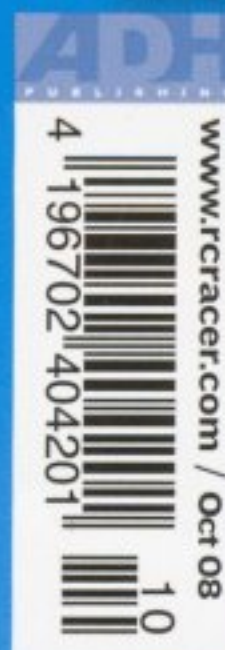


**Jetzt Neu** **FRISCH EINTROFFEN! CARSON STREETBREAKER**

**RC CAR**  
RACER & FUN!

# RC CAR

## RACER & FUN!



Deutschland €5 / Österreich €5.80 / Schweiz sfr9.80 / Benelux €5.90 / Italien/Spanien €6.75 / Griechenland €7.50

### RENNEN & EVENTS

Tamiya-Fighter-Cup-Finale 2008  
Kyosho-World-Cup-Finale 2008  
Köngen OffroadMasters 2008



### THUNDER TIGER SPARROWHAWK

Tierischer Tourenwagen

**FUTABA T4PK**  
FASSTenkur



# CEN GST 7.7

Was macht ihn  
so besonders?

### MONSTER RACER

CS Electronic  
T-Rexx



DESIGN: 4WD ALUMINIUM-CHASSIS KLASSE: OFFROAD 1:8 VERBRENNER WETTBEWERB PREIS: 499,00 EURO



# 808

**3** Der Boom in der Klasse der Verbrenner-Buggys im Maßstab 1:8 dauert nun schon einige Jahre an und es ist noch kein Ende absehbar. Ob das an den immer zuverlässigeren und leistungstärkeren Motoren liegt oder daran, dass die Fahrzeuge selbst immer besser werden, spielt keine Rolle. Es steht jedenfalls fest, dass alle großen Namen jetzt entweder schon Modelle für diese Klasse anbieten oder doch zumindest daran arbeiten.

Nachdem der XB8 von Xray nun schon seit einigen Jahren in den verschiedenen Versionen Raycer (unser Favorit...warum nur?) TQ und EC sehr erfolgreich im Einsatz war, nun doch langsam in die Jahre kommt, will das Team nun natürlich nicht den Anschluss an die Wettbewerber verlieren.

Obwohl der XB8 als sehr zuverlässiger, haltbarer und schrauberfreundlicher High-End-Buggy bekannt ist, wird ihm leider auch nachgesagt, dass die „richtige“

Abstimmung durch die extrem vielfältigen Einstellmöglichkeiten häufig schwer zu finden war. Einer der Hauptpunkte im Lastenheft des 808 war für den Entwickler und Xray-Chef Juraj Hudy dann auch die herausragende Qualität und die guten Eigenschaften des XB8 beizubehalten, das Modell aber für den „Normalfahrer“ einfacher fahrbar und abstimmbar zu machen. Wie in der regelmäßigen Kolumne von Juraj auf [www.teamxray.com](http://www.teamxray.com) zu lesen ist, hat Juraj sich dafür Zeit gelassen und gemeinsam mit seinem Team in Europa und Übersee viel getestet, damit der zweite 1:8er-Buggy von Xray ein noch größerer Erfolg wird als der Erste.





Die neueste Version des höchst erfolgreichen Off-Road-Buggys der tschechischen Edelschmiede Xray heißt XB808 und soll einige revolutionäre neue Ideen in sich vereinigen

# statt 0815

## ALLES NEU

Bei anderen Herstellern ist es häufig leichter, die wenigen wirklich neuen Teile des „neuen“ Modells aufzulisten, als die Teile zu benennen, die beibehalten wurden. Nicht so beim Xray 808. Er ist keine Evolutionsstufe seines Vorgängers sondern praktisch komplett neu. Vom XB8 wurden lediglich die Differenziale, die Radio-Box sowie der Heckflügel und sein Halter beibehalten. Alles andere ist neu und wurde mit der Aufmerksamkeit für Details entwickelt, für die Xray bekannt ist. Fertigungsqualität und Passgenauigkeit gehören zum Besten überhaupt. Dank der hervorragenden Bauanleitung, die wie von Xray schon bekannt auch sehr viele nützliche und verständliche Abstimmungshinweise

enthält, ist der Aufbau des nur als Baukasten erhältlichen 808 ein echtes Vergnügen.

Der 808 hat viel weniger Abstimmungsmöglichkeiten und ist insgesamt ein einfacheres Design als der XB8. Das ist aber in diesem Fall kein Nachteil. Durch die mit dem Vorgänger gemachten Erfahrungen hat man bei Xray gelernt, welche Fahrwerksoptionen wirklich nötig sind und hat durch ausgiebiges Testen die Zahl der möglichen Abstimmungsänderungen von vornherein auf ein handhabbares Maß begrenzt. Es besteht also weit weniger Gefahr sich in der Vielzahl der Abstimmungsmöglichkeiten zu verlieren; ein klarer Vorteil gegenüber dem XB8.

Das Grundlayout des 808 ist mit Kardantrieb und den bekannten und schon im XB8 bewährten drei Differenzialen nicht neu. Sehr wohl neu ist aber fast alles andere

am Antriebsstrang des 808: Die Übersetzung wurde durch neue Differenzialtellerräder, neue Eingangszahnräder in den Differenzialen, ein neues Stahl-Hauptzahnrad und eine neue Kupplungsglocke geändert. In der – Dank der veränderten Übersetzung – größeren Kupplungsglocke ist jetzt Platz genug für extra große und damit haltbarere 5x12 mm Kugellager. Der Block mit dem Mitteldifferenzial sitzt jetzt etwas nach links und nach vorne versetzt außerhalb der Mittellinie des Chassis. Dadurch wandert der Motor – und damit der Schwerpunkt – etwas weiter in die Mitte des Modells. Das soll laut Xray alle Nachteile, die sich aus dem „krummen“ Antriebsstrang ergeben, >



DESIGN: 4WD ALUMINIUM-CHASSIS KLASSE: OFFROAD 1:8 VERBRENNER WETTBEWERB PREIS: 499,00 EURO

Auffällig sind die Cfk-Dämpferbrücken und die neuen Big-Bore-Stoßdämpfer

Unseren Test-808 bestückten wir mit einem Orcan\_Novarossi PR115-Motor von SMI Motorsport

## FAHRTEST

◀ durch ein wesentlich agileres und vorhersagbareres Fahrverhalten mehr als ausgleichen. Die CVD-Kardans, welche die Kraft vom Mitteldifferenzial an das vordere und hintere Differenzial weiterleiten, wurden verbessert, indem das Eingangszahnrad des Differenzials und die Welle jetzt aus einem einzigen Teil gefräst sind, an dem der Knochenteil des Kardans befestigt wird. Zusätzlich sitzt der Stift für das Kardangelenk innerhalb des Kugellagers für das Zahnrad; selbst wenn sich also die Madenschraube lösen sollte, kann der Stift nicht herausfallen. Das gleiche geniale Design findet auch bei den Antriebswellen zu den Rädern. Die Verwendung des legendären Hudy-Federstahls für alle wichtigen Antriebskomponenten sorgt zusammen mit der Ingenieurskunst von Juraj Hudy dafür, dass dieser Antrieb für eine lange Zeit ohne Probleme laufen sollte.

Das Mitteldifferenzial ist für Wartungsarbeiten mit wenigen Schrauben zugänglich und die aus dem XB8 bekannten Bremsscheiben sitzen vor

Nachdem der Orcan\_Novarossi PR115-Motor eine ausreichende Einlaufphase durchlaufen hatte und richtig eingestellt war, konnten wir herausfinden, ob der 808 ein würdiger Nachfolger für den XB8 ist. Der Antriebsstrang erwies sich als äußerst effizient; der 808 sprang förmlich aus den Kurven. Das war nicht nur der außergewöhnlichen Leistungsentfaltung des Motors sowie der geänderten Fahrwerksgeometrie zu verdanken – auch die neue interne Untersetzung mit dem kleineren Hauptzahnrad hatte ordentlich Anteil daran. Dank der sehr gut dosierbaren Bremse konnte der Buggy aber auch so gut bremsen wie er beschleunigte. Auch die neue Fahrwerksgeometrie bewies, dass sie der Alten überlegen ist. Der 808 klebte förmlich am Boden und schluckte auch größere Löcher ohne Probleme. Die neuen Stoßdämpfer funktionierten exzellent und machten Landungen auch nach großen Sprüngen zu einer geradezu sanften Angelegenheit – ein großer Vorteil der „Big Bore“-Stoßdämpfer, die mit ihrem größeren Füllvolumen Unebenheiten besser abdämpfen und zudem über die Laufzeit gesehen deutlich konstanter sind, als „Small Bore“-Dämpfer. Überhaupt springt der 808 spürbar besser und liegt Dank des geänderten Schwerpunkts wesentlich neutraler in der Luft. Aus dem Baukasten ist der 808 mit den recht weichen Federn klar für rutschige und ebene Lehmstrecken abgestimmt. Wer ihn auf griffigeren Untergründen wie Gras bewegen will, sollte zumindest in etwas härtere Federn und etwas härtere als die serienmäßig vorhandenen Stabilisatoren investieren. Für die in Deutschland üblichen, eher löchrigen und rutschigen Strecken ist das Baukasten-Setup nahezu perfekt, aber wer auf einem anderen Untergrund unterwegs ist, wird in der Anleitung mit Sicherheit die richtigen Abstimmungstips finden und Dank der schrauberfreundlichen Konstruktion auch ohne Schwierigkeiten einbauen können. Die Haltbarkeit des 808 ist perfekt. Auch nach mehreren Litern Sprit ist noch so gut wie kein Verschleiß am Antriebsstrang feststellbar und auch sonst haben die Teile nur minimal Spiel entwickelt.



## RACER-TIPPS

Die Bremsbeläge müssen mit den Trägern verklebt werden, da sie sonst beim ersten Bremseinsatz abreißen.

Das Differenzialspiel genau nach Bauanleitung einstellen.

Die Kanten der Kohlfaserteile (insbesondere der Dämpferbrücken) sollten mit Sekundenkleber versiegelt werden. Sonst kann es passieren, dass sie nach einigen harten Crashes an den Kanten „ausfransen“.

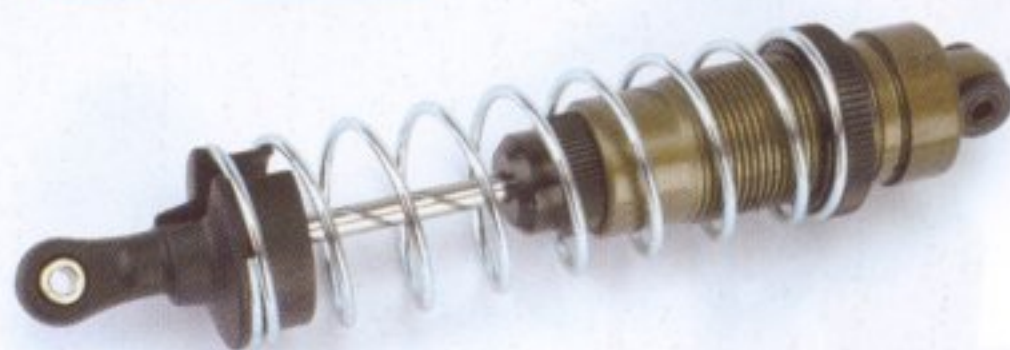
Die Empfängerbox sollte mit Schaumstoff ausgepolstert werden, um den Empfänger vor Vibrationen zu schützen.



Die Radioplate windet sich um das Mitteldifferential



Die neuen Differential mit geänderter Untersetzung



„Der XB808 ist keine Evolutionsstufe seines Vorgängers sondern praktisch komplett neu.“



und hinter dem Mitteldifferential und wirken direkt auf die Abtriebe zu den vorderen und hinteren Differenzialen.

## FAHRWERK FÜR WERKSAHRER

Das Fahrwerk ist ein weiterer Bereich, dem Team Xray Arbeit und Hirnschmalz gewidmet hat. Robust verstellte Aufhängungsarme aus zähem Kunststoff werden in großzügig dimensionierten Kunststoffhaltern geführt, vor den vorderen Schwingen findet sich eine Verstärkungsplatte aus Stahl. Die Schwingenstifte zur Befestigung der Schwingen am Chassis und zur Befestigung der Radträger werden mit Stopmuttern

gesichert – mit Abstand die sicherste und am wenigsten fummelige Befestigungsmethode. Der hintere Radträger ist von der üblichen, oben von einer Spurstange aus Hudy-Federstahl geführten Art. Vorne ist bei den Lenkhebeln und Lenkhebelhaltern ein gewisser Einfluss des Losi-Designs zu erkennen. Dadurch wird ein extrem großer Lenkwinkel bei extremen Ausfederwegen erreicht, also kein Grund sich über die „inspirierte“ Formgebung zu beschweren. Auch vorne wird die Radaufhängung von Stahl-Spurstangen geführt. Bei allen Radträgern kommen innen extra große Kugellager zum Einsatz, die eine sehr gute Lebensdauer haben sollten.

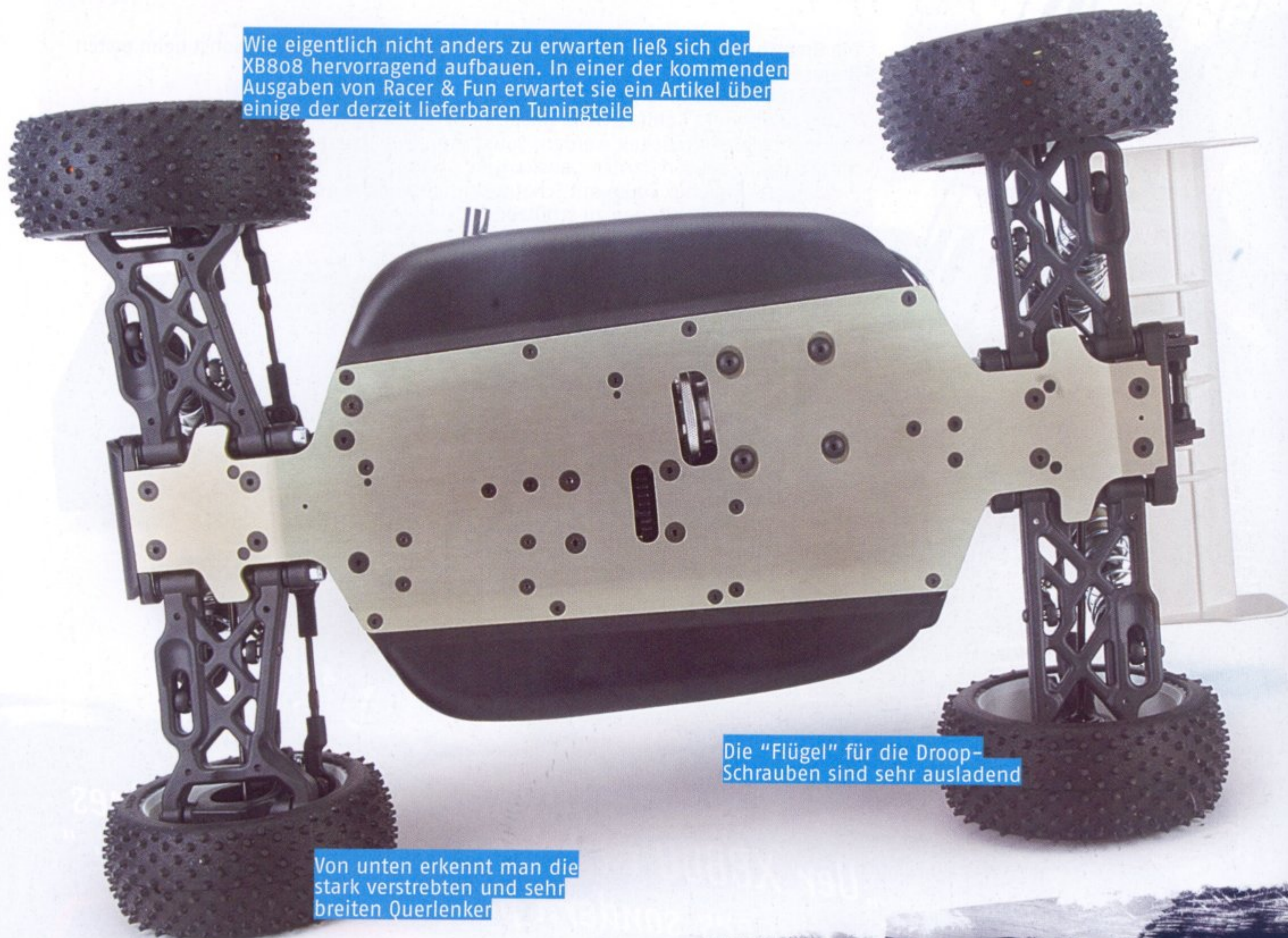
Bei den Stoßdämpfern folgt Xray dem allgemeinen Tend zu „Big bore“ (große Langeweile? – nein, großer Durchmesser!)

Stoßdämpfern, ohne die anscheinend kein Wettbewerbsbuggy mehr auskommen kann. Die Xray-Version hat Gehäuse aus eloxiertem Aluminium mit Außengewinde zum Einstellen der Federvorspannung über eine Rändelmutter. Das Dichtungspaket wird von einer aufgeschraubten Kappe unten am Gehäuse gehalten. Obwohl keiner der üblichen Gummiüberzieher für die Kolbenstange beiliegt, werden die Dichtungen doch von einem Schaumstoffring vor allzu schnellem Verschmutzen geschützt. Die Dämpferplatten werden mit Stopmuttern auf den Kolbenstangen befestigt. Dadurch ist es leicht möglich, sie gegen eine andere der drei mit unterschiedlich großen Löchern versehenen im Baukasten enthaltenen Kolbenplatten



DESIGN: 4WD ALUMINIUM-CHASSIS KLASSE: OFFROAD 1:8 VERBRENNER WETTBEWERB PREIS: 499,00 EURO

Wie eigentlich nicht anders zu erwarten ließ sich der XB808 hervorragend aufbauen. In einer der kommenden Ausgaben von Racer & Fun erwartet sie ein Artikel über einige der derzeit lieferbaren Tuningteile



Die "Flügel" für die Droop-Schrauben sind sehr ausladend

Von unten erkennt man die stark verstreben und sehr breiten Querlenker

auszutauschen. In der Aluminium-Dämpferkappe findet das Gummidaphragma seinen Platz, das für den notwendigen Volumenausgleich der Dämpfer sorgt.

Passend zu den Stoßdämpfern gibt es neue Stoßdämpferbrücken, die nicht wie üblich aus Aluminium, sondern aus viel leichteren und mit 4 mm vorn und 3,5 mm hinten ausreichend stabilen Kohlefaserplatten bestehen. Mit reichlich Befestigungslöchern für die Stoßdämpfer und die Spurstangen sollte für jede Strecke eine passende Fahrwerksgeometrie machbar sein. Dämpferbrücken aus Kohlefaser sind bei den 1:8er-Buggys eine neuer Trend und es muss sich erst noch erweisen, ob sie den verbreiteteren Aluminium-Dämpferbrücken gleichwertig oder vielleicht sogar überlegen sind. Auf jeden Fall sparen sie einiges an Gewicht, was sich durch die hohe Position der Dämpferbrücken im Auto besonders positiv auf den Schwerpunkt auswirken sollte.

## EDELMETALL

Beim Chassis gibt es Hausmannskost aus Aluminium, allerdings in 5-Sterne-Qualität. Rohstoff für das Chassis ist 3 mm dickes 7075 T6 Aluminium, aus dem das Chassis heraus gefräst und nicht gestanzt wird. Vor dem Eloxieren, das die Haltbarkeit des Chassis noch weiter verbessert, wird das Material dann noch durch Ausfräsungen erleichtert. Insgesamt ergibt sich durch die neue Anordnung der Komponenten ein etwas schmaleres Chassis, was bestimmt nicht von Nachteil ist. Durch das schmalere und ausgefräste Chassis sowie durch die Chassisverstreben, die aus Kunststoff bestehen, ist das festig aufgebaute Chassis wesentlich weniger verwindungssteif als bei seinem Vorgänger. Das ist allerdings von Xray auch so beabsichtigt, so macht ein etwas „weicheres“ Chassis das Fahrverhalten insgesamt deutlich gutmütiger und gleichmäßiger. Der Tank und die Radio-Box sind einige der wenigen vom Vorgänger übernommenen Teile, die Befestigungsplatte für die Servos ist jedoch ein neu entwickeltes Teil. Sie ist

aus einer Kohlefaserplatte gefräst und hält das Gas-/Bremsservo in stehender und das Lenkservo in zeitgeistkonformer liegender Position. Die von uns verwendeten KO Propo-Servos passten problemlos. Die Lenkung ist mit zwei Umlenkhebeln und integriertem Servosaver konventionell aufgebaut, eine leichte Abweichung stellt nur die Verbindungsplatte dar, die ebenfalls aus Kohlefaser besteht und Bohrungen für alternative Ackermann-Geometrien aufweist.

Der Xray 808 ist ein Wettbewerbsbuggy und muss somit vom Käufer noch mit den Fernsteuerungskomponenten, Motor, Reso, Reifen und Felgen ausgerüstet werden. Für die Fernsteuerung fanden 2 KO Propo PDS-2344 FET Servos, ein Spektrum RC-Empfänger und Nosram-Empfängerakku Verwendung. Als Motor verwendeten wir den ORCAN\_NOVAROSS PR115, komplett mit dem passenden Krümmer und Resorohr. Von GRP kamen die fertig auf Felgen verklebten Reifen. Nachdem auch die Lexan-



## BLITZURTEIL

- ⊕ CVD-Stifte können nicht herausfallen  
Spitzenqualität bei Materialien und Verarbeitung  
Einfacher abzustimmen und zu fahren
- ⊖ Akkubox akzeptiert keine Hump-Packs  
Keine Felgen enthalten

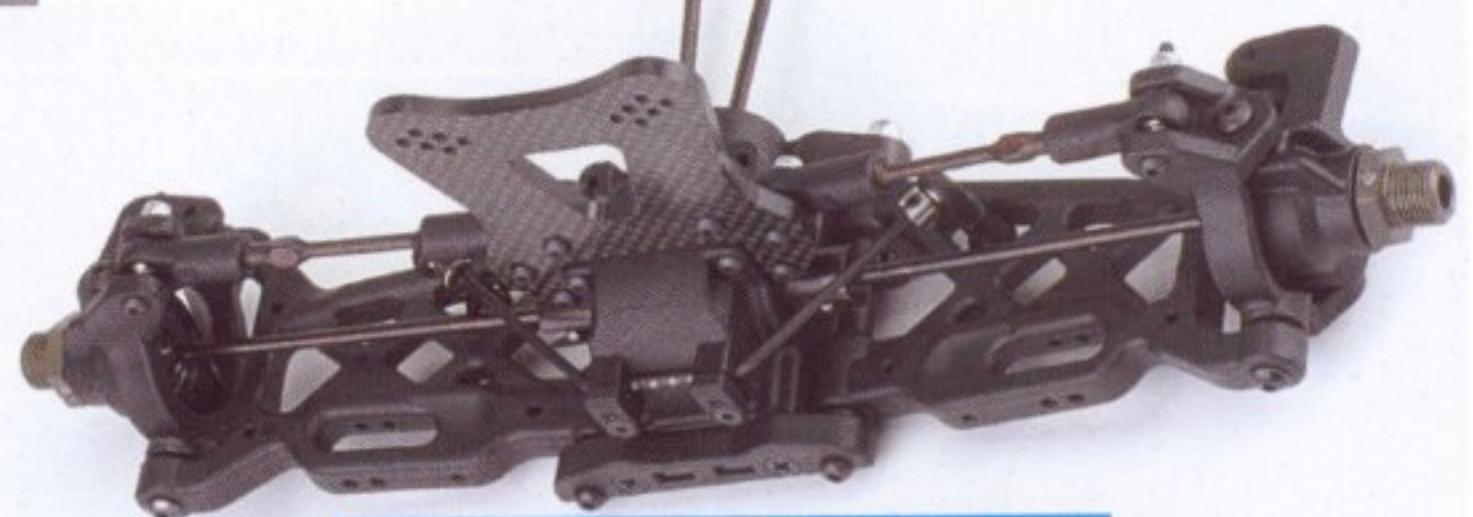
Racer-Urteil ★★★★★

## UNSERE AUSSTATTUNG:

Sender: KO Propo Esprit II Vantage  
Empfänger: Spektrum SR3000  
Lenkservo: KO Propo PDS-2344FET  
Gas/Bremsservo: KO Propo PDS-2344FET  
Empfängerakku: Nosram VTEC1400  
Motor: Orcan\_Novarossi PR115  
Krümmer/Reso: Orcan Masterfix  
Kraftstoff: Orcan 25%



Die neue Hinter- und Vorderachse ...



... mit den geänderten Schwingen und den neuen Kohlefaser-Dämpferbrücken



Liegendes Lenkservo

*„Die neuen Stoßdämpfer funktionierten exzellent und machten Landungen auch nach großen Sprüngen zu einer geradezu sanften Angelegenheit.“*

Karosserie lackiert war, wurde der Zusammenbau des 808 abgeschlossen. 1:8er-Buggies sind nicht gebaut, um schön auszusehen. Die Karosserieform des 808 mit ihren weichen, seifenblasenartigen Formen muss man deshalb auch nicht lieben. Aber ansprechend lackiert sieht sie nicht schlecht aus und erfüllt ihren Zweck – auch aerodynamisch. Der Heckflügel ist auf einer nahezu unzerstörbaren Halterung sicher befestigt und kann zur Feinabstimmung in verschiedenen Winkeln und Höhen montiert werden. ■

## KONTAKT

SMI Modell-Vertriebs GmbH  
Gärtnerstraße 2  
57076 Siegen

Tel: 0271 7711920

Fax: 0271 7711922

E-Mail: [info@smi-motorsport.de](mailto:info@smi-motorsport.de)

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

## RESÜMEE

Der XB808 ist ein fantastischer Buggy. Großartige Ingenieurskunst und unübertroffene Fertigungs- und Materialqualität vereinen sich mit einigen wirklich genialen Ideen (wie den verdeckten CVD-Stiften) zu einem Modell, das sich als extrem haltbar erweisen sollte. Einige Features wurden zwar von anderen Buggies „inspiriert“, aber auf echte Xray-Art in das Design des 808 integriert. Das Gefühl von Qualität, das jedes einzelne Teil des neuesten Xray-Buggies beim Zusammenbau verströmt, hat so kein kaum ein anderes Modell in der Klasse zu bieten. Wenn man dann noch bedenkt, dass der XB808 sich auch noch einfacher abstimmen und leichter fahren lässt als sein Vorgänger, findet sich einfach kein Haar in der Suppe...

## TECHNIK - KOMPAKT



MODELL: TEAM XRAY XB808  
MASSSTAB: 1:8  
KLASSE: OFF-ROAD  
ANWENDUNG: WETTBEWERB  
AUSLIEFERUNGS-FORMAT: BAUKASTEN  
MOTORISIERUNG: 3,5CCM  
VERBRENNUNGSMOTOR – NITRO  
CHASSIS: ALUMINIUM  
ANTRIEB: 4WD – KARDAN – DREI  
DIFFERENTIALE  
DIFFERENTIALE: KEGELRADDIFFERENTIALE  
STOSSDÄMPFER: ÖLDRUCK – ALUMINIUM  
LAGER: KUGELLAGER

## TECHNIK - DATEN

LÄNGE:	505MM
BREITE:	308MM
HÖHE:	180MM
RADSTAND:	323MM
SPURWEITE VORNE:	300MM
SPURWEITE HINTEN:	310MM
GEWICHT:	3.250G