

PRUEBA

## XB4 2WD

XRAY • 1/10 TT ELÉCTRICO

# LLEGA LA REVOLUCIÓN..

El XB4 2WD representa la entrada de la prestigiosa marca XRAY en la prometedora categoría 1/10 todo terreno eléctrico 4x2 que está creciendo a un ritmo vertiginoso debido a las numerosas ventajas que aporta. Y, como ya nos tiene acostumbrados, entra haciendo ruido, y mucho. **Por Alberto Fernández. Fotos Luis Covaleda**

**E**l XB4 2WD se basa en la exitosa plataforma XB4 que se presentó hace un año y revolucionó por completo el mundo del radio control y de esta categoría. Este éxito se culminó con la sorprendente conquista del campeonato de Europa, algo extraordinario considerando que se trataba de su primer año. ▶





## XB4 2WD

XRAY • 1/10 TT ELÉCTRICO

- ▶ Ahora toca entrar en la categoría hermana, de tracción trasera, con este nuevo coche. Para ello se ha decidido, tras numerosos e intensivos tests de pilotos de la talla de Martin Bayer o Renaud Savoya, que la mejor alternativa era utilizar la mayor parte del XB4, modificando sólo las partes necesarias para convertirlo en tracción trasera y manteniendo la configuración "mid-motor", que hacen el coche perfecto para condiciones típicas de alto agarre.

Cabe destacar, aunque esto no sea una novedad, que el concepto del XB4 representa la imagen que XRAY pretende ofrecer de primera calidad, alta competición e insuperable atención al cliente. Se ha conseguido un diseño sencillo y a la vez detallista, teniendo en mente los pilotos profesionales más exigentes, pero también los principiantes que quieran un coche de calidad para empezar en el hobby sin preocupaciones.

### INNOVADOR Y SIN COMPLEJOS

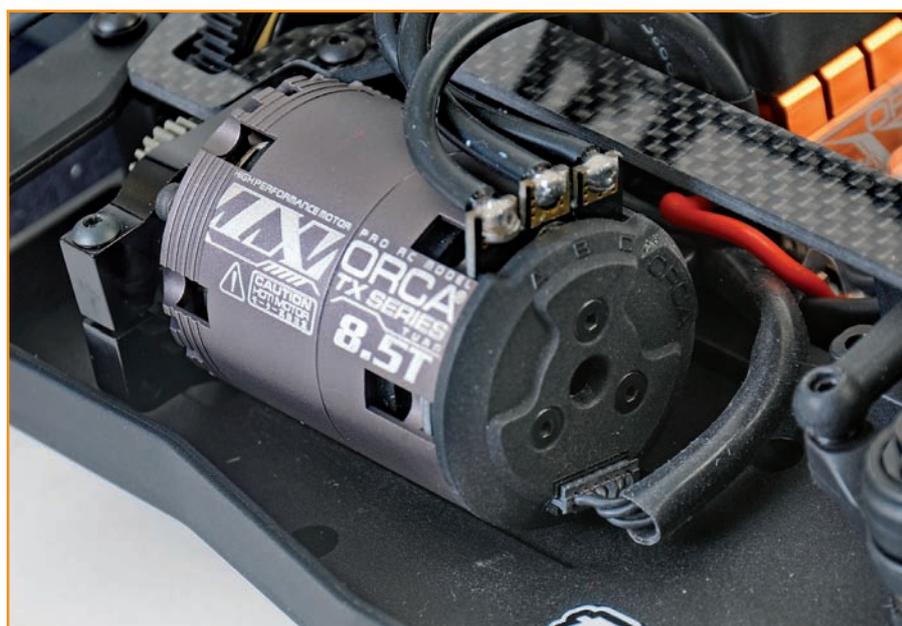
La principal novedad de este coche y que está dando mucho que hablar es, sin duda, su reparto de pesos. XRAY tomó la decisión de utilizar la eficiente distribución de motor adelantado y baterías partidas tan popular en la categoría 4x4. Esta decisión se tomó debido a sus múltiples ventajas, la más importante, por supuesto, su excelente rendimiento, equivalente al de otras configuraciones "mid-motor".

La segunda gran ventaja que ofrece esta alternativa es la compatibilidad del 95% de las piezas con su hermano 4x4, lo que te permite correr ambas categorías teniendo repuestos para un solo coche, incluso un coche te sirve de repuesto para el otro, algo que sin duda es de agradecer a la marca teniendo en cuenta el alto porcentaje de gente que participa en ambas categorías simultáneamente.

Esta distribución de los elementos permite un equilibrio casi perfecto tanto longitudinalmente como transversalmente, gracias al reparto 50/50 de las baterías partidas. En la parte delantera en un lado se encuentra el motor, que deja espacio de sobra para su ajuste y la colocación de elementos como ventilación o el transponder. En el otro lado se sitúan el servo de dirección, el variador y el receptor, colocados de forma consecutiva dando lugar a una distribución muy limpia y ordenada de cara a su posterior mantenimiento.

La configuración de motor central orienta el coche hacia circuitos de alto agarre de moqueta, astro y arcilla. Pero ahí no queda eso, ya que el coche se puede adaptar a condiciones de menos agarre, menos

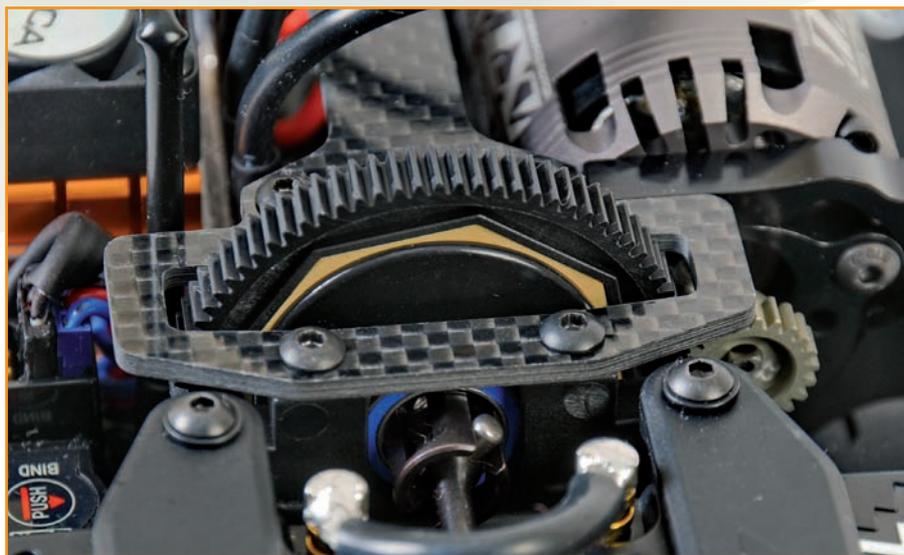
La distribución de los elementos da lugar a un montaje simple, limpio y ordenado, más que cualquier otro 2WD con la configuración "mid-motor" clásica.



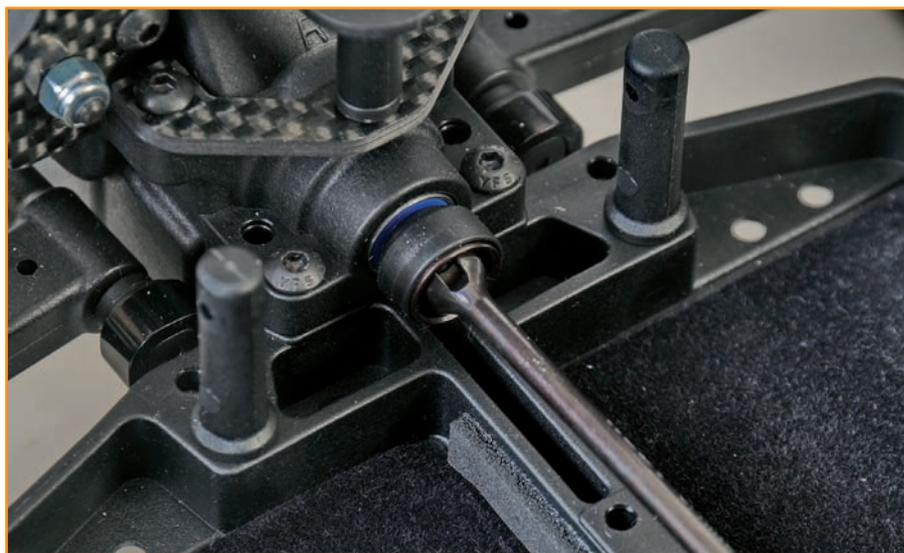
Hay un espacio reservado especialmente para la colocación de un ventilador opcional para el motor, algo único en esta categoría y que el motor agradecerá en condiciones de calor.



SIGUIENDO LAS ÚLTIMAS TENDENCIAS, PARA REPARTIR EL GIRO EN EL EJE TRASERO SE HA OPTADO POR UN DIFERENCIAL DE SATELITES Y PLANETARIOS, QUE TRANSMITE EL MOVIMIENTO A LAS RUEDAS Y LO RECIBE DEL SLIPPER CENTRAL MEDIANTE TRANSMISIONES CARDAN DE ACERO



El slipper central es fácilmente extraíble simplemente retirando el subchasis de carbono, para poder ajustar su dureza.



La transmisión tiene un funcionamiento muy suave y cuenta con un casquillo exterior que evita la salida del pin del cárdan.

comunes en la categoría. Esto se puede conseguir, principalmente, mediante algo tan simple como cambiar el reparto de pesos, añadiendo unos novedosos pesos opcionales que se colocan en la parte trasera del chasis. De esta forma se añade peso al eje trasero, aumentando el agarre y tracción necesarios en éste.

### SUMA DE GRANDES NOVEDADES

Otra gran novedad, procedente del 1/8, es la inclusión de la tecnología Multi-Flex. Este sistema proporciona un ajuste de la flexibilidad del chasis de forma rápida y sencilla. El sistema se basa en aumentar la rigidez entre el chasis de aluminio y el subchasis de composite, añadiendo o quitando tornillos, ofreciéndonos aún más posibilidades de adaptar el coche a las condiciones del terreno.

El chasis previamente mencionado es otro concepto innovador que XRAY introduce en la escala con el XB4. El chasis principal es de aluminio suizo 7075 T6 de 2 mm. aligerado en zonas estratégicas, que es el que proporciona la estabilidad y rigidez necesarias al conjunto, al mismo tiempo que permite tener la torsión necesaria para generar tracción. Por otro lado el subchasis de composite, de mayor anchura, se monta sobre éste y sirve de superficie para montar todos los componentes electrónicos, la dirección y la transmisión. El composite, a diferencia del aluminio, absorbe las vibraciones y funciona como el elemento principal del sistema de ajuste de la flexión Multi-Flex™, siendo un material muy ligero y resistente que aporta sensibilidad y precisión en la dirección.

## XB4 2WD

XRAY • 1/10 TT ELÉCTRICO

EL XB4 2WD APORTA LA TECNOLOGÍA MULTI-FLEX QUE SE BASA EN AUMENTAR LA RIGIDEZ ENTRE EL CHASIS DE ALUMINIO Y EL SUBCHASIS DE COMPOSITE, AÑADIENDO O QUITANDO TORNILLOS, OFRECIÉndonOS AÚN MÁS POSIBILIDADES DE ADAPTAR EL COCHE A LAS CONDICIONES DEL TERRENO

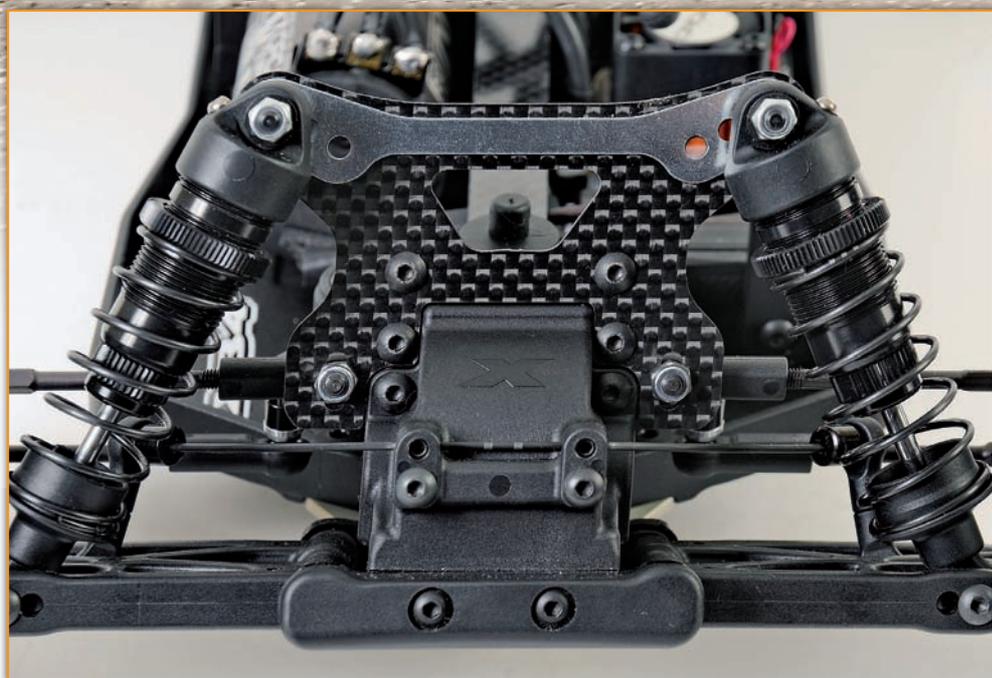
### FICHA TÉCNICA

<b>MODELO</b>	XB4 2WD
<b>ESCALA</b>	1/10
<b>CATEGORÍA</b>	TT eléctrico
<b>LONGITUD</b>	362 mm.
<b>ANCHURA</b>	284-290 mm.
<b>DIST. ENTRE EJES</b>	319~330 mm.
<b>PESO</b>	800 gr.
<b>PESO EN ORDEN DE MARCHA</b>	1615 gr.
<b>CHASIS:</b>	
Alum. tratado CNC Swiss 7075 T6	
<b>SUBCHASIS</b>	Grafito CNC 2.2 mm.
<b>SUBCHASIS SUPERIOR:</b>	Composite
<b>FABRICANTE</b>	Xray
<b>DISTRIBUIDOR</b>	Micromodel
<b>WEB</b>	<a href="http://www.teamxray.com/">http://www.teamxray.com/</a>

### LOS SECRETOS DE UNA ESTUPENDA TRANSMISIÓN

La bancada del motor es uno de esos elementos que demuestra que cualquier diseño es susceptible de ser mejorado, incluso cuando parece que ya no hay nada que inventar. Es un diseño simple y eficaz, que cumple con excelencia el objetivo de proporcionar un ajuste rápido y sencillo del ataque del motor, aflojando un solo tornillo. Está formada por dos bloques, uno solidario al motor y otro anclado al chasis. Además cuenta con un sistema de seguridad que evita que el motor se desataque en caso de sufrir un fuerte golpe. Además de permitir el ajuste del ataque del motor, también permite la extracción de éste sin la necesidad de desmontar la bancada. Simple es mejor.

La transmisión siempre es algo a destacar en los productos de esta marca, lo que no es casualidad, se debe en gran parte a la utilización de materiales formulados especialmente por la firma HUDY



La torreta delantera incluye un protector para mejorar, aún más, su fiabilidad, debido a los fuertes impactos que esta recibe.



El sistema de dirección ahora está formado por una nueva placa superior y ackerman, ambos de aluminio.

que permiten obtener diseños de piezas extremadamente ligeras y resistentes. El acero patentado HUDY, el aluminio suizo 7075 T6 y las máquinas de alta precisión de la fábrica son las claves de esta fórmula que dan lugar a un funcionamiento suave y óptimo de la transmisión.

Siguiendo las últimas tendencias, para repartir el giro en el eje trasero se ha optado por un diferencial de satélites y planetarios, que transmite el movimiento a las ruedas y lo recibe del slipper central mediante transmisiones cardan de acero, en contraposición al uso de correas y diferenciales de bolas,

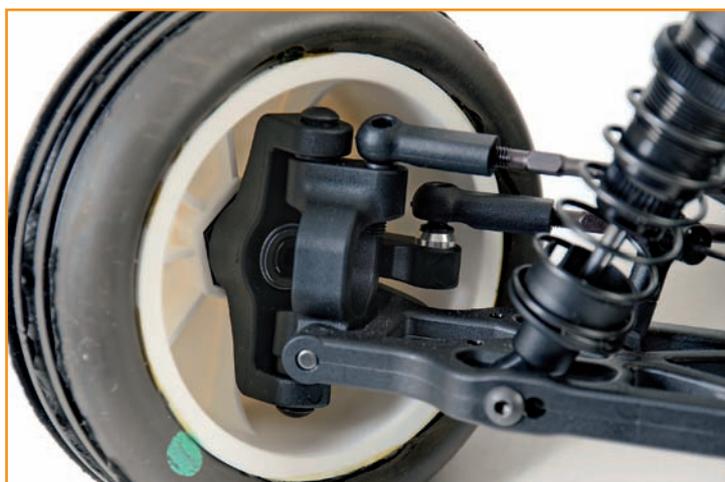
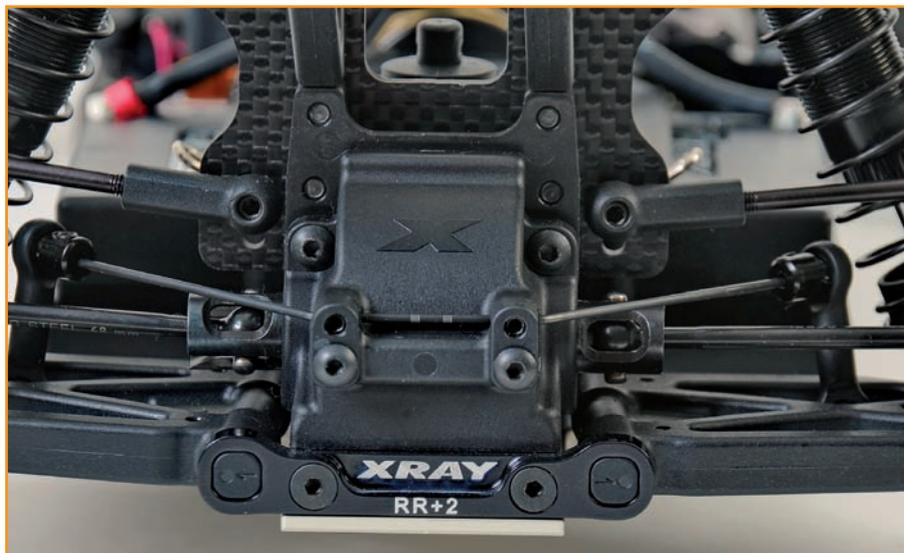
aunque este último se ofrece como opción para condiciones de baja tracción. Para alcanzar esta máxima suavidad y eficiencia se utilizan rodamientos sellados de alta velocidad en todas las partes móviles.

Las cajas de los diferenciales son robustas para soportar el peso de las torretas y aíslan correctamente el diferencial. Además, como el resto del coche, permiten un fácil acceso y desmontaje, mediante el uso de cuatro tornillos.

En el centro, junto al motor, nos encontramos el punto de reparto de la fuerza del motor, la corona central con embrague slipper. Está formado por dos discos de fricción ajustables mediante un muelle con prisionero que ajusta su deslizamiento, suavizando o haciendo más directa la transmisión de la

## **XB4 2WD**

XRAY • 1/10 TT ELÉCTRICO



Fácil ajuste de la geometría de suspensión mediante las placas con casquillos I.S.S.

Efectivo sistema de mangueta y portamangueta, que aporta el máximo ángulo de giro posible a la dirección.



El comportamiento dinámico durante la prueba fue intachable, sobre todo considerando que se trataba de condiciones de bajo agarre.



La utilización del subchasis superior de composite permite que el chasis de aluminio sea extremadamente estrecho y se pueda ajustar su rigidez mediante tornillos.



**EL ELEMENTO MÁS INNOVADOR DE LA SUSPENSIÓN ES EL SISTEMA DE PLACAS DE CONVERGENCIA DE ALUMINIO I.S.S.™, CON CASQUILLOS EXCÉNTRICOS INTEGRADOS. LOS CASQUILLOS SON INTERCAMBIABLES CON TAN SOLO 2 TORNILLOS, LO QUE PERMITE AJUSTAR LA GEOMETRÍA DEL COCHE ENTERO CON SUMA FACILIDAD**

► fuerza del motor a la transmisión del coche y, por tanto, a las ruedas. Esto influye tanto en el manejo del coche, principalmente con motores potentes, y en la fiabilidad de la transmisión, que no sufre de una forma tan directa la potencia del motor.

### **LA SUSPENSIÓN, UN ELEMENTO MUY CUIDADO**

La suspensión es otro de los elementos más importantes en el comportamiento de un coche, haciéndolo rápido y noble, o

lento y nervioso. Una correcta geometría de suspensión es la base para que, ajustándola correctamente posteriormente, funcione a la perfección. Aquí los trapecios tienen una gran influencia. Estos están fabricados con un composite que es lo suficientemente flexible para absorber impactos pero ser resistentes al mismo tiempo y ofrecen diferentes posiciones de anclaje tanto para los amortiguadores como para las manguetas.

Pero si algo tiene importancia en la suspensión, esos son los amortiguadores. Al igual que en el XB4, tienen un diseño heredado del 1/8, lo que los hace más fiables.

Para modificarlos disponemos de pistones con diferente número de agujeros y grosores, incluidos en el kit, y de una amplia gama de siliconas y muelles opcionales para afinar completamente su funcionamiento. Los amortiguadores se anclan en torretas de carbono de 3 mm. que también ofrecen varias posiciones de montaje. Además, y como característica única, los amortiguadores pueden ser montados tanto delante como detrás de la torreta, al igual que esta última con respecto a la caja del diferencial, variando el nivel de tracción.

El elemento más innovador de la suspensión es el sistema de placas de convergencia de aluminio I.S.S.™, con casquillos excéntricos integrados. Los casquillos son intercambiables con tan solo 2 tornillos, lo que permite ajustar la geometría del coche entero con suma facilidad. Los casquillos vienen incluidos con el coche. ►

## XB4 2WD

XRAY • 1/10 TT ELÉCTRICO



Se puede realizar el cambio de baterías tan sólo con la extracción de dos clips.

### UN NUEVO CONCEPTO DE DIRECCIÓN

- En el apartado de la dirección es donde se ha tenido que realizar el mayor cambio para el modelo 4x2. Ahora el chasis, como se exige en esta categoría, tiene un gran ángulo de inclinación en su parte delantera, lo que hace al ackerman, que ahora es de aluminio, situarse en una posición más baja, dando lugar a una separación entre el subchasis superior de carbono y la placa de dirección.

El conjunto de mangueta y portamangueta funciona con una rapidez y suavidad sorprendentes en un coche nuevo e incorporan un salvaservos ajustable. El servo se coloca en posición horizontal y se puede montar en 3 posiciones dependiendo del reparto de

pesos buscado y el tamaño de la electrónica utilizada. Los tirantes ajustables son de ligero acero HUDY.

### Y ADEMÁS...

Para terminar de montar el kit, nos encontramos con una nueva carrocería, alerón y llantas lenticulares. La carrocería de alta carga aerodinámica y bajo perfil, denominada DMX, está diseñada para ofrecer la mayor estabilidad en conjunto con el alerón, que ofrece diferentes líneas de corte para variar la carga aerodinámica, ambos están fabricados con lexán de máxima calidad. Cabe destacar que la carrocería tiene un diseño atractivo dentro de la gran oleada de carrocerías de "cabina adelantada" que han llegado al mercado en los últimos meses.

**UNA DE LAS GRANDES VENTAJAS DE ESTE MODELO ES LA COMPATIBILIDAD DEL 95% DE LAS PIEZAS CON SU HERMANO 4X4, LO QUE TE PERMITE CORRER AMBAS CATEGORÍAS TENIENDO REPUESTOS PARA UN SOLO COCHE, INCLUSO UN COCHE TE SIRVE DE REPUESTO PARA EL OTRO**

Las llantas con hexágonos de 14 mm. tienen una apariencia ligera y resistente y parecen muy difíciles de deformar.

### UN COCHE GANADOR

Este modelo trae un soplo de aire fresco a la categoría 1/10 4x2, lo que consigue mediante innovaciones que permiten simplificar conceptos que no deberían ser complicados. Desde luego es una gran opción para los que ya conocen o poseen un XB4 4x4, pero también para gente que entre por primera vez en la categoría o no haya probado la marca por su corta presencia en la categoría.

Ahora nos queda la curiosidad de ver qué más éxitos puede cosechar este coche en los circuitos, después del listón tan alto que han puesto el resto de modelos de la marca. De momento a nosotros ya nos ha demostrado que tiene aptitudes. 🏆