

RCKOREA⁴⁷

Magazine

Radio Control-KOREA www.rckorea.com

2006 05



■속 피스톤에 구멍 뚫기
■조종기 셋업하기
알싸습 구경하기(2)
용산알싸

2006 1/8 오프로드 한국선수권대회

교쇼컵 온로드 챔피언십 2차전

2006 XRAY CHALLENGE OFF-ROAD

TRF 초청 OPEN 전동 투어링 대회

www.RCKOREA.com



KIT REVIEW

XB8-TQ 실전예의 적응

G4 S-CLASS

Futaba
T12Z

PHOENIX MODEL
TUCANO

Quick Japan

EP-8V2

■군포 신홍초등학교 모형항공기부

■엔진 비행기 실전에 들어가지

■리튬폴리머 배터리의 안전한 충방전을 위한 기본지식

제4회 KOREA F3A MEET



TQ의 주행은 처음부터 부드럽고 안정적이었다. 이전의 모델에서 몇몇 사람들이 우려했던 코너링 탈출에서 텃 그림의 불안정은 도저히 찾을래야 찾아볼 수가 없었고, 느릴래야 느거볼 수가 없었다. 더욱 커진 앞의 운동성과 좀 더 넓어진 차랑의 폭도 한 몫을 단단히 하지 않았나 싶다. 전반적인 완성도는 합격점을 넘어서서 주행하면서 드라이버의 얼굴에 맺은 미소가 절로 지어질 정도이다.

1/8 Luxury Nitro buggy XB8 TQ

XRAY®

차량 강성

주행 중 내구성 테스트를 한다는 심산으로 좀 더 거친 드라이빙을 수 차례에 걸쳐서 해보았다. 많은 유저들의 평이 이전의 XB8의 경우에도 내구성과 각종 수지파트의 강성은 상상을 초월할 정도로 강하다는 말을 익히 들어왔던 터라 거친 주행을 하면서도 그다지 불안감은 없었다. 다만 몇몇 사람들이 얘기해 오던 속 파트의 문제 때문에 혹사나 속이 이상히 생기진 않을까 하는 우려를 했지만 우려는 단지 우려로 그치고 말았다. 아마도 XB8의 속을 조립 시에 생기는 문제로 인한 것이 아닌가 하는 생각이 든다. 일반 타사의 속 피스톤에 비해 XB8의 속 피스톤은 좀 더 경도가 높은 수지파트로 이루어진 것만은 사실이다. 여기서 속 조립 시 주의할 점을 얘기하자면 속 피스톤의 조립 시 위에 고정시켜주는 나일론 너트를 속 피스톤이 유격이 없되 부드럽게 돌아갈 정도로 조여 주어야 한다는 것이다. 이것은 XB8-TQ뿐만 아니라 모든 버기의 속의 조립에 해당하는 것이므로 항상 주의하도록 한다.



TQ TIP

빈트에서의 주행에 이르기까지 여러 차례의 주행을 하면서 느낀 XB8은 기대치를 충분히 만족시켜 주었다. 그러나 매뉴얼에 나오지 않는 몇몇 주의할 점들을 한 번 짚어보도록 하자. 오프로드의 리얼리티를 살리기 위해서 수중에서의 주행 후 특별한 정비 없이 사진을 올려보았다.

3D 조항 플레이트 사용



3D 조항 플레이트를 사용하게 되면 어퍼 암의 가공이 필요하다. 그리고 3D 플레이트로 인한 조항로드의 포지션 특성 상 업의 움직임에 따라 프린트부의 토압의 변화율이 커진다.

프린트 암이 새시에 닿는 부분 가공



국내 서킷 노면의 특성상 많은 범프가 있다. 이런 범프에 대응하기 위해서 필요에 따라 프린트 암이 새시에 닿는 부분을 가공하여서 좀 더 많은 다운스톱 값을 이끌어 내도록 한다.

C허브와 스티어링 블록이 맞닿는 부분 가공



드라이빙 포지션에서의 조향 작동 시 좀 더 많은 타각 양을 주기 위해서는 C허브와 스티어링 블록이 맞닿는 부분을 가공하도록 한다.

드라이빙 시의 프런트 토 값



디퍼렌셜의 오일 세팅



디퍼렌셜의 오일 세팅은 프런트 5000, 센터 7000, 리어 1000을 기준으로 자신의 주행 특성에 맞게 조금씩 조절하는 것이 국내 트랙에 적합하다. 그리고 프런트와 센터의 작은 베벨(가) 뒤쪽의 O링은 모두 넣지 않고 조립을 하므로 더욱 부드럽고 편안한 주행과 세팅이 만들어진다.

라디오 박스의 방수 처리



라디오박스의 경우 비 오는 수중 레이스에 방수를 위해서 실리콘으로 완벽하게 실처리를 하였다. 서퍼트의 클라닝 겸을 사용해서 방수 처리를 해도 무방하다.

댐퍼 사용과 서킷에 맞는 스프링 사용



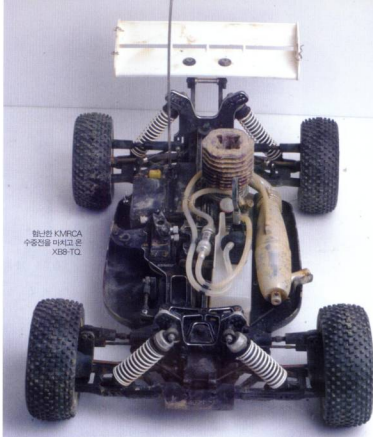
프런트 속 포지션의 경우 최대한 높이고 소프트한 원색 스프링을 사용해서 부드러운 달피로 만들었다.



스피어 기어의 경우 A-TECH-HKIT에서는 45T 또는 46T의 사용을 권장한다.

1/8 BUGGY의 명작...

세상에 완벽한 사람은 없다! 그러므로 사람이 만든 모든 재화의 경우도 완벽이라는 수식어를 감히 붙일 수 없을 것이다. 우리는 어떤 제품의 모든 부분에 대해 완벽에 가까운 만족감을 느낄 때 명품 또는 명작이라는 수식어를 붙인다! 만드는 재미, 보는 재미, 주행하는 재미 등 모든 부분에서 어느 것 하나 빠지지 않는 XB8-TQ. 필자는 XB8-TQ에게도 조심스럽게 1/8 BUGGY의 명작이라는 칭호를 조심스럽게 붙이고 싶다. **RC**



한난한 KMPCA
수준전을 마치고 온
XB8-TQ

프런트 로어암과 스티어링 블록이 맞닿는 부분 가공



엘리베이트 상태(차체가 위로 뜬 상태)에서는 프런트 로어 암과 스티어링 블록이 맞닿는 부분을 가공하면 좀 더 많은 타각 양의 설정이 가능해진다.

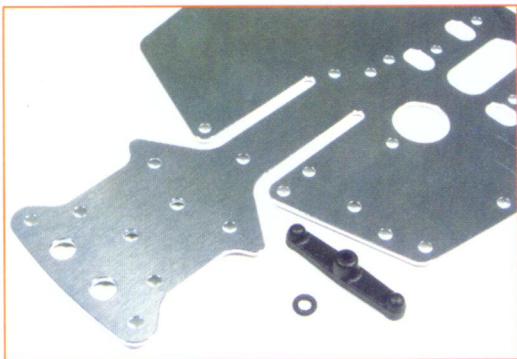
엘리베이트 시의 프런트 토 값



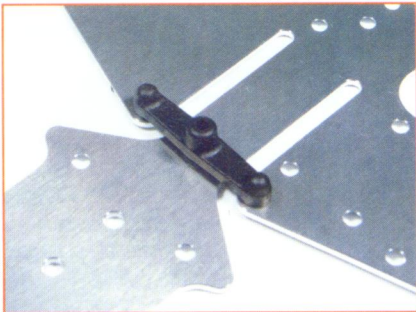
조향 서보 세이버



조향 서보 세이버의 경우 매뉴얼에 나와 있는 1mm 절금 보다 더 많이 절가 서보세이버의 텐션을 강하게 해야 주행 중에 풀리는 일이 없다.



Un ponticello in materiale plastico verrà montato a cavallo della lamina centrale. Un OR si incaricherà del maggiore o minore irrigidimento dell'avantreno...



...attraverso la vite metrica che, una volta assemblato, concederà di variare l'oscillazione.



Il serbatoio è un vero gioiello, proprio per le dimensioni contenute e per l'accuratezza con cui viene realizzato. Sul tappo è addirittura presente la presa a pressione.

singola lunga biella a trasmettere il movimento dello sterzo.

Nessun problema in questa fase, per la quale è fin troppo superfluo raccomandare la corretta individuazione delle parti destre e sinistre. Una vite terrà in posizione il mozzo ruota innestato sugli omocinetici.

Questa parte consente l'innesto ad incastro dei cerchi che, grazie a particolari sedi scavate sui mozzi, potranno essere diversamente posizionati, in modo da variare la carreggiata del modello.

Una volta completate le due cellule, si procederà all'assemblaggio sul telaio. Gli ammortizzatori della NT18 sono molto semplici, essendo privi della parte idraulica e ancorabili superiormente attraverso giunti sferici ad incastro e inferiormente tramite un semplice appoggio a una delle due sedi emisferiche previste. In tal modo, avremo la possibilità di intervenire anche su questo parametro, potendo scegliere l'inclinazione per ottimizzarne l'assetto.

IL TELAIO

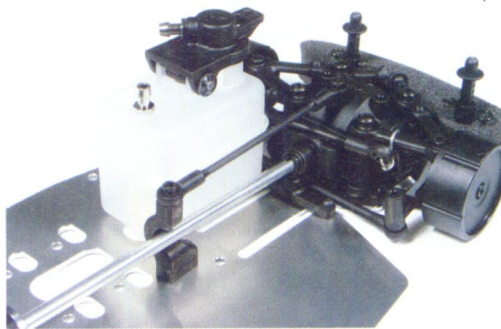
Quello della NT18 costituisce il primo, importante elemento di differenziazione dal modello elettrico.

Si tratta di una lamina in tinta naturale di ergal molto ben lavorata, la cui leggera spazzolatura conferisce dei riflessi ambrati.

Ogni bordo delle varie forature è stato poi ripassato con una fresa a 45°, così da eliminare qualsiasi sbavatura.

Le sedi delle viti sono state svasate per consentire, ad assemblaggio compiuto, di avere un fondo ben liscio e privo di qualsiasi inciampo. Aldilà delle classiche finestrate, presenti in tutti i modelli a scoppio, come ad esempio la feritoia per l'avviamento, ciò che si nota subito sono i due profondi tagli che fanno sì che la cellula dell'avantreno sia collegata al corpo centrale del telaio da una linguella, larga poco più di 12 millimetri. Ciò ci fa ben capire che si è voluto concedere all'avantreno una possibilità in più di oscillazione oltre a quella consentita dell'escursione delle sospensioni.

Un ponticello in plastica viene solidamente ancorato lateralmente alla linguella, permettendo di intervenire su tale oscillazione per mezzo di una terza vite, posta centralmente, che stringerà più o meno un OR, a seconda delle esigenze del pilota.



Tre viti ancorano il serbatoio al telaio e altrettanti OR ne consentono un'oscillazione sufficiente ad evitare il formarsi di bolle. Parallelamente è presente una barra di irrigidimento.

LA DISTRIBUZIONE

Un alberino in ergal distribuirà il movimento alle due cellule acquistandolo dalla corona posta, come dicevamo, a ridosso della cassa differenziale posteriore.

Parallelamente a questa, si posiziona il disco del freno, che è previsto flottante su una sede in plastica.

Le ganasce del freno sono guarnite da ferodi, che ci auguriamo non surriscaldino eccessivamente il disco in ergal. Se ciò accadesse, infatti, si correrebbe il rischio della fusione del supporto in plastica, con conseguenze immaginabili.

In tal caso, l'esperienza insegna, si potrebbe replicare il disco partendo da una piastrina in vetroresina

(come, ad esempio, quelle per le schede dei componenti elettronici) che, essendo termoisolante, impedirebbe la trasmissione del calore.

Vedremo se ciò sarà necessario al momento della prova o se i nostri timori sono infondati.

IL MOTORE

La NT18 viene fornita con motore e scarico, che sono "opere d'arte".

Qualsiasi appassionato non può che rimanere incantato da queste componenti, al punto tale da avere dei dubbi se utilizzarli o metterli sulla scrivania per goderseli di tanto in tanto. Il motore, marchiato NT18, tanto per sottolineare la specifica destinazione di questo modello, è di produzione giapponese.

Tutto è proporzionato alla cilindrata di 0,8cc, eccezion fatta per il carburatore che, essendo provvisto di

Il volano frizione è grande quanto una moneta da venti centesimi. Il bordo zigrinato faciliterà le operazioni di avviamento.



Gli ammortizzatori sono ovviamente privi della parte idraulica e si differenziano solo per l'anellino di precarico presente su quelli anteriori. La diversa rigidità è subito evidente.



Il motore della NT18 è una vera chicca. Nonostante le ridottissime dimensioni, tutto è rifinito fin nei minimi dettagli.