XRAY X10 Link



Slovenský výrobce podvozků XRAY uvedl na trh již téměř před rokem inovovanou verzi podvozku X10, který se od svého předchůdce liší způsobem zadního odpružení a systémem uchycení klece motoru a zadní osy. Původní podvozek, který je dodnes v nabídce, má systém zadního odpružení přes T-bar. Jak již z názvu podvozku vyplývá, inovovaný model používá modernější Link systém.

Stavba

Model se dodává v rozsypu, takže je nutné podvozek sestavit od prvního do posledního šroubu. Strohý design krabice skrývá vše potřebné pro stavbu samotného podvozku. Jak to u závodních modelů bývá, není součástí balení elektronika, nářadí na sestavení, karoserie ani kola. Po otevření krabice objevíme několik zavařených sáčků s díly, hlavní uhlíkové plato, uhlíkový a pěnový nárazník, uhlíkovou anténu, balíček s návodem, set-up knihu, certifikát a katalog produktů výrobce.

Stavbu začínáme opracováním spodního plata, což je jedna z věcí, která při jízdě velmi ovlivní chování modelu. Musíme pečlivě sbrousit (strhnout) hrany uhlíkového plata a udělat na spodní straně plynulé náběhy, aby se podvozek při kontaktu plata s podložkou nezakousl a nepřevracel se. Plato musí po koberci či asfaltu klouzat. Dále je důležité oblepit hrany plata kyanoakrylátovým lepidlem, neboť uhlíková plata z výroby nemají opracované hrany a mohlo by dojít k jejich poškození a předčasnému zničení plata.

Balíčky s díly jsou označeny čísly, takže podle návodu víme jaké díly použít a celý postup je velmi přehledný a pohodlný. Návod na stavbu je barevný a nechybí ani upozornění na důležité části a jejich pravo/levou záměnu. První balíček obsahuje celou přední nápravu, s níž nějaký čas strávíme. Kromě ramen, nábojů a dalších částí zde najdeme také množství malých podložek, jimiž nastavujeme světlou výšku podvozku a další vlastnosti zatáčení. U každé položky, která je pro chování modelu důležitá, uvádí návod odkaz na set-up knihu.



Obsah krabice včetně návodu a označených sáčků s díly



Porovnání verzí X10 T-bar a Link

Po přední nápravě následuje stavba zadního odpružení a zadní klece. U technologie link je hlavní plato se zadní klecí spojeno kulovým kloubkem a odpružení zajišťují příčný a podélný tlumič a pružiny na vyrovnávacích bočních táhlech. Zde si musíme dát pozor na použité kovové klouby pro tlumiče, které jsou různě velké a v návodu nejsou popsané. Ještě před samotným sestavením obou tlumičů poskládáme zadní hnací uhlíkovou osu s diferenciálem. Zde je podvozek asi nejzranitelnější, protože uhlíková osa je sice velmi lehká a na pohled efektní, ale také velmi křehká, takže se často láme. Proto výrobce dodává i duralovou náhradu nebo můžeme použít osu od ostravského Tora teamu, který dělá osy z nerezu. Diferenciál je důležitou součástí podvozku se zadním náhonem, proto má větší průměr karbidových kuliček 3,1 mm. Axiální ložisko 3 x 8 mm je také vybaveno karbidovými kuličkami.

Centrální podélný tlumič ničím nepřekvapí. Je typickou konstrukcí této slovenské firmy, obsahuje silikonový O-kroužek a pružina je o poznání tvrdší než u verze s T-barem. Poněkud překvapením může být pouze jeden dodávaný typ pístnice se dvěma otvory. Boční tlumič je uzpůsoben svému účelu, tedy najdeme v něm dva otvory pro pístní tyč, každý je vybaven silikonovým O-kroužkem. Pístnice je v příčném tlumiči dokonce bez otvoru, tlumič je celkově hubenější. Do obou tlumičů výrobce dodává stejný olej o viskozitě 350 cSt. Nastavení tlumičů je poměrně snadnou záležitostí díky duralovému tělu tlumičů a nízké gumové čepičce.

Po sestavení zadní části modelu zbývá dokončit řízení, tedy sestavit „spojovačky" a servosaver. Ten se vyznačuje tuhostí bez vůlí a ve stavebnici najdeme koncovky na tři typy mnohohranů serv typu Futaba, Hitec a Ko Propo. Zde doznalo změn proti verzi s T-barem i spodní plato. To je jednak v přední části mohutnější, a navíc má předvrtáno více otvorů pro umístění serva standardní i střední velikosti. Zcela posledním stavebním krokem je přimontování sloupků karoserie a nárazníku.

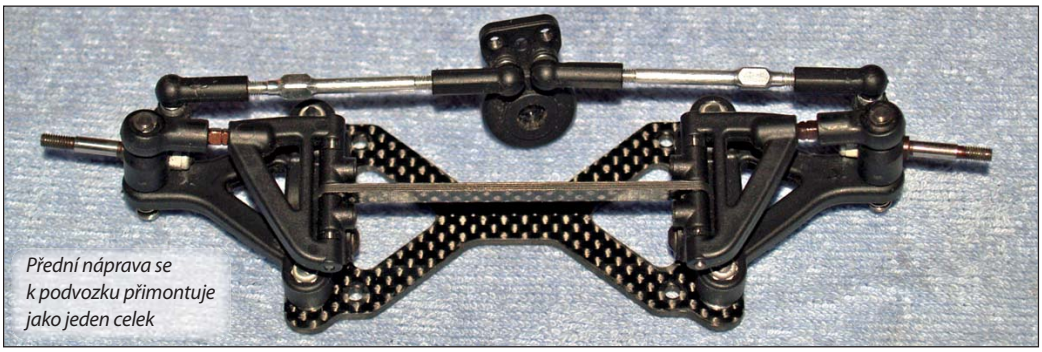
Potřebné vybavení

Abychom model rozpohybovali, budeme potřebovat kompletní sestavu elektroniky, tedy servo řízení, elektronický regulátor, motor, baterii a přijímač s vysílačem. Dále musíme dokoupit takzvaná pan car mechová kola, jimž jsou přizpůsobeny unašeče. Samozřejmě musíme dokoupit lexanovou karoserii, v našem případě byly vyzkoušeny BPA GT a Mulsane od Protoformu. Bude se hodit i páska na uchycení baterie. Podvozek je přizpůsoben použití jak dvoučlánku Li-pol, tak jednočlánku Li-pol a až šestičlánku článku NiMH. Jde tedy o pokrok proti typu X10 T-bar, kde se daly použít jen 2 + 2 články NiMH nebo Li-pol články v takzvaném saddle packu.

Příprava na jízdu

Před první jízdou je vhodné podvozek nastavit. Především tedy příklony přední nápravy a rozbíha-





Přední náprava se k podvozku přimontuje jako jeden celek

vost předních kol. Se zadní nápravou toho moc nenaděláme, to je jasné. Existují i speciální set-up systémy pro modely pan car, ale hravě si s nastavením poradí i běžný set-up systém pro „desetinové" čtyřkolky. Pokud budeme auto používat na koberci, je dobré připravit i mechová kola s menší výškou mechu, aby byla zajištěna vyšší stabilita modelu. Také je dobré zaběhnout diferenciál, aby si kuličky a pláty dobře sedly. Jak už jsme si řekli, na diferenciálu hodně záleží. Také je dobré po závodu diferenciál povolit, aby se nevymačkávaly kuličky a pláty zbytečně a na jednom místě.

První jízdy

Hned od začátku se model choval poměrně přátelsky. Pokud dodržíme doporučené základní nastavení, nebudeme mít větší problémy. Někdy je potřeba trochu otupit zatáčení, ale to už záleží na konkrétních podmínkách. Já jsem model zkoušel při závodu Open Tour ve Rtyni v Podkrkonoší, kde má povrch značný grip. Navíc díky velkému prostoru není dráha samý „vracák", ale jsou zde hezké táhlé zatáčky, takže hodně záleží na nastavení modelu, aby se auto nezvrhávalo a nešlo do smyku. Trochu nepraktické je uložení baterie. Pokud ji chceme vyměnit, musíme demontovat držák podélného tlumiče. Uhlíkový přední nárazník je náchylný k poškození, takže se mezi jezdci objevují jeho náhražky z laminátu a jiných materiálů.

Modely XRAY X10 Link jsou dnes asi nejrozšířenějšími GT podvozky u nás, a to i díky předepsání podvozku na závodech XRAY Challenge. To, že modely fungují a jsou spolehlivé, dokazují závodníci přímo na dráze. Model je určen pro závodní účely, venku na ulici si s ním příliš legrace neužijeme, neboť nemá zakrytované převody.

Tyto podvozky se také osvědčily pro vytrvalostní závody, jako jsou dvanáctihodinovka v Blansku nebo Krakonošova 24hodinovka. Samozřejmě pro tyto účely jsou modely doplněny různými držáky baterií, někteří se dokonce pouštějí do změn v zadním odpružení. Cena stavebnice se u nás pohybuje okolo 5 900 Kč.

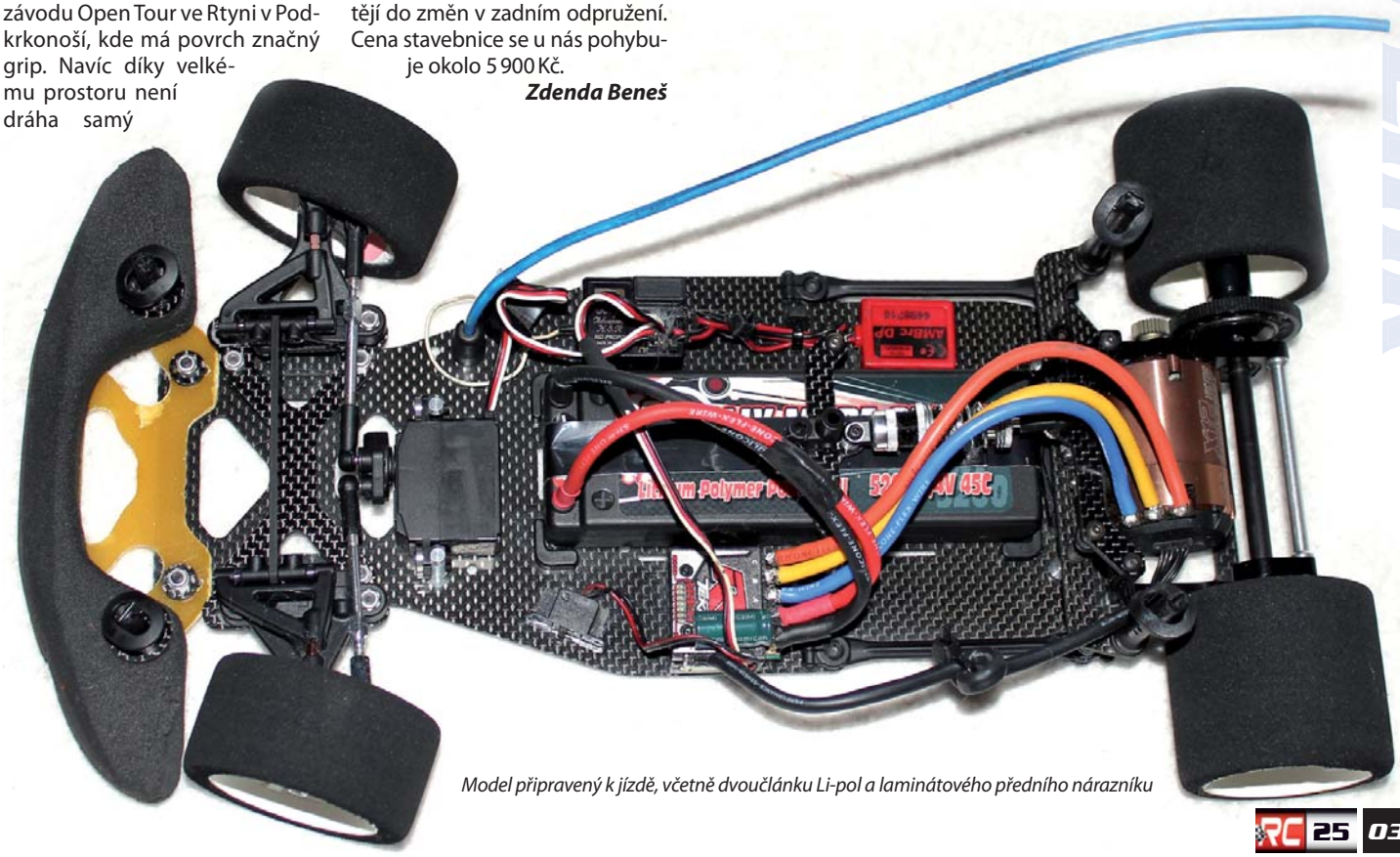
Zdenda Beneš



Rozebraný příčný tlumič



Kuličkový diferenciál s dvanácti hlavními kuličkami



Model připravený k jízdě, včetně dvoučlánku Li-pol a laminátového předního nárazníku