

RCM

Mensile di Tecnica e Attualità AutoModellistica



Radio Control Model
www.rcm-model.it

185

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

PROVE

Futaba 3GR
Novarossi N528 XSA
Cen MT Spec 3.0
Motonica P8.0
X-Ray T2 '007
Kyosho Inferno ST-s Us Sports
Kyosho Evolva 2005 WC Kit
ED MP777 K-Factory Kit
Hpi Hellfire SS
X-Ray T2R

HELLFIRE SS



REPORTAGE

Model Expo Italy (VR)
Ninco World Cup (VR)
CI Uisp Rce (MI)
Finale Italiana Tamiya (BG)
Serpent Nitro Tour (CS)
Savage Team Meeting (MN)

INOLTRE

Calendario Agonistico 2007
I Campioni del 2006

TECNICA

Le Batterie al Litio
H-Racer a Idrogeno
Fibre Ottiche e Servi
Frizione Sledge
F1 RC 1/18



GENNAIO
2007 €6.00



T2R

XRAY



SPRINT
RC
MODEL RACING EQUIPMENT

Una entry level?

di Giorgio Favaretto

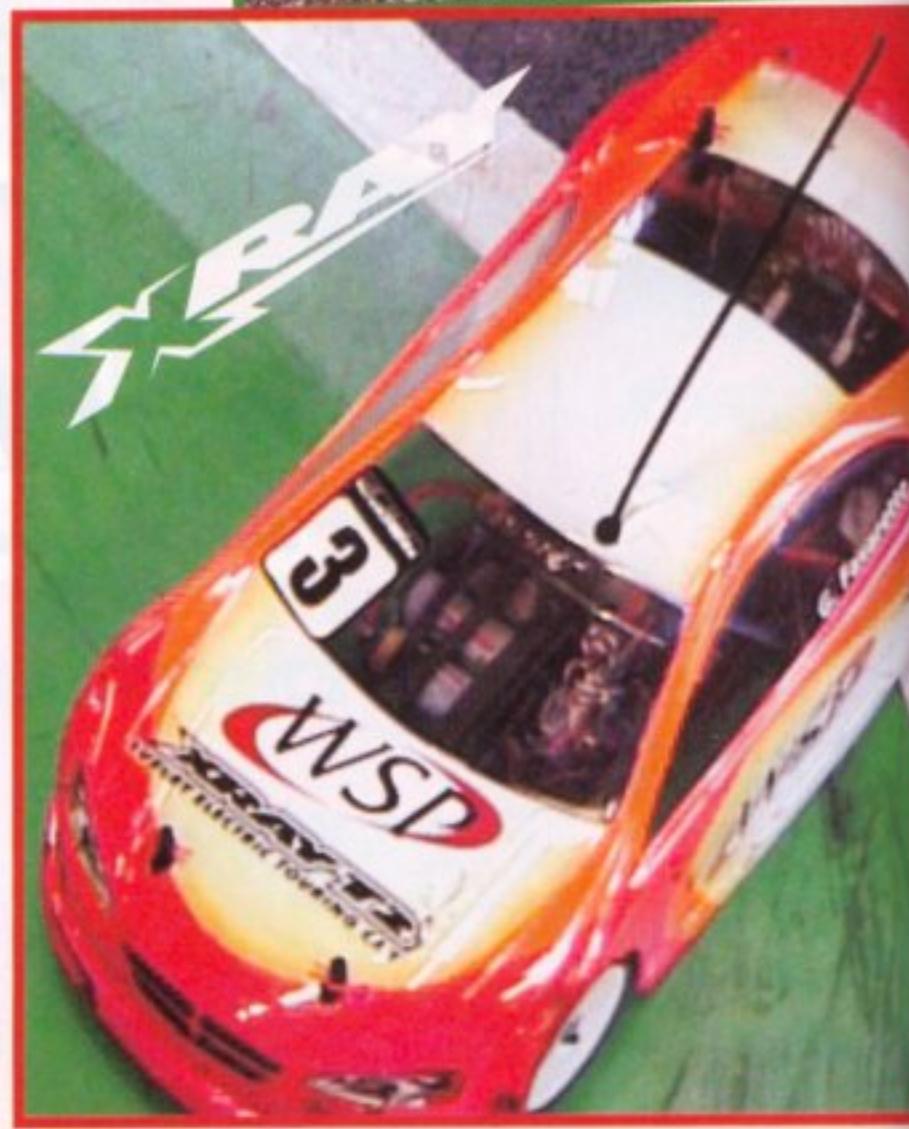
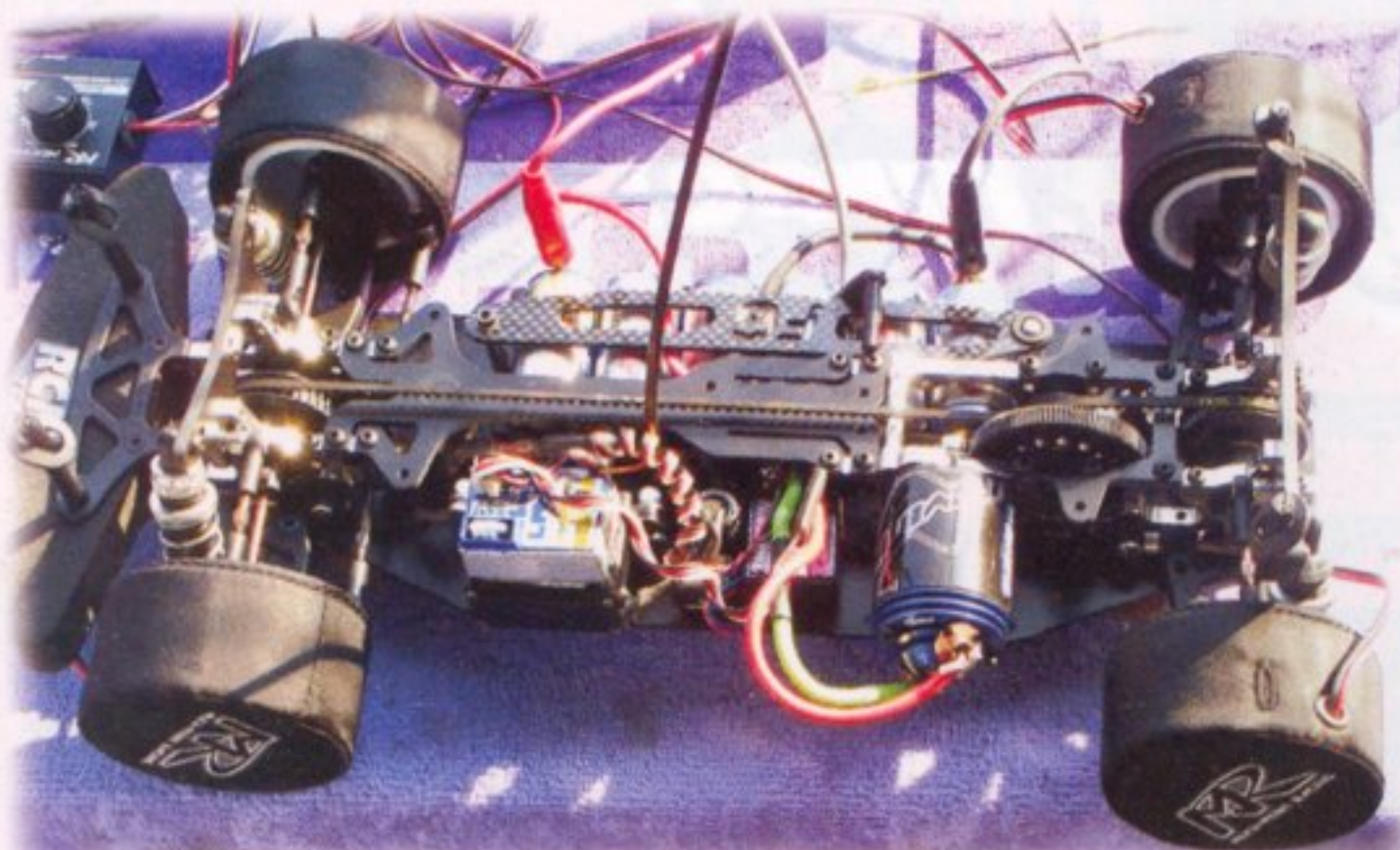
La teoria di una prova in pista di un modello rasenta di solito uno stereotipo di tipo televisivo, con le prove effettuate a pista vuota. Ho deciso di fare quello che farebbe (o dovrebbe fare) il modellista "tipo", destinatario di questa macchina, usarla cioè in gara senza nessuna sgrossatura preventiva: si finisce la macchina il sabato sera e poi... via, direttamente in pista la domenica mattina.

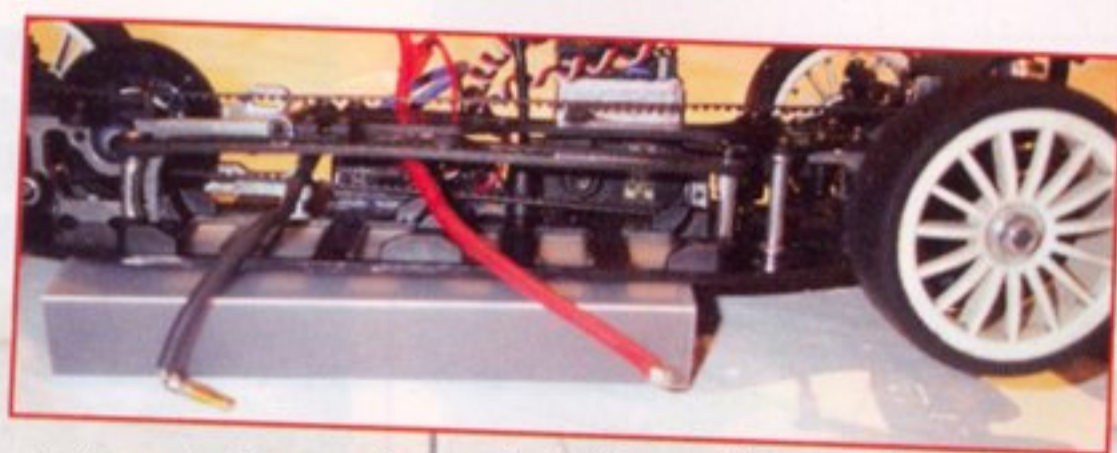
Dunque, via all'assetto di scatola che Hudy ha previsto per questa macchina.

Comincio la ricerca tra la copiosa documentazione provvista assieme al modello e trovo il foglio dell'assetto "Basic set-up for rubber tires"... e qui mi si presenta il primo "ostacolo". È infatti previsto l'uso della macchina su moquette, non su asfalto, e anche l'altro foglio (per le spugne) indica lo stesso tipo di fondo, ma forse si tratta di un errore di compilazione del foglio set-up delle "rubber tires".

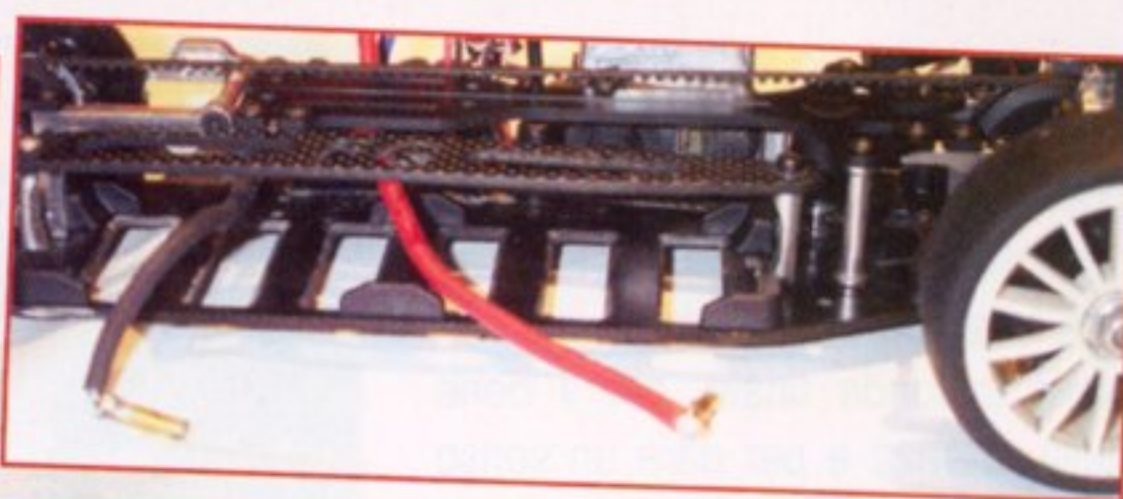
Tuttavia, con una rapida occhiata sul sito Xray, nella pagina dedicata al motore di ricerca per i set-up, trovo degli assetti "italiani" per le gomme in lattice su asfalto. Rispetto alle indicazioni del set-up di scatola, riduco la convergenza posteriore, cambiando lo spessore da 1,5mm a 1mm e modifico il camber, 1 grado sulle 4 ruote. Faccio un'aggiunta personale alla macchina, visto che mi da un fastidio pazzesco "scocciare" le batterie alla macchina: "trapianto" quindi dalla mia T1FK05 la barretta ferma-pile autocostituita e, già che ci sono, passo vicino alla bilancia per vedere quanto pesa il modello pronto pista: 1511 grammi, con un pacco di GP3700. Le 4200 pesano circa 15 grammi in più ma, in ogni caso, abbiamo un modello pressoché pronto per le verifiche senza aggiungere piombo. Unico suggerimento: quando montate la barra fermapile, perdetevi un attimo.

La T2R un attimo prima di scendere in pista, pila montata, gomme calde... manca solo il pilota!





La barretta ferma pile made in "Faravetto corse".



L'elettronica:
lo spazio non è molto ma ci sta tutto!

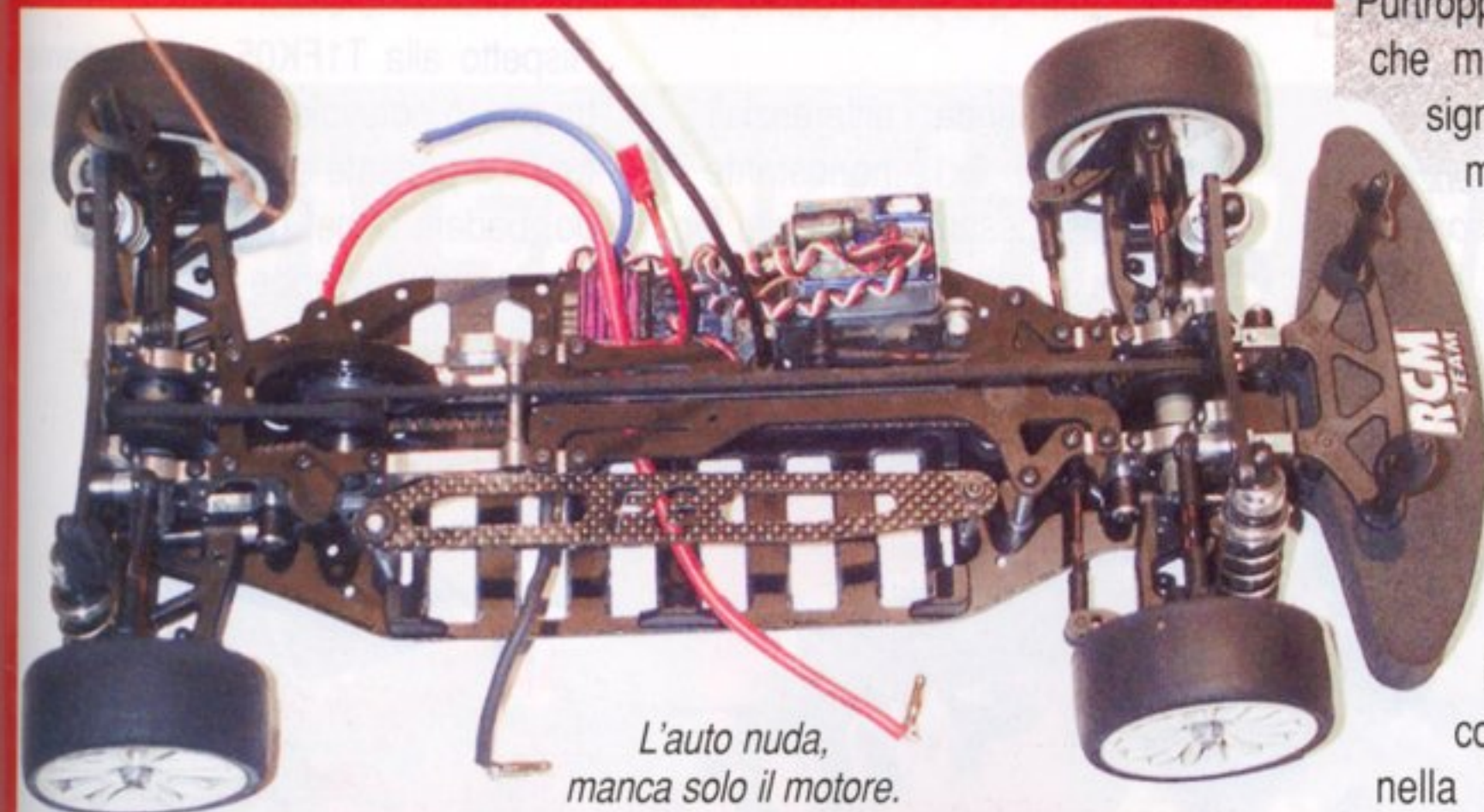


Provo ad infilare la sferetta nella luce tra il "blade" e il taglio del bicchierino, mentre giro la ruota di sinistra; ad un tratto "sento" i due esagoni lavorare e il differenziale chiudersi. Perfetto, anche se non comodo, tuttavia se non avete una chiave a brugola di quel tipo non so che cosa consigliarvi oltre a smontare la sospensione dal portamozzo. La prima pila se ne va così, registrando il differenziale e cercando di capire come guidare la macchina. Rispetto alla Xray T1FK05 che ho guidato tutta la stagione d'interclub, la macchina è totalmente diversa. Negli inserimenti dei tornantini del "pettine lungo" è perfidamente sgucciante, chiude moltissimo e bisogna farci l'occhio, spostando il riferimento di 1/2 metro abbondante; sul lungo rettilineo principale è stabile e nel curvone è un filo sottosterzante. Lascio il gas e la T2R si avvicina docile e senza problemi all'apice del gancio che immette nella curva interna al curvone, e sarà in questo punto che la macchina mi permetterà di "chiudere scortesemente" porte e portoni ai malintenzionati...

Percorro in accelerazione la curva interna, e qui l'auto "smusa" un pelo all'apice. Alleggerisco, lascio che richiuda e giù pieno verso la "S" di centro pista; in questo tratto l'agilità si fa apprezzare nuovamente, soprattutto la reattività alla prima parte del movimento dello sterzo è veramente degna di nota. Passo la sinistra-destra e mi preparo a due destre in rapida successione che la macchina affronta come un'unica curva a raggio variabile e, mentre si ha tutto il peso sul lato destro del modello, via per un brusco, bruschissimo richiamo a sinistra per l'ennesimo tornante. Una piega a destra in accelerazione per un nuovo tornante a sinistra; la T2R chiude benissimo in ingresso ma sottosterza, allarga, un po' troppo, per i miei gusti, in uscita e non riesco ad aprire subito e a stare stretto quanto vorrei. Ci si immette quindi nel rettilineo sotto il palco e, dopo un attimo, arriva la sinistra cattiva che porta alla parte iniziale del "pettine". Arriva così la prima manche.

opzionali, niente "multi-diff" all'anteriore, niente barre: vediamo cosa sapremo darci reciprocamente. Le qualifiche le utilizzo per capire la macchina e tra il miglior crono fatto nella prima qualifica e il miglior crono nell'ultima ci sarà un secondo e mezzo di differenza, non noccioline; il miglioramento lo realizzo "solo" prendendo la mano alla macchina. È difficile spiegare la fiducia che instilla la macchina, capire che la mancanza dello scatto libero anteriore, più che uno svantaggio, diventa un elemento di tranquillità, permettendo la "mezza frenatina" qui e là, quindi la guida diventa sempre più precisa e cattiva. La macchina è bella, mi piace, mi permette, anche se siamo in qualifica, di scambiare dei bei momenti d'agonismo con gli avversari, soprattutto con quelli (pochi), che hanno il coraggio di utilizzare anch'essi le gomme in lattice. Arrivano le finali e qui i giochi si fanno giustamente più seri. Nonostante l'"unlimited", le finali sono molto equilibrate: a parte i primi due "aficionados" di Segrato che rifilano un giro a tutti, gli altri sono tutti nei 13 giri. Alla fine sono sesto, i crono sono spettacolari, per i miei gusti, con una costanza notevole, quasi tutti i giri che faccio sono nello stesso secondo, ma non sono io... è lei, la T2R, che lo permette, anche se, essen-

Purtroppo la scarsa affluenza fa sì che mi ritrovi in F1, che oggi significa per l'appunto "unlimited": i miei avversari saranno dotati tutti, chi più chi meno, di batterie Lipo, motori brushless e gomme in spugna. Per quanto mi riguarda, decido di non fare assolutamente nulla alla macchina, per tutto il giorno sarà utilizzata con il materiale che si trova nella scatola, niente molle



L'auto nuda,
manca solo il motore.

doci 6 piloti nello stesso numero di giri, gli scambi di posizioni si susseguono spesso, la finale è piuttosto combattuta e il quinto posto è ad una "macchina" di distanza...

Nella seconda finale, per il bene della scienza e per dare un senso alla prova da pubblicare, mi vedo costretto ad eseguire un crash test pesante. Come farei in alternativa a valutare la capacità della macchina di resistere ad un impatto serio?

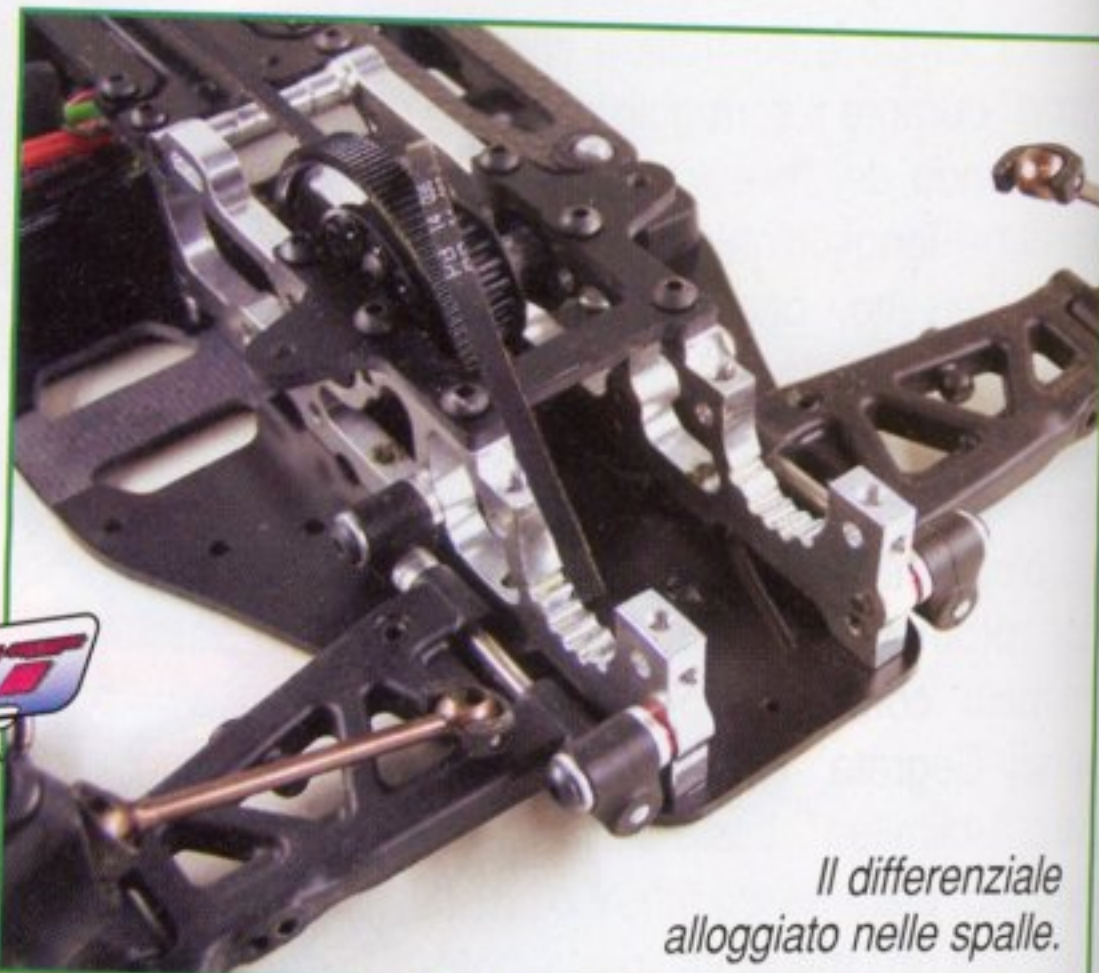
Lo faccio per essere professionale, non perché ho sbagliato una traiettoria. Ovviamente scelgo il posto peggiore per eseguirlo: a Segrate il rettilineo principale dura parecchi secondi, il motore è un 9 monofilare, molto potente e veloce e, tirando un azzardo, direi che siamo prossimi ai 70km/h. C'è il curvone che mi aspetta! "Spelo" il cordolo quel tanto che basta da alzare la macchina e vederla piantarsi come una palla di cannone contro la rete di contenimento. Un bel 5 metri di volo sani sani. Per aggiungere una maggiore valenza al test, riatterro in pista, mentre purtroppo arriva un altro modello, che nulla può fare se non centrarmi in pieno, scusa...

Le due macchine si compenetrano una nell'altra e il buon recupero le separa caritatevolmente.

Sotto il palco, qualcuno maligna "adesso la puoi rimettere nella scatola e iniziare a montarla di nuovo". La mia T2R invece riparte bella tranquilla, come se niente fosse, nel



Le spalle posteriori con l'alloggiamento del differenziale che funge anche da tendicinghia.



Il differenziale alloggiato nelle spalle.



T2R SET UP					
Modello: X Ray T2R	Diff. ant.: A sfere	Carrozzeria: Stratus 3			
Motore: 12x1	Diff. post.: A sfere	Radio: Futaba			
Corona: -	Scatto libero ant.: -	Servo sterzo: Ko			
Pignone: -	Scatto libero cent.: -	Regolatore: Ko			
Coppia conica: -	Gomme ant. S/D: CS 27	Batterie: Orion 4200/4300			
Rapporto finale: 6,80	Gomme post. S/D: CS 27	Caricabatterie: Robitronic			
Trasmissione		Avantreno	Retroreno		
Posteriore: T: -	Anteriore: T: -	Ackermann			
T: -	T: -				
Fori pistone ammortizzatori		Standard n° 2	Standard n° 2		
Olio/Molla/Precarico		30 Silver -	30 Oro	Amm	
Convergenza/Camber/Caster		0° \ / A° A°	1,5° \ / -1°	-	
Barra antirullo (fissa/regolabile)		- 0 30 45 60 90 1	- 0 30 45 60 90 1	-	
Drop sinistro/Drop destro/Passo		8mm - -	10mm - -	-	

silenzio dei maligni miscredenti, con un unico danno: in questa finale manco il club dei 13 giri per 1,680 secondi. Tutto sommato non male, anche se poi mi darà fastidio nella classifica finale.

Terza finale.

Qui proviamo le potenzialità del "multi-flex", il sistema che permette di regolare la torsione del telaio. Nel manuale di Hudy, troviamo diverse indicazioni su quante e quali viti togliere dalla macchina, per cercare

un differente comportamento.

Decido di togliere le 4 (su 8) del telaio superiore e, senza aver fatto un giro preliminare, schiero la macchina.

A questo punto forse vi chiederete: "Quindi? Come cambia la macchina?".

La risposta è semplice: 5 secondi in meno sul tempo totale, nuovamente 13 giri ma con 5 secondi e spiccioli in meno. La differenza è tanta e, anche qui, la scopri giro per giro.

La T2R si trasforma in una "sciarpina di seta" per il cordolo, permette di più, ancora di più di prima.

Quelle manovre che ti fanno pensare "ahia... la pianto contro..." si risolvono invece con un sospiro di sollievo. Alla fine dei conti sono 7°, ma soprattutto non scordate che davanti c'è di tutto e di più come tecnologia, mentre la T2R è rimasta di scatola, senza una virgola di aggiunta, di upgrade o di ricerca di assetto e alla fine (primi 2 a parte) siamo tutti nei 13 giri!

Pubblica ammenda: i differenziali.

Nonostante il 9x1, nonostante il crash test pesante (e gli altri leggerini...) hanno retto magnificamente e scorrono dolce-



Le "guance" del vano porta pile. Notare il segno di una botta sul telaio.

mente senza nessuna "ruvidità". Però, volevo completare la prova per bene.

La T2R va bene nella libera, ok... e nella 27?

Ho quindi pregato un amico "stockettaro" di fermarsi un attimo dopo la gara ed abbiamo montato un bel 27 Cobalt.

Dopo qualche giro di acclimatamento, ho iniziato a prendere dei tempi ed anche qui la costanza era rimarchevole e, il sorriso, da orecchio a orecchio, era altrettanto notevole ed ho l'impressione di aver "irraggiato" un altro pilota.

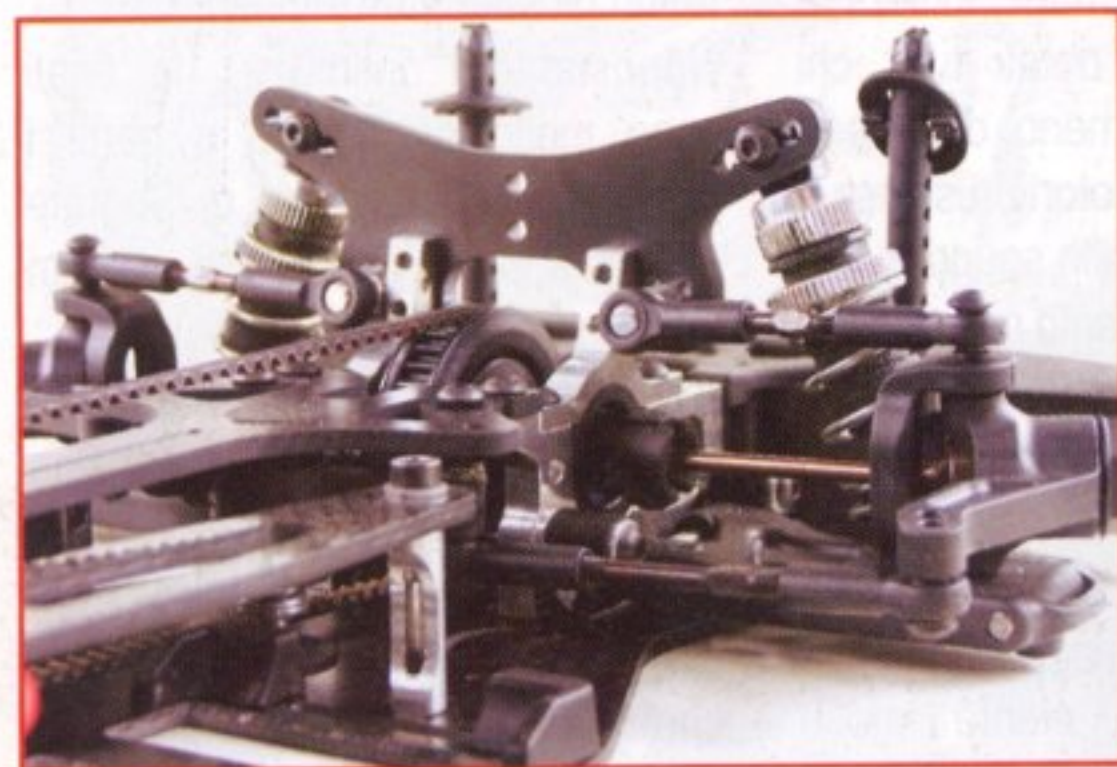
In conclusione? Una gran macchina, veramente bella.

Rispetto alla T1FK05 è veramente un passo notevole in avanti, soprattutto se pensate che stiamo parlando, badate bene, della versione R, quella che dovrebbe essere la versione "entry level".



L'ammortizzatore anteriore.

La sospensione anteriore e la colonnina del "fermapile" non incluso nel kit.



La trasmissione primaria e il differenziale posteriore.



X-RAY

