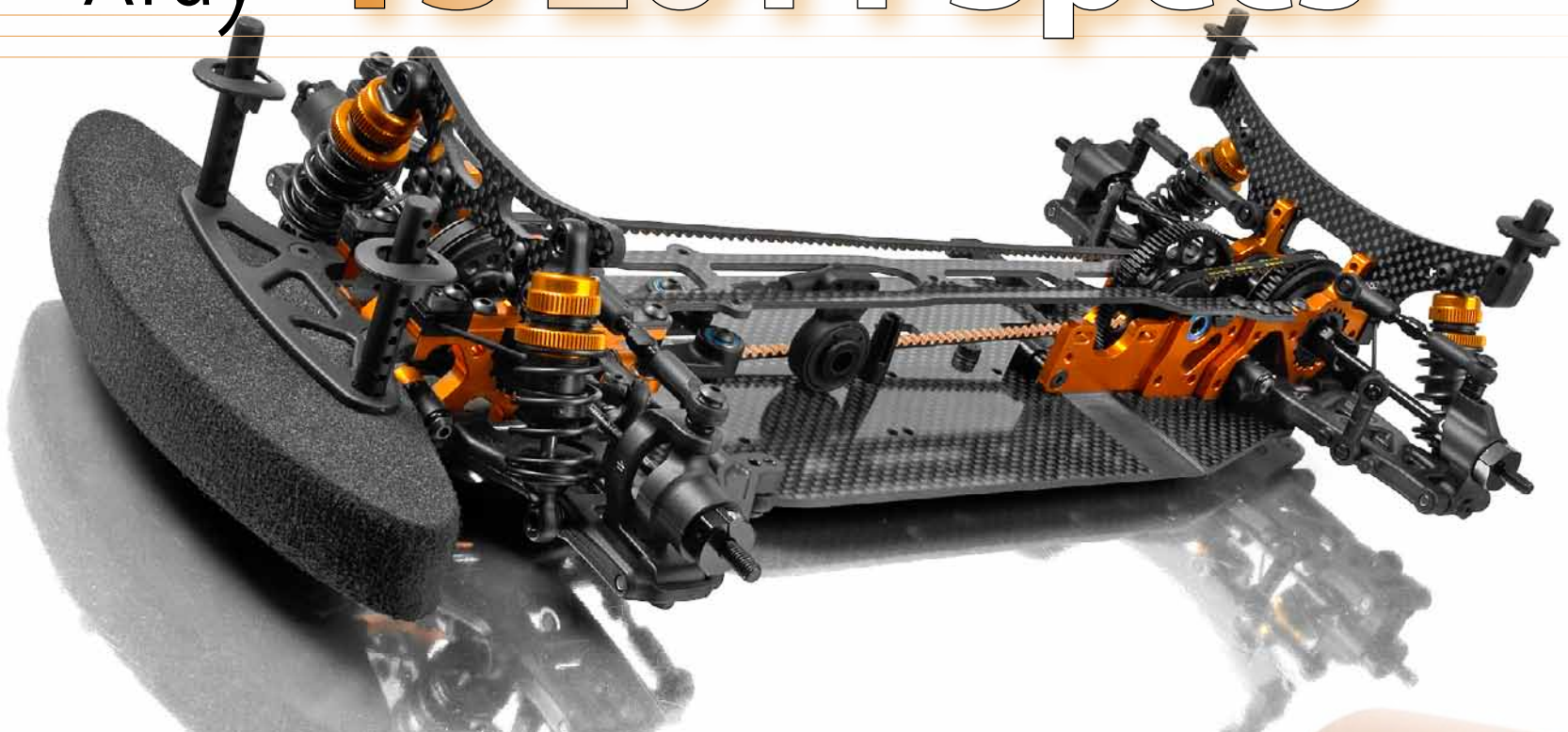


Xray T3 2011 Specs



De naam Xray staat in de modelbouwwereld gelijk aan hoge kwaliteit, design en duurzaamheid. Vanaf het openen van de doos tot het monteren van de laatste schroef word je glimlach alleen maar groter en groter, alles is perfect. Van het kleinste schroefje tot de zeer mooi uitgewerkte handleiding, alles klopt en zorgt al voor een denkbeeldige voorsprong op je concurrentie zonder nog maar een meter gereden te hebben! De hier geteste T3 '11 Specs is daarop geen uitzondering.



Bij deze nieuwe versie van de T3 zijn weer een aantal verbeteringen toegepast waarbij het nieuwe stuursysteem meteen in het oog springt. Dit is niet meer het vertrouwde center-pointsysteem wat al jaren gebruikt wordt, maar een geheel nieuw dual steering system wat voor meer stuur bij het uitgaan van de bocht moet zorgen. Deze aanpassing zou ook het stuurgedrag bij het ingaan van de bocht minder agressief maken

omdat het nu meer kan 'flexen'. Wat ook meteen opvalt is dat het chassis een stuk smaller is dan van de 'oude' T3 en alleen geschikt voor gebruik van LiPo accu's, de openingen in het chassis voor het plaatsen van NiMh accu's zijn verdwenen. Overigens ligt de LiPo nu voor een gedeelte buiten het chassis doordat het zo smal is, twee nieuwe LiPo backstops (plastic houders) houden de accu tijdens het rijden op zijn plaats.





Het topdeck is eveneens aangepast aan het nieuwe stuursysteem en is uiteraard voorzien van het gepatenteerde 'Multi Flex Technology' om de auto aan te passen aan alle omstandigheden. Rijd je op tapijt of wil je een stijf chassis dan kun je nu kiezen om aan de voorkant op het nieuwe stuursysteem twee aluminium busjes te plaatsen en de auto stijver te maken. In het topdeck kun je schroeven weglaten om meer flex te krijgen waardoor de auto iets makkelijker zal rijden. Dit systeem is al bekend vanaf de oude T2 modellen. Dan rest er nog een kleine verandering die niet direct te zien is. In de schokbrekers wordt nu gebruik gemaakt van plattere bladders en lagere foams waardoor je de schokbrekers makkelijker af kan stellen. Je kunt tevens nog steeds kiezen om de schokbrekers vast of instelbaar te bouwen, zodat je niet telkens nieuwe olie hoeft te gebruiken als je slappere of juist hardere demping wil.

Bezitters van een 'oude' T3 kunnen deze ombouwen tot de nieuwe T3 2011 Specs door aanschaf van een aantal onderdelen. Deze moeten allemaal los besteld worden, want een conversiekit is op dit moment niet beschikbaar. De onderdelen en nummers die nodig zijn voor de ombouw zijn: Chassis (301131), Top Deck (301192), LiPo battery Backstops (306184), Steering system set (302506), shockmembranes (308081).

Eerste indruk

Bij het openen van de doos vind je eerst een plastic seal met alle documentatie van de auto, zoals de handleiding, set-up boek, set-up sheet, stickers, onderdelenlijst en zelfs een certificaat van echtheid. Je krijgt meteen al het gevoel dat je iets unieks in handen hebt dat helemaal persoonlijk voor jou gemaakt is! Het set-up boek behandelt alle mogelijkheden en afstellingen die de auto heeft en is voorzien van handige informatie en tips. Zeker voor de beginnende wedstrijddrijver is dit boek een handig hulpmiddel. Het chassis ligt aan de voorkant van de doos met de bulkheads er al opgebouwd, natuurlijk in de kleur oranje, achter een verhoging liggen de overige onderdelen om de auto op te bouwen zoals het differentieel, snaren en pulley's. Alles is netjes in zakjes verpakt die op hun beurt weer voorzien zijn van een nummer en corresponderen met de stappen in de handleiding.



Het bouwen van de T3 2011 Specs

De gemonteerde bulkheads moeten van het chassis af omdat de randen geschuurd dienen te worden. Dit doe je met een stukje fijn schuurpapier, het liefst waterproof want het stof dat van het carbon chassis komt is niet goed voor je gezondheid. Met een waterproof schuurpapier beperk je deze stof. Na het schuren kun je het chassis met water afspoelen en afdrogen met een schone droge doek. Het lijmen van de randen gaat het best met een wattenstaafje dat je kunt dompelen in de lijm en dan dun aanbrengen op de randen van het chassis, vergeet ook de drie verzonken gaten van de bumper niet aan de onderzijde van het chassis.

De volgende stap is het bouwen van het baldifferentieel, maar dat is door Xray al in de fabriek voor je gedaan. In de handleiding staat echter wel dat je deze zou moeten bouwen, maar dat is meer als je het differentieel herbouwt voor onderhoud. Xray bouwt zijn differentieel op met Hudy vet wat overigens prima voldoet. Het differentieel dien je nog wel af te stellen, zodat het niet slipt. Dit doe je meestal in de auto op het circuit tijdens de eerste testritten. Dit kan heel makkelijk door bijvoorbeeld een inbussleutel door het daarvoor bestemde gaatje te drukken in het differentieel en draai dan aan een wiel om het differentieel strakker of losser te zetten.

Tips

Let op!

- Mijn eerste tip is om het differentieel niet meteen bij het inbouwen helemaal vast te draaien om beschadigingen te voorkomen. Dit kun je beter in stappen doen op het circuit.
- Als de armen aan de achterkant van de auto klemmen draai je de kleine aluminium blokjes los en daarna weer vast, terwijl je met je duim of vinger tegen het blokje duwt. Dit doe je tegen de richting in waarin je schroeft. Hierdoor klemmen de armen niet meer op. (Zoals beschreven op pagina 9 van de handleiding).
- Toe-in stel je snel en makkelijk in door aan de achterkant van de auto tussen de arm en het ophangblok een dikker of dunner ringetje te monteren. Standaard wordt er een 1,5 mm ringetje gebruikt, maar de meeste racers gebruiken de optionele ringetjes van 0,75 mm (303132), zodat je iets meer snelheid rechtuit krijgt en je voldoende grip houdt, ideaal voor stockracing.
- De schokbrekers zijn gemakkelijker te bouwen met de optionele Hudy Shock Tool (183010). Met dit handige tooltje kun je makkelijker de onderkant van de demper goed vastdraaien.



De draagarmen zijn opgehangen aan losse blokken, zodat de bulkheads niet scheef komen te staan bij een crash.



Aluminum van een hoge kwaliteit en afwerking. De starre as is verstevigd met een metalen huls voor een langere levensduur.



De lage stuurinrichting is kenmerkend voor de nieuwe T3, de servosaver is ook nieuw en maakt het mede mogelijk om de servo meer naar het midden van het chassis te brengen.



De spool is gemaakt van vezelversterkte kunststof en simpel te assembleren, maar niet vergeten om eerst de lagers te monteren en daarna pas de outdrives want anders past het niet. De spool is tegenwoordig ook te vervangen voor een Multi-diff (305105), zodat je in een handomdraai een one-way, solid one-way of spool hebt door het veranderen van twee pinnetjes. Op het moment van deze test was het nieuwe Multi-diff nog niet leverbaar.

De aandrijflijn

In de aandrijflijn zijn geen wijzigingen aangebracht en is alles zo uit de originele T3 overgenomen. De pully's van het differentieel en spool hebben 38 tanden en de kleinere op de spurgearhouder 20 tanden waarmee de interne verhouding op 1.9 komt. Het meegeleverde standaard spurgear heeft 84 tanden en is te gebruiken met zowel stock als modified motoren. Een lijst met tandwielverhoudingen is overigens netjes als documentatie bijgevoegd voor zowel 48 dp als 64 dp tandwielen.

Het plaatsen van de bulkheads en aandrijflijn gaat vanzelf en past allemaal perfect. Ook hier valt meteen weer de kwaliteit van de onderdelen op, deze is van uitzonderlijk hoog niveau en zeer netjes afgewerkt. Als optie kun je nog een snaarspanner (303071) aanschaffen die ervoor zorgt dat als je een slappe snaar hebt de boel op zijn plaats blijft en niet te veel gaat klapperen of zelfs van de pulley's loopt.

Het differentieel of spool kan hoog of laag gemonteerd worden, geheel afhankelijk van de omstandigheden. Rijd je op kleine banen met veel bochten dan adviseert Xray de lagerhouders hoog te monteren. Ben je meestal te vinden op grote circuits met lange snelle bochten dan kun je het best de houders in de lage positie monteren. Door de lagerhouders te verdraaien kun je ook meteen je snaren strakker of losser zetten.

Per bouwstap kun je het bijbehorende zakje open maken en aan het eind van elke stap zou het zakje leeg moeten zijn. Dat is erg handig van Xray, want ook alle benodigde schroeven voor die stap zitten in het betreffende zakje. De maten van de schroeven zijn allemaal aangegeven in de handleiding en kun je de schroef op het plaatje leggen om te kijken of je de juiste maat hebt. Het kan haast niet fout gaan... dat zien we wel eens anders!

De ophanging

Voordat je de ophanging kan monteren moet je eerst nog een aantal blokken op het chassis schroeven waar de ophanging aan komt te hangen. Onder deze blokken kun je onder bepaalde omstandigheden ringetjes plaatsen waardoor je een hoger rollcenter krijgt. Dit doe je heel eenvoud-

dig met dunne ringetjes van 0,1 tot 0,5 mm (3x7). De voor- en achterarmen van de T3 zijn verkrijgbaar in hard en extra hard, de 2011 Specs wordt geleverd met de harde soort armen die geschikt zijn voor allround gebruik. De extra harde armen zijn meer geschikt voor hoge grip banen, zoals bijvoorbeeld tapijt.

De pivotophanging wordt gemonteerd met de bekende plastic houders aan de aluminium bevestigingspunten van de auto. Zorg ervoor dat je de juiste maat plastic shims gebruikt om klemming van de armen te voorkomen, deze moeten uit zichzelf naar beneden kunnen vallen om straks voor een goed werkende demping te zorgen. Als de armen klemmen werken de schokbrekers straks ook niet goed. Standaard worden aan de voorkant 4° casterblokken meegeleverd die voldoen voor de meeste omstandigheden.

De stuurinrichting

Het nieuwe stuursysteem is zoals eerder gezegd één van de meest in het oogspringende vernieuwingen van de T3 2011 Specs. Dit nieuwe stuursysteem heeft nu twee scharnierpunten en maakt gebruik van zes kogellagers die gemonteerd worden op twee stuurpaaltjes. Door deze nieuwe stuurinrichting is het mogelijk om de servo nog dichter in het midden van de auto te krijgen. De servosaver, die eveneens nieuw is, priemt door het topdeck heen, dit vergt een éénmalige nauwkeurige afstelling van de servo tijdens het bouwproces zodat de servosaver tijdens het sturen het topdeck niet raakt.

De aandrijfassen aan de voor- en achterkant van de auto zijn niet gewijzigd, dat betekent dat er 'springsteel' assen aan de voorzijde zitten en aan de achterkant de aluminium versie. Alle assen zijn uitgevoerd in 52 mm, kortere 50 mm assen zijn verkrijgbaar die zeer geschikt zijn om te gebruiken op korte of indoorbanen. Een echte aanrader zijn de optionele ECS assen die zorgen voor beduidend minder trillende voorwielen als je de spool gebruikt. Tevens krijg je iets meer stuur en is je auto veel stiller dan met de originele assen.





Schokdempers

Xray rust zijn modellen vanaf de beginperiode tot nu uit met plastic dempers. De één vindt niet dat dit bij een dergelijke auto hoort en de ander vindt ze fantastisch. Onze eigen ervaringen met deze dempers zijn echter gewoon goed en hebben niet het gevoel dat een aluminium demper beter zijn werk zou doen. Het staat natuurlijk wel mooier en het zou de auto echt die beoogde 'Premium' uitstraling geven, maar nodig is het niet. Gebleven is ook de mogelijkheid om de dempers met een vaste schotel of extern verstelbaar te bouwen. Veel racers gebruiken de optie met vaste schotel en drie gaatjes, maar als je snel en makkelijk je auto een ander veer karakter wil geven zonder olie te wisselen dan kun je kiezen om ze verstelbaar te bouwen. Het verstellen gaat eenvoudig; trek de demperstang helemaal naar beneden en draai de stang een slag naar links of rechts, geheel afhankelijk van hardere of zachtere demping. Een erg handig vinding!

Rijden met de Xray T3 2011 Specs

Omdat het de afgelopen weken te slecht weer was om op een buitencircuit te rijden, zijn we naar binnen gegaan en hebben we het tapijtcircuit opgezocht. Daar de T3 2011 al goede resultaten had laten zien tijdens de laatste ETS races zijn wij ook zeer benieuwd naar de rijeigenschappen. De Xray's staan er om bekend goed te rijden op zowel tapijt als asfalt. Deze test hebben we uitgevoerd met de LRP SXX TC Spec Versie 2 brushless regelaar, LRP X12 6.5T motor, Orion Lipo's en Mazda Speed6 body.

De auto is gebouwd volgens de handleiding met als enige afwijking dat er dünnere ringetjes gebruikt zijn aan de achterkant voor het instellen van toe-in. In de handleiding staat dat er 1,5 mm ringetjes gebruikt dienen te worden, maar onze T3 2011 is gebouwd met de optionele 0,75 mm

ringetjes voor minder toe-in met het oog op het eerder geplande buiten rijden, wat dus uiteindelijk niet door ging. Meteen bij het eerste rondje voelt de auto goed aan. Hij reageert goed op de stuur-



commando's en je merkt meteen op pad te zijn met een goed rijdend model, het voelt solide en vertrouwd. Na een paar rondjes halen we de auto van de baan en willen wat kleine dingen finetunen zoals de mate van 'stuur' en grip. Om wat minder stuur te krijgen zetten we de schokbrekers aan de voorkant een standje naar binnen. Dit doen we ook met de achterste schokbrekers om iets meer stabiliteit te krijgen.

Eenmaal terug op de baan blijkt dat dit de perfecte afstelling is voor het circuit waarop we rijden. De auto stuurt als een scheermes en heeft meer dan voldoende grip en dat alleen door het verzetten van de schokbrekers. De rondetijden vliegen per rondje omlaag en wat rijdt de T3 heerlijk, je bent zo gewend aan zijn rijgedrag en gaat elk rondje harder en harder. Het smalle chassis draagt mee aan de hoge bochtensnelheid en je merkt dat de gewichtsverdeling in de auto dik in orde is.



Conclusie

Met deze nieuwe versie van de T3 levert Xray weer een topper af die de lat nog hoger legt dan zijn voorganger. De auto is geschikt voor zowel de stock - als modified klasse en laat zich gemakkelijk afstellen. Het nieuwe dual sturing systeem doet zijn werk uitstekend en laat de auto nog preciezer sturen dan voorheen. Het model rijdt heerlijk en reageert perfect op kleine afstellingen waardoor het een auto is die bij vele rijders in de smaak zal vallen. Alles aan de auto ademt kwaliteit en duurzaamheid uit en dat begint al bij het openen van de doos. Wil je clubwedstrijden gaan rijden op circuits of zelfs NK-wedstrijden, dan moet je zeker de Xray T3 2011 Specs hoog op je lijstje zetten!

Rob Kaan en Janice van Riel

Specificaties

T3 2011

| | |
|-------------|----------------------------|
| Fabrikant | : Xray |
| Importeur | : RC-Connect |
| Schaal | : 1:10 |
| Lengte | : 372 mm |
| Breedte | : 189 mm (verstelbaar) |
| Wielbasis | : 256 - 261 mm |
| Gewicht | : 504 gram (RTR 1400 gram) |
| Aandrijving | : 4-WD |
| Adviesprijs | : € 479,- |

Overige benodigdheden

- Banden en velgen
- Body 190 mm
- Elektronica
- Motor en regelaar
- Zenderset

www.teamxray.com
www.rc-connect.nl