

RCM

Mensile di Tecnica e Attualità AutoModellistica



Radio Control Model
www.rcm-model.it

179



Italia

Spedizione in A.P. - B.L. 353/2003
(Conv. in L. 27/02/2004, N° 46) Art. 1, comma 1, DCB (Varesi)

NT18

PROVE

- Kyosho Stadium Force TR15
- CEN CT5 Ford
- Kyosho V-One S3
- T-Tech Predator X10
- Kyosho Inferno ST
- Robbe 1/10 RTR Pro
- XRay NT18
- Serpent 960
- Ninco Renault Megane



REPORTAGE

- Selezione Europeo "B" Bruzolo
- 2° C.I. 1/8 On Road Leno
- 2° C.I. 1/5 San Lazzaro di Savena
- 2° C.I. 1/8 Off Road Capua
- 1° C.I. 1/10 RCE Veduggio al Lambro

TECNICA

Novarossi Plus 215cc

CEN CT5 Ford

Kyosho V-One S3

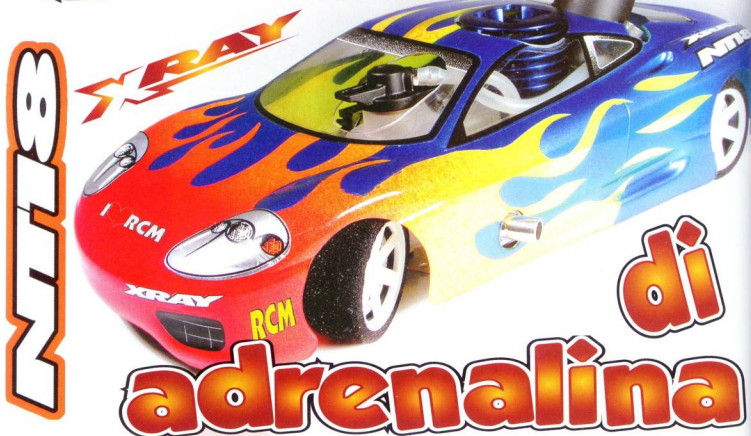
Robbe 1/10 RTR Pro

T-Tech Predator X10



Schegge

SPRINT RC
MODEL RACING EQUIPMENT



di Paolo Foggiato

L'ELETTRONICA

I kit che ci è stato fornito dalla Sprint RC, distributore per l'Italia del Marchio X-Ray, è la versione più completa di due disponibili, ossia quella in cui sono presenti i due servi, il pacco batterie e l'interruttore. Tutto è contenuto in un'unica busta in cellophane. I servi sono veramente minuti e tradiscono la loro origine Hi-Tech; il loro peso e la sigla MG promettono la presenza di ingranaggi in metallo che, proprio per le ridottissime dimensioni, sono

una tranquillità.

L'interruttore è il classico, che abbiamo visto tutti, e verrà fissato attraverso due viti alla base della vaschetta. Il pacco pile è una vera chicca, non tanto per l'eccellente composizione, quanto per il nastro giallo istruttivo sulle modalità di rodaggio e carica che viene attaccato a mo' di bandierina sul cavetto.

Questi avvertimenti, implementati da tutta una serie di altri consigli, vengono ripetuti in un carteggio presente nella busta che contiene queste parti. Il pacco pile, composto di quattro ministilo, ha una capacità di



700 mAh, capaci di fornire un'adeguata autonomia, anche in virtù del consumo veramente minimo dei servi.

CONFIGURAZIONE PIASTRA RADIO

La piastra radio della NT18 è composta da quella che possiamo definire una sorta di "vaschetta" in plastica nera, sulla quale verranno assemblate le varie componenti dell'elettronica.

Due anelli in acciaio montati concentricamente costituiscono l'unità elastica del salvaservo.

Il biellino prevede due possibilità di ancoraggio.

I servi presenti nel kit più completo sono marchiati Hudy e dotati di ingranaggeria in metallo, nonostante il ridottissimo dimensionamento.

I microservi della X-Ray prevedono un unico punto di ancoraggio per ogni lato. Il servo dello sterzo viene posizionato disteso, con il perno frontemarcia.

Uno dei punti di ancoraggio è utile solo a questo, mentre il secondo integra il supportino per l'antenna.

Sul servo viene poi montato il salvaservo, composto da due anelli concentrici in acciaio armonico, che provvederanno a proteggerlo espandendosi in caso di urto.

Mentre sulle istruzioni viene indicato come punto di ancoraggio per il rinvio allo sterzo il foro più vicino al fulcro di rotazione, un addendum esterno le corregge, indicando il secondo come quello consigliato. La prova in pista consiglierà di trascurare questa nota.

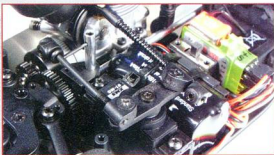
È importante in questa fase sincerarsi che il posizionamento della





La piastra radio completata di tutte le sue parti. Spostando l'interruttore dalla posizione originale ed installando una micro-ricevente, abbiamo recuperato abbastanza spazio per raggruppare ordinatamente i cablaggi.

La tiranteria non si discosta dalle usuali, tranne che per le dimensioni. Svasando i morsetti ed utilizzando viti coniche si guadagna un po' di spazio...



...per ridurre quanto più possibile l'ingombro dell'acceleratore quando è tutto aperto.



squadretta sia a 90° sul punto neutro del servo.

Il servo dell'acceleratore si colloca in verticale, a ridosso del motore, e il tutto viene fissato al telaio del modello attraverso quattro viti passanti, che annegheranno in altrettante svasature, lasciando il fondo della NT 18 perfettamente liscio e privo di inciampi.

La ricevente soffre un po' la mancanza di spazio. È per questo che ne abbiamo utilizzata una dalle dimensioni estremamente ridotte di origine aeromodellistica, bloccandola per mezzo di nastro bi-adesivo a media tenuta. In questo modo, spostando l'interruttore dalla sua sede originale, abbiamo creato uno spazio sufficiente per posizionare il cablaggio, senza che questo intralci gli organi in movimento.

Il pacco pile, fissato con due fascette, non crea impaccio e si integra molto bene anche dal punto di vista estetico.

La squadretta e la tiranteria del servo/acceleratore non si differenzia dalla configurazione classica, neanche per il dimensionamento.

ULTIME RIFINITURE

Il collegamento delle tubazioni ed un controllo generale terminano l'assemblaggio della NT18.

Decoriamo quindi i mozzi ruota con gli anelli adesivi, che simulano i dischi forati dei freni, e inseriamo le ruote, rispettando l'accoppiamento delle misure che ci suggerisce un'utile tabellina presente nelle istruzioni. Non dimentichiamo infatti che, come nella sorella elettrica, questo modello offre la possibilità di variare la carreggiata, sia anteriore sia posteriore, mediante l'incastro dei cerchi nelle feritoie più o meno lunghe.

Anche se non viene indicato dalle istruzioni, riteniamo opportuno fissa-

re con una fascetta il filtro aria al carburatore.

In effetti, l'aderenza che offre è già da sola rassicurante, ma la prudenza non è mai troppa ed un motore così piccolo ben difficilmente digerisce anche la minima infiltrazione di sporco o polvere.

LA CARROZZERIA

La carrozzeria viene fornita di scatola dotata di un foglio di decal decorative ed un comodo foglio in cui troviamo, già tagliate e pronte, le mascherature per i vetri.

Il taglio e la foratura della carrozzeria della NT18 sono fasi molto importanti e delicate, poiché è proprio la carrozzeria a subire maggiormente i compromessi che nascono dagli ingombri. Infatti dovremo creare varie finestrate, anche di dimensioni notevoli in proporzione alla totalità della superficie.

Il suggerimento che diamo è quello di procedere in questo modo:

si deve innanzitutto ritagliare la carrozzeria, seguendo il solco che la profilo integralmente.

L'interasse ruote è abbastanza preciso per cui, in un secondo tempo, saranno sufficienti piccole correzioni per avere un risultato perfetto.

Una volta asportata la parte di risulta, dobbiamo appoggiare la carrozzeria alla testa del motore, per individuare con precisione il punto dove andremo a ritagliare il disco che permetterà alla testa e al tappo del serbatoio di "sbucare".

In questa fase, cercate di guadagnare un po' di spazio a favore della marmitta che, altrimenti, rischierebbe di spostare la fiancata all'esterno. Basta veramente poco perché il risultato finale sia perfetto.

Per fare tutto questo con semplicità, dovreste asportare sia il filtro che la marmitta, evitando che queste parti possano disturbare, interferendo, l'operazione. Una volta tagliata la parte del tettuccio e del vetro anteriore con precisione, il più del lavoro è fatto. La carrozzeria ora può essere appoggiata sulle colonnine per individuare i punti di foratura.

Quando avrete fissato la carrozzeria con le clip, avrete gioco facile per identificare i punti su cui intervenire per creare gli spazi destinati al filtro aria, allo spillo della marmitta ed al morsetto dell'acceleratore quando questo è in piena apertura.

La verniciatura di questo modello non è diversa da qualsiasi altra, ma raccomandiamo in questo caso più che negli altri di utilizzare vernici fluorescenti o, comunque, particolarmente visibili da lontano.

L'elevata velocità della NT18 e le ridotte dimensioni rendono questo suggerimento estremamente consigliabile, soprattutto quando il cielo è plumbeo.

Completata la verniciatura, è opportuno proteggere internamente la



Una volta applicate le decal sui vetri, è bene asportare la parte centrale dell'adesivo stesso per guadagnarne in trasparenza e migliorare notevolmente l'aspetto estetico del modello.

La carrozzeria della NT18 è la parte che maggiormente soffre il dimensionamento; per poterla installare sono necessarie molte precise forature, ma seguendo le nostre indicazioni il risultato finale sarà entusiasmante.

Una striscia di alluminio adesivo protegge la verniciatura dalla temperatura elevata della marmitta e dal suo inevitabile sfregamento contro la carrozzeria. Un foro ovale sul vetro consente al serbatoio di sbucare fuori.



La testa del motore rimane a filo del tettuccio, mentre il filtro meriterebbe uno studio migliore per evitare l'effetto "ciminiera del Titanic". Comodo invece l'accesso alla vite del massimo.

carrozzeria con due strisce di alluminio adesivo; in questo modo, né la marmitta né tantomeno le elettroniche la danneggeranno.

Già che ci siamo, vi consigliamo di sagomare due pezzetti di alluminio adesivo sulla forma degli adesivi dei fari anteriori, così saranno molto più evidenti e realistici.

L'HUDY STARTBOX

Per questo gioiellino i normali avviatori non possono andare bene, non solo in relazione alle dimensioni, ma soprattutto per lo strattone che deve assorbire la biella del motore all'atto dell'accensione.

L'Hudy Startbox nasce proprio per questo scopo: esso ricalca, in chiave ridotta e adattata al caso, il classico avviatore a cinghia mosso da un motore elettrico.

L'alimentazione, interna all'avviatore stesso, è garantita da un powerpack a sei celle.

Una volta caricata la batteria, constatiamo che la velocità è molto elevata. Sicuramente, conoscendo la qualità e l'accuratezza dei progetti Hudy, tutto è allineato alle necessità specifiche. Tuttavia, proprio per non sottoporre il motore a strappi eccessivi, potrebbe essere una buona idea inserire un reostato a filo tra batteria e motore per attenuarne la velocità. Inutile dire che lo Startbox è dotato di tutta una serie di possibilità di regolazioni delle staffe d'appoggio per adattarsi a molti utilizzi. In ogni caso, esce di scatola già pronto e meticolosamente sistemato per ospitare la NT18.

Le dimensioni ridottissime della NT18 fanno improvvisamente ingrandire a dismisura la pista, consentendo la scelta di traiettorie anche molto diverse tra loro.

Appena scesa in pista, la NT18 mostra immediatamente la sua predilezione per i tornanti strettissimi, consentendo traiettorie al limite dello "slottistico" senza mai perdere aderenza o stabilità.

LA NT18 "ON THE ROAD"

Finalmente tutto è pronto per il grande giorno. Caricate le batterie della NT18 secondo le istruzioni fornite, ci presentiamo in pista al cospetto di un nutrito stuolo di appassionati esaltati ed incuriositi da questa micro-macro meraviglia.

Riempiamo il serbatoio con l'immacabile miscela Jet's al 16% di nitro, la facciamo entrare in circolo e, svitata totalmente la candela, mettiamo qualche goccia di miscela anche nella camera di scoppio. Le abituali cautele sono sufficienti per questo motore, tuttavia, esortati dal dimensionamento degli organi, preferiamo adottare una particolare prudenza.

Facciamo girare un po' il motore a gas totalmente aperto, carburazione ingrassata di un giro e senza candela. Poi chiudiamo il gas, spurghiamo la miscela in eccesso e rimettiamo la candela tenendola leggermente svitata.

Un colpetto di avviatore e il motore parte, mantenendo un minimo piuttosto alto e una sonorità di tutto rispetto.

Quando sentiamo che la rotazione del motore diviene regolare e rotonda, nonostante l'ingolfaggio evidenziato dalle gocce di miscela che vengono spruzzate dallo scarico, chiudiamo la candela e lasciamo che la NT18 compia il rodaggio con

la consueta procedura.

Il primo pieno, complice la carburazione decisamente grassa, si consuma in poco tempo.

Riempiamo di nuovo e prolunghiamo ancora per mezzo serbatoio questa fase, fino a quando non decidiamo di scendere in pista per i primi giri di assestamento.

Trimmiamo per trovare il punto in cui la NT18 va dritta e subito ci rendiamo conto della mostruosa sensibilità di questo modello alle correzioni di traiettoria.

Non è un'operazione difficile, ma se acquistate il kit di regolazione delle convergenze (un optional già disponibile a cifre ridicole) vi semplificherete non poco la vita.

Infatti provvediamo a sostituire il biellino di rinvio di serie con quello regolabile e, aprendo leggermente la convergenza anteriore, la macchina va dritta come un fuso.

Giriamo per finire il serbatoio senza carrozzeria, fermandoci per aggiustare progressivamente la carburazione e controllare che tutto sia in ordine.

Francamente la generosità di coppia di questo motorino, ricordiamo la cilindrata di 0,8 cc, rende consigliabile l'utilizzo di una rapportatura più lunga di uno o due denti/pignone, al fine di rendere l'accelerazione più dolce e permettere al motore una rotazione di maggior riposo.

NT18	
Marca: X Ray	Uso: Divertimento
Distributore: Sprint RC	Tipo e scala: On Road 1/18
Prezzo: 320 / 400€	Presentazione: Kit montaggio
Telaio: Ergal da 1,5mm	Trasmissione: A cardani
Motore: NT18	Propulsione: A scoppio
Differenziali: anteriore: A ingranaggi conici centrale: Palo rigido posteriore: A ingranaggi conici	
Sospensioni: anteriore: Bracci triangolari superiori e inferiori montati su cellula basculante posteriore: Bracci triangolari superiori e inferiori	
Pro • Splendido esercizio tecnologico • Prestazioni telistiche e motoristiche • Elevata qualità progettuale e dei materiali utilizzati • Completamente cuscinetto	Contro • Rottura elettronica di un servo

Note: Per sfruttare al meglio questo modello, una radio computerizzata è sicuramente consigliabile. Nel corso della prova abbiamo subito la rottura della scheda di un servo. Il prezzo annunciato si aggira attorno ai 320€ per il solo modello ed attorno ai 400€ per il modello completo di servi e powerpack.

"ADRENALIN INSIDE"

"Qui dentro c'è adrenalina" è una scritta riportata nelle scatole di Hudy. Nel caso della NT18 l'adrenalina viaggia a fiumi.

La macchina è talmente reattiva che, per guidare con un certo relax, riduciamo sulla radio tutti i parametri che intervengono sullo sterzo.

La NT18 è una vera scheggia in tutti i sensi. L'elemento che sbalordisce è l'estrema capacità che ha di variare traiettoria senza minimamente scomporsi... e tutto ciò senza barre antirollio! Addirittura è stabile anche a buone velocità in un fondo con alcune sconnessioni e pertanto non ideale a questo modello.

Il rapporto tra carreggiata e passo di questa macchina, unito alla ridotta altezza da terra, sono gli elementi che spiegano questa performance.

Anche l'entrata in curva dopo un rettilineo non compromette la stabilità della NT18. Sia l'avantreno che il retrotreno non si spostano di un millimetro, anche dopo violente correzioni.

Una radio computerizzata regala una guida molto più rilassata, poiché la NT18 permette funambolismi che richiedono riflessi "da serpente".



Se poi a questi elementi aggiungiamo le quattro gomme in spugna su cui la NT18 si appoggia, il cocktail è servito. È un cocktail che sa di nitro e di glicerina, tanto è esplosiva la formula di questo modello.

Lo abbiamo detto e lo ribadiamo: è una macchina reattiva e dalle reazioni fulminee ad ogni minimo sfioramento degli stick del telecomando. Noi stessi siamo intervenuti su quest'ultimo, riducendo tutti i parametri di risposta per contenere l'arrembante personalità della NT18.

Il divertimento è assicurato e la versatilità dimostrata va ben al di là di quanto potevamo supporre in base alle caratteristiche del telaio analizzate a tavolino. Anche i dossi o i piccoli avvallamenti delle piste tradizionali vengono digeriti con straordinaria disinvoltura dalla NT18.

Francamente immaginavamo questo modello, nato sulla base della sorella elettrica, a proprio agio su fondi levigati, ma non ci saremmo mai aspettati una così evidente

Anche i curvoni veloci non mettono in crisi le notevoli doti telaistiche della NT18. Al modellista l'imbarazzo della scelta della traiettoria.

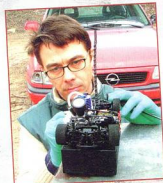
capacità di assorbire le asperità di una pista dedicata alle categorie tradizionali.

BANDIERA NERA

La bandiera più odiata dai piloti di tutto il mondo è quella nera, che ordina l'esclusione dalla gara e l'immediato rientro al box.

È un po' quello che è successo a noi quando la prova stava volgendo al termine. Infatti, la probabile rottura della scheda del servo dell'acceleratore ha progressivamente mandato sempre più in crisi la ricevente, rendendo di conseguenza difficile, oltre che pericoloso per il modello, insistere nel girare.

Avevamo avuto già un'avvisaglia che qualcosa nell'elettronica non andava quando ci siamo trovati all'improvviso con le batterie a terra



Il vostro tester controlla ogni dettaglio prima di mettere le ruote in pista.

È evidente come la bramosia di provare la NT18 gli abbia fatto scordare l'appuntamento dal parrucchiere...

e, nel corso di un pit-stop, uno dei ragazzi al box ha denunciato un anomalo tremolio del servo.

Per fortuna l'inconveniente si è verificato quando avevamo avuto la possibilità di constatare le indubbe qualità di questo modello, per il quale attendiamo senz'altro l'organizzazione di un campionato, magari da svolgersi in piste ricavate in

pattinodromi o parcheggi in cemento, dove il fondo levigato permette a questo modello di esprimere tutta l'adrenalina che gli scorre dentro.

Concludo ringraziando Lorenzo Milanese, che mi ha validamente affiancato dal box nel corso di questa davvero entusiasmante prova.



Lo Startbox
Hudy

viene fornito già settato per la NT18, ma le regolazioni possibili consentono molteplici adattamenti.



All'interno trova spazio la batteria di alimentazione. La notevole coppia prodotta e l'elevata velocità ci fa pensare sull'opportunità di inserire un reostato a filo per attenuarne l'irruenza.

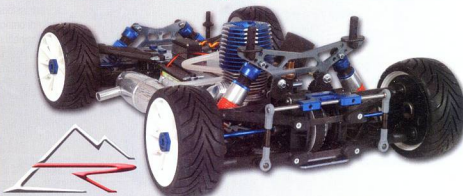


Un Big-Foot a mo' di chioccia protegge la NT18..... sotto le confortevoli sospensioni.

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