



# Baja 5<sub>B</sub>



## REPORTAGE

WC 1/8 Off Jakarta (IDN)  
EC 1/10 Rce Turkheim (DEU)  
EC 1/10 Heemstede (NLD)  
EC 1/10 Rce Off Vienna (AUT)  
24 Ore Big Lostallo (CHE)  
CI 1/5 Iolo (PO)  
2° CI UISP 1/10 Rce Iano (RE)

## PROVE

Tekin Mini Rage  
Hot Bodies Lightning Stadium 10  
Thunder Tiger Man Truck  
Hpi Baja 5B  
Fastom Motonica P8.0  
Team Magic G4 S Class  
Cen Matrix Pro  
Blade Racing RX1  
Xray XB8 TQ

G4 S Class



Motonica P8.0



Man Truck



XB8 TQ



# XB8 TQ: il modello esente da difetti

Una pista al  
per un test al  
di un modello al

# TOP

*1/8 off road: il test in pista*

**XRAY**



Prova in pista  
all'insegna del  
"NO RESPECT" per la Roll  
dell'off che si rivela, nella  
versione TQ 2006, un vero  
riferimento di categoria.

**SPRINT  
RC**

# il salto triplo!!!



di Egidio Vergadaro

**Q**uesta volta sono davvero entusiasti per il test effettuato: il modello in prova, ovvero la X-Ray TQ, mi ha stupito davvero, e mai come questa volta me ne sono rimasto semplicemente a girare con il modello senza dover correggere qualcosa di sbagliato alla ricerca dell'optimum! Ho seguito il manuale di montaggio e poi ci ho messo del mio, dato che uso saltuariamente la XB8 in gara e credo di conoscerne le varie regolazioni con le relative risposte del modello.

Sono sempre stato del parere che la qualità dei materiali utilizzati dalla X-Ray fosse fuori discussione, che le infinite possibilità di regolazione che il modello offre fossero semplicemente da "interpretare", ma poi i fatti mi facevano constatare che, forse, le prime versioni della XB8 erano un complesso troppo rigido per il nostro tipo di piste, cioè bucate e con poco grip; era necessario intervenire su alcuni parametri correttivi, e Mr. Hudy ha fatto questa sulla TQ con il valido supporto di Yannick Aigoin, pilota di punta del Team X-Ray France e fresco campione europeo.

In effetti si era già arrivati a qualcosa di positivo grazie all'upgrade disponibile per questo modello, ma adesso l'opera è stata completata con un modello che nasce già perfetto! La X-Ray questa volta ha fatto centro e la Rolls dell'Off in versione TQ si migliora ancora: la SprintRC aggiunge così un altro gioiello ai prodotti distribuiti sul territorio italiano.

## PREPARAZIONE FINALE

Eravamo arrivati ad avere la TQ completa nelle sue parti, con motore a bordo e con impianto radio installato e perfettamente trimmato, quindi dovevamo completare l'opera con la verniciatura della carrozzeria e con il rodaggio del motore e della trasmissione.

Per la carrozzeria, decido di usare dei colori vivi, come il grigio metallizzato con dei ripi di blu elettrico e di rosso corsa, quindi mi affido alla "fantasia del momento" per dare sfogo al mio estro pseudo-artistico, dando vita al risultato che si vede in foto.

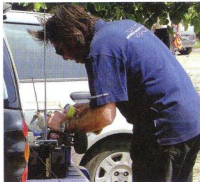
Non male, direi... a me piace molto! Completo la cosa applicando gli adesivi, originali e non.

Si arriva quindi al momento del rodaggio al motore, che è un Novarossi Plus 21-5 a cui ho installato un complesso di scarico Efra 9901 della Nova di tipo in-line.

Controllando il motore, ho preferito lasciare i 7 decimi di rasamenti sul sottotelaio, per utilizzare la miscela al 33% di nitro, dato che ho montato la campana originale da 13 denti e il rettilineo che mi aspetta sulla pista di Policoro è abbastanza lungo, quindi non vorrei trovarmi con il motore "impiccato" a metà rettilineo... con il 33% di nitro sono certo di avere un ottimo allungo! Esplicito le solite operazioni preliminari, vado direttamente a mettere in moto il Nova, che parte repentinamente; lo trovo regolato grasso di carburazione, quindi vado subito a chiudere, lasciandolo comunque grasso, perché da un po' di tempo a questa parte preferisco non fare il rodaggio alla "Jap", ma direttamente a terra, carburando in progressione ed andando via via chiudendo gli spilli fino a raggiungere l'optimum.

Spiegherei anche i motivi di questo cambio di rotta, che è dovuto ad un'attenta analisi dei propulsori dopo il rodaggio Jap, i quali presentano ancora un forte incombimento del pistone al Punto Morto Superiore dovuto alla formazione di una corona di olio cristallizzato in prossimità del P.M.S.

Probabilmente questo succede a causa dell'enorme quantitativo di carburante che il motore riceve in fase di rodaggio Jap, che quindi non riesce a bruciare completamente, originando questi residui incombusti che si fermano nella



Siamo in fase d'avviamento.

La X-Ray TQ sulla cassetta.

zona dell'area di squish.

Detto questo, faccio girare allegramente il Plus 21-5 e noto già una buona progressione nella salita di giri e, successivamente, una bella cattiveria nella rotazione massima. I serbatoi si svuotano in fretta ed il rodaggio è quasi terminato.

## I PRIMI GIRI

Come mia consuetudine, uso sempre l'asfalto davanti al mio laboratorio per affinare la carburazione e per verificare il "sano" comportamento dei modelli che dovrò testare, per cui, anche questa volta, seguo la stessa procedura, "calzando" la TQ con le prime gomme che mi passano per le mani, ma ho la sensazione che il modello volta davvero troppo: forse ho esagerato con il Caster anteriore e la TQ accenna ad un sovrasterzo "pauroso".

In generale la TQ mi piace molto, ma se volta troppo su di un fondo con molto grip, cosa succederà quando sarò su di una pista a scarso grip?

Corro subito ai ripari e rendo la macchina più gestibile, semplicemente invertendo gli eccentrici posti sui fuselli anteriori, girandoli di 180 gradi e posizionando, quindi, i 2 puntini verso l'alto, portando così il Caster a valori decisamente più "umani".

Ero partito con 4 gradi di Kick-Up e con 13 gradi di Caster, ma in questo modo vado verso i 15 gradi di Caster sui fuselli che, sommati ai 4° del Kick-up, mi danno 19 gradi totali, conferendo al modello una minore impronta di gomma a terra in percorrenza di curva.

Per il resto sarei pronto, con un motore che suona regolare e che sembra abbastanza cattivo in fatto di potenza massima erogabile.

Fra le altre cose, apprezco molto il tipo di attacco della nuova frizione con masse in ergal da 1,71 grammi che, contrariamente a quanto si possa pensare, attacca molto in basso, forse per via del diametro del filo delle molle ad uncino.

## IL TEST IN PISTA

Approfitto della disponibilità di Francesco Ciriello e Salvatore Palmieri, referenti della splendida pista di Policoro, in provincia di Matera, per testare questo modello, dando in questo modo l'opportunità agli amici lettori di vedere la pista in versione riveduta e corretta, con i nuovi salti fatti con le rampe in legno.

Pilota: Egidio Vergadaro

Modello: X-Ray TQ  
Corona contr. 44  
Cell. ecc. Standard Cio: 5.000  
Rack: KO Expert Type R  
Fuselli: Standard

Preparazione: RCM  
Motor: Nova Plus 21.5  
Capota contr. Standard  
Cell. ecc. Standard Cio: 7.000  
Servo pila: Ko Propo  
Servo pila: Ko Propo  
Servo pila: Ko Propo

Preparazione: RCM

Motor: Nova Plus 21.5  
Capota contr. Standard  
Cell. ecc. Standard Cio: 7.000  
Servo pila: Ko Propo  
Servo pila: Ko Propo  
Servo pila: Ko Propo

Preparazione: RCM  
Motor: Nova Plus 21.5  
Capota contr. Standard  
Cell. ecc. Standard Cio: 7.000  
Servo pila: Ko Propo  
Servo pila: Ko Propo  
Servo pila: Ko Propo

Un'impennata  
rabbiosa!

Curva in  
staccata.

Scappiamo via in  
accelerazione e con  
tanta trazione.

**Salto triplo  
in scioltezza!**

**In aria  
sul triplo salto.**

**Una  
frenata corretta  
e ci mettiamo  
all'interno.**

**Cattiva  
ma...**

**domabile!**

**Notare il  
tipo di terreno...**

Per la cronaca, questa è la pista dove si terrà l'ultima prova di campionato italiano Off Road nel mese di settembre.

Il terreno è di natura argillosa e in estate diventa durissimo ma friabile, cosa che origina la polvere e che fa perdere tenuta di strada; è proprio a questo proposito che ho tenuto gli ammortizzatori della TQ sul morbido, cercando di guadagnare tenuta ma, nello stesso tempo, cercando di avere un modello con un buon handling sulle buche in successione che ci sono qui.

Ho un leggero camber negativo sia davanti sia dietro, e questo mi aiuterà in curva, dato che anche nelle curve troviamo delle buche che portano inevitabilmente alla "puntatina" delle ruote anteriori che, in casi estremi, porta al ribaltamento.

Ho montato delle gomme GRP modello Grip ma, contrariamente al solito, ho preferito avere la mescola "B", che risulta un po' più dura della "A", e questo mi aiuterà a scivolare nelle buche anziché rimanerci dentro con la puntatina tipica di una mescola morbida; una scelta opinabile, certo, ma il mio stile di guida mi porta a preferire la scorrevolezza in curva, a patto che il modello poi mi permetta di rimanere in traiettoria, ma sono certo che la X-Ray TQ me lo consentirà, tanto conosco già la precisione di guida di questo modello!

Mi appresto a mettere in moto il Nova Plus, quindi, riscaldato il motore, metto in pista la TQ per i primi approcci.

È esattamente tutto come previsto, con una buona trazione del modello e delle gomme, e con una ripartizione davvero azzeccata, quindi la combinazione

5000/7000/3000 degli oli dei differenziali si fa subito sentire, con un avantreno che riesce a chiudere le curve anche in accelerazione portando il modello sempre verso l'interno della traiettoria, cosa molto gradita ai puristi della guida; inoltre, c'è da considerare che l'olio da 3000 utilizzato nel posteriore riesce a dare una spinta in più al modello, evitando pattinamenti inutili e facendo guadagnare strada.

Pensavo di trovarmi in mano un modello critico, dato il settaggio dei differenziali, e invece sto guidando molto facilmente, sicuramente con una tendenza al leggero sovrasterzo, ma con una efficacia incredibile, tanto è vero che i tripli salti vengono effettuati anche senza rincorsa, e la TQ potrebbe anche ripartire da ferma e passare dall'altro lato del grande salto per come riesce a scaricare a terra la potenza del Nova Plus.

Le prime impressioni durante il primo pieno di carburante sono state queste, mentre ora, dopo aver rifornito, vorrei dedicarmi al passaggio sulle buche.

Mi metto d'impegno e porto la TQ volutamente fuori traiettoria per saggiare il passaggio sulle buche; l'olio da 350 della X-Ray funziona benissimo, e anche con gli oltre 20° di temperatura esterna non c'è il minimo segno di cedimento.

Le molle celesti in dotazione lavorano egregiamente, tenendo il modello molto basso a terra, quindi con un baricentro che di certo minimizza il rollio laterale, e con una risposta che mi piace molto, considerato il fatto che sto usando i tiranti centrali di irrigidimento in ergal anziché quelli in

**...e la X-Ray  
con le ruote a terra.**

**Sempre precisa  
e in traiettoria.**





# In picchiata!



# Pronti per

# l'atterraggio?

nylon che, almeno secondo il set-up europeo della TQ, dovrebbe migliorare il passaggio del modello sulle buche.

Vorrei soffermarmi un attimo su alcuni particolari che potrebbero risultare molto interessanti: questa pista presenta in alcuni punti una successione di shock, dove la maggioranza dei modelli fa fatica a passare, con il risultato finale di andare in testacoda o di ribaltarsi; dunque, la nostra TQ riusciva a passare indenne fra queste asperità, pur palesando una tendenza alla "smusata", cioè all'affondamento dell'anteriore in rilascio ed in staccata, forse a causa di un non adeguato precario degli ammortizzatori anteriori. A questo proposito, aggiungo 3mm di precario sugli ammortizzatori anteriori, lasciando invariati quelli posteriori, e subito noto che la TQ "mi parla", facendomi avvertire il cambio di assetto che migliora l'equilibrio generale, facendo appiattire il modello nelle buche ed evitando quella brutta smusata precedentemente vista.

Anche sulle foto a corredo si potrà evincere che la TQ si portava a fine corsa sull'anteriore, ma dopo aver ottemperato, la cosa non si è più ripetuta.

Un altro punto importante è il fatto che, in fase di montaggio, abbiamo fresato il telaio nella zona delle "orecchiette" che fanno da fine corsa ai braccetti; notiamo, infatti, che la TQ riesce ad aumentare l'escursione dei bracci di leva e copia le buche in maniera quasi perfetta, ovviamente dopo avere regolato il "rebound stop" in posizione "full". Mi trovo decisamente bene con le geometrie utilizzate, solo nel curvo-ve veloce sento la mancanza del passo lungo, mentre in tutto il resto della pista mi aiuta molto il passo corto e l'interasse corto utilizzato

per il test, ma alla fine bisogna cercare il giusto compromesso, cercando di guadagnare il più possibile, pagando magari qualcosa in un unico tratto di pista.

Altra nota positiva viene rappresentata dalla posizione dell'anti-squat che, contrariamente alle aspettative, funziona benissimo così, e non notiamo alcun malfunzionamento del posteriore, neanche nelle buche in successione, dove forse c'è il grande lavoro degli ammortizzatori e del tirante di irrigidimento che mantiene piatta la macchina e che non fa perdere trazione.

Modello con le ruote sempre a terra, quindi, ad evidenziare che questa volta abbiamo lavorato nella giusta direzione, interpretando le regolazioni che la TQ ci mette a disposizione nel giusto modo.

Ovviamente la gran parte del merito va, secondo me, alle nuove piastre in dotazione alla TQ, le quali permettono un miglior ancoraggio degli ammortizzatori e, in secondo luogo, alle piastre delle cellule, che permettono di accorciare il modello, con evidenti vantaggi sulle piste bucatissime.

Scrivendo questo articolo, cerco anche di darvi delle spiegazioni sul perché di tanti miglioramenti; ho sempre guidato la XB8 da privato ed ho sempre notato un fastidioso saltello del retrotreno sullo sconnessione, riuscendo a volte a limitarlo ma mai a farlo scomparire completamente. Oggi mi ritrovo a testare la TQ che mi risponde in maniera del tutto diversa, sembrando addirittura un'altra macchina nel passaggio sulle buche... sarei propenso a pensare ad un insieme di cose, dalle plastiche più morbide dei braccetti fino alla carreggiata con off-set allargato, dalle piastre degli ammortizzatori fino all'interasse diminuito, ma sta di fatto che

questa TQ sembra davvero volare sulle buche.

A proposito di volare: dopo aver testato i vari comportamenti della TQ nei vari tratti della pista e dopo aver appurato l'indiscussa stabilità dappertutto, mi porto sul salto triplo per vedere come la nostra TQ si possa comportare in aria.

Il lungo rettilineo sotto al palco guida mi mette al corrente che abbiamo un signor motore con un signor allungo nonostante la campana da 13 denti, ma evidentemente la trazione fa il suo effetto e il motore grida solo a fine rettilineo, in prossimità della staccata; qui testo gli ottimi freni della TQ che riescono a fermare il modello in spazi molto contenuti e che non accennano mai al surriscaldamento; quindi si spalanca il gas per attaccare la rampa in legno che porta sul triplo salto.

I primi voli sono stati effettuati a velocità moderata, anche per verificare il corretto allineamento aereo, ma subito dopo ci siamo sbizzarriti nel mandare la TQ a 3 metri d'altezza, con un atterraggio ben alidà della terza gobba e con una misura in lunghezza

stimabile intorno ai 10 metri!

Questa TQ in aria fa paura!

È talmente tanta la certezza di atterrare sulle 4 ruote che osiamo sempre di più e arriviamo sempre più forte, tanto, anche in caso di errore sulla rampa, la macchina si lascia tranquillamente correggere sia col gas per cabrare che con il freno per picchiare. È proprio quello che facciamo noi! Saltando fortissimo riusciamo a frenare in aria e a mettere giù il muso del modello, quindi atterriamo quasi sulle ruote anteriori spalancando il gas a scappando velocemente. L'efficacia di questa tecnica è garantita!

Faccio qualche altro giro di pista per trarre le conclusioni e, nel frattempo, apprezzo il mantenimento in traiettoria della TQ e le staccate al limite, quindi, soddisfatto del test, cedo il radiocomando al mio amico Francesco Ciriello, che frema dalla voglia di provare questa macchina dopo averne visto le straordinarie performance.

Io lo seguo da sotto al palco e noto



Una bella entrata in curva.

## Curviamo in modo redditizio, tanto la TQ ce lo permette.

# Un bel salto di trasverso.

che la TQ concede subito molta confidenza anche a chi non la conosce, eseguendo esattamente le manovre che il pilota richiede.

Annoto nel frattempo che questo Nova riesce a fare gli 8 minuti con un pieno anche su questa velocissima pista, dove sul rettilineo si rimane a gas completamente spalancato per oltre 5 secondi.

Francesco mi confida le sue impressioni di guida che sono sovrapponibili alle mie, dandomi così conferma della validità del modello, nella stessa configurazione di set-up, anche in mani diverse dalle mie.

Qualche volta, anche noi test-driver abbiamo bisogno di un confronto...!

## CONCLUSIONI

Qui si rischia di cadere nella retorica e provocare i soliti giudizi che recitano testualmente: "ma possibile che tutte le macchine vanno bene?"

Beh, anche questa volta è così, quindi non è colpa nostra se i livelli costruttivi sono cresciuti, se i materiali sono migliorati e se le macchine vanno "quasi" tutte bene e non si rompono! La XB8 TQ rappresenta quanto di più sofisticato possa esistere al momento sul mercato dei modelli 1/8 da Off, e solo l'utilizzatore finale potrebbe decretare l'eventuale "bello o cattivo tempo!"



Lo scrivente a fine prova con la TQ in perfetto stato.



Francesco Ciriello e Salvatore Palmieri, i referenti di questa splendida pista.

La TQ versione 2006 è, questa volta, la macchina perfetta, e proprio per questo vi diciamo di andare tranquilli verso l'acquisto, fortemente convinti di darvi un valido consiglio...e non comprate ricambi, tanto la TQ non si rompe!

Avrete il problema di gareggiare contro i pollicioni, ma in quanto al modello potrete stare certi di essere davvero da 110 e lode, e con bacio accademico!

Alla prossima!



Jet's RC Fuel  
Via Playa 4  
31050 Pontano TV  
fax: 0422 962260  
E-mail: info@jets.it

[www.jets.it](http://www.jets.it)

## COOL COLORS!



### VERNICI SPRAY PER LEXAN

sviluppate dalla Jet's in collaborazione con le multinazionali del settore chimico. Non occorre carteggiare e una volta asciutte sono indistruttibili. Altissima qualità. La gamma di colori è la più ampia del mercato e comprende ben 37 tinte nei tipi Base, Metallizzate e Fluorescenti. Puoi trovare i colori Jet's e una vasta gamma di accessori presso i migliori negozi di modellismo. Per l'elenco dei nostri distributori e informazioni sui nostri prodotti visita il nostro sito [www.jets.it](http://www.jets.it)

**jets**  
RC FUEL & ACCESSORIES