

Link zum Produkt: <https://modellerc.de/auto-team-associated-rc8t4e-team-kit-p-14558.html>

Auto Team Associated – RC8T4e Team Kit



| | |
|---------------|---------------------|
| Preis | 648.90 Euro |
| Verfügbarkeit | Verfügbar |
| Produzentcode | 80948 |
| EAN-Code | 784695809482 |

Produktbeschreibung



RC8T4e Team-Kit

Die neueste Entwicklung der Area 51 von Associated Electrics soll die Leistungsgrenzen erweitern und auf den zahlreichen Auszeichnungen der RC8-Serie aufbauen.

DIE GRENZEN VERSCHIEBEN

Offroad-Rennen im Maßstab 1:8 sind eine der anspruchsvollsten Disziplinen des Hobbys. es erfordert einen hohen Standard und erfordert Liebe zum Detail. Die neueste Entwicklung der Area 51 von Associated Electrics soll die Leistungsgrenzen erweitern und auf den zahlreichen Auszeichnungen der RC8-Serie aufbauen. (Siehe die Liste der bemerkenswerten Siege in Handbüchern und Setups.)

Aufgrund der laufenden Forschung und Entwicklung stimmen die Fotos möglicherweise nicht mit dem endgültigen Kit überein. Das abgebildete Fahrzeug ist mit Artikeln ausgestattet, die NICHT im Bausatz enthalten sind: gesamte Elektronik, Ritzel, Karosserie, Räder und Reifen. Montage und Lackierung erforderlich.

Funktionen des RC8T4e Team-Kits

Vier Batteriekonfigurationen zur Auswahl:

- Zwei 2s Shorty „Saddle Pack“ LiPo-Akkus für niedrigsten Schwerpunkt und außergewöhnliche Gewichtsverteilung
- Zwei 2-S-LiPo-Akkus in voller Größe mit „Saddle Pack“ zur Nutzung von Kapazitätsakkus
- Ein 4-s-Shorty-LiPo-Akku für vereinfachte Einrichtung und zentralere Gewichtsverteilung
- Ein 4-s-LiPo-Akku in voller Größe für eine vereinfachte Einrichtung und die Möglichkeit, Ihre vorhandenen Akkus zu verwenden

Die innovative Frontgeometrie mit Lenklöcken mit reduzierter Achsschenkelbolzenneigung platziert den Raddrehpunkt in der Mitte des Vorderreifens und sorgt so für erhöhte Stabilität und gleichmäßige Lenkung über den gesamten Lenkeinschlag

- Gepaart mit einem neuen, breiteren Drehpunkt des oberen Querlenkers

Neue Getriebe sind speziell für Vorder- und Hinterradgetriebe:

- Das vordere Getriebe verfügt über ein 3,5-Grad-Getriebe. geneigter Ritzelwinkel, um die mittlere Antriebswelle zu begradigen, um die Effizienz des Antriebsstrangs zu erhöhen und Phasenversatz und Vibrationen zu reduzieren
- Das hintere Getriebe verfügt über ein 0-Grad-Getriebe. Ritzelwinkel und mittig montierte hintere Chassisstrebenhalterung
- Beide Getriebe verfügen über größere Lagergrößen als RC8B3. Der Wechsel zu einem 6x13x5-mm-Flanschlager (von einem 6x12x4-mm-Lager ohne Flansch) führt zu einer längeren Lebensdauer der Lager sowie der Zahnkränze und Ritzel
- Reduzierte Teile an der Stabilisatorkappe für einfache Montage und Wartung

-
- Erhöhte Festigkeit in Bereichen, in denen häufig Teile ermüden; insbesondere im Bereich des Ritzels und der Außenlagerkappe

Aktualisiertes Design des vorderen oberen Querlenkers

- Eine zusätzliche geformte Scharnierbolzenbuchse reduziert Neigung und erhöht die Federungsdynamik

Die neue Heckflügelhalterung verfügt über einstellbare Flügelwinkel-Unterlegscheiben, deutliche Festigkeitsverbesserungen, eine aerodynamische Form und zusätzlichen Spielraum für die Einstellung der Stoßdämpferposition

- Zur Abstimmung des Heckabtriebs stehen zwei Flügelhöhenoptionen zur Verfügung
- Drei Flügelwinkelpositionen: 0, -2 und -4 Grad.
- Das verbesserte Design sichert auch die Flügelbefestigungsmuttern, sodass sie sich in der Halterung nicht verdrehen
- Die vier Flügelhalterungen werden zur Vereinfachung der Wartung vom hinteren Ende des Buggys in den hinteren Turmzugang geschraubt

Der neue Heckflügel verfügt über mehr vertikale Rippen für mehr Stabilität beim Geradeauslauf, eine höhere Höhe des hinteren Korbflügels für mehr Abtrieb, erhöhte Festigkeit in verschiedenen Bereichen zur Verringerung der Biegeermüdung und Vertiefungen auf der Rückseite als Vorlage für ausgeschnittene Löcher

- Für zusätzliche Einstellmöglichkeiten sind zwei Flügelknöpfe enthalten: Der erste ist ein traditioneller einteiliger flacher Knopf und der zweite ist eine vertikale Stabilisierungsflosse für noch mehr Geradeausstabilität

Die neue hintere Chassisstrebe verfügt über mehrere Designmerkmale und Flexoptionen:

- Die hintere Strebe ist mittig am Getriebe montiert, was die Materialermüdung verringert, die Scherkräfte zentralisiert und die Lebensdauer der hinteren Antriebsstrangteile verbessert
- Verfügt über drei verschiedene Chassis-Flex-Optionen mit zwei Montagepositionen für Chassislöcher.
Verwenden Sie beide Schrauben (am starrsten).
Verwenden Sie eine Schraube, lange Position.
Verwenden Sie eine Schraube, kurze Position (am flexibelsten).
- Das obere Strebengelenk verfügt über zwei Flex-Tuning-Optionen am Getriebe.
Mit integrierten Formeinsätzen, die ein Verdrehen verhindern und nur eine Biegung entlang des Mittelliniendrehpunkts der Strebe zulassen.
Mit optionaler Spannschlosskugel für mehr Freiheitsgrade
- Herausnehmbarer Einsatz zur individuellen Anpassung der Flexibilität der Orthese

Die neue +1 mm versetzte Hinterradnabe verfügt über ein symmetrisches, links und rechts gemeinsames Design mit Achshöheneinsätzen für eine einstellbare Rollzentrumsabstimmung

- Die verwendete Standardlagergröße ist ein Flansch mit 8 x 16 x 5 mm, die Nabe nimmt jedoch weiterhin Lager mit 15 x 21 x 4 mm für CVA-Achsen-Tuning-Optionen auf

Neue zweiteilige Klemm-Motorhalterungen sorgen für eine sichere Montage und ermöglichen die Montage eines 30-mm-Motorlüfters

- Der Zahneingriff wird wie beim RC8T4 von der Unterseite des Chassis aus eingestellt

Neues +2 mm höheres Design der vorderen Stoßdämpferbrücke mit aktualisierter Federungsgeometrie und Karosseriemontagepositionen für alle Arten von LKW-Karosserien

- Führen Sie für „bruggy“-Karosserien eine einzelne zentrierte Karosserie-Pfostenmontage durch
- Führen Sie zwei versetzte Karosseriepfeostenhalterungen für traditionelle „Truggy“-Karosserien aus
- Für Karosserien, die fehlerhafte Befestigungspunkte am vorderen Ende nutzen, führen Sie einen im Lieferumfang enthaltenen, an der oberen Platte montierten Karosseriepfeosten aus

Neue längere Stoßdämpferwellen und Stoßdämpferstangenenden

- 35,5 mm vordere und 44,5 mm hintere Stoßdämpferwellen
- 0-mm-, +2-mm- und +4-mm-Stoßstangenköpfe sind im Lieferumfang enthalten, um die Absenkung und den Aufwärtsweg für verschiedene Stoßdämpferpositionen einzustellen

Weitere neue Funktionen

- Neue Lenkhebel mit oben montierter Zahnstange für zusätzlichen Spielraum rund um die Getriebebaugruppe
- Die neue Aluminium-Zahnstange, die auf die aktualisierte Frontend-Geometrie abgestimmt ist, ist leicht und langlebig
- Die neuen Kurbelwellenmuttern sind länger, um den Widerstand der Zahnstange beim Biegen zu verringern
- Das aktualisierte Lenkservogestänge verfügt über eine neue Hochleistungs-Gewindekugel und eine Stahlschraubverbindung
- Die neuen blauen A- und B-Aluminium-Aufhängungsarmhalterungen sind so geformt, dass sie mit dem RC8B4-Chassis ineinandergreifen
- Das neue RC8T4e-spezifische, hartanodisierte 7075-Aluminium-Chassis verfügt über Aktualisierungen zur Verstärkung der vorderen und hinteren Drop-Tab-Bereiche und eine größere Breite entlang des Kick-Up-Bereichs
- Die neue obere Querlenkerhalterung ist deutlich breiter als bei der RC8B3-Serie und bietet die erforderliche Geometrie für die neuen

reduzierten KPI-Lenkblöcke

- Die neue vordere Chassisstrebe hat die gleiche Länge wie die „kurze“ Version von RC8B3 für idealen Frontend-Flex
- Das neue Design der Federteller und Stoßdämpferstangenenden verfügt über eine Sicherungsschraube, um die Teller bei einem Aufprall an Ort und Stelle zu halten, und verfügt über ein verbessertes Material; das gleiche robuste Material wie unsere 1:10-Gelenkenden
- Die neuen vorderen Stoßdämpferbuchsen sind 1,5 mm länger als die RC8B3-Stoßdämpferhalterungen
- Die neuen hinteren Stoßdämpferbuchsen sind 4 mm länger als die RC8B3-Stoßdämpferhalterungen
- Im gesamten Stapler werden SHCS mit großem Durchmesser und niedrigem Profil verwendet, um ein herkömmliches Schrauben-/Unterlegscheibensystem zu ersetzen
- Neue Auspuffaufhängung und Feder
- Neue Carbonfaser-Radiofachhalterung für neu positioniertes Lenkservo
- Neue 152-mm-Mitte hinten und RC8B4e 104-mm-Dogbones (vorne verwendet) mit 14-mm-Stiften gehören jetzt zur Standardausrüstung für eine höhere Effizienz des Antriebsstrangs
- Die neuen Stangenenden verfügen über einen verbesserten Gewindeeingriff, einen geschlitzten Bereich für den einfachen Zugang mit dem Spannschlüssel und bestehen aus dem gleichen haltbaren Material wie unsere 1:10-Stangenenden
- Die neue CVA-Achse hat ein „Stummel“-Design mit Haltehülse zum Festhalten des Stifts und verwendet zwei 8 x 16 x 5 mm große Flanschlager (das gleiche wie das RC8B3-Universalachs-Setup).
- An allen vier Ecken werden neue 131-mm-CVA-Knochen verwendet
- Die neue hintere Stoßdämpferbrücke verfügt über zwei integrierte Flügelhöhenpositionen; Der RC8T4e „niedrig“ hat die gleiche Höhe wie der RC8T3 „hoch“ und der RC8T4 verfügt über eine zusätzliche Höhenoption von +5 mm durch Anpassen der Flügelmontageadapter, die alle leicht vom hinteren Ende des LKW aus zugänglich sind
- Zu den Standardgrößen des Stabilisators gehören ein 2,2-mm-Stab vorne und ein 2,4-mm-Stab hinten
- Die Standard-Stoßdämpferfeder-Ausstattung umfasst eine gelbe Feder mit 5,7 lb/Zoll vorn und eine rote Feder mit 4,7 lb/in hinten

RC8T4e TEAM Legacy-Funktionen:

- +2Grad. Lenkblockarme
- V3-Differentiale mit 46T-Ring und 10T-Ritzel für verbesserte Übersetzungsverhältnisse
- Enthält neue Updates für HTC-Sonnen- und Planetenräder mit entfernten Taschen, um die Lebensdauer des Differentials zu verlängern, den Zahneingriff zu verbessern und bei langen Läufen gleichmäßiger zu bleiben
- RC8B3.2-Seitenschutz, der von der Oberseite des Fahrzeugs in das Chassis eingeschraubt wird
- RC8B3.2 geteilte Mitteldiff-Halterungen mit mittlerer oberer Platte aus Aluminium
- RC8B3.2-Stoßdämpferkappen mit steif geformten Blasen
- RC8B3.2 schmale C- und D-Armhalterungen

Fahrzeugspezifikationen