

# RCM

## Best Italian RC Magazine



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

### Tecnica

Impianto Luci Hpi Baja  
Prototipo On Road  
Spektrum DX3R  
Pmt Tyres  
Cen Genesis Supertrial

01



### Prove

Hot Bodies Lightning Stadium 2 Pro  
Kyosho Lazer ZX-5SP  
Kyosho TF-5  
Jamara X1CRT  
Cen MG16RV  
Team Magic G4RS  
Serpent 720 08  
Xray M18T Pro  
Associated RC8

### Italiani Amsci

1/8 Rally Rcs - Trentola (CE)  
1/10 On Road - Messina  
1/5 On Road - Gubbio (PG)

50



### Europei

1/12 On Road Rce - Inglostad (DE)

100



150



2000

# M18T PRO

# test DRIVE

**SPRINT  
RC**

MODEL RACING

di Gherardo Citterio

**L**a scala 1/18 la trovo semplicemente geniale: la possibilità di improvvisare un percorso ai giardinetti sotto casa o, meglio, farsi una piccola pista in giardino piuttosto che nello scantinato è una cosa impagabile. Generalmente guardati con simpatia, gli 1/18 trovano ampio consenso laddove gli spazi scarseggiano e i palazzi pullulano. Lo strampalato rapporto peso/potenza di questa scala rende la guida una sfida a coordinamento e riflessi.

Oggetto di questa prova una X-ray M18T Pro, naturale evoluzione del modello M18T di cui è la versione "corsaiola". Tra gli 1/18 da fuoristrada si pone al vertice della categoria per le doti e la qualità delle componenti. Concepita per chi cerca un mezzo robustissimo, che consenta di cimentarsi agevolmente anche in piste per auto di scala maggiore.

Quest'anno agli 1/18 Nationals, gara più importante al mondo nel panorama dell'1/18, il pilota X-ray Zack Barry si è portato a casa una sfilza di vittorie con l'M18T Pro, nella categoria open buggy il primo posto e il miglior tempo, mentre con un M18T totalmente di scatola ha confermato il titolo nella categoria stock 4wd, 2° posto nella monster truck class e 7° nella truck open class.

Certo, il pilota conta, ma un mezzo adeguato alle sue capacità completa l'opera e, nel caso del truck in questione, non v'è dubbio che il mezzo, quanto il pilota, è decisamente vincente.



## XRAY

### Preparativi

Quando ho ricevuto il modello ne sono rimasto molto colpito.

Già assemblato, a me è rimasta la scelta dell'elettronica da utilizzare e la sede del test. Tenendo in mano il modello, non si può che rimanere impressionati dalla leggerezza, 340 grammi (!) sono veramente pochi; provando a torcere con forza il telaio in fibra di carbonio, vedo che di torsione ce n'è ma assai poca, è rigido il giusto, torce solo se deve e la forza che ho applicato sarebbe difficilmente riscontrabile durante l'uso.

Come in ogni 1/18, lo spazio a disposizione per l'elettronica è da considerare per l'utilizzo di componenti "micro", più adatta a modelli di questa scala, nel mio caso starò un po' abbondante. Il servo è un po' più lungo di quelli consigliati e la ricevente è di misura standard; questa scelta penalizza lo spazio per il rego-

latore di velocità, che dovrà venire spostato dalla sua sede ideale (tra servo e motore) sull'upper deck.

Sicuramente userò un motore brushless; l'M18T Pro è un mezzo al top della sua categoria e non ha bisogno di parti opzionali o modifiche per poter gestire motori con discrete prestazioni.

L'alloggiamento della batteria ha gli svassi per ospitare pacchi da sei celle da 2/3 subC affiancate, ne userò uno da 6 x 1,2V da 1500mAh che ho a disposizione.

Per l'uso cui è destinato l'M18T Pro prevedo felici pomeriggi nelle piste da off che ho a disposizione nella mia zona, scelgo quindi di fare più che un test un "assaggio" in una pista che conosco. Completo il montaggio dell'elettronica con un servo Hitec HS81mg, esc Tekin MiniRage e motore brushless con dimensioni da 20x33mm da 5400kv.

Teoricamente avrei a disposizione circa 38000 giri e molta coppia, circa quanta ne sviluppa un buon motore tipo 380 a spazzole.

Il peso dell'elettronica non è molto: motore, esc, ricevente, servo e cablaggio pesano circa 130 grammi, ai quali va aggiunto il pacco batterie. In questa prima fase vedrò soltanto come risponde il modello alla radio e mi dedicherò a fare le convergenze, sistemare la posizione degli ammortizzatori, trovare il giusto rapporto e programmare l'esc per poi poter in seguito provare a fondo il modello.

### "Assaggio" di Test

Mi reco presso la vicina pista in moquette del Club M.A.C. a Baruccana di Seveso; il tracciato è stato da poco pulito e ci sono delle 1/10 che si rincorrono. In un paio di minuti la M18T Pro è pronta con batterie ben cariche e carrozzeria mon-

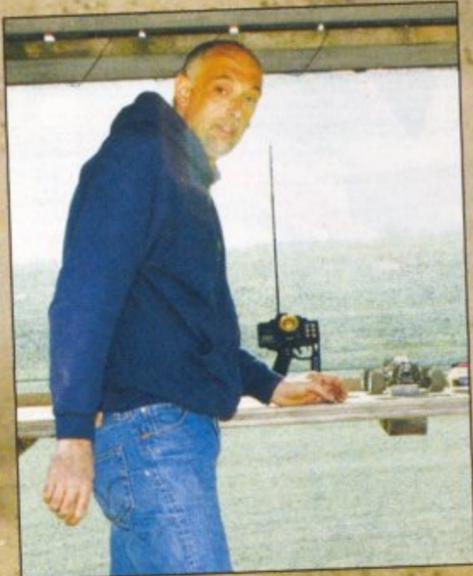
tata. Dalla prima sgasata si capisce che la corona è in acciaio, il solito soffice ronzio degli accoppiamenti nylon/alluminio è un ricordo. Un po' perplesso dalla novità, fermo il modello e controllo l'accoppiamento, muovendo il banchino sul quale appoggia il motore; provo varie posizioni, la precisione nella realizzazione del banchino motore rende il lavoro di accoppiamento veloce e preciso.

Rimessa la macchina in pista, la musica cambia poco. Il modello è solidamente piantato al suolo, non tanto per la supertrazione che offre la moquette, ma perché affrontando i salti e le curve l'altezza da terra rimane costante e l'M18T Pro rimane sempre composto. Sui salti sembra di guidare un automodello di ben altra scala, il rapporto peso/potenza di queste piccole è sbalorditivo.

Quando si affronta una rampa di dimensioni modeste, con l'M18T Pro i risultati sono spettacolari, non si stacca dalla rampa, plana ed atterrare diventa un match.

Le sospensioni ad olio assorbono il salto con decisione e senza ballonzolare troppo; una sterzata in fase di atterraggio ha sbilanciato l'appoggio ma, grazie all'ottima disposizione dei pesi, l'M18T Pro una volta a terra si assesta.

Nei giri che seguono mi adeguo al nuovo mezzo. Prendendo il ritmo mi accorgo di qualche dettaglio da



Gherardo Citterio, detto anche "Il Ghiro"... oggi nostro tester di fiducia.

sistemare, come stringere leggermente i differenziali e le sospensioni, che sono un po' troppo "veloci" in compressione.

Dopo 20 minuti le batterie calano; rientrato ai box, ne approfitto per dare una regolata alle sospensioni, mettere un pignone maggiore di un dente e sistemare i differenziali. Questo secondo pacco di batterie è diverso, sono delle Li-po da 7,4v, 860mAh a 15C, piccole e molto più leggere del precedente 6 celle Ni-MH. Trovano facilmente sede nello spazio dedicato e con una minima pressione della barretta fermabatterie restano in posizione.

Ripartito, nell'affrontare la prima curva sento già che l'olio più denso e i cambiamenti alla posizione delle sospensioni diminuiscono l'impun-



La X-ray al box con la corta carrozzeria J-concept e il sistema per non tenere l'antenna sotto al vestito.

tarsi durante la fase di entrata di curva, poi lascio scorrere il modello nella parte centrale della curva, dove la scorrevolezza della trasmissione (mi ricorda un 2wd!) mi stupisce per la fluidità. Infilo una sequenza di "S" abbastanza veloci, dove lascio scorrere completamente l'M18T Pro, per mantenere la piacevole sensazione di scorrevolezza/sicurezza riscontrata nella prima curva, e la guida cambia radicalmente. Dopo qualche altro giro mi accorgo che le traiettorie sono sempre più fluide e il truck è diventato molto veloce, non è per il dente in più al pignone ma è la guida che migliora. J Bisogna lasciarlo scorrere...

Come primo assaggio sono contento, la macchina è robusta e le regolazioni si effettuano facilmente; pur-

troppo mi devo fermare, inizio a prenderci gusto ma la luce inizia a diminuire, quindi ritiro il tutto e inizio a pensare dove andare a fare la vera prova.

A fine giornata "si tirano i conti" e il saldo in conto all'M18T Pro è decisamente positivo.

Ripensando alle scelte fatte in materia di elettronica e a come rispondeva il modello nei tratti più veloci della pista, sono decisamente intenzionato a provare un motore più performante, 5400kv vanno benissimo, malgrado ciò l'M18T Pro può tranquillamente gestirsi ben altra potenza e, visto che ho un motore veramente poderoso in arrivo a breve, penso che questo sia il miglior modello off road 1/18 a mia disposizione.

## PREPARAZIONE AI SALTI...



## CHE SALTI DA GIGANTE...



## La Prova

Per la prova su sterrato avevo qualche riserva: un problema che ha afflitto i possessori di altri fuoristrada 1/18 4wd con la stessa disposizione della trasmissione era la corona che si consumava facilmente, ma qui ce n'è una di metallo.

Viste le precedenti esperienze, dato che corona e pignone sono esposti, senza copertura o protezioni, avevo il timore di fermarmi spesso a ripulire gli ingranaggi dallo sporco o peggio, di rovinarli. Cambio motore con uno della stessa dimensione, ma in grado di sviluppare molti più giri, 9200kv circa 64000giri a 7V.

La prova si svolge presso la pista del Crazy Club a Varallo Pombia; la gentilissima Giulia ci accompagna al tracciato, che offre una gran varietà di ostacoli, alterna tratti veloci a sezioni più guidate, una pista perfetta per off 1/10. Il fondo è misto, terra e moquette, i solchi lasciati dalle 1/10 non sono il massimo per automodelli di questa scala ma la prova deve essere "tosta".

Dal primo impatto la macchina in effetti rimbalza un po' troppo, il retrotreno è troppo rigido e sulle buche si scompone facilmente, facendomi perdere aderenza; il motore ha un allungo "spettacolare" e il rettilineo di partenza si affronta in un lampo,

malgrado il posteriore un po' ballerino. Affrontare i salti in una pista per scala maggiore è difficile per qualunque 1/18, i fuoristrada in questa scala tendono facilmente ad impuntarsi, i salti vanno quindi coperti dolcemente. Affronto un paio di giri completi della pista per decidere quanto modificare l'assetto ancora impostato per la precedente prova. Tolgo le barre stabilizzatrici posteriori, cambio il pignone con uno a meno denti e metto qualche precarico agli ammortizzatori.

Adesso il truck è decisamente più guidabile: nel rettilineo sotto al palco riesco a tenere una velocità superiore grazie al retrotreno che risulta più libero di reagire alle asperità e scarica meglio la trazione; nella curva veloce, la traiettoria si tiene facilmente malgrado gli sbuffi di polvere che, complice la giornata ventosa, coprono completamente la macchina, impedendomi di vedere dove metto le ruote.

Come appreso dal precedente approccio in pista, lascio scorrere tenendo un filo di gas e la curva scivola via in un istante, sempre in piena trazione.

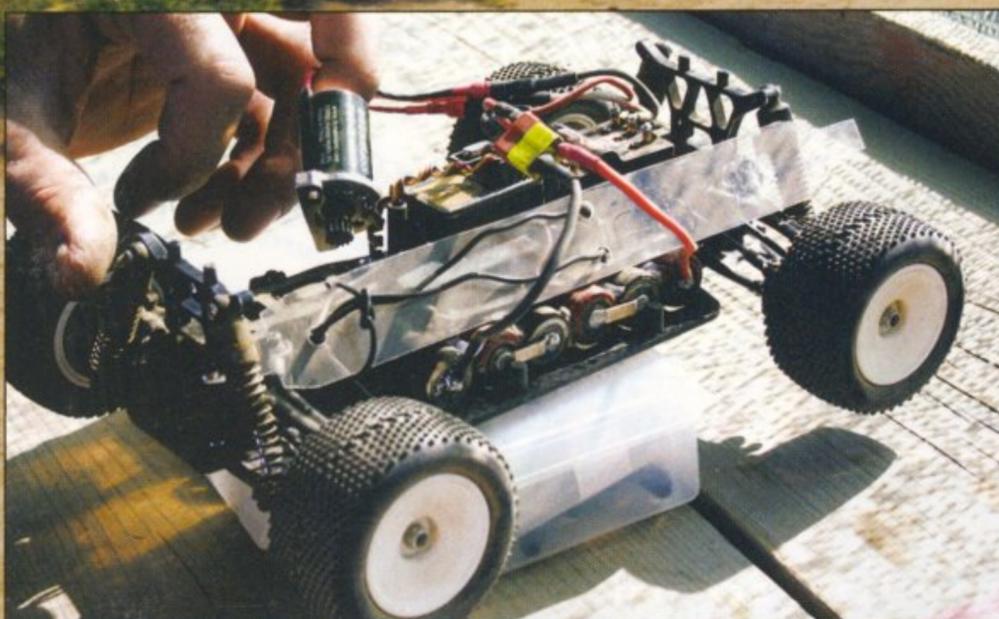
Affronto il "panettone" serenamente ma, arrivato alle woops, le passo sfruttando nuovamente la grande scorrevolezza dell'M18T Pro, e con

velocità costante riesco a non farmi cogliere di sorpresa, solo qualche richiamo all'acceleratore per ritrovarmi nella successiva serie di curve, che però sono in moquette... qui sembra di stare sui binari. Scarico cinque pacchi di batterie in un paio d'orette.

La macchina è difficile su questo tracciato, tutt'altra cosa che nell'uso su moquette, senza strafare si riesce a girare divertendosi non poco.

Ho provato e posseduto un bel po' di 1/18, ognuna ha i suoi pro e contro, ma tutte hanno in comune un difetto riscontrabile allo sterzo: X-ray è l'unica che ha uno sterzo davvero efficiente e preciso.

X-ray si distingue dagli altri adottando un ancoraggio sull'upperdeck che centra gli sforzi del servo equamente tra i leveraggi che vanno alle singole ruote, il salvaservo è il migliore in assoluto che ho trovato su qualunque modello di questa scala,



*Si mette in pista la potenza!  
Al lavoro sul motore...*

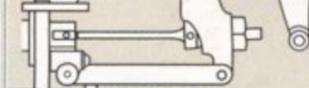
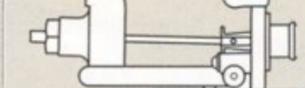
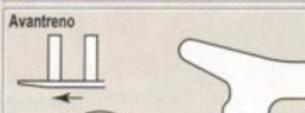
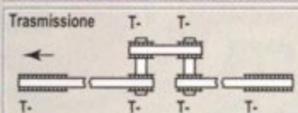
## ALTRI SALTI...



Modello: Xray M18T Pro  
Carrozzeria: J Concept  
Radiocomando: Ko Propo  
Servo Sterzo: Hitec HS81 mg  
Batterie: EP 1500Ni mh 7,2  
Caricabatterie: KokamJ J-Power

Motore: CM 2054/Dynamite C4  
Regolatore: Tekin Mini R dge  
Pignone: 14/16  
Campana/Denti: -  
Corona Differenziale: 48  
Rapporto finale: 2 : 5,1

Differenziale Ant.: a sfere  
Differenziale Cent.: -  
Differenziale Post.: a sfere  
Freno Ant./Post.: -  
Gomma Ant. S/D: Stock  
Gomma Post. S/D: Stock



Ammortizzatori/Fori/Pistone  
Olio/Molla/Precarico  
Convergenza/Camber/Caster  
Barra Antirullo (Fissa/Regolabile)  
Altezza da Terra/Carreggiata/Passo

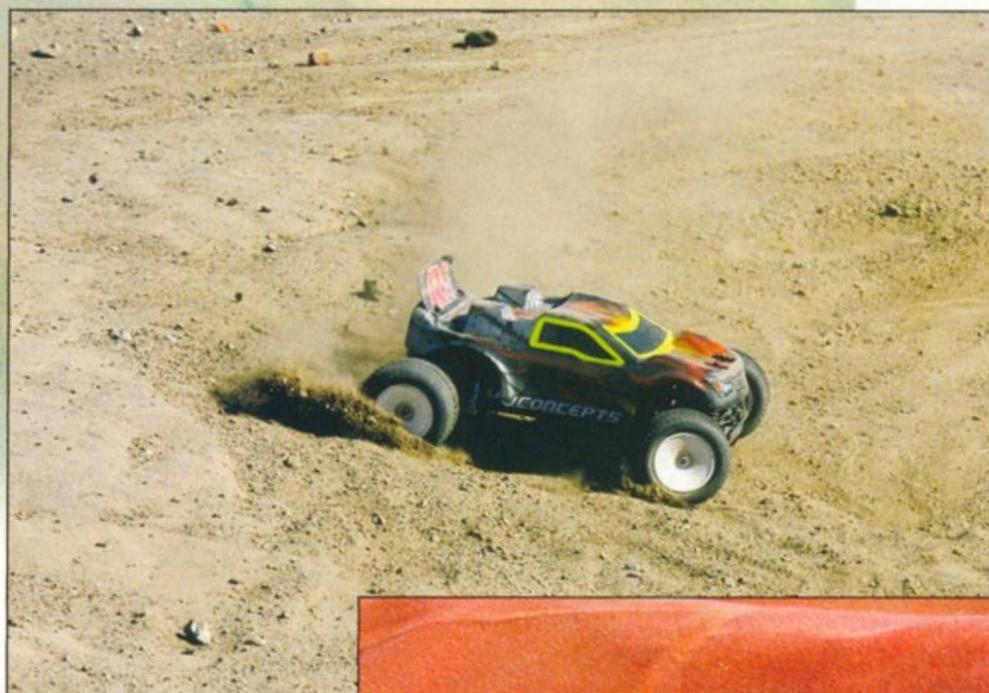
Standard	-	-	Standard	-	-
30	Stock	5mm	30	Stock	5mm
-	-	-	-	-	-
-	0	30	45	60	90
-	-	-	-	-	-

una doppia molla in metallo che interviene quando serve, senza uscire di sede come accade in altri, anche "aftermarket", disponibili per servi in queste dimensioni.

Un voto "cum laude" allo sterzo: è stato un sollievo guidare un 1/18 da off road con uno sterzo così preciso. La carrozzeria, purtroppo, ha una misura del tutto personale e le dimensioni impongono l'uso della sua specifica, che è più lunga di 1,6cm e larga di 1cm paragonata alle altre disponibili per questa scala. Infatti a causa di un piccolo errore in fase di "taglio", sono stato costretto ad usare una carrozzeria J-concept in attesa di quella originale.

Con qualche adattamento, però, si possono usare anche le "corte" e dalle foto potete notare che la cosa non sembra "disturbare" la M18T.

Altro neo non da poco, per chi ama personalizzare l'assetto, è la mancanza della regolazione del camber. La cosa che però mi ha fatto un po' storcere il naso è la scelta delle viti pozidrive, che impongono l'utilizzo dell'apposito cacciavite; si può agire con un cacciavite normale, ma dopo un po' di svita/avvita è inevitabile sbocconcellare la sede ed è inevitabile finire col cambiare tutte le viti. Grande è l'accessibilità meccanica: a parte due brugole e uno splendido cacciavite phillips della gamma dei celebri HudyTools inclusi, l'M18T Pro può essere s/montato con solo l'uso di un altro attrezzo che "casualmente" è l'unico non incluso nel kit, dove oltre alla completa dotazione degli utensili, s'aggiunge pure uno "sfilaprecarichi". Il "solito" pozidrive. Smontato e controllato a fondo dopo



l'utilizzo, il truck X-ray non ha mostrato usure, il differenziale è ancora come l'ho registrato e gli ammortizzatori sono impolverati ma asciutti. Muovendo le sospensioni e facendo scorrere singolarmente gli assi, la scorrevolezza conferma che i cuscinetti sono in ordine e non ci sono resistenze riscontrabili tra leverismi e snodi. Dopo aver abusato dell'M18T Pro per una decina di "pile" in due piste da 1/10, su fondi differenti, il verdetto è decisamente positivo. Causa una mia imperizia, ho solo rotto le corna anteriori che ho trovato immediatamente presso un rivenditore

della mia zona, Arco e Frece. Errori umani a parte, di quanto fornito di scatola ho soltanto cambiato l'olio e un pignone di misura differente rispetto a quelli forniti nel kit, che sono ben tre. Adesso manca soltanto qualcun'altro che faccia un salto in pista col suo 1/18 per sportellarci come si deve!



**DM Model**

TEAM CHALLY NOVAK TEAM LPS

**VENDITA MODELLISMO ON LINE**  
**SPECIALIZZATO AUTOMODELLI ELETTRICI**

PISTA PERMANENTE COPERTA DI 300 Mq

Ampio magazzino sempre disponibile

[www.dmmmodel.it](http://www.dmmmodel.it)  
VIA A. GRANDI 7 48100 RAVENNA TEL. 0544456773