

Xray XB8 2017 Baubericht von Vanessa Wende

Ich möchte euch gerne meine Weise des Zusammenbaus und die Neuerungen vom XB8 2017 zeigen.



Wie immer fängt alles mit den Diffs an. Hier sind die ersten Neuerungen. Die Diffs sind vom Volumen größer geworden, insbesondere das Mitteldiff. Und die Pins sind stärker, mehr Zähne an den Zahnrädern in den Diffs und verbesserte Diffoutdrives. Ich bin gespannt, wie es sich auf längere Renndistanzen, positiv auswirkt. Abweichend von dem Baukasten Setup verwende ich mein Grundsetup. Vorne 12.5k, Mitte 15k und Hinten 10k. Beim vorderen Diff sollte man beachten, dass man die Shimscheiben #962131 2x (aus einer späteren Tüte) beim Zusammenbau gleich so einbaut, dass man das Zahnspiel erhöht, weil man sie nicht über die Outdrives schieben kann. Das hat bei unseren Baukästen bis jetzt immer gepasst.



An den Kugellagern in den Diffkästen entferne ich alle Dichtscheiben, außer die äußere (zur Antriebswelle). So kann man die Lager besser schmieren und im Falle eines Defekts verklemmt sich keine Dichtscheibe in den Zahnrädern.



Die Madenschrauben für die mittleren Antriebswellen müssen sehr gut entfettet werden. Diese klebe ich mit Naben und Wellen Sicherung endfest ein. Zum Lösen muss man sie heiß machen, hat aber den Vorteil, dass sie da bleiben wo sie sollen.



Beim ersten Montieren der Diffgehäuse ist es wichtig diese wirklich extrem fest anzuziehen. (Die Gehäuse müssen sich ineinander schieben) Sonst kommt es zu dem oft beklagten Problem von wackelnden Diffs. Die oberen Gewindeschrauben sowie die unteren Kreuzschrauben.



Die Adjusting Nut kann man mit der Hand ansetzen und dann sauber einschrauben. Das verhindert das zerstören des Gewindes.



Ich empfehle die Verwendung der Kohlefaser Einlagen für die hintere Chassisstrebe. Ebenfalls können in den Seitenwannen Kohlefaserplatten eingesetzt werden.



Ich verwende die Tuning Bremsscheiben #354131. Sie ermöglichen ein besseres Dosieren der Bremse und haben kaum Fading. Ich verwende dieselbe Bremse jetzt schon im dritten Buggy.



Die Alu Wing Mount Brace #353550 und die Wing Shims #353561 sollte man einbauen, diese sind stabiler. (Sie halten auch mehrere Buggys durch)



Ich verwende an allen Stellen, an denen man auf dem Rennen schnell dran muss, Zylinderkopfschrauben. Wenn Dreck im Schraubenkopf ist dreht man sie nicht so leicht rund und im Notfall kann man sie mit einer Zange rausdrehen.

Die komplette vordere Einheit ist enger zusammen und nach vorne gerückt. Standard ist nun eine Composite statt Kohlefaser Platte verbaut. Sie soll mehr Flex und somit mehr Griff ermöglichen. An der Hinterachse sind jetzt längere Querlenker mit neuer Aufhängung und Geometrie.



Beim Dämpferfüllen ist es wichtig, dass die komplette Luft aus dem Öl entweicht. Dazu lasse ich sie längere Zeit stehen. Auch hier weicht meine Basis von dem Standardsetup ab. Vorne benutze ich 8x1.2 mit 700er Öl und hinten 8x1.3 mit 550er Öl.



Den Spritschlauch verlege ich auf der anderen Seite um zu verhindern, dass die Karosse am Spritschlauch scheuert, abknickt oder den Schlauch in den Tank drückt und das Pendel klemmen könnte. Es ist wichtig zu beachten, dass der Spritschlauch nicht höher als der Anschluss am Vergaser liegt. Den Druckschlauch lege ich über den Düsenstock, somit kann er nicht in die Kupplung geraten.





Für die Servomontage hab ich einen Trick. Ich stecke die Gegenstücke für die Schrauben auf einen 2.5 Schlüssel um sie gegen die Schrauben zu drücken.
Am Lenkservo auf jeden Fall ein Aluservohorn verbauen.



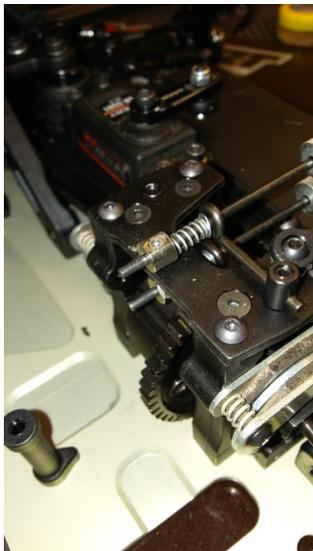
Ich fahren kleine 1500mAh Lipos. Das ermöglicht den Transponder mit im Akkugehäuse unterzubringen. Die Akkus sind auch sehr leicht.



Ich habe mir ein Sichtfenster zur Funktionskontrolle des Transponders erstellt.



Alle Muttern die leicht verloren gehen habe ich mit einem Spieß am Rand mit etwas Sekundenkleber befestigt.



Ich verwende am Bremsgestänge starke Federn, diese haben einen definierten Druckpunkt als Spritschlauch und können auch nicht aufreißen und abfallen. Um zu verhindern, dass die Madenschrauben der Stellringe an der Mounting Plate haken, kürze ich sie so, dass sie nicht überstehen.



An Stelle der Madenschraube benutze ich eine M3x8 Linsenkopfschraube, um den Gummi zum Rückholen des Vergaserschiebers zubefestigen. So ist gewährleistet, dass gleichmäßiger Druck auf dem Vergaserschieber lastet und sich keine Kante in der Führungsnut einarbeitet. Zur weiteren Sicherung nutze ich die Feder am Gestänge.



Man sollte auf jeden Fall die Reihenfolge der Bauanleitung einhalten. Dort ist auch beschrieben welche Schrauben eingeklebt oder geölt werden müssen. In der Bauanleitung sind maßstabsgerechte Abbildungen der Schrauben, Lager, Scheiben, usw. an denen man die Teile anhalten kann und somit nicht messen muss.

Ich freue mich auf die ersten Fahrten und Erfahrungen mit dem aktuellen XB8.

Für alle Fragen, Tipps und Anregungen könnt ihr mich gerne kontaktieren.

Schöne Grüße

Vanessa Wende