

RCM

Mensile di Tecnica e Attualità AutoModellistica



Radio Control Model
www.rcmodel.it

180

Settimane in A.P. - D.L. 353/2003

Costo in L. 07/02/2004 N° 46 Art. 1 comma 1, 100 Lire/anno

REPORTAGE

- EC "B" 1/8 Off Road Bruzolo (ITA)
- EC "B" 1/8 On Road Tremblay (FRA)
- 3° CI 1/10 Touring Montecchio
- 3° CI 1/5 Touring Cremona
- 2° CI 1/10 RCE Collegno
- 3° CI 1/8 Off Road Santa Maria di Sala
- 3° CI 1/8 Rally Olbia
- 1° CI UISP Touring RCE Casalecchio di Reno
- Kyosho World Cup Melzo

EC "B" 1/8 Off Road Bruzolo (ITA)



PROVE

- Xray NT18T
- Cen Raven ST
- Crono Sport RTR
- Blade Racing RX1
- Team Magic G4 S Class
- Kyosho Inferno ST
- HPI MTA4 S28



TECNICA

Cen Raven ST

Spektrum Telemetria

Crono Sport RTR

Kyosho Inferno ST

Team Magic G4 S Class



NT18T

montaggio e test dinamico

XRAY



Un gioiellino in miniatura. Qualità e prestazioni: questo è l'NT18T della X-RAY!

di Egidio Vergadoro

Sembra inverosimile, ma siamo arrivati addirittura alla scala 1/18 d'élite, con un modello davvero ai limiti della perfezione, fatto con materiali di qualità e con prestazioni da capogiro.

Stiamo parlando del modello oggetto di questo test, cioè dell'X-Ray NT18T, una riproduzione di un pseudo Stadium / Monster Truck con meccanica a 4 ruote motrici, sospensioni oleopneumatiche, differenziali a sfere e con tante altre features degne di modelli di scala diversa, il tutto, ovviamente, motorizzato a scoppio.

Eravamo rimasti impressionati dalla NT18, sorella in versione Touring dell'NT18T, ed avevamo apprezzato le fattezze di questo micro modello, ma ora siamo pronti a stupirci nuovamente con questa versione da Off Road del modellino slovacco, creato dalla mente dell'ing. Juray Hudy. La distribuzione è già iniziata in Italia ed è curata dalla SprintRC.

L'interno della scatola, con tanto di certificato di garanzia.

PRESENTAZIONE

Scatola piccola, elegante e con il solito, elevato standard X-Ray anche per l'NT18T. Il modello è raffigurato sulla confezione e all'apertura della scatola, oltre al kit di montaggio del modello, sono compresi i microservi, un

...UN "MUST" che ogni



I differenziali a sfere sono già assemblati.

pacco batterie dedicato, un cacciavite tipo Parker, l'interruttore delle batterie ed una serie di brochures illustrative della produzione Hudy e X-Ray, oltre all'ormai consueto certificato di garanzia che accompagna tutti i modelli X-Ray.

Non manca poi una nutrita serie di decals adesive, fra l'altro molto, molto belle.

MONTAGGIO

Siamo di fronte ad un modello in scala 1/18, quindi, per uno come me, occorrono gli occhiali da ipermetropia! Mi accingo a montare il modello seguendo rigorosamente il manuale e la prima sorpresa mi arriva dai differenziali a sfere regolabili, che risultano già montati in fabbrica. Bene... anzi, meglio! Posiziono il tutto nella cellula differenziale, quindi monto il pignone conico sui cuscinetti e vado a chiudere la cellula, cosa che risulta di una semplicità disarmante per come sono perfetti gli incastri dell'NT18T.

Siamo a buon punto... possiamo gli occhiali e rilassiamoci un po'!



La cellula differenziale completa.



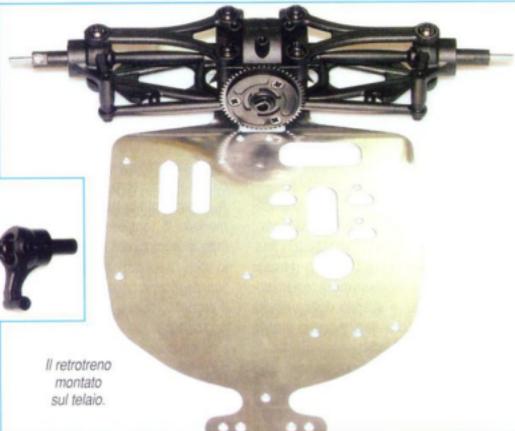
I giunti omocinetici.



I fuselli di direzione.



Le semisospensioni anteriori.



Il retrotreno montato sul telaio.

Faccio lo stesso lavoro per la cellula anteriore, poi metto in posizione la corona centrale in metallo.

Tengo a precisare che tutta la meccanica di questo gioiellino ruota su cuscinetti che hanno una scorrevolezza incredibile, fin dal primo assemblaggio.

Passiamo al montaggio dei braccetti: qui vi dico di prestare un po' d'attenzione agli snodi sferici delle articolazioni, dato che ogni punto di ancoraggio mobile delle semisospensioni lavora su un tipo di uniball di lunghezza diversa, o di diametro interno degli snodi sterici diverso,

appunto in funzione della propria allocazione, ma soprattutto in funzione degli angoli che alla fine verranno assunti dai braccetti, inferiori e superiori, anteriori e posteriori.

Se i braccetti inferiori sono compatibili fra gli anteriori e i posteriori, cosa diversa è per i triangoli superiori, i quali si differenziano per la diversa inclinazione che hanno e che servirà a compensare l'angolo di Caster presente sull'anteriore del modello. I fuselli sono identici per anteriore e posteriore e se sull'avantreno troviamo i tiranti di sterzo, sul retrotreno abbiamo dei tiranti fissi che servono anche per la convergenza posteriore, stabilita in circa 2 gradi.

Montato il tutto, ci rendiamo conto di

trovarci di fronte ad un modello in configurazione di doppio triangolo deformabile inferiore / superiore, anteriore / posteriore, quindi con fuselli di direzione diretti e a pivot verticali.

Tutte le semisospensioni lavorano su elementi ammortizzanti oleopneumatici, regolabili, e di uguale lunghezza fra loro.

La trasmissione è garantita da 4 giunti omocinetici scomponibili, fatti in misto composito e metallo, ma molto solidi e funzionali, mentre in centro, il moto dall'anteriore al posteriore viene assicurato da un lungo stelo in ergal sul quale ruota anche il poderoso freno a disco di cui è dotato il modello.

Gli snodi sferici ad altezza differenziata per il Caster anteriore.



Ci apprestiamo a montare i due treni sul modello: subito notiamo che la differente lunghezza degli snodi sferici conferisce un notevole angolo di Caster sull'avantreno.

Un minimo di attenzione nell'utilizzo della corretta lunghezza delle viti da usare è d'obbligo, mentre il tutto viene facilitato dall'utilizzo di un solo

modellista dovrebbe AVERE!

cacciavite Parker, fornito nel kit, per assemblare tutto il modello.

Ci siamo quasi: il tutto è posizionato sullo splendido telaio in ergal dell'NT18T, che risulta alleggerito e lavorato nel giusto modo.

È la volta del motore: un capolavoro di miniaturizzazione che risulta essere "made in Japan" ma fatto su specifiche della X-Ray, con cubatura totale di 0,8 cc e dalla regolarità davvero esemplare.

Piazziamo il motore sul castelloto scomponibile in due pezzi, montiamo il gruppo frizione che consta di due ceppi in ergal su molle ad uncino da 0,6 mm, quindi chiudiamo il complesso con la bella campana da 16 denti su doppio cuscinetto.

La campana da 16 denti, trasmittente alla corona centrale di trasmissione di serie, ci darà un rapporto finale di 8,44, quindi il minimo previsto per avere la massima accelerazione, magari a scapito della velocità massima, che comunque si attesta sugli oltre 50 km/h.

Il complesso di scarico ha una curva molto accentuata, proprio per favorire l'erogazione ai bassi regimi di rotazione, e si presenta in versione metallica, con silicone di tenuta fra collettore e marmitta.

Proseguiamo con il montaggio del mineriservetto del carburante che è da 30 ml, ma che è previsto di presa di pressione, oltre che di un bellissimo tappo a tenuta.

È la volta dell'impianto radio: dopo questa volta rimaniamo "di stucco" nel vedere i microservi in dotazione, che risultano essere dotati di ingranaggi in metallo.



Notare l'angolo di Caster anteriore.



Il "piccolo gioiello"...



...tanto per avere un'idea!

Positioniamo il tutto e facciamo le tiranterie, quindi, seguendo le istruzioni sul manuale, ci ritroviamo nelle condizioni prestabilite, completando il montaggio relativo a questa fase con l'assemblaggio del salvaservo diretto tipo Kymbro.

A questo punto posizioniamo sul modello il longerone di rinforzo fatto in composito, quindi mettiamo in sede i supporti carrozzeria e i tralici degli ammortizzatori. Il modello ha già la sua forma sul mio tavolo di lavoro, mi mancano gli ammortizzatori e le barre di torsione per espletare il montaggio.

Nel montare gli ammortizzatori prendo il primo abbaglio, dato che posiziono i pistoncini a 2 fori sugli anteriori e quelli a 4 fori sul posteriore, pensando che con l'olio siliconico da 1000 wt in dotazione, possa in qualche modo differenziare l'ammortizzamento fra anteriore e posteriore, ma subito dopo il montaggio i fatti mi dicono che sono troppo morbido sul posteriore. Quindi, smontando nuovamente il tutto, decido di usare i pistoncini a 2 fori definitivamente, rimanendo comunque allibito per come questi ammortizzatori riescano a funzionare con olio da 1000 wt. Sono ben 3 le possibilità di ancoraggio degli ammortizzatori, noi usiamo quella consigliata.



Il complesso di scarico.

Passiamo alle barre antirullo anteriori e posteriori... proprio come sui modelli grandi, con tanto di snodi sferici e possibilità di regolazione, quindi andiamo ad incollare le gomme di tipo multipin sui cerchi lenticolari.

Adesso il nostro NT18T è pronto, solo una bella verniciatura della carrozzeria ci attende. Staticamente è sorprendente constatare il lavoro delle sospensioni e l'eccellente scorrevolezza del modello appena montato, ma in un secondo momento dovrò intervenire per tarare i differenziali a sfere, nel pieno rispetto del manuale di montaggio.

Inizio a tagliare il lexan della bellissima carrozzeria tipo Stadium, quindi mi accendo la solita sigaretta che mi aiuta nell'estro artistico e decido di usare un abbinamento blu elettrici.



La frizione in ergal... "micidiale"!

col/grigio metallizzato, apponendo delle mascherature per lo stacco dei colori.

Il risultato finale è accettabile, per cui concludo l'opera con le decals dedicate.

Ora il nostro modello è pronto per il test dinamico!

VEDIAMO COME VA...

Sono molto curioso di vedere come si comporta questo piccolo capolavoro, quindi vado perentoriamente a rodare il micromotore.

Uso della miscela al 25% di nitrometano e piazzo l'NT18T su una comune cassetina d'avviamento, anche se la X-Ray consiglia l'utilizzo della minicassetina d'avviamento dedicata.

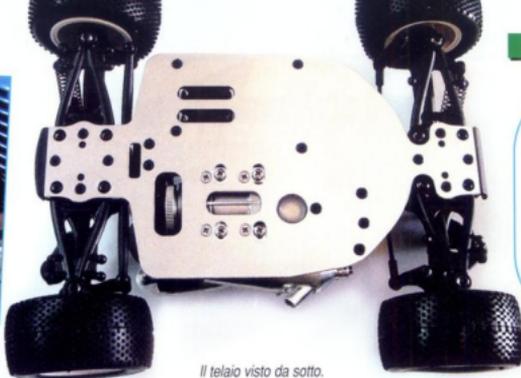
Non ho problemi e in men che non si dica riesco a sentire i primi vagiti del motore.



NT18T	
Marca: X Ray Distributore: Sprint RC Prezzo: circa 380€ Telaio: Ergal T 7875 Hudy Motore: X Ray 9,8cc	Uso: Diversificato Tipo e scala: Truck 1/18 Presentazione: Kit montaggio Trasmissione: Cardanica Propulsione: A scoppio
Differenziali: anteriore: A sfere regolabili centrale: A sfere regolabili posteriore: A sfere regolabili	
Sospensioni: anteriore: Doppio triangolo con fessuli su snodi sferici posteriore: Doppio triangolo con mezzi fessati da tiranti	
Pro: • Qualità dei materiali • Validità del progetto • Semplicità di montaggio • Prestazioni • Dotazione di bordo	Contro: • Geometrie fissa va valide
Nota: la classica ciliegina sulla torta: il "trusi" che ogni modellista che si rispetti dovrebbe avere. Gran bel gioiello di meccanica, grandi performance dinamiche e grande effetto sonoro. Assolutamente divertente, facilita di utilizzo e presenza di difetti ne fanno un prodotto consigliatissimo. X Ray ha colpito ancora! Voto: 10 e lode!	



Il gruppo frenante e la corona centrale in acciaio.



Il telaio visto da sotto.



...ancora un confronto. Gli elementi ammortizzanti dell'NT18T.

Sembrerà incredibile, ma questo motore è regolarissimo, con un minimo un po' altino, a dire il vero, ma con una cattiveria spaventosa nella salita di giri.

Tutto sembra fatto davvero su misura: dalla marmitta alla frizione e a tutto quanto il resto...

Quindi, affinata la carburazione, non ci rimane che fare i soliti serbatoi di rodaggio, avendo l'accortezza di evitare surriscaldamenti.

Mai nessuna spenta, mai nessun problema, il nostro NT18T può essere messo a terra.

Il motore è abbastanza potente e la salita di giri è repentina, mentre il comportamento, almeno su fondo asfaltato, è decisamente sovrasterzante.

Non faccio neanche la carburazione di fine, perché mi ricordo di dover intervenire sulla taratura dei differenziali a sfere, laddove la X-Ray mi dice di intervenire progressivamente, chiudendo le vite di regolazione di un dodicesimo di giro alla volta, fino all'assetamento delle sfere in rotazione.

Eseguo, ma non alla lettera, dato che alla fine preferisco un differenziale posteriore morbido e un differenziale anteriore piuttosto tirato, per avere più trazione ma, soprattutto, per avere un comportamento corretto sulla ripartizione della trazione stessa sui due assi, quindi sulle 4 ruote.

Alla fine mi son trovato a chiudere di un quarto di giro il differenziale posteriore e di un giro intero quello

anteriore, avendo un modello che, pur essendo a due soli differenziali, non mi fa proprio sentire la mancanza del terzo differenziale nell'utilizzo a terra, comportandosi in maniera egregia.

Solo a questo punto perfeziono il modello facendo la carburazione di fine, facendo slittare un po' la frizione per l'assetamento e dando il giusto precarico alle molle degli ammortizzatori.

Sarei finalmente pronto ...e. devo dire, soddisfatto!

TEST IN PISTA

È un modello da Fuoristrada ed in pista lo metteremo!

Ho già visto che su strada va benissimo e fortissimo, che i 50 km/h ci sono tutti, che l'accelerazione è fulminea, che il comportamento è degno di una 1/8 per tipologia di guida, ma mi secherebbe molto consumare inutilmente le splendide gomme sul duro asfalto, per cui



aprofitto del fatto di andare a correre la terza prova di campionato 1/8 Off Road sulla pista di Castrovillari per testare in pista l'NT18T della X-Ray.

Approfitto anche della presenza in pista di alcune rappresentanti dei gentili sesso per fare le foto di presentazione dell'NT18T, quindi vado a mettere in moto il piccolo "mostriciattolo".

Il motore è un orologio, le gomme offrono un buon grip, ma la pista è durissima e a consistenza rocciosa, quindi metteremo a dura prova il nostro modello.

L'NT18T si propone subito velocissimo in rettilineo e anche in curva dimostra una grande scorrevolezza ed un ottimo inserimento, con un leggero accenno al sovrasterzo, sia in entrata che in uscita di curva.

Le piccole buche vengono superate con destrezza, ma nelle buche grandi abbiamo qualche difficoltà ...e qualche cappottamento!

Il lavoro delle sospensioni è ottimo e il rollo laterale è abbastanza contenuto, ma la pista è maledettamente critica e piena di sassi, quindi siamo costretti a fare delle traiettorie un po' inconsuete.

Grande accelerazione, ottima progressione e buon allungo!

Miniservi con ingranaggi in metallo.



Le barre antirollio sono di serie.



L'elettronica è "on board"!





Il modello è stato completato!

Queste sono le doti del motore con la trazione dell'NT18T ed il nostro gioiellino non sfuggerrebbe neanche a confronto di un modello più grande, solo che sui salti dobbiamo agire con parsimonia sullo stick del gas, effettuando salti proporzionali alle dimensioni del modello, apprezzandone il grande equilibrio aereo.

Facciamo l'intera pista speditamente, ma ci sembra enorme, viste le esigue dimensioni dell'X-Ray, quindi anche le quattro whoops ci sembrano quattro incredibili salti, che però non ci spaventano affatto, anzi devo dire che ci fanno uscire a testa alta dalla situazione.

Facciamo anche il salto a muro, ma qui abbiamo qualche difficoltà e finiamo con le ruote per aria, saggiando nel contesto la buona robustezza del modello.



Primo piano della ruota.



La carrozzeria tipo Stadium.

Due "Rolls" a confronto!

Abbiamo fatto un paio di serbatoi girando per circa 30 minuti, abbiamo dato spettacolo per tutti i presenti, ma soprattutto abbiamo preteso moltissimo dal piccolo X-Ray pur portando a termine il test senza alcun problema.

Il divertimento è stato grande e con un spennellata e una soffiata d'aria il nostro NT18T è nuovamente pronto per correre! Possiamo ritenerci più che soddisfatti!

CONCLUSIONI

Un vero sballo!

L'NT18T è il classico modellino da avere a tutti i costi, proprio perché offre un sano divertimento senza creare il benché minimo problema, anche in caso di utilizzo estremo. La X-Ray ha rispettato i canoni costruttivi anche sull'NT18T ed i risultati si vedono, su strada e su pista, e se proprio volete sbalordire i vostri amici, fatele con questo piccolo "must": almeno sarete certi di farli rimanere con gli occhi sbarrati! Alla prossima.

Una presentazione di lusso per il Test dell'NT18T, non trovate?



Affrontiamo il salto senza alcun timore... Scarichiamo a terra una potenza "mostuosa".

