

rc-car racing

auto-modell-sport magazin



**Tamiya
1:10 Dark Impact**

XRAY 1:10 T2R

HPI 1:10 Sprint 2

Tamiya TT-01 Toyota



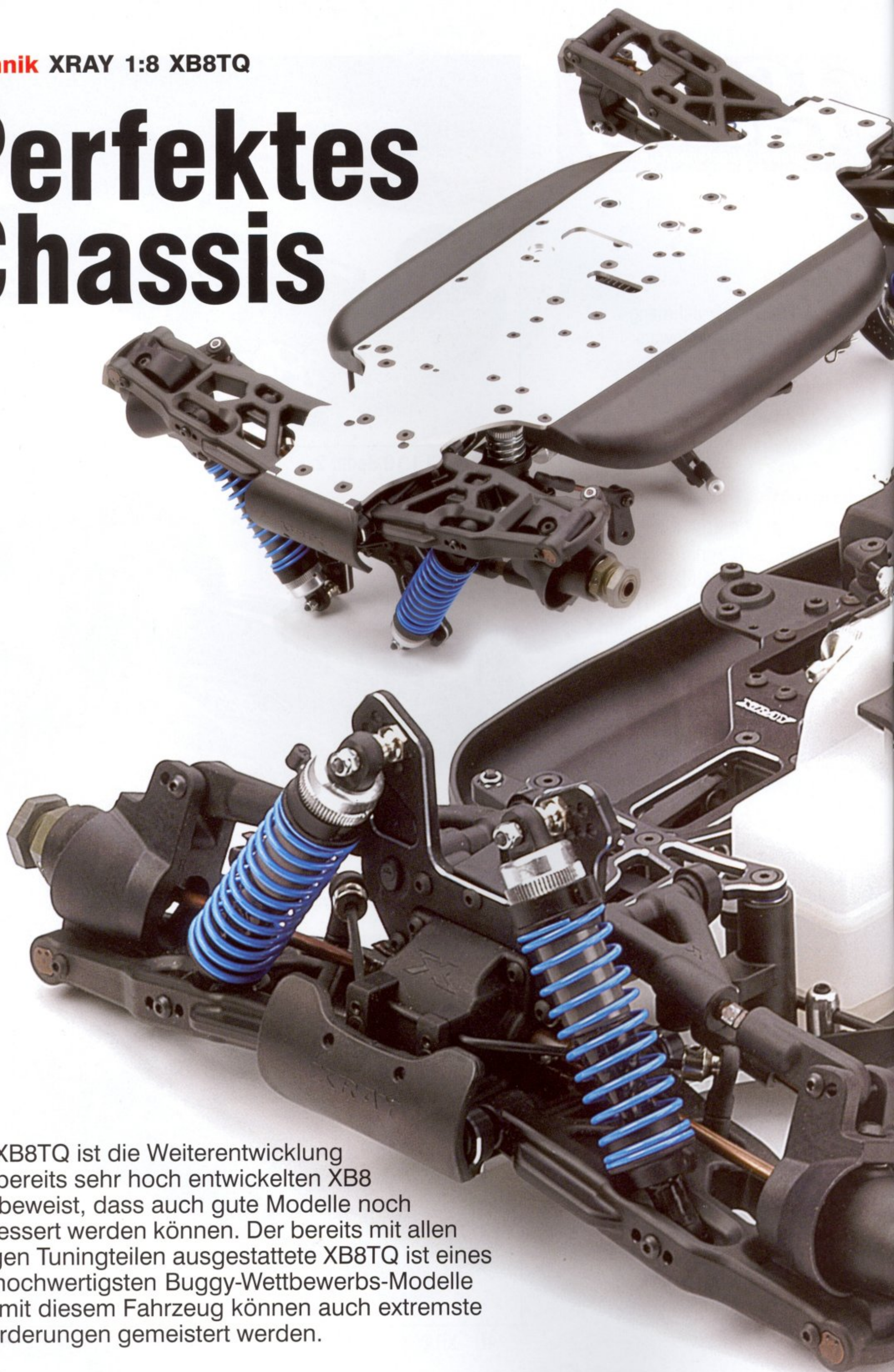
**Ansmann Racing
1:10 ARN1**



**XRAY
1:8 XB8TQ**

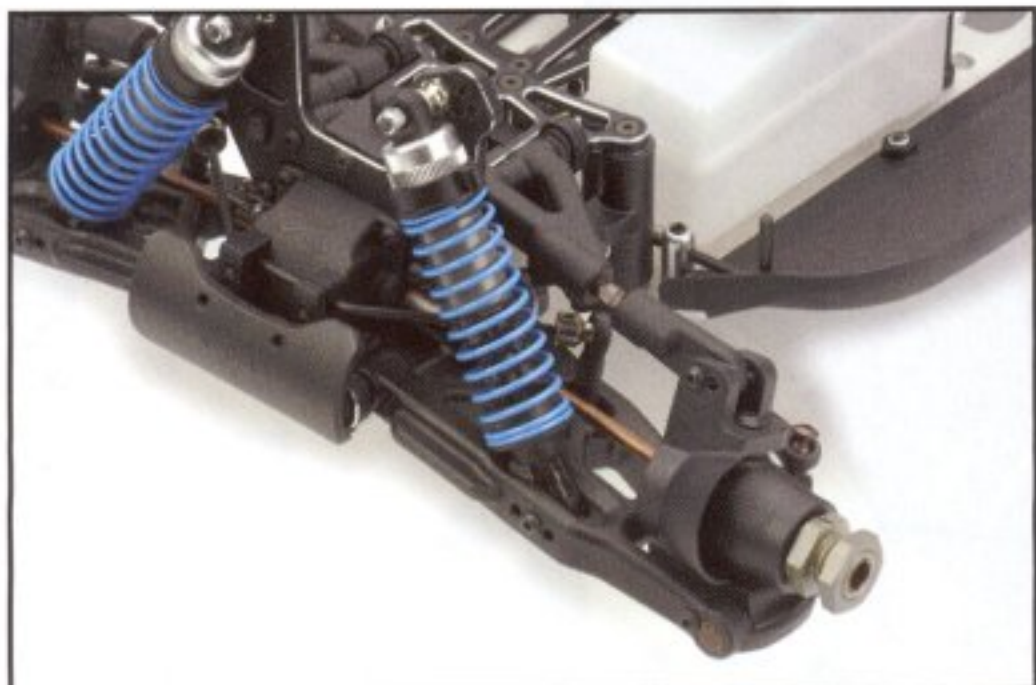
First Shot: Academy 1:10 Velox • Rennsport: LRP-HPI-Challenge
Interview: Detlef "DJ" Jösch • Vorbildliche Lackierung • Tamiya Tuningteile

Perfektes Chassis

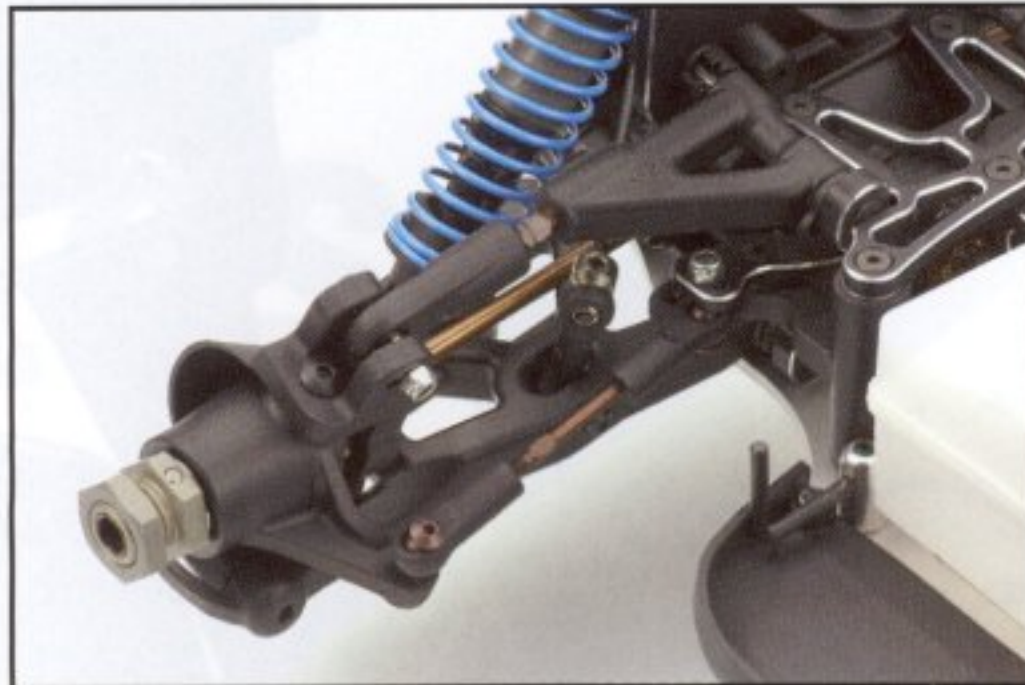


Der XB8TQ ist die Weiterentwicklung des bereits sehr hoch entwickelten XB8 und beweist, dass auch gute Modelle noch verbessert werden können. Der bereits mit allen nötigen Tuningteilen ausgestattete XB8TQ ist eines der hochwertigsten Buggy-Wettbewerbs-Modelle und mit diesem Fahrzeug können auch extremste Anforderungen gemeistert werden.

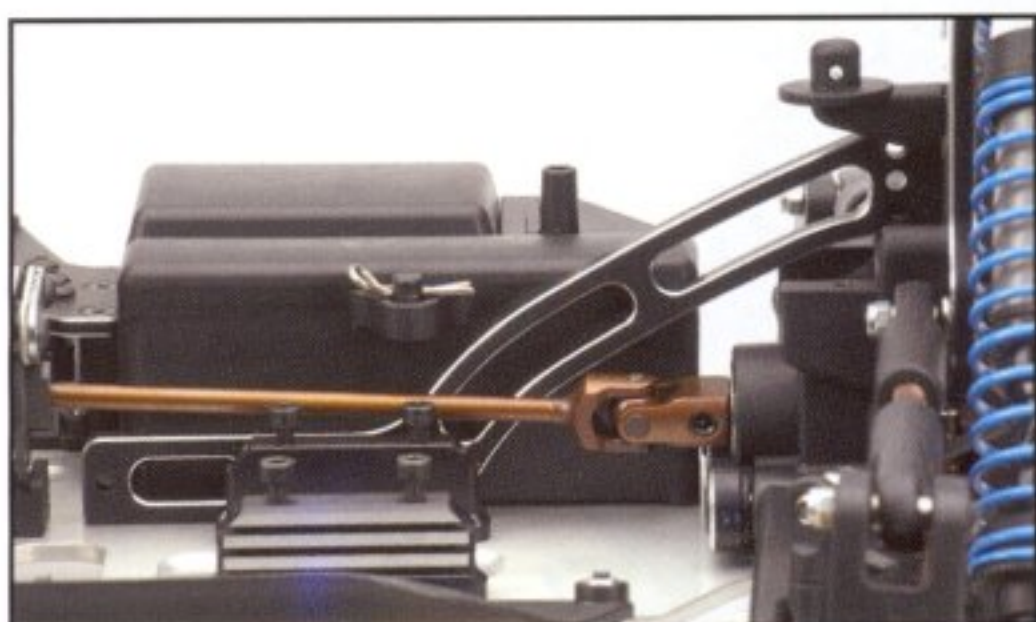




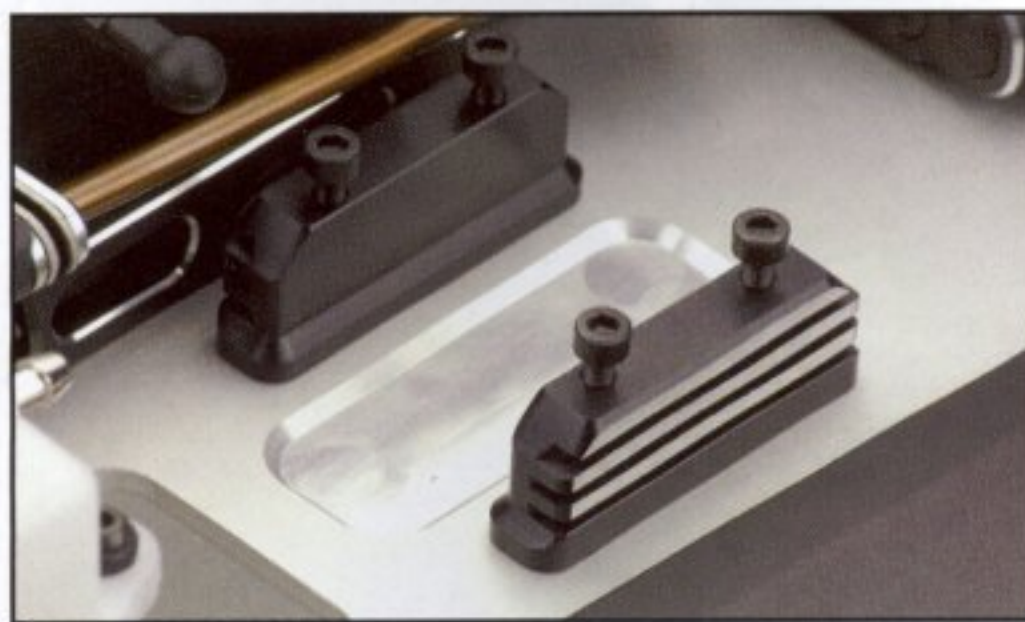
Vordere Achsträger mit Schmutzabweisern.



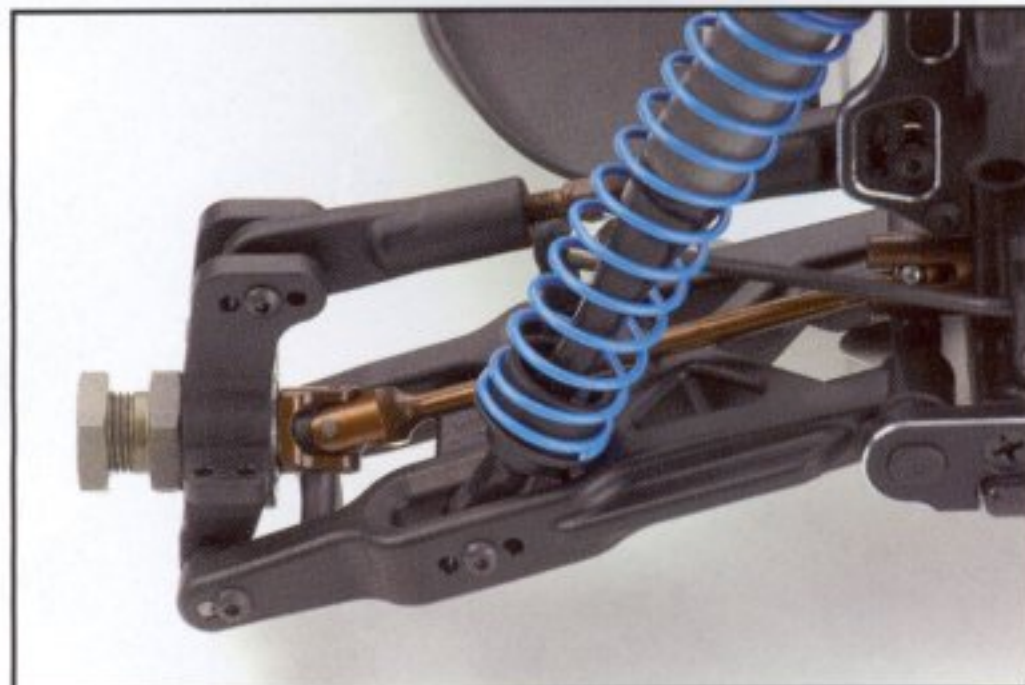
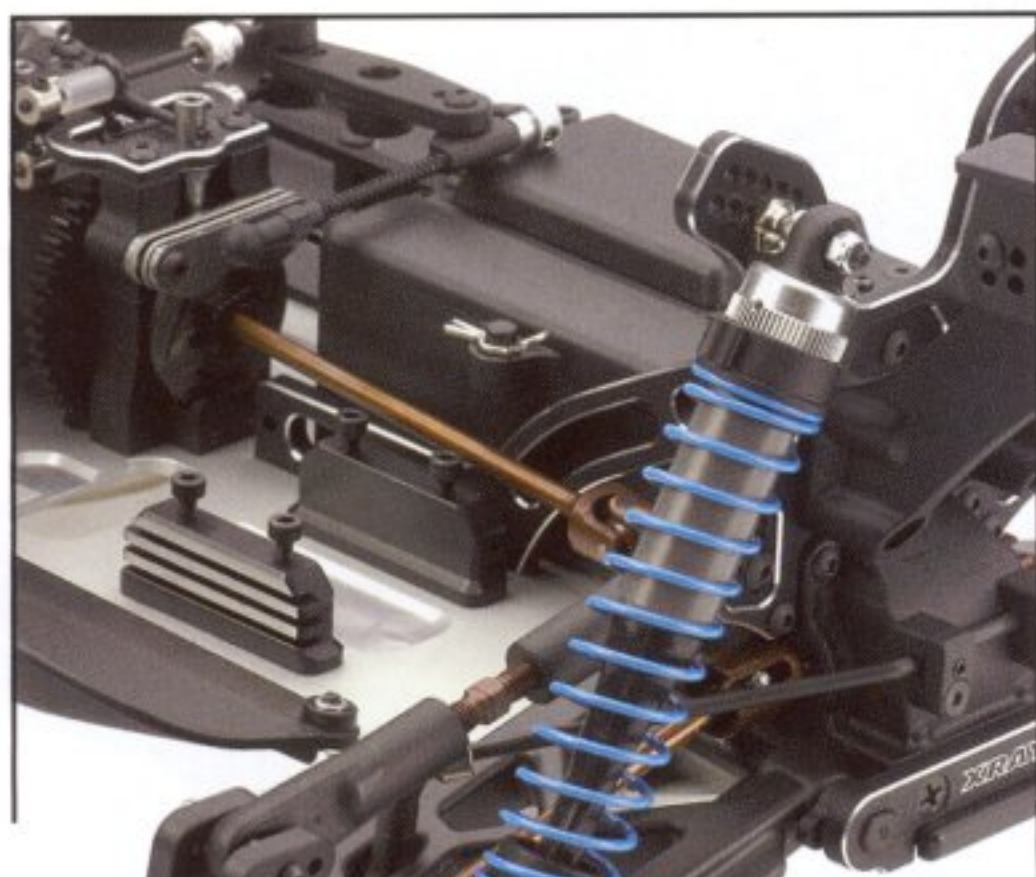
Robuste Lenkeinheit mit C-Trägern.



Erleichterte T6 Alu-Chassisstreben.



Motorträger mit optimierter Kühlfläche.



Hinterachse mit klassischer Aufhängung der Radträger.

Massive Trapezquerlenker und lange Federwege, Öldruckstoßdämpfer mit Schmutzabweiser aus Gummi, verstellbarer Bügelstabilisator hinten.

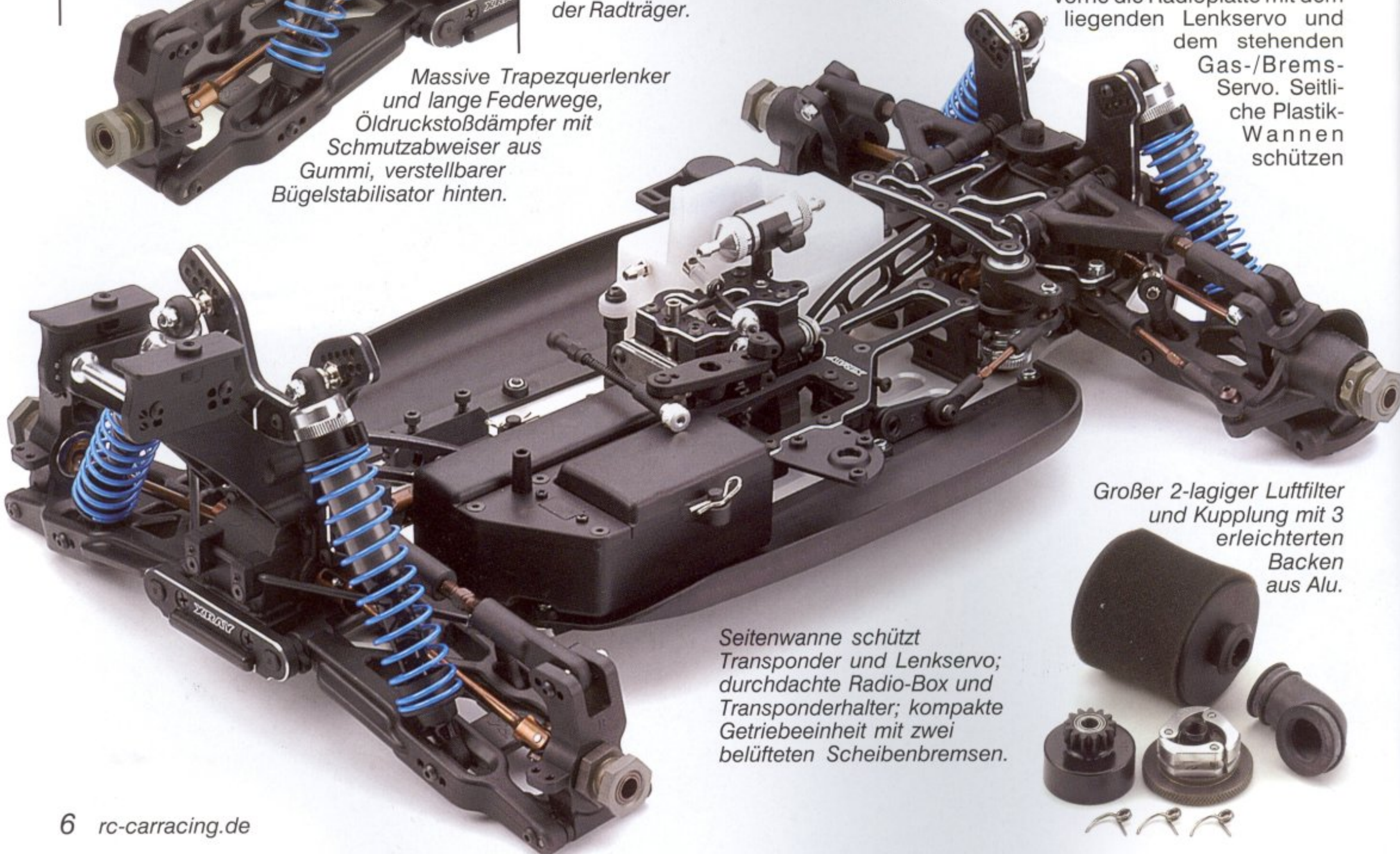
Chassis

Alle Teile werden auf eine 3 mm dicke Bodenplatte aus T6 7075 Flugzeug-Aluminium aufgebaut. Die Platte ist oben an einigen Stellen ausgefräst um Gewicht zu sparen, unten sind alle Bohrungen sauber angesenkt und für die Motor-Schrauben sind Ausfräsungen angebracht. Die Bodenplatte ist seitlich leicht abgewinkelt, das macht sie noch steifer, und vorne ist sie ebenfalls leicht abgewinkelt, das ergibt einen Kick-Up von 6 Grad.

Beide Achsen sind zur Bodenplatte mit T6 Alu Streben abgestützt. Die hohen Dämpferbrücken aus 4 mm T6 sind auf den Differentialgehäusen montiert und bieten zahlreiche Befestigungsmöglichkeiten für die großvolumigen Öldruckdämpfer mit langen Federwegen. Der Vorderbau mit Lenkeinheit ist ebenso wie die Abdeckung des Mitteldifferentials aus T6 hergestellt, zusammen mit der T6 Radioplate steifen diese Komponenten das Chassis weiter aus. Der Flügel ist an der Dämpferbrücke an stabilen Doppel-Trägern aus Kunststoff verstellbar montiert.

Die Anordnung auf der Bodenplatte ist klassisch, XRAY hat dabei jedoch peinlich auf optimale Gewichtsverteilung geachtet: Mitteldifferential mit Bremsen und Hauptzahnrad in der Mitte, links hinten der Motor, rechts hinten die RC-Box, links vorne der Tank und rechts vorne die Radioplate mit dem

liegenden Lenkservo und dem stehenden Gas-/Brems-Servo. Seitliche Plastik-Wannen schützen



Großer 2-lagiger Luftfilter und Kupplung mit 3 erleichterten Backen aus Alu.

Seitenwanne schützt Transponder und Lenkservo; durchdachte Radio-Box und Transponderhalter; kompakte Getriebeeinheit mit zwei belüfteten Scheibenbremsen.

vor Schmutz und Steinen und schließen mit der Karosse ab.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung an beiden Achsen, aufgebaut auf massiven, langen Trapez-Querlenkern mit Bügel-Stabilisatoren. Die hinteren Achsböcke sind oben an Schubstangen-Querlenkern aufgehängt, die vorderen Achsträger an Dreiecks-Lenkern, beide mit Links-/Rechts-Gewindestangen zum einfachen Einstellen des Radsturzes. Die vorderen Achsschenkel sind drehbar in C-Hub Trägern gelagert.

Die Lenkhebel sind mit Alu-Gewindebüchsen und die C-Hubs mit Büchsen aus Hudy-Stahl ausgerüstet. Die untere Drehachse des C-Hubs ist exzentrisch gelagert, durch verschiedene Exzenter aus Stahl bzw. Umdrehen kann der Nachlauf bis zu 4° verstellt werden. Die Spur kann an der Vorderachse über die Links-/Rechts-Gewinde der Spurstangen und an der Hinterachse über Einsätze für die Drehachsen im hinteren Querlenkerhalter eingestellt werden.



Zahlreiche Aufhängungspunkte für Dämpfer und Schubstangen.



Der stabile und mehrfach verstellbare Heckflügel-Träger.

Lieferumfang

- Hudy Katalog und diverse XRAY Prospekte
- Anleitung zum Registrieren in den XRAY Foren
- Anleitung zum Lackieren der Karosse
- Echtheits-Zertifikat mit Seriennummer
- Ersatzteilliste mit Explosionszeichnung
- 2 Set-Up Blätter
- Bauanleitung XB8 + Ergänzung XB8TQ
- Buggy-Karosse und Dekorbogen
- 4 Felgen
- Bodenplatte und 2 Seitenwannen
- Heck-Flügel und Tank
- Antennenröhrchen
- 2 Fläschchen mit Öl 1000 und 7000 W
- 19 Folienbeutel mit Bauteilen und Werkzeug

Wesentliche Unterschiede zum XB8

- Neue Fahrwerks-Geometrie
- Mehr Anti-Squat und Kick-Up Positionen
- Größerer Nachlaufwinkel
- Mehr Bodenfreiheit
- Längere Querlenker
- Frontabdeckung, Radioplatte und Getriebeplatte aus T6 Alu
- Chassisstreben aus T6 Alu
- Höhere Dämpferbrücke hinten
- Neue Kugelhöcker mit Sicherung
- Verstärkte Gewindestangen
- Verbesserte Schwungscheibe, Glocke und Hauptzahnrad
- 1,71 Gramm leichte Alu-Kupplungsbacken

Anti-Dive und Anti-Squad können ebenfalls über Kunststoff-Einsätze an den Querlenkerhaltern bzw. vorne auch in der Dämpferbrücke verstellt werden. Alle Achsträger und die hintere Dämpferbrücke bieten verschiedene Aufhängungs-Positionen für die oberen Querlenker. Für die Stoßdämpfer sind in den Querlenkern verschiedene Montagemöglichkeiten und an den Brücken zahlreiche Befestigungspunkte vorhanden.

Lenkung

Die Lenkung erfolgt über eine Lenkplatte aus T6 Alu, verschraubt auf zwei Lenkhebel, die kugellagert auf den Drehachsen sitzen. Einer der Hebel ist als Servosaver mit verstellbarer Druckfeder aufgebaut. Die Spurstangen und auch die Servo-Anlenkung ist mit Hudy-Federstahl Gewindestangen mit Links-/Rechts-Gewinden ausgestattet, hier kommen auch die neuen Pivot-Kugeln mit Sicherung zum Einsatz. Die Lenkplatte bietet 3 verschiedene Ackermann-Einstellungen. Die Lenkung ist spielfrei und sehr leichtgängig.

Antrieb und Bremse

Der XB8TQ verfügt über ein klassisches Allrad-Antriebskonzept über 3 Differentiale, ausgestattet mit 4 Kegel- und 2 Tellerrädern sowie Kardanwellen. Alle Wellen sind als Gelenkwellen aus Hudy Federstahl hergestellt und zum Schutz braun hart eloxiert, nur die Köpfe zum Mitteldifferential sind als Kugel mit Stift (Knochen) ausgeführt.

Der Kraftschluss erfolgt über eine 3-Backen Kupplung auf die Stahlglocke, wobei die 1,71 Gramm Alu-Backen ein hohes Drehmoment ermöglichen. Das 13 Zähne Stahlritzel treibt das 46 Zähne Hauptzahnrad am Mitteldifferential an, auf dessen Ausgängen die geschlitzten Stahlbremsscheiben sitzen. Gebremst werden die Scheiben mit Ferodo belegten

Bremsbacken, beide Scheibenbremsen können getrennt angesteuert werden.

Die Lagerböcke für das Mitteldifferential sind geteilt, nach dem Lösen von nur vier Schrauben kann das Getriebe herausgenommen werden. Auf den 8 mm Radachsen sind die 17 mm Alu-Sechskant-Mitnehmer mit einem Stahlstift arretiert und mit einer Wurmschraube in der Achse gesichert. Die Räder werden mit 17 mm Radmuttern angeschraubt.

Anlenkungen der Servos

Alle Anlenkungen sind professionell gelöst, die Gestänge sind aus Stahl. Die stabilen Servo-Hörner liegen dem Baukasten in drei Ausführungen bei, für Futaba, Hitec und Kopropo, von den Haltern für das Lenkservo sind eine schmale und eine breite Version enthalten.

Bauvorbereitung und Aufbau

Die Bauanleitung ist mehrfarbig und einfach vorbildlich, sie ist logisch aufgebaut, sehr gut bebildert und zu den wichtigen Bauabschnitten gibt es ausführliche Beschreibungen, aber leider nur in Englisch. Neben allgemeinen Hinweisen sind auf den ersten Seiten auch Infos über Treibstoff, Glühzünd-Motoren, Elektrik und Aufbau-Tipps zu finden.

Auf Seite 4 sind alle Werkzeuge die zum Bau benötigt werden und benötigtes Zubehör beschrieben. Da es sich um das Manual zum XB8 handelt, sind die Angaben nicht aktuell, so fehlen z.B. der Empfänger-Akku und das Hudy-Handwerkzeug-Set. Auf Seite 5 ist eine Problem-Liste mit Lösungsvorschlägen abgedruckt und die Seiten 36 bis 43 liefern umfangreiche Information zum Thema Set-Up.

Zum Aufbau wird zur XB8-Anleitung auch die ergänzende Anleitung des XB8TQ benötigt, beides lege ich mir bereit.

Den Karton leere ich erst mal komplett aus und sortiere die Folienbeutel nach den Num-

mern auf den Aufklebern wieder in den Karton, alle anderen Teile lege ich in den Deko-Dekel. Der Beutel mit dem Werkzeug wird zuerst geöffnet und der Beutel mit den optionalen Kunststoff-Chassis-Streben kommt in den Deckel zu den anderen, später benötigten Teilen.

Front- Heck- und Mitteldifferential (Bag 1.1-1.3)

Hier ist zu beachten, dass O-Ringe für die Kegelräder in keinem der Differentiale verbaut werden sollen, sie sind aber auch nicht enthalten. Die O-Ringe in den Tüten sind für die Aufnahmen vorgesehen und müssen eingebaut werden. Die Schrauben werden vorsichtig eingedreht um die Gewinde im Kunststoffgehäuse nicht zu beschädigen und über Kreuz angezogen. Wichtig ist auch auf guten Sitz der Dichtung zu achten.

Hinterer und vorderer Antrieb (Bag 2.1-2.2)

Die Wurmschrauben der Antriebswellen haben eine große flache Auflagefläche, trotzdem gebe ich etwas mittelfesten Schraubensicherungslack auf das Gewinde. Die Kugellager sind gefettet und brauchen nicht geölt zu werden.

Hintere und vordere Aufhängung (Bag 3-6.1)

Auch hier bekommen die Wurmschrauben an den Wellen und den Kugelhöckern des Stabilisators etwas Sicherungslack. Die Pins der Kardanköpfe werden mit etwas Silikonfett versehen bevor sie in die Aufnahmen der Differentiale geschoben werden. An der Hinterachse sollen laut Anleitung 2 mm Abstandsklammern auf die Drehachse der unteren Querlenker gesteckt werden, ich habe 3 mm verwendet weil die Querlenker sonst zuviel Spiel hätten. Alle Querlenker sind schön leichtgängig auf den Achsen, ganz ohne Nacharbeit.

Montage der Achsen auf der Bodenplatte (Bag 6.2)

Vor der Montage verteile ich auf den Tellerrädern der Differentialle etwas Hochleistungsfett. Die Angaben für die Wurm-schraube des Downstops an der Vorderachse können nicht stimmen, nach dem Einbau der Achse liegen die Querlenker auf der Bodenplatte auf. Ich drehe die Gewindestifte soweit hinein, bis der Querlenker nicht mehr auf der Platte aufliegt. Die Senkkopfschrauben der Chassisstrebe werden wieder mit Schraubenlack gesichert.

Lenkung (Bag 7)

Alle Senkkopfschrauben werden mit Sicherungslack in die Alu-Gewinde eingedreht.

Mitteldifferential und Bremse (Bag 8)

Nicht vergessen die Bremsbeläge an den Bremsbacken anzukleben.

Tank, Wannen, Motor und Resorrohr (Bag 9)

Für den Schutz des Auslasses am Resorrohr, müssen an der linken Wanne noch zwei 3 mm Löcher an passender Stelle gebohrt werden.

Radioplatte und Servo-Lenkgestänge (Bag 10)

Hier fällt der Perfektionismus sofort auf: die Aussparung für einen Schiebeschalter an der RC-Box kann mit einem Blind-Stopfen verschlossen werden, die Splinte für die Deckel sind schon abgebogen, die RC-Box ist unterteilt für Empfänger und Akku und hat zwei Abdeckungen und die Kabel können einfach eingelegt werden, wenn die Strebe entfernt wird. Es sind Servohörner für Futaba, Kopropo und Hitec dabei. Für das Lenkservo sind schmale und breite Halter dabei.

Stoßdämpfer, Aufbau und Montage (Bag 11.1-11.2)

Um die Dichtungen am Dämpferboden einzubauen, sucht man sich am besten ein Hilfsmittel mit etwa dem Innendurchmesser des Dämpferbodens, ich verwende einen Multi-Schlüssel der vielen Modellen beiliegt. Die Distanzscheiben und die Kolbenteller aus Plastik müssen sorgfältig entgratet werden bevor sie eingebaut werden können.

In der Anleitung ist kein Hinweis, wie lang die Kolben sein sollen, ich drehe die Kugelpfannen deshalb bis zum Ende des Gewindes auf die Kolbenstangen, zwischen Dämpfergehäuse und Kugelpfanne sollten dann noch 28,5 mm bei den vorderen und 38,5 mm bei den hinteren Dämpfern, Abstand sein.

Die Kugeln können einfach mit

einer kleinen, verstellbaren Rohrzange in die Kugelpfannen gepresst werden, die Kugeln von der Seite mit dem glänzenden Rand einsetzen, auf dieser Seite ist die Öffnung etwas größer. Die oberen Dämpferkappen werden aus dem Alu-Schraubring, den Kunststoffdeckeln und der Gummimembran zusammengebaut. Die Membran lässt sich mit einer stumpfen Pinzette gut platzieren. Mit den fertigen Kappen kann das befüllte Dämpfergehäuse verschlossen werden ohne viel Öl zu verkleckern, am besten den Dämpfer mit einem Papiertuch festhalten, das überquellende Öl wird dabei gleich aufgesaugt.

Bei den hinteren Dämpfern sind die Gehäuse innen unterschiedlich lang ausgefräst, die Differenz ist 2 mm, ein klarer Fall für eine Beanstandung bei XRAY. Der Dämpfer ist unbrauchbar, der Kolben läuft nicht sauber, auch der zweite Dämpfer läuft nicht einwandfrei. Ärgerlich, aber bestimmt kein Problem, der Satz Dämpfer im Beutel 11.2 wird vom Fachhändler sicher anstandslos getauscht.

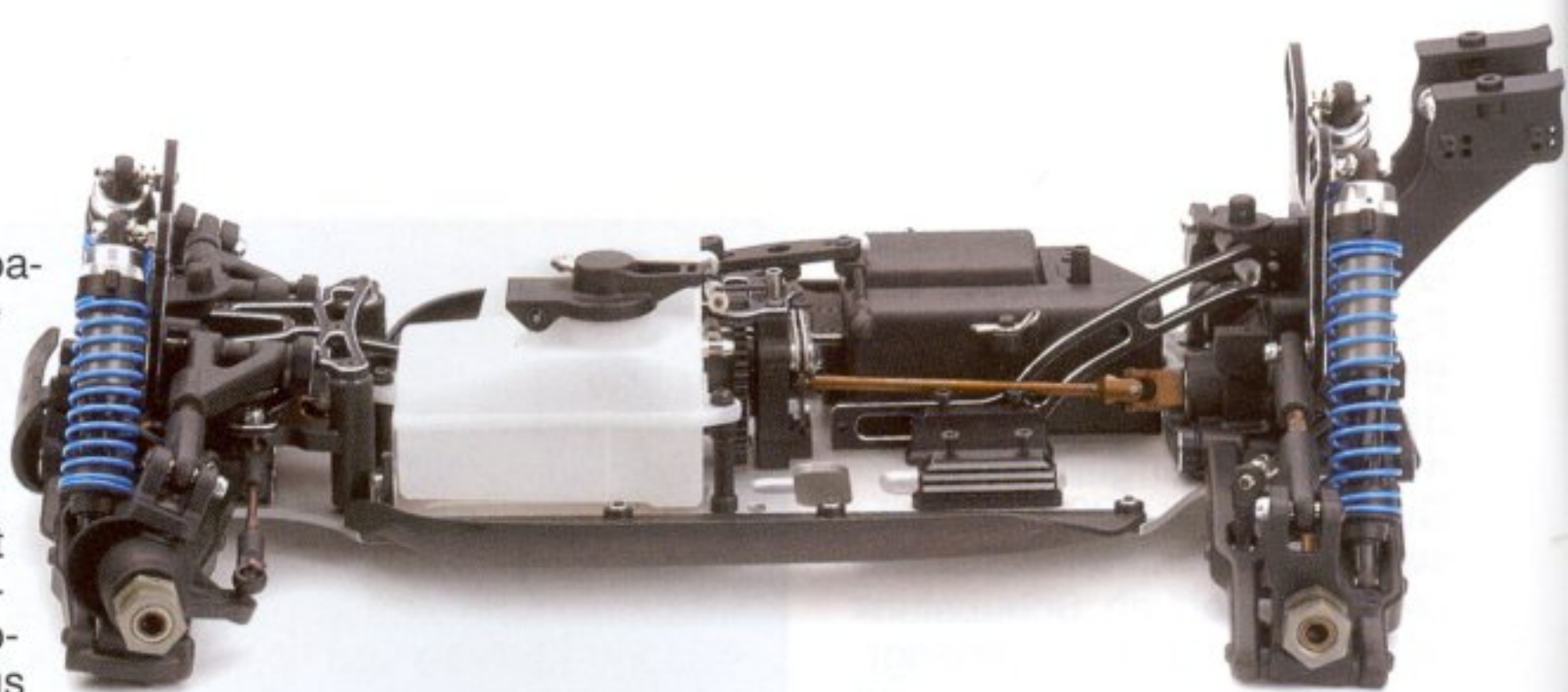
Die Länge der Dämpfer muss paarweise immer genau gleich sein.

Fazit

Die gute Bauanleitung und die optimale Passgenauigkeit der Teile ermöglichen es auch einem handwerklich geschickten Anfänger mit technischem Verständnis diesen hochkarätigen Wettbewerbs-Buggy aufzubauen. Auch zum Set-Up ist die Anleitung so gut, dass auch ein Anfänger ein gut fahrbares Modell herstellen würde. Mit den im Baukasten enthaltenen Chassisstreben aus Kunststoff lässt sich der XB8TQ noch etwas gutmütiger machen, durch das weniger steife Chassis ist das Fahrzeug damit nicht mehr so direkt und verzeiht auch mal kleine Fahrfehler.

Sowohl der Bausatz als auch das fertige Modell erfüllen die höchsten Ansprüche was Qualität und Ausstattung betreffen. Schon der Aufbau macht richtig Freude, und nur selten muss man kurz zur Feile greifen um einen kleinen Grat zu entfernen.

Als Minus kann ich nur die fehlende deutsche Anleitung und den hohen EVP von ca. 590,- Euro anführen, schade dass deshalb nur relativ Wenige in den Genuss eines solchen Modells kommen werden. *MrEd*



rc-car racing Querschnitt

auto-modell-sport magazin

XRAY 1:8 XB8QT

Maßstab:	1:8
Klasse:	Off-Road Verbrenner 4WD
Länge:	482 mm
Breite:	308 mm
Höhe:	180 mm
Radstand:	321-327 mm
Treibstofftank mit Filter:	120 ccm
Gewicht:	3.350 Gramm

Allgemein

- XRAY XB8 Karosserie
- Felgen XRAY Starburst
- EVP 590,- Euro

Chassisteile aus T6 7075 Aluminium

- 3 mm Bodenplatte
- 3 mm Radioplatte und Abdeckung Mittel-Differential
- 4 mm Dämpferbrücken und Lenkabdeckung
- 5 mm Chassisstreben und Querlenkerhalter hinten, unten
- 7 mm Querlenkerhalter vorne, unten
- 8 mm Querlenkerhalter vorne, oben

Antrieb

- 4WD-Kardantrieb
- 3 Kegelraddifferenziale mit Öl befüllt
- Alle Kardan-Teile als Gelenkwellen aus Hudy-Federstahl
- einstellbare Bremse mit 2 Stahl-Bremsscheiben und Ferodo Bremsbelägen
- Stahl-Hauptzahnrad 46 Zähne
- Stahl-Glocke mit Ritzel 13 Zähne
- Kupplung mit 3 Alu-Backen
- Dicht-Kugellager kpl. Antrieb

Fahrwerk

- Einzelradaufhängung vorne und hinten
- Stabilisatoren vorne und hinten
- Öldruckdämpfer mit Alu-Gehäuse
- Spur vorne stufenlos einstellbar
- Vorspur hinten von 2-4 Grad einstellbar
- Sturz vorne und hinten stufenlos einstellbar
- Kickup (Anti-Dive) einstellbar von 4-8 Grad
- Nachlauf einstellbar von 17-25 Grad
- Anti-Squad einstellbar von 2-4 Grad
- Rollzentrum hinten verstellbar
- Lenkung kugelgelagert
- 17 mm Alu-Radmitnehmer

Plus

- + sehr gute Qualität und Verarbeitung
- + optimale Passgenauigkeit
- + jeder Beutel enthält eine Baugruppe
- + die Ausstattung lässt keine Wünsche offen
- + Radmutter-Schlüssel und Spezialschlüssel enthalten
- + sehr gute Fahreigenschaften

Minus

- hoher Anschaffungspreis
- alle Anleitungen nur in englischer Sprache