

RCM

Mensile di Tecnica e Attualità AutoModellistica



Radio Control Model
www.rcm-model.it
178
Spazio in A.P. - D.L. 352/2003
Carta in L. 37/02/2004 N° 46 Art. 1 comma 1. CCB (Rovato)

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



NT18

XRAY



SPRINT
RC
MODEL RACING EQUIPMENT

...eri piccola...così

di Paolo Foggiano

FRED BUSCAGLIONE

Forse i più giovani non hanno mai sentito parlare di questo straordinario personaggio che incarnava, negli anni cinquanta, la voglia di America degli italiani.

Perennemente vestito da gangster di Chicago, la straordinaria somiglianza a Clark Gable, la sigaretta sempre accesa e fissa all'angolo della bocca per accentuare l'aria da "uomo che non deve chiedere mai",

Fred Buscaglione balzò agli onori della storia dello spettacolo con alcune canzoni oggi ancora celebri. Una di queste, "Eri piccola così", calza a pennello con l'ultima nata di casa XRay, la NT18.

È un prodotto nuovo, innovativo, che esce dai canoni fino ad oggi considerati, per offrire agli appassionati un modello straordinario per dimensioni e prestazioni.

"I HAVE A DREAM"

Hudy, mutuando da Martin Luther King, scrive così sulla confezione della NT18: "Volevo creare qualcosa

di rivoluzionario, all'avanguardia, qualcosa a cavallo tra un'idea e un sogno. Oggi il mio sogno è realtà". La realtà è un modello dalle dimensioni ridotte e dai contenuti tecnologici sbalorditivi. Quattro sospensioni indipendenti, quattro ruote motrici, notevoli possibilità di regolazioni e tutto mosso da un motore a scoppio da meno di un centimetro cubo!

IL MONDO DELLA NT 18

La NT18 si presenta in un kit di montaggio, contenuto in una scatola le cui dimensioni sono più consone ad un avvitatore.

Invece no, dentro quella scatola c'è tutto: macchina, motore, scarico, carrozzeria.

Ma non solo, la NT18 è disponibile anche completa di servi e pacco pile dedicato, il che semplifica non poco la vita agli appassionati.

Dobbiamo tener ben presente che la ridotta disponibilità di spazio comporta scelte molto orientate per ciò che riguarda l'elettronica.

La confezione tradisce la forte vicinanza tra XRay e Serpent.

Non solo la veste cromatica e le grafiche ricalcano lo stile già visto nella 960, ma anche il box che contiene le varie parti è sovrapponibile per struttura e colori. Il cappuccio che protegge il box riporta su tutti i lati le varie caratteristiche e le peculiarità di questo modello, mettendo in risalto il fatto che, nonostante l'esiguo spazio, non si è scesi a compro-

Un cappuccio ampiamente illustrato custodisce la scatola del kit. Oltre alle istruzioni, troviamo una ricca documentazione sia a carattere divulgativo che manualistico.



Le istruzioni sono molto chiare ed evidenziano sia la busta in cui attingere le parti, sia l'orientamento del modello nella specifica fase di assemblaggio in esame.

messi penalizzanti per l'uso, anzi. Aperto il box a scrigno in cartone grigio, troviamo subito un ampio carteggio composto dal libretto istruzioni per il montaggio, un altro specificatamente dedicato al motore, due cataloghi dei prodotti Hudy e XRay, gli adesivi per la carrozzeria e un foglio di indicazioni per la miglior verniciatura di quest'ultima.

Ma ciò che più ci ha colpito è stato il certificato di autenticità che accompagna la NT18 e che potrà essere utilizzato per registrarsi nel forum della XRay.

Una parola per tutto: eccellente. È sufficiente dare un'occhiata distratta a tutta questa documentazione per capire che il mondo della NT18 ha assorbito le caratteristiche di eccellenza tipiche dei prodotti Hudy.

LE ISTRUZIONI

Iniziamo con una serie di indicazioni, note e suggerimenti per il modellista che si accinge ad assemblare questo modello. Purtroppo sono solo in inglese, ma non sarà difficile interpretare neanche per i meno avvezzi. Importante e molto intuibile è la legenda che indica i simboli utilizzati nel corso delle spiegazioni; osservate bene questa parte ed eventualmente fotocopiatela, tenendola a portata di mano, senza essere costretti, in sede di montaggio, a frenetici avanti e indietro di pagine. Vengono ben indicati gli attrezzi presenti nel kit (ricordiamo che troverete in omaggio un ottimo cacciavite a stella Hudy) e quelli di cui dovrete fornirvi prima di iniziare il lavoro. Le varie fasi di assemblaggio sono molto chiare e intuibili.

I disegni, realizzati in prospettiva tecnica al CAD, rendono ogni pas-



I differenziali sono identici e costituiti da satelliti e orbitali in materiale plastico a dentatura radiale. Splendidi i microcuscinetti a sfere; indispensabili per la miglior scorrevolezza le rodelline di spessoramento sull'asse.



La coppia conica è completata dal pignone che ruota su ben due cuscinetti di alta precisione.

Per far entrare perfettamente l'OR nella sua sede è bene, una volta inserito, farlo girare un po'.

saggio ben comprensibile. In calce ad ogni pagina, sono elencate le parti necessarie e la busta che le contiene.

FINALMENTE COMINCIAMO

Superata la fase "strip tease" della NT18, ci buttiamo al lavoro.

L'assemblaggio dei differenziali anteriore e posteriore non crea nessun problema particolare, anzi, chi avesse già avuto la M18, ossia il modello elettrico, troverà che questi componenti sono gli stessi.

Ogni cellula differenziale alloggia ben quattro dei sedici cuscinetti di precisione di cui è fornito il modello. Nonostante non sia previsto, consigliamo di ripassare leggermente i satelliti e gli orbitali del differenziale anteriore con grasso silconico da 500.000 o addirittura 1.000.000; ciò consentirà di avere un minimo di appiccicosità, tesa a frenare lo scor-

I semiassi completati hanno tutti la stessa misura e scorrono senza inciampi.



I braccetti oscillano su giunti sferici. L'assemblaggio non crea problemi al movimento è subito libero.

Fate molta attenzione al verso di montaggio delle sfere.

Lo spessore fisso, visibile a lato, può essere sostituito con un grano, fornito nel kit, per regolare l'altezza del modello.



Un po' di grasso silconico molto duro sull'avantreno gli conferirà una maggior trazione.



L'unica differenza tra i due differenziali sta nella presenza della corona in quello posteriore.

rimonto del differenziale anteriore, dando al modello una maggior trazione all'anteriore.

Il differenziale posteriore può stare anche a secco o, al massimo, lo potete leggermente lubrificare con del grasso grafitato che, oltre a questo, faciliterà la fase di rodaggio della parte in questione.

Ripetiamo che le istruzioni sono realizzate molto bene e le indicazioni riportate non sono inserite a caso, quindi fate molta attenzione ed otterrete un ottimo risultato.

Un errore comune è quello di inserire i differenziali orientandoli in modo errato; questo comporterà che le ruote girino in senso opposto una all'altra. Vi suggeriamo di concentrarvi bene su questo passaggio.

Il differenziale posteriore si distingue da quello anteriore per la sola presenza della corona.

I due gusci della cassa differenziale si accoppiano perfettamente.



Una specie di "racchetta da tennis" e una chiave a brugola, entrambe fornite a corredo, faciliteranno moltissimo l'assemblaggio dei giunti omocinetici dei semiassi.

SOSPENSIONI E AMMORTIZZATORI

Come per i differenziali, le sospensioni della NT18 ricalcano quelle della M18. Si tratta di articolazioni che oscillano su snodi sferici.

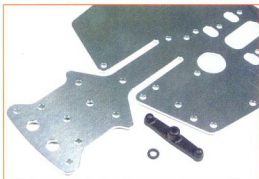
Questa fase merita una particolare cura, poiché alcuni di questi sono semplici, mentre altri hanno una piccola protuberanza cilindrica per appoggiarsi solidamente alla cassa del differenziale.

Un piccolo attrezzo, a forma di "racchetta da tennis", permette un preciso assemblaggio dei giunti omocinetici sia anteriori che posteriori.

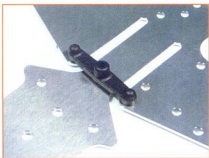
I fuselli anteriori e posteriori sono uguali e, se al retrotreno vengono ancorati alla cellula per mezzo di due tirantini, all'avantreno sarà una

Il retrotreno è completo e con quattro viti verrà solidamente bloccato al telaio. Anteriormente vediamo i due tirantini che fissano la forte convergenza.





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 variane 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 omocinetic.

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 TELAI0

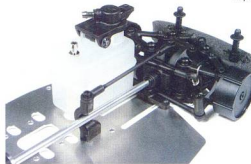
Quello della NT18 costituisce il primo, importante elemento di differenziazione dal modello elettrico.

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 finestrature, 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 dall'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.



LA DISTRIBUZIONE

Un albero in ergal distribuirà il movimento alle due cellule acquistando 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 garnite 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, eccezione 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'anello di precario 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.



Il carter motore è marchiato anch'esso NT18. Sia la presenza di ben tre luci di travaso sul cilindro in ottone cromato, sia la biella in bronzo rendono la realizzazione veramente allo stato dell'arte.

tutte le regolazioni tipiche dei fratelli maggiori, impegna ingombri leggermente più grandi.

La testa, composta di ben otto alette di raffreddamento, è anodizzata di un bel blu Francia e, come il tappo del carter, è fissata attraverso quattro viti. L'albero, di tipo SG, consente il montaggio del minuscolo volano in ergal che ospita i due ceppi dello stesso materiale.

La campana in acciaio brunito ruota su due cuscinetti schermati.

La luce di scarico laterale prevede l'assemblaggio della marmitta attraverso le due classiche lunghe viti passanti. Questa, più bassa di un pacchetto di sigarette, integra il raccordo in un corpo unico ed efficacemente sigillato al corpo motore da una guarnizione



Una batteria stile rendo bene l'incredibile dimensionamento del gruppo frizione-campana, la prima dotata di ceppi in ergal dedicati, la seconda guarnita da due microcuscinetti di precisione.



Il carburatore è l'unica parte vicina alle dimensioni più usuali, ma le regolazioni presenti e la valvola a pistoncino rendono questo compromesso assolutamente perdonabile.



Abbiamo inserito le quattro gomme in spugna, fornite nel kit, nei relativi mozz, e la NT18 inizia ad assumere la naturale fisionomia.

in alluminio dolce.

Non ci crederete, ma c'è anche la presa a pressione!

Completato il motore con quanto descritto e col filtro fornito anch'esso di scatola, potrà essere fissato al



Il freno a disco in ergal viene stretto tra due ganasce guarnite di ferro per mezzo della classica camme.

telaio attraverso i due morsetti e le due piastrelle di appoggio.

Completiamo questa fase di montaggio con il serbatoio, che viene fissato al telaio per mezzo di tre viti guarnite da altrettanti OR, per consentire un minimo di basculare e prevenire il formarsi di bolle.

La struttura è classica: due gusci in materiale semitrasparente ed un filtro di ottone posizionato in un pozzetto, dove la miscela viene imprigionata da due paratie.

rozzeria. Queste sono facilmente regolabili grazie alle clip che le fermiamo all'altezza desiderata.

Un piccolo bumper protettivo in spugna compatta viene fissato all'avantreno e andrà in appoggio al muso della carrozzeria.

Ora la NT18 offre già ben chiara mente la sua fisionomia.

Procederemo a completare il montaggio nel prossimo articolo, adottando le parti che la casa madre include nel kit specifico.

Per ora ci godiamo questo straordinario gioiello. Rimanete sintonizzati su RCM, le sorprese non mancheranno per una macchinina così piccola e già così grande!

...ERI PICCOLA...COSÌ

Concludiamo questa fase di montaggio con l'installazione dei telaietti che reggono le colonnine per la car-



Small, medium o large?

Motori a confronto: le dimensioni del motore NT18 premiano la cura con cui viene realizzato.

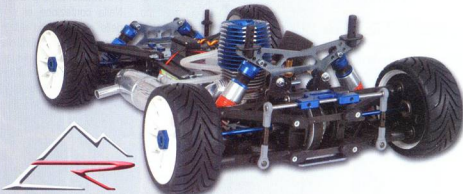
Entrambe...l'umano ma quella a destra è senza filtro...chissà quale avrebbe preferito Fred Buscaglione? La marmitta della NT18 integra il raccordo e le dimensioni sono veramente ridottissime.



Hobby Redaelli
Via Matteotti, 5 - 23873 Missaglia (LC)
Tel/Fax 039.924.16.19
redaelli@hobbyredaelli.com

bmt ACTIVE

Distributore per l'Italia BMT



www.hobbyredaelli.com