

CARS & DETAILS

Cars & Details

www.cars-and-details.de

Jetzt wird's wild



Mini-Inferno 09 GP von Kyosho

Mit SMI-Bonus-Poster



Reely preiswert

1:10-Elektrotourenwagen von Conrad



XRAYs Kernfusion

Aus XB8 und XB8-R wird XB8TQ



Der neue Tourenwagen-Champion: Andy Moore



Ausgabe 10/2006
Oktober 2006 - 6. Jahrgang

Deutschland: € 5,00
: € 5,80 CH sfr 9,80
L: € 5,90 L: € 5,90

Plus Bonus-Heft



Mehr Biss
Tuning für die Savage-X-Bremse

Gelungene Fusion

Test: XRAY XB8TQ von SMI



1:8

Text und Fotos: Bernd Donner

Im Spätsommer 2004 als Newcomer anfangs vielleicht teilweise noch etwas belächelt, mischte XRAY mit ihrem Offroad-Erstlingswerk XB8 die 1:8-Buggyszene gehörig auf und positionierte sich mit dem Highend-Produkt nach kurzer Zeit bestens unter den etablierten Markenkollegen. Und nicht nur was die Verarbeitung und die Fahreigenschaften betrifft, sondern auch in Bezug auf die Erfolge, ist man auf dem besten Weg. Dennoch hat sich XRAY daran gemacht, das bewährte Chassiskonzept noch weiter zu verbessern. Dabei herausgekommen ist der XB8TQ, die überarbeitete Hightechvariante aus der Fusion der Vorgängermodelle XB8 und XB8-R.

Um nicht mit langatmigem „Grundlagenwissen“ unnötig viel Tinte zu verbrauchen, zunächst in aller Kürze die üblichen 1:8-typischen Eckdaten: abgewinkeltes Alu-Chassis, drei Kegeldiffs, Kardan-4-WD-Antrieb, Ölstoßdämpfer, Doppelquerlenker, zwei Scheibenbremsen, mit Kugellager bestückter Antriebsstrahl, Stabilisator an Vorder- und Hinterachse sowie eine Lexan-Karosserie.

Veränderungen

Zunächst einmal ist auch der „TQ“ XRAY-typisch hinsichtlich Passgenauigkeit und Funktion bestmöglich gefertigt und die Gesamtoptik lässt nichts zu wünschen übrig. Speziell die neuen schwarzeloxierten T6 7075-Aluminiumchassissteile, mit einer silberglänzenden Fase versehen, lassen einen Kohlefaserteile fast nicht vermissen. Doch nun zu den wichtigsten Änderungen gegenüber den Vorgängermodellen. Die Aufhängungsgeometrie besteht wie beim XB8-R aus langen Schwingen für mehr Ausfederweg und bessere Geländegängigkeit. Beim TQ sind diese jedoch stabiler und steifer. Ebenfalls

wurden Teile der Aufhängungsbefestigung hinsichtlich Haltbarkeit und Funktion etwas überarbeitet. 5 bis 8 Millimeter starke Schwingenstifthalter sorgen nun für mehr Stabilität, die höhere hintere Stoßdämpferplatte für optimale Positionierung der Stoßdämpfer, längere vordere Diffausgänge für sichere Führung der Kardanwellen. Der wichtigste Punkt ist aber die Möglichkeit, die Aufhängungsgeometrie durch noch mehr Einstellmöglichkeiten optimal an die Strecke anzupassen. Höhere Kickup- und Nachlaufwerte an Vorder- und Hinterachse beziehungsweise mehr Nachlauf an der Vorderachse sollen dem Buggy „auf die Sprünge helfen“.

Mit den üblichen 5-Millimeter-Aluminiumchassis-Streben wird die Fahrwerkzelle zunächst einmal „bockhart“. Ideal für griffige Strecken, sofern das restliche Setup passt. Bei weniger Griff ist es sinnvoll, das Chassis etwas flexibler zu gestalten. Erreicht wird dies durch zusätzlich beiliegende Kunststoffstreben, mit denen sich das Chassis leichter verwinden kann. Des Weiteren sollen härtere Kolbenstangen sowie hinsichtlich der Passgenauigkeit verbesserte Kunststoffteile für verbesserte Funktion der Ölis sorgen, ein geändertes Design und neues Grundmaterial versprechen erhöhte Standfestigkeit der Spurstangen. Im Bereich Kupplung und



Die hochwertigen „6-gear“-Differenziale sind selbstverständlich entsprechend abgedichtet und lassen sich mit den beiliegenden Silikonölen befüllen



Raumteiler: Empfänger und Akku befinden sich in einer Box, separate Abdeckungen lassen aber den individuellen Zugriff zu



Die Anlenkung der Vorderräder erfolgt traditionell über eine Lenkbrücke. Ein in der Härte einstellbarer Federservosaver schützt das Getriebe des Lenkservos

Antrieb sorgen CNC-gefertigte, leichte Aluminiumkupplungsbacken (1,71 Gramm) in Verbindung mit der aus härterem T6-Aluminium hergestellten, harteloxierten Schwungscheibe für eine verbesserte Kupplungs-Funktion. Der offensichtlichste Unterschied zum herkömmlichen XRAY-Buggy ist die Karosserie. Die neue Lexankarosserie wurde an der „Nase“ im Bereich der vorderen Stoßdämpferplatte verstärkt, für günstigere Kühlluftzufuhr im Bereich des Motorkopfes ausgeformt und für bessere Schmutzabdichtung des Chassis im Seitenbereich etwas schmaler gestaltet.



Schneller Zugriff: Über zweiteilige Montageböcke lässt sich das Mitteldifferenzial schnell aus dem Chassis entfernen. Die mit Bremsbelägen beklebten Bremsplatten greifen mit gut dosierbarer Bissigkeit zu



Hightech-Heck: standesgemäße Querlenker bügeln mit den Ölis alle größeren und kleineren Bodenunebenheiten aus



Die leichten Alu-Kupplungsbacken greifen erst bei entsprechenden Drehzahlen ein und verhelfen dem Buggy zu kernigen Beschleunigungsmänavern am Kurvenausgang

Leichter Aufbau

Die Montage des Buggys sollte aufgrund der Passgenauigkeit der Bauteile mit etwas Erfahrung auch eingefleischten RTR-Fans gelingen. In einer hinsichtlich der späteren Größe sehr handlichen Kartonschachtel mit peppigem Hochglanzüberkarton sind trotz des etwas knapp bemessenen Platzangebots sämtliche Bauteile nach Baugruppen in Kunststoffbeuteln sortiert untergebracht. Und auch an das wichtige Stoßdämpfer-, Luftfilter- und Difföl wurde gedacht. Entsprechend des Einsatzes ist von jeder Sorte ausreichend Material in Fläschchen und Tuben vorhanden, damit dem ersten (Gelände-)Ausflug nichts im Wege steht.

Aberundet wird das Paket neben umfangreichem XRAY-Infomaterial sowohl durch die hervorragende „alte“ XB8-Anleitung wie auch einer „Ergänzungsanleitung“ für die TQ-Version, in der die Änderungen anhand der Baustufen explizit mit übersichtlichen CAD-3D-Bildern erklärt wird. Was mit Rücksicht auf die Preisgestaltung und im Gegensatz zum XB8 leider nicht mehr enthalten ist, sind die genialen Hudy-Inbuschlüssel sowie ein passender Empfängerakku. Anhand der beiden Anleitungen muss man nun zwar leider etwas zweigleisig arbeiten, aufgrund der hohen Qualitätsstandards der passgenauen

Verwendete Ausstattung:

- Sender: Graupner R-1
- Empfänger: Spektrum
- Servos: Graupner DS8411
- Motor: O.S. VZB V-Spec
- Treibstoff: GM-Racing Titan Pro 25%

Bau- und Abstimmungstipps:

Mittelfester Lack

Die Verwendung von mittelfestem Schraubensicherungslack bei allen Metallschraubverbindungen verhindert Schraubenverlust und in Folge merkwürdiges Fahrverhalten.

Dämpfung

Für „Profis“ liegen dem Baukasten Stoßdämpferkolbenplättchen mit trierförmigen Durchflussbohrungen bei. Je nach Einbau also entweder mehr Dämpfung beim Einfedern und dafür schnellerer Rebound oder weniger Dämpfung und langsamerer Rebound. In der Praxis bin ich persönlich damit nicht wirklich zurechtgekommen und hab die normalen Plättchen mit „gerader“ Bohrung verwendet, wie es auch die meisten Teamfahrer machen. Trotzdem mit etwas mehr Erfahrung sicherlich eine interessante Abstimmungsmöglichkeit.



Der „Öli“ in Einzelteilen: präzise Teile und Dichtungen ergeben eine „smooth“ Funktion und das Öl bleibt da, wo es hingehört

Fortsetzung auf Seite 25

Die Radioplatine aus eloxiertem Aluminium ist extrem verwindungssteif. Durch die optimierten Ausfräsungen wiegt das Bauteil nicht wesentlich mehr als ein Kohlefaserteil



Einzelteile verging die Zeit aber fast schon wie im Flug. So stand der TQ nach einer kleinen Nachtschicht problemlos Schraubens als „Rolling-Chassis“ vor mir und wartete auf den Einbau des Motors, der RC-

Komponenten und das Anpassen der Karosserie. Nach knapp einer Stunde war die Endmontage erledigt. Der erste Praxistest stand bevor.

Fahrttest

Endlich war es also soweit. Na ja, zumindest fast. Dem Baukasten liegen nämlich nur die Felgen, nicht aber Einlagen und Reifen bei.

Was auf den ersten Blick etwas

komisch erscheinen mag, macht

aber durchaus Sinn. Nicht auf

jeder Strecke funktioniert der

Reifen X mit der Einlage Y des

Herstellers Z, also lieber den

Baukasten ein paar Euro günstiger

machen und die Reifen/Einlagen

anhand der Streckeneigenschaften separat

erwerben. Ich entschied mich für die

neuen Team Losi Ifmar Pins als 1:8-Buggy-

Variante, mit denen ich schon im 1:10-

Elektro-Buggy auf der Lehmpiste des MSC

Riedenburg gute Erfahrungen gemacht habe.

Allerdings passen diese Reifen nur mit etwas

Nacharbeiten so richtig auf herkömmliche

Buggyfelgen. Mit einer gebogenen Lenx-

schere wurden die inneren Klebewülste

etwas verkürzt und die seitliche Felgenüber-

lappung – die Felgen von Losi

besitzen dafür entsprechende

Ausfräsungen – entfernt.



Ersatzteillager: Damit man nicht nach jeder verlorenen Schraube den Teppichboden durchforsten muss, liegt dem Baukasten ein ausreichendes Ersatzkleinteilesortiment bei



Das Lenkservo ist hinsichtlich eines niedrigen Schwerpunktes flach unterhalb der Radioplatine verbaut. Im Hintergrund der über eine Rändelmutter einstellbare Federservosaver

Nach letzten Justierungen an der Bremsbalance zwischen Vorder- und Hinterachse sowie den Einstellwerten der Lenkausschläge wurde der Motor mittels Startbox angeworfen und nach ein paar Augenblicken für die Aufwärmphase in die mechanikerfreundlich auf Bauchhöhe befindliche Boxengasse der Riedenburger Strecke gesetzt. Nun erstmal vorsichtig am Gashand gezogen und zunächst



Very adjustable: Auch an der Vorderachse bieten spezielle Einlegescheibchen in den Querlenkerstifthaltern und in der Schwinge vielfältige Setupmöglichkeiten



Klare Chassis-Gliederung:
Aus der Vogelperspektive erkennt man den nahezu geradlinigen Verlauf des Antriebsstrangs

gemächlich die Boxenausfahrt heruntergerollt. Erster Bremsensatz, Blinker links, ein letzter Schulterblick und schon heulte der Motor auf und der Buggy hatte Lehmboden unter sich. Zunächst galt es, sich mit den Gegebenheiten der Strecke vertraut zu machen. So wurden die ersten Runden erstmal gemächlich angegangen. Hauptsächlich, um den Testpiloten nicht zu überfordern, während das Testobjekt bei den angelegten 50 Prozent Leistung nicht großartig aus der Ruhe kam und buchstäblich wie auf Schienen lief. Mit zunehmender Eingewöhnung wurde nach ein paar Runden nun das Tempo immer weiter Richtung Vollausschlag der Vergaseröffnung forciert und der Buggy bekam die volle Leistung des O.S.-Triebwerks zu spüren.

Problemzone Kurve

Auf den schnellen, geraden Streckenabschnitten spulte der Motor den leichtgängigen Antriebsstrakt zügig auf maximale Drehzahl, und die Traktion der weichen Bereifung sowie das Baukastensetup der Aufhängung vermittelten auf der knüppelhaften und staubfreien Ideallinie sportliche Beschleunigungswerte. In den weiträumigeren Kurven war der XRAY mit entsprechendem Gaseinsatz recht sicher auf der Ideallinie zu dirigieren. Nur bei engen Kehren schob er am Kurveneingang etwas über die Vorderräder, um

am Kurvenausgang bei härterer Gangart leicht mit dem Heck wegzudriften. Am Anfang war es eher eine leichte Tendenz, nach 3 bis 4 Tankfüllungen wurde dieses Verhalten deutlicher. Als Grund entpuppte sich zunächst die aufgrund der reifenfressenden Streckenverhältnisse gut abgefahrenen Pnens. Also zurück in die Box, um mit angefahrenen GRP Bulldogs „A“ die Strecke erneut zu erkunden. Doch auch mit dieser Bereifung blieb das beschriebene Verhalten bei den engen Spitzkehren. Allerdings war das Ausbrechen des Hecks jederzeit absehbar und mit entsprechender Fahrweise ohne Probleme einzufangen, sodass ich meine Fahrweise den Gegebenheiten anpasste und mich auf die Erprobung der Sprung- und Flugeigenschaften sowie der Wirksamkeit der Federung in der Baukastenabstimmung konzentrierte.

Beides absolvierte der XRAY bestens. Ersteres war am kleinen Sprunghügel bei einigermaßen korrekter Anfahrt kein Thema und die Federung bügelte nahezu alle mittelgroben Streckenunebenheiten problemlos aus. Auch wenn man etwas ruppiger über die Curbs räuberte, war der TQ nicht aus der Ruhe zu bringen. Schlussendlich musste also nur noch das Fahrverhalten an den Spitzkehren etwas verbessert werden. Technisch gesehen bietet der Buggy hier unzählige Verstellmöglichkeiten am Fahrwerk, deren

Auch optisch macht der XRAY XB8TQ einiges her



Dichtungen

Beim Aufbau der Dämpfer die Dichtringe und -scheiben einfach mit einem passenden Steckschlüssel oder besser Rundholzstab in die Dämpfergehäuse schieben. So ergibt sich ganz einfach ein korrekter und nahezu verzugsfreier Sitz der Dichtungen.

Diffhalter

Zwar sind sämtliche Schraublöcher in den Kunststoffbauteilen bereits vorge schnitten, bei der Montage der Diffhalter auf dem Chassis erfordert das Eindrehen der Schrauben schon deutlichen Kraftaufwand. Ein kleiner Tropfen Öl oder Fett erleichtert hier die Arbeit etwas.

Probieren

Der „TQ“ hat wie alle Wettbewerbsmodelle enorm viele Einstellmöglichkeiten. Um dies auch optimal auszunutzen zu können, sollten die Möglichkeiten mal stressfrei im Training durchprobiert werden. Die Anleitung informiert dabei über die jeweiligen Auswirkungen, damit man nicht in „die falsche Richtung baut“. Generell ist es bei solchen Modellen wichtig, ab und an die Spur- und Sturzwerte zu prüfen, speziell nach längerer Fahrzeit oder Crashes, damit die Performance nicht deswegen in den Keller fällt.

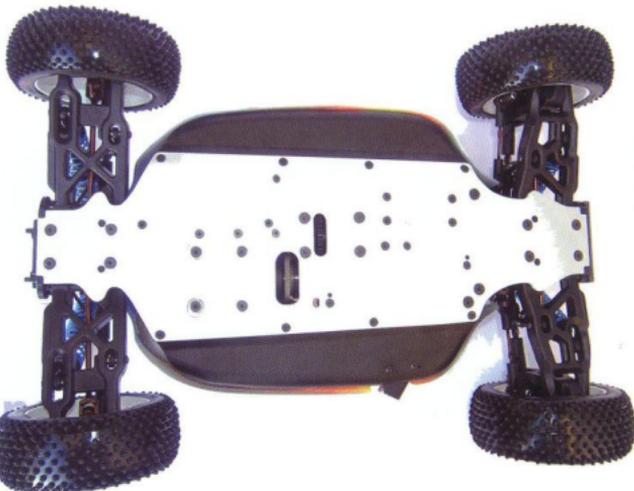
Click-Tipp
www.teamxray.com

Gleiter: Durch Senkkopfschrauben beziehungsweise ausgefräste Montagepunkte ergibt sich eine komplett glatte Chassisunterseite, mit der der XRAY bei Bedarf ohne viel Geschwindigkeitsverlust über größere Bodenebenheiten hinweg gleiten kann

Auswirkungen in der Anleitung auch genau erläutert werden. Vor Ort beließ ich es beim Austauschen des hinteren Difföls von 1.000 auf 3.000 und einer Erhöhung der Vorspur an der Hinterachse von 3 auf 3,5 Grad. Bei den weiteren Fahrten war das Heck nun beim Herausbeschleunigen aus den Kurven deutlich ruhiger.

Qualitätsprüfung

Nach 5 Liter Testfahrt hieß es dann für den XRAY XB8TQ zum Verschleißtest „rauf auf die Hebebühne“. Der TQ hinterließ auch in dieser Testkategorie einen starken Eindruck. Kaum Verschleiß, minimale Spielzunahme an den beweglichen Teilen. Einzig ein defektes Kupplungslager musste dem harten Testtag Tribut zollen. Auch wenn dieser Buggy nicht unbedingt zu den Schnäppchen gehört, zählt sich hier wohl jeder Euro in puncto Qualität und Haltbarkeit aus. Wer noch immer auf der Suche nach einem hochwertigen Buggy-Modell für die kommende Rennsaison ist, sollte den XB8TQ in die engere

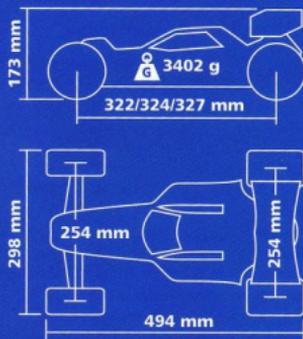


Auswahl nehmen. Präzise Verarbeitung aller Einzelteile, perfekte Passgenauigkeit, zahlreiche Einstellmöglichkeiten und gute Performance aus dem Baukasten heraus machen ihn auf der Rennpiste zu einem ebenbürtigen Gegner. Doch auch angehenden „Profis“ bietet der Buggy robuste Technik, um sich an das richtige Setup heranzutasten und so erfolgreich in den Samstagmorgens-Clubrennen bestehen zu können.



car-check

XB8TQ XRAY/SMI



Basics

- Fahrzeugklasse: Verbrenner-Offroad
- Maßstab: 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 591,- Euro
- Bezug: Fachhandel

Technik

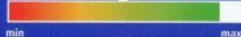
- Stabiles Aluminiumchassis
- Einstellbare Doppelquerlenker-aufhängung
- Öldruckstoßdämpfer
- Komplett kugellagert
- Kompromisslose Wettbewerbstechnik

Benötigte Teile zur Komplettierung

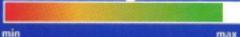
- RC-Anlage mit 2 Servos
- 3,5-ccm-Zweitakt-Motor
- Allgemeines Nitrozubehör (z.B. Sprit)
- Startbox
- Lexanfarbe



Ausstattung:



Bauanleitung:



Teile-Qualität:



Fazit:

Kurz und knapp: XRAYs bisher kompromissloseste Umsetzung eines Highend-1:8-Offroad-Wettbewerbsbuggys von Profis für „Profis“!