

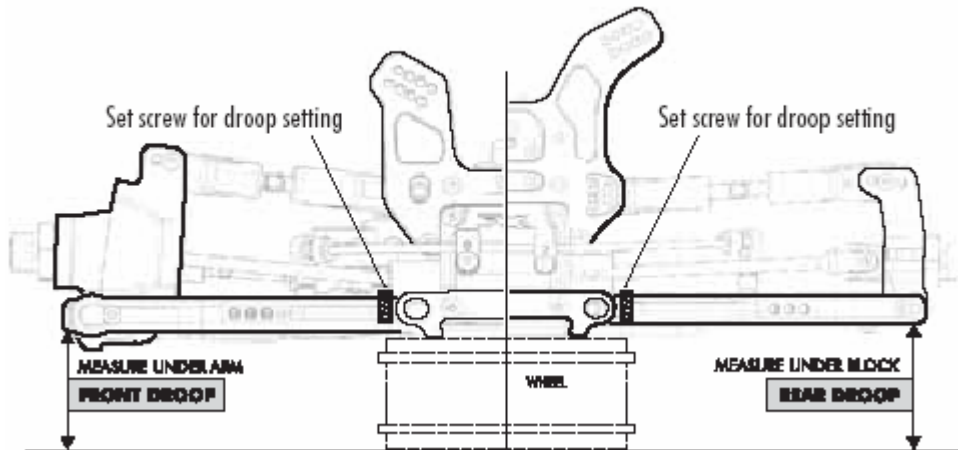
# XRAY XB8 SET-UP

## DROOP (HASMAGASSÁG)

Megváltoztatja a tömegközéppont magasságát. Külön elöl és hátul. Megváltoztatja a futómű összes tulajdonságát (fékezés, gyorsítás, utgratás, tapadás és durva pályán való futást)

Fontos hogy a jobb és bal oldalt egyformán állítsd, az állítás fél fordulatonként történjen.

Hátul 2mm-rel alacsonyabbra állítsd a magasságot.



Hasmagasság	Első/Hátsó	Karakterisztika
Alacsonyabb hasmagasság = tekerjük befelé a csavarokat	Első	Csökken a gázadás közbeni kormányozhatóság Jobb kis ugrásokhoz
	Hátsó	Csökken a gáz nélküli tapadás
Magasabb hasmagasság = tekerjük kifelé a csavarokat	Első	Megnő a gázadás közbeni kormányozhatóság Durva pályákon jobban kezelhető
	Hátsó	Megnő a hátsó tapadás Durva pályákon jobban kezelhető

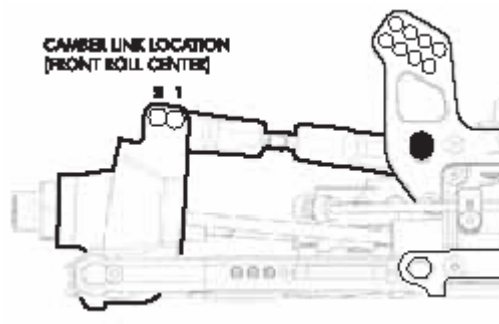
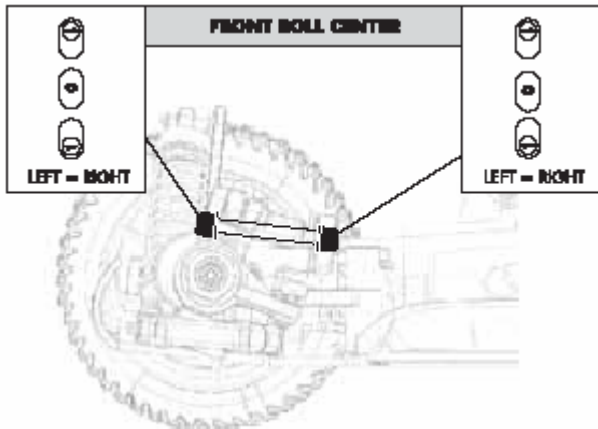
# ROLL CENTER (GÖRDÜLÉSI KÖZÉPPONT)

## Front Roll Center (első gördülési középpont)

A belső felső lengőkar belső tengely rögzítési pozíciójával állítható.

Használd az excenteres perselyeket.

Az első felső összekötő belső beépítési helyzetben. Az első felső összekötő külső végét két pozícióban lehet kapcsolni a C-hub-hoz.



Első felső lengőkar – külső tengely	Karakterisztika
Magasabb pozíció = Alacsonyabb gördülés középpont	Megnöveli a gázadás közbeni kormányozhatóságot Az autó kevésbé reagál Jobb a sima magas tapadású pályákon
Alacsonyabb pozíció = Magasabb gördülés középpont	Csökken a gázadás közbeni kormányozhatóság Az autó jobban reagál Magas tapadású pályákra a kisodródás elkerülésére Olyan pályákon használd ahol sok a sikan

Első felső lengőkar – első C hub	Karakterisztika
Belső lyuk	Megnő a kerékagy dőlésszöge Kicsivel jobb gáznélküli kormányozhatóság Kicsivel jobb kormányozhatóság
Külső lyuk	Lelassítja a kormányzásra való reagálást Csökken a kerékagy dőlésszöge A kormányzás „megbocsátóbb”

## Rear Roll Center (hátsó gördülési középpont)

Emelheted vagy csökkentheted a következő elemek állításával:

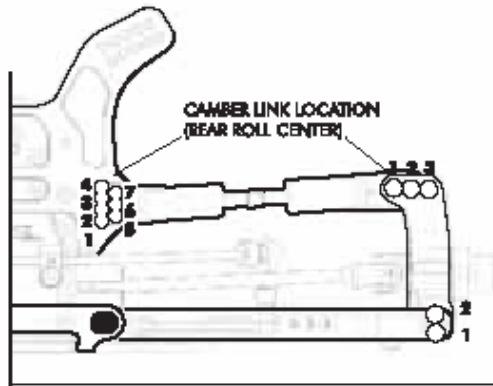
- Hátsó függőleges alsó lyukak.

A hátsó alsó lengőkart lehet csatlakoztatni a lyukakba.

- Hátsó felső összekötő beépítési pozíció

A hátsó felső összekötő belső végét 7 pozícióban csatlakoztathatod a hátsó toronyhoz.

A hátsó felső összekötő külső végét 3 pozícióban csatlakoztathatod a kerékagyhoz.



Hátsó álló – alsó tengely	Hatás a hátsó gördülés középpontra
Felső lyuk	Alacsonyabb hátsó gördülés középpont
Alsó lyuk	Magasabb hátsó gördülés középpont

Hátsó felső összekötő – torony	Hatás a hátsó gördülés középpontra
Felső lyukak	Alacsonyabb hátsó gördülés középpont
Alsó lyukak	Magasabb hátsó gördülés középpont

Hátsó gördülés középpont	Karakterisztika
Magasabb	Megnöveli a gázadás közbeni tapadást Csökken a fékezés közbeni tapadás Használd hogy elkerüld a kisodródást a kanyarok elején Használd alacsony tapadási körülmények esetén Csökkenti a hátsó gumik kopását
Alacsonyabb	Csökkenti a hátsó tapadást Használd hogy elkerüld a kisodródást a kanyarok közepén és a kijövetkor

Hátsó felső összekötő - hossz	Karakterisztika
Rövidebb összekötő = külső lyuk a tornyon és/ vagy belső lyuk a C-hub-on	Megnöveli a hátsó dőlésszöget Kevésbé növeli a tapadást Csökkenti a kormányozhatóságot és a stabilitást
Hosszabb összekötő = belső lyuk a tornyon és/ vagy külső lyuk a C-hub-on	Csökkenti a hátsó dőlésszöget Megnöveli a stabilitást Lassítja az autó reagálását

# SHOCK ABSORBERS (LENGÉSCSILLAPÍTÓK)

## Piston Hole Type (dugattyú lyukak típusai)



Dugattyú lyukak típusai	Karakterisztika
Felfelé kúpos	Kisebb csillapítás összenyomáskor Nagyobb csillapítás visszarugózáskor
Lefelé kúpos	Nagyobb csillapítás összenyomáskor Kisebb csillapítás visszarugózáskor
Egyenes	Egyenletes csillapítás mindkét irányban

## Piston Hole Size (dugattyú lyukak mérete)



Dugattyú lyukak mérete	Karakterisztika
Kisebb	Keményebb gátlás Kisebb súlypont áttolódás Csökkenti a reagálási időt Csökkenti a leseggelés esélyét ha sűrűbb olajjal használod Csökkenti a felborulás esélyét ha sűrűbb olajjal használod Használj hígabb olajjal ha a pálya durva
Nagyobb	Puhább gátlás Megnő a tapadás Gyorsabb súlypont áttolódás Gyorsabb reagálási időt Csökkenti a leseggelést ha hígabb az olaj Megnöveli a felborulás esélyét ha hígabb olajjal használod Használj hígabb olajjal ha a pálya sima

## Shock Oil (lengéscsillapító olaj)

A lenéscsillapító olaj viszkozitásával állíthatod a pályához a lengéscsillapítást.

Lengéscsillapító olaj	Karakterisztika
Vékonyabb (hígabb) olaj	Lágyabb csillapítás
Vastagabb (sűrűbb) olaj	Keményebb csillapítás

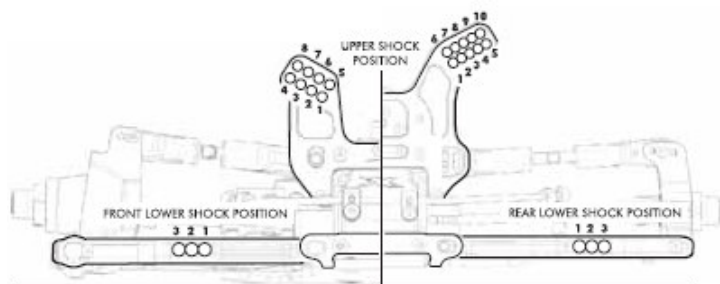
## Shock Springs (lengéscsillapító rugók)

Ha más fajta rugókat használsz megváltozik a lengéscsillapítás.

Lengéscsillapító rugó	Karakterisztika
Lágyabb (vékonyabb) rugó	Megnöveli a borulás esélyét Megnöveli a tapadást Jobb a rázós pályán Megnöveli a leseggelést leérkezéskor
Keményebb (vastagabb) rugó	Csökkenti a borulás esélyét Kevesebb tapadás Jobb sima pályán Jobban reagál Csökkenti a leseggelést leérkezéskor

## Shock Mounting Position (lengéscsillapító beépítési pozíció)

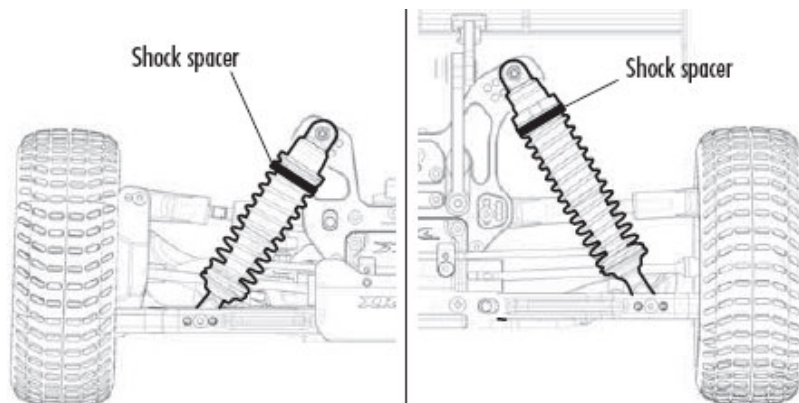
A lengéscsillapítók beépítési pozíciójával a lengéscsillapítók dőlésszögét és az autó középvonalához viszonyított távolságát állíthatod.



Lengéscsillapító pozíció	Karakterisztika
Jobban döntött	Puhább kezdeti gátlás Még fokozatosabb gátlás Megnövekedett oldalirányú tapadás Kezelés „engedékenyebb” Jobb lehet gyors pályákon hiszen lelassítja a kezelést könnyebb vezetni
Kevésbé döntött	Keményebb gátlás Kevesebb oldalirányú tapadás Gyorsabb reagálás Általában job a technikásabb pályákon

## Shock Preload (lengéscsillapító előfeszítő)

A rugó előfeszítővel állíthatod be a lengéscsillapító rugók alap feszítettségét.



Rugó előfeszítő	Karakterisztika
Kisebb előfeszítés	Alacsonyabb hasmagasság Magasabb kanyarsebeség gyors pályákon Jobb sima pályákhoz
Nagyobb előfeszítés	Magasabb hasmagasság Kevésbé hajlamos a lesegelésre Alkalmasabb durva pályákra

## STEERING (KORMÁNYZÁS)

Az ackermann szög és a kormány szervó védő rugóelőfeszítéssel lehet beállítani.

### Ackermann (Ackermann)

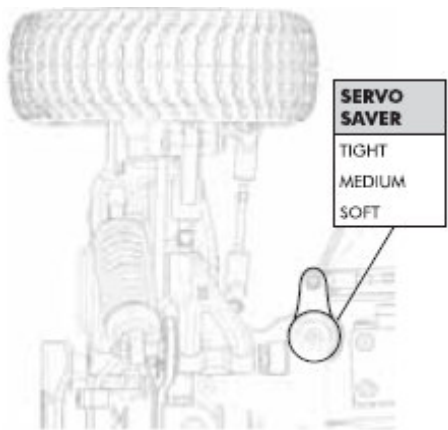
Az Ackermann szög állítása úgy történik, hogy a kormányrudazat belső végét rögzítjük a kormány lapon lévő megfelelő lyukakba.



Kormányrúd belső beépítési pozíció	Karakterisztika
Első lyukak = hegyesszög	Lágy vezethetőség Az autó gyengéden reagál Alkalmas lágy vonalvezetésű pályákra nagy sebességű kanyarokkal
Hársó lyukak = tompaszög	Élénk kezdeti vezetési reakció Az autó gyorsan reagál Alkalmas kicsi, szűk pályákra

### Servo Saver Preload (szervóvédő előfeszítés)

A szervóvédő előfeszítése a rugó nyomásával állítható egy menetes karimával.



Szervóvédő rugó előfeszítés	Karakterisztika
Lágyabb	Gyenge kormányzás Gyengébb szervókhöz alkalmazható
Keményebb	Jobb kormányzás, gyorsabb reakcióval Nagy nyomatékú fém fogaskerekes szervókhöz

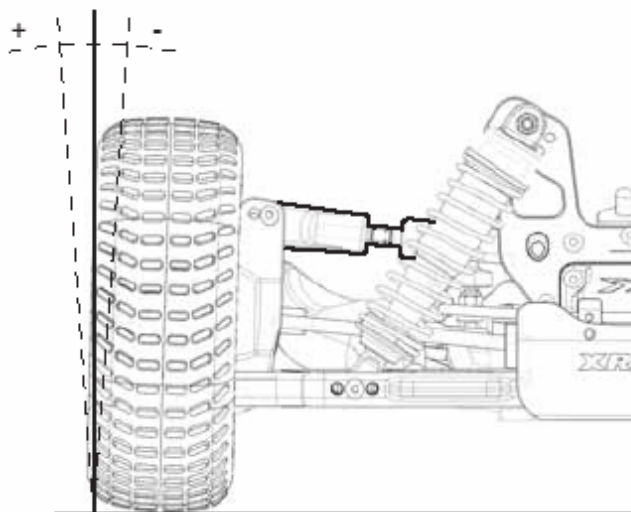
## CAMBER (KERÉKDŐLÉS)

Az első/hátsó kerékdőlés a felső összekötő hosszával állítható.

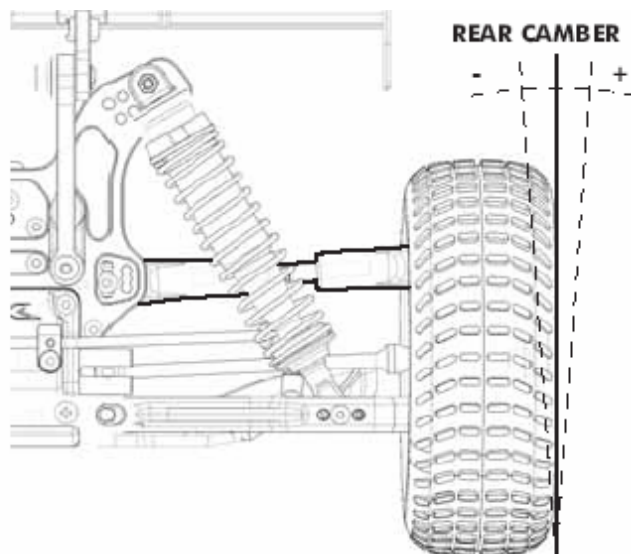
Kerékdőlés szög	Első/Hátsó	Karakterisztika
Több negatív dőlésszög (jobban bedől)	Első	Jobb kormányozhatóság
	Hátsó	Csökken a hátsó tapadás és fordulékonyosság
Kevesebb negatív dőlésszög (jobban kidől)	Első	Gyenge kormányozhatóság
	Hátsó	Növekszik .... Ha az ütődés túl vízszintes akkor nincs tapadás, a tapadás elvesztésével a vezetés hirtelen nagyon nehezzé válik

Felső összekötő – hossz	Karakterisztika
Rövidebb összekötő = külső lyuk a tornyon és/vagy belső lyuk a C-hub-on	Növekszik a kerékdőlés Növekszik a tapadás
Hosszabb összekötő = belső lyuk a tornyon és/vagy külső lyuk a C-hub-on	Csökken a kerékdőlés Az autó kezelhetőbb

FRONT CAMBER



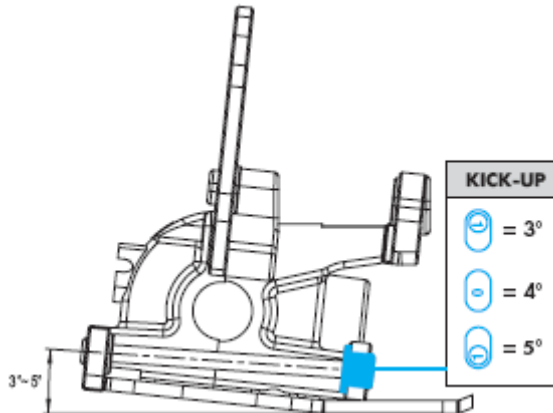
REAR CAMBER





## FRONT KICK-UP (ELSŐ FELRÚGÁS)

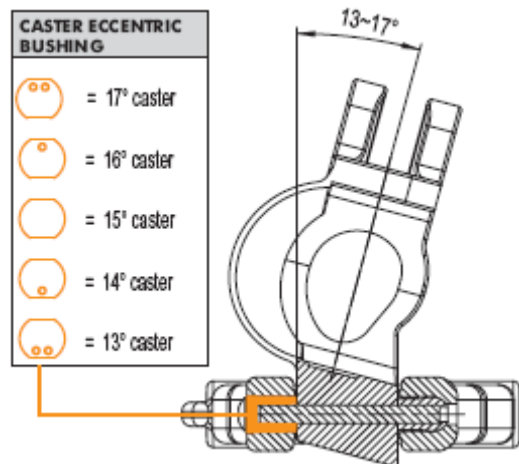
A felrúgás állítása az első alsó lengőkarokon az excentrikus perselyek cseréjével történik az első ütközőben. A szöget úgy kell beállítani, hogy az első felső lengőkarok párhuzamosak legyenek az első alsó lengőkarokkal. A felrúgás 3-5° között állítható. Állítás után az első felső lengőkar belső tengelyének párhuzamosnak kell lennie az alsó lengőkarral.



Első felrúgási szög	Karakterisztika
Több felrúgás	Több súly helyeződik előre gáz nélkül vagy fékezéskor Az alváz összenyomódik vagy lejjebb süllyed gáz nélkül vagy fékezéskor A kezelés javul a rázós pályákon Csökken a kormányozhatóság
Kevesebb felrúgás	Kevesebb súly helyeződik előre gáz nélkül vagy fékezéskor Az alváz kevésbé nyomódik össze vagy süllyed lejjebb gáz nélkül vagy fékezéskor A kezelés javul a sima pályákon Növekszik a kormányozhatóság

## CASTER (UTÁNFUTÁS)

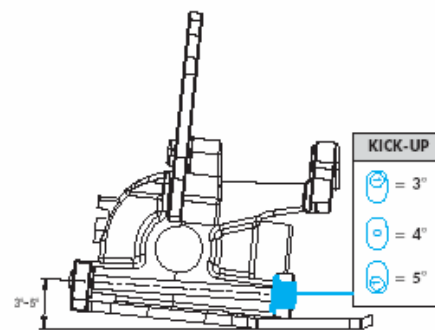
Az utánfutás szögének beállítása az első alsó lengőkarokon a C-hub oldali excentrikus perselyek cseréjével történik. Miután beállítottuk az utánfutás szögét, állítsuk be az első felső lengőkar pozícióját. A C-hub utánfutás és a felrúgás szöge összeadódik.



Utánfutás szöge	Karakterisztika
Kevesebb szög	Növekszik a gáz nélküli kormányozhatóság a kanyar elején Csökken a gáz közbeni kormányozhatóság kanyarba be és kijövet Csökken az egyenesfutás stabilitása
Több szög	Csökken a gáz nélküli kormányozhatóság a kanyar elején Növekszik a gáz közbeni kormányozhatóság kanyarba be és kijövet Növekszik az egyenesfutás stabilitása

**TOTAL CASTER = C-HUB CASTER + KICK-UP**

		KICK-UP		
		3°	4°	5°
CASTER ECCENTRIC BUSHING	17°	20°	21°	22°
	16°	19°	20°	21°
	15°	18°	19°	20°
	14°	17°	18°	19°
	13°	16°	17°	18°



The kick-up is adjusted using different eccentric bushings in different orientations. Refer to the table above.

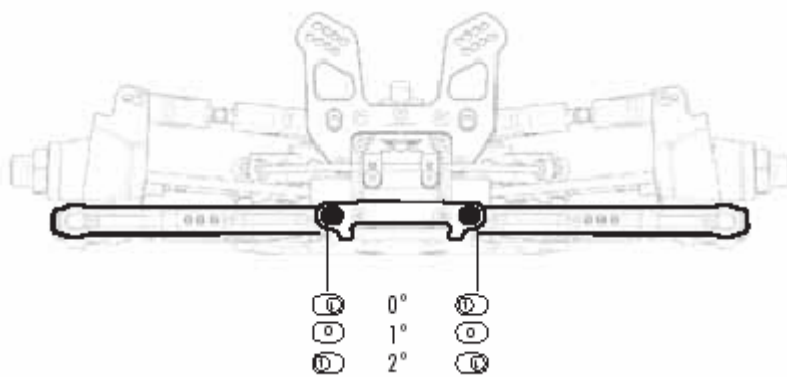
## TOE (TENGYELYSAP)

Az XB8-on különféleképp állítható az első belső, az első és a hátsó tengelycsap.

### Front Inboard Toe (első belső tengelycsap)

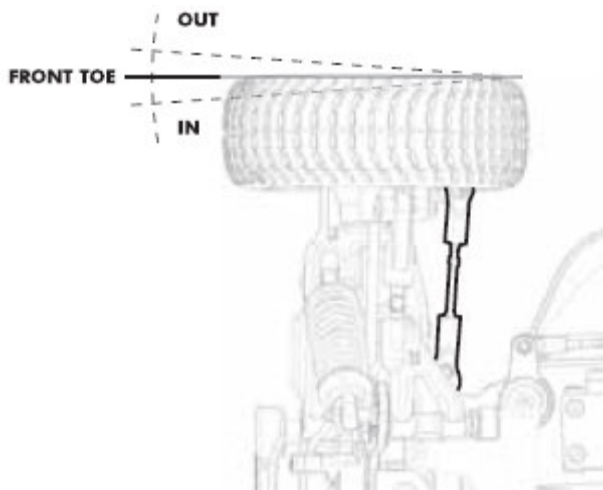
Első belső tengelycsap állítása az első alsó lengőkarokon lévő excentrikus perselyek cseréjével történik, amik az első ütközőkben vannak.

Első belső tengelycsap	Karakterisztika
Kevesebb tengelycsap dőlés	Csökken a kormányozhatóság
Több tengelycsap dőlés	Növekszik a kormányozhatóság



### Front Toe (első tengelycsap)

Beállítása a kormányösszekötő rudazat hosszának állításával történik.



Kormányösszekötő rudazat hossza	Karakterisztika
Több kerékösszetartás = hosszabb összekötő	Növekszik az egyenesfutás stabilitása Csökken a kormány reakció Növekszik a kormányozhatóság a kanyarban és gázzal kanyarból kijövet
Több kerékszéttartás = rövidebb összekötő	Csökken az egyenesfutás stabilitása Növekszik a kezdeti kormány válasz Csökken a kormányozhatóság gázzal kanyarból kijövet

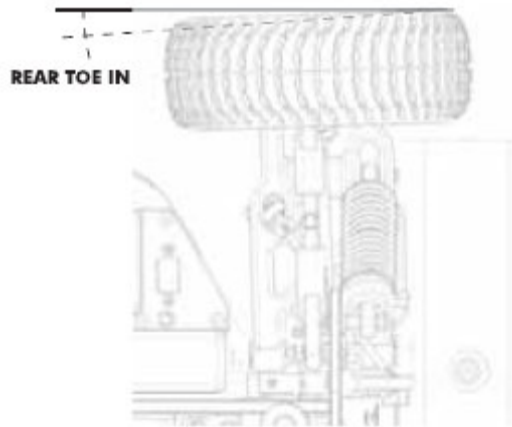
### Rear Toe-In (hátsó belső tengelycsap)

Hátsó belső tengelycsap állítása a hátsó alsó lengőkarokon lévő excentrikus perselyek cseréjével történik, amik a hátsó ütközőkben vannak. Kétfajta ütköző van 0°-2° és 2°-4° dőlésszögű alapon.



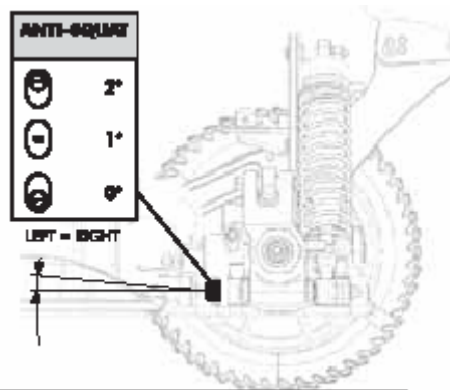
REAR TOE-IN			
0-2		2-4	
(L)	0°	(L)	2°
(S)	0.5°	(S)	2.5°
(0)	1°	(0)	3°
(S)	1.5°	(S)	3.5°
(L)	2°	(L)	4°

Hátsó tengelycsap szög	Karakterisztika
Több hátsó tengelycsap dőlés	Növekszik a stabilitás fékezés alatt Növekszik a stabilitás gázzal kanyarból kijövet Csökken a csúcssebesség Ha túl sok hátsó tengelycsap dőlés adunk, akkor az auto rángat és nehéz visszanyerni az elvesztett tapadást
Kevesebb hátsó tengelycsap dőlés	Növekszik a kormányozhatóság Csökken a gázzal kanyarból kijövet Növekszik a csúcssebesség Ha az auto siklik sokkal könnyebb az irányítás



## REAR ANTI-SQUAT (HÁTSÓ ANTI-SEGGELÉS)

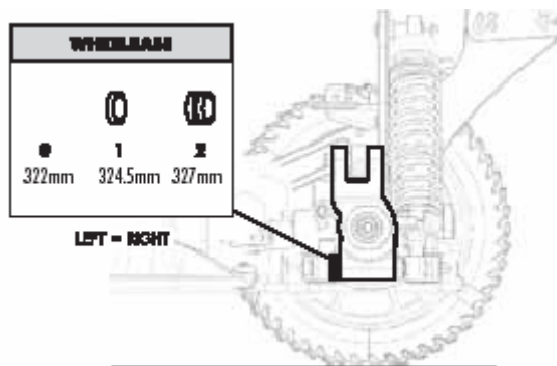
Hátsó anti-seggelés szög	Karakterisztika
Kevesebb anti-squat = laposabb lengőkar	Növekszik a hátsó tapadás gáz nélkül Csökken a hátsó tapadás gázzal Jobb rázós pályára
Több anti-squat = nagyobb hátrahajlás	Növekszik a hátsó tapadás gyorsításkor Csökken a hátsó tapadás gáz nélkül Jobb és könnyebb és/vagy csúszós pályára



## WHEELBASE (TENGELETÁVOLSÁG)

A tengelytáv állítása hézagolókkal történik a hátsó állótag alsó tengelyén.  
A hézagolók mindkét oldalra raktatók.

Tengelytáv	Karakterisztika
Rövidebb tengelytáv = kevesebb hézagoló az állótag első részére	Növekszik a hátsó súlyeltolódás gyorsítás közben Növekszik a gáznál a tapadás Gyorsabb fékezés közbeni kormányzás kanyarba bemenet Csúszási hajlam gáznál kanyarból kijövet Növekszik a kormányzási válasz Jobb gyros és technikás pályára
Hosszabb tengelytáv = több hézagoló az állótag első részére	Csökken a gáz nélkül kormányozhatóság a durva kanyarokban Nő a stabilitás Lassúbb kezdeti kormányozhatóság gáz nélkül Megnöveli a gázzal kormányozhatóságot kanyarból kijövet Jobb kezelhetőség ugratókon és vályúkban Jobb és több tapadás nagy sebességű kanyarokban



## ANTI-ROLL BARS (STABILIZÁTOROK)

A stabilizátor merevsége a berakott stabilizátorrúd vastagságától függ.



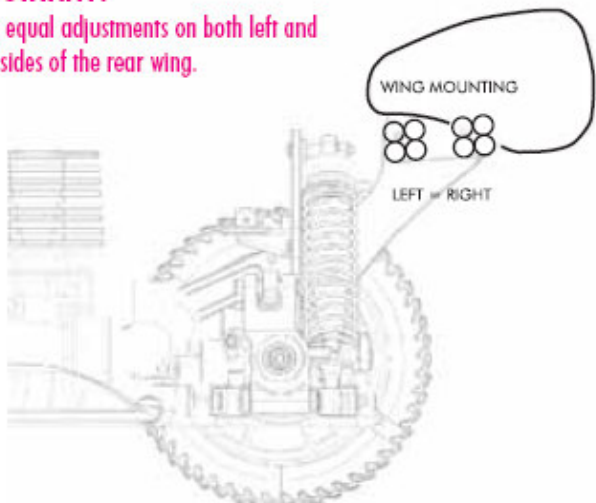
Stabilizátor merevsége	Első/Hátsó	Karakterisztika
Lágyabb = vékonyabb rúd	Első	Növeli az alváz elejének dülöngélését Növeli az első tapadást Csökkenti a hátsó tapadást Növeli a gáz nélküli vezethetőséget talán túlkormányzott lehet
	Hátsó	Növeli az alváz hátuljának dülöngélését Növeli a hátsó tapadást Csökkenti az első tapadást Csökkenti a gázzal vezethetőséget kormányzáskor
Keményebb = vastagabb rúd	Első	Csökkenti az alváz elejének dülöngélését Csökkenti az első tapadást Csökkenti a gázzal vezethetőséget kanyar elején kormányzás közben Gyorsabb kormányválasz
	Hátsó	Csökkenti az alváz háuljának dülöngélését Csökkenti a hátsó tapadást Növeli az első tapadást Növeli a gázzal vezethetőséget talán túlkormányzott lehet

## REAR WING (HÁTSÓ SZÁRNY)

A hátsó szárny állásszöge a szárnytartón több pozícióban állítható.

### IMPORTANT!

Make equal adjustments on both left and right sides of the rear wing.



Szárny pozíció/szög	Karakterisztika
Magas	Növeli a stabilitást nagy sebességnél
Alacsony	Növeli a stabilitást alacsony sebességnél
Elülső helyzet	Rontja a hátsó tapadást
Hátulsó helyzet	Növeli a hátsó tapadást
Vízszintesebb	Vízszintes ugrás vagy zuhanórepülés
Függőlegesebb	Növeli a tapadást nagy sebességnél és kevesebb zuhanórepülés

## CLUTCH (KUPPLUNG)

A kupplung karakterisztikája állítható a rugók cseréjével és a kupplungpofák irányának megfordításával.

### Clutch Springs (kupplung rugók)

Rugó vastagság	Karakterisztika
Vékonyabb 0,9mm	A kupplung alacsonyabb fordulaton fog Fokozatosabb gyorsítás Könnyebb vezetni nem agresszív
Vastagabb 1mm	A kupplung később magasabb fordulaton fog Hirtelen gyorsítás Az autó sokkal agresszívebb

### Clutch Shoe Orientation (kupplungpofák iránya)



Kupplungpofák iránya	Karakterisztika
Követő pofák (trailing)	A kupplung sokkal lágyabban fog Jobb sima pályára
Vezető pofák (leading)	A kupplung sokkal agresszívebb Jobb durva pályára



## DIFFERENTIALS (DIFFERENCIÁL MŰVEK)

A differenciál mŰvek karakterisztikájának állítása a különböző sŰrűségŰ szilikonolajokkal történik.

Az elsŰ differenciál mŰ olajcsere hatással van az egész vezethetőségre.

A közép sŰ differenciál mŰ olajcsere hatással van az elsŰ és hátsŰ hajtásra.

A hátsŰ differenciál mŰ olajcsere hatással van a kanyartapadásra és az egész vezethetőségre.

Differenciál mŰ	OlajsŰrűség	Karakterisztika
ElsŰ	Hígabb	Növeli gáznélküli vezethetőséget a kanyarba bejövét Ha az olaj túl híg akkor elveszítjük az elsŰ tapadást Jobb vezethetőség gyorsításkor kanyarból kijövét
	SŰrűbb	Növeli a stabilitást a kanyar elején és fékezés közben Növeli a vezethetőséget gázzal a kanyarból kijövét
Közép sŰ	Hígabb	Az elsŰ kerek terheletlenek kigyorsításkor Csökkenti a gázzal vezethetőséget Könnyebb vezetés durva pályán Ha erős motorod van akkor szétkoptatja és megfŰzi benne az olajat miközben túlerölteted
	SŰrűbb	Több összkerek hatás Jobb gyorsítás Növeli a gázzal vezethetőséget Jobb a hosszú egyenes pályára Az auto sokkal idegesebb erős motorral finoman a gázzal
HátsŰ	Hígabb	Növeli a kanyartapadást Növeli a vezethetőséget kanyarba befele
	SŰrűbb	Csökken a hátsŰ tapadás mikor kanyarodsz Csökken a kerék forgás