ABBONAMENTO RADIOCOMANDO AUTOMODELLISMO

RCM

Mensile di Tecnica e Attualità AutoModellistica



20 ANNI 1987 2007

Italia

Radio Control Model
www.rcm-model.it

194

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

STR8

Italiani Uisp

CI 1/10 Rce Off Road - Varallo Pombia (NO)
3ª CI 1/10 Rce Touring - Casalecchio di Reno (BO)

Prove

East Power 4200
Hpi Nitro MT2 18SS+
Hot Bodies Lightning GT10
Thunder Tiger Hammer S18
Xray XT8
Kyosho Ultima RB5
Hpi Nitro RS4 3 18SS+
Jet's Hobby Tech STR8

Italiani Amsci

4ª CI 1/8 Rcs Off Road - Alberobello (BA)
CI 1/10 Rcs Barchetta - Codana (AT)
3ª CI 1/8 Rcs Rally - Mesero (MI)

Mondiali

1/8 Rcs On Road - Cordoba (Argentina)
1/5 Rcs Moto - Fiorano (Italia)



NOVEMBRE 2007 € 6.00
70194
9 771594 591007

XRAY XT8

LA ROLLS DELL'OFF DIVENTA TRUGGY



MONTAGGIO ED ANALISI DI UN TRUGGY DESTINATO AL SICURO SUCCESSO!

di Egidio Vergadoro

"C'era da aspettarselo".... come direbbe qualcuno!
X-Ray ha finalmente immesso sui mercati questo favoloso Truggy denominato XT8 e disponibile in un'unica versione, scaturita in effetti da tutto il "Know-How" della X-Ray, perché non si può dire che sia derivato solo dalla recente e vincente EC, ma porta a bordo anche pezzi della versione Buggy "R", pezzi della versione TQ e, per finire, le ultime novità viste sulla EC, come ad esempio gli ammortizzatori "Big Bore" a grande volume di olio con canne da 14 mm.
Se da un iniziale e superficiale sguardo sembra che manchi qualcosa su questo Truggy, approfondendo l'analisi si intuisce il motivo di certe scelte costruttive e, anche sulla base del nostro test, ci siamo dovuti ricredere su quelli che erano stati, in un primo momento, dei nostri "cattivi pensieri", dato che, ad esempio, la piastrina anteriore che regge i perni passanti dei braccetti è quella con l'anima in metallo, ma con corpo in nylon, della versione economica "R" della X-Ray, così come le piastrine posteriori che sono interamente in nylon, e dato che la versione EC è dotata di "fior

Forte delle recenti vittorie con la versione Buggy EC, la X-Ray scende in campo con il suo Truggy: ora le sfide al top sono aperte!



La bella confezione dell'X-Ray XT8.



I particolari del modello indicati sul lato della confezione.



L'apertura della scatola.

di piastrine", ci chiedevamo come mai si fosse proceduto in economia su questi particolari...
Dubbio che abbiamo fugato dopo un primo test sull'XT8 di un amico (il quale come da falso copione lo aveva equipaggiato con le piastrine in metallo), appurando che al primo impatto i lunghi braccetti del Truggy vanno a fare un carico eccessivo sulle piastrine in metallo che, a causa di una eccessiva rigidità, porta alla rottura dei braccetti stessi, mentre con le piastrine in nylon questo non succede in quanto c'è possibilità di flessione e di smorzamento agli urti, preservando da antipatiche rotture tutti i gruppi delle semisospensioni.
Ma tutto questo era solo una nostra paranoia, appunto perché siamo abituati all'incredibile qualità dei prodotti X-Ray e, da buoni "Test Driver", dovevamo renderci conto delle "verità" di Mr. Hudy!
I fatti, in realtà, ci dicono che siamo di fronte ad uno dei migliori Truggy in circolazione, sia per quanto concerne la qualità dei materiali utilizzati sia per quanto riguarda il "Layout" costruttivo del modello in questione, che viene distribuito in Italia dalla Sprint RC di Domanin e Bruscagin.
Per quanto riguarda il livello prestazionale, c'è da aspettare il test in pista, quindi andiamo adesso ad iniziare il montaggio di questo modello analizzando il tutto.



Gomma, cerchio e mousse interna in dotazione all'XT8.

MONTAGGIO

Aprendo l'elegante confezione dell'X-Ray XT8, che si presenta come al solito in un'elegante ed accattivante grafica riproducente il modello completo, notiamo che tutti i componenti del Kit sono disposti in buon ordine nei sacchetti in nylon, mentre i cerchi, le gomme e le mousse interne di riempimento fanno bella mostra di sé.
C'è proprio tutto, dalla bella carrozzeria a tutto quanto servirà per completare questo Truggy e, per finire, c'è il solito bel manuale di montaggio della X-Ray, che rappresenta qualcosa in più di un semplice manuale, dato che oltre al foglio Set-Up c'è anche una bellissima spiegazione su come intervenire sui vari settaggi e sugli effetti che determinati di essi sortiscono, cosa che risulta utile ai neofiti e su qualsiasi modello.

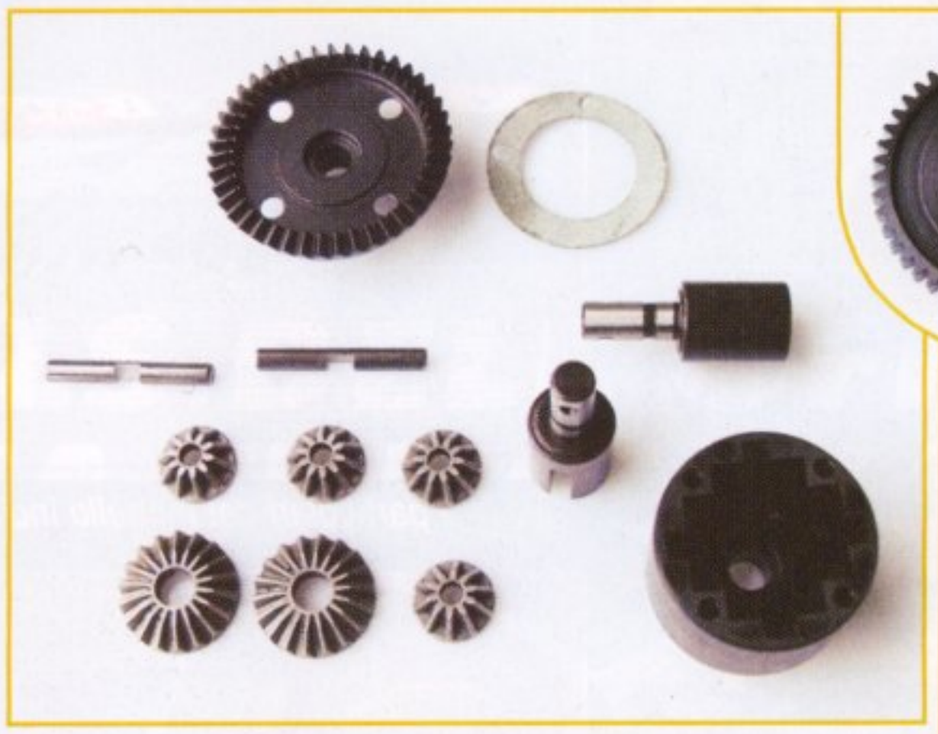
ATTENZIONE A....

Il primo step del montaggio riguarda i differenziali, che sono poi esattamente quelli della versione del Buggy EC. Qui dobbiamo porre particolare attenzione nel differenziare i bicchierini anteriori da quelli posteriori, dato che gli anteriori sono molto più lunghi e dotati di "guida" per le spine degli omocinetici anteriori. Ancora più attenzione dobbiamo porre nel montare i bicchierini in uscita dai differenziali, dato che gli ultimi aggiornamenti in rete, proprio sul sito della X-Ray, ci dicono di "scartavetrare" i gambi dei bicchierini che entrano all'interno dei differenziali per evitare possibili grippaggi dei bicchierini stessi, appunto perché le tolleranze fra questi componenti sono ridotte ai minimi termini, vista l'incredibile precisione di lavo-



Il bellissimo telaio fresato dell'XT8.

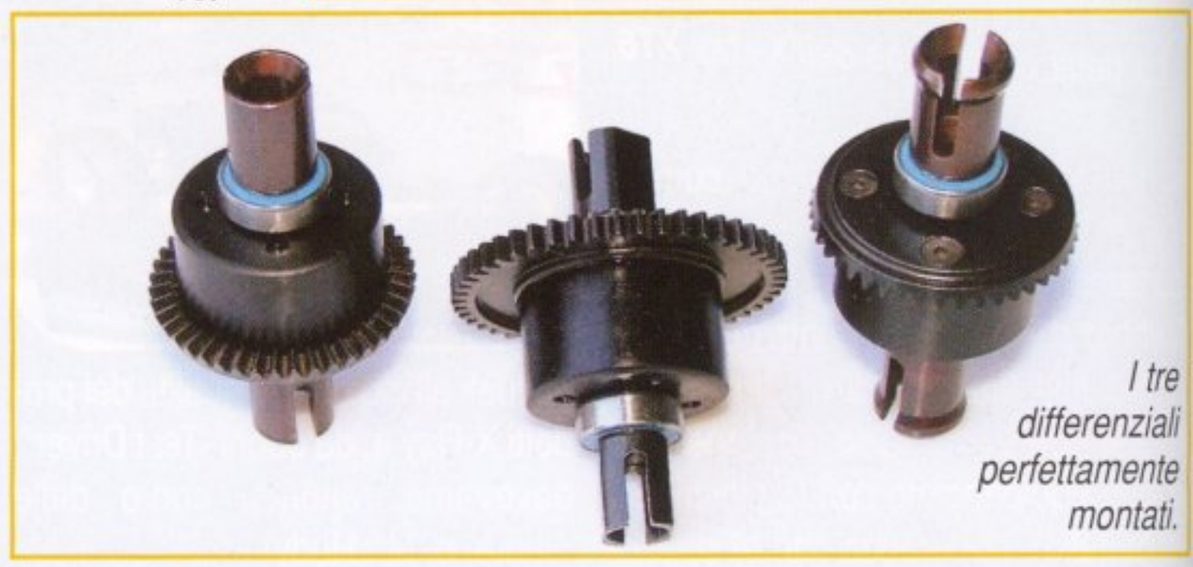
razione dei metalli X-Ray... e l'ipertermia innescata da questi organi in movimento potrebbe creare qualche scherzetto di fusione!
Va detto che sul manuale questo passaggio non è indicato, mentre gli ultimi aggiornamenti riportati sul manuale riguardano il volume di olio da introdurre nelle casse differenziali, pari al 50% del volume totale.
Sono 2 i planetari e 4 i satelliti che compongono questi differenziali, mentre sono scomparsi gli o-ring dietro ai satelliti e sono presenti i soli o-ring di tenuta che vanno dietro ai planetari.
Modulo 20/10 per gli ingranaggi dei differenziali e coppia conica modulo 10/43 conforme alla versione EC, mentre la corona centrale è stata portata a 48 denti per compensare sul rapporto finale il diametro eccessivo delle gomme che equipaggiano il Truggy.
In breve abbiamo i nostri 3 differenziali perfettamente montati sul tavolo di lavoro, quindi possiamo passare alla fase successiva!
Ricordiamo che abbiamo chiuso i differenziali nella configurazione indicata, cioè con l'olio siliconico da 7.000 nei differenziali anteriore e posteriore e con quello da 10.000 nel differenziale centrale.



I differenziali sono uguali alla serie Buggy.



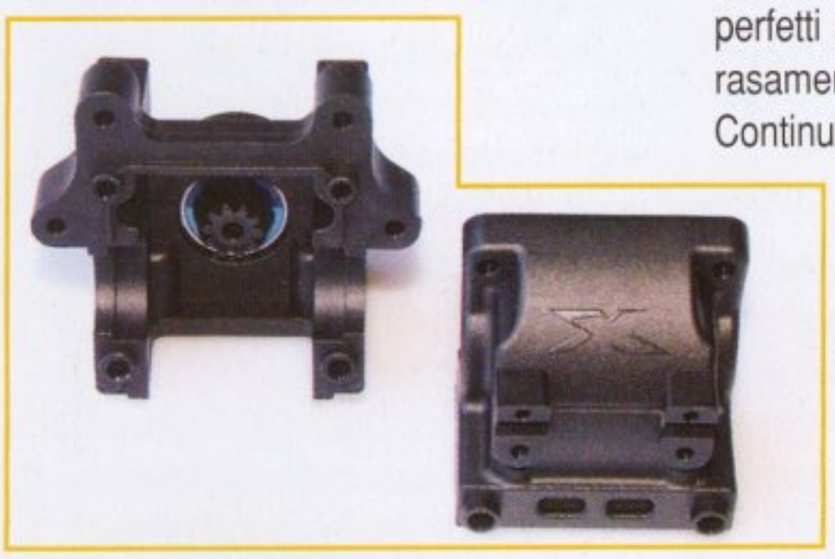
La corona centrale da 48 denti.



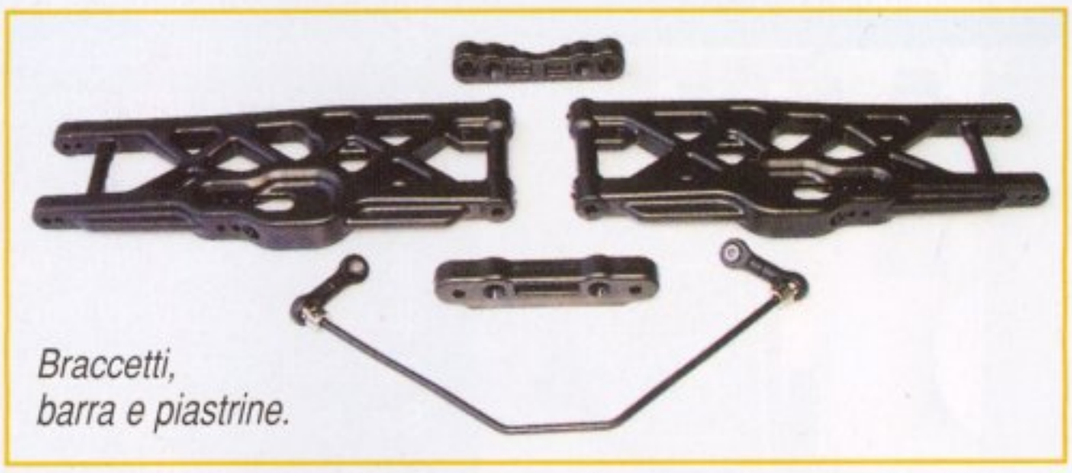
I tre differenziali perfettamente montati.

AVANTRENO E RETROTRENO

Montare le cellule differenziali su questo Truggy è un gioco da ragazzi perché è stato detto tanto sulla precisione degli incastri di questa ditta... quindi dimenticatevi del "cutter" e procedete a mani nude, dato che l'X-Ray permette montaggi da favola!
Le cellule differenziali anteriore e posteriore si montano perentoriamente, mentre fanno un po' impressione le poderose piastre degli ammortizzatori per quanto risultano robuste.
Nel frattempo facciamo gli allineamenti delle coppie coniche: qui riesco ad avere degli accoppiamenti perfetti senza avere la necessità di rasamentare con le rondelle.
Continuiamo montando il gruppo dei braccetti inferiori, utilizzando le piastrine in nylon già citate e seguendo per filo e per segno le indicazioni del manuale per quanto concerne le geometrie. Spendiamo due parole su queste piastrine, che risultano essere esattamente quelle della versione Buggy "R", cioè interamente in nylon e con la sola piastrina anteriore recante l'anima interna in metallo.
Proseguiamo con il montaggio del fuselli posteriori, dei tiranti superiori, degli omocinetici, del traliccio alettone e, per finire, della barra antirollio, quindi completiamo il retrotreno, che appare nella tipica forma del Buggy, ma molto più largo e nella solita configurazione del quadrilatero deformabile.
Anche l'avantreno è impostato nella stessa maniera, a quadrilatero deformabile, con tutti i pezzi che compongono la versione Buggy, ad eccezione dei braccetti che sono notevolmente più lunghi, ma con il solito sistema su "C" di direzione, con fuselli in composito ma recanti l'anima in metallo per il fissaggio dei perni dei "king pin".
I braccetti anteriori/inferiori sono provvisti di sede per gli eccentrici, che dovrebbero regolare l'angolo di "Caster", ma stranamente sono assenti gli eccentrici stessi, mentre troviamo delle boccole ad angolo fisso; in seguito potremo ugualmente dotare il nostro Truggy di questi eccentrici per poter interagire con l'angolo di "Caster".
Anche sull'avantreno utilizziamo le geometrie indicate sul manuale, facendo addirittura fatica nel localizzare i fori da usare nella miriade di fori di regolazione presenti sul modello!



Il pignone conico da 10 denti nella sua sede.

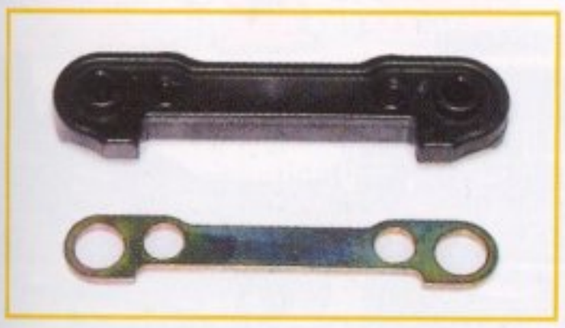


Braccetti, barra e piastrine.

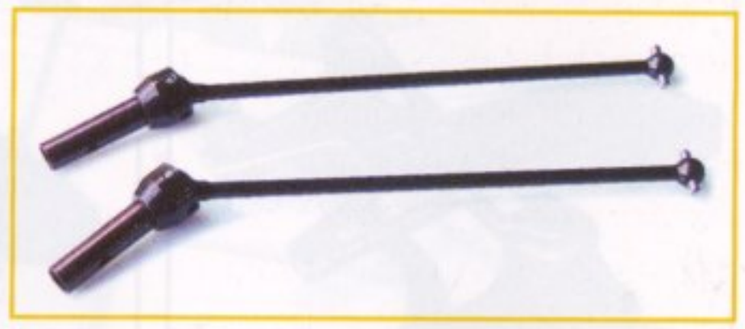


Le poderose piastre degli ammortizzatori.

Retrotreno in fase di montaggio.

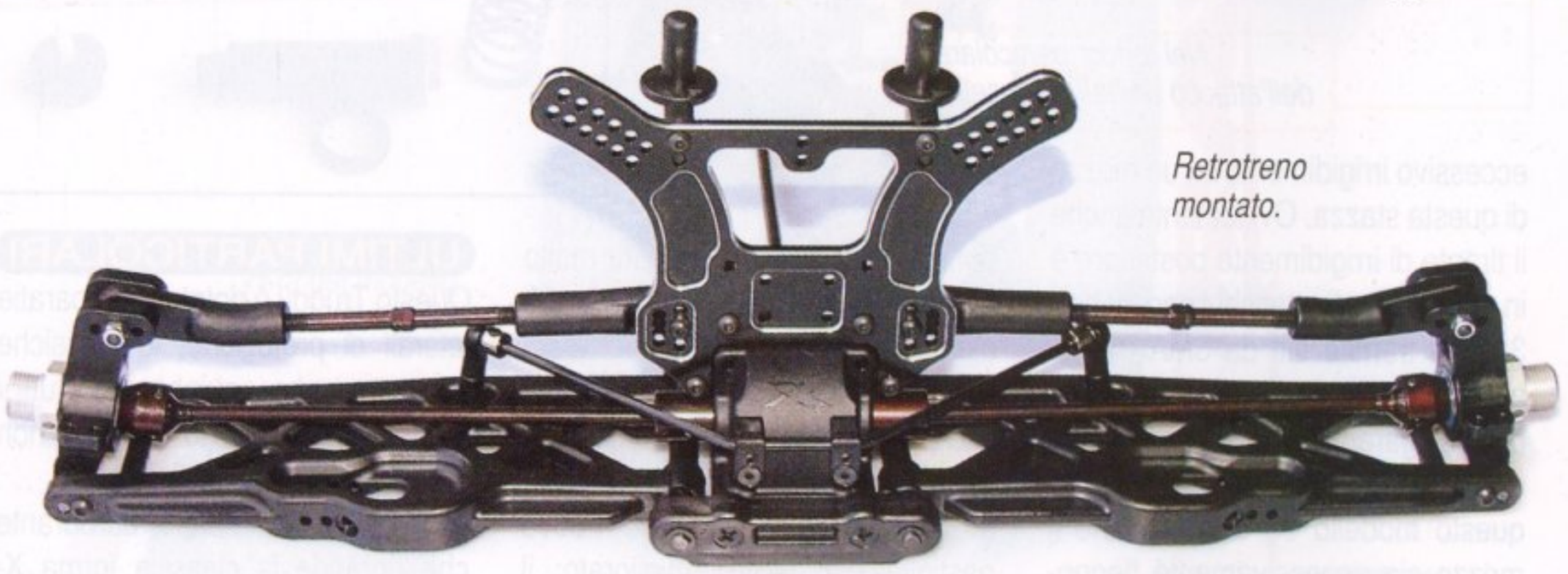


Particolare dell'anima metallica posta all'interno della piastrina anteriore.



Due dei sei omocinetici dell'XT8.

Avantreno in fase di montaggio.



Retrotreno montato.

Col montaggio degli omocinetici anteriori e delle barre completiamo anche l'avantreno dell'XT8.
Una nota conclusiva per dire che non ci è piaciuta molto la chiusura dei perni passanti dei braccetti tramite semplici e-ring... ragion per cui abbiamo passato del collante a contatto tipo "Pattex" sugli e-ring per evitarne la perdita accidentale e lo sfilamento dei perni stessi.

L'ALLOCAZIONE SUL TELAIO

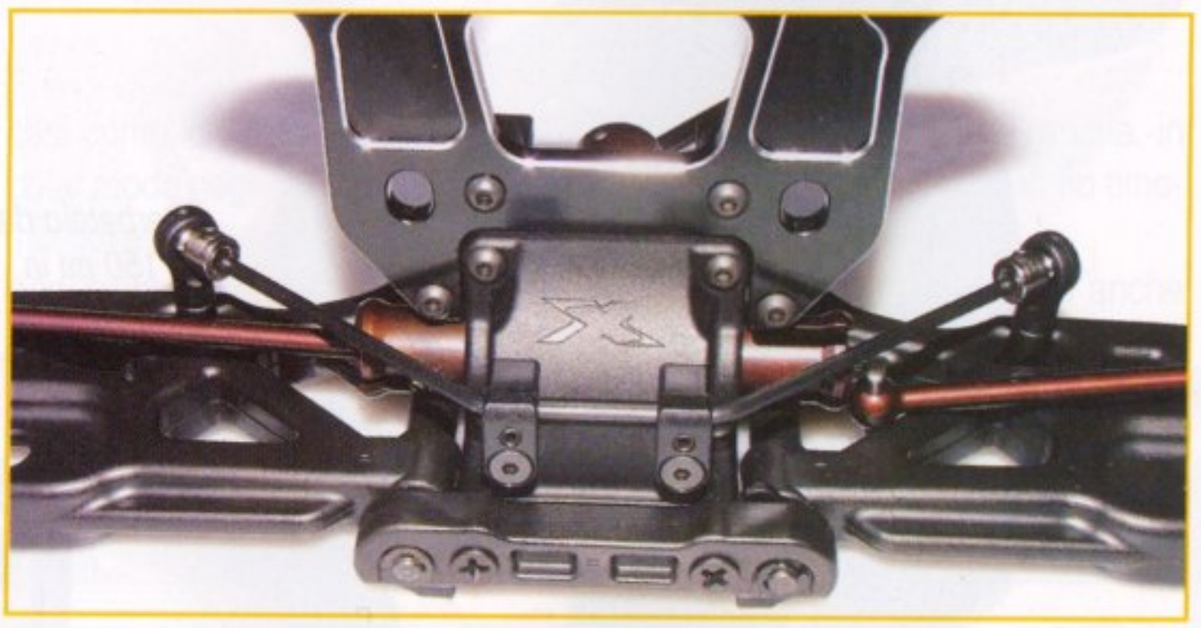
È giunta l'ora di piazzare i gruppi appena montati sul bel telaio, che è da 3mm in ergal svizzero T7075, con delle fresature di alleggerimento. Ci armiamo del solito "Pattex" per isolare le cellule differenziali dalla possibile infiltrazione di terra durante l'utilizzo, poi con sole 4 viti fissiamo i gruppi sul telaio.
Ora il nostro modello assume un aspetto decisamente "maestoso", per via delle ragguardevoli dimensioni delle carreggiate anteriore e posteriore, mentre noi possiamo passare alle fasi successive.
Arriviamo al gruppo del salvaservo, che risulta un classico, lavorante su due colonnine in acciaio e recante la ghiera per la regolazione della tensione della molla, mentre la piastrina boomerang si avvale di 3 fori per il corretto angolo di Ackermann.
Bypassiamo attraverso cose superflue per un modello X-Ray, e diamo per scontato che tutto lavori su cuscinetti di qualità, incluso quindi il salvaservo! La piastra del salvaservo è in metallo, molto robusta, mentre il tirante di irrigidimento anteriore è in nylon per permettere di scaricare le vibrazioni e per evitare un



Anche il traliccio dell'alettone è stato montato.

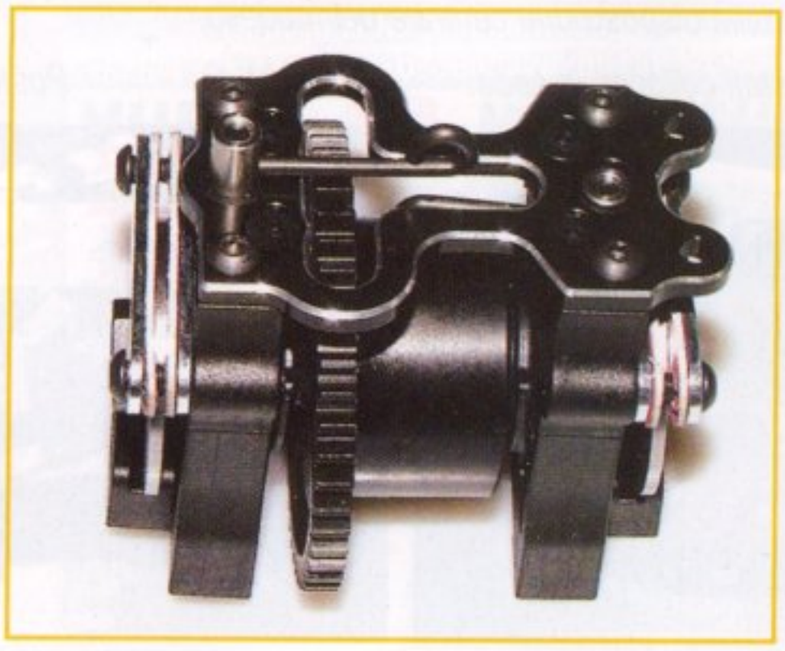
Particolare del fusello anteriore.

Sono assenti gli eccentrici per la regolazione del "caster" anteriore.



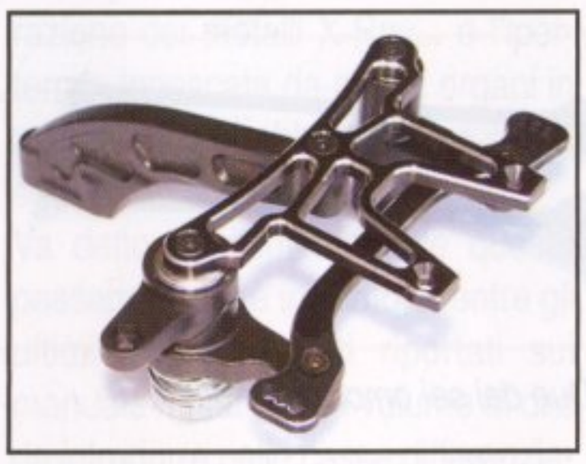
Particolare dell'avantreno.

Il gruppo centrale.



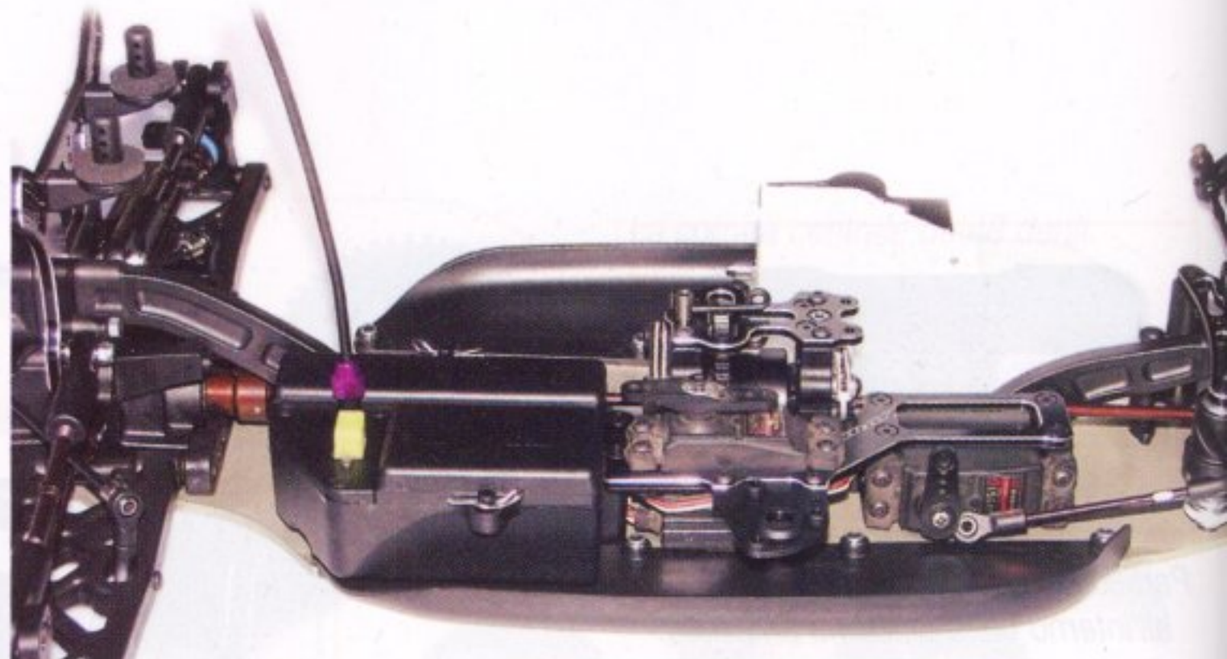
Uno sguardo ai freni...





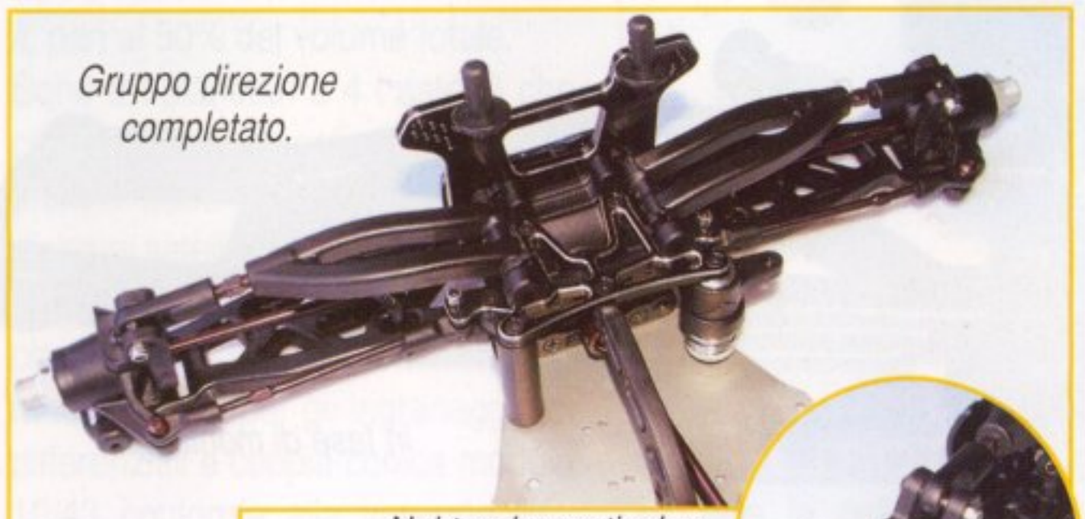


Il gruppo salvaservo.



Piastra radio in sede con tanto di elettronica a bordo.

Gruppo direzione completato.



Nel tondo: particolare dell'attacco uniball sul fusello.





Il "Big Bore" che equipaggia l'XT8.



Elementi smorzanti montati.

eccessivo irrigidimento su un mezzo di questa stazza. Ovviamente anche il tirante di irrigidimento posteriore è in nylon, ma gli attacchi sono su ben 3 punti tramite viti da 3MA e dadi autobloccanti da 5,5 per cui la solidità è garantita, assicurando nel contempo una ridigità consona a questo modello ed evitando che il mezzo sia eccessivamente "legnoso" nel passaggio sulle buche.

Fissato il gruppo salvaservo sul telaio, andiamo a completare la tiranteria di direzione che si avvale dei nuovi uniball a testa sferica con bordo di tenuta, cosa questa molto utile per evitare sganci accidentali dei tiranti di direzione.

È ora la volta del gruppo centrale, che è identico a quello della EC, con impianto frenante semplice a 2 dischi ventilati ma con le nuove pastiglie con ferodo migliorato; il tutto è come al solito scomponibile per permettere interventi facilitati sulla manutenzione.

Chiude il tutto una bella piastrina superiore in ergal.

ULTIMI PARTICOLARI

Questo Truggy è dotato delle paratie laterali di protezione, le classiche minigonne che equipaggiano tutti i modelli da Off Road ma che non sempre troviamo sui Truggy.

Montiamo il serbatoio carburante che riprende la classica forma X-Ray ma che ha, su questo modello, una capienza di 150 ml.

La piastra radio è in metallo, esattamente quella della EC, così come la vaschetta per l'elettronica, e qui troviamo ogni tipo di distanziale e di squadretta per poter montare qualsiasi servocomando in commercio.

Solite chiusure tramite clips per i due comparti, separati per le batterie e per la ricevente, e solito portatrasponder in dotazione.

Non manca il supporto per il fissaggio del complesso di scarico.

AMMORTIZZATORI

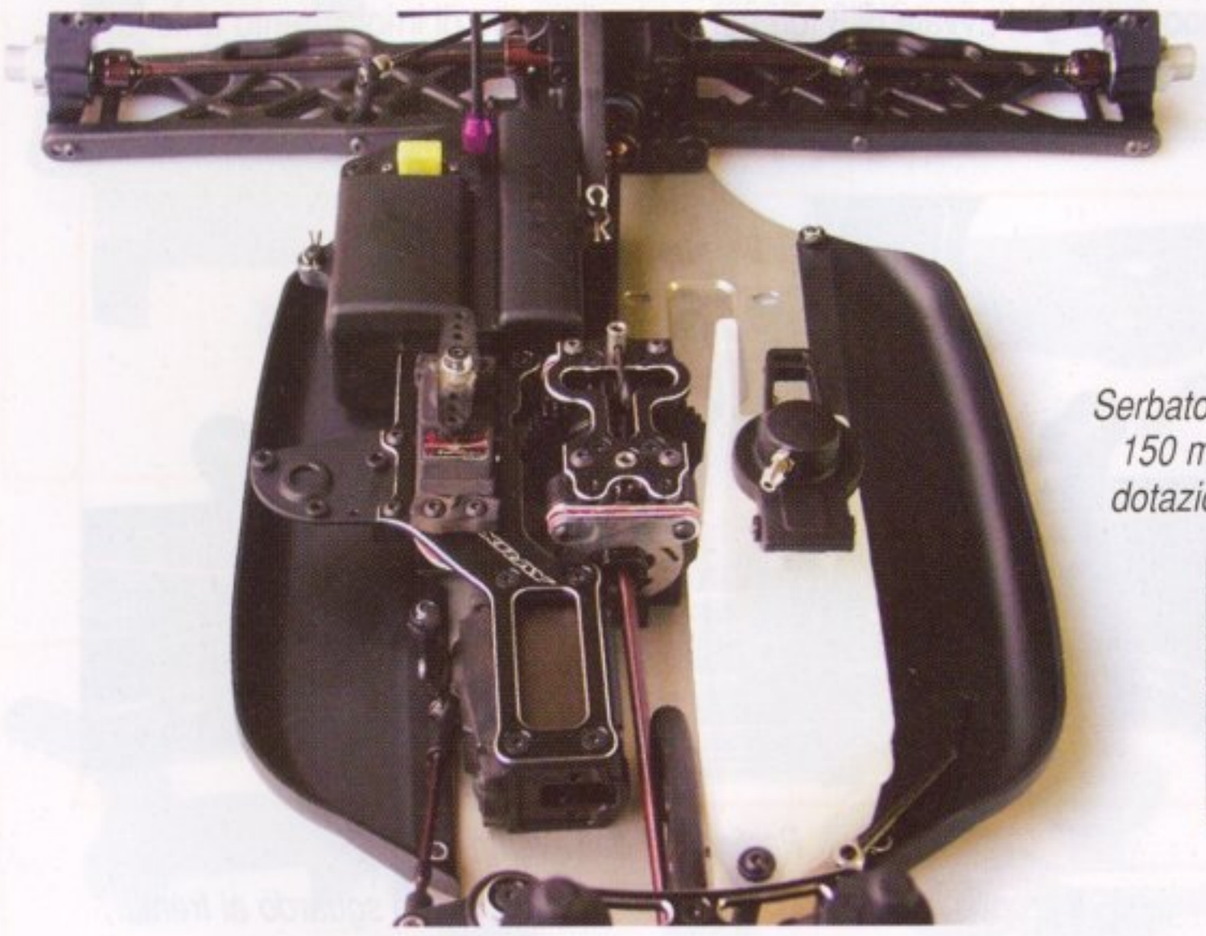
La chicca su questo modello sono proprio gli ammortizzatori che, anche questa volta, vengono ripresi dal Buggy EC, quindi stiamo parlando dei famosi "Big Bore" a grande volume di olio e con canna interna da ben 14 mm.

Gli ammortizzatori sono nel classico stile X-Ray per quanto riguarda la tipologia. Montandoli seguiamo il manuale, che ci dice di utilizzare i pistoncini cilindrici a due fori da 1,4 mm anteriormente e quelli con due fori da 1,5 mm posteriormente; questa differenziazione dovrebbe consentirci di utilizzare lo stesso olio per tutti i 4 elementi smorzanti.

Le molle sono quelle Blu Dark, con effetto molto pastoso a dire il vero.

L'unica cosa che non mi ha molto convinto è l'utilizzo di olio siliconico da 600 negli ammortizzatori, olio che è presente nel kit ma che ho subito sostituito dopo aver provato a mano gli ammortizzatori, dato che mi sembravano eccessivamente duri. Per la cronaca, ho ritenuto utilizzare olio da 450, sempre X-Ray, della serie Premium, che mi è sembrato ben più trattabile su questi ammortizzatori e utilizzando i fori di ancoraggio indicati dal manuale.

Sia ben chiaro che X-Ray consiglia di utilizzare il foro centrale, inferiormente ai braccetti, e il penultimo foro in alto interno sulle piastre ammortizzatori, ma in questa maniera sembra che il modello sia leggermente basso a terra, cosa che parrebbe essere indicata per piste piatte e con molti salti, se consideriamo l'indicazione dell'olio da



Veduta superiore della disposizione centrale del modello.

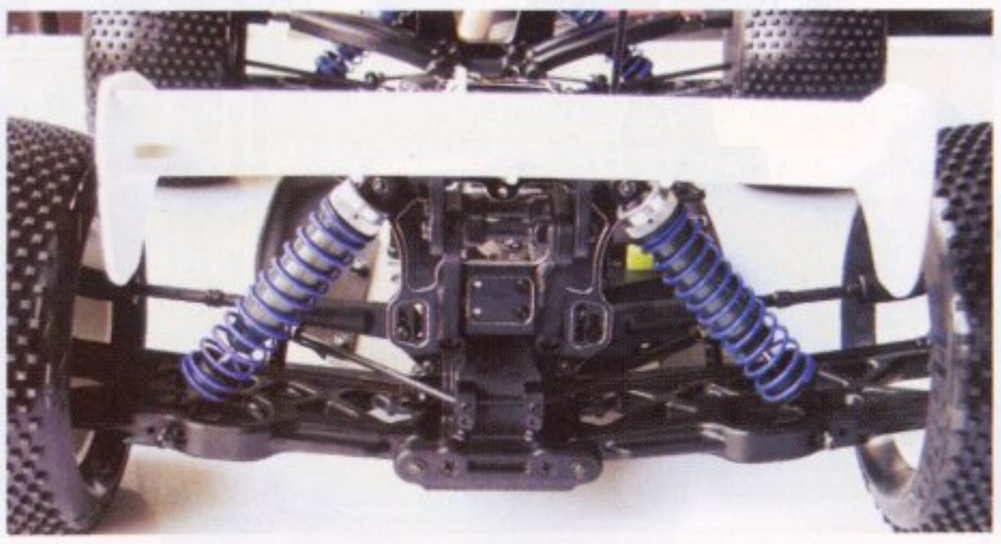
Serbatoio da 150 ml in dotazione.



Posteriore completato.

Gli ammortizzatori sono stati collocati in sede.





XT8

Marca: X Ray **Distributore:** Sprint RC **Prezzo:** non comunicato	**Uso:** competizione **Tipo e Scala:** truggy 1/8 **Presentazione:** kit montaggio
Telaio: ergal, swiss T7075 **Motore:** non incluso	**Trasmissione:** cardanica **Propulsione:** a scoppio
Differenziale Ant.: 4 sat + 2 plan **Differenziale Cent.:** 4 sat + 2 plan **Differenziale Post.:** 4 sat + 2 plan	**Sospensioni Ant.:** quadr. defor. **Sospensioni Post.:** quadr. defor. **Ammortizzatori:** oleopneomatico

Pro ☺
- Qualità dei materiali
- Precisione dei pezzi
- Robustezza della meccanica
- Sospensioni
- Design - Layout - Peso

Contro ☹
- Mancanza Eccentrici per la regolazione del caster

Note: modello al top di gamma con possibiltà di regolazioni estreme. Adatto ai professionisti, anche se le sue caratteristiche lo rendono perfettamente gestibile da un qualsiasi neofita.



Vista del modello completo.

600 negli ammortizzatori, mentre se andiamo su piste molto bucate sarebbe il caso di alzare il modello da terra... ma di questo riparleremo in seguito, cioè durante il test.

FASI FINALI

A questo punto rimane ben poco da fare, quindi iniziamo incollando le gomme X-Ray Thrax sui cerchi chiusi, tipo "velocity", dopo aver lavato le superfici dei bordi di contatto e aver introdotto con cura la mousse interne nelle gomme.

Poi mettiamo da parte quello che servirà per il montaggio del motore, a partire dal castelletto motore per finire alla ormai supercollaudata frizione in ergal a 3 ceppi da 1,71 grammi con molle medie, quindi alla campana da 13 denti su doppio cuscinetto e, infine, al bel filtro aria con doppia spugna per il carburatore.

Notando che la parte della piastra radio risulta un po' spoglia, decido di montare subito l'impianto radio; scelgo di utilizzare l'affidabile Futaba 3GR senza quarzi con i servocomandi digitali 9350 e 9351 che avevo già testato su altri modelli, quindi in breve completo anche la tiranteria dello sterzo e quella del gas/freno, aspettando solo di piazzare un bel motore per poi dar via al test.

Nel tempo che rimane, mi dedico al taglio e alla verniciatura della carrozzeria e, alla fine, dal mio pessimo estro artistico esce fuori qualcosa sovrapponibile ad un disegno a mosaico... ma con colorazioni chiare e ben visibili in pista.

Con l'apposizione finale delle decals adesive chiudo il discorso montaggio ed aspetto una motorizzazione all'altezza da parte della redazione, quindi parcheggio l'XT8 in laboratorio e aspetto, anch'io come Voi, il momento del fatidico test in pista!

CONCLUSIONI

Anche questa volta X-Ray ha colpito il bersaglio grosso con questo XT8, che si colloca di diritto nelle zone alte della categoria!

Una sola versione disponibile, senza badare a compromessi ma pensando solo ed esclusivamente alla qualità che contraddistingue X-Ray e ad un uso professionale che il mezzo prevede.

Niente è stato lasciato al caso, tutto risulta essere frutto di tanto lavoro, al punto tale da avere, a modello finito, qualcosa che rasenta davvero la perfezione, appunto per come X-Ray ci ha abituati con i suoi tanti prodotti.

La categoria Truggy non ha ancora attecchito completamente in Italia, così come lo è all'estero ed in particolar modo negli States, ma se questo dovesse succedere, la X-Ray è ben pronta e ai massimi livelli per poter competere con l'agguerrita concorrenza.

Ancora una volta sono ben orgoglioso di aver coniato per l'X-Ray il nome Rolls dell'Off, ed anche in questo caso, con l'XT8 non ho timore di smentite!

La Rolls dell'Off si aggiudica anche l'appellativo di Rolls del Truggy ed è la degna "reginetta" della categoria!

Alla prossima con la nostra prova in pista.

