

■ DBT VON HOT BODIES ■ TF55 CALSONIC IMPULS GT-R VON KYOSHO ■ FIRST LOOK: TAMIYAS F104 PRO  
 ■ LRP ELECTRONIC SXX TC SPEC ■ BRUSHLESS-UMBAU IM FRISIER-SALON ■ SLOTSPOOT: PI AFIT PF 9700

www.cars-and-details.de

# Cars & Details

Test und Technik für den RC-Car-Sport



Play-Station

HPI E10 Ford GT Gran Turismo

Plus  
Bonus-Heft

KYOSHO  
POWER & ACTION



Video zum Bericht auf  
www.cars-and-details.de

CARS & Details-Film



# SCALE-RACER

Team Associated SC10

2009  
MONSTER  
ACTION TOUR  
www.monster-action-tour.de



Ausgabe 11/2009  
Oktober 2009  
8. Jahrgang  
Deutschland: € 5,00  
A: € 5,80 CH: sfr 9,80  
NL: € 5,90 LI: € 5,90 I: € 6,75



Easy Rider

MTS 610 Sport und MDT 610 Race



Tour d'Eifel

Monster Action Tour in Wiesbaden

wellhausen  
& marquardt  
Mediengesellschaft

Der folgende Bericht ist in **CARS & Details**,  
Ausgabe 11/2009 erschienen.

[www.cars-and-details.de](http://www.cars-and-details.de)





# Klassenprimus

## Der Streber aus der ersten Reihe

Bereits das zweite Jahr in Folge offeriert uns die Firma XRAY eine Update-Version ihres Nitro-Scaler und dies, obwohl bereits die mannigfachen Siege mit dem Vorgängermodell und die hohe Quote an NT1-Fahrern in allen Ländern eine gewisse Überlegenheit unterstreichen. Juraj Hudys eigener Anspruch aber ist es, seinen Kunden stets das bestmögliche Chassis anbieten zu können. Wir waren gespannt, wie man dieser Zielsetzung gerecht werden würde.

Text und Fotos: François Legrand



Das Zweigang-Getriebe leitet seine Kraft in die Hauptwelle. Von dort aus geht es per Riemen zu den Achsen

Wer allerdings innovative Highlights und Neuerungen erwartet, dürfte ziemlich enttäuscht werden, denn die aktuelle Version basiert auf dem erfolgreichen Chassis der vergangenen beiden Jahre, das sukzessiv in zahlreichen Details verbessert wurde. Gemeinsam mit einigen Tuningteilen, die nun zur Serienausstattung gehören, erhält man die so genannten 2009 Specs. Im Übrigen ist bei SMI, dem deutschen Importeur von XRAY, auch ein 2009 Specs Conversion Set erhältlich, mit dem man seinen NT1 auf den neuesten Stand umrüsten kann.

### Feine Unterschiede

Der NT1 des Jahrgangs 2009 ist, einmal zusammengebaut, rein optisch von seinem Vorgänger nicht zu unterscheiden, denn Konzept und Aufbau sind absolut identisch. Als Basis dient nach wie vor ein 3 Millimeter dickes Alu-Chassis, auf dem alle weiteren Komponenten des allradgetriebenen Tourenwagens aufgebaut sind. Alle Teile der Aufhängung, also die Querlenker an Vorder- und Hinterachse sowie die Radträger und Lenkhebel, wurden überarbeitet und teilweise verstärkt. Darüber hinaus hat sich an den beiden mit Kegeldifferenzialen ausgerüsteten Antriebseinheiten nichts geändert. Weitere Änderungen finden sich am Antriebsstrang, der von einem neuen, verstärkten seitlichen Zahnriemen sowie dem serienmäßigen Einbau der hervorragenden CVD-Antriebswellen aus Hudy-Federstahl an Vorder- und Hinterachse profitiert.

Das Zweigang-Getriebe ist nun ebenfalls „out of the Box“ mit den mittelharten silberfarbenen Getriebefedern bestückt. Darüber hinaus wurde aus Gründen der Zuverlässigkeit das Kunststoffzahnrad des zweiten



Durch die Zugabe der Alu-Dämpfer wurde das Preis-Leistungs-Verhältnis deutlich aufgewertet



Die ohnehin hohe Güte der Teile wurde durch zahlreiche Retuschen seitens der Passgenauigkeit nochmals verbessert

Gangs einen guten Millimeter verbreitert. Auf dem Beiblatt der Montageanleitung verweist XRAY zwar auf die neue Radioplatte. Dies scheint uns aber etwas übertrieben, denn bis auf eine minimale Änderung zur Anpassung des modifizierten Riemenspanners ist die 2,5 Millimeter dicke Kohlenfaserplatte mit der alten Version absolut identisch. Etwas anders sieht es bei den Radioplatthaltern aus Kunststoff aus. Hier wurde der linke Bock zwecks Anbau des erwähnten Riemenspanners sichtlich umgeformt.



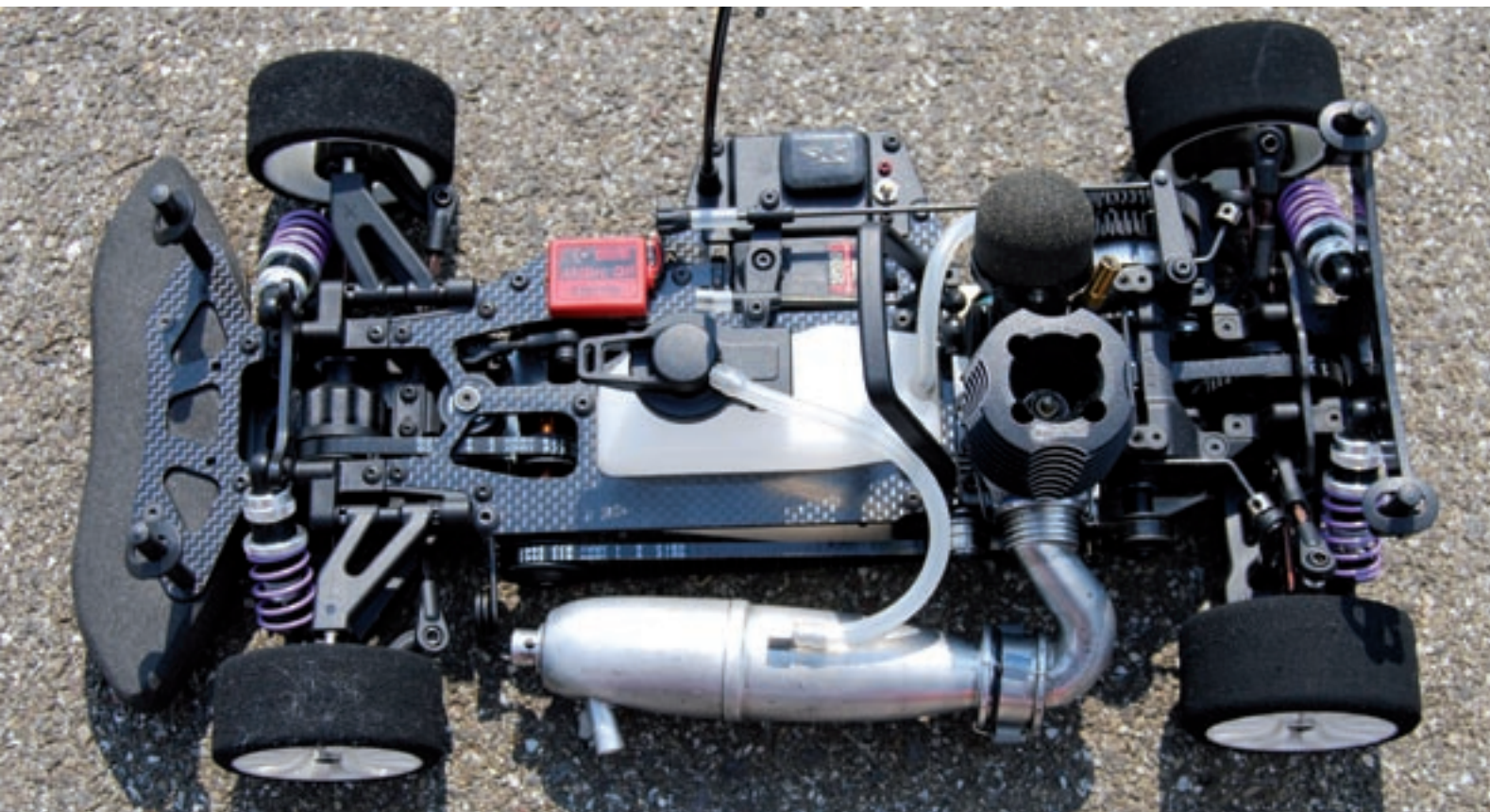
Die neuen Mittelböcke (oben) zur Befestigung der Radioplatte sind die einzigen Teile, die sich optisch von den Vorgängern (unten) unterscheiden

Kaum sichtbar, aber dennoch wertvoll, ist die Änderung am Montagerahmen für das Lenkservo. Etwas breitere Servotypen ließen sich nämlich bisher erst nach Einsatz eines Dremels installieren. Beim neuen Servohalter wurde diesem Lapsus Rechnung getragen, sodass Nacharbeiten der Vergangenheit angehören. Interessanterweise wird in der Anleitung auch auf einen neuen Tank hingewiesen, der sich genau genommen nur durch den geänderten Deckel unterscheidet. Und selbst hier sind die Abweichungen zum Vorgängermodell nur vom Fachmann zu erkennen. Den krönenden Abschluss bilden die Stoßdämpfer, die sich zweifellos von den bisherigen Serienmodellen unterscheiden. Sie verfügen über ein edles und stabiles Metallgehäuse sowie eine zuverlässige Kolbenstangenabdichtung, die

Im Tiefflug geht es über die Strecke





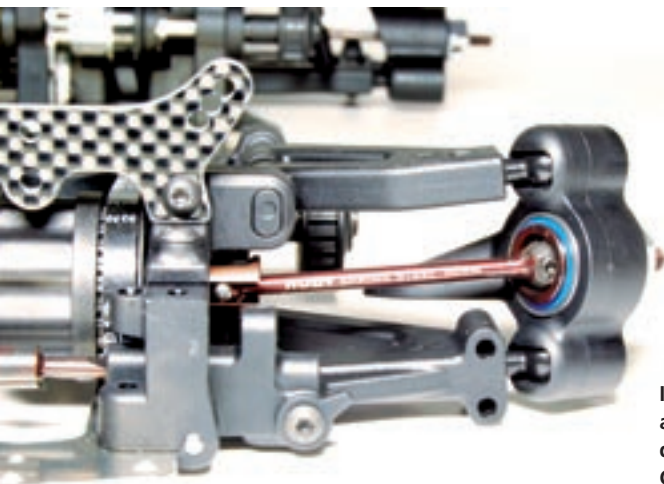


Komplett ausgestattet, wartet der NT1 09 auf seinen ersten Einsatz

wahlweise mit einem oder zwei O-Ringen erfolgen kann. Die in der Vergangenheit bereits als Tuningteil erhältlichen Dämpfer sind sowohl technisch als auch im Bezug auf das Preis-Leistungs-Verhältnis des Baukastens eine echte Bereicherung.

## Gewohnter Luxus

An der Präsentation des Kits hat sich nichts geändert. Die Lieferung besteht aus einem stabilen und eleganten Karton, in dem sich eine Vielzahl nach Baugruppen definierte Kunststofftüten, das Chassis sowie die verschiedenen Silikonöle befinden. Auf die Zugabe eines Felgensatzes wurde dieses Mal verzichtet. Was die beispiellose Montageanleitung und das Setup-Book angeht, muss man keine Einschränkung hinnehmen. Sie gehören, ebenso wie die Registrierkarte, die



In der 09er-Version arbeiten jetzt rund rum die hervorragenden CVDs aus Federstahl

Exakte  
Passgenauigkeit  
Hohe Zuverlässigkeit  
Sehr gute  
Performance  
Klare Dokumentation

Sechskant-Rad-  
aufnahmen nicht  
aus Alu

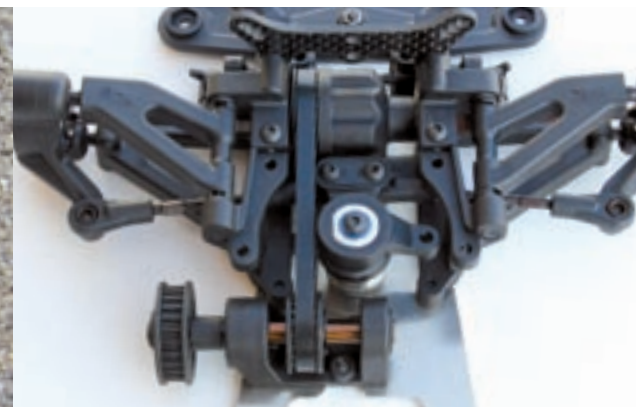
## VERWENDETE AUSSTATTUNG

■ RC-Anlage: Futaba 4PK 2,4GHz ■ Servos: Gas/Bremse Futaba S9550 Digital, Lenkung Futaba S9551 Digital ■ Motor: Orcan LR3 by MH-Tuning ■ Sprit: Orcan Fuel 16% ■ Karosserie: Orcan A5 Concept ■ Reifen: LRP VTEC 37 Shore vorne, 40 Shore hinten

großzügige Explosionszeichnung, ein Setup-Sheet und eine Untersetzungstabelle zu den klassischen „Schmankerln“ eines jeden XRAY-Baukastens. Ein Zusatzblatt informiert darüber hinaus auf einen Blick über die Neuerungen der 09er-Version und die entsprechenden Bestellnummern.

Trotz der Zugabe verschiedener Tuningteile bleibt die Liste der meist aus Aluminium oder Kohlenfaser gefertigten Tuningparts unendlich lang. Wir haben uns dieses Mal für die neuen Diff-Outdrives, die Alu-Pivotballs sowie die Alu-Wheelhubs entschieden. Letztere sind einfach ein Muss und sollten eigentlich zur Grundausstattung gehören. Die beiden hohl gebohrten Antriebswellen sowie der leichtere Bremsscheibenadapter durften natürlich auch nicht fehlen.

Der Zusammenbau des NT1 ist kein lästiges Übel, sondern Teil der Vorfreude auf ein elegantes und funktionelles Chassis, dessen leichtgängiger Antrieb voll überzeugen kann. Dabei fällt auf, dass an vielen Stellen die Passungen nochmals verbessert wurden und sich die Teile zwar nach wie vor leichtgängig, aber mit geringerem Spiel montieren lassen. Eine korrekte Montage und Justierung des Zweigang-Getriebes und der XCA-Kupplung sind unerlässlich. Die farbige Anleitung enthält hierzu detaillierte Hinweise, die auch ohne Englischkenntnisse nachvollziehbar sind.



Das äußerst kleine Kegeldifferenzial sowie der einstellbare Nachlauf und die Ackermannwinkel am Servosaver sind nach wie vor mit von der Partie

## Spannungsgeladen

Selbstverständlich erzeugt jedes Roll out eine gewisse Neugier, doch galt unsere dieses Mal weniger dem eigentlichen Testprobanden als einem Teil des Zubehörs, genauer gesagt der Karosserie. Für den Test hatte SMI eine brandneue Tourenwagenkarosse, die Orcan A5 Concept, zur Verfügung gestellt, die erst kürzlich anlässlich des GP in der Türkei ihre Premiere feierte. Diese neue Lexanhaube auf Basis des Audi A5 besticht durch eine sehr aufregende Linie, die sich vom bekannten Einheitsbild der Mazda- und Stratus-Silhouetten erfreulicherweise unterscheidet. Seitens der Performance scheint dem Orcan-Team ebenfalls ein großer Wurf gelungen zu sein, denn die A5 Concept, die durch ihre großen Winglets am Heckspoiler auffällt, hat sich bereits nach kurzer Zeit bei den Scalern als Geheimtipp herumgesprochen. Der verdiente Lohn für zahlreiche Tests und akribische Feinarbeit im Bereich der Aerodynamik.

Zuerst einmal sollte aber der NT1 09, angetrieben von einem Orcan-LR3-Motor der aktuellen Generation, seine Anfangsrunden in gewohntem Outfit mit einer Blitz-Altis-Karosserie absolvieren. Angesichts unserer bisher gesammelten Erfahrungen mit dem NT1 wurde das Basis-Setup bis auf das vordere Differenzial, das wir in Anlehnung an die Starrachse mit 150.000er- statt 80.000er-Öl befüllt hatten, beibehalten. Erwartungsgemäß unspektakulär und routiniert verhielt sich auch das Chassis auf der Piste. Einmal mehr überzeugte der Scaler auf Antrieb ohne große Einstellarbeiten durch

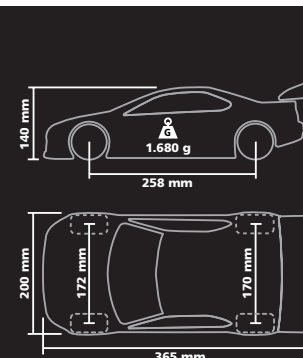
## CAR CHECK

**XRAY NT1 09**  
**SMI Motorsport**

■ Klasse: Verbrenner-Onroad 1:10  
■ Empfohlener Verkaufspreis: im Fachhandel erfragen  
■ Bezug: Fachhandel

■ Technik: Allradantrieb über Riemen, zwei Differenziale, vier Öldruckstoßdämpfer, komplett kugelgelagert

■ Benötigte Teile: RC-Anlage, zwei Servos, Motor mit Reso, Karosserie, Reifen, Startbox, Glüher, Sprit



Die neue A5-Concept-Karosserie von Orcan besticht durch eine elegante Linie und mächtig Abtrieb an der Vorderachse



## FAZIT

Der 09 ist kein komplett neues Modell, sondern eine sinnvoll weiterentwickelte Evolutionsstufe des XRAY NT1. Detailveränderungen und die Zugabe von Tuningparts sorgen dafür, dass die ohnehin schon sehr hohe Performance noch weiter gesteigert wird.

sein gutes Handling. Der Pilot blieb stets Herr der Lage und fuhr nie über den Grenzbereich hinaus, der sich beispielsweise durch ein loses Heck geäußert hätte.

Ebenfalls erfreulich war die Tatsache, dass die Kupplung und das Zweigang-Getriebe auf Antrieb funktionierten. Hier zählt sich, wie bereits erwähnt, die exakte Beachtung der Montageanweisung letztendlich aus. Nun wollten wir es aber wissen. Nach einer kurzen Kontrolle des Chassis, einer kleinen Justierung des Getriebes sowie dem Seitentausch der Reifen mit einer Härte von 37 und 40 Shore sollte uns die neue Orcan-A5-Concept-Karosserie von ihren Werten überzeugen. Der Aha-Effekt ließ auch nicht lange auf sich warten und äußerte sich in Form einer Lenkung mit viel Biss. Der NT1 war sichtlich agiler, ohne dass die Hinterachse in Bedrängnis geriet. Lediglich in der mittelschnellen Recht-links-Passage unserer Teststrecke fühlte sich das Heck etwas loser als mit der Blitz-Altis-Karosserie an, die doch mehr zum „Schieben“ tendiert.

Die zahlreichen Detail-Modifikationen beweisen, dass selbst ein scheinbar perfektes Chassis wie der NT1 stets Verbesserungspotenzial bietet. Im Anbetracht der konsequenten Weiterentwicklung der beiden Vorgängerversionen hat sich an unserer sehr positiven Bewertung nichts geändert. Dies gilt aber auch für den Wunsch der serienmäßigen Ausrüstung mit den Radaufnahmen aus Aluminium. Die Stärken des NT1 sind nach wie vor seine problemlose Anpassungsfähigkeit an sämtliche Strecken in Verbindung mit dem notwendigen Grundspeerd und die außergewöhnliche Zuverlässigkeit. Kurzum, der NT1 09 ist ein fantastisches Wettbewerbschassis, dessen Preis-Leistungs-Verhältnis durch Zugabe einiger Tuningteile nochmals aufgewertet wurde.

Die bewährte Zweigang-Mechanik ist serienmäßig mit den mittelharten Federn bestückt

