

**PRUEBA****XRAY XII-LINK**

Por: Luis Orihuela / Fotos: Javier Navascués

XRAY XII-LINK

PRÁCTICO Y POLIVALENTE

**Auto****Test**

MODELO: XII-LINK
TIPO: 1/12 ELECTRICO
FABRICANTE: XRAY
DISTRIBUIDOR: MICROMODEL

Nos ha gustado

- ▲ Calidad del diferencial
- ▲ Calidad excepcional de los materiales
- ▲ Suavidad de la transmisión
- ▲ Facilidad de conducción
- ▲ Polivalencia

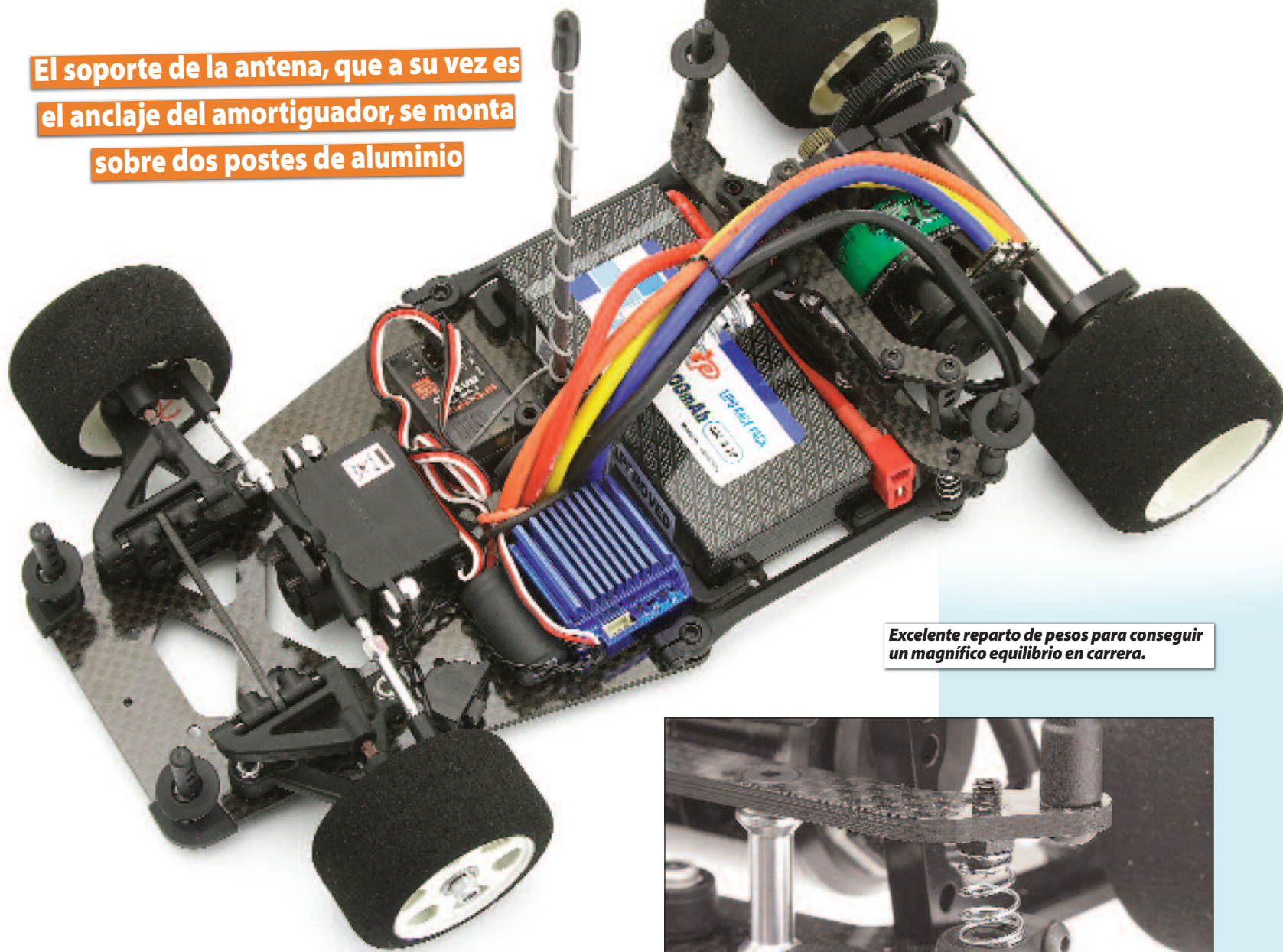
Podría mejorar

- ▼ No sabemos cómo



Una vez más el fabricante eslovaco -de la mano de su importador para España Micromodel- nos presenta un nuevo modelo de la escala 1/12 eléctricos, y como es habitual con la elevada y ya conocida calidad en los materiales empleados por la marca. Al contrario que otros fabricantes que se decantaron ante la utilización de baterías de LiPo por presentar chasis totalmente diferentes, pensando en todos esos aficionados que desean seguir utilizando sus baterías de NiMH o compatibilizarlas con LiPo, Xray nos presenta un chasis polivalente que lo podremos utilizar indistintamente con uno u otro tipo de baterías.

El soporte de la antena, que a su vez es el anclaje del amortiguador, se monta sobre dos postes de aluminio



Excelente reparto de pesos para conseguir un magnífico equilibrio en carrera.

Con el nuevo XII-Link de Xray podemos asegurar que el nuevo chasis es universal y que incorpora las tendencias y novedades actuales de la escala, manteniendo un perfecto equilibrio sea cual sea la configuración de baterías que utilicemos. En la modalidad de 1/12, coches ágiles y rápidos, las diferencias entre unos chasis y otros viene determinada siempre por fracciones de segundo. Con diseños más simples en comparación con los modelos más grandes, la atención al detalle es fundamental. El nuevo Xray XII Link logra aunar el detalle con la más alta calidad de los materiales em-

pleados, como el acero Hudy o el aluminio 7075 T6. Con ello Xray logra un chasis cercano a



Muelles de suspensión existentes en distintas durezas.



Detalle del soporte del amortiguador, heredero de los utilizados en modelos superiores de escala y antena.

la perfección, habiendo creado un coche fácil de manejar, trabajar y ajustar.

El nuevo chasis es la evolución del 1/12 aparecido en el año 2008, en este caso diseñado y optimizado para la utilización de baterías de LiPo y motores brushless y adecuado para rodar en cualquier superficie, ya sea de asfalto o moqueta mostrando un comportamiento fácil y versátil.

La presentación nos aporta una sorpresa, ya que en lugar de la tradicional caja con foto-

grafía del chasis, en este caso se encuentra decorada exclusivamente con el logo del coche. En el interior encontramos todos las piezas en bolsas numeradas, un estupendo manual con fotografías a color que nos facilita su montaje y un libro de puesta a punto del chasis, así como una hoja con el setup básico para moqueta y otra en blanco para plasmar nuestras propias puestas a punto.

El montaje no presenta ninguna dificultad pero hemos de tomarnos nuestro tiempo en llevarlo a cabo, ya que lo primordial es conseguir un montaje perfecto y que todas las piezas encajen suavemente, lo que nos facilitará posteriormente el disfrutar y conse-



Amortiguador para el balance del chasis realizado en aluminio de alta calidad.

nizado mediante CNC. Además, está diseñado para combinar rigidez suficiente para su conducción y flexibilidad como para generar la más alta capacidad de adherencia y tracción.

Así mismo es lo suficientemente estrecho como tener el peso centralizado a lo largo de la línea central del coche.

En la parte frontal y sirviendo a su vez de soporte a los postes de la carrocería delanteros, encontramos dos protectores del chasis que evitarán en choques frontales la rotura del carbono.

Sobre el chasis se anclan los soportes de las baterías, los cuales cumplen una doble fun-

El nuevo XII-Link de Xray mantiene un perfecto equilibrio, sea cual sea la configuración de baterías que utilicemos



Rótulas ajustables de la tensión en los Link.

Los amortiguadores.-

El amortiguador central es un digno heredero de los que montan los chasis de mayor escala y que están plenamente contrastados en competición. Está realizado en aluminio y anodizado en negro, con cuerpo roscado lo que nos permite un ajuste fácil y exacto de la precarga del muelle, y será el encargado de facilitarnos el ajuste del Downstop.

El segundo amortiguador es el encargado de controlar el balanceo y eliminar rebotes no deseados.

guir los mejores tiempos. No obstante, para conseguir todo ello influye sobremanera la calidad de los materiales y el mecanizado de los mismos, por lo que ya tenemos mucho camino avanzado.

El chasis.-

Está fabricado en carbono con un espesor de 2,5 mm y meca-

Batería LiPo utilizada en la prueba de 1S, 5000 mAh y 40C.



Vista cenital del Xray XII-Link, optimizado para las nuevas tecnologías LiPo y brushless.



ción. Por una parte impiden el desplazamiento accidental de las baterías, y por otra nos permite ajustar el reparto de pesos adelantando o retrasando su colocación dependiendo si optamos por una mayor capacidad de dirección o tracción.

El soporte de la antena, que a su vez es el anclaje del amortiguador, se monta sobre dos postes de aluminio, lo cual y

ante posibles accidentes importantes impedirá que el paquete de baterías se desplace y acabe dañando la electrónica.

La dirección.-

El chasis viene ya perforado para que coloquemos el servo hacia el lado izquierdo y/o derecho de acuerdo a nuestras necesidades para conseguir un mejor equilibrio de los pesos.

A diferencia del modelo anterior el servo se monta en posición horizontal, lo que contribuye a bajar el centro de gravedad



Carrocería de Parma utilizada en la prueba.



Corona de paso 64 de excelente resistencia y suavidad de funcionamiento.



Tirantes de reenvío de dirección en aluminio de 3 mm.

A diferencia del modelo anterior, el servo se monta en posición horizontal, lo que contribuye a bajar el centro de gravedad. Por su parte, el ángulo del Ackermann es fácilmente regulable dependiendo de las arandelas que insertemos entre el servo y los postes de sujeción del mismo, realizados en aluminio.

Los ejes de la dirección delanteros están fabricados en acero y cuentan con un diseño especial que evita el giro mientras apretamos la tuerca de retención de la rueda.

Pod trasero.-

Todo el tren trasero está fabricado en aluminio suizo 7075

Suspensión delantera.-

Todas las piezas de plástico están fabricadas en un compuesto desarrollado por Xray con el nombre de "Premium", que garantizan la suficiente flexión y robustez como para soportar fuertes choques. La suspensión se realiza con doble brazo. El inferior es fijo al chasis mediante tuercas autoblocantes, mientras que el brazo superior cuenta con un tirante de paso invertido que nos facilitará el ajuste de la caída del tren delantero.

Podemos ajustar el ángulo de caster reactivo fácil y rápidamente, simplemente cambiando los bujes excéntricos que nos facilitan, siendo en montaje estándar con el de 5°, y teniendo el de 2,5° y 7° como alternativa.

El caster estático lo ajustaremos igualmente con suma facilidad mediante la inserción de clips. En la puesta a punto inicial insertaremos el de 2 mm en la parte delantera y 1,5 mm en la trasera.

La altura la ajustaremos mediante la inserción de arandelas de distinto calibre sobre el eje de la mangueta, finalizando la suspensión con el muelle colocado bajo el brazo inferior del que existen distintas durezas.

Podemos modificar la posición del servo para compensar los pesos.

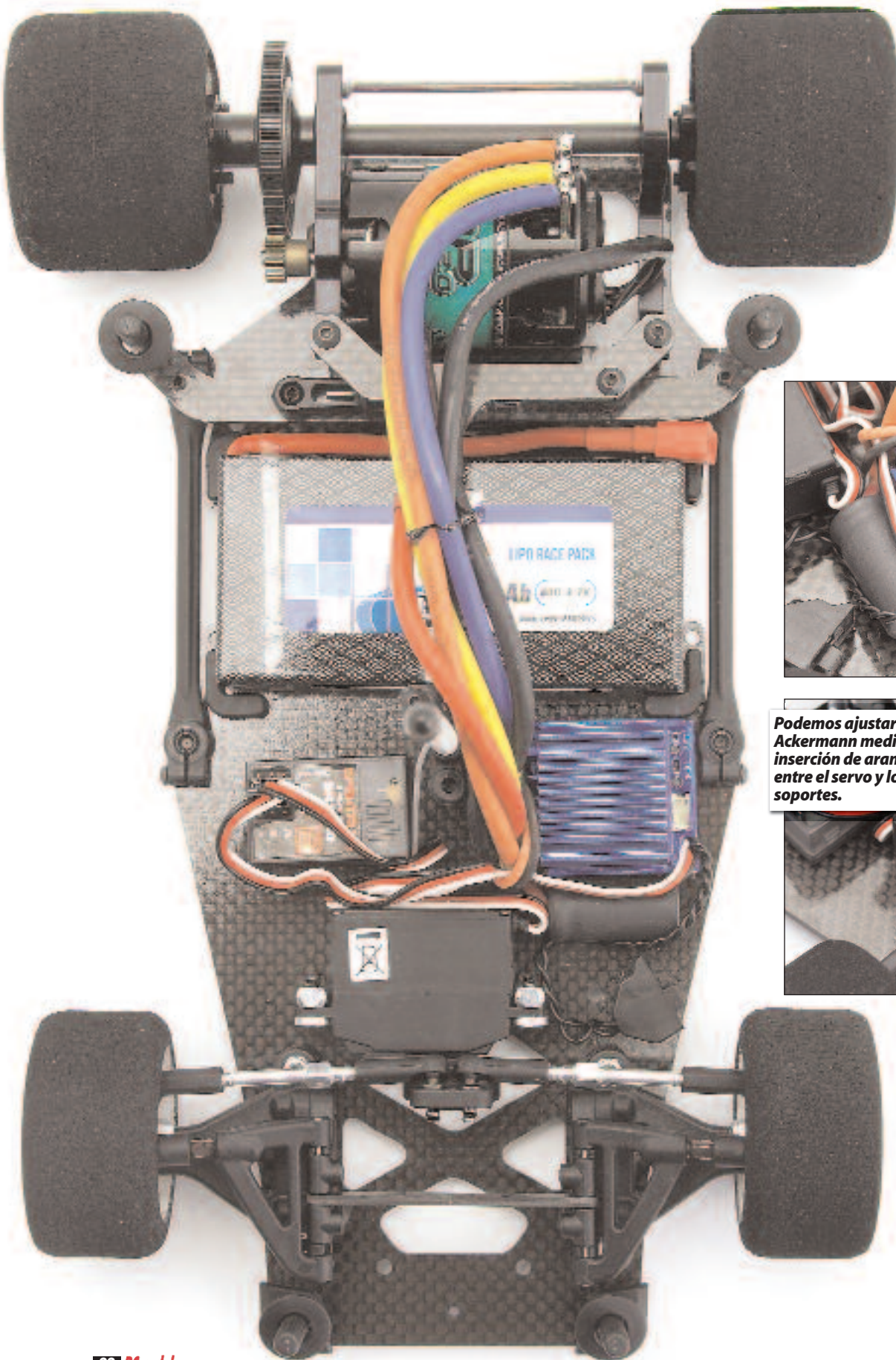
El tren trasero esta fabricado en aluminio suizo 7075 T6 anodizado en negro, de alta calidad y mecanizado CNC para reducir el peso sin mermar la robustez

T6 anodizado en negro, de alta calidad y mecanizado CNC para reducir el peso sin mermar la robustez.

La colocación del motor es sencilla y de fácil acceso, ya que están optimizadas para motores brushless.

La altura se ajusta mediante la inserción de casquillos excéntricos de 0,5 a 2,0. Por otro lado, dos placas de carbono de 2,5 mm se encargan de la suspensión trasera, donde se anclan los amortiguadores, llevando la inferior en sus extremos el soporte para los muelles que junto con el amortiguador sustituyen a la tradicional "T".

Mención aparte merece el diferencial, cuya suavidad de funcionamiento viene determi-



Variador utilizado en la prueba, un magnífico LRP SXX TC Spec.

Podemos ajustar el Ackermann mediante la inserción de arandelas entre el servo y los soportes.

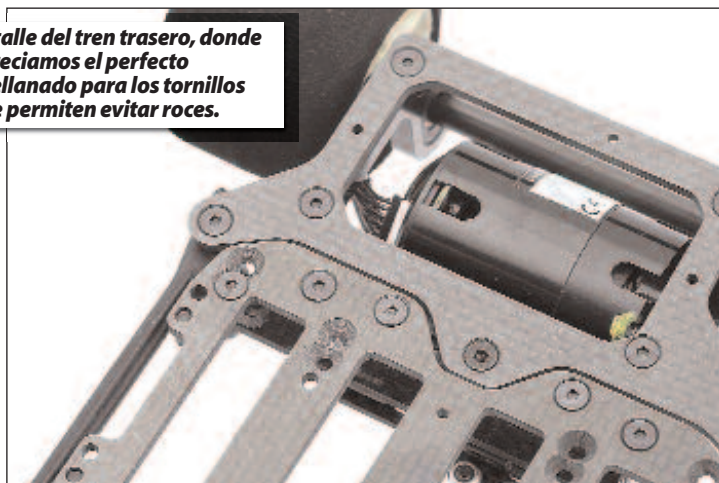


nada por las bolas de carbide de 3x8 mm y la corona realiza en compuesto Xray que le imprimen una gran resistencia a los potentes motores actuales. Todo ello montado sobre un eje de carbono-grafito que reduce las inercias y el peso final.

Finalmente, la anchura de vía se puede ajustar mediante la inserción de arandelas calibradas, insertándolas entre los ro-



Detalle del tren trasero, donde apreciamos el perfecto avellanado para los tornillos que permiten evitar roces.



Primer plano del protector del frontal del chasis.



Mediante la modificación del anclaje de los soportes de baterías podemos adelantar o atrasar su posición.



El montaje no presenta ninguna dificultad pero hemos de tomarnos nuestro tiempo para llevarlo a cabo, ya que lo primordial es conseguir un montaje perfecto

damientos y los cubos de sujeción de las ruedas traseras.

La prueba.-

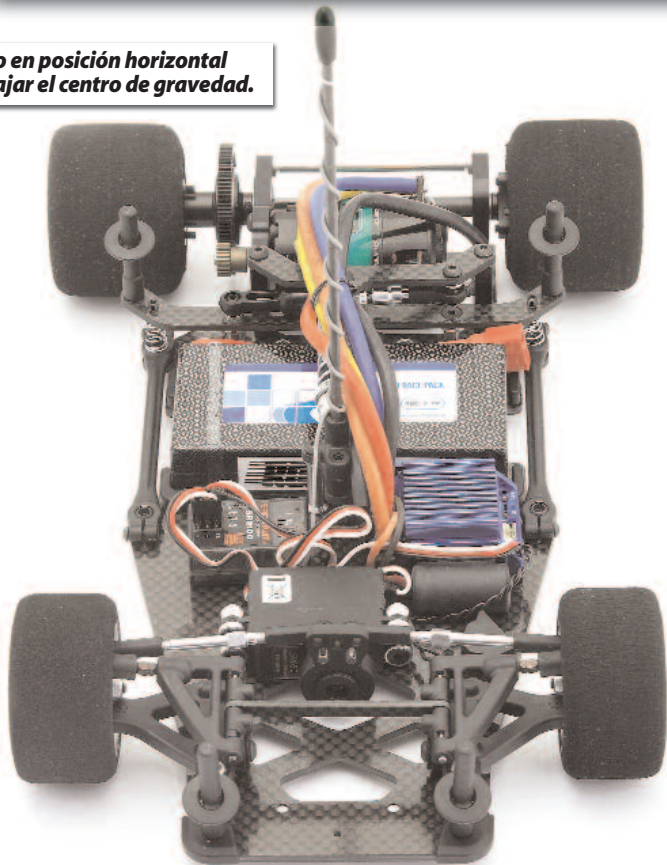
Para poner en marcha nuestro nuevo 1/12 lo equipamos con electrónica de última generación, decantándonos para la prueba por un variador LRP SXX Competición, motor Alien Power y baterías de LiPo de 1S de 5000 Mh y 50C de descarga. Con la puesta a punto indicada en el manual y las ruedas torneadas a 43 mm las delanteras y 45 mm las traseras, nos encaminamos a la pista para disfrutar de las sensaciones. En este caso y gracias a la directiva del Club CAPA de Parla, nos adentramos en el recién inaugurado circuito específico para eléctricos que han construido en sus magníficas insta-

Chasis en carbono de 2,5 mm, suficientemente resistente y flexible para adaptarse a cualquier superficie.

La opinión del piloto.-

Nos encontramos con un magnífico y polivalente chasis al poder usar cualquier tipo de baterías, y práctico por el mismo motivo, ya que el aficionado podrá utilizar sus baterías actuales sin incurrir en gastos adicionales. El XII de Xray nos aportará excelentes sensaciones con un mantenimiento contenido e ideal tanto para el practicante de la modalidad, como para los pilotos de otras escalas que les permitirá entrenar y hacer manos con sensaciones de velocidad increíbles.

El servo en posición horizontal para bajar el centro de gravedad.



zado ya que, pese a ser revirado para esta escala, se muestra idóneo. El comportamiento del coche nos sorprendió gratamente, ya que tanto la respuesta de la dirección como la estabilidad y comportamiento nos hacen ir más deprisa, no siendo conscientes de la velocidad dada la suavidad del coche aportada por el magnífico diferencial. Tras la primera batería comenzamos a detectar que la parte trasera tenía tendencia a adelantarnos al acelerar en la salida de curvas, posi-

blemente por ir perdiendo el efecto del aditivo.

Tras aflojar ligeramente el diferencial salimos nuevamente a la pista, mejorando con respecto a la anterior con un mejor comportamiento, agilidad y excelente paso por curva. Así se nos pasó la tarde, exprimiendo todo lo que el chasis nos puede aportar, lamentando únicamente el haber ido a realizar la prueba a una hora en la que la falta de luz nos impidió disfrutar de las mejores sensaciones de nuestra máquina.



La joya de la corona, el diferencial de extraordinaria suavidad con bolas de 3x8 realizadas en carbide.

laciones Parque temático del radiocontrol.

Tras la primera batería y realizados los ajustes correspondientes para adecuar nuestra nueva adquisición a las condiciones de la pista de asfalto, ya que partíamos del setup inicial para moqueta, tuvimos que aumentar la altura del chasis

pese a presentar el asfalto un estado excelente.

Una vez aplicado el aditivo y después de esperar a que secase, nos lanzamos a la pista. Tras unas primeras vueltas de tanteo para comprobar la respuesta de la dirección y el agarre, empezamos a apretar el gatillo permitiéndonos el tra-

Posibilidad de ajuste en las caídas de las ruedas delanteras mediante tirantes de paso invertido.

