

■ FIRST LOOK: HOT BODIES D8T ■ LRP-HPI-CHALLENGE-FINALE BURGDORF ■ VERBRENNER-GRUNDLAGEN  
■ KYOSHO SPADA 09 MARCH CUP ■ HOBAS HYPER 9 VON GRAUPNER ■ AXIAL AX10 IM FRISIER-SALON

www.cars-and-details.de

# Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



**Großer Vergleich:  
Sechs Truggymotoren**



**COOLER CRUISER**  
**Cup Racer von HPI**

**Plus  
Bonus-Heft**

**KYOSHO  
POWER & ACTION**



Ausgabe 10/2009  
Oktober 2009  
8. Jahrgang  
Deutschland: € 5,00  
A: € 5,80 CH: sfr 9,80  
NL: € 5,90 LI: € 5,90 I: € 6,75



wellhausen  
& marquardt  
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **CARS & Details**,  
Ausgabe 10/2009 erschienen.

[www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)



Text und Fotos: Sebastian Stark



# Offroad-Elite Eight-Shooter

**Dass der Name XRAY für extrem hohe Qualität steht, dürfte wohl weitgehend bekannt sein. Dass man – fahrerisches Können vorausgesetzt – mit einem Modell dieser Marke ganz vorne mitmischen kann, ganz sicher auch. Es darf also mit Recht behauptet werden, dass die Buggys von XRAY für den Maßstab 1:8 eine echte Erfolgsgarantie sind, denn in nahezu jedem Offroad-Finale dieser Klasse findet man mindestens eins dieser Modelle.**

Im vergangenen Jahr präsentierte man dann erstmals nicht nur eine Weiterentwicklung des bis dahin bekanntesten Aushängeschildes und Europameisters XB8 EC, sondern gleich ein komplett neu entwickeltes Fahrzeug. Einfacher abzustimmen und aus dem Kasten heraus wettbewerbsfähig; so wurde der XRAY XB808 angekündigt. Das Konzept hatte Erfolg und so wurde ganz nach dem Motto: „Never change a winning team“ das 2008er-Chassis für die Saison 2009 nochmals optimiert. Das Ergebnis heißt XRAY XB808 Spec 2009.

### Fettes Paket

Als echter Bausatz ist der Buggy schon von Haus aus mit vielen CFK- und Alu-Teilen ausgestattet und somit bereits bestens für die Piste gerüstet. Die neue Version beschränkt sich also auf Verbesserungen an

den Stellen, die nach Beobachtung einer kompletten Saison einer leichten Optimierung bedurften. Der aktuelle Baukasten beinhaltet alle Teile, die bereits kurz zuvor als Umrüst-Kit für den normalen XB808 erhältlich waren. Kurz um, man erhält einen Montagesatz in aktueller Fassung. Als kleinen Bonus zum Testmodell erhielten wir noch ein XRAY-Active-Diff, die neuen Alu-C-Hubs und die geschlossenen Radmuttern. Alle diese Teile sind nicht im Lieferumfang enthalten, aber käuflich zu erwerben. Grund genug also, die Option-Parts mit vorzustellen.

Die ersten Neuerungen können wir gleich zu Baubeginn begutachten, denn schon bei den Diff-Kästen, die mit als Erstes verbaut werden, hat sich etwas getan. Die Gehäuse wurden im Material nochmals verstärkt. Bei einigen 808ern aus dem vergangenen



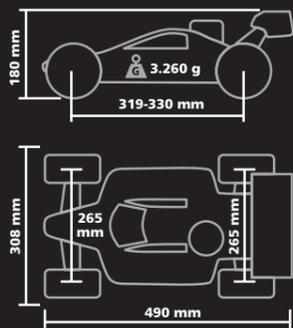
**CAR CHECK**

**XRAY XB808 SPEC 2009**  
**SMI Motorsport**

- Klasse: Verbrenner-Offroad 1:8
- Empfohlener Verkaufspreis: 499,- Euro
- Bezug: Fachhandel

■ Technik: Drei Vierspider-Differenziale, CFK-Dämpferbrücken, Big-Bore-Dämpfer, CVD-Antriebswellen aus Federstahl

■ Benötigte Teile: 3,5-ccm-Motor, Resorrohr, zwei Servos, RC-Anlage, Empfänger-Akku, Reifen, Felgen



Die Big-Bore-Dämpfer erhalten nun wieder einen Schutz mittels Gummi-Manschette

**Aktivitäten**

Im Zusatzprogramm von XRAY findet sich seit Längerem ein Active-Diff, das wir unabhängig von der Baukastenausstattung montierten. Besonderheit dieses Differenzials ist die selbstsperrende Wirkung unter Last. Dazu behilft man sich eines Metalleinsatzes, in dem die Kegelräder wie sonst auch über Kreuz laufen. Auffällig ist die geänderte Form der Zahnräder. Trotz aktiven Innenlebens ist natürlich auch eine Füllung mit 5.000er-Silikonöl vorgesehen. Der Einsatz dieses Tuningteils ermöglicht höhere Kurvengeschwindigkeiten und eine bessere Traktion. Auch das Lenkverhalten wird dadurch bei Kurvenfahrten verbessert. Der Aufbau der Achsen unterscheidet sich sonst nicht weiter vom Vorjahresmodell. An den Spurstangen erwartet die Fahrer dann wieder ein überarbeitetes Teil. Um mehr Lenkeinschlag zu bekommen, werden neu entwickelte, abgewinkelte Kugelpfannen verwendet. So kann das Rad weiter einschlagen als zuvor. Die Aussparung an der Pfanne bietet nun mehr Platz für die Felge, ohne diese zu berühren.

Kompakt, wie man den 808 kennt. Auf den ersten Blick sind die Optimierungen nicht zu sehen

Jahr zeigte sich häufig eine Schwäche gerade am vorderen Diff-Kasten, der nach zu harten Landungen die Energie nicht absorbieren konnte und an den Haltern der Dämpferbrücke brach. Mit der neuen Version soll das nun Geschichte sein. Auch die Lager, die den Triebfling im Gehäuse halten, werden nun standardmäßig mit einem zusätzlichen Alu-Ring verstärkt. So ist das Spiel auf ein Minimum reduziert. Das kommt ebenfalls der Haltbarkeit zugute. Die Differenziale an sich sind identisch mit denen des 808. Eine Optimierung ist auch nicht notwendig, denn die Konstruktion erwies sich in der letzten Saison als sehr haltbar.

Neuer Tank und neue Spritschlauch-Halterungen: Der Tank kann nun im Volumen verändert werden, die Halter für den Silikonschlauch werden verschraubt



Radmuttern können auch als geschlossene Ausführung erworben werden. So bleibt der Schmutz außen vor



Links das standardmäßige Vierspider-Diff, rechts das optional erhältliche Active-Diff, das unter Last selbstsperrend ist



Springen macht mit dem 808 extrem viel Spaß. Er liegt sehr gut in der Luft



Für die flachere Karo muss ein schmalerer Luftfilter her



Mit den Alu-C-Hubs bildet die Vorderachse eine sehr robuste Einheit



Eng geht es zu unter der neuen Haube. Der Luftfilter passt gerade so, dafür hat nun aber der Motor mehr Luft am Kühlkopf

Passgenaue Teile  
 Schwerpunkt-optimiertes Chassis  
 Verbesserter Lenkradius  
 Keine Reifen und Felgen

Alle Kugelpfannen sind zudem in Bezug auf die Leichtgängigkeit der Kugeln optimiert. Dies gilt für die Querlenker vorne oben, die inneren Kugelpfannen für den Radsturz hinten oben, die schon erwähnte Lenkung und die untere Kugelpfanne für die Dämpferbefestigung. Chassis-seitig ist sonst so weit alles beim Alten geblieben: klarer Aufbau mit schwerpunktorientierter Anordnung der Komponenten. An den Dämpfern setzt man nun wieder auf bewährte Technik. Die Filzeinlagen für die Kolbenstangen der 808er-Version mussten weichen. Dafür liegen jetzt wieder Dämpferschutzhüllen aus Gummi bei. Diese lassen sich aber nur mit der dafür benötigten Alu-Dämpfergehäuse-Mutter montieren, die natürlich für alle vier Dämpfer im Bausatz enthalten ist. Da die Regeln der Klasse OR8 besagen, dass das Tankvolumen inklusive Spritschlauch nur 125 Milliliter betragen darf, ist der neue Tank variabel. Man kann innen Kunststoff-Ringe einschrauben, die den zusätzlichen Treibstoff im Spritschlauch so wieder ausgleichen. Zwei Größen liegen bei. Eine Volumenreduzierung auf 123 Milliliter ist somit möglich. Auch die Spritschlauch-Halter werden nun nicht mehr geklebt, sondern verschraubt.

Die Kugellager an den Triebflingen bekommen Unterstützung durch Alu-Ringe. So ist weniger Spiel und längere Haltbarkeit gewährleistet

**Flach-Dach**

Von außen sind die feinen Veränderungen nicht zu sehen, doch spätestens bei der genauen Betrachtung der Karosserie zeigt sich auch hier ein neues Gesicht. Die Karosserie des Spec 2009 ist um einiges flacher und hat so gleich zwei Vorteile. Erstens ist sie wesentlich aerodynamischer und dies kommt zweitens dem allgemeinen Schwerpunkt des Modells zugute. Nachteil dieser Weiterentwicklung ist, dass der normale Luftfilter nicht mehr unter die Haube passt. Ein schmalerer, ovaler Filter wird benötigt, da sonst das Gas-Gestänge



An der Hinterachse kommen an den Rechts-links-Gewindestangen gebogene Kugelpfannen zum Einsatz





**FAZIT**

Die neue Version des XRAY 808 ist an genau den richtigen Stellen nochmals verbessert worden und damit noch leistungsfähiger. Das solide Konzept und die exzellente Materialwahl zeichnen dieses Highend-Modell aus.



Ein weiches Fahrwerk zeichnet den Buggy aus. Bei Bremsmanövern wie diesem, taucht er an der Vorderachse tief ab und absorbiert so die Fliehkräfte

beeinträchtigt ist. Doch keine Sorge, bei XRAY hat man das natürlich berücksichtigt. Ein passender flacher Luftfilter wird mitgeliefert und sitzt optimal unter der Lexan-Abdeckung. Damit sind die Neuheiten an diesem Modell auch schon abgearbeitet. Die Montage geht wie von XRAY gewohnt extrem leicht von der Hand. Fehlt nur noch die Ausstattung mit Motor, RC-Anlage, Felgen, Reifen und natürlich etwas Farbe für die Karosserie. Das ist schnell erledigt und so kann es endlich auf die Piste gehen.



Optional sind C-Hubs aus Alu in vielen verschiedenen Gradzahlen erhältlich. Sie sind gehärtet und CNC-gefräst

**Eigenschaften**

Schon im Stand ist der enorme Lenkausschlag gut zu erkennen. Man kann also auf einen sehr engen Radius hoffen. In Verbindung mit dem Active-Diff in der Vorderachse ist theoretisch sogar noch ein kleines bisschen mehr drin. Das kann im Rennen ein Vorteil sein, zudem sperrt sich das Diff ja zusätzlich selbst und sorgt so für noch mehr Vortrieb. Kurzum, Theorie und Praxis liegen hier dicht beieinander. Unter Last, also bei Vollgas, greift das Diff schnell und sorgt dafür, dass die Reifen sich förmlich im Untergrund festbeißen. Zugegeben etwas gewöhnungsbedürftig, denn bei schnellen Schikanen mit viel Stottergas-Anteil ist Vorsicht geboten. Einfach nur Durchprügeln ist da nicht drin. Vorteil des Ganzen ist aber ganz klar, dass sich das Modell sauber aus engen Kurven mit sehr viel Traktion herauszieht und nur den Weg nach vorne kennt. Wenn man sich etwas darauf eingespielt hat, ist es eine prima Sache.



Für mehr Lenkausschlag sorgen die neuen Kugelpfannen an den Spurstangen

Positiv wirkt sich auch die neue Karosserie aus. Der ein wenig gesenkte Schwerpunkt ist zwar nicht direkt spürbar, dafür steht der Kühlkopf des Motors aber wesentlich weiter raus und erhält deutlich mehr Frischluft. Insgesamt gesehen ergibt sich ein sehr guter Gesamteindruck des neuen XRAY-Buggys. Die vielen kleinen Optimierungen haben großen Einfluss auf das Fahrverhalten. Die Lenkung steht dabei im Mittelpunkt, denn auch ohne das Active-Diff ist sie sehr agil und sorgt für einen wirklich erstaunlich kleinen Wendekreis. Guten Schutz bieten auch die Dämpfer-Gummis. Inwieweit sich die Alu-Ringe zwischen den Kugellagern im Diffkasten in Bezug auf deren Haltbarkeit bemerkbar machen, ist noch nicht abzusehen. Eine gute Unterstützung in puncto Zuverlässigkeit und Ausfallsicherheit sind sie aber auf jeden Fall. Die stabileren Diffkästen und die überarbeiteten Kugelpfannen reihen sich zum Punkt Zuverlässigkeit mit ein und machen aus dem XRAY XB808 Spec 2009 ein zukunftsorientiertes Wettkampf-Modell mit Sieger-Potenzial. ■



Das Active-Diff leistet guten Dienst. Beim Herausbeschleunigen aus Kurven zieht die Vorderachse förmlich an dem Modell