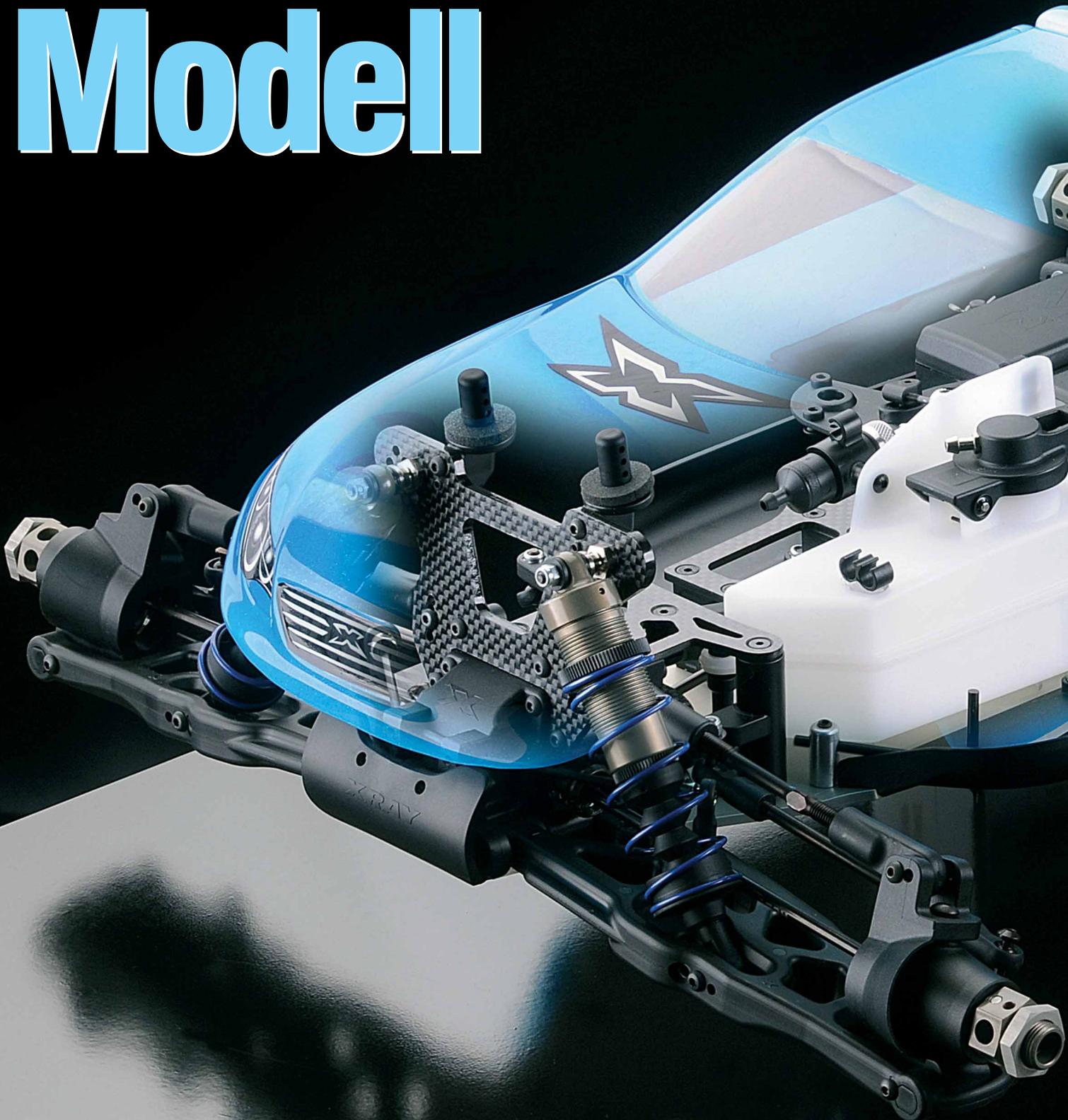
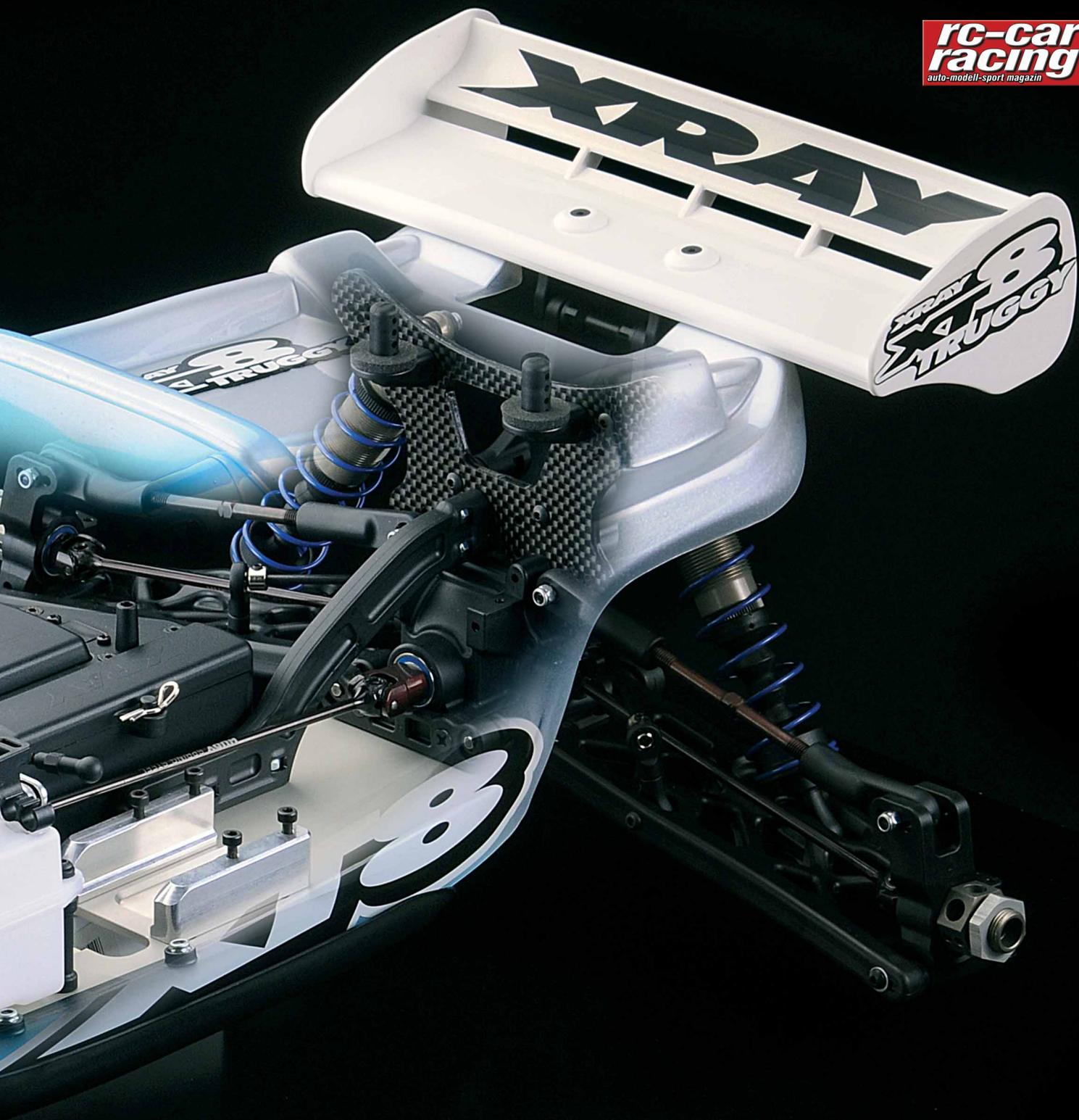


TECHNIK XRAY 1:8 XT8 2009 Spec

Perfektes Modell





Xrays XT8 Truggy kann inzwischen auf eine lange Liste internationaler Erfolge blicken. Daher scheint es nur logisch, dass die Erfahrungen aus den zahlreichen Rennen auch in Verbesserungen des Erfolgs-Modells umgesetzt werden. Im XT8 2009 Spec werden gleich an 10 Schlüsselpositionen zahlreiche Verbesserungen realisiert.

Der XT8 wird bei XRAY in der Slowakei entwickelt und hergestellt. XRAY fertigt auf Präzisionsmaschinen aus Deutschland, Italien und der Schweiz und es werden nur beste Materialien verarbeitet, vom Kunststoff bis zum Hudy-Federstahl. XRAY liefert eine exzellente Qualität, wie man es von einer europäischen Fertigung erwartet.

Der XT8 ist ein reinrassiger Wettbewerbs Truggy und bereits aus dem Baukasten heraus kann er in einem Rennen eingesetzt werden, alle Teile halten den hohen Belastungen stand.

Um den unterschiedlichen Anforderungen der Fahrer gerecht zu werden, gibt es auch für den XT8 2009 wieder ein umfangreiches Programm an optionalen Teilen.

Die Verbesserungen, im Wesentlichen schon vom XB808 Buggy bekannt, können jetzt auch im XT8 genutzt werden. Der XT8 2009 wird als Bausatz ohne Motor, Abgasanlage und Elektronik und ohne Räder in einem Karton mit bedrucktem Deckel geliefert.

Anleitung

Die 43-seitige, englischsprachige Anleitung ist ein mehrfarbig gedrucktes Büchlein im

Format DIN A4. Die ersten beiden Seiten enthalten allgemeine Hinweise zur Sicherheit, Garantie und den Umgang mit Elektrik, Modellbautreibstoff und Nitro-Motoren.

Seite 4 beschreibt das benötigte und im Bausatz enthaltene Zubehör und Werkzeug. Die anschließenden 29 Seiten enthalten die gut verständliche Bauanleitung mit zahlreichen Detailbildern.

Seite 34-35 enthält eine Liste zur Fehlersuche und eine Kurzanleitung zu Betrieb und Pflege eines Nitromotors. Auf den Seiten 36-43 werden alle wichtigen Einstellmöglichkeiten zum Fahrwerk erklärt.

Zusätzlich zur Bauanleitung gibt es eine Doppelseite mit einer Explosionszeichnung mit Teilenummern und auf der Rückseite eine Liste mit allen Ersatz- und optionalen Teilen. Ein weiteres einzelnes DIN A4 Blatt bietet die Standard-Setup Daten und ein leeres Setup-Formular.

Die Neuerungen des 2009 Spec sind auf 6 beigelegten DIN A5 Seiten beschrieben, selbst mit Brille ist es schwer leserlich, da wäre der Druck auf DIN A4 kein Luxus gewesen.

Karosserie

Die Haube ist aus ca. 0,8 mm Lexan-Folie tiefgezogen und entspricht der Standard-Qualität. Sie ist im Rohzustand, d.h.

sie muss noch ausgeschnitten, lackiert und beklebt werden.

Dazu findet sich bei den Unterlagen ein DIN A5 Blatt mit Tipps zur Lackierung einer Lexan-Haube, ein Bogen mit Scheibenabklebern und ein großer Dekorbogen. Welche Öffnungen in die Karosse geschnitten werden sollen, wird nicht angegeben.

TIPP

Die Karosse sollte Öffnungen zum Betanken und zur Kühlung des Motors und evtl. Bohrungen zum Einstellen des Vergasers erhalten. Vorher sollte in Ruhe überlegt werden, wo die Öffnungen am besten platziert werden, es sollten so wenig wie nötig Öffnungen in die Karosse geschnitten bzw. gebohrt werden. Ausschnitte sollten immer abgerundet sein, Ecken reißen leichter ein als Rundungen.

Chassis

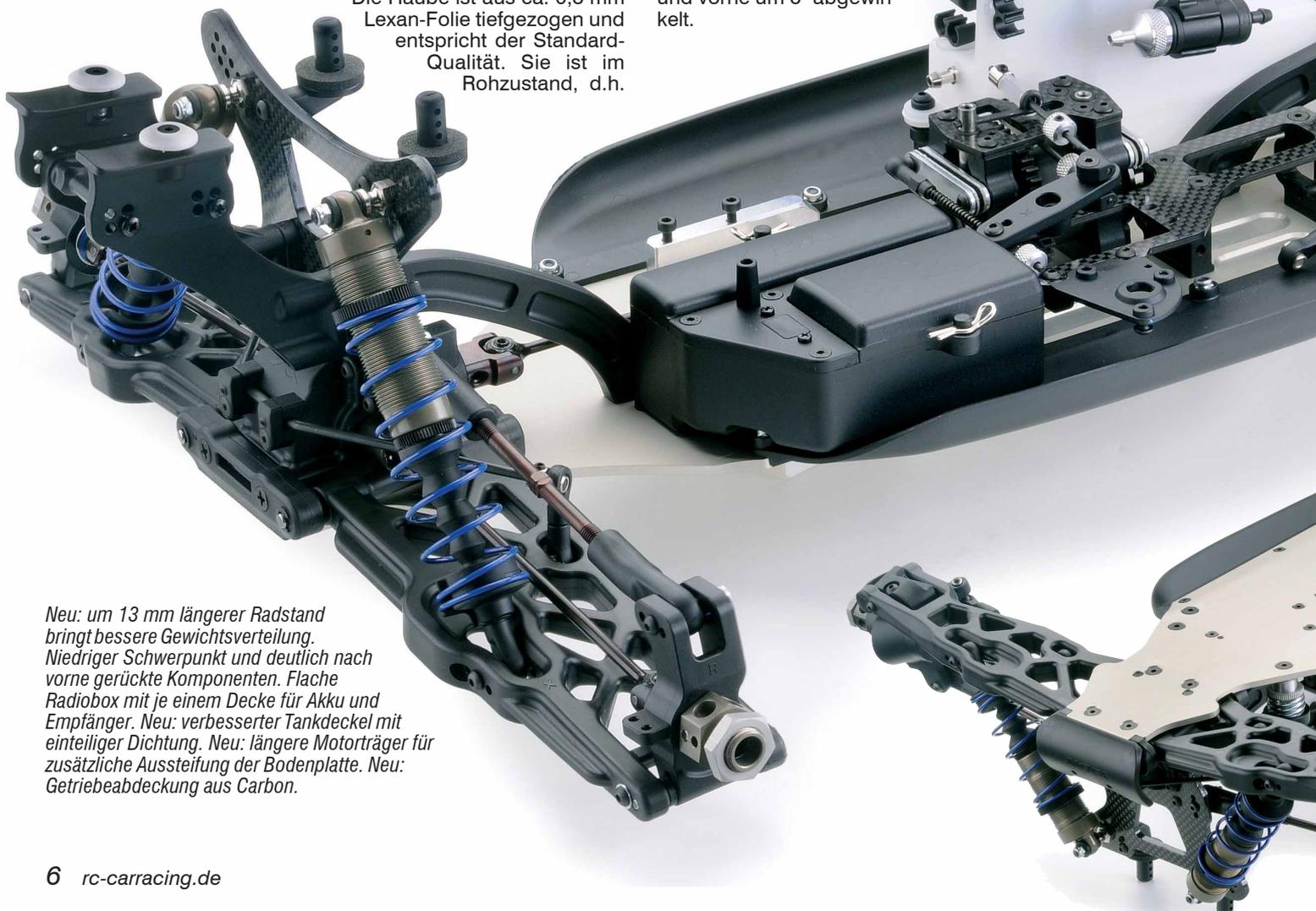
Die Basis des XT8 bildet die Bodenplatte aus hart beschichtetem 3 mm 7075 T6 Flugzeugaluminium. Die Platte ist an den am wenigsten beanspruchten Stellen ausgefräst um Gewicht zu sparen, seitlich etwas hochgezogen und vorne um 6° abgewinkelt.

Alle Schraublöcher der Platte sind an der Unterseite angebracht, die Bohrungen der Motorbefestigung sind flach ausgefräst. An den kritischen Stellen der Achsbefestigungen ist genügend Material vorhanden um ausreichende Steifigkeit zu gewährleisten.

Die Bodenplatte wird wie bei den Buggies durch zwei Streben gegen die Dämpferbrücken bzw. Differentialkästen abgestützt. Die Streben aus Kunststoff erhöhen die Steifheit des Chassis, lassen dabei aber noch eine gewisse Elastizität zu, was sich positiv auf die Fahreigenschaften auswirkt.

Die beiden Achskonstruktionen sind mit jeweils 4 Schrauben an der Bodenplatte fixiert. An der hinteren Dämpferbrücke aus 4 mm Aluminium ist der Träger für den großen Heckspoiler verschraubt.

Seitlich des Chassis schützen Kunststoffwannen Resorrohr, Tank und RC-Komponenten. In der Chassismitte beginnend, leicht nach rechts versetzt, ist das Mitteldifferential



Neu: um 13 mm längerer Radstand bringt bessere Gewichtsverteilung. Niedriger Schwerpunkt und deutlich nach vorne gerückte Komponenten. Flache Radiobox mit je einem Decke für Akku und Empfänger. Neu: verbesserter Tankdeckel mit einteiliger Dichtung. Neu: längere Motorträger für zusätzliche Aussteifung der Bodenplatte. Neu: Getriebeabdeckung aus Carbon.

mit der Doppelscheiben-Bremsanlage montiert, durch diese Anordnung kann der Motor sehr weit vor der Hinterachse untergebracht werden, was sich positiv auf die Balance auswirkt.

Vor dem Motor ist der 150 ml fassende Tank angebracht, rechts neben dem Motor bildet die RC-Box das Gegengewicht. Im Anschluss an die Box steift die 2,6 mm Carbon-Radioplatte das Chassis zusätzlich aus und nimmt das stehende Gas-/Brems-Servo und das liegende Lenk-Servo auf.

Fahrwerk

Alle Räder sind einzeln an langen Trapez-Querlenkern aufgehängt. Die oberen Querlenker, aufgebaut aus 4,5 und 4 mm dicken Stahlstangen mit M5 Links-/Rechtsgewinden und Kugelpfannen, erlauben die einfache Einstellung des Radsturzes. Die un-

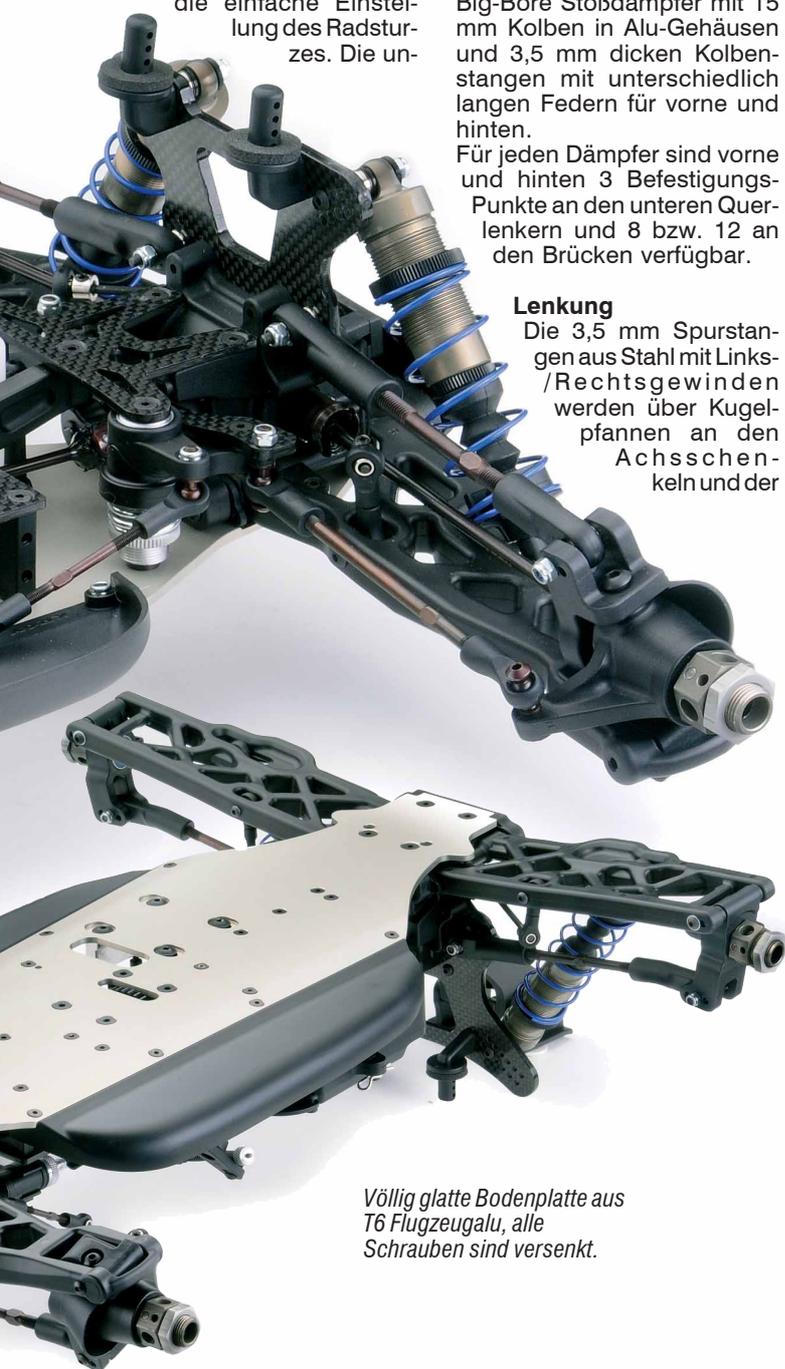
teren Querlenker hängen an 4 mm dicken Stahl-Drehachsen an den Differentialgehäusen. Die Radachsen sitzen vorne in massiven Kunststoff-Achschenkeln die in den C-Hubs drehbar lagern, hinten nehmen kippbare Radböcke die Achsen auf. Vorne und hinten sorgen Bügelstabilisatoren für den nötigen Lastausgleich in Kurven.

Alle Radachsen werden über Gelenkwellen aus Federstahl gedreht und die Alu-Felgenmitnehmer mit 17 mm Sechskant sorgen für sicheren Antrieb der Räder. Die Spur kann vorne über die Spurstangen und hinten über die Querlenkerhalter verstellbar werden. Optionale Teile erlauben es, den Einstellbereich für Kickup, Anti-Squat sowie Nachlauf zu erweitern. Für den nötigen Bodenkontakt sorgen die neuen Big-Bore Stoßdämpfer mit 15 mm Kolben in Alu-Gehäusen und 3,5 mm dicken Kolbenstangen mit unterschiedlich langen Federn für vorne und hinten.

Für jeden Dämpfer sind vorne und hinten 3 Befestigungspunkte an den unteren Querlenkern und 8 bzw. 12 an den Brücken verfügbar.

Lenkung

Die 3,5 mm Spurstangen aus Stahl mit Links-/Rechtsgewinden werden über Kugelpfannen an den Achsschenkeln und der



Völlig glatte Bodenplatte aus T6 Flugzeugalu, alle Schrauben sind versenkt.

Lieferumfang XRAY XT8 2009 Spec

- Hudy und XRAY Katalog
- Anleitung zum Registrieren in den XRAY Foren
- Anleitung zum Lackieren der Karosserie
- Echtheits-Zertifikat mit Seriennummer
- Ersatzteilliste mit Explosionszeichnung
- Blatt mit Standard-Setup und leeres Setup-Formular
- Dekorbogen und Scheibenabkleber für die Karosserie
- Bauanleitung XT8
- Ergänzung zur Bauanleitung für den 2009 Spec
- Lexan-Karosserie, Bodenplatte, 2 Seitenwannen
- Heckflügel, Tank, Antennen-Röhrchen
- 19 Folienbeutel mit Bauteilen

Wichtigste Änderungen zum XT8 2007

- **Längere Bodenplatte**
Motor, Mittelgetriebe und Tank sitzen weiter vorne und sorgen so für eine bessere Gewichtsverteilung. Der Radstand ist 13 mm länger.
- **Carbon-Teile ersetzen Alu-Teile**
Dämpferbrücken, Abdeckungen der Lenkung und Bremsen sowie die Radioplatte sind aus Kohlefaser gefertigt. Die Alu-Teile sind optional weiterhin erhältlich.
- **Antrieb erleichtert**
Alle drehenden Teile wurden erleichtert: Antriebswellen, Radachsen und Wellenaufnahmen.
- **Obere Querlenker vorne**
Eine Gewindestange mit Kugelpfannen ersetzt den oberen Dreieckslenker.
- **Karosserieträger vorne**
Statt der Konterung aus Plastik werden jetzt Wurmschrauben in Löcher eingedreht.
- **Verbreiterte Spur vorne und hinten**
Breitere Felgen-Mitnehmer vergrößern die Spurbreite um 10 mm.
- **Längere Motorträger**
Wie beim XB808 werden auch beim XT8 2009 lange Motorböcke verwendet, sie steifen das Chassis zusätzlich aus. Die Motorträger vom alten XT8 können nicht mehr verwendet werden.
- **Harte Kupplungsfedern**
Mit den harten Federn wird der Kraftschluss erst bei höherer Drehzahl hergestellt und ermöglicht damit ein höheres Drehmoment und bessere Beschleunigung.
- **Big-Bore Stoßdämpfer mit neuen Federn**
Dämpfergehäuse mit 15 mm Bohrung und längeren Federwegen sorgen für weniger Fading und bessere Bodenhaftung.
- **Tankdeckel mit neuer Dichtung**
Die Dichtung ist aus einem Stück und sorgt für den perfekten Verschluss.
- **Gewichtersparnis**
Durch die Carbon-Teile und den erleichterten Antrieb bringt der XT8 2009 deutlich weniger Gewicht auf die Waage.
- **Es sind keine Räder im Baukasten enthalten**
Durch die verbreiterten Mitnehmer können Felgen ohne Offset gefahren werden.

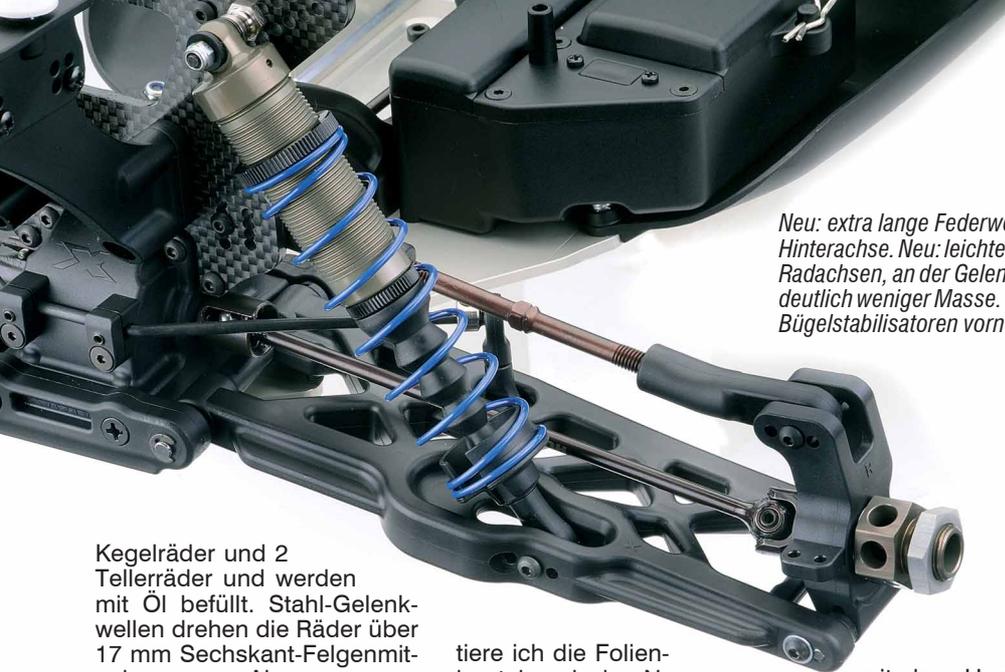
3 mm dicken Carbon-Lenkabdeckung verschraubt.

Die Lenkplatte ist mit Lagerbüchsen ausgestattet und verbindet die Lenkmechanik und den Servosaver mit verstellbarer Druckfeder, beide sind kugelgelagert. Die Anlenkung vom liegenden Lenkservo erfolgt ebenfalls über eine Gewindestange mit Kugelpfannen.

Antrieb und Bremse

Über eine Kupplung mit 3 Alu-Backen erfolgt die Kraftüber-

tragung vom Motor auf die gehärtete Stahlglocke die mit dem 13 Zähne Stahlritzel das 48 Zähne Stahlzahnrad des Mitteldifferentials antreibt. Die beiden Stahlbremscheiben sitzen auf den Mitnehmern der Ausgänge des Mitteldifferentials, je eine für hinten und vorne und werden unabhängig voneinander angesteuert. Stählerne Kardan-Gelenkwellen verbinden das Mitteldifferential mit den Differentialen der Achsen. Alle Ausgleichsgetriebe enthalten 4 Satelliten



Neu: extra lange Federwege an der Hinterachse. Neu: leichtere Radachsen, an der Gelenkseite deutlich weniger Masse. Bügelstabilisatoren vorne und hinten.

Kegelräder und 2 Tellerräder und werden mit Öl befüllt. Stahl-Gelenkwellen drehen die Räder über 17 mm Sechskant-Felgenmitnehmern aus Alu.

Motor

Der XT8 ist ausgelegt für .21 bis .28 Big Block Nitro Motoren.

Anlenkung der Servos

Die Anlenkung für das liegende Lenkservo besteht aus einer Gewindestange mit Kugelpfannen. Die Einstellung der Bremsgestänge erfolgt bequem über Rändelschrauben und ist auch einzeln möglich, das Gasgestänge kann ebenfalls über einen Stellring, der wie eine Rändelschraube funktioniert, justiert werden.

Elektrik

Im Baukasten ist keine Elektronik enthalten, es werden noch 2 leistungsfähige Servos für Gas bzw. Bremse und für die Lenkung benötigt, außerdem ein Empfänger und ein Empfänger-Akku.

TIPP

Für die Lenkung sollte ein digitales Highspeed Servo eingesetzt werden, die Stellkraft sollte nicht unter 12 Kg und die Stellgeschwindigkeit nicht über 0,12 Sekunden für 60° liegen. Als Gas-/Bremservo kann auch ein schnelles Analog-Servo dienen, die Stellgeschwindigkeit sollte aber nicht langsamer als 0,10 Sekunden für 60° sein.

Tuning

Für den XT8 gibt es optionale Teile für umfangreiche Einstellmöglichkeiten von Nachlauf, Kickup, Anti-Squad und Spur. Neben unterschiedlichen Stabilisatoren bietet XRAY noch zahlreiche Tuningteile aus Aluminium an.

Bauvorbereitung und Aufbau

Den Karton leere ich komplett aus und kontrolliere den Inhalt auf Vollständigkeit, dabei sor-

tiere ich die Folienbeutel nach den Nummern auf den Aufklebern wieder in den Karton.

Front- Heck- und Mittel-Differential (Bag 01.1-01.3+02.1+02.2 + Kugellager + Öl)

Vor dem Befüllen und Verschrauben der Front- und Heck-Differentialen müssen sie in die Gehäuse eingepasst werden um festzustellen ob Distanzscheiben für optimales Zahnflankenspiel eingefügt werden müssen. Siehe dazu die Info auf Seite 11 der Bauanleitung.

Es braucht etwas Geduld um das richtige Spiel herauszufinden. Beim Testmuster wird beim vorderen Differential eine 0,1 mm Scheibe auf der Seite des Tellerrades untergelegt. Front- und Heck-Differential werden halb mit dem 7000 cSt Öl befüllt, dabei das Öl einige Minuten setzen lassen. Die Schrauben müssen kreuzweise angezogen werden, aber Vorsicht, nicht überdrehen. Gemäß Anleitung werden Kegel- und Tellerräder der Differentialen nicht gefettet, ich bringe jedoch reichlich Graphitfett auf.

Auf die Wurmschrauben der Antriebswellen kommt etwas mittelfester Schraubensicherungsack (blau). Der Sechskant der M3x12 Schrauben von den Differentialen war beim Testmuster 2,2 mm und selbst

mit dem Hudy-Werkzeug war das schon grenzwertig.

TIPP

Gutes Graphitfett ist druck- und hitzebeständig (bis 130 Grad), außerdem wasser- und staubabweisend und es hat sehr gute Notlaufeigenschaften durch die Graphitzusätze.

TIPP

Die Kanten der Carbon-Teile können zum Schutz mit flüssigem Sekundenkleber versiegelt werden. Mit dem spitzen Ende eines Kabelbinders lässt sich der Kleber an engen Stellen gut auftragen.

Hintere und vordere Aufhängung (Bag 03-06)

Für die Vorderachse muss auch die beigelegte Beschreibung für den 2009 Spec beachtet werden. Beim oberen Querlenker vorne soll die lange Kugelpfanne auf der Seite der Dämpferbrücke auf die Gewindestange geschraubt werden, dies geht aus der ergänzenden Bauanleitung nicht eindeutig hervor.

Die Wurmschrauben in den Haltern der Stabilisatoren so weit wie möglich hinein

Neu: Big-Bore Stoßdämpfer mit 15 mm Bohrung, Shock-Boots und neuen Federn Felgen-Mitnehmer um 5 mm verbreitert, für Räder ohne Offset. Neu: Lenkplatte und Frontabdeckung aus Kohlefaser.

drehen, der Bügel muss sich aber frei bewegen und darf nicht klemmen. Die Pivot-Aufsätze sollen vorne mit dem Bügel-Ende bündig sein. Vor dem Einbau bekommen die Pins der Wellenköpfe und die Gelenkköpfe etwas Graphitfett. Vor der Montage der Achsen auf die Bodenplatte, gebe ich Graphitfett auf die Zähne der Tellerräder beider Differentialen.

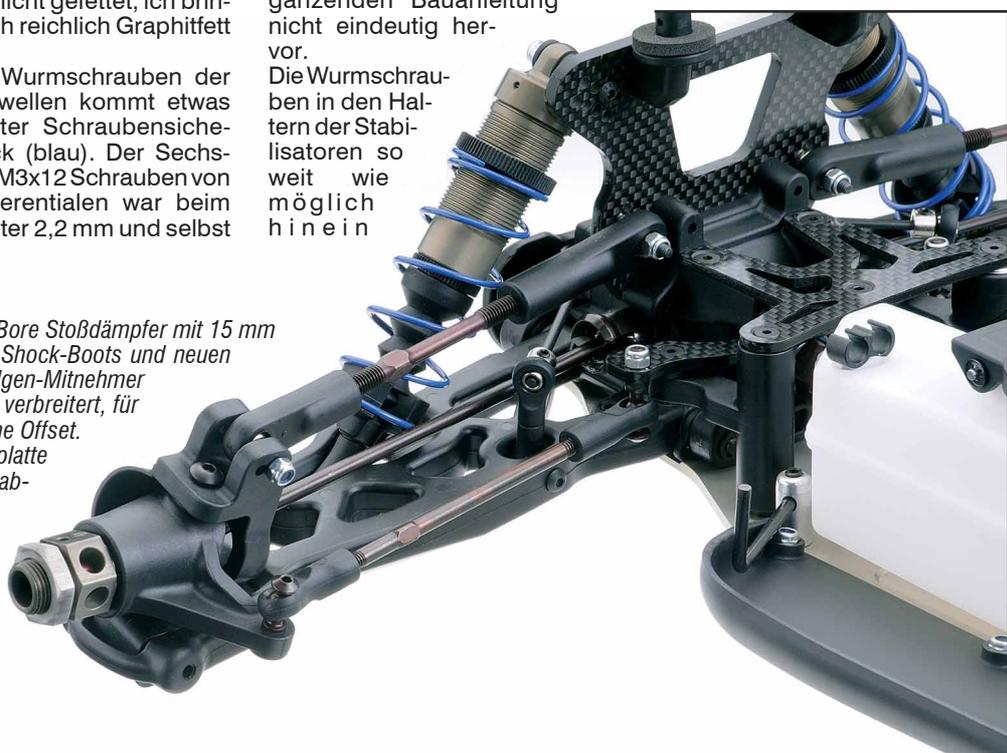
TIPP

Die Fahrwerkeinstellungen der Bauanleitung, sollten immer mit den Angaben im Setup-Blatt verglichen werden um im Fall einer Abweichung nicht nachbessern zu müssen.

Lenkung (Bag 07)

In die Kugelpfannen der Lenkstangen sind keine Gewinde vorgeschritten, deshalb müssen die Gewindestangen mit Sorgfalt eingedreht werden, die Pfannen dürfen nicht schief sitzen. Die Pivotschrauben lassen sich, wie in der Anleitung beschrieben, gut auf die Pfannen montieren, in dem man sie z.B. auf einen Motorträger schraubt.

Die eingekerbten Kugelpfannen zeigen in Richtung Lenkhebel und die Pivotschrauben mit dem Gewinde nach unten. An den geraden Kugelpfannen zeigt das Gewinde der Pivotschrauben nach oben. Beim Einsetzen der Pivots auf die Richtung achten, Links ist nicht gleich Rechts. Beim Anschrauben an die Lenkplatte die Distanzringe aus Kunststoff nicht vergessen und die Hinweise auf dem Beiblatt für den 2009 Spec beachten.





Neu: erleichterte Antriebswellen, gegenüber dem alten XT8 deutlich weniger Masse. Lange und massive Trapezquerlenker unten.

Mitteldifferential und Bremse (Bag 08)

Nicht vergessen die Bremsbeläge an den Bremsbacken anzukleben. Vor dem Ankleben unbedingt erst die Backen und Beläge in der richtigen Richtung zusammenlegen, sonst ist schnell ein Belag auf die falsche Seite geklebt.

Die Schrauben müssen sich in den Löchern der Backen frei bewegen können, evtl. überstehenden Ferodo-Belag mit einem spitzen Messer, einer Feile oder dem Gewinde der Schraube entfernen. Beim Anschrauben eine Bremscheibe zwischen die Backen legen und die Schrauben genau gleich anziehen.

Die Osen der Bremshebel sollen genau übereinander liegen. Bei der Montage des Mittelgetriebes erst an der Bodenplatte verschrauben und danach die Schrauben der Abdeckung kreuzweise anziehen. Die Pins der Wellenköpfe bekommen wieder etwas Fett.

Tank, Wannen, Motor und Resorohr (Bag 09)

Für den Schutz des Auslasses am Resorohr, müssen an der linken Wanne noch zwei 3 mm Löcher an passender Stelle gebohrt werden und eine entsprechende Aussparung angebracht werden. Am Tank den vorderen Steher verschrauben, die Schraube liegt nach dem Einbau unter der Lenkabdeckung und ist nicht mehr erreichbar.

TIPP

Die Schlauchklammern lassen sich mit Aquariensilikon haltbar und elastisch an den Tank kleben. Stellen entfetten, reichlich Silikon auf die Klammer auftragen und vorsichtig andrücken, danach über Nacht austrocknen lassen.

Radioplatte und Servo-Lenkgestänge (Bag 10)

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. Ess sind Servohörner für Futaba, Kopropo und Hitec im Baukasten enthalten und für das Lenkservo sind entsprechend schmale und breite Halter dabei.

Bei der Lenkung ist darauf zu achten, dass das Servo nach der Montage der Radioplatte nicht gegen die vordere Kardanwelle drückt, in diesem Fall muss vorne untergelegt werden. Das Kabel des Lenkservos darf nicht hinter dem Gas-Servo verlegt werden, hier droht die Beschädigung durch das Hauptzahnrad.

Bei der Montage der Anlenkstange für das Lenkservo muss wieder die Beschreibung für den 2009 Spec beachtet werden, die neue Stange ist kürzer als im alten XT8.

Neu: Gewindestangen mit Kugelpfannen statt Dreieckslenker an der Vorderachse. Einfaches Verändern des Rollzentrums an der Vorderachse durch die geänderten oberen Querlenker.



Neu: erleichterte Wellenaufnahmen an den Differentialausgängen.

Stoßdämpfer, Aufbau und Montage (Bag 11.1-11.2)

Die Big-Bore Dämpfer sind komplett neu und werden gemäß dem Beiblatt für den 2009 Spec zusammengebaut. Front- und Heckdämpfer werden mit unterschiedlichen Kolbenscheiben und Öl-Viskositäten bestückt, daher gilt es hier nichts zu verwechseln.

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 vor dem Einsetzen sorgfältig entgratet werden. Die Kugeln können einfach mit einer kleinen, verstellbaren Rohrpinzette 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-Deckel und der Gummimembran zusammengebaut. 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.

Endmontage

Vor der Endmontage muss der Ausfederweg überprüft und eingestellt werden.

Karosse

Die Karosserie ist vom alten XT8 und nun eigentlich etwas zu kurz. Ich bohre die Löcher vorne wie auf der Haube markiert. Die Radkästen schneide ich im Bereich der Dämpfer weiter aus als vorgesehen, damit die Federn nicht an der Karosserie scheuern. Leider liegt die Karosserie nun auf der hinteren Dämpferbrücke statt auf den Tellern der Karosseriehalter auf.

TIPP

Erst die Karosserie grob ausschneiden um zu sehen, wo Material entfernt werden muss. Die Radkästen nur soweit ausschneiden, wie es das Fahrwerk erfordert. Vorne lässt sich dadurch vermeiden, dass beim Beschleunigen mit eingeschlagenen Rädern Dreck auf das Chassis geschleudert wird. Es gibt von Proline eine Crowd Pleazer 2.0 Karosserie aus 1,2 mm Lexan (Kyosho & Hellfire), die fast identisch mit der XRAY Serien-Karosserie ist.

Fazit

Der XT8 ist etwas länger und breiter geworden und hat größere und leistungsfähigere Big-Bore Stoßdämpfer erhalten. Durch den Einsatz von Kohlefaser statt Aluminium und dem Erleichtern der Antriebssteile konnte das Mehrgewicht mehr als kompensiert werden, im Vergleich zum alten XT8 ist er um ca. 50 Gramm leichter.

Die gute Bauanleitung und die optimale Passgenauigkeit der Teile ermöglichen es auch einem handwerklich geschickten Anfänger mit technischem Verständnis diesen hochkarätigen Wettbewerbs-Truggy aufzubauen, auch das Set-Up wird in der Anleitung sehr gut beschrieben. Das Beiblatt für den 2009 Spec hätte etwas hochwertiger und größer ausfallen dürfen, es passt nicht

zum Gesamtbild des guten Manuals.

Sowohl der Bausatz als auch das fertige Modell erfüllen die höchsten Ansprüche was Qualität und Ausstattung betreffen und es gibt noch ein umfangreiches Programm an optionalen Teilen. Der Aufbau macht richtig Freude, und nur selten muss man kurz zur Feile greifen um einen kleinen Grat zu entfernen.

Der XT8 2009 ist wie sein Vorgänger ein perfektes Modell, Manual, Aufbau, Qualität der Materialien und die Funktion

von Lenkung, Antrieb und Aufhängung - alles vorbildlich. Schade finde ich den Rückschritt von den Schmutzabstreifern zu den Dämpfersocken aus Gummi, die Abstreifer waren pflegeleicht und weniger umständlich im Handling. Für den verlängerten XT8 2009 sollte es auch eine genau passende Karosse geben. Dass es XRAY Bauanleitungen nur in

englischer Sprache gibt, ist inzwischen bekannt aber dennoch ärgerlich. Mit dem XB808 Buggy wird ein Booklet „Off-Road Set-Up Book“ geliefert, das könnte XRAY auch dem XT8 Baukasten beilegen.
Edgar Reichler



rc-car racing Querschnitt

auto-modell-sport magazin

XRAY XT8 2009 Spec

Allgemein

- Truggy Maßstab 1:8
- Baukasten mit XT8 Truggy Karosserie

Motor

- .21 - .28 optional
- Großer 2-lagiger Luftfilter
- Tank mit Diffusor, internem und externem Filter

Antrieb

- 4WD CVD-Kardantrieb
- 3 Kegelraddifferentiale mit Öl befüllt
- Kardan Gelenkwellen
- vorne und hinten getrennt einstellbare Bremse mit zwei Stahl-Bremsscheiben und Bremsbelägen
- Differential Tellerräder 43 Zähne
- Stahl-Hauptzahnrad 48 Zähne
- Stahl-Glocke mit Ritzel 13 Zähne
- Kupplung mit 3 Alu-Backen
- Dicht-Kugellager kpl. Antrieb

Fahrwerk

- Kickup (Anti-Dive) von 4-8° einstellbar (4 und 5° Standard)
- Einzelradaufhängung vorne und hinten
- Bügelstabilisatoren V/H
- Spur vorne stufenlos über Spurstangen einstellbar
- Spur hinten über Querlenkerhalter und Einsätze einstellbar
- C-Hub Nachlauf Winkel vorne 13-17° (15° Standard)
- Nachlauf gesamt von 17-25 (19 oder 20° Standard)
- Vorspur hinten 2-4° (Standard 2 und 3°)
- Anti-Squad 1-4° (1 und 2° Standard)
- Sturz vorne und hinten stufenlos einstellbar
- Rollzentrum hinten und vorne verstellbar
- Big-Bore Öldruckdämpfer mit Alu-Gehäusen
- 3,5 mm Kolbenstangen
- Federvorspannung stufenlos einstellbar
- Unterschiedliche Ein- und Ausfederdämpfung durch verschiedene Kolbenplatten
- Zahlreiche Dämpferpositionen zur Feinabstimmung
- Ausfederwegbegrenzung V/H

Teile aus T6 7075 Flugzeug-Alu

- 3 mm Bodenplatte

Teile aus Kohlefaser

- 3,4 mm Dämpferbrücken
- 3 mm Lenkplatte
- 2,4 mm Abdeckung Lenkung
- 2,4 mm Abdeckung Mitteldifferential
- 2,4 mm Radioplatte

Lenkung

- Lenkung mit Kugellagern Lagerbüchsen
- Einstellbare Lenkungsgeometrie (Ackermann)
- Servosaver mit Druckfeder einstellbar

Abmessungen

- Länge: 573 mm
- Breite: 440 mm
- Höhe ca.: 200 mm
- Radstand: 376-380 mm
- Treibstofftank mit Filter: 150 ccm
- Gewicht fahrfertig ca.: 3.900 Gramm

Plus

- + Sehr gute Qualität und Verarbeitung
- + Optimale Passgenauigkeit
- + Sehr gute Bauanleitung
- + Jeder Beutel enthält eine Baugruppe
- + Nur 2 Größen Dichtkugellager + Lager für die Glocke
- + Lagerbüchsen statt anfällige Kugellager in Brems- und Lenkplatte
- + Nur ca. 3,9 Kg Gewicht fahrfertig
- + Bodenplatte ohne Schwachstellen mit versenkten Schrauben
- + Chassis individuell auszusteifen
- + Komplett einstellbares Fahrwerk.
- + Obere Querlenker und Lenkstangen aus 4 und 4,5 mm Hudy-Federstahl
- + Links/Rechts Gewinde an allen Gewindestangen
- + 17 mm Felgen-Mitnehmer verbreitert, aus Aluminium
- + Leistungsfähige Big-Bore Alu-Öldruckstoßdämpfer mit Shockscks aus Gummi
- + Hauptzahnrad und Getriebe aus Stahl
- + Sperrwirkung aller Differentiale mit Öl abstimmbar
- + CVD Gelenkwellen, Achsen und Aufnahmen aus Hudy-Federstahl
- + Eine Kugellager-Größe im kompletten Antrieb, ausgenommen Glocke
- + Leichtgängiger Antrieb
- + Gut dosierbare und sehr effektive 2-Scheiben Bremsanlage
- + Großer 150 ml Tank mit Diffusor, Sinterfilter und Spritzschild
- + Zusätzlicher Treibstofffilter

Minus

- Bauanleitung nur in Englisch
- Der Sechskant der M3x12 Senkkopf-Schrauben ist beim Testmuster zu groß, die Klinge des Hudy-Werkzeuges verkantet stark.
- Die Karosse passt durch das längere Chassis und den hinten zu tief angesetzten Karosseriehalter nicht mehr optimal

Vertrieb: SMI / www.smi-motorsport.de