

M-**odel**auto magazine

M-AUTO IS HÉT MAGAZINE OVER RC- & SLOTAUTO!

www.m-auto.nl

In dit nummer o.a.:

- **Kyosho PureTen GP Fazer**
- **Graupner Ultramat 16**
- **First look Xray XB808**
- **E-flite Blade CX2**
- **Edam Razor**

Axial AX10 Scorpion



- **Sirio**
BK Evo4 STI

- **LRP**
ZR.21X



Scoop: AR Racing ARx-540



Thunder Tiger Tomahawk BX



Scalextric Digital



XB808

Op de speelgoedbeurs in Neurenberg werd de nieuwe off-roadbuggy van Xray, de XB808, voor het eerst aan het publiek getoond. Bijzonder aan dit model is het 'zero kingpin design' van de voorwielophanging, het smalle chassis, de carbon shocktowers en meer moois.

Waarschijnlijk heeft iemand in de Xray-fabriek een raam open laten staan, want er heeft een frisse wind gewaaid tijdens het ontwerpen van de 808. De wagen lijkt in bijna niets op zijn voorganger en zit werkelijk doordacht in elkaar. Niets dat heel extreem is, maar wel heel veel doordachte dingen die het op het circuit een stuk makkelijker maken.

Atletisch

Alles aan dit nieuwe model van Xray is toegespitst op prestatie en uithoudingsvermogen, als een ware atleet. Het zwaartepunt is zo laag en zo dicht bij de centrale lijn van het chassis als mogelijk gehouden. Door het gebruik van carbon en kunststof in plaats van aluminium is er flink wat gewicht bespaard. De aandrijflijn is zo licht mogelijk gehouden door dunne verenstalen aandrijfassen te gebruiken. De centrale aandrijfassen zijn direct verbonden met de kegeltandwielen in de bulkheads. Het geheel is zo ontworpen dat de asjes opgesloten zijn in het kogellager waardoor je nooit meer je aandrijving kunt verliezen tijdens een race.

De voorwielophanging is, net als bij elektro buggy's, uitgevoerd zonder kingpin. Dit houdt in dat de bovenste draagarm niet direct verbonden is met het stuurblok, maar wel met de hub waar het stuurblok in zit. Hierdoor wordt het sturende deel veel minder belast en dat heeft zo zijn voordelen. Zeker als je bedenkt wat voor krachten er op dat punt losgelaten worden tijdens de landing met een wagen van dik twee kilo zwaar. Om de klappen op te vangen zijn er big-bore schokdempers ontworpen die voor een soepelere demping moeten zorgen en minder onderhoud nodig hebben. De dempers worden bevestigd op dikke carbon shocktowers, iets dat we steeds meer zien in de brandstof off-road.

Wie het kleine niet eert...

Ook aan kleine dingen is gedacht, wat denk je van de turnbuckles, die zijn uitgevoerd met dik draad zodat ze tijdens een crash niet losschieten uit de ball-joints. Toch hebben ze ze in het midden dun kunnen houden, want ze zijn van oersterk verenstaal gemaakt, net als de outdrives van de differentiëlen. Over de diff's gesproken, over de kogellagers zitten stofkapjes waardoor deze niet blootgesteld worden aan de elementen en dus niet zo snel vuil worden. Geen kingpin's in de voorwielophanging, geen set-schroefjes in de centrale assen en ook geen E-clips in de 808. De ophangingsassen worden geborgd met een moer, ideaal, want hoe slecht de condities ook zijn, die moer trilt niet los. Wel is hij eenvoudig los te schroeven als het nodig is en kan hij niet verstopt gaan zitten met vuil zoals bij een klein schroefje vaak het geval is.

Dat zijn alles bij elkaar al heel wat punten die alvast goed klinken als uitrusting van een 1:8 off-road. Natuurlijk zijn we enorm benieuwd hoe deze wagen het op het circuit doet, want voor het rijgedrag belooft Xray eenvoud en souplesse ofwel een gemakkelijk te rijden wagen die voorspelbaar aanvoelt en goed in balans is. We gaan de wagen testen met de nieuwste en meest luxueuze motor die Sirio in het assortiment heeft, de S21 BK Evo4 STI (beter bekend als de "Kanai Evo4 STI) en de nieuwe brushless servo's van Futaba.



Zero kingpin design

Het 'zero kingpin design' van de voorwielophanging moet in theorie heel wat voordelen opleveren. Minder belasting van de stuurinrichting en betere stuurprestaties om maar iets te noemen.



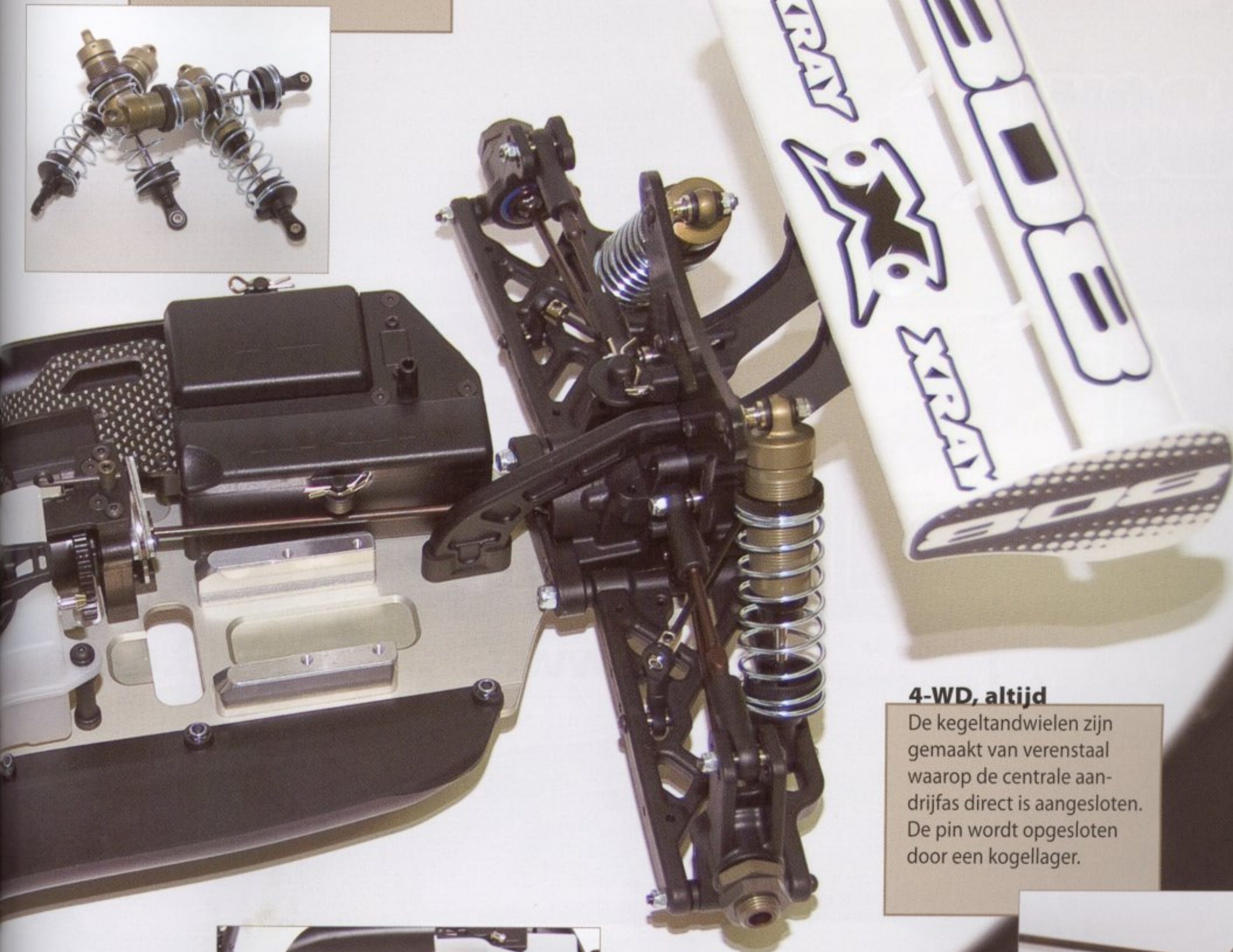
Schokdempers

De big-bore schokdempers zijn stevig en heel netjes afgewerkt. Twee O-ringen houden de olie binnen, een vilten ring houdt het vuil buiten.



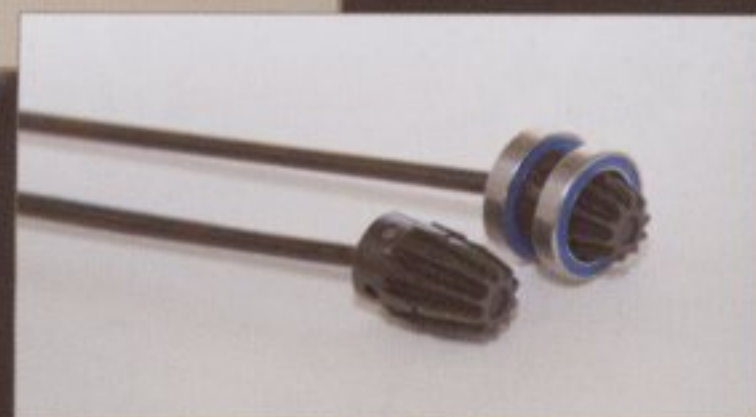
Betrouwbaar

De kunststof chassisversteving voorkomt 'doorklappen' van het chassis maar geeft wel voldoende flex. Geen E-clips maar moertjes op de 808 om de draagarmen aan het chassis te houden.



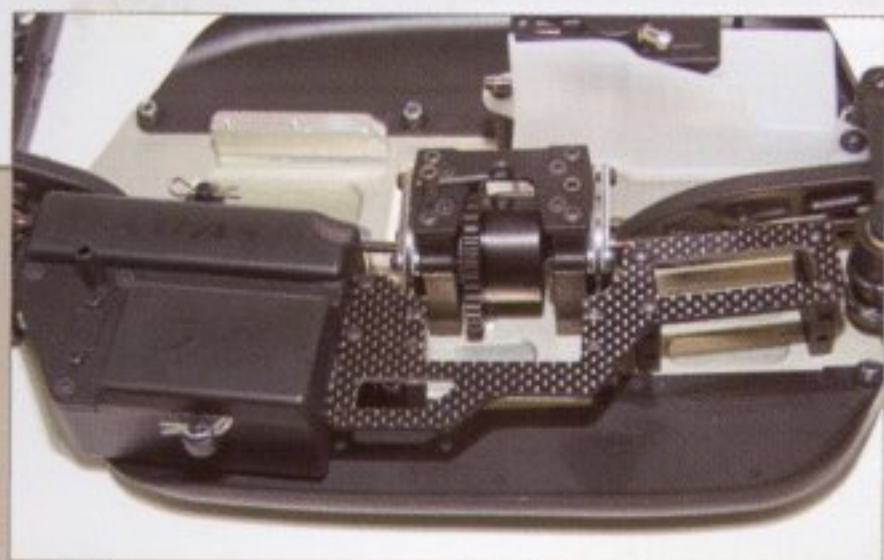
4-WD, altijd

De kegeltandwielen zijn gemaakt van verenstaal waarop de centrale aandrijfas direct is aangesloten. De pin wordt opgesloten door een kogellager.



Opzij

De servotray zit heel dicht tegen de andere onderdelen. Het middendifferentieel is ver uit het midden geplaatst om ruimte te maken voor de motor.



Chassis

De bodemplaat is heel smal gehouden en de lay-out van de onderdelen is heel nauw. De motor staat ver naar het midden voor een goede gewichtsverdeling.

