

新車介紹：SH 1/8 Off Road Buggy Prototype / 新產品介紹：Etech 2.4Ghz ^{HK}\$35

遙控模型

RADIO CONTROL MODELS

月刊

www.rc-magazine.com Air . Boat . Car 11/2007

ISSUE 316

一書三冊

城市模型企業有限公司
CITY HOBBY ENTERPRISES LTD.

JP Racing
Made of Power
Racing Engines

SATO
SEIHI

SPONNELL
Made in U.S.A.

CARLSEN
Racing Modified Engines and Racing Accessories

SHERLINE
PRODUCTS
INCORPORATED 1976

MUGEN SEIKI

Ninja

中、港、台總代理：

城市模型企業有限公司
CITY HOBBY ENTERPRISES LTD.

IMPORTER-EXPORTER-DISTRIBUTOR-MANUFACTURER

香港九龍官塘大業街 3 號榮泰工業大廈 9 字樓全層

9/F, Wing Tai Ind. Bldg., 3 Tai Yip St., Kwun Tong, Kowloon, HongKong

Tel : (852) 2787 0899 Fax : (852) 2393 6681

E-mail : info@cityhobby.com Homepage : www.cityhobby.com





材質一流/操作指南一流/懸掛可調校性高/操控一流/耐用

XRAY XB8 EC

1/8 競賽類油動4驅越野車 歐洲冠軍已準備好要奪得美國冠軍

XRAY的新XB8 EC (EC意指European Champion——歐洲冠軍) 具備了許多過人之處，這些巧妙的調校幫助了XRAY的車手Yannic Aigoïn 在2006年尾的時候，在顯赫有名的歐洲錦標賽上獲得了勝利。儘管它的名字可能會使它像一輛裝配了升級配件的標準XB8，事實上，這款新式越野車經過了大範圍的重新設計，從而使它在經驗老到的車手和職業車手的手上能變得更為強悍。XB8 EC有一個新的底盤，上面的組件更加貼近中心線，使平衡得到改善；引擎向後退了一點，使前面與後面的重量比例變得更好。全新前懸掛的下行增加了，轉向擺度的範圍也更大了，使車子變得更容易駕駛。新的大口徑避震能裝更多的潤滑油，避震效果更好，前面的避震更長，懸掛的行程也得到了延伸。這些還是XRAY XB8 EC所擁有的新特性中的一小部分，想要知道一切，就接著看下去吧。最重要的問題是：它具備了可以贏取美國冠軍的條件嗎？讓我們一起來看一看。



XB8 EC的車殼比其前身TQ的車殼輕了30%，其設計還可以讓更多的空氣進去冷卻引擎。

測試：第一輪

我去了位於加利福利亞州貝克斯菲爾德市的Full Throttle Hobby，在那裡進行引擎的磨合與試車。這條越野賽道規模很大，但又設計得非常專業，急彎、洗衣板路段、兩連、三連、還有桌面跳台，錯落有序。跑道很乾，塵土飛揚，但是Pro-Line M3-compound Crime Fighters輪胎所提供的附著摩擦力足以讓這輛越野車全速前進。幾圈熱身之後，我開始逐漸加速了，很快，我就熟悉了它的操控。

轉向很迅速，XB8 EC的反應非常靈敏。我可以把它繞到急轉彎處，然後它就準確無誤地繞了過去，只有一點點的轉向不足。在必需減速以免拋離跑道的之字路彎道，其轉向更為迅速。我在跑道上瀟灑自如，但我不得不小心控制油門，以防它甩尾。車子有點鬆，但那是由於四周太大塵的緣故吧。

過洗衣板路段的時候，XB8 EC顛顛簸簸地，但即使在我加油過早的情況下，它仍然保持著四輪著地。在前段的直路上，XB8 EC跑得飛快，而且還在繼續加速，所以，在進入直路尾段的直角彎道之前幾尺的位置上，我不得不減慢速度。磨合引擎的時候，我花了點時間把剎車調校到適合我的風格，制動力一直保持得很穩定。

測試：第二輪

XB8 EC很適應乾燥多塵的環境，但我想在一個整潔的路面上來做測試，所以我花了點時間，往跑道上灑了點水，把跑道邊上的幾個坑填平了。在剛經過修整的路面上，XB8 EC好像被粘住。附著摩擦力大大增加了，這樣我就可以像剛打劫完銀行的逃亡司機那樣開車了。XB8 EC對我的指令反應更靈敏了，出彎呼油的時候也不像之前那樣沒力了。

XB8 EC的跳躍非常出色。引擎動力十足，跳躍輕而易舉。大的障礙物只要加一加油就可以過去了，車的飛行姿態非常好，無論我怎樣跳，它都能保持平衡。XB8 EC在空中飛行的時候，油門和剎車對我的指令反應很好。我甚至可以用輕點剎車令其倒立，然後再呼點油令其保持水平。保持節奏很簡單，每一圈我都可以在最佳的時機跳過跑道中間3個連續的雙連跳。

防震十分好，我可以輕鬆地通過跑道最顛簸的區域。我只需要在車顛簸得太厲害的時候，時不時地放開油門即可，每一次它都會即刻穩定下來。最難對付的是跑道尾段右邊的兩個雙連跳和中間的大跳台。兩個雙連跳那裡的能見度不好，所以我不能怪車子，而大跳台有一條很大的不太平整的邊緣，所以落地的時候很難讓XB8 EC落在線內。我很快就學會了如何穩健地通過這些區域，因為我討厭老是要從遙控台上走到跑道下面去把車擺正。

XB8 EC測試的表現很不錯，反應好、靈敏度高，從未試過不受控制。實際上，XB8 EC的感覺就好像已經一輛用了很久的，磨合得很好的賽車一樣，儘管這是我的第一次。我帶的燃料都燒完之後，就準點回家了。走之前，我查看了XB8 EC的破損程度。除了我擠壓懸掛時發出的一聲咯吱響之外，XB8 EC絲毫無損。



差速齒輪都經過了熱處理，經機製而成，精度高，壽命長。前面的outdrives比較長，以確保狗骨在極速的時候都不會脫落，而且兩頭都經過了加固處理，經久耐用。

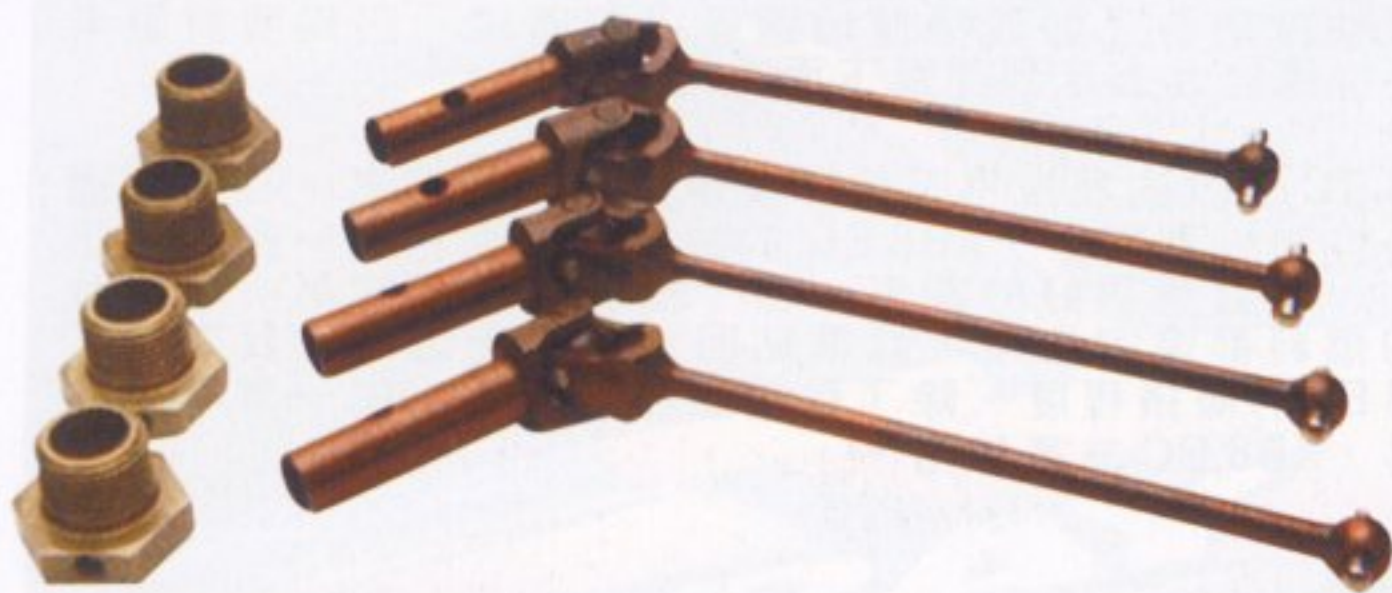
調校貼士

差速器潤滑油

套裝內含有一小瓶7,000WT的差速潤滑油，可以把3個差速器全都灌滿。爲了預防中間的差速器空載，並增加後輪的附著摩擦力，把前面的差速器灌入3,000WT的潤滑油，中間的差速器灌7,000WT的，後面的差速器灌1,000WT的。通過選擇不同粘性的差速器潤滑油，針對不同的跑道進行輔助調校，是個很不錯的主意。

避震潤滑油

套裝內還有一瓶350 CST的避震潤滑油，它等於SAE標準的25WT。我在前面的避震使用了Team Losi 40WT的潤滑油，後面使用的是35WT的。事實證明這個搭配對那條交錯複雜的試車跑道來說，是個很好的起點。粘性不同的避震潤滑油有助於你針對不同的跑道對賽車進行調校。



萬用軸是由Hudy 彈簧鋼製造而成的，而六角輪轂是由7075鋁製造而成，更耐磨。

動力傳動系統

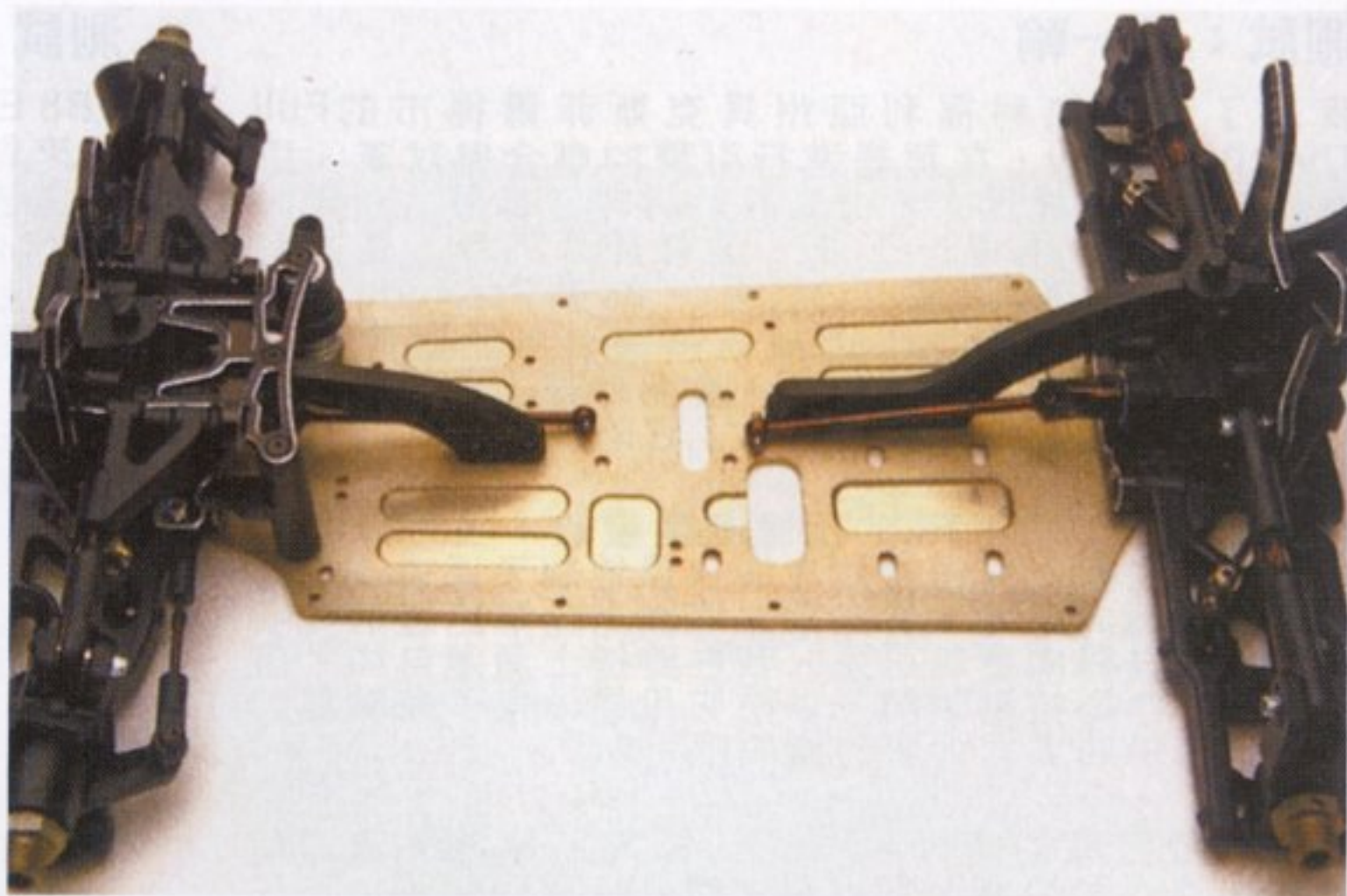
〉密封的傘齒輪差速器，配Hudy彈簧鋼製的outdrives〉Hudy 彈簧鋼製的傳動軸〉橡膠密封的滾珠軸承〉雙盤剎車，配Ferodo 剎車墊〉硬化鋼製的正齒輪

整套的動力傳動系統在毫無阻力的情況下旋轉，以確保引擎產生的每一盎司扭矩都被傳送到車輪上。差速器都配有橡膠的O型環和紙墊圈保持密封，複合材質的差速盒經過精心的打磨，尺寸剛好，不會產生任何振動。新款的齒輪是由硬化鋼經機製而成的，結實耐用。長度一致的中央萬用軸把差速器連接起來，形成一個全時的4驅動力傳動系統。

引擎配件

〉7075鋁製引擎底座〉硬化鋼製離合罩〉7075鋁製飛輪與離合槳〉120cc的燃料箱，配石塊過濾器 and 防濺板

XB8 EC不配引擎，但卻配備了所有與引擎搭配的零件。一個3瓣的飛輪、錐形的開縫墊圈、離合槳及其彈簧、滾珠軸承、離合罩、隔離片、引擎底座及所有必需的緊固件都一應俱全。你還能得到一個很好的雙料空氣過濾器、空氣過濾器彎管、空氣過濾器潤滑劑、燃料管、燃料管夾、電線夾和一個內嵌的燃料過濾器。



底盤是由7075鋁材製造而成，爲了減輕重量，底盤都是在低壓車間製造的。塑料支架可以增加底盤的彈性，在粗糙的路面上表現更好。中央的驅動軸長度一樣，也是由Hudy彈簧鋼製造而成，特別耐用。

底盤

〉7075機製鋁材〉7075機製鋁質伺服機托盤，轉向盤和中央差速板〉塑料底盤支架

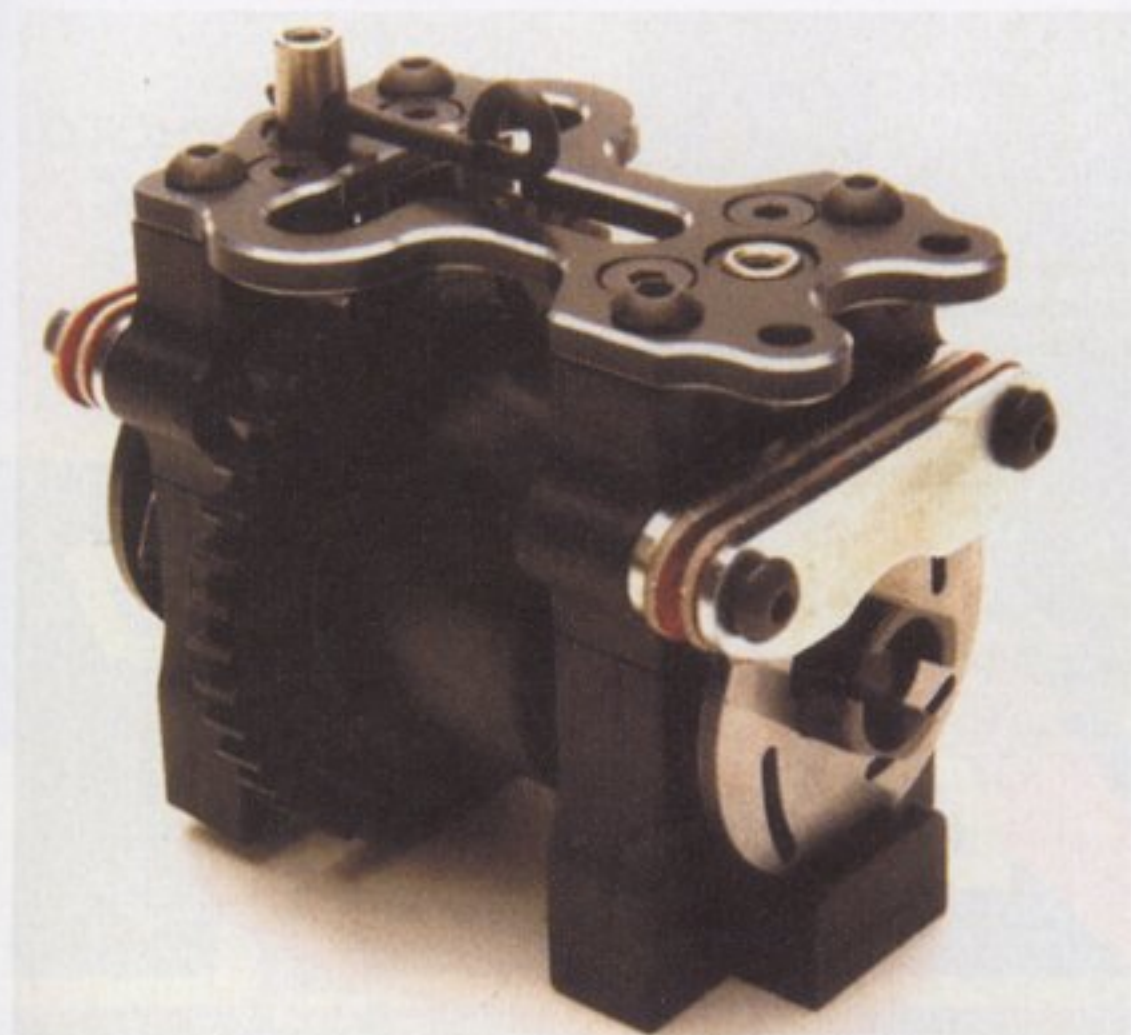
XB8 EC的新底盤絕對是件精品。爲了減輕重量，底盤是在低壓車間製造的。差速器、引擎和燃料箱下面的部分都切掉了，好讓這些零件更貼近地面，降低重心。底盤鍍了一層硬膜，增加硬度和剛性。所有的零件都緊貼中心線來安裝，改善重量的分布。伺服器托盤、轉向盤和中央差速板都鍍成了黑色，但留有天然的銀色邊，氣派非凡。電池盒有獨立的隔間分別裝接收器和電池，並配有蓋子。6V的電池組（不提供）是直立安裝的，緊貼著中心線。

懸掛與轉向

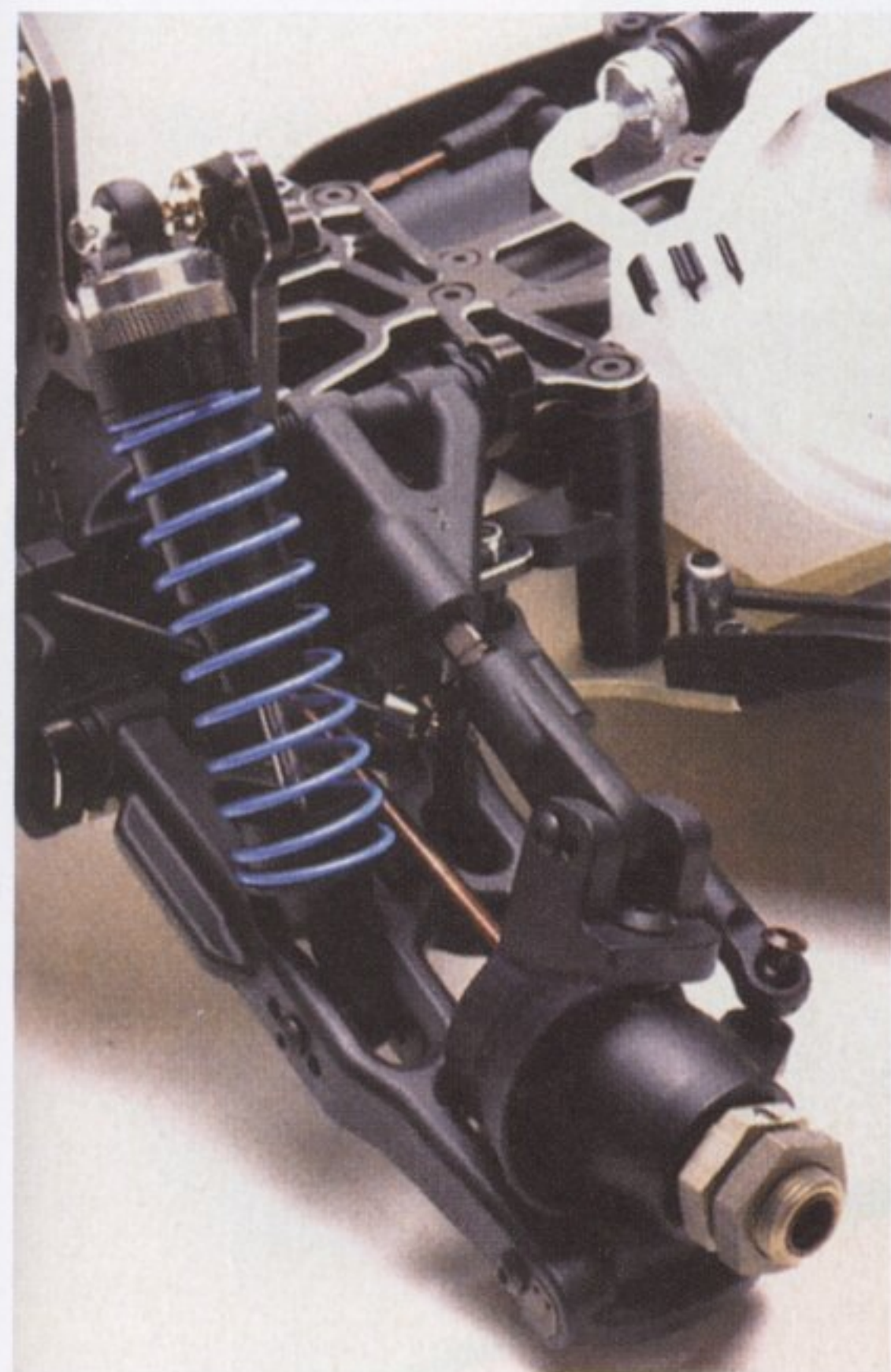
〉4mm 7075鋁製避震架〉Hudy 彈簧鋼製的鬆緊螺旋扣〉7075鋁製懸臂底座

XB8 EC是可調校性能最多的越野車之一，而它最棒的地方就是：調校Camber、caster、前後toe、防蹲、上彎、下潛/防潛、下彎、軸距、前後滾動中心和Ackerman的時候，完全不需要增加任何零件。爲了增加強度，4mm的懸掛銷都經過了熱處理，並由7075鋁製的懸臂底座固定（同樣鍍成了黑色並留有天然的銀色邊緣）。懸臂底座上裝有軸襯，可以對前避震架的懸掛銷角度進行調校。套裝內配有各種不同的軸襯，適用各種需求。

安裝在C型輪轂上的偏心鋼軸襯有5個caster位置（13到17度，每檔一度）。設計全新的前懸臂下行更多，擺度更大。鍍有硬膜的鋁質避震殼內徑更大，爲13.5mm。前避震殼及避震軸加長了，懸掛移動的範圍更大了。3.5mm加硬避震軸是標準的，新式的避震活塞設計更精密。封口用短橡膠套蓋住，橡膠套內配有毛氈墊，每次衝程毛氈墊都可以清潔避震軸。



C型輪轂有4個內置的caster位置——不需要用另外的零件來調整主杆的角度。模製的轉向關節由有帶螺紋的鋼質套管固定，以防脫落。由Hudy彈簧鋼製造而成的鬆緊螺旋扣是標準的，前後可調校的防傾杆也是標準的。新式的避震有更大的內徑，而且也更長，增加了下行的行程。



分離式的中央差速器底座使你能夠更輕易地接觸到中央差速器。底座加高了，就可以使用更大的正齒輪。

結論

照我看來，XRAY成功地設計出了一款適合所有級別賽車手的越野車。它既可以被調校成反應快、轉向急的賽車，也可以被調校成反應慢、易於駕駛的娛樂車。清楚明白的組裝說明、完美的零件配合度以及一堆由優質的7075電鍍鋁板和Hudy彈簧鋼製造而成的零件，絕對會讓你愛上車輛組裝。這款車子的質量會讓你覺得優人一等，擁有一輛XB8 EC會讓別人對你羨慕不已，對此我深信不疑。

規格說明

整體長度：18.97 in. (482mm) 軸距：12.63至12.87 in. (321至327mm) 寬度：12.04 in. (306mm) 試車重量：3,350g

底盤：機製的7075鋁板 傳動系統：軸動、4驅w/3 檔

離合器：鋁質、3片離合槳 傳動比：3.33:1

最終傳動比：12.76:1 差速器：密封式傘齒輪

傳動軸（前、中、後）：Hudy彈簧鋼製的萬向軸

剎車：雙盤式，帶通風孔的鋼製轉子經過精心打磨，鋼製卡夾配有剎車墊

懸掛類型（前/後）：C型輪轂，包括上、下懸臂/H臂，配上連杆鬆緊螺旋扣 內側camber-link位置（前/後）：2/7 外側camber-link位置（前/後）：2/3

避震：鋁製、鍍有硬膜，包括內徑13.5mm，3.5mm避震軸和短的避震套，配毛氈墊 上層避震位置（前/後）：8/10 下層避震位置（前/後）：3/3

車輪：多輪輻的白色車輪，配17mm的六角孔 輪呔：不提供

車殼：單座的Lexan越野車殼

引擎：不提供 歧管：不提供 排氣管：不提供 電子零件：不提供

你將需要

無線電轉向伺服機
油門伺服機
引擎
排氣管
啟動箱
接收機電池
燃料
輪呔
輪呔膠水
Lexan油漆

我們使用了

Nomadio Sensor Airtronics 94358
Airtronics 94357
Werks Racing TL21B7-Pro
Werks 2013
OFNA True Start 多用啟動箱
OFNA/MD Planes 1400mAh
Werks Racing Race Blend 30%
Pro-Line Crime Fighter M3 compound
膠水Pro-Line Premium Blend
Parma Faskolor

XB8 EC

性能的評分

加速 **10** points

加速簡直是風馳電掣，全賴其旋轉順暢的動力傳動系統。

Turn in **9** points

轉向平穩，不呼油和低速的時候，轉向充足。

轉彎速度 **9** points

轉彎時速度很好，轉彎過程中車尾都很穩固。

剎車 **10** points

平穩有力、易於調整；在整個測試過程中，都沒有一點衰減的跡象。

顛簸操控 **9.5** points

跑道中最顛簸的路段它都能輕鬆應付，底盤從未擦過地，即使是在大跳躍之後筆直落地的時候也沒有。