

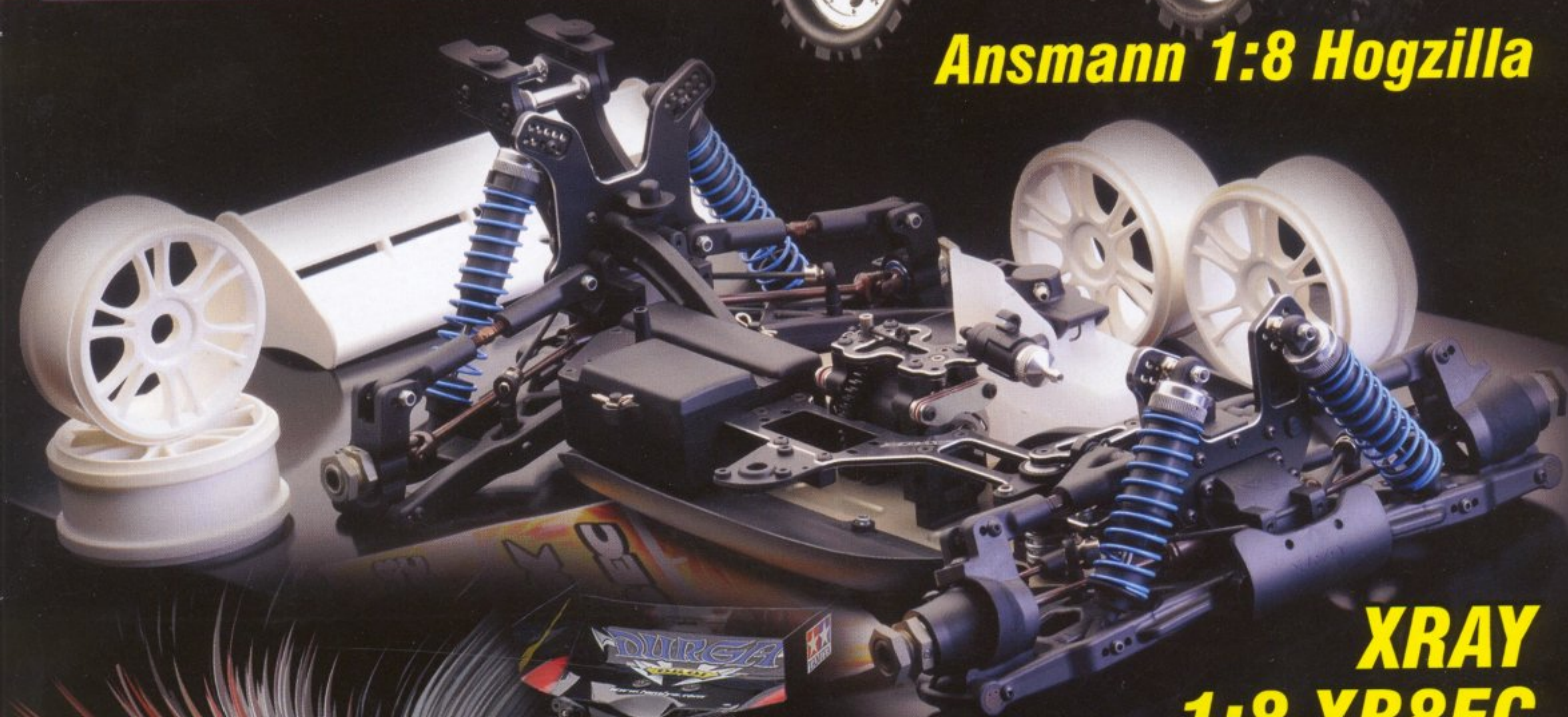
# **rc-car racing**

auto-modell-sport magazin

www.rcr1.de



**Ansmann 1:8 Hogzilla**



**XRAY  
1:8 XB8EC**



**Tamiya 1:10  
Durga DB 01**

**Die ersten neuen  
RC-Cars 2008**

**HPI 1:8 Savage X  
4.6**



**Serpent 1:10 S 400 • XRAY 1:10 T2 008 EU First Shot: Carson 1:10 CV10**



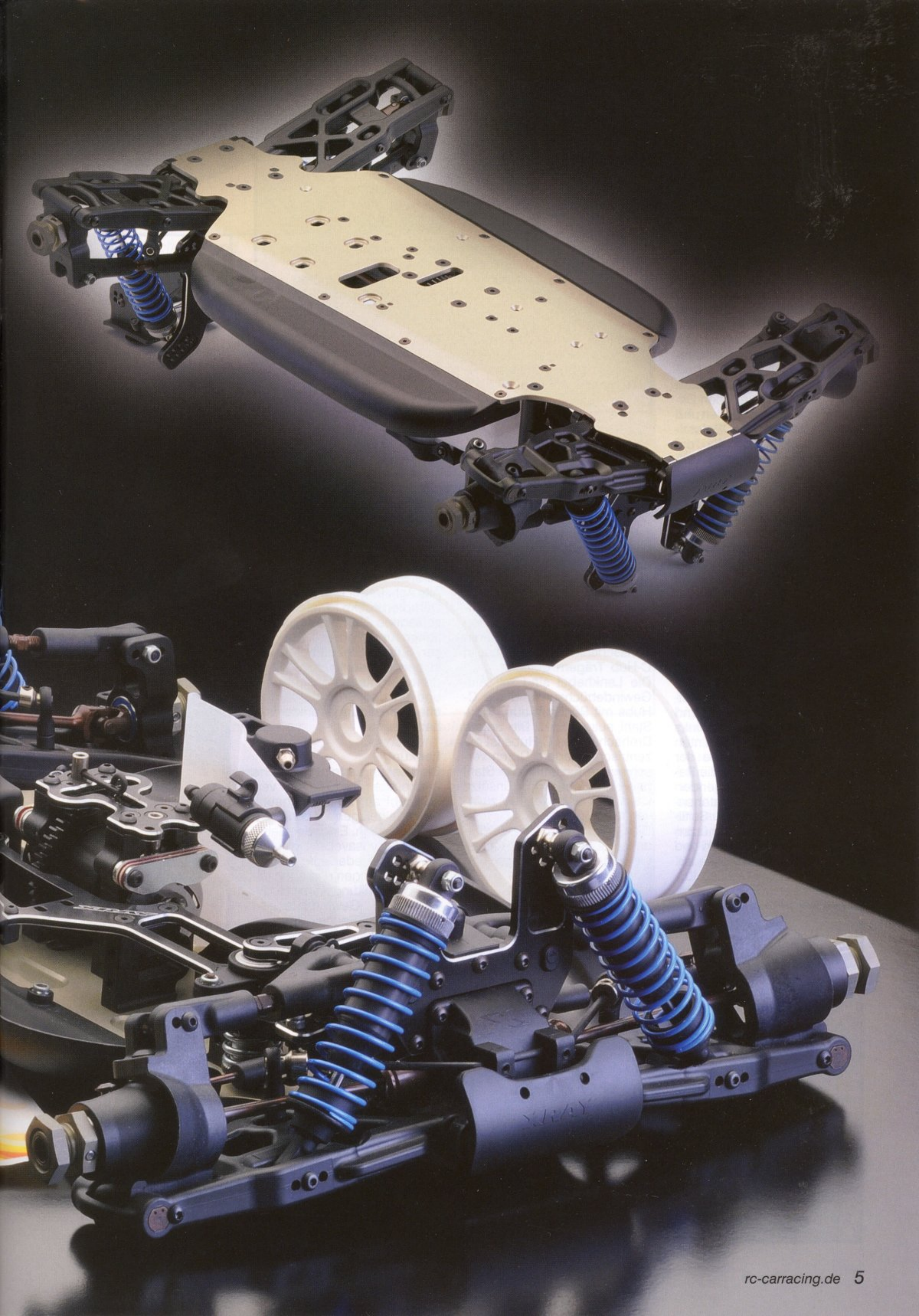
**Technik** XRAY 1:8 XB8EC

# Siegerqualität

Auch ein Car Of The Year und vielfacher Titelträger kann noch verbessert werden. XRAY trägt der Marktführerschaft des XB8 Rechnung und bringt mit der European Champion Edition des XB8 eine konsequente Weiterentwicklung des erfolgreichen Buggies und Europameisters aus 2006.









## 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 ebenfalls, das ergibt einen Kick-Up Winkel von 6 Grad. Beide Achsen sind zur Bodenplatte mit Composite-Kunststoff Streben abgestützt.

Die hohen Dämpferbrücken aus 4 mm T6 sind auf den Differentialgehäusen montiert und bieten zahlreiche Befestigungsmöglichkeiten für die neuen, großvolumigen Öldruckdämpfer mit langen Federwegen.

Der Vorderbau mit Lenkeinheit ist ebenso wie die Abdeckung des Mitteldifferentials aus T6 hergestellt, zusammen mit der T6 Radioplatte 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 die Gewichtsverteilung noch mal optimiert: 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 Radioplatte mit dem liegenden Lenk-Servo und dem stehenden Gas-/Brems-Servo. Seitliche Plastik-Wannen schützen vor Schmutz und Steinen und schließen mit der Karosse ab.

## XRAY XB8EC: wesentliche Unterschiede zum XB8

- Neues Chassis mit verbesserter Gewichtsverteilung
- Neue Front-Aufhängung (Querlenker und Lenkhebel, mehr Federweg)
- Bessere Fahreigenschaften (stabiler, mehr Lenkung)
- Neue Mitteldifferential-Halterung für größere Hauptzahnräder
- Gleich lange Zentral-Antriebswellen vorne und hinten
- Neue Big-Bore Stoßdämpfer
- Höhere Dämpferbrücke vorne (für längere Dämpfer)
- Neue Lenk-Pivots aus Hudy-Federstahl für mehr Federweg
- Verstärkte Chassisstreben
- Neue Radioplatte aus 7075 T6 Alu
- Neue Kupplungsfedern
- 30% stärkerer Servo-Saver
- Ultraleichte Wettbewerbs-Lexanhaube

## 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 der Einsätze 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. Anti-Dive und Anti-Squad können ebenfalls über Kunststoff-Einsätze an den Querlenkerhaltern bzw. vorne auch in der Dämpferbrücke verstellt werden.

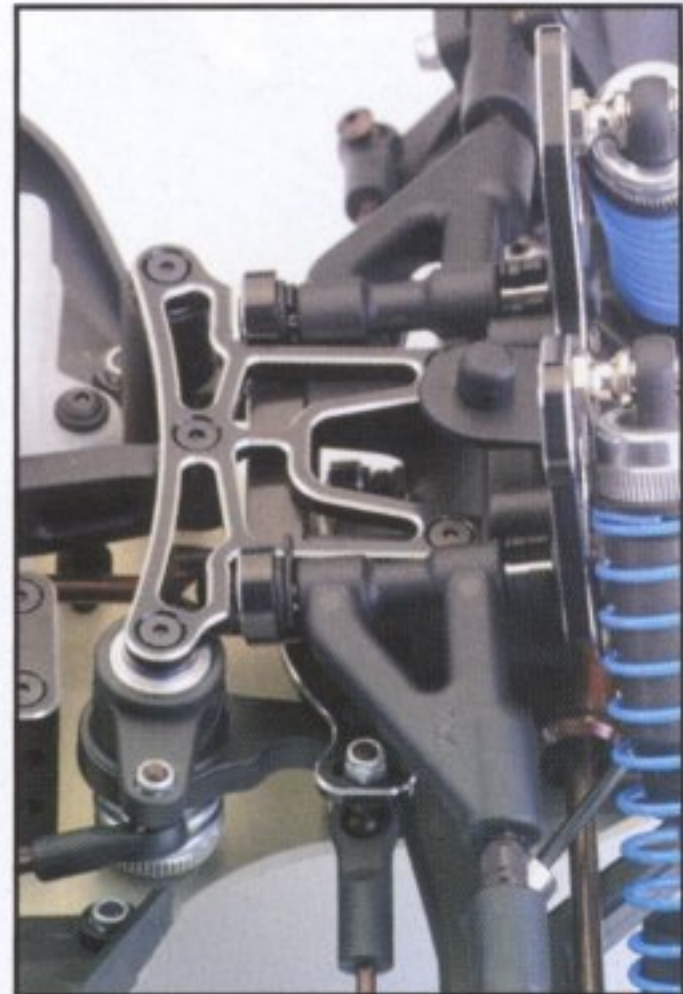
Alle Achsträger und die hintere Dämpferbrücke bieten verschiedene Aufhängungs-Positionen für die oberen Querlenker. Für die Stoßdämpfer sind in den Querlenkern verschiedene Montagemöglichkeiten und an den Brücken zahlreiche Befestigungspunkte vorhanden.

## Lenkung

Die Lenkung erfolgt über eine Lenkplatte aus T6 Alu verschraubt auf zwei Lenkhebel, die kugelgelagert 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-/Rechtsgewinden 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

Auch der XB8EC verfügt über ein klassisches Allrad-Antriebskonzept über 3 Differenziale, ausgestattet mit 4 Kegel- und 2 Tellerrädern und 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 (Knocken) ausgeführt.



Nachlauf über Lagereinsätze der oberen Querlenkerachse veränderbar.



An der Vorderachse einstellbarer Anti-Dive und Nachlauf.



Massive Dreieckslenker vorne.

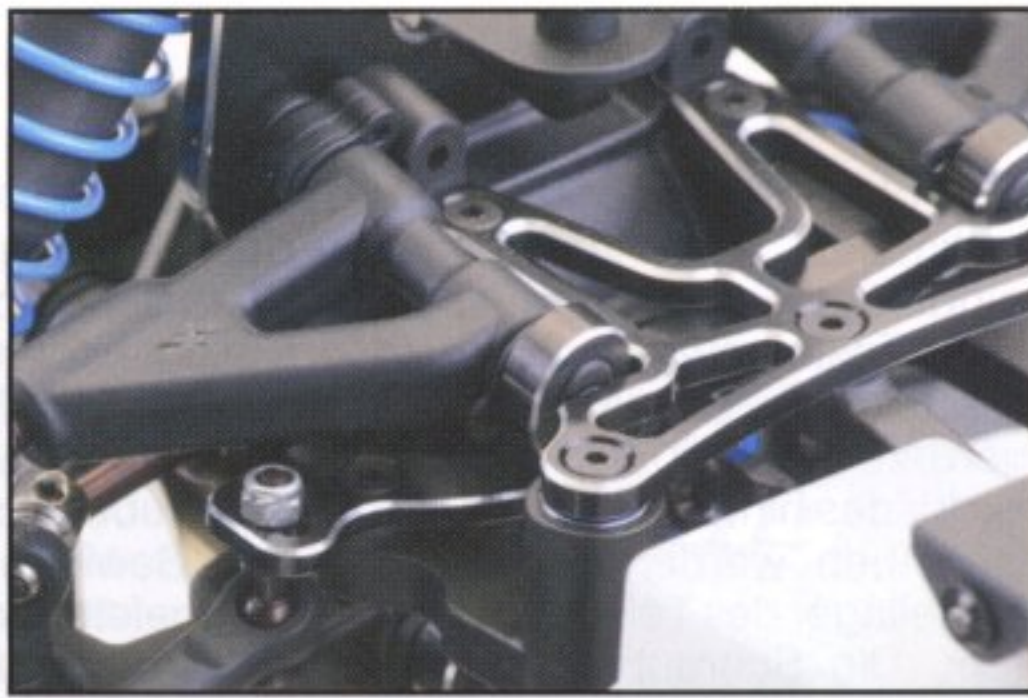
## XRAY XB8EC Lieferumfang

- XRAY und Hudy Katalog
- Anleitung zum Registrieren in den XRAY Foren
- Anleitung zum Lackieren der Karosse
- Echtheits-Zertifikat mit Seriennummer
- Ersatzteilliste mit Explosionszeichnung
- 2 Setup Blätter
- Bauanleitung XB8
- Bauanleitungs-Ergänzung XB8EC
- 2 Dekorbögen und Scheibenabkleber
- Buggy-Karosse
- 4 Felgen
- Bodenplatte
- Heck-Flügel
- 2 Seitenwannen
- Tank
- Antennenröhrchen
- 2 Fläschchen mit Öl 350 und 7000 cST
- 19 Folienbeutel mit Bauteilen und Werkzeug

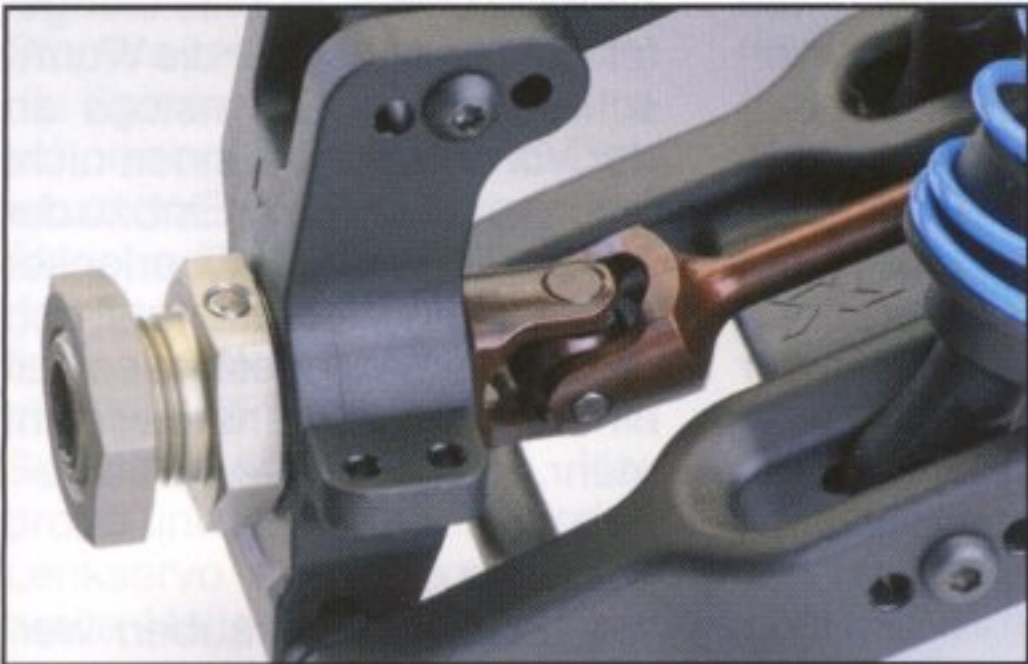




Geschützte Achsschenkel und Bügelstabilisator vorne



Vorderbau Aussteifung durch erleichterte Abdeckung aus T6 Aluminium.



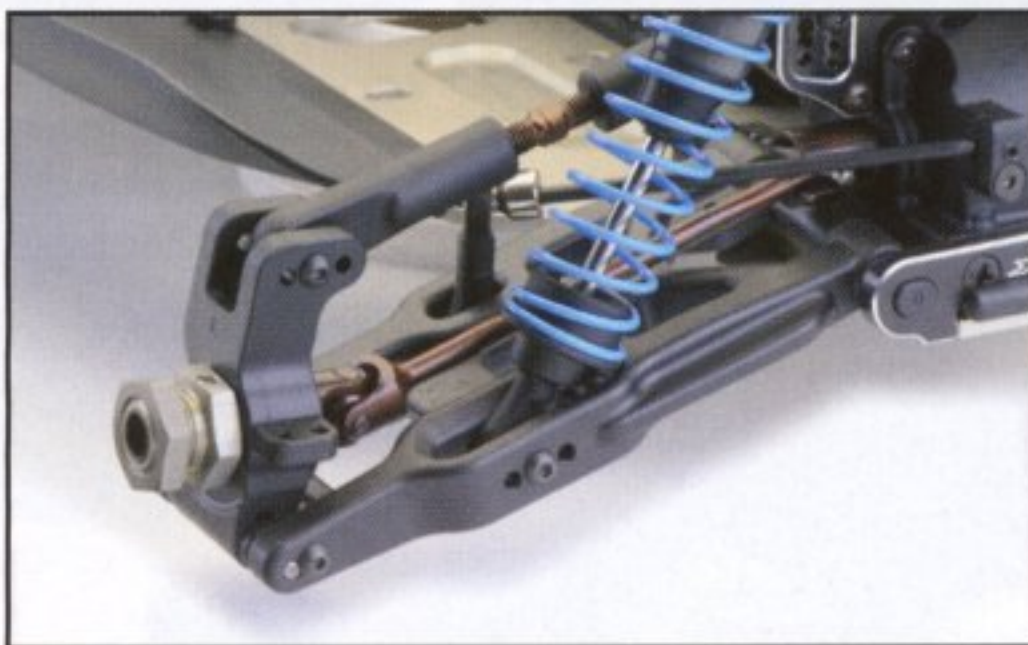
Radantrieb durch CVD-Gelenkwellen hinten und vorne.



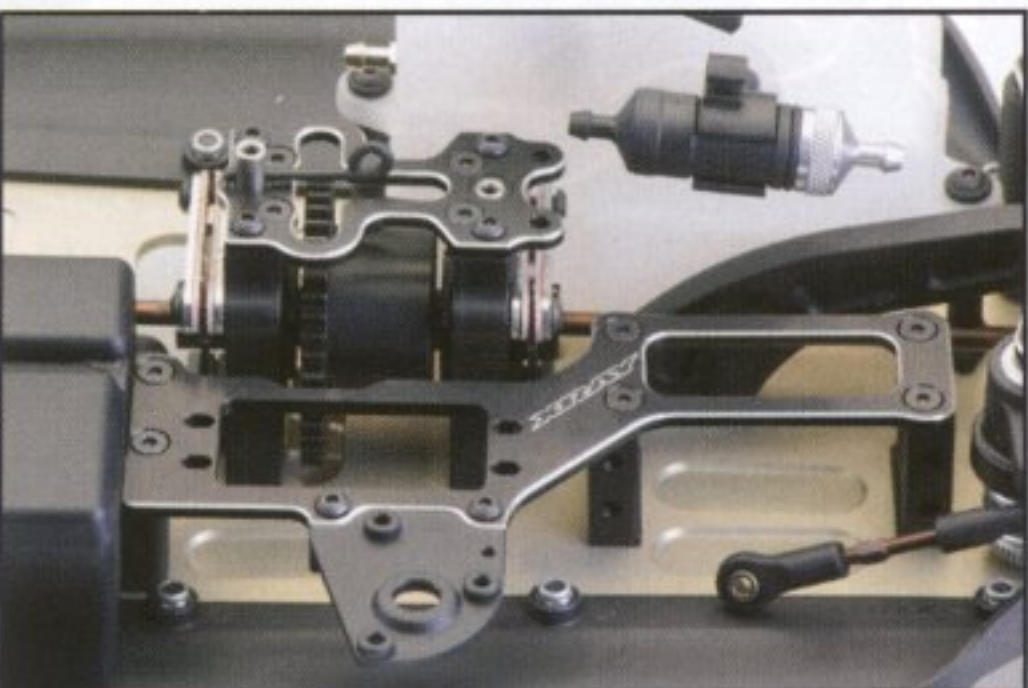
CVD-Gelenkwellen auch am Center-Drive



Querlenkerhalter aus T6 mit Einsätzen zur Spureinstellung



Lange Achsschwingen mit wuchtigen Querlenkern unten.



Getriebeabdeckung und Radioplatte aus T6 Alu und Transponder-Träger.



Mitteldifferential-Getriebe mit Scheibenbremsen für vorne und hinten.



Öldruckstoßdämpfer aus Aluminium mit neuen Abstreifern zum Schutz der Dichtungen.



Hohe Dämpferbrücken aus T6 7075 Alu und Dämpfer mit langen Federwegen.

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 Stahlbremscheiben 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 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, Glühzünder-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 Huddy-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 XB8EC benötigt. Die Folienbeutel werden nach den Nummern auf den Aufklebern in den Karton sortiert, alle anderen Teile lege ich in den Deko-Deckel, sie werden erst viel später benötigt. Der Beutel mit dem Werkzeug wird zuerst geöffnet.



**Front- Heck- und Mittel-Differential** (Bag 1.1-1.3 + 2.1-2.2) Hier ist zu beachten, dass O-Ringe für die Kegelräder in keinem der Differenziale verbaut werden sollen, sie sind aber auch nicht enthalten. Die O-Ringe in den Tüten sind für die Aufnahmen vorgesehen und müssen eingebaut werden. Vor dem Befüllen und Zusammenbau müssen Front- und Heck-Differential in die Gehäuse gesetzt werden um zu prüfen,

ob Unterlegscheiben für optimales Zahnflankenspiel eingefügt werden müssen. Beim Testmuster verwende ich die 0,1 mm Scheibe für das vordere und die 0,2 mm Scheibe für das hintere Getriebe, die Scheiben werden unter das Kugellager des Tellerrades gelegt. 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. Die Wurm-schrauben 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 Wurm-schrauben an den Wellen und den Kugelköpfen des Stabilisators etwas Sicherungslack. Die Pins der Kardanköpfe werden mit etwas Hochleistungsfett versehen bevor sie in die Aufnahmen der Differenziale geschoben werden.

An der Vorderachse sollen laut Anleitung auf die Drehachse

se der oberen Querlenker vorne 3/1/1 mm Abstandsklammern gesteckt werden, ich verwende beim Testmuster 3/2/1 mm und hinten statt der 2 nur 1 mm. 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 Differenziale 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.

#### **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 und darauf achten, dass die Beläge auf den richtigen Seiten der Backen aufgeklebt werden.

Niedriger Schwerpunkt und optimale Gewichtsverteilung.



Das Silikonöl für die Dämpfer ist ebenso im Lieferumfang enthalten wie Luftfilter, Felgen, Heckflügel, Dekorbogen und Karosserie.



### **Tank, Wannen, Motor und Resorohr (Bag 9)**

Für den Schutz des Auslasses am Resorohr 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, Ko-propo 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. Die Kolbenteller werden mit der Fase nach unten montiert.

In der Anleitung ist kein Hinweis, wie lang die Kolben sein sollen, ich drehe die Kugelpfannen deshalb bis fast zum Ende

der Gewinde auf die Kolbenstangen. Die Kugeln können einfach mit einer kleinen, verstellbaren Rohrzanze 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.

Die Länge der Dämpfer muss paarweise immer genau gleich sein.

### **Fazit**

Die gute Bauanleitung und die optimale Passgenauigkeit der Teile ermöglichen es auch einem geschickten Modellbau-Anfänger mit technischem Verständnis diesen Wettbewerbs-Buggy sauber aufzubauen. Die Informationen zum Set-Up werden in der Anleitung sehr ausführlich behandelt, ein Anfänger hat damit ein gutes Basiswissen für ein brauchbares Set-Up.

Mit den im Baukasten enthaltenen Chassisstreben aus Kunststoff ist der XB8EC elastischer und damit einfacher zu fahren als mit Streben aus Aluminium.

Sowohl der Bausatz als auch das fertige Modell erfüllen die höchsten Ansprüche was Qualität und Ausstattung betreffen. Schon der Aufbau bereitet viel Freude. Qualität hat natürlich seinen Preis, daher zählt der XB8EC auch preislich zur Oberklasse.

Edgar Reichler

## **rc-car racing Querschnitt** auto-modell-sport magazin

# **XRAY XB8EC**

### **Allgemein**

- Maßstab 1:8
- XRAY XB8 Karosserie ultraleicht
- Felgen XRAY Starburst
- Für .21 Motoren 3,5 ccm (optional)

### **Chassisteile aus T6 7075 Aluminium**

- 3 mm Bodenplatte
- 3 mm Radioplatte und Abdeckung Mittel-Differential
- 4 mm Dämpferbrücken und Lenkabdeckung
- 5 mm 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
- Differential Tellerräder 40 Zähne
- Stahl-Hauptzahnrad 46 Zähne
- Stahl-Glocke mit Ritzel 13 Zähne
- Kupplung mit 3 Alu-Backen
- Dicht-Kugellager kompletter Antrieb

### **Fahrwerk**

- Einzelradaufhängung vorne und hinten
- Stabilisatoren vorne und hinten
- Öldruckdämpfer mit Alu-Gehäusen
- 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
- C-Hub Nachlauf einstellbar von 13-17 Grad
- Nachlauf gesamt von 17 – 25°
- Anti-Squad einstellbar von 2-4 Grad
- Rollzentrum vorne und hinten verstellbar
- Lenkung kugelgelagert
- 17 mm Alu-Radmitnehmer

### **Daten**

- |                             |            |
|-----------------------------|------------|
| • Treibstofftank mit Filter | 120 ccm    |
| • Länge                     | 482 mm     |
| • Breite                    | 306 mm     |
| • Höhe                      | 180 mm     |
| • Radstand                  | 321-327 mm |
| • Gewicht ca.               | 3350 Gramm |

### **Plus**

- + Sehr gute Qualität und Verarbeitung
- + Optimale Passgenauigkeit
- + Jeder Beutel enthält eine Baugruppe
- + Die Ausstattung lässt kaum Wünsche offen
- + Radmutter-Schlüssel und Spezialschlüssel enthalten
- + Sehr gute Fahreigenschaften

### **Minus**

- alle Anleitungen nur in englischer Sprache

### **Vertrieb:**

SMI / [www.smi-motorsport.de](http://www.smi-motorsport.de)

