

RCM



169

Model Railways FROM THE EDITORIAL REPORTAGE

THEY ARE THE BEST AND WORST OF THE HOBBY



THEY ARE THE BEST AND WORST OF THE HOBBY. THEY ARE THE BEST BECAUSE THEY GIVE US A SENSE OF ACHIEVEMENT AND A FEELING OF ACCOMPLISHMENT. THEY ARE THE WORST BECAUSE THEY CAN BE SO DAMNINGLY EXPENSIVE. THEY ARE THE BEST BECAUSE THEY GIVE US A SENSE OF ACHIEVEMENT AND A FEELING OF ACCOMPLISHMENT. THEY ARE THE WORST BECAUSE THEY CAN BE SO DAMNINGLY EXPENSIVE.

TECHNICAL

HOW TO BUILD A
MODEL RAILWAY

THEY ARE THE BEST AND WORST OF THE HOBBY



THEY ARE THE BEST AND WORST OF THE HOBBY



XRAY

T1FK '05



L'accattivante
scatola di
montaggio

di
Davide Carbone
e Isidoro Serrati

Montaggio

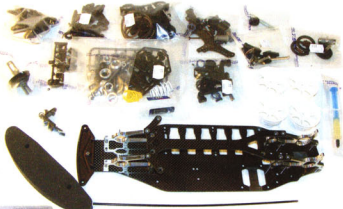
Capitolo 1

Ci stiamo accingendo a montare e testare un automodello elettrico 1/10 Touring nettamente fuori dal comune, si tratta della nuova Xray T1FK '05, recentissimo adattamento della ormai vincente "piattaforma T1",

come viene definita dagli stessi produttori. La Xray, azienda della "girovane" Repubblica Ceca, si è fatta conoscere in tutto il mondo per la qualità dei suoi prodotti, per l'accuratezza del design e l'attenzione al dettaglio di ogni sua produzione.



Lo splendido packaging.



Il contenuto della scatola di montaggio.



Il chiaro libretto d'istruzioni.



Il mozzo del differenziale a sfere posteriore. Facendo passare una brugola da 1,5mm attraverso il buco del mozzo e la vite, è possibile regolare il differenziale senza smontare una sola vite!

IL PACKAGING

La confezione è accattivante e d'effetto, sicuramente la presenza di questa scatola sullo scaffale di un negozio non può essere ignorata. L'immagine raffigura il modello a montaggio terminato, senza carrozzeria, che mette in bella mostra il largo uso fatto di carbonio ed ergal. Al primo impatto, aprendo la scatola, si è subito rassicurati dalla visione del telaio "premontato", ma scopriremo che si tratta solo di uno stratagemma del produttore per evitare di insacchettare parti di grandi dimensioni: infatti, la piastra inferiore del telaio, quella superiore ed i banchini in alluminio dovranno comunque essere separati per procedere al montaggio. Lo stesso vale anche per il differen-

ziale, che appare già assemblato, ma che dovrà essere smontato per la lubrificazione, come indicato dalle istruzioni.

MONTAGGIO

Il libretto in dotazione è stampato su carta patinata a colori, i disegni esplicativi sono molto particolareggiati e le misure sono indicate in mil-

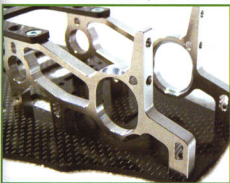
limetri, per la gioia di tanti modellisti ormai abituati alle odiose conversioni "pollici-metrico" delle produzioni d'oltreoceano.

Purtroppo dobbiamo segnalare qualche piccola imperfezione dovuta ad errori di impaginazione, ma si tratta di sviste assolutamente perdonabili.

In ogni caso, le istruzioni sono chiare e permettono un assemblaggio veloce e a prova di sbaglio, anche da parte di modellisti poco esperti. Come abbiamo detto, la prima parte dell'assemblaggio riguarda il differenziale posteriore, che deve essere smontato per la lubrificazione. Ma non preoccupatevi! Sulle istruzioni è indicato come smontarlo, rimontarlo e regolarlo.

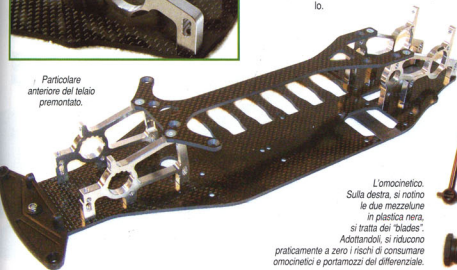


Particolare del portamozzo posteriore con relativo omocinetico.



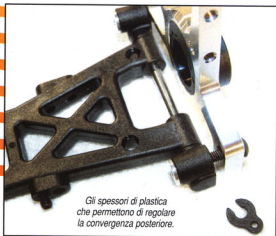
Particolare posteriore del telaio premontato.

Particolare anteriore del telaio premontato.

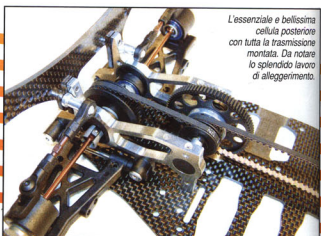


L'omocinetico. Sulla destra, si notano le due mezzelline in plastica nera, si tratta dei "blades". Adottandoli, si riducono praticamente a zero i rischi di consumare omocinetici e portamozzi del differenziale.





Gli spessori di plastica che permettono di regolare la convergenza posteriore.



L'essenziale e bellissima cellula posteriore con tutta la trasmissione montata. Da notare lo splendido lavoro di alleggerimento.

Viene data in dotazione una siringa piena di grasso silconico (un po' liquido forse), comodissima anche per aspirare via il grasso in eccesso. Questo grasso dovrà essere usato sulle sfere in carbide all'interno della puleggia principale.

La particolarità di questo differenziale sta nel tipo di regolazione, che può essere fatta senza dover smontare il braccio della sospensione per estrarre l'omocinetico; è infatti suffi-

ciente bloccare la vite del reggispin-ta, che è dotata di un foro perpendi-colare per l'inserimento di una bar-retta (che può essere una chiavetta a brugola da 1,5 millimetri), e strin-gere/allentare semplicemente giran-do la ruota dalla parte opposta.

Un'altra particolarità è data dall'as-senza di differenziale sull'avantreno. L'avantreno è infatti dotato di un innovativo scatto libero che, con poche e rapide modifiche, diventa

uno scatto libero "solidale" (un incro-cio tra un palo rigido ed uno scatto libero), o un tradizionale palo rigido. Visto e considerato il costo che hanno normalmente questi optional, il fatto che siano già inclusi nel kit lo rendono ancor più interessante.

Dopo aver preparato differenziale posteriore ed avantreno, si comincia a dare forma al semplice sistema di due cinghie che compone la scor-revole trasmissione.

Le istruzioni indicano di inserire le boccole in ABS che conterranno i cuscinetti.

Nel kit vengono fornite due boccole diverse per il posizionamento in

altezza dell'asse del differenziale posteriore; inoltre, sia sull'avantreno che sul retrotreno è possibile regola-re la tensione delle cinghie avendo a disposizione ben cinque diverse posizioni.

Le istruzioni indicano i posiziona-menti necessari per partire con un assetto "neutro".

I bracci inferiori delle sospensioni si montano tramite un supporto che è fissato ai banchini in ergal utilizzando una vite passante orizzontale e, nel caso del retrotreno, si può regola-re la convergenza lasciando que-sta vite allentata ed inserendo degli appositi spaziatori forniti in varie misure nella confezione.

Si passa poi al mon-taggio dei giunti omocinetiche, che sono simili ai "MIP" ma migliorati.

Infatti la testa sferica dell'alberino, quella dotata di un cilindret-to forato, non preve-de che la spinetta inserita in quest'ulti-

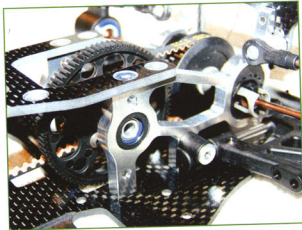


Le "cellule" della trasmissione posteriore. Si notino i tre buchi per l'ancoraggio dei bracci sospensione, che permettono di regolare l'altezza da terra, e gli eccentrici in plastica che permettono di regolare la tensione della cinghia.

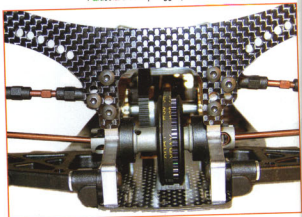
Particolare della "cellula" posteriore.



L'innovativo scatto libero/palo rigido anteriore.

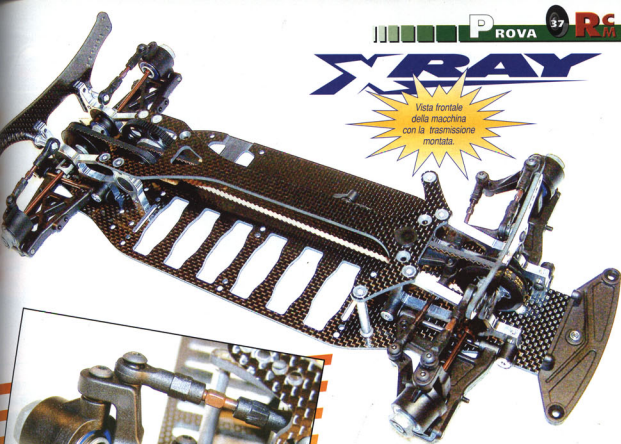


Particolare della puleggia posteriore.

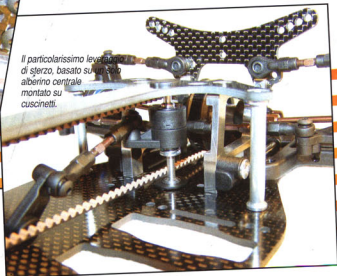


XRAY

Vista frontale
della macchina
con la trasmissione
montata.



Anche quest'ultimo
modello X-Ray
sposta il classico sistema
delle "C" anteriori al posto
dei giunti sferici.



Il particolarissimo leveraggio
di sterzo, basato su un servo
alberino centrale
montato su
cuscinetti.



La cellula anteriore
con tutta la
trasmissione
montata.

mo sia bloccata da un "grano" a brugola, come accade, appunto, coi giunti MIP.

Il mozzo della ruota rientra all'interno del portamozzo ed il cuscinetto a sfere interno impedisce alla spinetta di schizzare via.

Altro particolare interessante è la "C" di nylon (blade) che s'incastria sulla testa sferica dell'omocinetico: di solito, biocchierini ed omocinetici tendono ad usurarsi in questa parte. Xray ha ovviato a quest'inconveniente inserendo questo piccolo particolare che riduce ulteriormente i giochi e può essere sostituito periodicamente con poca spesa.

Seguendo il manuale, arriviamo ai leveraggi dello sterzo e, con stupore, ci accorgiamo che questi ultimi sono composti da un'unica colonnina centrale dotata di salva-servo, fissata su cuscinetti alle due piastre del telaio.



Particolare della sospensione anteriore.

Abituati ai complessi leveraggi "a quadrilatero" della maggior parte degli automodelli elettrici, ci lascia un po' perplessi la scelta di Xray, ma attendiamo a dare un giudizio dopo aver provato il modello in pista.

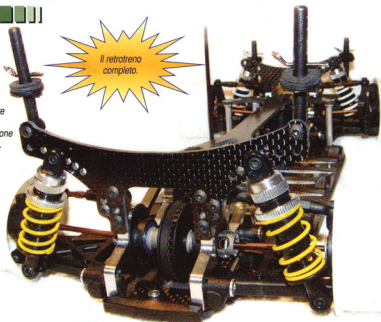
Il corpo degli ammortizzatori è realizzato in durissimo ABS e la cartuccia con guarnizione nella parte inferiore si fissa a scatto facendo girare di 1/4 in senso orario il tappino. Particolarità di questi ammortizzatori è la possibilità di installare pistoncini regolabili dall'esterno.

Lo stelo termina con una scanalatura che permette di avere una parte fissa del pistone dotata di diversi fori ed una parte mobile nella parte inferiore.

Una volta portato a fine corsa, è possibile far ruotare lo stelo muovendo la parte mobile, in maniera da aprire o chiudere i fori; in questo modo si hanno diverse opzioni e non è più necessario smontare il tutto e buttare via l'olio per sostituire il pistone.

Vengono comunque forniti anche i classici pistoncini con diverso numero di fori.

Gli ammortizzatori a ghiera filettata. Controtendenza l'utilizzo della plastica per i loro corpi.



Il retrotreno completo.

Il corpo è filettato ed il pre-carico della molla si effettua tramite una ghiera in alluminio.

Gli ammortizzatori sono fissati al modello tramite una sferetta con un foro filettato da un lato ed uno esagonale dall'altro.

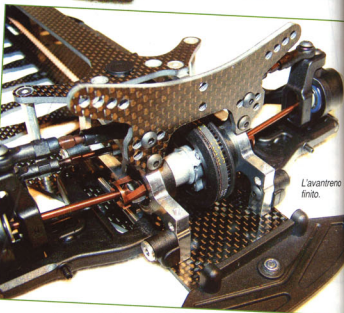
Sui bracci delle sospensioni si devono avvitare dei "prigionieri" a brugola che devono fuoriuscire di alcuni millimetri; su questi, vanno a loro volta avvitate le sferette (già inserite nell'ammortizzatore) utilizzando una chiave a brugola da 5mm...ed il gioco è fatto.

La parte superiore dell'ammortizzatore è fissata allo stesso modo ad una vite sporgente dalla piastra di sostegno in carbonio.

Le ultime viti del kit le usiamo per fissaggio del supporto motore e dell'elettronica.

CONCLUSIONI... ...PER ORA

In definitiva, ci troviamo di fronte ad un modello decisamente ben curato, che segue ed in certi punti migliora le attuali e vincenti tendenze di distribuzione dei pesi e tipologia di trasmissione della categoria.



L'avantreno finito.

Sono certo che chi l'acquisterà potrà togliersi moltissime soddisfazioni, comunque sia, che ci si voglia dare alle competizioni più esasperate, o

che si preferisca dedicarsi al puro e semplice divertimento, che vi garantiamo sarà tanto.

**Tutto ciò che cerchi per il
modellismo lo trovi da:**

Freetime

da martedì a sabato
10:00/13:00
14:30/19:30

20016 PERÒ (MI)
VIA FIGINO 2/B
ANG. S.S. SEMPIONE
TEL. 02 3390265

e-mail: info@freetime-model.it

<http://www.freetime-model.it>