AUTOMODELLISMO RADIOCOMANDATO

RCM

Mensile di Tecnica e Attualità AutoModellistica

Italia

Radio Control Model
www.rcm-model.it

184

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

ZT2

REPORTAGE

3ª Cl 1/10 Rce Gubbio
4ª Cl 1/10 Rcs Messina
3ª Cl Uisp Touring Rce Scandicci

PROVE

Hot Bodies Lightning 10
Thunder Tiger ZT2
Hpi Hellfire SS
Xray T2R
Hpi Baja
Cen Nemesis
Hpi Savage X
Kyosho TF5

TECNICA

Multiplex Green Mamba
Paint Your Body
Falcon 21 B Buggy

DICEMBRE 2006 € 6.00

9 771594 591007 60184

T2R XRAY 1/10 Touring

SPRINT RC
MODEL RACING EQUIPMENT

La scatola ben colorata.

di Giorgio Favaretto

Difficile parlare di una Xray senza cadere nell'ovvio. La casa slovacca negli ultimi anni si è infatti conquistata presso i modellisti una posizione di assoluto prestigio. Le prestazioni e il rapporto qualità/prezzo le hanno permesso di raggiungere livelli di assoluto riguardo, permettendole spesso di essere la "pietra di paragone".

La definizione di *"Luxury Electric Touring Car"* non nasce per caso: il "lusso" qui esiste per davvero.

Abbiamo la fortuna di avere tra le mani l'ultima nata della famiglia Xray: la T2R, la versione "entry level" della già ben nota T2 che già ben figura nelle competizioni sia internazionali che "parrocchiali".

Le versioni d'ingresso, sono, a volte, un po' le versioni "voglio ma non posso", dove la qualità del complesso è sacrificata sull'altare del prezzo, ma qui la definizione di "entry level" sta, a mio parere, molto stretta a questa macchina e vediamone i perché.

La macchina è fornita nell'usuale confezione Xray, questa volta, la grafica "seriosa" delle versioni precedenti è alleggerita con delle "pennellate" di rosso vivo che, seppure non funzionali alla macchina, aiutano ad una sua più facile localizzazione sullo scaffale del nostro negoziante preferito.

La T2R è nella classica scatola Xray: una metà accoglie il telaio principale con i banchini anteriori e posteriori, già fissati al loro posto, e l'altra metà accoglie tutte le buste in bell'ordine. Sopra a tutto questo, 2 buste in plastica, la prima con tutta una serie di depliant relativi alla produzione Xray-Hudy, dai famosi utensili alle altre macchinine.

Nel nostro caso, sarà particolarmente interessante il depliant relativo alla T2, con la quale la nostra T2R condivide tutta la tecnologia e le parti opzionali, avendo come maggiore differenza il materiale di realizzazione della "telaistica".

La seconda busta è estremamente utile, troviamo infatti al suo interno:

✓ Il manuale d'istruzioni per il montaggio della T2 che, seppur in inglese, risulta quanto di più chiaro si possa reperire sul mercato, grazie ad un esteso uso di immagini in 3D derivanti dall'uso di cad-cam avanzati, tipo Autodesk Inventor.

✓ Il manuale d'integrazione alla versione T2R, dove si viene guidati alle poche differenze tecniche tra le due macchine; sul retro dell'ultima pagina troverete un foglio di set-up in bianco, pronto da fotocopiare per poter compilare il foglio assetti dopo ogni gara.

✓ Un esploso della macchina con tutti i codici delle parti e, sul retro, l'elenco di tali parti e l'elenco delle parti opzionali.

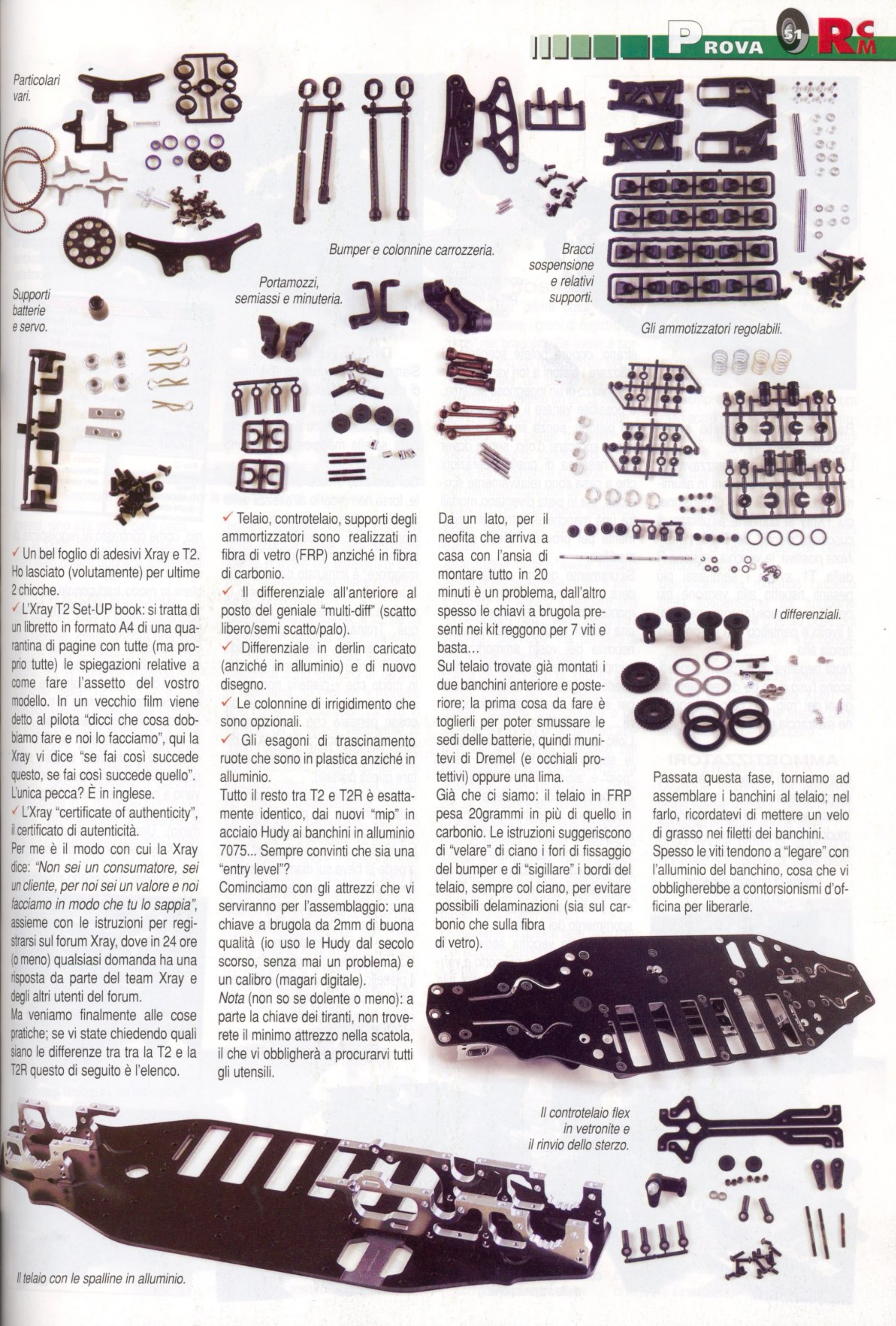
✓ Una guida rapida pe la soluzione dei più comun problemi di comportamento de modello: ad esempio, cosa fare i caso di sovrasterzo in entrata della curva, a metà della percorrenza, i uscita oppure in frenata.

Sul retro della guida, le tabelle de rapporti a seconda del modulo utiliz zato (64dp o 48dp) e le tabelle d avanzamento in funzione del diame tro delle gomme utilizzate.

✓ Una guida su come eliminare l'e ventuale "tweak" della macchina.

✓ Due set-up di "primo assetto" o "assetto di scatola", sia che utilizzia te le gomme in spugna sia che uti lizziate quelle in lattice.

Il montaggio



Particolari vari.

Bumper e colonnine carrozzeria.

Bracci sospensione e relativi supporti.

Supporti batterie e servo.

Portamozzi, semiassi e minuteria.

Gli ammotizzatori regolabili.

I differenziali.

Il controtelaio flex in vetronite e il rinvio dello sterzo.

Il telaio con le spalline in alluminio.

✓ Un bel foglio di adesivi Xray e T2. Ho lasciato (volutamente) per ultime 2 chicche.

✓ L'Xray T2 Set-UP book: si tratta di un libretto in formato A4 di una quarantina di pagine con tutte (ma proprio tutte) le spiegazioni relative a come fare l'assetto del vostro modello. In un vecchio film viene detto al pilota "dicci che cosa dobbiamo fare e noi lo facciamo", qui la Xray vi dice "se fai così succede questo, se fai così succede quello". L'unica pecca? È in inglese.

✓ L'Xray "certificate of authenticity", il certificato di autenticità.

Per me è il modo con cui la Xray dice: *"Non sei un consumatore, sei un cliente, per noi sei un valore e noi facciamo in modo che tu lo sappia"*, assieme con le istruzioni per registrarsi sul forum Xray, dove in 24 ore (o meno) qualsiasi domanda ha una risposta da parte del team Xray e degli altri utenti del forum.

Ma veniamo finalmente alle cose pratiche; se vi state chiedendo quali siano le differenze tra tra la T2 e la T2R questo di seguito è l'elenco.

✓ Telaio, controtelaio, supporti degli ammortizzatori sono realizzati in fibra di vetro (FRP) anziché in fibra di carbonio.

✓ Il differenziale all'anteriore al posto del geniale "multi-diff" (scatto libero/semi scatto/palo).

✓ Differenziale in derlin caricato (anziché in alluminio) e di nuovo disegno.

✓ Le colonnine di irrigidimento che sono opzionali.

✓ Gli esagoni di trascinamento ruote che sono in plastica anziché in alluminio.

Tutto il resto tra T2 e T2R è esattamente identico, dai nuovi "mip" in acciaio Hudy ai banchini in alluminio 7075... Sempre convinti che sia una "entry level"?

Cominciamo con gli attrezzi che vi serviranno per l'assemblaggio: una chiave a brugola da 2mm di buona qualità (io uso le Hudy dal secolo scorso, senza mai un problema) e un calibro (magari digitale).

Nota (non so se dolente o meno): a parte la chiave dei tiranti, non troverete il minimo attrezzo nella scatola, il che vi obbligherà a procurarvi tutti gli utensili.

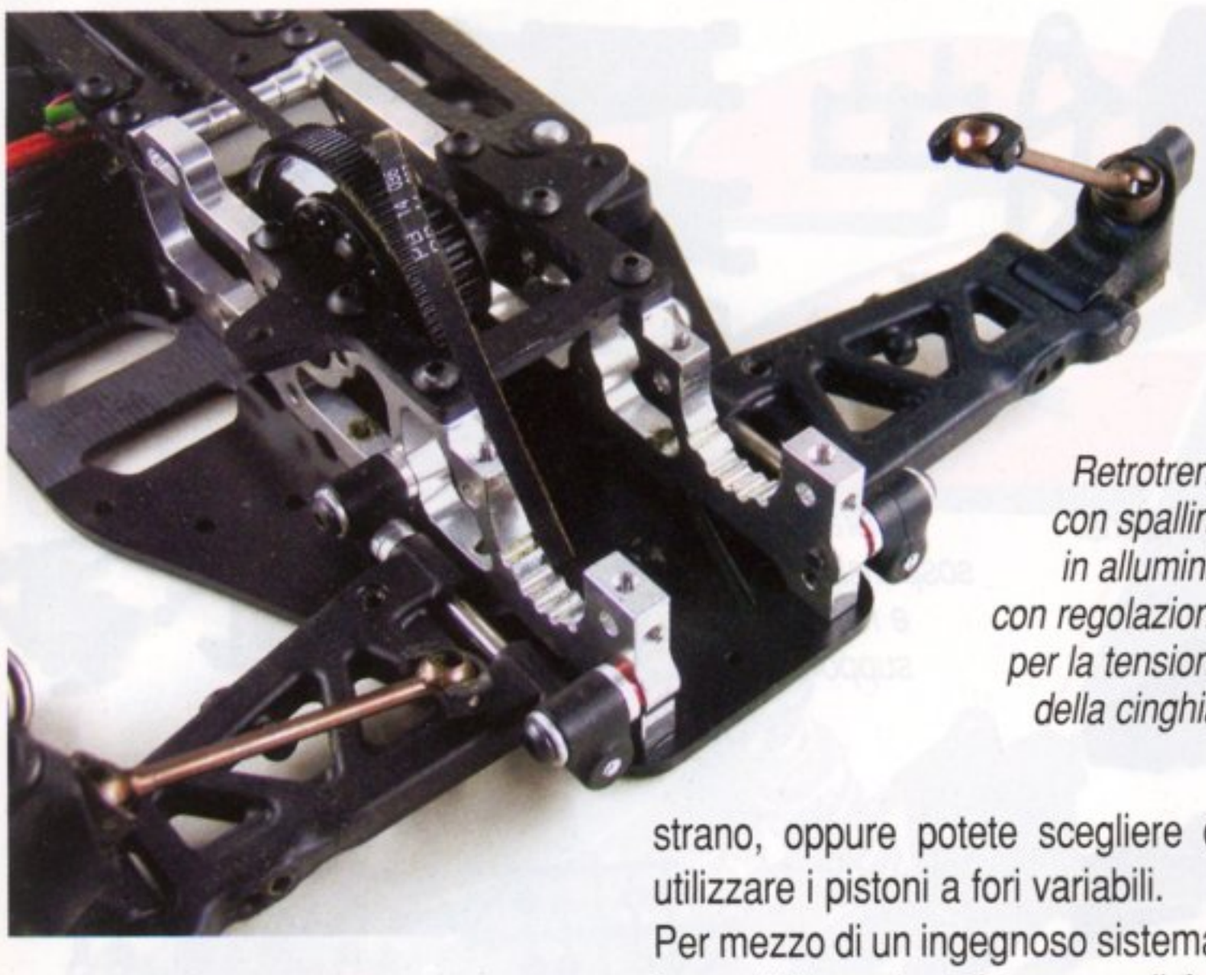
Da un lato, per il neofita che arriva a casa con l'ansia di montare tutto in 20 minuti è un problema, dall'altro spesso le chiavi a brugola presenti nei kit reggono per 7 viti e basta...

Sul telaio trovate già montati i due banchini anteriore e posteriore; la prima cosa da fare è toglierli per poter smussare le sedi delle batterie, quindi munitevi di Dremel (e occhiali protettivi) oppure una lima.

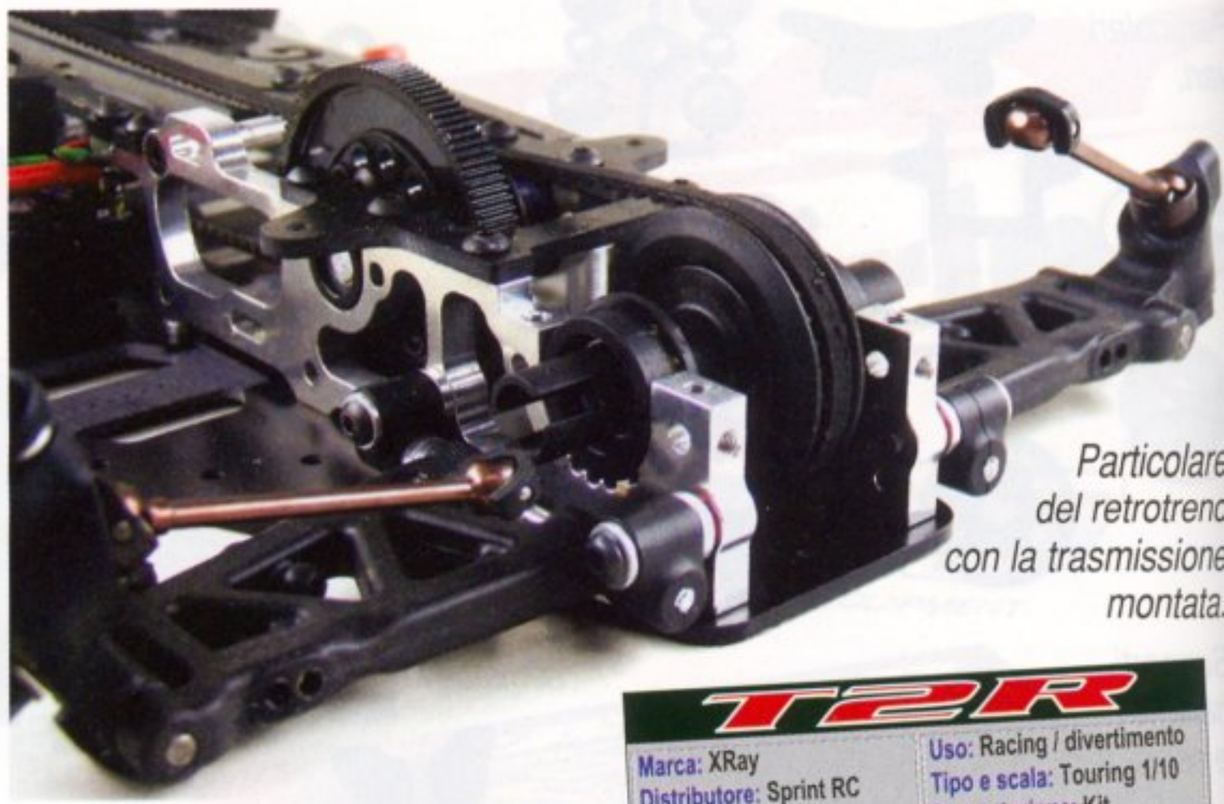
Già che ci siamo: il telaio in FRP pesa 20grammi in più di quello in carbonio. Le istruzioni suggeriscono di "velare" di ciano i fori di fissaggio del bumper e di "sigillare" i bordi del telaio, sempre col ciano, per evitare possibili delaminazioni (sia sul carbonio che sulla fibra di vetro).

Passata questa fase, torniamo ad assemblare i banchini al telaio; nel farlo, ricordatevi di mettere un velo di grasso nei filetti dei banchini.

Spesso le viti tendono a "legare" con l'alluminio del banchino, cosa che vi obbligherebbe a contorsionismi d'officina per liberarle.



Retrotreno con spalline in alluminio con regolazione per la tensione della cinghia.



Particolare del retrotreno con la trasmissione montata.

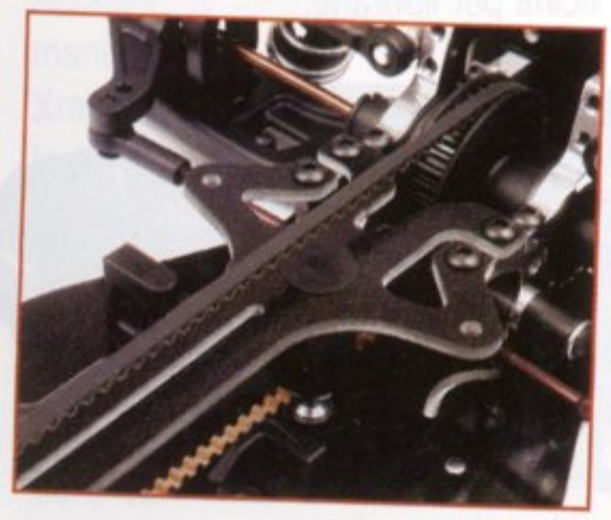
MIP

Rappresentano una delle svolte "epocali" nelle Xray T2.
La famiglia T1 si caratterizzava per l'utilizzo di grossi esagoni in alluminio e cuscinetti di forte dimensione, qui l'Xray si converte all'utilizzo di cuscinetti "piccoli", dei 5x10x4 mm.
Nota positiva: la vecchia versione R della T1 aveva i semi-assi più pesanti rispetto alla versione più nobile, qui invece (ancora una volta) il livello è paritetico con la sorella di fascia alta.
Nota negativa: le istruzioni suggeriscono l'uso di un po' di frenafiletti sui grani dei "mip". Peccato che non ve ne sia traccia nella scatola.

AMMORTIZZATORI

Ci troviamo di fronte ad un altro "trademark" della Xray.
Potete scegliere se assemblarli nel modo comune, ossia con i pistoni a fori fissi (2, 3, 4 fori) e fin qui nulla di strano, oppure potete scegliere di utilizzare i pistoni a fori variabili.
Per mezzo di un ingegnoso sistema, è possibile variare il numero di fori sul pistone, senza smontare nulla, senza sporcarsi d'olio, senza dover fare nessuna di quelle operazioni che a casa sono relativamente scomode, ma in pista diventano mortali tra una manche e l'altra, semplicemente per provare l'effetto di una modifica.
Sicuramente questa scelta richiederà un minimo di calma in più nel montaggio, ma il vostro premio sarà, una volta in pista, di poter variare la risposta dei vostri ammortizzatori semplicemente svitando la testina inferiore e girando lo stelo: antiorario per indurire, orario per ammorbidire..... comodissimo.
L'olio fornito è un 30 e le molle sono le stesse della T2 "seria", ossia "gold" e "silver" (15lb e 20 lb) il cui comportamento - *a detta di Mr. Hudy* - non è esattamente lineare ma progressivo, e la prima parte della corsa è leggermente più morbida. La canna dell'ammortizzatore è di plastica (lo è anche nella T2) e non presenta "impuntamenti" nello scorrimento dei pistoni.
Rispetto alla vecchia serie T1, lo stelo è leggermente più corto e vengono fornite a parte, rispetto alla stampata, delle nuove "manine" inferiori, più corte. Il tutto a riprova del lavoro fatto per abbassare il baricentro nella macchina.

Piastra di rinforzo superiore in carbonio.



DIFFERENZIALI

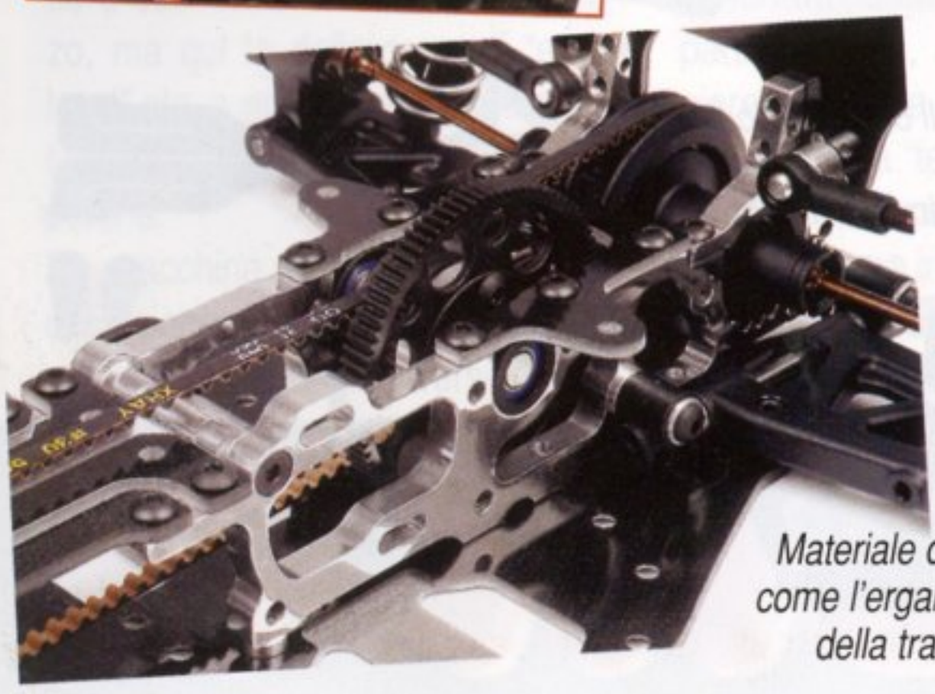
Siamo di fronte ad un cambiamento di rotta nei confronti del passato.
Le vecchie versioni R avevano un differenziale del tutto simile a quello della sorella maggiore, solo meno alleggerito.
Qui abbiamo invece un differenziale, forse non proprio all'altezza dello standard Xray, almeno durante il montaggio. È necessario premettere che il differenziale della "sorella maggiore" è immutato da anni sulle Xray ed è, a mio parere, quanto di migliore sin qui realizzato, da chiunque. Troviamo nuovi piattelli, in nylon caricato, del tipo "keyed", ossia il foro interno ricorda una "D", in modo che il piattello non possa slittare contro il bicchierino (e qui posso pensare che molti Xray-isti possano dare una "dremelata" ai differenziali in alluminio per poter adottare questi piattelli).
Le note meno piacevoli arrivano dalle stampate dei piattelli. Non mi era mai capitato di dover sbavare un qualsiasi pezzo in plastica dell'Xray; a parte la bava sul diametro esterno del bicchierino, occorre lavorare un poco, con il taglierino, la spalla della "D", per permettere il montaggio non forzato del piattello stesso.
Non facendolo e spingendo "a forza" il piattello nella sua sede, il differenziale vi ripagherà con un poco piacevole impuntamento.
Sparite anche le molle a tazza che agiscono, nel differenziale di alluminio, come contrasto al reggispinta di registro, sostituite da una molla normale e da un reggispinta da assemblare in modo tradizionale, al posto di quello con l'anello in rame di supporto delle sfere.
Sparita anche la possibilità di registrare dall'esterno "con qualsiasi cosa" il differenziale; potrebbe essere necessario smontare la ruota per accedere alla testa della vite.
È sparito il concetto di "labirinth cover": le guide della cinghia sono quelle dello scatto libero e non arrivano a coprire la totalità del bicchierino (come accade in quello di alluminio). Una "scivolata d'ala" nello stile Xray che veramente lascia per-

T2R

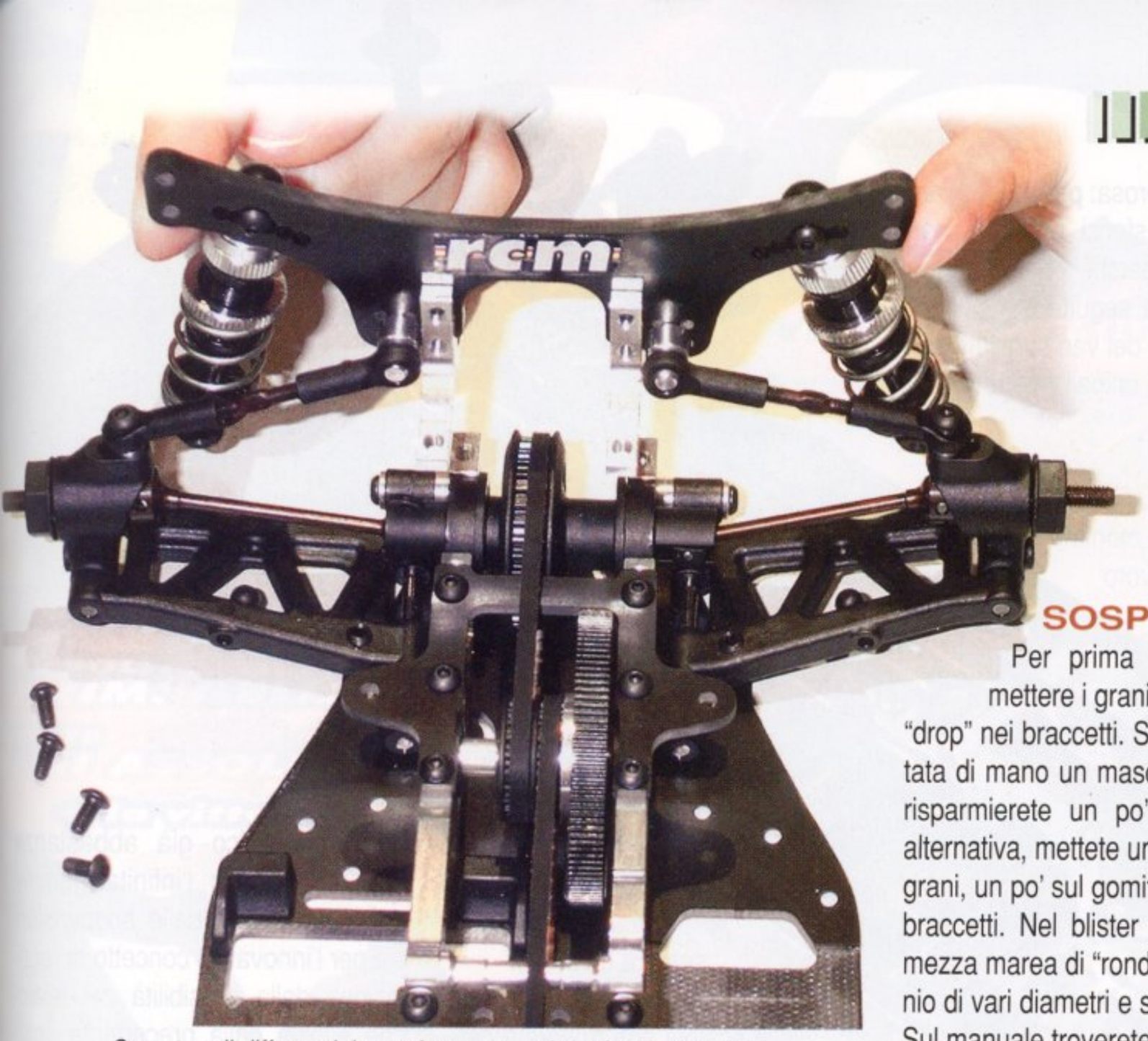
Marca: XRay Distributore: Sprint RC Prezzo: 245 €	Uso: Racing / divertimento Tipo e scala: Touring 1/10 Presentazione: Kit
Telaio: Fibra di vetro Motore: Trasversale	Trasmissione: Cinghie Propulsione: Elettrica
Differenziali: anteriore - centrale - posteriore: Sfere	
Sospensioni: anteriore: Quadrilatero deformabile posteriore: Quadrilatero deformabile	
Pro ☺ • Ammortizzatori • Prezzo • Qualità lavorazioni • Qualità alluminio	Contro ☹ • Differenziale non all'altezza dello standard Hudy

Particolare del barilotto anteriore.

Particolare del braccetto anteriore.



Materiale di alta qualità, come l'ergal, per i supporti della trasmissione.



Smontare il differenziale per la manutenzione è velocissimo!

Il differenziale smontato.

plessi, sino alla prova della pista. Se la pista dirà cose diverse, sarò ben lieto di fare pubblica ammenda.

TRASMISSIONE

Da sempre Xray è sinonimo di doppia cinghia, infatti, ancora una volta la T2R rimane fedele a questa soluzione. La "R" riprende in toto le meccaniche della "T2", con un grande passo in avanti rispetto alla T1FK05: è infatti possibile sostituire la corona, oppure estrarre i differenziali, senza dover smontare mezza macchina. Sostanzialmente i banchini sono divisi in 2 metà nel senso verticale, permettendo di inserire gli organi in movimento dall'alto, garantendo così la possibilità di interventi rapidissimi. Troviamo i famosi cuscinetti "blu" Xray, già lubrificati con oli particolarmente "leggeri", che si contraddistinguono per una dolcezza di scorrimento incredibile, che migliorerà ancora dopo qualche pila. In un primo momento, le plastiche dove alloggiano i cuscinetti sembrano stranamente "lasche" ma, una volta montate nelle sedi appositamente ricavate nei banchini di alluminio alleggeriti, diventeranno precise al punto giusto.

Due parole sulla corona: è fornita da 84 denti in modulo 48, in versione "H" (dura). Tutti gli spazi su questa macchina sono calcolati al decimo di millimetro, ho provato a montare una classica Kimbrough da 116 in modulo 64 e passa veramente al "pelo" nello scasso fatto sul fondo del telaio, tanto è che i numeri che indicano i denti della corona vengono "limati" immediatamente.

Le sedi dei differenziali, vengono chiuse da 2 "triangolini" di alluminio che reggono anche i supporti degli ammortizzatori, realizzati in fibra di vetro dall'incredibile spessore di 3,4mm e di un'altrettanto incredibile rigidità. Personalmente non metto mai le cinghie Xray a bagno nell'olio, basteranno 4 o 5 pile perché siano fedeli compagne della vostra macchina per lungo tempo.

SOSPENSIONI

Per prima cosa occorre mettere i grani di registro del "drop" nei braccetti. Se avete a portata di mano un maschio da M4, vi risparmierete un po' di fatica. In alternativa, mettete un po' di olio sui grani, un po' sul gomito e "filettate" i braccetti. Nel blister troverete una mezza marea di "rondelle" di alluminio di vari diametri e spessori.

Sul manuale troverete dei disegni in scala 1/1 per una rapida identificazione, tuttavia un calibro vi sarà d'aiuto.

Assicuratevi di non avere nessun amico di nome Andrea vicino a voi... il mio mi ha aiutato a perdere una rondella da 1 mm... vero, fotografo? Tuttavia "zio Hudy" ha pensato a noi, anche in questo caso.

Esiste un sacchetto di "pronto soccorso" proprio per occasioni come queste, quando una rondella o un sferetta decidono di andare ad abitare nell'angolo più nascosto del nostro laboratorio. La convergenza posteriore sulla T2 e sulla T2R si regola spessorando gli attacchi dei braccetti stessi rispetto al banchino. Con lo stesso sistema si aumenta anche la carreggiata, sia all'anteriore che al posteriore. Sempre con l'ausilio delle rondelle, regolerete il passo della macchinina.

Ovviamente in questa fase, seguiremo scrupolosamente le indicazioni sia per passo che carreggiata che convergenza. Non abbiate fretta di serrare le viti dei bracci ai banchini.

Con un minimo di pazienza otterrete dei braccetti che si "muovono" senza alcun impuntamento.

Soprattutto, non cercate un alesatore da 3mm perché "dovete" ripassare i braccetti, non serve.

Da sempre Xray ha posto una cura maniacale nello sviluppo degli stampi, e ottenere delle sospensioni "libere" è solo questione di serrare nella maniera corretta le viti.

ROLL CENTER

La "R" utilizza lo stesso innovativo sistema di registro del roll center introdotto sulla T2.

Semplicemente ruotando l'attacco della sospensione sul supporto stesso, otterrete 4 diverse posizioni di recupero del camber e di conseguenza del roll center.

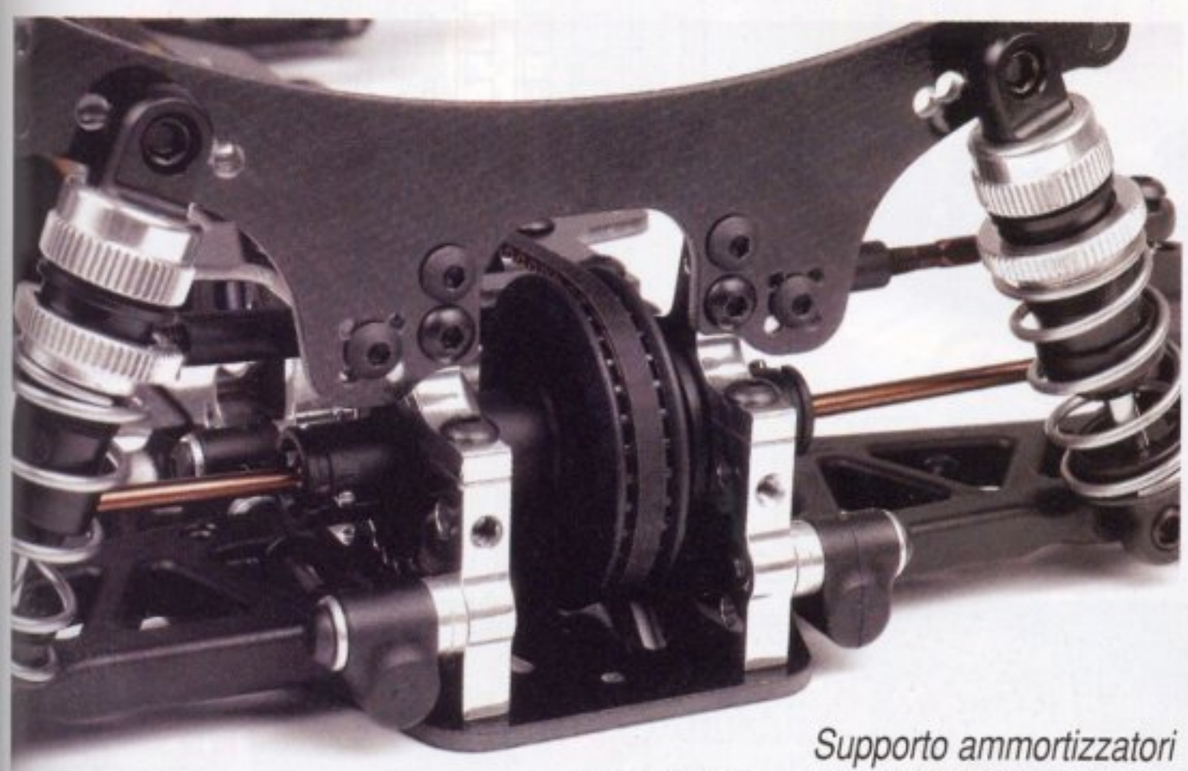
A onor del vero, qualche anima pia a Trencin (in fabbrica alla Xray) ha assemblato per me le testine degli uniball dal lato del "recupero".

TIRANTERIA

Ovunque troverete dei pregevoli tiranti filettati da M3, destri/sinistri, realizzati in "Hudy spring steel".

Dopo lunghe prove di laboratorio, effettuate sui cordoli di varie piste,

Tiranti regolabili.



Supporto ammortizzatori in carbonio con possibilità di regolazione.

Ammortizzatori con ghiera di regolazione.

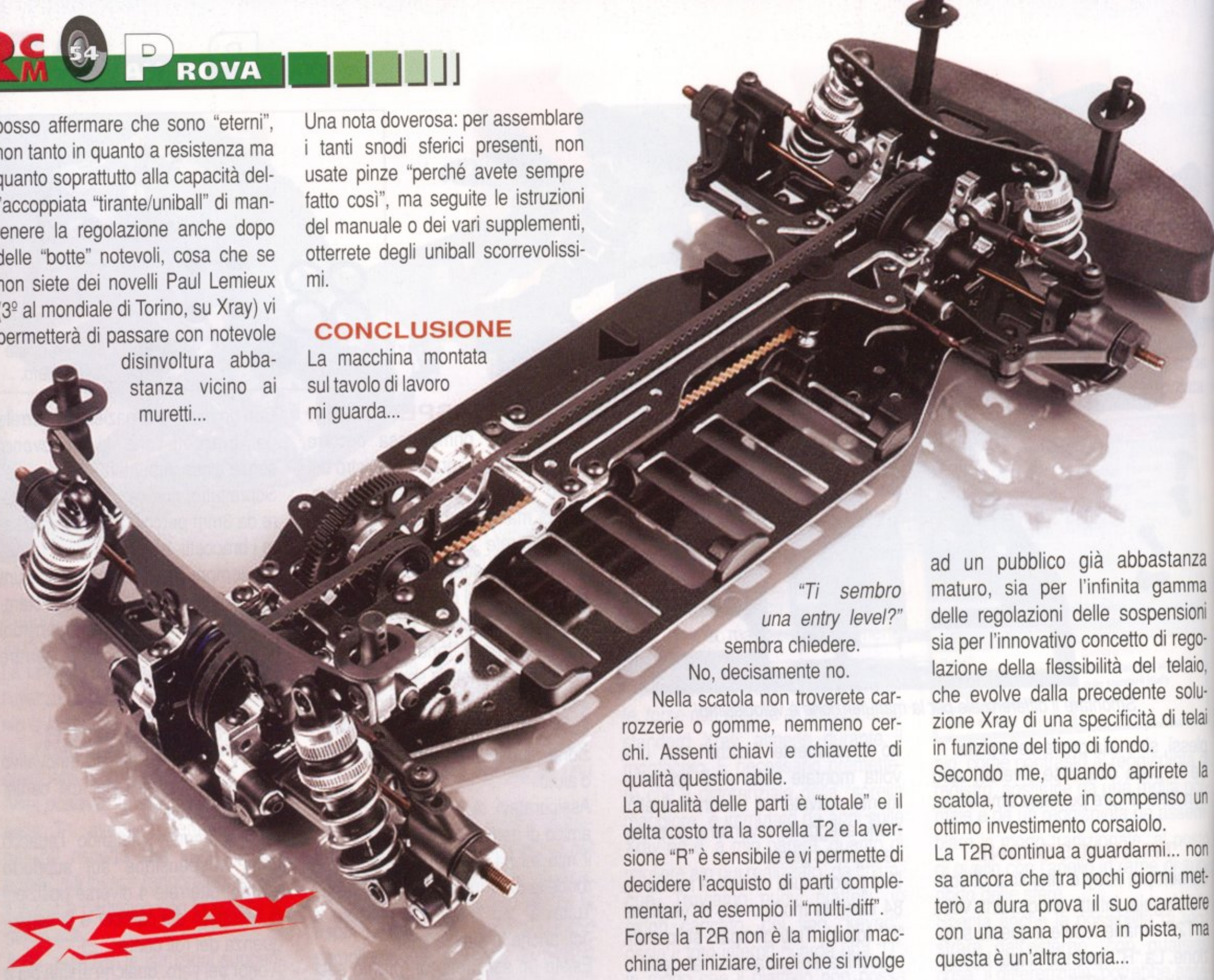
Braccetto posteriore con possibilità di regolare il camber.

posso affermare che sono "eterni", non tanto in quanto a resistenza ma quanto soprattutto alla capacità dell'accoppiata "tirante/uniball" di mantenere la regolazione anche dopo delle "botte" notevoli, cosa che se non siete dei novelli Paul Lemieux (3º al mondiale di Torino, su Xray) vi permetterà di passare con notevole disinvoltura abbastanza vicino ai muretti...

Una nota doverosa: per assemblare i tanti snodi sferici presenti, non usate pinze "perché avete sempre fatto così", ma seguite le istruzioni del manuale o dei vari supplementi, otterrete degli uniball scorrevolissimi.

CONCLUSIONE

La macchina montata sul tavolo di lavoro mi guarda...



"Ti sembro una entry level?" sembra chiedere.

No, decisamente no.

Nella scatola non troverete carrozzerie o gomme, nemmeno cerchi. Assenti chiavi e chiavette di qualità questionabile.

La qualità delle parti è "totale" e il delta costo tra la sorella T2 e la versione "R" è sensibile e vi permette di decidere l'acquisto di parti complementari, ad esempio il "multi-diff".

Forse la T2R non è la miglior macchina per iniziare, direi che si rivolge ad un pubblico già abbastanza maturo, sia per l'infinita gamma delle regolazioni delle sospensioni sia per l'innovativo concetto di regolazione della flessibilità del telaio, che evolve dalla precedente soluzione Xray di una specificità di telai in funzione del tipo di fondo.

Secondo me, quando aprirete la scatola, troverete in compenso un ottimo investimento corsaiolo.

La T2R continua a guardarmi... non sa ancora che tra pochi giorni metterò a dura prova il suo carattere con una sana prova in pista, ma questa è un'altra storia...