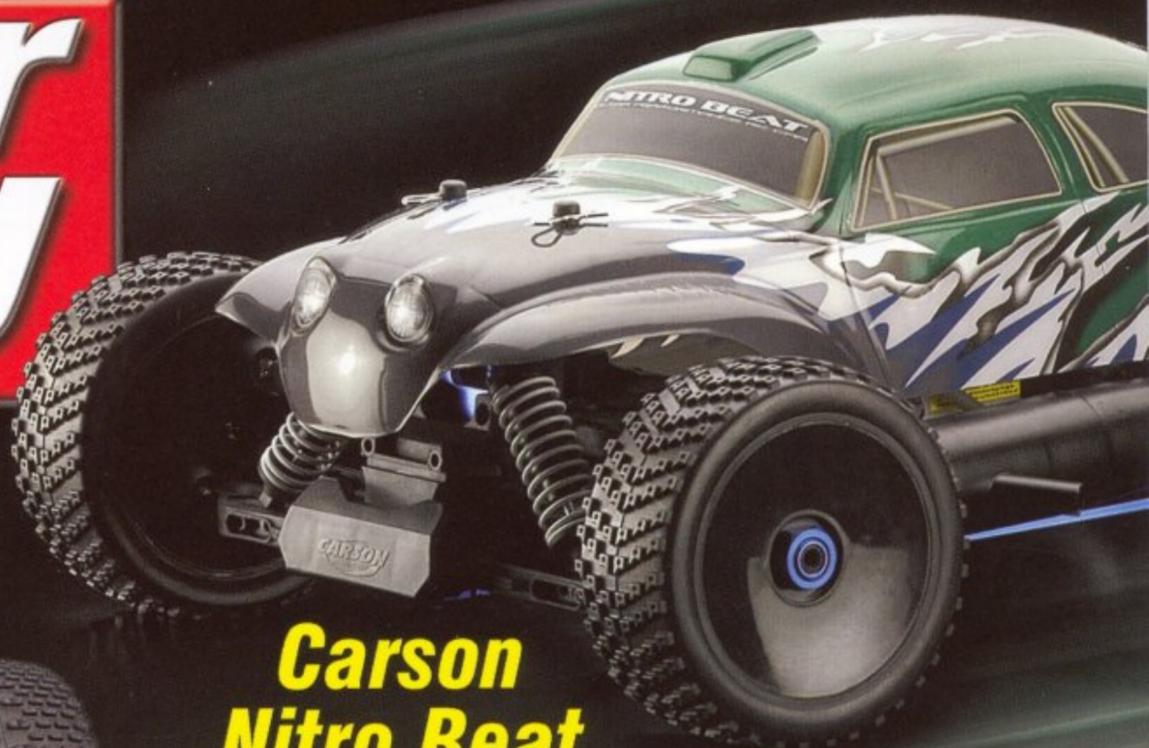


rc-car racing

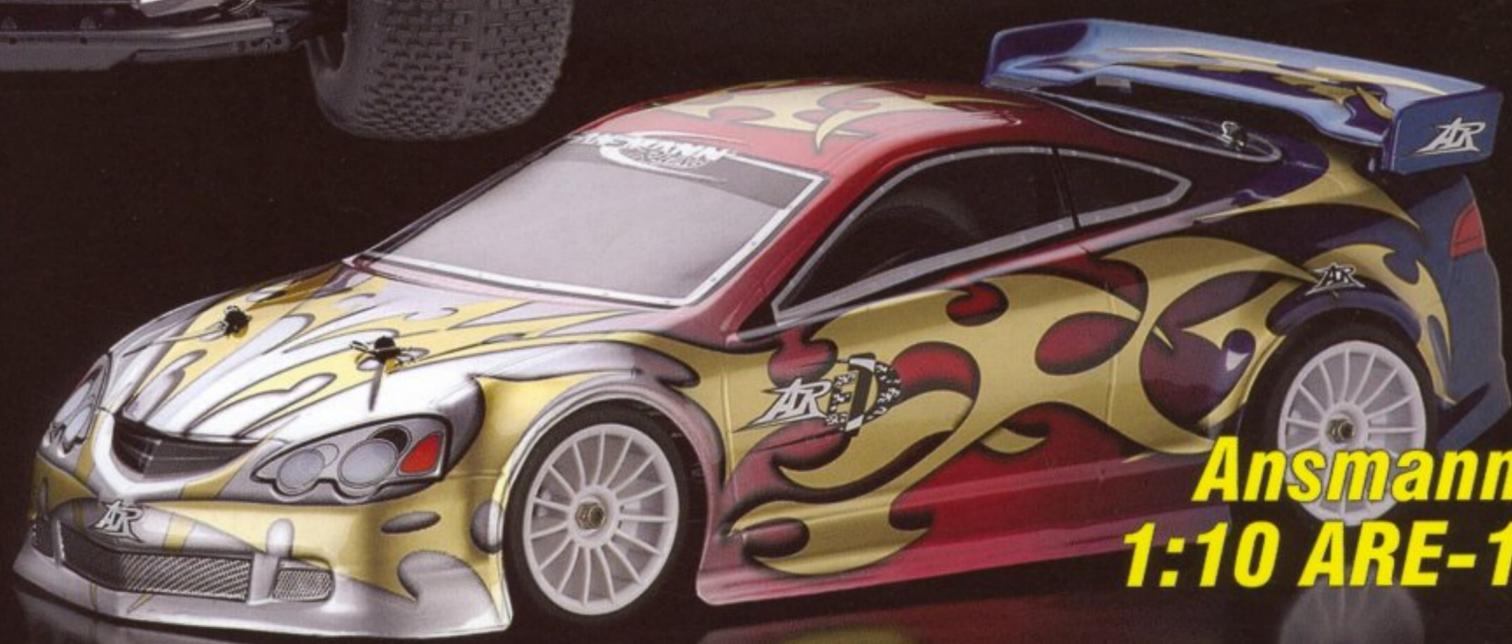
auto-modell-sport magazin



**Carson
Nitro Beat**



**Tamiya 1:8
Nitrage**



**Ansmann
1:10 ARE-1**

**Tamiya 1:10
TA-05 IFS**



**Mugen 1:8
MRX-4X**



**Fahrberichte: XRAY 1:10 NT1 • Kyosho 1:8 Evolva • XRAY 1:8 XT
Thunder Tiger 1:10 Phoenix • First Shot: Ansmann 1:8 Terrier**

Wettbewerbs- Qualität



Teil 2 - Motor, Setup und Fahrbericht
In der Ausgabe 4/2007 berichteten wir über den Baukasten des Xray NT1, inzwischen konnten wir den NT1 auch ausgiebig in der Praxis testen.

Die Test-Ausstattung

Xray NT1 Baukasten ohne zusätzliches Tuning.

Motor

Novarossi Rex .12 Motor R12LR3 mit Turbobrennraum in der SMI Ausführung mit Turbowelle, jetzt EFRA und DMC konform.

Von SMI ist auch das passende Orcan Masterfix Abgassystem EFRA 2624, es enthält ein verchromtes 2-Kammer Resonanzrohr in SNAP Technologie von Mielke hergestellt.

Servos

Highspeed Servos mit Metallgetriebe und zwei Kugellagern. Die Gehäuse sind gegen Feuchtigkeit geschützt. Das ältere Hitec HS-5925MG wurde inzwischen durch das HS-5965MG im Handel abgelöst.
- Blue Bird BMS-820DMG+HS Stellkraft 10.6 kg, Geschwindigkeit 0.09 Sekunden / 60°
- Hitec HS-5925MG Stellkraft 9 kg, Geschwindigkeit 0,08 Sekunden / 60°

Elektronik

Empfänger Robbe Futaba PCM 1024 FP-R113 iP, Akku 5 Zellen GP1300 6 Volt

Karosserie

Ansmann Extreme Series 9 200 mm, fertig geschnittene und bedruckte Tourenwagen Karosserie.

Räder

4 GRP DTM Moosgummi-Räder, vorne 26 mm, 37 Shore mit 61 mm Durchmesser und hinten 30 mm, 40 Shore geschliffen auf 63 mm Durchmesser und -1,5° Sturz.

Motoreinbau

Der Einbau des Motors war problemlos durchzuführen, allerdings musste zum Ein- und Ausbau über die Schnellmontagehalterung der Rollen-Riemenspanner verschoben werden um an die vordere linke Schraube zu kommen. Die Kupplung wird entsprechend den Hinweisen in der Bauanleitung, eingestellt.

Das Orcan Abgassystem konnte ebenfalls fast ohne Änderungen montiert werden, die untere Krümmerfeder musste durch eine kleinere Feder ersetzt werden um sie zwischen Vergaser und Motorgehäuse durchzufädeln.

Setup

Das Setup wurde aus dem mitgelieferten Setup-Blatt (sehr übersichtlich) übernommen, der Sturz wurde jedoch der Modellbahn des MACN angepasst und rechts um 0,5 Grad höher eingestellt.

Zur Vermessung und Einstellung diente ein Hudy Setup-System. Im fahrfertigen Zustand wurden die Räder ausgewogen und über die Federvorspannung justiert, hierzu waren nur minimale Anpassungen nötig.

Spur (Track)

1° Nachspur (Toe out) vorne
2,5° Vorspur (Toe in) hinten

Sturz (Camber)

vorne - 2,5/-2° rechts/links
hinten -3,5/-3° rechts/links

Stabilisatoren

vorne 0°, hinten 2 mm

Treibstoff

Topsprit Modellbautreibstoff mit 16% Nitromethan und 9% Ölanteil (6% Synthetik und 3% Rizinus).

Modellbahn

MAC Nürnberg, 235 Meter, Körnung 0,8, Außentemperatur 27°

Eindrücke aus der Praxis

Motor

Der Rex R12LR3 klemmt heftig, konnte jedoch von der kräftigen Startbox ohne Vorheizen durchgedreht werden. Um den Motor zum Laufen zu bringen, musste die Gemischnadel eine Umdrehung zuge dreht werden.

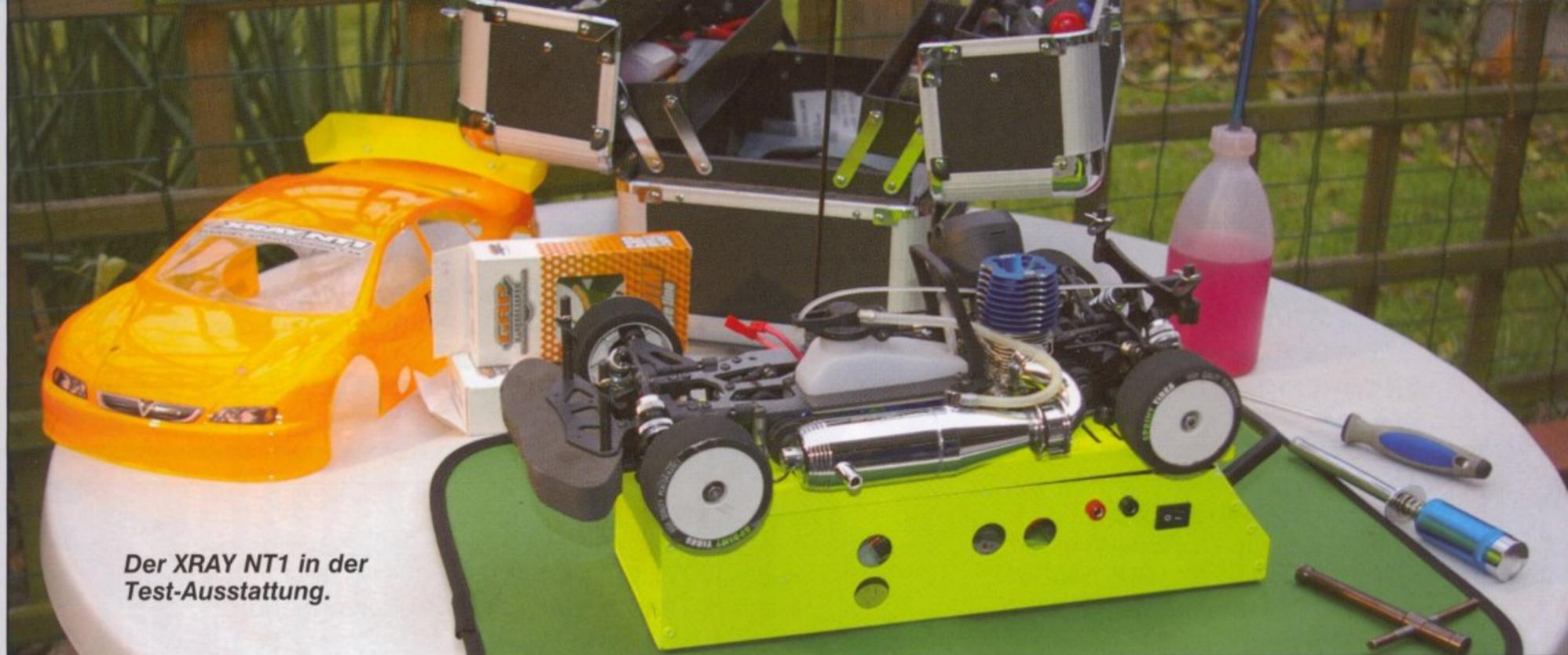
Nach einer Tankfüllung auf der Startbox konnte der Motor langsam gefahren werden. Nach der zweiten Tankfüllung lief der R12LR3 schon stabil und nahm das Gas gut an und nach der 3. Tankfüllung lies sich schon erahnen welchen Druck der Motor liefern würde.

Die nächsten 3 Tankfüllungen wurden mit wechselnder Beschleunigung gefahren, beim gesamten Einlaufvorgang lag die Kerzentemperatur zwischen 85 und 110 Grad, der Motor reagierte dabei immer sofort auf Veränderungen der Vergasereinstellung.

Nach dem Einlaufvorgang begeisterte der Rex in Verbindung mit dem Orcan Masterfix Resonanz-Abgassystem durch seine Durchzugskraft und die Elastizität, er reagierte in allen Drehzahlbereichen bereitwillig auf das Gas und lieferte ausreichend Drehzahl, außerdem lief er immer stabil.

Karosserie

Die Haube aus der Ansmann Extrem Series konnte bei den Testfahrten den NT1 immer gut am Boden halten.



Der XRAY NT1 in der Test-Ausstattung.

Servos

Beide Servos arbeiteten in allen Fahrsituationen zuverlässig und sehr schnell.

Räder

Vorne wurden nicht wie im Setup vorgegeben 38 Shore sondern 37 Shore gefahren, mit dieser Ausstattung war der Reifenabrieb sehr hoch und die Räder fuhren sich vorne und hinten unterschiedlich stark ab. Der Wechsel auf vorne 40 und hinten 42 Shore brachte deutlich weniger Abrieb und gleichmäßige Abnutzung.

Getriebe

Ich hatte die Kupplung des 2. Ganges für den Einfahrvorgang absichtlich deutlich weicher eingestellt als in der Bauanleitung angegeben, der Schaltpunkt wurde später an den Zollhausring angepasst.

Fahreindrücke

Der NT1 lief ohne Last auffällig leicht. Schon nach den ersten schnelleren Einfahrrunden fiel auf, wie der NT1 gleitet und wie weich er in den zweiten Gang schaltet.

Der NT1 neigte nie zum Kippen, er rutschte, stellte jedoch sehr viel Bodenhaftung zur Verfügung. Er reagierte sehr direkt auf Lenkbewegungen, lag aber trotzdem sehr ruhig, was ein entspanntes Fahren ermöglichte.

Der NT1 rollte sehr gut in Kurven hinein und konnte auch aggressiv heraus beschleunigt werden. Mit der Bremsanlage des NT1 konnte der Tourenwagen immer gut dosiert und in kürzester Zeit abgebremst werden.

Bei einem Test konnte der NT1 selbst mit verstellter Spur und Sturz noch gut gefahren werden. Mit dem NT1 konnten bei den Testfahrten die durchschnittlichen Rundenzeiten deutlich reduziert werden, au-

Berdem konnte der persönliche Rundenrekord um 1/2 Sekunde verbessert werden.

Das Fahrverhalten kann man als gutmütig bezeichnen, der Fahrer erlebt keine Überraschungen, alle Reaktionen des Fahrzeuges sind vorhersehbar.

Der NT1 war mit dem 600 cSt Baukasten-Öl viel zu nervös am Heck, nach dem Austausch gegen 40 wt Öl und kleineren Änderungen am hinteren Rollzentrum und der Dämpferposition sowie den härteren Rädern, lag der NT1 sehr gut auf der Strecke.

Die nun fast optimale Abstimmung spiegelte sich in den deutlich verbesserten und konstanten Rundenzeiten wider. An der Stelle einen herzlichen Dank an meinen Vereinskollegen Dieter M., der mir gute Tipps zum Setup gegeben hat und mich auch auf das Problem mit dem Öl hingewiesen hat.

Bei den Testfahrten ereigneten sich einige Überschläge und seitliche Einschläge in die Begrenzung nach zu derber Kurvenfahrt, alle Unfälle blieben jedoch ohne Schäden am Fahrzeug, nur die Spur verstellte sich an der Hinterachse.

TIPP: Mittelfester Schraubenschlüssel auf den Pivot-Schrauben reduziert das selbständige Verdrehen der Pivots deutlich. Die Alu-Schrauben der Pivotlager sollten regelmäßig nachgezogen werden. Bei fehlender Lenkung auch den Servosaver kontrollieren, beim Testmuster musste er sehr weit zuge dreht werden.

Fazit

Der NT1 ist auch von einem Einsteiger einfach zu kontrollieren und funktioniert mit dem vorgeschlagenen Baukasten-Setup sehr gut. Er ist deshalb zur Zeit wohl die beste Basis für den Einstieg in den Wettbe-

werb. Das Modell reagiert gut auf Änderungen des Setups. Die Kombination des NT1 mit dem Rex R12LR3 und dem Mielke Masterfix Resorrohr-System sowie den GRP Rädern und den Digital-Servos von

Blue Bird und Hitec konnte überzeugen. Der NT1 ist sicher nicht nur ein Wettbewerbs-Chassis sondern auch sehr gut für ambitionierte Hobbyfahrer und Einsteiger in diese Klasse geeignet. *Edgar Reichler*

rc-car racing
auto-modell-sport magazin

Querschnitt

XRAY NT1

Allgemein

Maßstab: 1:10

Klasse: VG10 Scale

Motor: Novarossi Rex R12LR3 mit Turbowelle von SMI

Servos: Blue Bird MS-820 DMG+HS, Hitec HS-5925MG

Karosserie: Ansmann Extreme Series Tourenwagen

Gewicht 920 Gramm, ca. 1620 Gramm RTR.

Antrieb

4-WD über 3 Zahnriemen

Kegelraddifferenzial mit Öl befüllt vorne

Kegelraddifferenzial mit Öl befüllt hinten

2-Backen Schaltgetriebe 1. Gang 59 Z, 2. Gang 54 Z

SYNTEC Rennkupplungssystem

Stahl-Glocke und Alu-Ritzel 16 und 21 Zähne

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorne und hinten

Kugel-Stabilisator vorne, Bügel-Stabilisator hinten

Öldruckdämpfer mit Kunststoff-Gehäusen

Pivot-Ball Achsaufhängung vorne und hinten

Einstellbarer Servosaver mit Druckfeder

Plus

+ Schneller Ausbau der Differentiale

+ Schneller Austausch der Servos

+ Empfänger-Box

+ Großer Empfänger-Akku verwendbar

+ Sehr gutes Fahrwerk

+ Sehr gute Traktion

+ Geringer Rollwiderstand

+ Sehr zähe Kunststoff-Fahrwerksteile

+ Gut kontrollierbar in Kurven und beim Bremsen

+ Sehr gutmütiges Fahrverhalten

Minus

- Pivot-Schrauben zu leichtgängig

- Schrauben der Pivot-Lager zu leichtgängig

- Baukasten Stoßdämpferöl CST 600 zu dünn