

# rc-car racing

auto-modell-sport magazin



**Ansmann 1:10  
Short Course**

**LMI 1:10 3racing F109**



**FAHRBERICHT:  
XRAY 1:8 XB808 2010 Specs**



**Kyosho 1:10  
Ultima SC**



**Krick 1:8  
ZD-Racing ZRT1 BL**

**FIRST SHOT:  
Ansmann 1:5 Hurrax Crypton • Kyosho 1:10 TF6 • Ansmann 1:8 Virus 2.0**

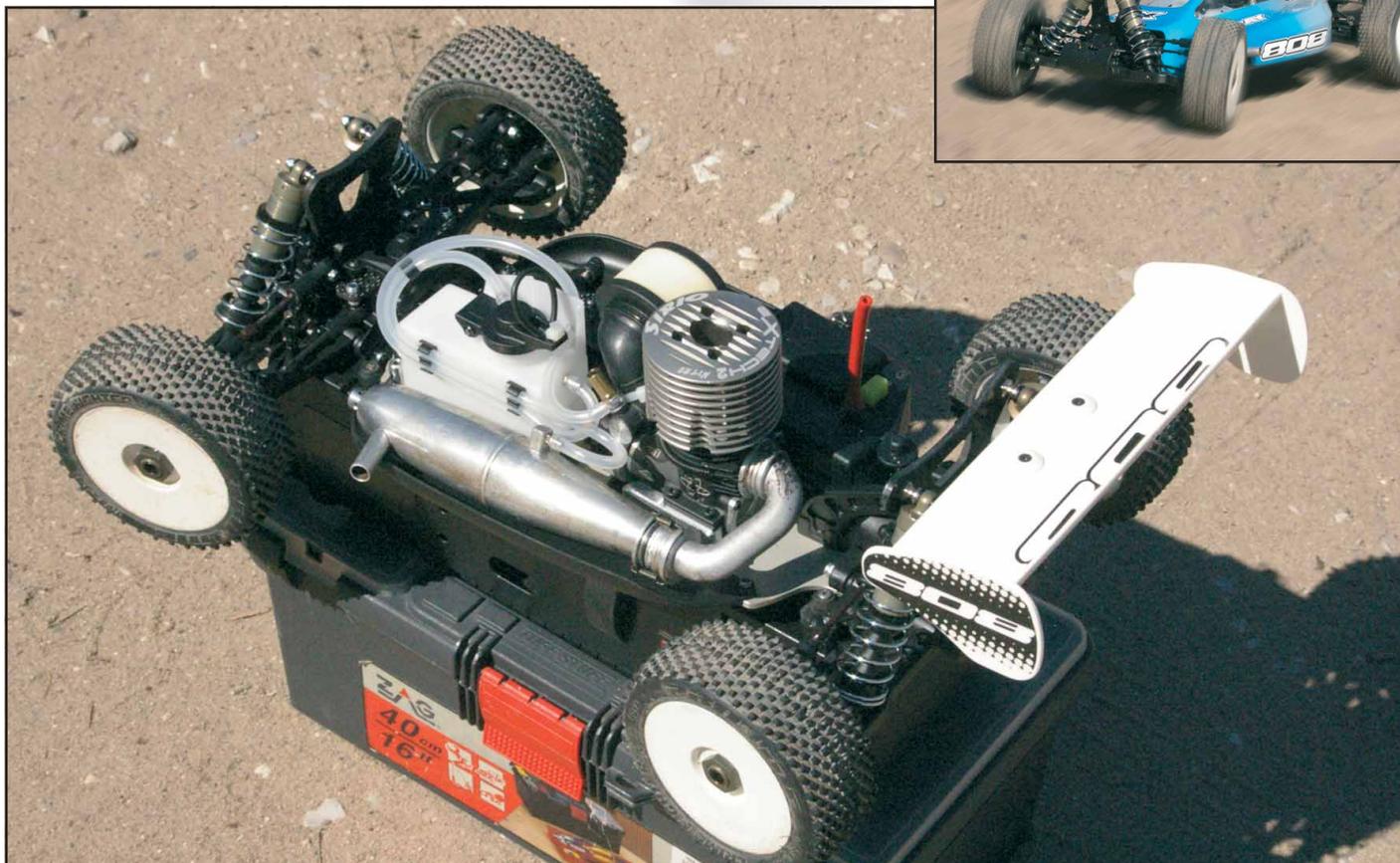
# Spitzenklasse

Der XB808 hat seit seiner Einführung seine Vorzüge in vielen Rennen bewiesen und mit ebenso zahlreichen nationalen und internationalen Erfolgen dokumentiert. Nachdem in rc-car racing Heft 2/2010 der XB808 ausführlich vorgestellt wurde folgt nun der Fahrbericht.

## Vorbereitungen

Für einen Fahrtstest spendieren wir dem Chassis ein Triebwerk von Sirio mit passendem 2-Kammer Masterfix Resorohr. Der S21 BXT1 STI von Sirio liefert den nötigen Vortrieb und 2 ACE Digital-Servos sorgen für schnelle und kraftvolle Umsetzung der Steuerbefehle des 2,4 GHz Empfängers von Sanwa.

Der Empfänger und die Servos werden aus einem Lithium-Polymer Akku mit Span-





nung versorgt. Als Treibstoff verwenden wir Topsprit in der Mischung 25% Nitro + 2,5% Rizinus-Öl + 9,5% Synthetik-Öl + 63% Methanol.

#### Fahreindrücke

Schon vor der Fahrt fällt der leichtgängige Antrieb des 808 auf, er rollt sehr leichtgängig. Es braucht kaum eine Runde um mit dem XB 808 Freundschaft zu schließen, er fährt sich absolut neutral mit dem Setup laut Setup-Blatt aus dem Baukasten.

Sprünge gelingen schon nach wenigen Versuchen und es ist erstaunlich wie gerade der 808 fliegt und nach der Landung sofort wieder kontrollierbar ist. Die Lenkung ist sehr direkt und enge Kurven können mit viel Traktion am besten mit etwas Gas genommen werden.

Aus den Kurven kommt der 808 Raketen gleich und es ist faszinierend, welche Beschleunigung mit dem Chassis in Verbindung mit einem guten Motor möglich ist.

Verantwortlich für die Agilität sind das geringe Gewicht von ca. 3250 Gramm (fahrfertig), seine optimale Verteilung, der niedrige Schwerpunkt und nicht zuletzt die geringe rotierende Masse.

Je nach Motor und Gripp der Strecke könnten die Kupplungsfedern eventuell etwas zu hart sein, da helfen 1-2 mittelharte Kupplungsfedern.

Das Fahrwerk ist exzellent, es nimmt Unebenheiten und Dank der BigBore Dämpfer auch harte Sprünge ohne Probleme. Die großvolumigen Dämpfer ändern ihre Eigenschaften auch nach langer Fahrt kaum.

Der 808 ist gutmütig und lässt sich auch vom Einsteiger sehr gut beherrschen, aber in den Händen eines guten Fahrers wird er sofort zum Killer, so agil und explosiv sind seine Gene.

Die Haltbarkeit ist nicht nur im Wettbewerb ein Thema, auch ein Fun-Fahrer möchte ein standfestes Modell an dem er lange Fahrfreude haben kann und nicht ständig nachbessern muss.

Der XB 808 ist sehr haltbar, die Querlenker sind nahezu unzerstörbar und auch alle anderen Teile sind auf Verschleißfestigkeit ausgelegt. Die Änderungen die in den 808 2010 Specs eingeflossen sind,

zielen genau in diese Richtung, also höhere Standzeiten und längere Service-Intervalle.

**TIPP: Die Antriebsteile an den Gelenken nach dem Reinigen mit Graphitfett schmieren. Die Pins der Kardanwellen auf Verschleiß kontrollieren und rechtzeitig tauschen, besonders die Pins der Center-Wellen unterliegen hoher Belastung. Abgeflachte Pins sorgen für hohen Verschleiß an den Cups.**

#### Fazit

Der XB 808 2010 Spec überzeugt nicht nur beim Bau sondern auch in der Praxis.

Das Fahrzeug bietet mit dem Baukasten-Setup eine sichere Basis für viele Strecken, der Einsteiger kann sich daher ganz auf die Verbesserung seiner Fahrfertigkeiten konzentrieren.

Dem Profi-Fahrer bietet der 808 sehr viele Möglichkeiten der Anpassung und ein sehr umfangreiches Programm an Tuningteilen sollte selbst beim Profi keine Setup-Wünsche offen lassen.

Trotz geringem Gewicht und weniger Material am Antrieb hat die Haltbarkeit nicht abgenommen. Zusammen mit den guten Fahreigenschaften ergibt sich damit eine ideale Kombination.

*Edgar Reichler*

