

RCM



Radio Control Model
www.rcmodel.it

178

Mensile di Tecnica e Attualità AutoModellistica



Settimane n. A.P. - D.L. 352/2003
Codice n. L. 37/02/2004 n. 46 Art. 1 comma 1. 023 (10/05)

Lazer ZX5



PROVE

- CEN Magnum NX
- HPI Hellfire
- XRay NT18
- HPI Sprint 2
- Kyosho Evolva
- Kyosho Lazer ZX5
- Crono RS03
- Thunder Tiger EB4 S3
- XRay XB8 TQ Upgrade

REPORTAGE

- Warm Up 1/10 RCE Collegno
- 1ª CI 1/8 Off Road Monsummano
- 2ª CI 1/10 Touring Fiorano
- 2ª CI 1/8 Rally Game Codana
- Mille Miglia Slot Track

TECNICA

Novarossi Plus 21-5(T)

Hobby Model Expo
PROFESSIONAL

XRay NT18



HPI Hellfire



CEN Magnum NX



XRay XB8 TQ Upgrade



XRAY XB8

type R

UPGRADE

SPRINT
MODEL RACING EQUIPMENT



Euro's 2005 TQ e tante parti speciali per la Rolls dell'Off

di Egidio Vergadaro

Vogliamo parlarvi stavolta di un ingegnere che non finisce mai di stupirci e che continua a sfornare novità per la sua creatura: l'ingegner Hudy, infatti, non è mai soddisfatto abbastanza e, forte della collaborazione con il pilota francese Aigoïn, tira fuori una serie di optional e di parti speciali per la XB8 X-RAY. Estetica e non solo! Infatti le parti avute in Redazione vanno a rimpiazzare i pezzi di serie, sia in termini di estetica che prestazionali; il kit Euro s 2005 TQ migliora, e non di poco, le già straordinarie performance di questa macchina, rendendola più facile nella guida e più stabile nelle buche, e non solo nelle mani di Aigoïn, dato che le possibilità di regolazione offerte sono davvero tante!

Ma andiamo a vedere di cosa si tratta, iniziando dai pezzi optional a scopo estetico per finire a ciò che davvero stravolge le geometrie della XB8.

Iniziamo con i dadi ruota chiusi, codice 35 5265, certamente in materiale più duro e di sicuro effetto scenico, ma non di efficacia sulle performance.

Continuiamo con la bellissima piastrina radio in ergal anodizzata nera, in stile X-Ray, con codice 35 6115 che è sì da 3mm ed irrobustisce la parte in causa, ma che non influisce sulle prestazioni.

Al codice 35 8712 corrisponde il castelletto motore monolitico scomponibile, disponibile per tutti i motori in commercio; quello in esame è per

i motori dei gruppi Nova e Sirio.

Le nuove placchette dei freni (35 4121) potrebbero dare qualche vantaggio in frenata, dato che sono in materiale duro, con taglio laser, e dato che le precedenti placchette avevano palesato qualche segno di debolezza se stressate nell'utilizzo.

Codice 35 4055 per la piastrina centrale del supporto differenziale da 3mm, robusta e bella.

La stessa cosa si può dire della piastrina salvaserbo (35 1345).

Cosa diversa invece riguarda il codice 35 2571, che è il kit del nuovo boomerang con attacchi arcuati, atti ad eliminare quel fastidioso effetto bump-steer che si creava in fase di affondamento della sospensione anteriore; in questo kit sono compresi i braccetti superiori, fresati nella parte inferiore onde evitare contatti con il boomerang in fase di sterzata e a sospensioni abbassate. Proseguiamo con il codice 35 2651, che riguarda gli uniball dei tiranti



Viste della parte centrale ed un particolare dello sterzo



I pezzi TQ per il posteriore.

dello sterzo, che recano un bordo antiscingolo molto sicuro.

La corona da 44 denti non serve solo ad allungare i rapporti, ma avvicina anche il motore verso il centro del modello, a tutto vantaggio del baricentro; il suo codice è 35 5052.

Passiamo al codice 35 5252, che corrisponde ai trascinatori delle ruote con offset maggiorato di 2mm e trattamento indurente; a dire il vero, con le nuove geometrie io ho rilevato una carreggiata di 31cm sull'asse posteriore e di 30,4 su quello anteriore, ma vedremo in seguito che questo dato viene fortemente condizionato dagli eccentrici usati per la convergenza posteriore e per la divergenza anteriore.

Codice 35 2175 per gli eccentrici di regolazione del caster nelle "C" anteriori: questi variano di 2 gradi, mentre sono disponibili anche con gradi diversi.

Andiamo adesso sui "pezzi pesanti"! Codice 35 2265 e 35 2255 per i fuselli anteriori sinistro e destro interamente in ergal; una chicca che non potrà mancare!

Altro pezzo pesante: 35 3365 e 35 3355 per i mozzi sinistro e destro posteriori, interamente in ergal, ma questa volta dobbiamo soffermarci per evidenziare le possibili regolazioni attuabili; questi mozzi, infatti, recano nella sede inferiore dei quadratini in nylon intercambiabili, che vanno a variare l'asse passante del mozzo ruota. Ne consegue che l'altezza dei braccetti inferiori posteriori



Piastra ammortizzatori anteriore.



La piastrina centrale.

Nuovi uniball antiscingolo per la direzione.



Trascinatori ruote con offset maggiorato.

può essere manipolata a piacere, e anche la convergenza posteriore e l'anti-squat viene ad essere variata montando determinati quadratini numerati e con foro fuori asse. Qualche possibilità in più di interagire con le altre regolazioni presenti sul modello.

Per comodità e per non impazzire con le regolazioni, noi abbiamo preferito usare lo "zero" sui mozzi ruote, preferendo concentrarci su altri settaggi.

Il codice 35 3530 riguarda i 2 distan-



Piastra salvasevro.

Gli eccentrici per la regolazione del caster nelle "C".



Le nuove piastrine dei freni.



I fuselli anteriori in ergal 7075.



I pezzi TQ per l'anteriore.



Il boomerang di sterzo.



I mozzi posteriori in ergal completamente regolabili.

I distanziali per il traliccio dell'alettone.



La piastra radio.



A destra il supporto motore monolitico.

Viste dell'anteriore e del posteriore.



La mia XB8 R prima dell'upgrade.

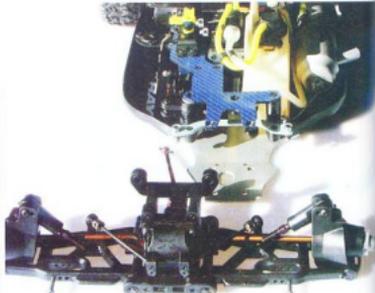
l'anteriore con codice 35 2301, che contiene due piastrine e numerosi inserti eccentrici, cerchiamo di fare l'assetto giusto alla nostra XB8. Sulla piastrina anteriore mettiamo gli eccentrici con il numero 1 in basso, mentre dal lato retrocellula metti-



Gli splendidi mozzi posteriori in ergal.



Le piastri anteriori viste dal retrocellula.



Sotto a sinistra: piastrina convergenza posteriore con eccentrici a "zero".



Gli uniball antiscampo.



mo gli eccentrici numero 1 in alto; in questo modo avremo il perno passante fra i braccetti anteriori che andrà verso il basso, ottenendo un Kick-up di 4 gradi, che andrà a sommarsì ai 13 gradi di caster che daremo montando gli eccentrici con 2 puntini in basso nelle "C" anteriori. Mi rendo conto che non è cosa semplice interpretare tutto nel giusto modo, ma leggendo le istruzioni allegate ci si dovrebbe arrivare ed io, conoscendo il modello, ho usato regolazioni tali da avere tutta l'impronta della gomma anteriore a terra in fase di sterzata, quindi con un anteriore reattivo allo sterzo e un po' diverso da quello di Aigoìn che, notoriamente, sterza per l'effetto del differenziale posteriore, utilizzando nel medesimo degli oli molto viscosi. A questo proposito, si può notare nelle foto a corredo che sono stati utilizzati gli attacchi avanzati sul boomerang di sterzo, proprio per accentuare l'aggressività e l'incisività della sterzata. L'avantreno viene completato con la

piastra ammortizzatori anodizzata e con i triangoli superiori posizionali con gli eccentrici numero 1 in alto, proprio per avere il minor recupero dinamico del camber in affondamento.

Una nota: le nuove piastri inferiori sono più larghe longitudinalmente, e questo fa sì che, con l'apposizione di spessorini in plastica, si possa variare la lunghezza del modello, ossia i braccetti anteriori possono traslare verso il davanti o il dietro di più o meno 2mm.

La piastrina superiore retrocellula, invece, risulta più bassa rispetto a quella di serie, quindi di anche con la massima regolazione consentita, cioè con l'eccentrico numero 1 superiore, recupera di più sul camber dinamico. Finiamo il settaggio dell'anteriore dando un angolo di

camber statico di meno 1 grado e una convergenza di meno 2 gradi. Parte finale, cioè quella che riguarda l'Euro's 2005 TQ posteriore.

Qui troviamo una piastrina convergenza più larga, una piastrina anti-squat più larga e una bella piastra ammortizzatori con fori posizionali diversamente, cioè più in alto e più all'interno; inoltre anche i fori per gli attacchi del tirante unico superiore-posteriore sono molti di più e posizionali diversamente.

Qui le 2 piastre inferiori sono larghe, per permettere una ulteriore regola-

zione di passo mediante gli spessorini in nylon, mentre posizioniamo gli eccentrici "zero" per la convergenza e gli eccentrici "zero" per l'antiaffondamento.

Montare l'eccentrico 1 per l'anti-squat mi sembrava esagerato, visto che, secondo le indicazioni, avrei dovuto avere 5 gradi di anti-squat.



Sopra il boomerang del salvaservo; sotto la piastrina salvaservo.



Uno scatto per evidenziare i fori di attacco utilizzati.



I distanziali per arretrare l'allettone.



Gli attacchi per il recupero dinamico del camber posteriore.



La nuova piastra degli ammortizzatori posteriori.



mentre così ci siamo fermati a 4 gradi, con una convergenza totale prossima ai 2 gradi.

Un breve excursus, infine, è dovuto per le variazioni eseguite durante il montaggio del kit TQ: avevo recentemente trovato un set-up ottimale sulla mia macchina (non si finisce mai di imparare...), quindi

non volevo rivoluzionare la taratura degli ammortizzatori e dei differenziali.

Ho seguito allora la direzione della massima sterzata dinamica geometrica e non di trazione, usando abitualmente dell'olio a viscosità 2.000 nel differenziale posteriore, ma senza o-ring, quindi un 7.000 con 2 o-ring nel differenziale centrale e un 7.000 con 4 o-ring nel differenziale anteriore. Avevo in questo modo un modello molto equilibrato nella guida e con tanta, ma tanta trazione, con un comportamento quasi neutro, o tendente al leggero sovra-sterzo in uscita di curva, ma molto performante in inserimento in fase di rilascio. Il tutto viene ben coadiuvato con un posizionamento degli ammortizzatori tendente al "tutto sdraiato", mentre variavo solo il punto di attacco sui braccetti inferiori per ammorbidire o indurire, a seconda delle necessità. Gli ammortizzatori recano pistoni a due fori da 1,4 normali anteriormente, mentre posteriormente i fori sono sempre due ma da 1,5 e sempre normali e non conici, il tutto finalizzato all'utilizzo dello stesso tipo di olio sia per l'anteriore che per il posteriore, che in questo caso risulta essere un 350. Considerate anche che l'olio 350 prodotto dalla Hudy, se comparato sulle tabelle delle viscosità, risulta essere molto più viscoso, quindi più duro, rispetto ad altre marche, mentre su questo modello sembra lavorare alla perfezione con le molle bianche della X-Ray. Durante il montaggio delle parti, è stato mantenuto il passo lungo del modello, ma ciò non toglie che, con lo spostamento di un semplice inserto in nylon, la macchina possa diventare a passo corto o cortissimo, quindi molto più reattiva.

Il mio modello è finalmente pronto; smontare e rimontare il tutto è un lavoro paragonabile al montaggio di



Particolari del posteriore.



Particolari del nuovo avantreno.

2 modelli, ma ne è valsa davvero la pena: ora la macchina è bellissima e, credo, anche più performante.

Mi basta un giretto di prova per accertarmi di tutto ciò che avevo pensato nella pianificazione del settaggio da utilizzare, la sensazione di guida è quella che immaginavo, con una macchina che sterza di più sia in rilascio che in accelerazione, con un posteriore molto più incollato a terra sia per l'effetto dell'alettone arretrato, che per l'effetto dell'aumentata escursione del posteriore. Anche l'offset maggiorato funziona bene e rende la macchina molto più stabile dappertutto. Direi che può bastare, anche perché se ci mettessimo a provare le innumerevoli possibilità di regolazione della XB difficilmente ne usciremmo, ma basta pensare che possiamo adattare il modello a qualsiasi pista, con qualsiasi tipo di fondo e con qualsiasi caratteristica, e tutto in non più di 30 secondi! Interventi rapidissimi ad effetto assicurato: questa è la XB8 Euro's 2005 TQ! Alla prossima.



Il castelletto motore, La piastra radio e la piastra centrale.



Gam Modell 2

Via Pianodardine 3 - 83042 Atripalda (Av)
Tel. e Fax 0825.622.508

• Vasto assortimento di ricambi e accessori
• Spedizioni rapide in tutta Italia

www.gammodell.it