto's in de top 20 maar niet in de A-finale.



Het chassis, zoals je deze in de verpakking aantreft, mooi he!



Hierdoor kan de motor nog lager gemonteerd worden.



Multi-diff en normaal differentieel, een mooi koppel.

**D**aarom werd er half november begonnen aan het ontwerpen van de opvolger. Begin januari werd de auto door Team Xray ingezet tijdens de DHI cup, een grote internationale wedstrijd in Dene-



Direct aan de servosaver zijn de stuurslangen bevestigd.



De efficiënte snoaoverbrenging van dichtbij bekeken.

marken. Daar werd ook duidelijk dat de auto veel potentieel had. Het zoeken was nog een beetje naar de juiste afstelling, wat natuurlijk ook wel logisch is omdat de auto compleet anders is als zijn voorganger. In de daarop volgende weken werd besloten deze auto ook uit te brengen als opvolger van de FK'04.

Als we de doos openen zien we het koolstof 2.5 mm chassis gedeeltelijk opgebouwd en onder de klep bevinden zich de diverse genummerde plastic zakjes met onderdelen. De bouw instructies zien er zoals altijd weer netjes uit. Duidelijke uitleg welk zakje met onderdelen gebruikt moet worden, een overall view en stap bij stap uitleg met tekeningen erbij. Als je alles volgt dan gaat het bouwen als vanzelf.



Het chassis na enkele stappen in het bouwproces.

## Tips

**Tip 1:** Gebruik een oude of kapotte cel van hetzelfde type als de accu's die je wilt gaan gebruiken. Plak daar schuurpapier rondom zodat de hele cel strak tussen het schuurpapier zit. Leg nu de cel in het eerste battery slot en draai de cel nu met de hand rustig rond. Als je op deze manier je battery slots schuurt worden alle slots perfect op maat.

**Tip 2:** Zodra de battery slots zijn geschuurd, gedremeld of gevild deze met superlijm/secondenlijm behandelen. Daardoor wordt de kans op sluiting maken via het koolstof chassis geminimaliseerd.

**Tip 3:** Schuur of vijl van de gleufjes waar het tape door gaat direct naast de battery slots de scherpe kantjes af. Hierdoor zal het tape niet bij de eerste de beste botsing afscheuren.

Het alternatief voor het tape kun je de Xray battery strap bestellen. Dat scheelt een hoop gedoe met tape vlak voor de start van een race of finale.

**Tip 4:** In de bouwbeschrijving komt als één van de laatste dingen voor het plaatsen van de plastic accu houdertjes. Schrijf deze er alvast in. Nu kun je er nog gemakkelijk bij, later gaat dat wat moeilijker.

We beginnen met het gemonteerde gedeelte uit elkaar te schroeven. Het chassis gaan we eerst met wat schuur papier behandelen. Nu even netjes de randjes allemaal afronden zodat je daar niet je vingers aan open kunt halen. Eventueel nog even met superlijm langslipen. Als je dat doet zal het chassis niet zo snel bij een flinke klap splitsen (scheuren).

De battery slots moeten ook een stukje uitgeschuurd worden. Daarvoor kun je een vijl gebruiken, maar dat raad ik je niet echt aan. Koolstof is niet zo gemakkelijk te vijlen. Een dremel kun je gebruiken: maar pas wel op dat je voorzichtig doet. Je kunt snel uitschieten en dan is je mooie chassis beschadigd. Zorg ervoor dat je cellen wel in de slots

komen te liggen maar niet onder het chassis uitsteken. Dan schrapen ze tijdens het racen over het asfalt en gaan je dure accupakketten kapot.

Het chassis is nu klaar, op naar het bouwen van de aandrijflijn en de suspension.

Eerst gaan we de front en rear suspension aan de bulkheads vastmaken. Deze zijn ongewijzigd overgenomen van de FK'04. Wat goed is hoeft niet vervangen te worden.

Let erop dat als je alles vastschroeft de suspensionarms vrij moeten kunnen bewegen. Is dat niet het geval: opnieuw beginnen. Je hoeft van de armen of de blokjes waar de suspensionpin ingaat niets af te vijlen: de passing is echt goed.

Let wel op, als je de suspension-holders vastschroeft, dat ze niet scheef komen te zitten. Is dat het geval dan kan de arm aanlopen. Even een stukje losdraaien en dan weer vastdraaien. Als alle vier de armen even soepel bewegen dan kun je verder gaan met de volgende bouwfase.

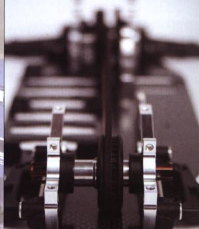


De compleet gemonteerde achterzijde van de Factory Kit.

Ook in de bouwdoos, zoals in Europa verkocht het nieuwe Xray multi diff. Dit is een vrijloop die met enkele simpele aanpassingen (meeneemasie en pennetje erin) omgebouwd kan worden tot spool. Ook kun je het pennetje eruit laten, waardoor je nog wel vrijloop hebt, maar allebei de wielen draaien even hard, dus niet meer zoals bij de "normale" vrijloop onafhankelijk van elkaar.



Nu de schuurbehandeling liggen de accu's bijna 2 mm lager.



De aandrijflijn, op de voorgrond het vernuftige multi-diff.

## Tip

Doe met het in elkaar zetten de O-ring direct op de as van het multi-diff, anders zul je, als je de vrijloop wilt ombouwen naar spool, het hele multi-diff uit de auto moeten nemen. Nu kun je de aanpassing doen door de bovenlink van de voorste draagarm los te maken, de aandrijflijn uit de meenemer te halen en de meenemer te verwijderen. Eerst de O-ring een stukje optijl doen. Doe nu het meeneemasie erin en wel zo dat het pennetje direct erin past. O-ring weer op zijn plaats doen en alles netjes monteren. Kost nog geen vijf minuten tijd.

De aandrijflijn is ook nog eens onder de loop genomen en er is gekozen voor een lagere interne reductie: nu 1.70 in plaats van de 1.77 op de FK'04.

Voordeel is dat de auto iets beter zou moeten uitrollen door een iets verminderde weerstand. Nadeel is echter dat de pinions op de motor kleiner moeten zijn om dezelfde roll-out te verkrijgen. De aandrijflijn van de auto is daardoor wel iets efficiënter geworden. Hoeveel we er in de praktijk van merken zullen we bij de tests gaan zien. In de bouwdoos tevens een 48 pitch 84-tands spur. Een 87 past ook, een 90-tands komt bijna onder het chassis uit. Niet gebruiken dus met het std chassis. Ga je voor het optionele 3 mm chassis, dan is een 90 spur wel te gebruiken.

Nu gaan we de bulkheads op het chassis schroeven. Let erop dat je bij de achter-bulkheads eerst de hoogterestellingsblokjes voor het differentieel erin doet en dan de snaarspanners. Draai de schroeven in de bulkheads niet muurvast en gebruik zeker

Deslots, waar de accu's in komen te liggen in originele staat.

## + Soepele aandrijving Wegligging

## - Nauwkeurigheid van de kap Kunststof motorsteun

### De auto is nu zo goed als klaar

Concluderend kan ik zeggen dat dit één van de beste, zo niet de beste bouwdoos is die ik gebouwd heb. Wat opvalt is de uitstekende kwaliteit en passing van de onderdelen, werkelijk subliem!

Xray heeft een meer dan waardig opvolger voor zijn FK'04 op de markt gezet. Een nieuwe, smalle chassis lay-out, inline accu pack en veranderde motor-positie. Daar de suspension en dempers gelijk gebleven zijn aan die van het voorgaande model hoeft je bij aanschaf van dit model geen nieuwe reserve onderdelen te kopen.

Frans Heinsbroek



In de volgende uitgave het rijverslag, uitgerust met de KO Propo VFS-1 en een 12x4 van GM racing.

De afgebeelde foto's in het artikel zijn van het redactiemodel, dit is echter wel de wagen waar we in de komende tijd met Frans mee gaan rijden voor het rijverslag in M-auto nummer 9.

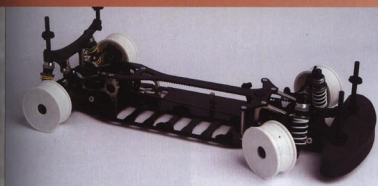
## Specificaties

### T1FK'05

Fabrikant	: Xray
Importeur	: Serpent Benelux
Schaal	: 1:10
Lengte	: 372 mm
Breedte	: 189 mm
Wielbasis	: 257-261 mm
Gewicht	: ± 560 gram rijklaar ± 1380 gram
Aandrijving	: 4 WD
Adviesprijs	: ± € 399,-

### Overige benodigdheden

- Motor
- Servo
- Regelaar
- Ontvanger
- Zender
- Banden en inserts



niet zoals Xray aangeeft treadlock. Doe je dit wel, dan krijg je de schroeven niet meer uit de bulkheads. Voorzichtig aandraaien en vervolgens de 2 mm draaier tussen duim en wijsvinger houden en de schroef iets vaster draaien. Doe dit met alle schroeven die in het aluminium worden gedraaid. Let bij het monteren van de aandrijflijn erop dat de snaren goed zitten. Het achterdifferentieel is reeds af fabriek gemonteerd. Deze kan zo in de auto.

### Tip

Draai na iedere wedstrijd de schroeven in het aluminium even los en vervolgens weer met beleid vast. Doe je dit niet dat maak je kans dat je de schroeven niet meer los krijgt.

Zodra de aandrijflijn in elkaar zit gaan we verder met afmonteren van het chassis. Shocktowers erop en top links op maat maken. Let wel op je de juiste maat oogjes gebruikt. Zo had ik bijna twee grote oogjes op de ene toelink en twee kleine op de andere. Gelukkig had ik dat nog net op tijd door! Het maken van de toelinks, alsmede de stuurstangen is niet bepaald mijn lievelings-werkje.

### Tip

Let op dat je alle links hetzelfde maakt, zodat je ze met het verstelen dezelfde kant op moet draaien. Alles monteren en de stuurinrichting erin. Het topdek kan er nu ook op. Nu kunnen we verder gaan met de dempers.

De dempers zijn van plastic!! Bij andere merken zitten er dempers in met aluminium huizen, maar Xray gebruikt al jaren plastic demperhuizen en .....die werken verrassend goed. Zelf heb ik in twee jaar Xray auto's rijden geen demper kapot gereden.

Je kunt met het bouwen kiezen tussen zuigertjes met klik-systeem of zuigertjes met een vast aantal gaatjes. Persoonlijk gebruik ik alleen maar de zuigertjes met vast aantal gaatjes. Dit omdat ik niet zo goed overweg kan met het gebruikte klik-systeem. Als je

niet goed oplet draai je het kapot of heb je een verschillend aantal gaatjes in gebruik. Vul de dempers eerst helemaal met de bijgeleverde 30wt olie en haal de pistons even rustig op en neer zodat de ergste lucht eruit kan ontsnappen. Vul eventueel de dempers nog even na totdat de olie weer gelijk aan de rand zit. Doe dit bij alle vier de dempers. Een half uurtje de geopende dempers laten staan in een demperhouder en dan goed dichtschroeven.

Hierbij zal de overtollige olie aan de bovenkant eruit komen. Veeg dit even weg met een stukje keuken of toilet papier. Doe dit weer bij alle vier de dempers en zet ze vervolgens ondersteboven in de demperhouder. Doordat ze ondersteboven staan zal de lucht naar het hoogste punt gaan (dat is dus in dit geval de onderkant van de demper waar de piston in gaat). Na een uurtje maak je de onderkant los met behulp van de Xray demper-tool (niet in de kit meegeleverd) en druk de piston helemaal in. Je zult zien dat er aan de onderkant ook olie uitkomt. Als er nog lucht in de demperhousing zat is deze nu ook weg. Veeg de olie die eruit is gekomen weg en maak het onderste deel van de demper weer vast. Doe dit voor alle vier de dempers. Nu moeten alle dempers gelijk zijn en kunnen ze afgebouwd worden.

Er zitten ook velgen in de auto maar geen inserts en banden. Dat is door Xray bewust zo gedaan. Iedereen rijdt zijn eigen banden en inserts en op deze manier hoeft je niet te betalen voor banden en/of inserts die je misschien nooit meer zou gebruiken.

