

■ DICKIE-TAMIYA TT-01 TYPE E ■ 8-STUNDEN-RENNEN IN SILIXEN ■ GRAUPNER ULTRA DUO 50 PLUS
 ■ SANWA HIGH-VOLT-SERVOS HVS-ZS/HVS-ZV ■ FIRST LOOK: SB-5 VON THUNDER TIGER ■ FRISIER-SALON

CARS & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



Truggy-Feeling light
Stinger EST-2 von Robitronic



SCHARFE SCHNITTE

3racing Sakura Zero von LMI Racing



Ausgabe 9/2010
 September 2010
 9. Jahrgang
 Deutschland: € 5,00
 A: € 5,80 CH: sfr 9,80
 NL: € 5,90 L: € 5,90 £: € 6,75



Evolution

KRATZaktuelles 808er-Update



Onroad-Event

WMW-Support



Ran an den Specs



Text und Fotos: Bernd Donner

XRAYs aktuelles 808er-Update

Kaum zu glauben. Seit der Einführung der 808er-Baureihe von XRAY im Vertrieb von SMI Motorsport sind mittlerweile tatsächlich schon drei Jahre vergangen. Grund genug, das amerikanische Fahrzeugkonzept endlich wieder zu revolutionieren? Keineswegs, sieht man sich die laufenden Erfolge des tschechischen High-End-Modells an. Damit der 808er aber mangels Stillstand nicht vom Aussterben bedroht wird, gibt es die alljährliche Modellpflege. Die Weiterentwicklung mit der Bezeichnung 2010 Specs soll nun direkt an die bisherige Erfolgsserie anknüpfen.

Die aus dem Bootssport stammende alte Weisheit „Länge läuft“ aus dem vorigen Jahrtausend gilt auch heute. Und angesichts gestiegener Motorleistungen in Verbindung mit besseren Fahrwerken und den dadurch möglichen höheren Geschwindigkeitsbereichen, greifen die Konstrukteure gerne auf diesen Leitsatz zurück; hier auch Juraj Hudy von XRAY, der seinem aktuellen Offroad-Racer ein längeres Chassis und dadurch einen längeren Radstand verpasst hat. Damit das Fahrzeughandling dabei nicht zu kurz kommt, wird die Position des Motors mehr zur Fahrzeugmitte hin korrigiert und die elektronischen Komponenten schmiegen sich nun mit der geänderten Kohlefaser-RC-Platte noch enger und somit schwerpunktünstiger an den, auf den langen Radstand angepassten Antriebsstrang an.

In Bezug auf die Standfestigkeit, die neben dem ausgiebigen Training auch während der langen und wichtigen Finalläufe nicht zu kurz kommen darf, setzt

XRAY nun im chassisseitigen Antriebsstrang wieder auf 13 x 19 x 4 Millimeter große Kugellager die in den entsprechend überarbeiteten – nun stabileren Achsgetriebegehäusen – wartungsärmer und langlebiger arbeiten sollen.

Besser funktionieren soll auch die 2010er-Bremsanlage, die deswegen von den Entwicklern zwei neue Metallbremscheiben bekommen hat, wenngleich die neuen, unbearbeiteten beziehungsweise ungefrästen und ungelochten Bremscheiben zunächst im Gegensatz zu dem sonst im Fahrzeug herrschenden High-Tech-Look einen eher biederen Eindruck hinterlassen. Für Besitzer des 2009er-Buggys gibt es das komplette Umrüstset zu einem vertretbaren Preis, wodurch ein Neukauf des kompletten Fahrzeugs umgangen werden kann – verfügt man doch über die stabile Basis des XB808er-Rennchassis mit qualitativ hochwertigen XRAY-Teilen und dem



Size matters: auch die großen Big-Bore-Dämpfer mit den Faltenbälgen fanden unverändert den Weg ins 2010er-Modell



Auch bei der 2010er-Variante wurden die kompakten, gekapselten Differenziale übernommen



Die neuen Bremscheiben wirken etwas nüchtern ...



... überzeugen aber in Verbindung mit den Bremsbelägen im Praxistest durch gut dosierbares Bremsverhalten

rennerprobten Chassiskonzept aktueller 1:8-Wettbewerbsbuggys. Die an der 2010er-Variante verbauten zahlreichen faserverstärkten Kunststoffteile senken zwar das Gesamtgewicht an den strategisch wichtigen Stellen nochmals, dennoch werden einige Alufrästeile gerne gesehen.

Die 2010er-Packung

Wettbewerbsausstattung ist in der aktuellen Version angesagt – nichts mit RTR. Stattdessen sind sämtliche Parts nach Baugruppen vertütet und mit einer sehr hochwertig gehalten, englischen und gut verständlichen Hochglanzanleitung in einer hochwertig aufgemachten XRAY designtypischen Kartonage verpackt. Da sich das Modell herstellerseitig an den ambitionierten Racer wendet, verzichtete man neben einem zumeist mittelmäßigen Baukastenaggregat auch auf die Bereifung. Dafür gibt es aber eine glasklare Karosserie, die Hardware in Form von Luftfilter und Kupplung (hier mit einer 16er-Glocke angesichts der kurzen Übersetzung in den Getriebegehäusen) sowie natürlich sämtliche Additive zur Befüllung der Dämpfer und der drei Diffs.

Neben einer Start-Box und ein paar vernünftigen Elektronikkomponenten sollte auch eine entsprechende Motor-Box vor der Montage des Motors bereitliegen. Zur XRAY-typischen Passgenauigkeit, die auch bei ihrem aktuellen Offroad-Racer fast schon sprichwörtlich zu nehmen ist und die Montage zu einer sehr entspannten Angelegenheit macht, muss nicht viel gesagt werden. Auch wenn man sich natürlich mit den wichtigen Punkten wie zum Beispiel dem Versiegeln der Stoßdämpferteile ruhig Zeit lassen sollte. Für die Hartgesottene steht dann nach einer Nachtschicht beziehungsweise für die Genussbauer nach etwa drei gemütlichen Abenden wieder mal ein sehr edel wirkendes Schmuckstück auf dem Wohnzimmerisch, das eigentlich schon fast zu schade für die schmutzigen Geländeinsätze ist.



Wie hier am Kardangeln bestehen alle Metallteile aus hochwertigem Material und auch der verwendete Kunststoff hinterlässt einen positiven Eindruck

Ab auf die Piste

Der 2009er-O.S.-Schwarzkopf-Motor war bereits eingelaufen und somit zur Eröffnung der diesjährigen Outdoor-Saison bestens gerüstet – wie auch der XRAY, der mit frischen PMT-Reifen mit warmlaufendem Motor auf seine ersten Runden auf der Lehmstrecke noch etwas warten musste. Kurz nach ein paar Korrekturen an den Vergasereinstellungen sowie den Untermenüs zu den Servowegbegrenzungen an der Funke und dann rollte das Modell vorsichtig die Boxengassenabfahrt herunter, um sich und auch den Fahrer wieder mit der Piste vertraut zu machen. Trotz einiger verregneter Tage zeigte sich die Strecke zwischen einer kurzen Regenpause erstaunlicherweise von ihrer trockenen Seite und das zog auch andere Fahrer an, sodass ein Vergleichstest in greifbare Nähe rückte.

Es dauerte nicht lange, bis nach der ersten Standfotoeinlage die ersten Trainingskollegen eintrafen wobei der erste XRAY-Fahrer dann auch gleich einmal die Funke in die Hand gedrückt bekam – mit dem Hinweis, für die Action-Bilder das neue Modell erstmal gemäßigt über den Parcours zu bewegen. Dass dieser Zustand nur etwa eine halbe Runde anhielt, war voraussehbar, waren doch nun bereits mehrere Fahrzeuge auf der Strecke und denen wollte man nicht unbedingt im Weg sein. Der erste Eindruck vom aktuellen XRAY-Wettbewerbschassis war der eines relativ zahmen Baukastensetups: Auf den ebenen Streckenabschnitten ging der Buggy etwas schwammig durch die Spitzkehren, dafür verhielt er sich in den langgezogenen Kurven sehr stabil bis leicht untersteuernd und schluckte die ausgefahrenen Bodenebenenheiten größtenteils sauber weg. Beschleunigungsvermögen und Topspeed waren auch bei noch nicht perfekt eingestelltem Motor durchaus brauchbar.



Das neue, gewichtsoptimierte Chassis sorgt für einen längeren Radstand und nicht nur theoretisch für ein stabileres Fahrverhalten auch bei unebener Piste



XRAYs aktuelle 2010er-Specs-Version des XB808 setzt auch weiterhin aufs „amerikanische Chassiskonzept“, das diese Saison nur hinsichtlich besonderer Feinheiten weiterentwickelt wurde. Die kompletten Neuerungen gibt es auch gesondert als kompletten Tuningsatz zum Aufrüsten älterer 808er-Modelle

Amerikanische Verhältnisse:
 Die unverändert übernommene Vorderachse bietet mechanisch viele Vorteile und hält einiges aus

Doch nun galt es, erste eigene Erfahrungen zu machen und nach einem kurzen Tankstopp und Vergasernachstellung erfolgte der Fahrerwechsel. Die Beschleunigung war wirklich hervorragend und die Höchstgeschwindigkeit für die eher mittelgroße Rundstrecke auch absolut ausreichend. Die subjektiven Eindrücke des Fahrverhaltens bestätigten sich dann auch im Praxistest. Speziell als der Testfahrer mit seinem auf Agilität ausgelegten 2010er-XRAY ebenfalls auf der Strecke war. In den engen Zwei-

kämpfen zeigte sich zwar, dass der mit dem Grundsetup versehene Testwagen vergleichsweise narrensicher um den Kurs zu bewegen war. Um die engen Kurven herum half aber meist nur etwas Brems- und Gaseinsatz, um hier nicht an Boden zu verlieren. Dabei muss erklärt werden, dass die vergleichsweise plump aussehenden Bremsscheiben in Verbindung mit den Bremsbelägen bei trockenen Verhältnissen perfekt funktionierten. Trotzdem fehlte es an diesen Stellen etwas an Lenkungspräzision die man sicher-



Entgegen dem liegend eingebauten Lenkservo verrichtet das Gasservo seine Arbeit im Stehen. Neben den klassischen Einstellmöglichkeiten der beiden Bremsscheiben setzt man nun bei Halter und Verstrebung auf gewichtssparendes Kunststoffmaterial

lich anhand der zahlreichen Einstellmöglichkeiten bei Bedarf noch richtig einstellen kann – natürlich immer in Hinblick auf das eigene Fahrvermögen beziehungsweise den persönlichen Fahrstil.

Den Lenkservowegbegrenzer ein paar Tackern herausgenommen und etwas Nachspur an den Vorderrädern eingestellt – schon zeigte sich die 2010-Specs-Ausführung etwas kurvenwilliger. Das Modell reagierte spürbar auf Setup-Änderungen, was im Rennbetrieb natürlich unumgänglich ist. Dass man dabei aber auch in die falsche Richtung schrauben



XRAY ist es gelungen, seine XB808er-Baureihe gekonnt weiter zu entwickeln

kann, kommt schon mal vor. Vorsichtshalber wurde die Dämpferposition an anderen XRAY-Modellen ausprobiert, und schon war das Testfahrzeug extrem lauffreudig, leider in Verbindung mit einem sehr „losen“ Heck. Das kann aber auch ein Vorteil im engen Infield-Geschlängel sein, entsprechendes Fahrkönnen vorausgesetzt. Fehlerfreies Fahren auf einem 5-Minuten-Vorlauf ist wohl machbar aber, dennoch relativ schwierig. Daher zurück zum Baukastensetup für ein stabileres Kurvenfahrverhalten.

Jumping

Und das Sprung- und Flugverhalten? Mittlerweile war der Antriebstrakt gut eingelaufen. Der Sprint auf der kurzen Beschleunigungsstrecke zum kleinen Sprunghügel war aufgrund des geringen Gesamtgewichts in Verbindung mit dem kernigen Motor absolut konkurrenzfähig. Unter Beachtung der allgemeinen

▼ Anzeige

Hervorragende Verarbeitung
 Gelungenes Baukastensetup
 Niedriges Gewicht
 Leichtgängiger Antrieb

Viel Kunststoff



Aufgrund seines geringen Gesamtgewichts ist der 2010 Specs auf der Rennpiste sehr leichtfüßig unterwegs



Einerseits rückte die RC-Box etwas weiter vom Motor weg und andererseits schmiegen sich die beiden Servos aufgrund der geänderten RC-Platte nun etwas näher an den Antriebsstrang

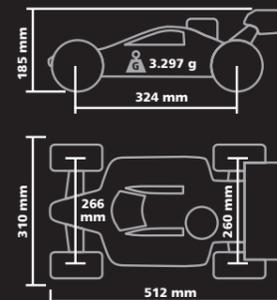
CAR CHECK

XRAY XB808 2010 SPECS SMI Motorsport

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

- Technik: Wettbewerbsorientiertes Offroad-Modell mit Allradantrieb im Maßstab 1:8

- Benötigte Teile: 3,5-Kubikzentimeter-Verbrennungsmotor, RC-Anlage, zwei Servos





Wenig Neues aus der Verfolgersicht: auch hier arbeitet die bewährte 808er-Technik mit großvolumigen Big-Bore-Dämpfern



Wenn der XRAY einmal abhebt, legt er ein sehr gutes Sprung- und Flugverhalten an den Tag

„Gas- und Lenkinweise“ kam es während des Sprungs auch in der Flugphase zu keinen Überraschungen: Mit minimalem Standgas während des Flugs glitt der XRAY sicher durch die Luft. Wenn der Absprung nicht glückt, reichen leichte Gas- und Lenkbewegungen aus, um zurück auf die richtige Flugbahn zu kommen.

Nach etwa einem Jahr Renn-Abstinenz blieben beim Tester anfangs leichte Koordinationsschwierigkeiten nicht aus und die ersten Landungen waren bei weitem noch nicht regelkonform auf allen Vieren, sondern meist mit dem Heck oder der Front voran. Anfängliche Bedenken bezüglich der Kunststoffteile verflogen hierbei aber schnell. Das Fahrzeug steckte bei den vorherrschenden, recht hohen Temperaturen einiges weg, auch einen mächtigen Vollgasabflug.

Haltung angenommen

Wenn man so viel Kohle hinlegt, sollte ein derart hochpreisiges Modell natürlich einiges aushalten. Zu Bruch gegangen ist trotz harter Fahrweise und des Monsterabflugs erstmal nichts. Selbst die beanspruchten Querlenkerstifthalter haben die Torturen sang und klanglos überstanden. Da hat XRAY neben den hochwertigen Metallteilen auch im Kunststoffbereich ein glückliches Händchen bewiesen und die richtige Materialmischung ausgewählt. In puncto Verschleiß hatten lediglich die Räder etwas gelitten, was auf etwas eingelaufene Lager und Antriebswellen schließen lässt – allerdings auch nur in einem Ausmaß, wie es bei anderen hochpreisigen Konkurrenzmodellen der Fall ist. Auch der nun sehr leichtläufige Antriebstrakt blieb soweit vor übermäßigem Verschleiß verschont, die großen Kugellager scheinen Wirkung zu zeigen. Trotzdem ist das absolut kein Freibrief für schraubfaule Fahrer: gerade im rauen Wettbewerbsbetrieb sollten die Antriebszahnäder regelmäßig überprüft und gegebenenfalls neu ausgeschimmt werden; ebenso wie die Metallpins an den Kardanwellen, die es extra für diesen Zweck als preisgünstiges Zubehör gibt. ■

Auf der Rennstrecke macht dem XRAY so schnell keiner etwas vor. Das Baukastensetup ist bereits vollkommen renntauglich



FAZIT

Zwar ist die 2010-Specs-Ausführung des XB808 für die alteingesessenen XRAY-Fahrer die logische Überlegung für das diesjährige Saisonfahrzeug, dieses Modell kann man aber auch jedem Neueinsteiger im Wettbewerbsgeschehen empfehlen. Trotz einiger gewichtssparender Kunststoffteile stimmt die Qualität der Baukastenausstattung. Regelmäßige Wartung, das richtige Händchen bei der Setup- und Reifenwahl und nicht zuletzt entsprechendes Reaktionsvermögen an der Funke vorausgesetzt, wird der XRAY mit großer Wahrscheinlichkeit zu den Sieganwärtern gehören.

▼ Anzeige