



XRAY NT1 EC

El pasado verano tuvo lugar el Campeonato de Europa en la localidad italiana de Gubbio. Tras una semana de intensa competición y tras los reglamentarios 45 minutos de la final, un coche y especialmente una marca alcanzaron un éxito inconmensurable. La marca en cuestión fue Xray, que con su NT1 no solo ganó el campeonato, sino que consiguió meter ni más ni menos que ocho coches en la final y copó, además, los tres escalones del pódium.

UN CAMPEÓN DE EUROPA AL ALCANCE DE TODOS





El NT1 EC incluye el nuevo embrague XCA de la marca eslovaca, tal vez la pieza más novedosa de todas las que incluye este modelo

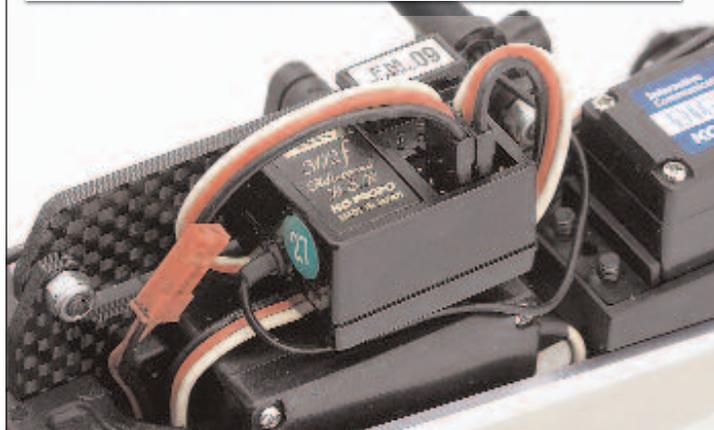
El NT1 EC incluye exactamente las opciones que llevaba montadas en su coche Dirk Wischewski, Campeón de Europa 2009.

Tras éxitos pasados, como la Pole Position del Campeonato de Europa celebrado en Madrid, año del estreno del NT1 allá por 2007 y numerosos éxitos en competiciones nacionales, el NT1 alcanzó la madurez, que tan solo está al alcance de las marcas y los modelos más selectos en la más alta competición. En su tercer año de vida el Touring Gas 1/10 del fabricante eslovaco conquistó uno de los dos títulos que aún no tenía en sus vitrinas; ahora tan solo queda rellenar el hueco para el Campeonato del Mundo, que sin lugar a dudas podría llegar en este año 2010.

Con motivo de conmemorar el que ha sido hasta ahora el mayor éxito del NT1 y uno de los

mejores logros obtenidos por la marca eslovaca, Xray decidió sacar a la venta un modelo de edición limitada al que llamaron NT1 EC. Esta versión exclusiva lanzada al mercado meses después de la celebración del citado Campeonato de Europa incluye todas las piezas opcionales que usó Dirk Wischewski en la final del europeo. Esto es importante matizarlo, ya que a priori se podría pensar que el EC incluiría todas las opciones que Xray tiene para su modelo, pero la idea era mucho menos ostentosa y mucho más práctica. Por todos es sabido que muchas piezas opcionales que se sacan al mercado valen únicamente para que el coche tenga un aspecto más llamativo, ahí es donde entran en juego las piezas de

En lugar de la popular caja del receptor, la versión EC incluye otro soporte para el receptor que nos ayudará a ahorrar peso.



La leva de freno en aluminio es de las pocas opciones que no incluye el EC.

aluminio que hacen que nuestros chasis reluzcan y tengan contrastes de color, dentro de lo que es una monotonía del color negruzco de los plásticos de composite. Si nos fijamos en el EC no hay ninguna opción en aluminio, no porque Xray no tenga piezas en este material, sino porque no dan al coche una ventaja en cuanto a las prestaciones se refiere y por tanto no suponen una ventaja o un elemento que pueda crear diferencias. Por el contrario podemos encontrar piezas que reducen el peso total de la

transmisión o elementos que ayudan a mejorar la entrega de potencia del motor. De esta forma el resultado final es un coche que marca diferencias con respecto al modelo anterior y con sus más directos rivales.

Las opciones incluidas, las cuales iremos describiendo una por una tienen un precio superior a los 250 euros, algo que sin duda debemos valorar a la hora de comprar este modelo, ya que el precio no es el mismo que tenía, por ejemplo, la versión 2009.

Versión EC.-

El NT1 EC es esencialmente el mismo coche que viene consiguiendo éxitos desde el primer día que salió al mercado. Sin duda el NT1 de Xray ha sido el modelo que más ha revolucionado el mercado y el que se ha convertido en claro dominador en todos los países, con una representación abrumadora, como sucedió en el europeo, donde más de la mitad de los participantes corrían con Xray. Cuando un modelo adquiere tanta popularidad las palabras sobran, ya que los resultados hablan por si solos, pero tanto Xray como su diseñador jefe Juraj Hudy, siempre van en busca de mejorar aún más las prestaciones y la fiabilidad de todos sus modelos y fruto de este empeño son coches como el NT1 EC, en el que se procura mejorar el rendimiento de un coche que ya era superior a todos sus competidores.

El resultado ahora sí parece insuperable, pero la marca eslovaca no deja de sorprender por lo que es tan solo cuestión de tiempo que salgan con una nueva genialidad que reinvente el mercado del 1/10 Pista Gas.

Estamos frente al coche que se coronó como campeón de Europa el año pasado y que para este año 2010 será la montura que use el actual Campeón de España para intentar revalidar su título. El NT1 EC es el resultado de tres años de un trabajo intenso, tanto por parte de los ingenieros de la marca como de los pilotos oficiales, los cuales con sus pruebas y aportaciones han ayudado a este modelo alcanzar éxitos como el conseguido el pasado verano.

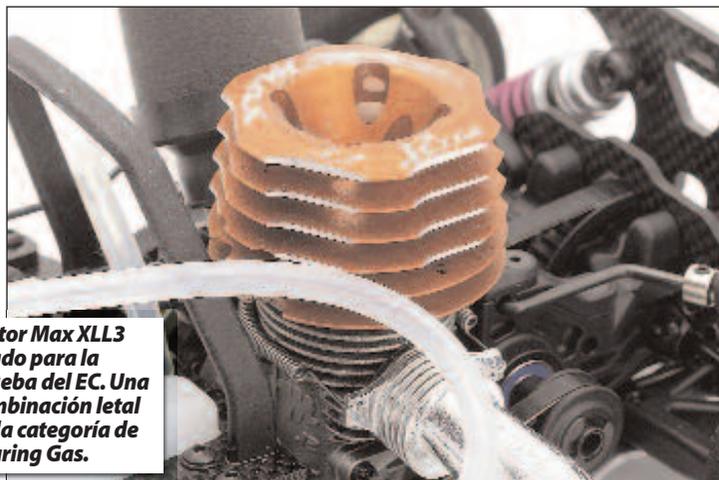
Ahora sí se puede afirmar que un coche Campeón de Europa está al alcance de cualquiera. En definitiva, con el NT1 EC tanto Xray como su modelo más prestigioso hasta el momento han alcanzado la madurez.

El precio es superior, pero en ningún caso se llegan a cubrir esos más de 250 euros que nos costarían todas las opciones si las comprásemos por separado. Dicho esto, pasemos a ver cuáles son los elementos que empleó el campeón de Europa en el campeonato del 2009.

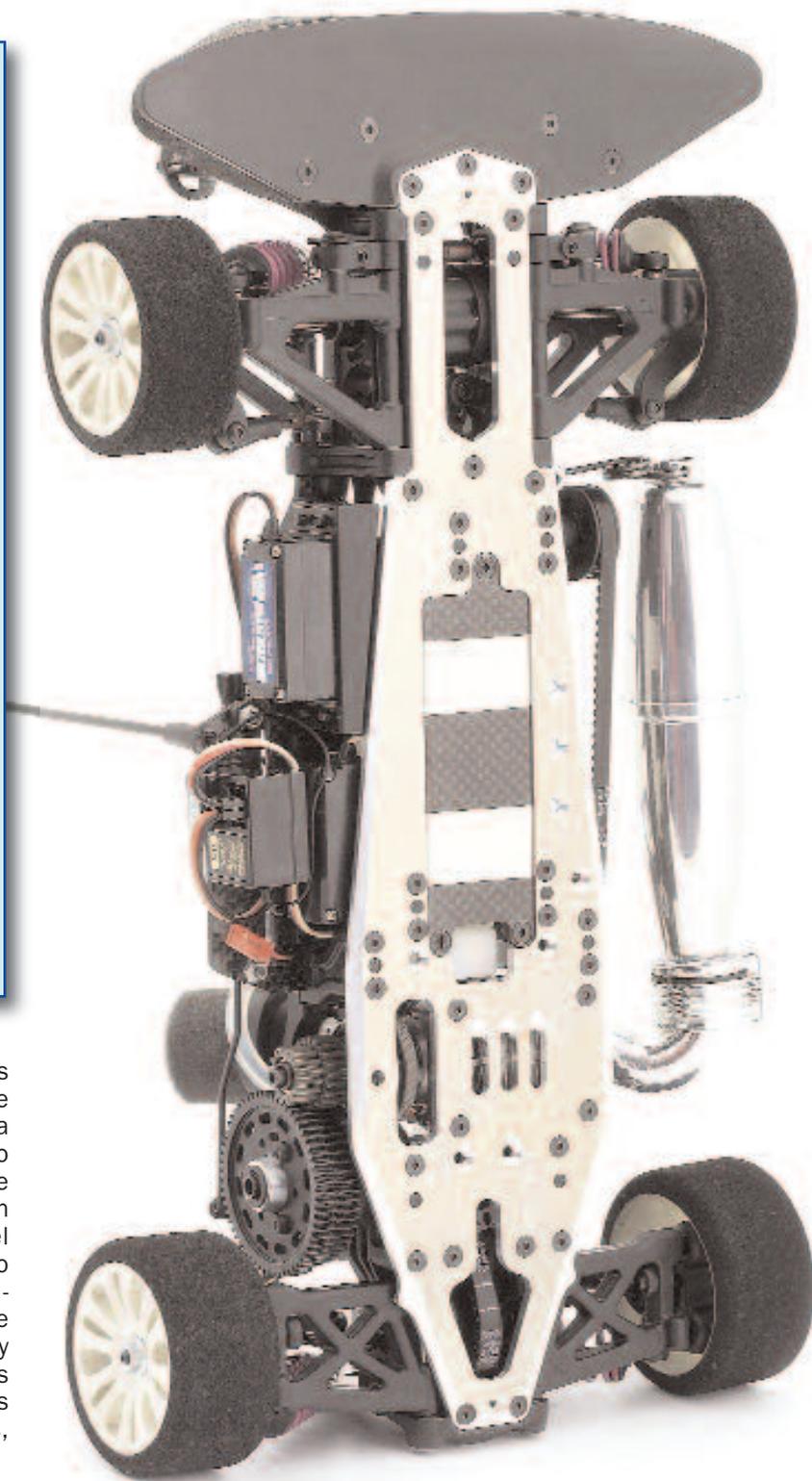
Embrague.-

El NT1 EC incluye el nuevo embrague XCA de la marca es-

lovaca. Tal vez la pieza más novedosa que incluye este modelo, que aporta un extra de potencia al motor sacando el máximo rendimiento de nuestros propulsores. Con un diseño totalmente nuevo, el XCA está pensado para todo tipo de condiciones. Compuesto por un nuevo volante de inercia, más pequeño y más ligero, nuevas mazas centrífugas de material más resistente y con dos agujeros,



Motor Max XLL3 usado para la prueba del EC. Una combinación letal en la categoría de Touring Gas.



El chasis exactamente igual que el de versiones anteriores, incluye un orificio que nos permite ajustar el apriete del embrague de una forma mucho más rápida y sencilla.

lo que nos permite acoplar un tornillo, para añadir peso al embrague, o en caso de no querer usar este posible ajuste, podremos dar la vuelta a la maza y poder usarla por un tiempo mucho más prolongado. La maza también es más pequeña y se incluye la de color amarillo, material más duro de los dos que Xray tiene. El

plato, para poder acoplarse a las nuevas dimensiones tanto de la maza como del volante, también es más pequeño y más ligero, lo mismo que sucede con la campana de embrague, aunque para este elemento se han introducido unas estrías que mejoran la refrigeración del embrague y por lo tanto evitan que se ca-



liente en exceso y pérdida prestaciones a lo largo de una final. Por último, el muelle incluido es mucho más duro que el convencional, elemento que en una competición como un campeonato de Europa es esencial si se quieren exprimir al máximo las décimas que nos puede dar el motor. Todos los componentes del embrague han sido probados y evaluados por los pilotos oficiales de la marca, por lo que tanto su fiabilidad como su eficacia están más que demostradas.

Bancada motor monoblock.-

Xray no había tenido una bancada monoblock hasta semanas antes del europeo, pero por los resultados obtenidos sin duda fue una opción muy acertada el fabricarla. Realizada en aluminio suizo 7076 T6, mantiene el sistema de doble bancada. Gracias a este innovador invento solo tendremos que realizar el ataque del motor la primera vez, ya que una vez ajustado la posi-



Vista del nuevo soporte del receptor y de la nueva campana de embrague, más pequeña y ventilada.

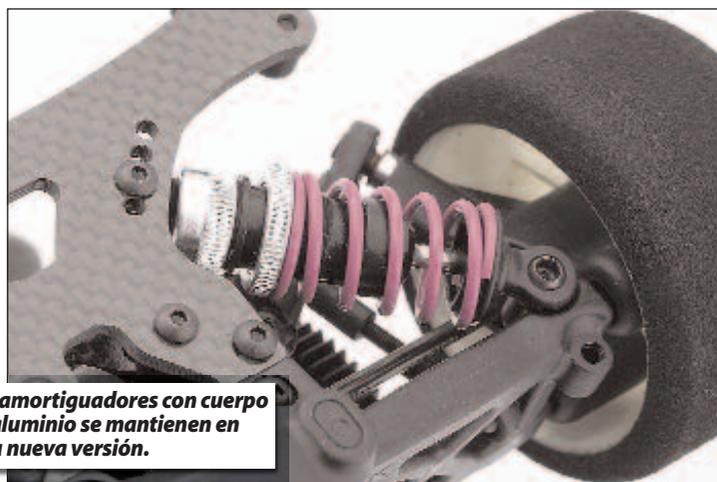
mientras que el resto de flexibilidad del coche no se ve afectada. Esa rigidez extra en la zona del motor reduce las posibilidades de romper la corona o de que el cigüeñal del motor se doble con el uso.

Soportes de coronas aligerados.-

Para aquellos pilotos que busquen reducir el peso de la transmisión al máximo, estos



El NT1 EC incluye de serie el quinto poste, mejorando el apoyo aerodinámico de la carrocería.



Los amortiguadores con cuerpo de aluminio se mantienen en esta nueva versión.

ción permanece fija. El sistema está compuesto por la bancada monoblock y dos sub-bancadas que permanecen sujetas al carter del motor. Al sacar el motor, la bancada monoblock permanece en el chasis, mientras que las otras dos bancadas salen junto con el motor. El diseño de la bancada monoblock está pensado para pistas con niveles de adherencias medio a bajo, y rigidifica la zona del chasis en torno al motor,



Para reforzar el tirante de la dirección es recomendable montar un casquillo entre las dos rótulas.

del coche mejora notablemente y todo ello sin afectar a la fiabilidad, ya que están fabricados en aluminio 7076 T6. Dado que el rodamiento del soporte de segunda está embutido en el soporte, no se podrá reemplazar una vez esté gastado por lo que es altamente recomendable el limpiar y aceitar el rodamiento habitualmente. Un mantenimiento muy sencillo pero que nos puede hacer disfrutar de esta pieza por un tiempo ilimitado.

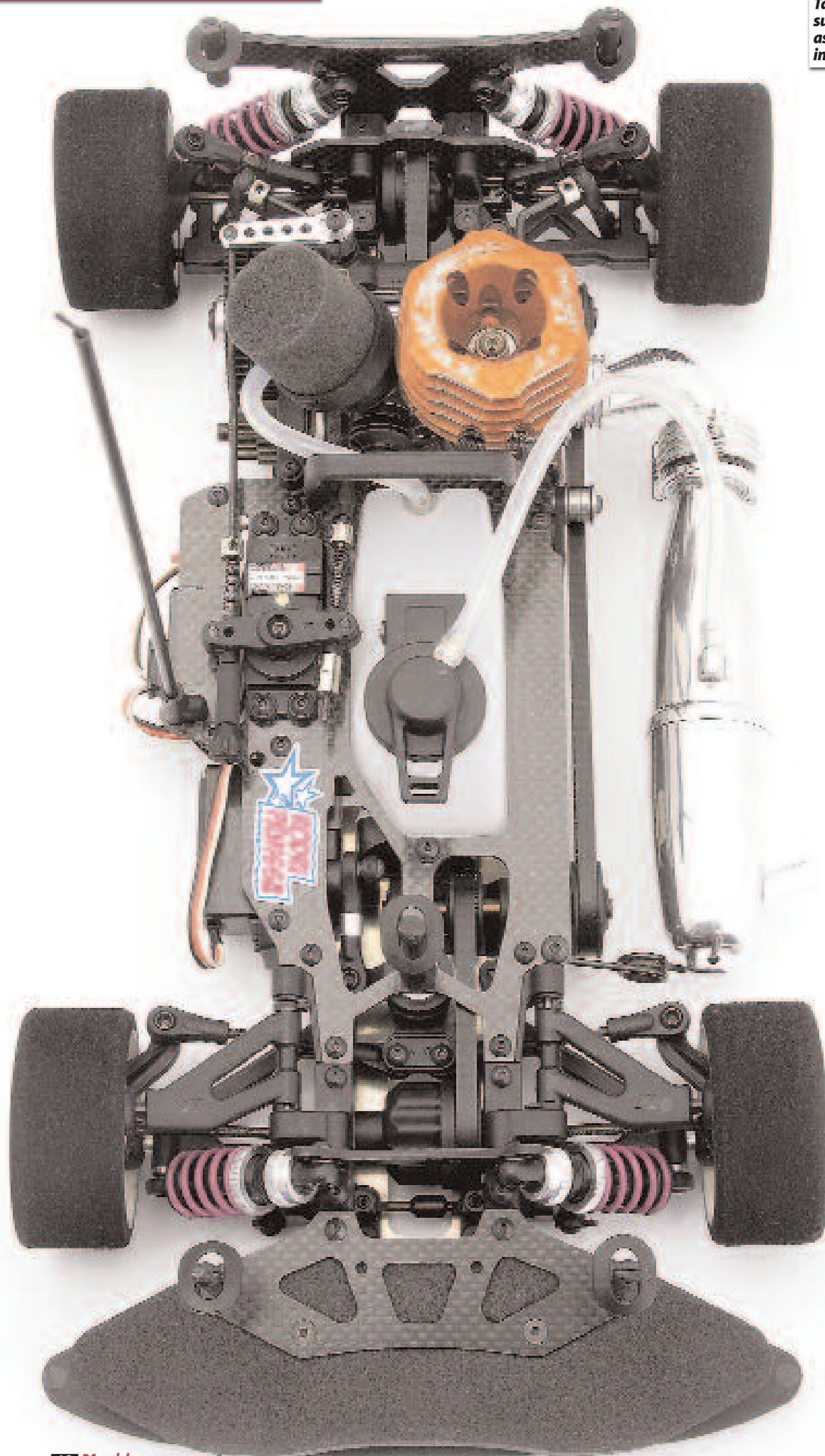
soportes son esenciales. Montando los dos soportes se reduce el peso total de las masas que generan inercias, por lo que el comportamiento

Cardanes delanteros y traseros.-

Los cardanes son unas piezas que en las últimas versiones del coche ya se incluían. El EC

La marca eslovaca no deja de sorprender, por lo que es tan solo cuestión de tiempo que salgan con una nueva genialidad que reinvente el mercado del 1/10 Pista Gas

no podía ser menos y también incluye los cuatro cardanes. Cuando estos componentes se usan con el coche que tiene la transmisión más ligera entre los Touring Gas 1/10, estos cardanes aseguran un peso mínimo en rotación ya que todas las piezas han sido estratégicamente aligeradas sin comprometer a la dureza del conjunto final. Fabricadas en acero HUDY, los cardanes están diseñados para aguantar todo el estrés que debe soportar la transmisión bajo aceleraciones y frenadas, al



Tanto el bumper inferior como el superior son los opcionales, sumándose así a la gran cantidad de extras que incluye el coche.

mismo tiempo que transmiten toda la potencia que ofrece al motor a las ruedas.

Polea del freno aligerada.-

Otro elemento que reduce el peso total del coche y de la transmisión. Fabricada en aluminio 7076 T6 resulta un 30% más ligera que la polea original. Los pins del soporte no son reemplazables. Al igual que con todas las piezas opcionales de Xray, se ha aligerado de forma estratégica para que la fiabilidad de la pieza no se vea afectada.

Hexágonos de aluminio.-

En todas las versiones anteriores del NT1 los hexágonos incluidos eran de plástico. Para esta ocasión la marca eslovaca no quería dejar escapar ni el más mínimo detalle y para ello ha incluido los hexágonos de 0 mm de aluminio.

Ejes aligerados.-

Los ejes sin duda son los dos elementos que añaden más peso a la transmisión del coche. Para afrontar un campeonato de Europa es imprescindible limar hasta el último gramo que te permita reducir las inercias del coche, consiguiendo más aceleración y menos consumo. Tanto el eje trasero como el intermedio están fabricados en acero HUDY y pesan un 50% menos que los originales, por lo que estas eran dos piezas opcionales que no podían faltar en un modelo que aspiraba, antes de comercializarse, a convertirse en campeón de Europa. Los ejes totalmente huecos están diseñados para que soporten las fuerzas generadas sobre ellos, por lo que no debemos temer que se doblen o que se partan, ya que para su fabricación se ha utilizado un material de la más alta tecnología.

Vasos de diferencial aligerados.-

Como se puede ir apreciando la idea central sobre la que se ha cimentado el NT1 EC



Al igual que sucede con todos los coches de la marca eslovaca, se insta al propietario del modelo a registrarlo en la página oficial de la marca. Realizando esta tarea se recibirá la última información que afecte al modelo que se ha registrado, estando al tanto de las últimas actualizaciones, novedades e incluso consejos del equipo oficial.

Al mismo tiempo, en la página web cada modelo cuenta con un foro específico en el que escriben tanto pilotos oficiales como no oficiales. Este lugar es usado habitualmente para comentar las impresiones y las pruebas que realizan pilotos alrededor de todo el mundo, incluyendo hojas de puesta a punto que nos pueden orientar en todo momento para ajustar el coche a nuestro circuito.

es el reducir al máximo el peso, especialmente aquellos elementos que implican el generar inercias en el movimiento. Para continuar con esta idea Xray ha incluido los vasos de diferencial aligerados, un 20% más ligeros que los originales. Además, al contar con unos orificios en la superficie, la suciedad se elimina con mayor facilidad, por lo que no se acumulan partículas que puedan entorpecer el funcionamiento de los cardanes.

Disco de freno ventilado.-

Junto con el embrague XCA, el disco de freno ventilado es una de las últimas opciones comercializadas por la marca eslovaca. El freno ha sido sin duda el punto débil del NT1 y

de todas sus versiones, por lo que mejorar este aspecto del coche se había convertido en una prioridad para los ingenieros de Xray. Tras varias pruebas con los pilotos oficiales de la marca se obtuvo un diseño para un nuevo disco de freno que combinase un peso reducido con un funcionamiento constante. El resultado es el disco ventilado que incluye el EC. Con el nuevo freno nunca más sufriremos bajadas de rendimiento en tandas largas

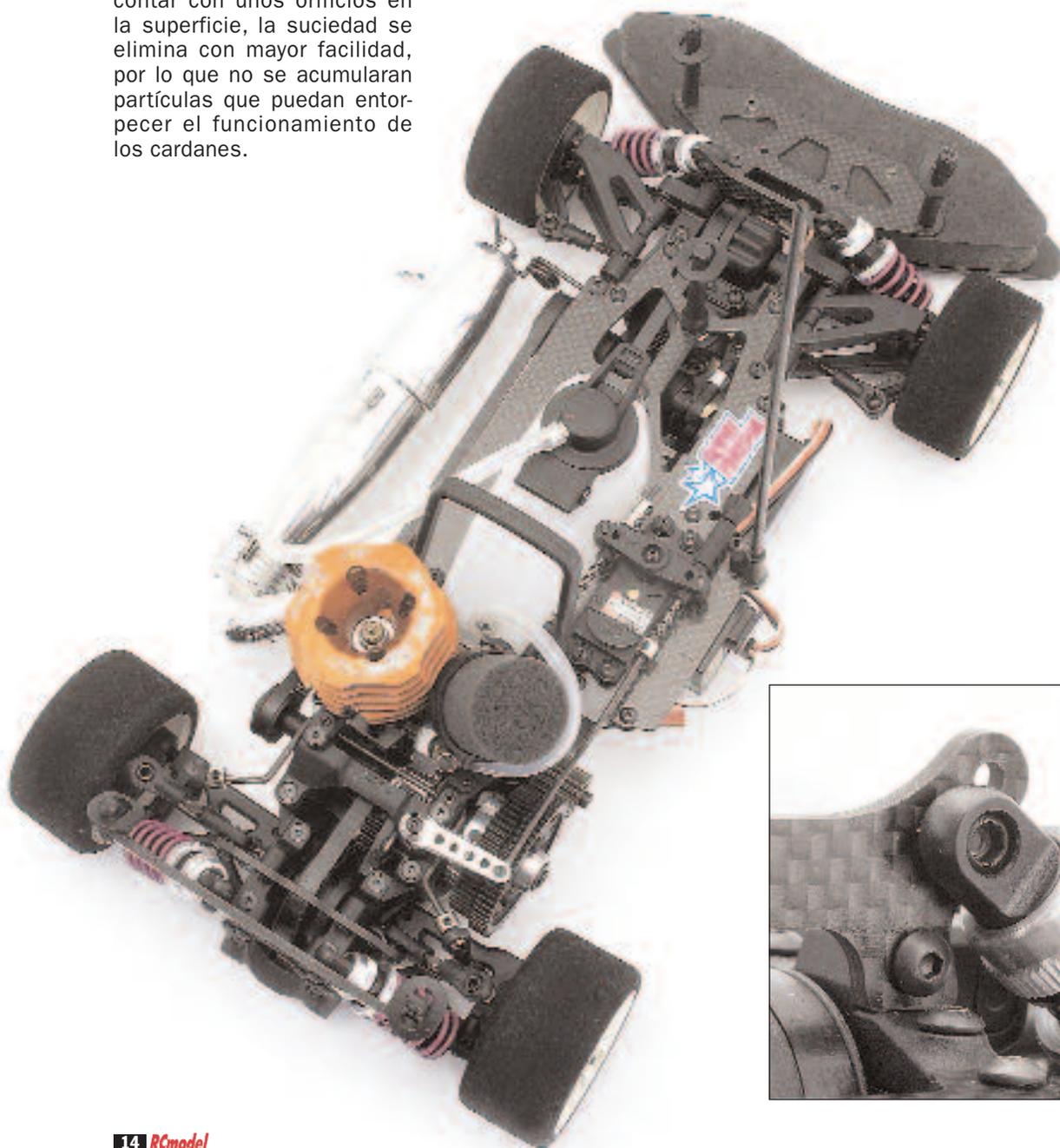
ni notaremos que el freno no responde cuando se afrontan ángulos muy cerrados en los que se debe clavar el coche en unas milésimas de segundo. Las prestaciones del disco ventilado son óptimas y por fin contaremos con un NT1 sin puntos débiles.

Placa de carbono para el receptor.-

La versión EC elimina la popular caja del receptor y la sustituye por una placa de carbono.

El NT1 EC es el resultado de tres años de un trabajo intenso, tanto por parte de los ingenieros de la marca como de sus pilotos oficiales

no. En este caso el objetivo era doble, ya que se reduce el peso del chasis considerablemente y además se elimina del lado más pesado del coche, donde se montan los dos servos. Gracias a la placa de carbono la distribución de pesos es mucho mejor y hará que el coche se comporte de una forma más equilibrada. Aunque la caja del receptor facilita mucho la instalación de la electrónica y protege mucho el receptor, debemos entender que a la hora de luchar en las competiciones del más alto nivel hay que sacrificar ciertos aspectos en beneficio de otros, mucho más importantes para conseguir mejores tiempos. Esta es la razón por la que Dirk Wischewski, Campeón de Europa, decidió cam-



Las geometrías del coche siguen siendo las mismas que han encumbrado al NT1 como el mejor Touring Gas del mercado en la actualidad.





Con el soporte de escape más largo podremos montar la pipa sin forzar su posición.

biar la caja del receptor por la placa de carbono.

Bumper.-

Tal vez este sea el único elemento que no afecta de forma directa al comportamiento del coche, sino que más bien está pensado para hacer el coche más atractivo a la vista. Con la placa superior del bumper en carbono eliminamos la placa de plástico que aunque más ligera, sin lugar a dudas no llama tanto la atención, y es que al final todos los coches deben de tener algo que atraiga las miradas del público y que mejor forma que incluir piezas de carbono, que además dan un aspecto mucho más competitivo a cualquier modelo.

Postes traseros y central.-

El quinto poste se ha convertido en una pieza cada vez más popular en la categoría de Touring Gas. La razón es muy sencilla: con el quinto poste la carrocería queda mucho mejor asentada y el apoyo aerodinámico es mucho más eficiente. Desde Xray aseguran que con el quinto poste se consigue que el coche gire más, única y exclusivamente porque mejora la aerodinámica de la carrocería. Además

es un elemento que sin lugar a dudas agradecerán los mecánicos a la hora de repostar, ya que la carrocería no se deforma al levantar el coche.

Adicionalmente se han incluido unos postes para montar en la torreta trasera y evitar que la carrocería se meta cuando recibimos impactos por detrás. Parece algo trivial, pero cuando lo que te juegas es un campeonato debes prestar atención a todos los contratiempos que se interpongan entre el piloto y el objetivo final.

Bumper ancho.-

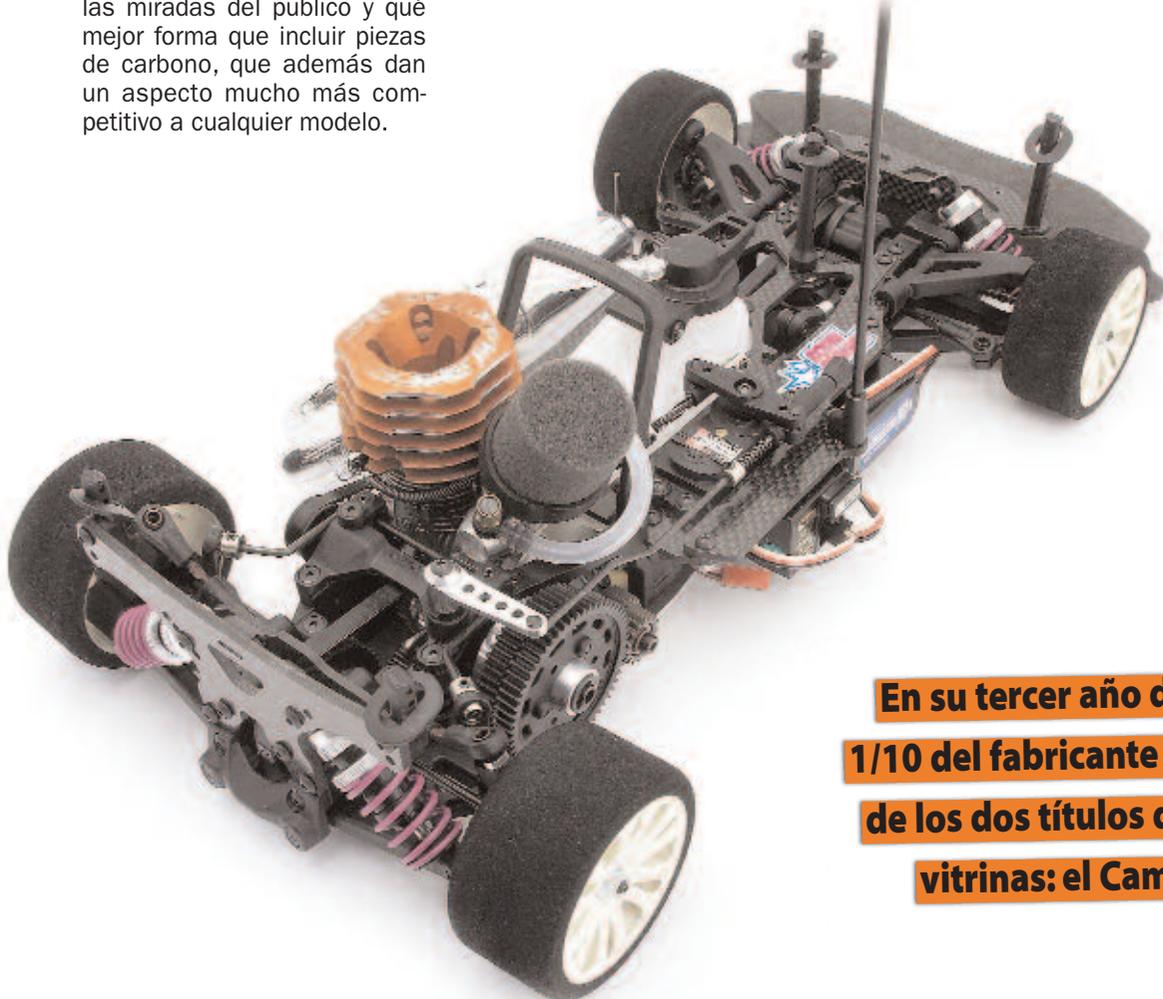
Para aumentar la protección del chasis se incluye el bumper ancho. Además al montar este elemento podemos no montar el bumper de foam, por lo que al final también se reduce el peso total del coche.

Muelle de escape largo.-

Para facilitar el montaje de todo tipo de tubos de escape, Xray incluye en esta versión el muelle largo que nos permite montar el escape sin tener que forzar su posición, lo que



La batería está montada en la posición más centrada posible, mejorando el balance del coche.



en última instancia significa que las gomas del escape se dañan y los humos escapan, perdiendo rendimiento.

Cuerpos de amortiguador en aluminio.-

Al igual que con los cardanes, los cuerpos de aluminio de los amortiguadores son unos componentes que ya se venían incluyendo en las versiones anteriores del NT1. Aunque para todos aquellos pilotos que quieran seguir montando los cuerpos de plástico lo podrán seguir haciendo, ya que se incluyen estos cuerpos.

En su tercer año de vida, el Touring Gas 1/10 del fabricante eslovaco conquistó uno de los dos títulos que aún no tenía en sus vitrinas: el Campeonato de Europa