

GEWINN!
KYOSHO URC-STARTER-SET

RADIO CONTROL CAR

www.rcracer.com / März 07



RACER

Deutschland €4,20 / Österreich €4,85 / Schweiz sfr8,40 / Benelux €4,95 /
Italien / Spanien €5,65 / Griechenland €6,50

**EINFACH
SCHNELLER**
Ansmann Racing
Smacker

**DIE DRAKE-
DEMONSTRATION**
Neo Invitational Race
in England



Team Losi Muggy

**MANCHE
MÖGEN'S HEISS!**

GEWUSST WIE!

Routine-Wintercheck für alle Nitro-Motoren



Wenn man sich mit gestandenen Rennfahrern über "Einsteiger-RC-Cars" unterhält, dann haben sie oftmals nur ein müdes Lächeln für derartige Cars parat. "Minderwertig" und "abgespeckt", sind die Attribute, die vielen dazu einfallen. Seit der Erfindung der Raycer-Baureihe von Xray jedoch, mussten auch die "Weisen" des RC-Car-Sports umdenken, denn das, was Jury Hudy den "Einsteigern" mit den R-Modellen seiner erfolgreichsten Fahrzeuge an die Hand gibt, ist schier unglaublich.

Es ist nun schon einige Jahre her, als Xray eine günstigere

"Club-Racing"-Variante des T1-Tourenwagens vorstellte. Auch wenn die Slowaken zwischenzeitlich diverse andere Cars – auch in komplett anderen Klassen – vorgestellt haben: die Tourenwagen-Szene schient es ihnen nach wie vor angetan zu haben, denn die T-Baureihe wird kontinuierlich verbessert und ausgebaut. Die letzte tiefgreifende Änderung war der Wechsel vom T1 zum T2, der im T2'007 seinen augenblicklichen Höhepunkt findet.

Der "Ur-Raycer" wurde Anfang 2003 vorgestellt, stellte die "Kunststoff-Version" des damaligen T1 dar und war in einigen Bereichen

sogar gegenüber seinem teureren Bruder im Vorteil! So nutzte er eine C-Hub-Aufhängung mit kürzeren Querlenkern, und durch das etwas flexiblere Kunststoffchassis verbesserte sich zudem das Gefühl für das Fahrzeug auf rutschigen Untergründen.

Der T2R folgt der Idee, die teuren Kohlefaserenteile gegen günstigere Materialien auszutauschen, allerdings liegt die Besonderheit des T2R darin, dass kein Verbundkunststoff-Chassis, sondern Glasfaserplatten Verwendung finden. Die einzige weitere Änderung zum teureren Kollegen sind die neuen Differentialausgänge, die nun aus hochwertigem Kunststoff und nicht

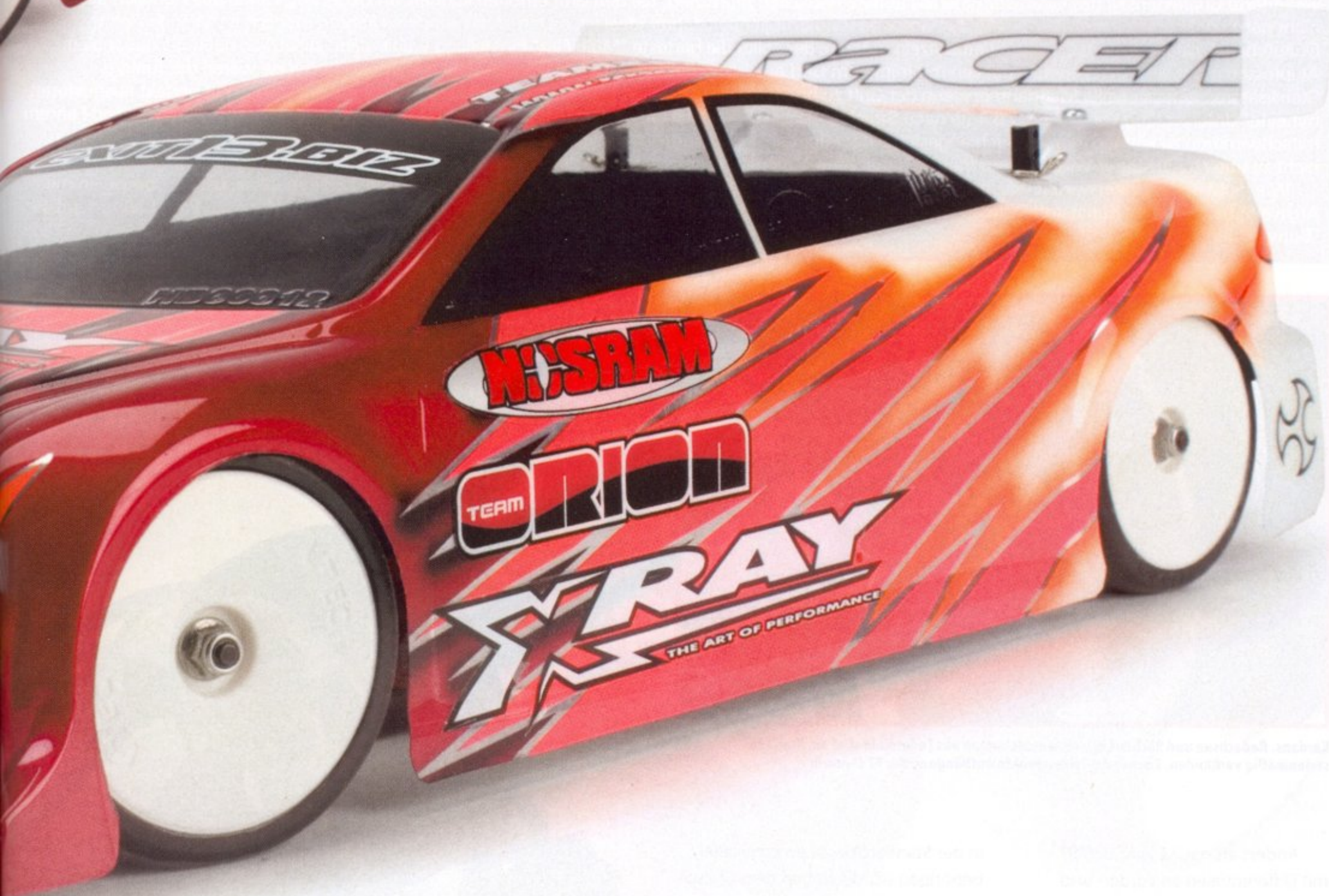
– wie beim Hightech-Chassis – aus Aluminium bestehen.

SERIENMÄSSIGE LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Der T2 ist eine sehr umfangreich einstellbare Plattform und viele der möglichen Set-up-Änderungen erfordern keinerlei zusätzlich gekaufte Teile. Zudem dürfte allerspätestens seit der Glattbahn-Weltmeisterschaft 2006 in Italien, auf der Paul LeMieux einen Podestrang einfuhr, die Leistungsfähigkeit der T2-Plattform bekannt sein. Zudem lässt er sich auch hervorragend mit Moosgummireifen auf Teppich fahren, wie bei den

Viel Auto für wenig Geld

Mit dem Xray T2R hat Juray Hudy es einmal mehr geschafft, die Fachwelt in Staunen zu versetzen. Lesen Sie, warum



diversen Hallenrennen in den USA immer wieder bewiesen wird.

TOLLE AUSSTATTUNG, SCHNELLER BAU

Oftmals wird vom "Bau" eines Fahrzeuges geschrieben. Beim Xray beschränkt sich dieser Akt eigentlich eher auf das "Zusammensetzen". Will heißen: die Xray-Qualität der Bauteile ist herausragend, alles sitzt, kaum etwas muss nachgearbeitet werden und die bekannt gute Bauanleitung lässt einen zu keinem Zeitpunkt im Stich.

Der erste Bauschritt gilt den Differentials. Im T2 lagen diese schon vormontiert bei, aber der "Selbstbau"

spart im Fall des T2R bares Geld und ist somit allemal zu verschmerzen. Zudem kann es nie schaden zu wissen, wie Dinge funktionieren und gerade wenn es um die Differentials geht, können wir diese These unterstreichen. Im Vergleich zu den Aluminiumausführungen haben die Kunststoffteile ein geringfügig anderes Design, überzeugen aber ebenfalls durch seidenweichen Lauf und zudem haben sie den entscheidenden Vorteil, dass sie im Vergleich zu den Alu-Diffs nochmal ein gutes Stück leichter sind. Gerade in den Standard-Klassen kann sich das durch eine bessere Beschleunigung bemerkbar machen.



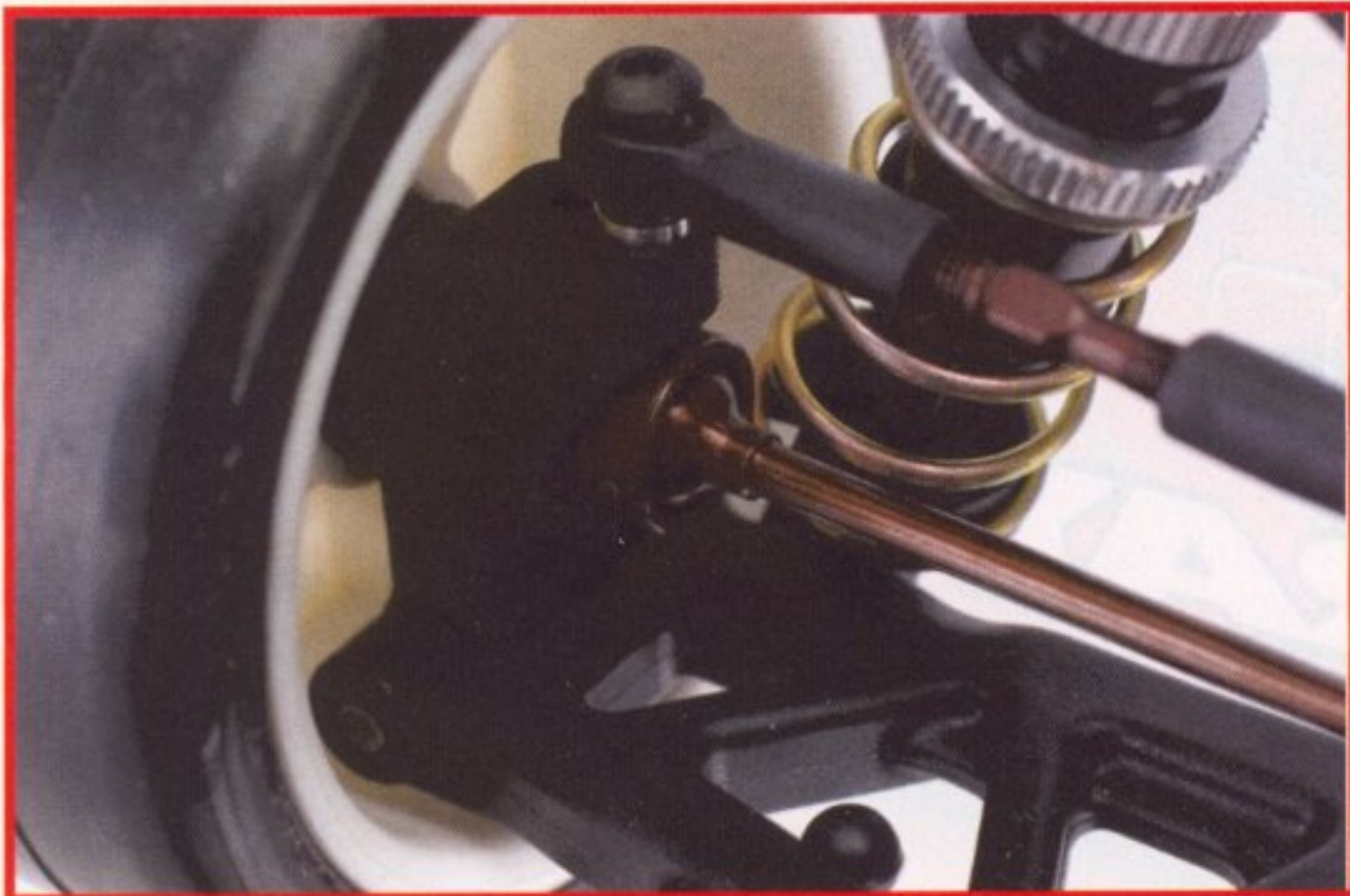
Sieht von unten wie ein T2 aus – nur die fehlende Kohlefasertextur im Chassis weist auf die günstigere R-Variante hin

IM TEST

Angesichts der Tatsache, dass der T2R ein "Club-Racer" ist, also auf kleinen Vereinsrennen ebenso wie bei Markenpokalen und natürlich auch bei SM-Läufen eingesetzt werden kann, haben wir uns nicht für eine bestimmte Ausrichtung der eingesetzten elektronischen Komponenten entschieden, sondern eine aus unserer Sicht sinnvolle Trainingsvariante zusammen gestellt. Dabei kam es uns weniger auf topaktuelle Komponenten als vielmehr auf eine optimale Allround-Leistung an. Aus diesem Grund wählten wir – der Wartungsarmut wegen – einen Nosram-Brushlessantrieb, bestehend aus dem Nosram Matrix Evolution Brushless-Regler und einem "zahmen" 1-Star-Motor, der zwar immer noch deutlich mehr Leistung als ein 17-Turn-Standardmotor hat, aber eben auch nicht so brutal an Fahrzeug und Akku "reißt", wie ein 4,5 Turn-BL, wie er nun oftmals eingesetzt wird. Zudem herrscht aus unserer Sicht noch immer etwas Unklarheit bezüglich des neuen Fünf-Zellen-Reglement von EFRA und DMC, weshalb wir keine "halbgare" Antriebsvariante vorstellen möchte. Auch ein so innovatives Magazin wie RACER braucht seine Zeit, um sich auf neue Herausforderungen einstellen und ein wenig testen zu können.

Wie dem auch sein. Sechs Team-Orion-Zellen, ein 1-Star-Motor und vier Nosram VTEC 27R-Reifen erschienen uns ideal für ein "schnelles" Hallentraining und wir können vorweg nehmen, dass unsere Erwartungen nicht enttäuscht wurden. Auf der Teppichstrecke schien es, als könne das Chassis etwas mehr Griff erzeugen als die Kohlefaser-Variante, was in erste Linie damit zusammenhängt, dass die Verwindung des Chassis und die veränderte Charakteristik des Glasfasermaterials andere Radlasten produziert, die den Griff erhöhen können. Im Gegenzug wirkte das Handling allerdings nicht ganz so "knackig", was aber gerade für Einsteiger und Gelegenheitsfahrer ideal ist, da ein etwas runderes Fahren möglich ist. Wer das letzte Quäntchen Agilität aus dem Chassis herauskitzeln möchte, der sollte die härteste "Multi Flex"-Einstellung wählen und zusätzlich noch die optionalen Alupfosten montieren. Auf Teppichstrecken mit mittlerem Griff erscheint die Baukastenabstimmung optimal, möglicherweise wären die Tuning-Stabilisatoren eine sinnvolle Maßnahme, wenn der Griff zu hoch erscheinen sollte. Motorentechnisch zeigte sich unser Xray absolut perfekt ausgestattet, mit einer Untersetzung von 6,7 bis 7,5:1 (je nach Strecke, Akku und Fahrstil) hat man stets genug Speed, um auch in einer Meute von Modified-Fahrern mitschwimmen zu können (gerade auch angesichts der Fünf-Zellen-Regelung) und zudem lange Fahrzeiten – vor allem im Training aus unserer Sicht in nicht zu unterschätzender Vorteil, wenn man sich mal zehn Minuten und mehr nur mit dem Fahren beschäftigen kann.

Wie nicht anders zu erwarten war, haben wir während unseres Tests nicht ein einziges Problem mit unserem T2R gehabt, selbst die von vielen mit Argwohn betrachteten Kunststoff-Differentialausgänge haben dank präziser Fertigung perfekt gehalten – und das, obwohl der Nosram 1-Star ordentlich "Bumms" hat!



Kardans, Radachsen und Rechts/Links-Gewindestangen aus Federstahl sind am Xray T2R serienmäßig vorhanden. Ebenso die rennerprobte Aufhängung der T2-Baureihe

Anders als der T2 wird der "R" mit Differentials an Vorder- und Hinterachse ausgeliefert, das Xray Multi-Diff müsste separat dazugekauft werden, wollte man es einsetzen. Das macht aber nichts, denn gerade auf einigen Indoor-Strecken kann ein vorderes Differential sogar einen Vorteil bedeuten.

Die Diffs sind in den selben Aluminium-Bulkheads gelagert, die auch am T2 zu finden sind, allerdings bekommen sie – wie schon beschrieben – ihren Platz auf und zwischen Glasfaserplatten. Glasfaser ist deutlich flexibler als Kohlefaser, was dem T2R eine etwas andere Charakteristik, aber auch mehr Verzeihlichkeit bei der Abstimmung gibt. Auch wiegt es etwas mehr, was aber im Falle des "R" sprichwörtlich nicht so sehr ins Gewicht fällt, da er zum Erreichen des Mindestgewichts

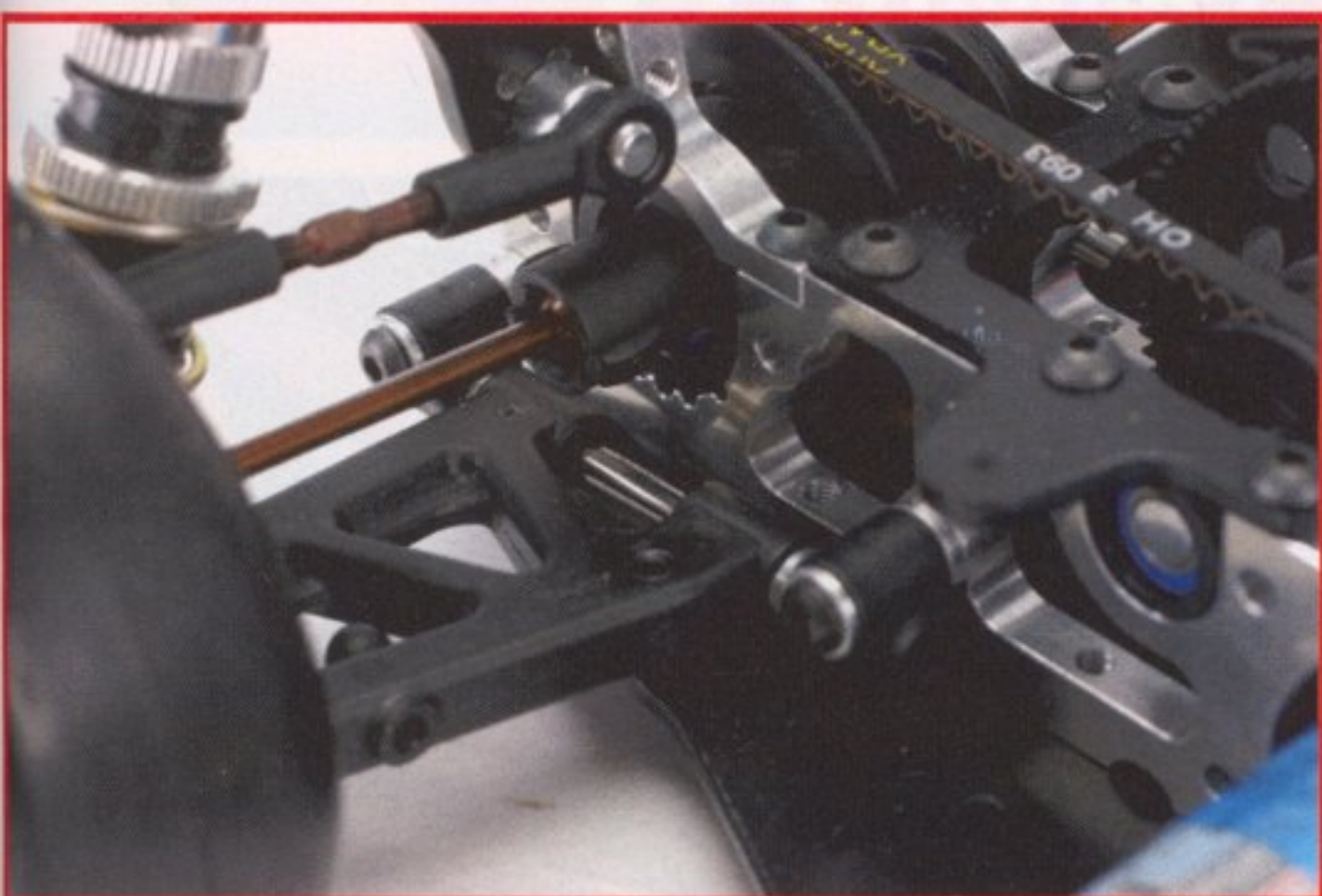
in der Standardklasse eh etwas Blei benötigen würde. Neben dem Chassis bestehen übrigens auch das Top-Deck und die Dämpferbrücken aus Glasfaserplatten.

Der Rest des Chassis inklusive Antriebsstrang entspricht dem des T2, es sind neben den leichten Federstahl-Antriebswellen also auch die besonders verlustarmen Riemen im Baukasten enthalten.

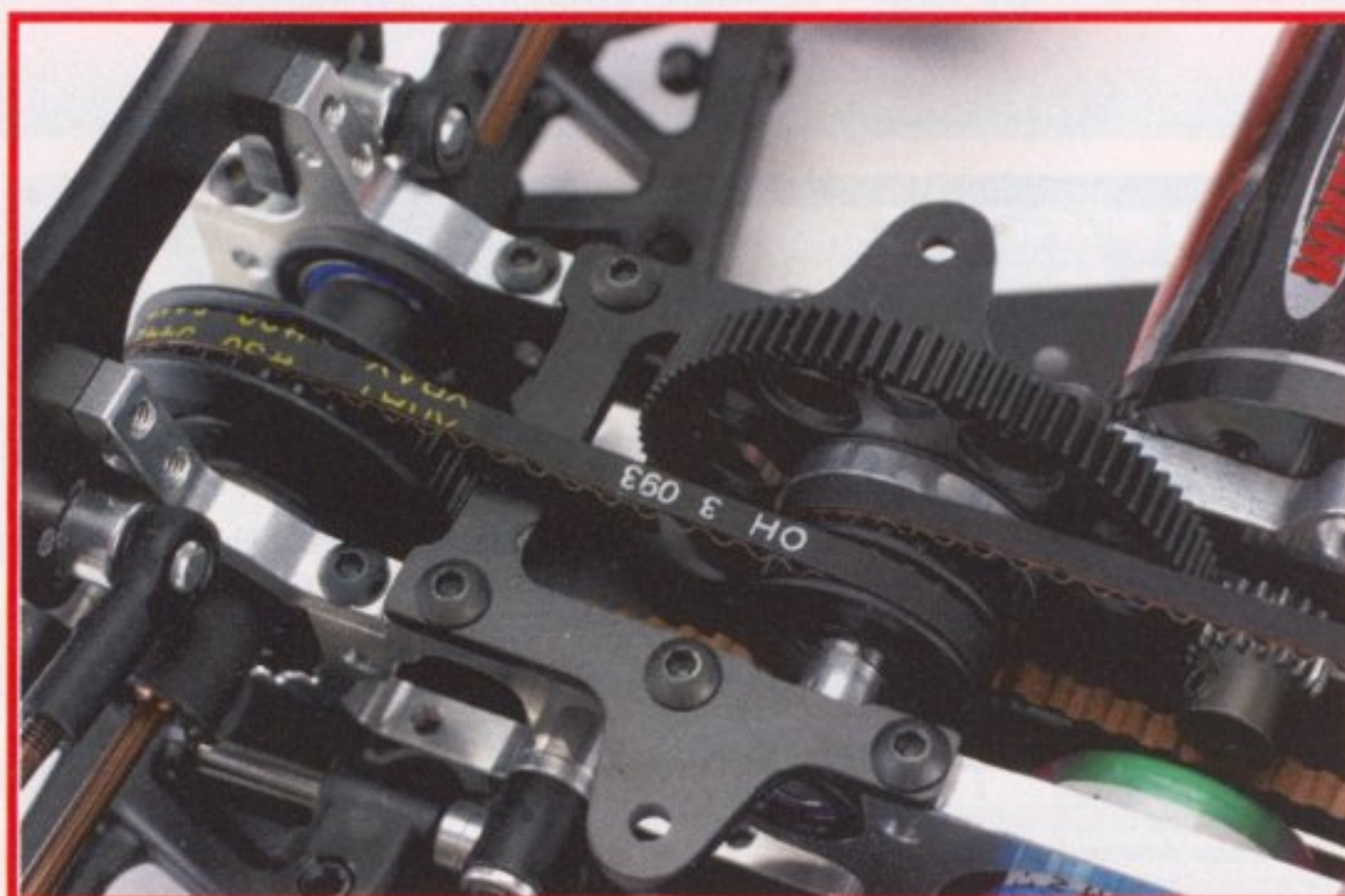
BEWÄHRTES T2-DESIGN

Die Aufhängung wurde direkt vom T2 übernommen. Die vorderen C-Hubs sind – wie üblich – in unterschiedlichen (Nachlauf-)Winkeln erhältlich, Dinge wie Vorspur, Anti-Squat, Anti-Dive und Roll-Center aber mit den serienmäßigen Teilen einstellbar! Wie schon beim T2 kann natürlich auch auf unterschiedliche Befestigungspunkte für die oberen





Auffälligstes Merkmal im Antriebsstrang des T2R sind die Differentialausgänge aus leichtem Kunststoff, die in Verbindung mit den Blades dennoch sehr haltbar sind



Die Steifigkeit des Chassis kann über (optionale) Pfosten weiter erhöht werden

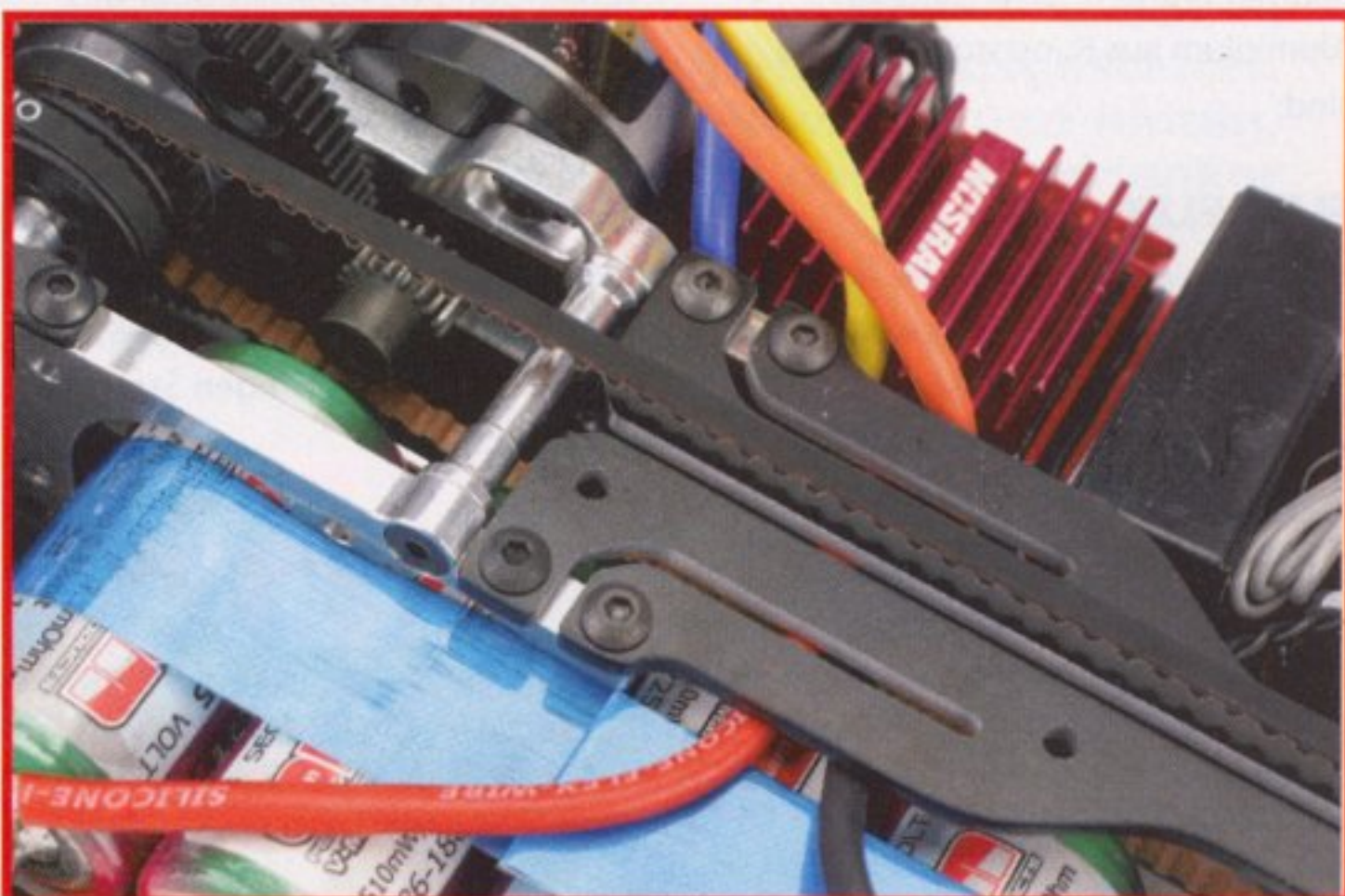
“Die Aufhängung wurde direkt vom T2 übernommen.”



Unsere “Trainings“-RC-Ausrüstung setzt sich aus verschiedenen Nosram-Produkten – unter anderem einem 1-Star-Motor – zusammen, was viel Fahrzeit und Fahrbarkeit verspricht

WAS HABEN WIR VERWENDET?

Modell: Xray T2R
Sender: Futaba T3PK
Empfänger: Futaba R203HF 40MHz
Servo: Futaba S9550
Regler: Nosram Matrix Evolution Brushless
Motor: Nosram Storm 1-Star
Akku: Team Orion GP3700
Karosserie: Moorspeed Mazda
Reifen: Nosram VTEC 27R





TEST

BASIS-SET-UP

Fahrer: Paul Lemieux
Chassis: Xray T2R

VORDERACHSE

Vorderes Differential: Freilauf
Stabilisator: Gold
Sturz: -1,5 Grad
Spur: -0,5 Grad
Dive/Rollzentrum (vorne): 0,00
Dive/Rollzentrum (hinten): +0,75
Spurweite (vorne): 2,25mm Unterlegscheibe
Spurweite (hinten): 2,25mm Unterlegscheibe
Drop: 1,5mm über Bodenhöhe
Volumenausgleich: Moosgummi
Dämpfergehäuse: Kunststoff
Feder: Hellblau
Öl: 30wt
Kolbenplatte: 3 Löcher (einstellbar)
Spurstange (Dämpferbrücke): 2
Spurstange (Radträger): 1mm Unterlegscheibe unter Kugel
Dämpferposition (Schwinge): außen
Dämpferposition (Dämpferbrücke): Mitte (3)
Bodenfreiheit: 5,5mm

HINTERACHSE

Zentrales Riemenrad: Freilauf
Stabilisator: Gold
Radträger: 1 Grad
Sturz: 2,0 Grad
Vorspur: 3,0 Grad
Squat/Rollzentrum (vorne): 0,00
Squat/Rollzentrum (hinten): 0,00
Spurweite (vorne): 1,5mm Unterlegscheibe
Spurweite (hinten): 1,5mm Unterlegscheibe
Drop: 2,5mm über Bodenhöhe
Querlenkerposition (vorne): 2/2/0
Radstand: 257mm
Volumenausgleich: Moosgummi
Dämpfergehäuse: Kunststoff

Feder: Gelb
Öl: 30
Kolbenplatte: 3 Löcher (einstellbar)
Spurstange (Dämpferbrücke): 2
Spurstange (Radträger): 2
Radträger: 1mm Unterlegscheibe unter Kugel
Dämpferposition (Schwinge): außen
Dämpferposition (Dämpferbrücke): ein Loch innen (2)
Bodenfreiheit: 8mm

ANDERES

Karosserie: Protoform Mazda 6
Spoiler: Standard

SONSTIGES

Alle Komponenten aus H-Kunststoff
Ackermann (Servosaver): 3
Ackermann (Kunststoffeinsatz): zurück (2)
Ackermann (Lenkhebel): zurück (2)
Multi-Flex: Alle Schrauben eingedreht/Pfosten in äußerer Position



Die Akkuzellen werden über Kunststoffwinkel zusätzlich fixiert

KONTAKT

Deutschland
SMI Modell-Vertriebs GmbH
Gärtnerstraße 2
57076 Siegen

Tel: 0271 7711920
Fax: 0271 7711922

E-Mail: info@smi-racing.de
Internet: www.smi-racing.de

Österreich
Action Line
Schönbrunner Straße 159
1120 Wien
Österreich

Tel: 0181 21396
Fax: 0181 77287

Internet: www.serpent.at

Schweiz
T+M MODELS
Schär+Ackermann
Klosterzelgstrasse 1
5210 Windisch
Schweiz

Tele: 0564 425144

E-Mail: Tm.models@bluewin.ch
Internet: www.tmmmodels.ch



Keine Aufkleber, sondern die detailverliebte Airbrush-Arbeit unseres englischen Kollegen Jon



Der Akku wird mit Glasfaserband fixiert, alternativ kann man natürlich auch die Akkubridge aus dem Xray-Zubehör einsetzen

“Neben dem normalen Xray T2R ist bei SMI Racing natürlich auch wieder eine Orcan-Edition inklusive Akku zu haben.”

Spurstangen und diverse Ackermann-Einstellungen zurückgegriffen werden. Der einzige Unterschied zum T2 besteht in den Sechskant-Radmitnehmern, die anstatt aus Aluminium aus Kunststoff gefertigt sind.

FLEX, FLEX...

Nach dem Aufbau wird man feststellen, dass das Chassis ein Stück weit flexibler ist, als das eines Kohlefaser-Autos, der Unterschied fällt aber geringer aus, als

man im ersten Moment annehmen würde. Natürlich ist auch der T2R mit Xrays "Multi Flex Technologie" ausgestattet, die es erlaubt, die Verwindung des Chassis über das Einsetzen zusätzlicher Schrauben zu verändern. Leider liegen die äußeren Pfosten für die härteste Einstellung nicht bei, sie müssten zusätzlich gekauft werden, aber das vollständig versteifte Chassis wird eh nur bei sehr, sehr griffigen Strecken benötigt. <<

RESÜMEE

WAS KANN MAN ZUM XRAY T2R NOCH SAGEN? WER EINEN PREISGÜNSTIGEN RA(Y)CER MIT TOP-PERFORMANCE SUCHT, DER WIRD SICH DEN "R" AUF JEDEN FALL GENAUER ANSEHEN MÜSSEN. ER BIETET TOLLES HANDING, DAS DEM TEUREREN T2 IN NICHTS NACHSTEHT, KANN – SOFERN GEWÜNSCHT – NACH BELIEBEN GETUNT WERDEN, UND IST FÜR DIE DIVERSEN STANDARD-RENNKLASSEN WIE GESCHAFFEN.

TUNING

ORIGINAL XRAY

- 302343/4 Zwei Grad Radträger
- 303131/34 Unterlegscheiben Vorspur
- 302401 Frontstabilisator
- 302347/8 Vier Grad Radträger
- 303122/23 Unterlegscheiben Radstand
- 303401 Hinterachsstabilisator

TECHNIK – KOMPAKT

Modell: Xray T2R

Maßstab: 1:10

Klasse: Glattbahn Tourenwagen

Anwendung: Wettbewerb

Auslieferungs-Format: Baukasten

Motorisierung: 540er-Größe – Elektro

Chassis: Glasfaser

Antrieb: 4WD – Riemen – zwei Differentiale

Differentiale: Kugeldifferential

Stoßdämpfer: Öldruck

Lager: Kugellager

TECHNIK – DATEN

LÄNGE	420MM
BREITE	187MM
HÖHE	115MM
RADSTAND	258MM
SPUR VORNE	163MM
SPUR HINTEN	163MM
GEWICHT	1500G

BLITZURTEIL

⊕ NIEDRIGER PREIS / VIEL AUSSTATTUNG FÜRS GELD

⊖ WIRD OHNE REIFEN DELIEFERT

RACER URTEIL ★★★★★