

Xray **XB808E**



In een tijd dat een lawaaierige nitrobuggy vooral met kwaaië bliken wordt bekeken en door mensen buiten de modelbouwwereld vaak als storend wordt bevonden – in plaats van de hoogstaande techniek te bewonderen – werd het ook voor Xray tijd om een 1:8 elektrobuggy uit te brengen die even hard gaat, maar die je niet zo nadrukkelijk voorbij hoort racen.



De Xray 808E is de eerste 1:8 elektro die het Slowaakse merk op de markt brengt en hoewel hij de volledige ophanging met zijn nitrobroer deelt is er serieus werk van gemaakt om de wagen tot een echte elektro te maken. Dat stukje is goed gelukt, want de 'E' is niet zomaar een omgebouwde 808, alle onderdelen die anders moeten zijn op de elektro zijn ook daadwerkelijk anders. Zo is de bodemplaat een volledig nieuw exemplaar zonder een gaatje teveel te hebben, is de radioplaat helemaal nieuw ontworpen naar de enkele stuurservo en is hij uitgerust met een kleine ontvangerbox die ook in de NT1 toerwagen te vinden is. De motorsteun maakt dan weer deel uit van de ophanging voor het middenste differentieel en zo valt alles heel mooi in elkaar. Leuk detail is dat je op de elektro ook wat meer carbon krijgt, want zowel de topplaat van het middendiff als de stuurinrichting is van carbon gemaakt.

Verschillen

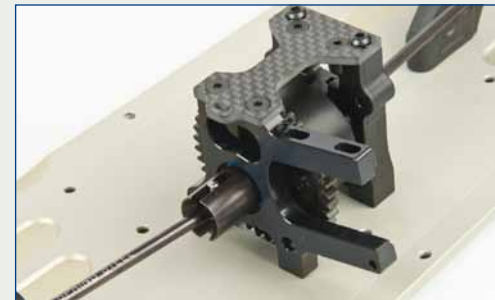
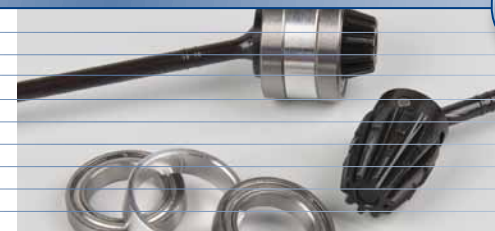
Precies een jaar geleden stond in nummer 37 van M-auto Magazine de XB808'10, de nitroversie van Xray's buggy waar deze 808E op gebaseerd is en in grote lijnen komt dat overeen, het grootste deel van de bouw is tenslotte de ophanging en die is ongewijzigd gebleven. Daar waar de bouw van de 808E afwijkt van de standaard 808 word je in een bijlage van de handleiding gewezen op de verschillen. Uiteraard is dat niet de beste manier, maar een volledig nieuwe handleiding drukken is natuurlijk niet erg rendabel als er maar een paar pagina's gewijzigd zijn en kennelijk lagen er nog genoeg 'oude' handleidingen in het magazijn.

Omdat de wagen op zoveel vlakken volledig overeenkomt met de 808 gaan we het dan ook voornamelijk over punten hebben waar deze elektroversie verschilt. De bouw start dus gewoon met het

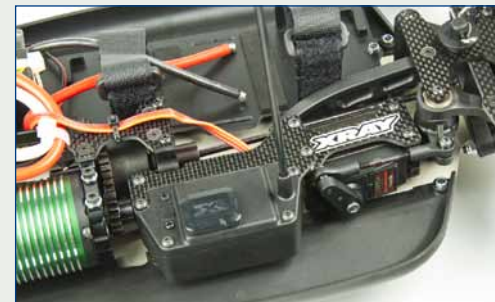
bouwen van de differentiëlen die met de metalen inserts en geharde tandwielen stevig in elkaar zitten. Het verschil hierbij is alleen de siliconenolie waarmee de diff's gevuld worden, bij de 808E wordt 10.000 in het achter- en middendiff gebruikt en 20.000 in het voorste diff, een stuk dikker dus dan bij de nitroversie. Tijdens de bouw kom je in de handleiding van de 808E nog een paar stappen tegen die niet in de originele handleiding stonden, maar die waren ook bij de 808'10 al gewijzigd.

Eenvoud

De eerste stap waarbij je echt merkt dat het hier om een elektroversie gaat is wanneer je al een hele wagen voor je hebt staan met voor- en achterophanging en je het middendiff op het chassis gaat monteren. Het achterste deel van de steun waar het diff in opgehangen is wordt nu gevormd door een aluminium motorsteun waarin



De motor schuift eenvoudig in de steun, handig.

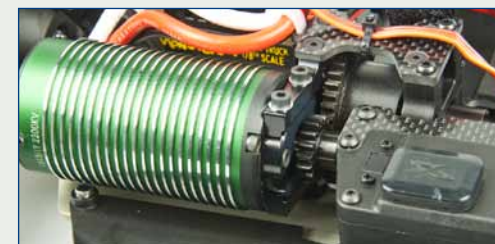


aan de éne kant het diff in een lager hangt en aan de andere kant de motor die met het tweede deel van de steun in de motorsteun glijdt waardoor de speling tussen het pinion en het spur gemakkelijk af te stellen is.

Als de volledige aandrijflijn gebouwd is kan de elektronica in de 808E gezet worden. Dat is een gemakkelijk klusje, want alles is netjes voorbereid en je hoeft maar één servo in te bouwen, de stuurservo natuurlijk. Ook het feit dat de brushlessmotor zelf kan remmen en er dus geen schijfremmen nodig zijn scheelt weer bouwen en afstellen. De ontvanger vindt zijn plekje in een goed afsluitbare box die samen met de stuurservo ook eenvoudig uit de wagen te halen is. Aan de kant waar normaal de nitromotor en de brandstoftank staan komt nu een eenvoudige kunststof plaat waar later de accu's en de regelaar op bevestigd worden. De accu's kunnen eenvoudig met de klittenbandsluiting vastgezet worden, de regelaar maak je het beste met dubbelzijdig tape én een ty-rap vast.

Rijden

Nadat de wagen afgebouwd was en alle elektronica ingebouwd zat, werd het tijd om de body eens van dichtbij te bekijken. Die is gemaakt op een aangepaste mal van de nitrobody, want je ziet nog heel lichtjes de lijnen op de plek van de motor en de tankopening. Het verschil zit echter in de hoge zijpanelen die plaats bieden aan de accu's en elektromotor. Let er wel op dat je de sleuf voor het monteren van de body aan de achterzijde lang genoeg maakt, want door de flex in het chassis scheurt de body daar gemakkelijk uit.



+ Echt aangepast aan elektro

- 2010 type aandrijving

De 808E wordt geleverd met een basis set-up die een beetje afwijkt van zijn nitro broer en daarmee zijn we dan ook begonnen toen we op de kunstgrasbaan van MVW in Purmerend gingen rijden. Na wat rondjes op de nieuwe lay-out te hebben gereden bleek de set-up niet echt lekker aan te voelen op dit circuit, omdat heel de wagen niet aanvoelde zoals we van Xray gewend zijn heb ik de set-up omgegooid naar de standaard set-up van de 808 en dat verrichtte een klein wonder en zeker na de goede band gevonden te hebben. De wagen was daarna weer goed aan te voelen en reageerde veel directer wat in de korte bochten en de dubbele chicane wel zo prettig was. Het was wel even wennen om de wagen niet te horen en dat merk je ook als je op je dak ligt, niemand die het echt opvalt natuurlijk. Het rijden zelf was ook een beleving, want het was toch echt de eerste keer dat ik wat langer met een elektro 1:8 heb gereden, maar daarover meer in het artikel over de Castle Mamba Monster.

Conclusie

Ben je van plan om het serieus aan te pakken met een 1:8 elektrobuggy dan kan de Xray ongetwijfeld aan het verlanglijstje toegevoegd worden. Mocht je al met een 808 gereden hebben dan lijkt de keus vrij eenvoudig, alle onderdelen van de ophanging zijn uitwisselbaar en dus opnieuw te gebruiken. Pluspunten zijn er bij de Xray genoeg te bedenken, het enige nadeel kan zijn dat hij nog het 'oude' type aandrijving heeft naar het voor- en achterdiff wat het door de hoeveelheid flex in het chassis zwaar te verduren krijgt. Aluminium chassissteunen kunnen je daarbij helpen en maken de wagen ineens beter geschikt voor de vele kunstgrascircuits.

Specificaties

XB808E

Fabrikant	: Xray
Importeur	: RC-Connect
Schaal	: 1:8
Lengte	: 490 mm
Wielbasis	: 319-330 mm
Gewicht	: 1810 gram (RTR 3400 gram)
Aandrijving	: 4-WD
Adviesprijs	: € 529, –

Overige benodigheden

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

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