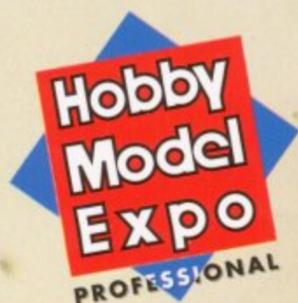


RCM

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

Jamara Pivot Ball System
Novarossi Plus Buggy 21-5K e 21-5KT
Crawler... questo sconosciuto!
Savage X Nitro Dominator

Prove

Jamara Medicopter 117
Kyosho Spada 09
Thunder Tiger Sledge Hammer S50
Hpi Nitro RS4 3 Drift
Associated RC8
Cen ME16 RY
Thunder Tiger Tomahawk VX
Kyosho DBX
Xray M18T Pro
Hot Bodies Lightning Stadium 2 Pro

Italiani Amsci

CI 1/5 On Road Rcs - Bologna



Piccolo prodigio...

M18T PRO



XRAY

**SPRINT
RC**
MODEL RACING EQUIPMENT

Parlare di un prodotto X-ray è diventato ormai quasi un incubo... È infatti troppo facile parlarne cadendo in ripetitivi luoghi comuni ed è troppo semplice elencarne i pregi. Aprendo la scatola della M18T-Pro penso che ancora una volta sarà una dura lotta con la tastiera descrivere questo prodotto..... e così è! ...Ma andiamo con ordine.

di Andrea Brianza

Cos'è la M18T-Pro? Innanzi tutto "M18" fa capire che si tratta di un modello in scala 1/18 commercializzato in scatola di montaggio.

"T" ci dice che è un'auto fuori strada a 4wd con carrozzeria Truck e ruote piuttosto grandi rispetto alle dimensioni del modello, cioè non piccole come per un buggy e non grandi come per certi modelli monster truck o da trial. "Pro", invece, sottolinea che alluminio, carbonio e buon acciaio sono impiegati senza risparmio, in modo da rendere questa macchina leggera ed affascinante

con la sua carrozzeria Truck e le sue prestazioni, da auto da competizione, che nascono a seguito delle ottime scelte progettuali nate sotto l'esperta mano di Juray Hudy.

La confezione molto colorata fornisce già un'idea di cosa andremo a trovare. Alcune immagini dell'auto montata e del kit "esploso" ci fanno innamorare... e aprire la scatola è un attimo, con due rapidi colpi di coltello a tagliare il nastro adesivo di "garanzia". Ci troviamo così di fronte ad una carrozzeria rovesciata che fa da contenitore per tutti i sacchetti numerati che compongono il kit.

Fuori restano le gomme, i cerchi e circa 400 grammi di carta patinata,



La coloratissima scatola.



cioè un catalogo completo di tutta la produzione X-Ray, un libretto d'istruzioni al montaggio con immagini di modellazione tridimensionale e alcune varianti specifiche alle istruzioni, che erano nate per il modello base con il pianale di plastica.

Differenziali

Inizia così l'assemblaggio e per prima cosa montiamo i differenziali... montiamo? Sono già montati!

Bisogna rendersi conto che questa scelta del Team Hudy nasce dal fatto che in questo modo chiunque può rimandare una delle operazioni più complesse, ma appassionanti, di un'auto. I differenziali a sfere, con i corpi di plastica, le due ralle e le numerose sfere sono belli e scorrevoli, senza punti duri e senza deleteri slittamenti. Per chi non ha esperienza, il problema è rimandato al momento in cui bisognerà smontarli per farci manutenzione, ma se durano quanto quelli della M18 touring ci vorranno parecchie prove prima che si rovinino, e per allora anche il più inesperto modellista avrà avuto modo di prendere confidenza con la precisione che richiede un modello radiocomandato.

Andando nello specifico, il differenziale è lubrificato con un ottimo grasso che da trazione non rovinando le parti di scorrimento. Il corpo è in materiale plastico, molto rigido e la vite di regolazione lavora egregiamente, con una regolazione relativamente lunga, cosa che ci permette di modificarlo a piacere senza correre rischi.

Personalmente decido di lasciare la regolazione base, per eventuali modifiche c'è sempre tempo.

C'è di bello che non è necessario "giocare" con rasamenti e spessori per accoppiare correttamente la



Il telaio in carbonio e il libretto d'istruzioni in 3D.



La corona da 54 denti in acciaio trattato a confronto con la sua gemella in plastica.

La modifica alla trasmissione, ottimamente spiegata.

coppia conica (14/35 denti) all'interno del carter. Le misure sono fatte con cura e criterio, facile anche per chi è alle prime armi.

Trasmissione Posteriore

Si parte quindi con le operazioni semplici: il carter della trasmissione, la pulizia delle iniezioni di stampo di alcuni particolari, i pignoni della coppia conica da 14 denti e i rinforzi dei bicchierini, la parte dove si "giunteranno" i semiassi.

Tutto si monta senza particolari problemi. C'è solo da prestare attenzione ad un sacchetto con dentro delle stampate, una corona dentata che è molto sottile e un foglietto di carta bianco. La curiosità è un bene che prenda il sopravvento, e scopriamo che la corona dentata da 54 denti è in acciaio e che la possiamo sostituire a quella di plastica che troviamo con il blocco posteriore.

Consiglio l'uso di un buon frenafili medio per bloccare le viti che ferma-

no la corona sul suo trascinatore. Le viti sono molto piccole e corte ma soprattutto in questo modo non è necessario tirarle con troppa forza e il loro fissaggio è sicuro nel tempo. Nonostante la presenza di questo accessorio, consiglio inizialmente di usare la corona di plastica. Il motivo è semplice: con la corona d'acciaio sono indispensabili i pignoni in materiale duro, metallico, mentre nel kit ne troviamo alcuni stampati di plastica.

Iniziamo ad usare il modello con i pezzi normali. Poi, se sarà necessario, useremo la corona "dura", perché giriamo in piste particolarmente sporche e con tantissimo grip e solo allora ci procureremo i pignoni adatti.

Subito ci si rende conto che è necessario usare gli strumenti appropriati per il lavoro: un buon cacciavite a croce della GIUSTA MISURA!

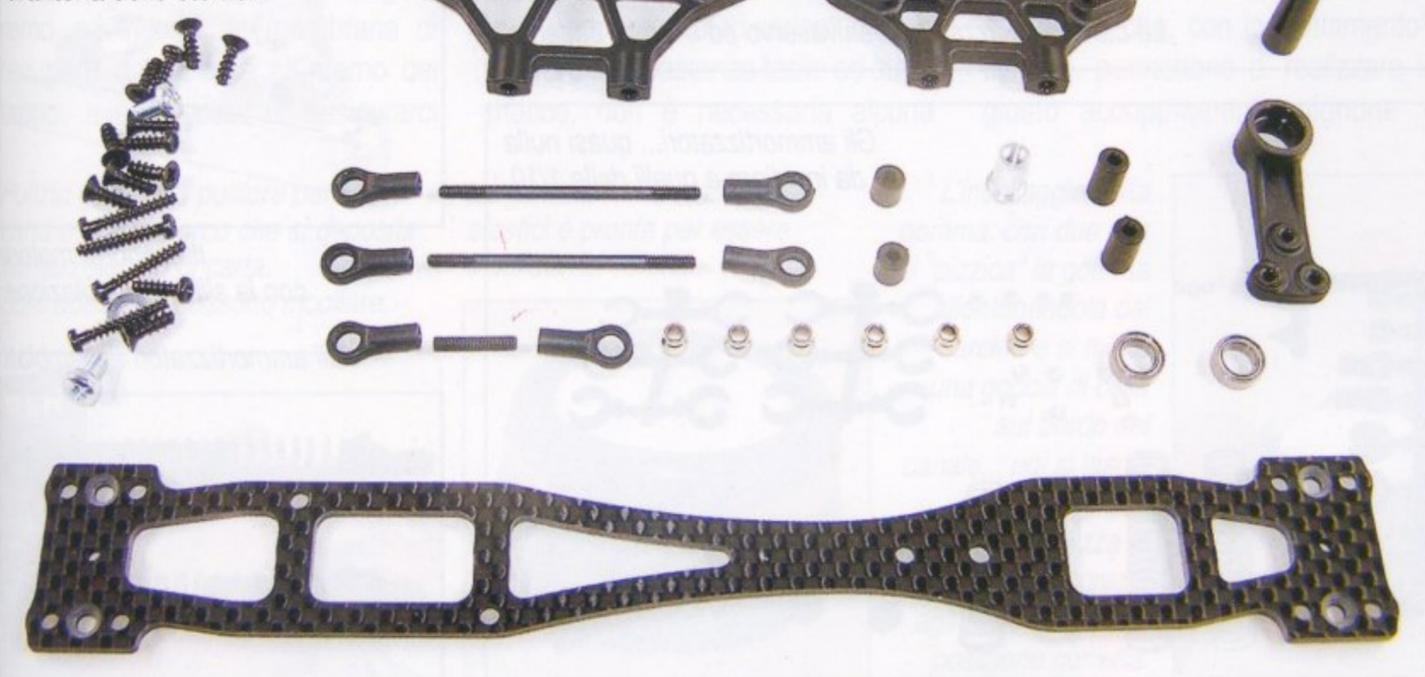
Non fate come alcuni miei conoscenti (ognuno ha le sue croci) che usano il primo che trovano in giro per la cassetta e poi si lamentano che le viti si rovinano, che fanno fatica a tirarle correttamente ecc. ecc.!

Sospensione Posteriore

Passiamo oltre e prendiamo lo stampato plastico con le sfere (uniball) da inserire nei bracci sospensione.

Ricordo che sul modello pista avevo

Upper deck, traverse ammortizzatori e la tiranteria dello sterzo.



dovuto fare particolare attenzione al senso di montaggio e alla loro forma, spesso differente per piccole inezie, ma qui il problema non si pone.

I bracci hanno già le sfere giuste inserite al posto giusto, rendendo inutili alcune altre pagine delle istruzioni, ma la cosa più bella è che queste sfere sono tutte in acciaio cromato e, guardando bene negli altri sacchetti, ne vedo delle altre più piccole che serviranno per la tiranteria, tutta regolabile.

Semiassi e Tiranteria

I semiassi hanno i mozzi per le ruote molto grossi e il giunto cardanico già montato, tutto è in metallo e non in plastica.

I mozzi entrano con estrema precisione nei cuscinetti a sfere che poi andranno inseriti nei portamozzi, uguali tra anteriore e posteriore.

La tiranteria per la convergenza posteriore c'è in due versioni: la fissa, in plastica stampata, e quella regolabile, con i tiranti d'acciaio filettato, purtroppo non destro/sinistro, ma su queste dimensioni non si può pretendere anche questo.

Significa che non potremo fare le regolazioni di set up senza smontare nulla, ma saremo costretti a smontare almeno un uniball.

Decido allora di fare una piccola modifica, già provata sulla M18 touring. I tiranti della convergenza possono essere montati come da istruzioni sotto alla cellula trasmissione posteriore, oppure sopra.

Giocando con gli spessori, monto il tirante sopra la trasmissione, parallelo all'inclinazione del braccio sospensione, rendendo più facili futuri interventi di manutenzione e regolazione del set-up.

Sospensioni Anteriori

Si montano con il medesimo schema di quelle posteriori, ma qui non faccio alcuno spostamento alla tiranteria e posiziono la cellula avendo cura di centrare bene l'albero di trasmissione in carbonio nelle sue sedi, con la "sciancratura" all'interno del pignone della coppia conica.

Nel montare la sospensione, noto con piacere che gli uniball del braccio inferiore sono di differenti misure, e questo serve a fornire alla sospensione una certa inclinazione, che servirà a rendere l'auto più agile nei passaggi sulle buche.

Rinvio Sterzo

Riprendiamo le istruzioni a pagina 21 e ci rendiamo conto che i pezzi in nostro possesso non sono uguali a



I bracci sospensioni con le sfere in acciaio già inserite nelle giuste sedi.

quelli descritti: il nostro contro telaio (top deck) essendo di carbonio non ha il perno su cui montare il salvaservo come in quello plastico.

Una delle pagine aggiuntive che ho visto prima mi viene in aiuto, grazie ad essa vedo come montare il cilindro d'alluminio tornito che c'è nel sacchetto con gli altri pezzi.

Anche qui un po' di frenafili sulle

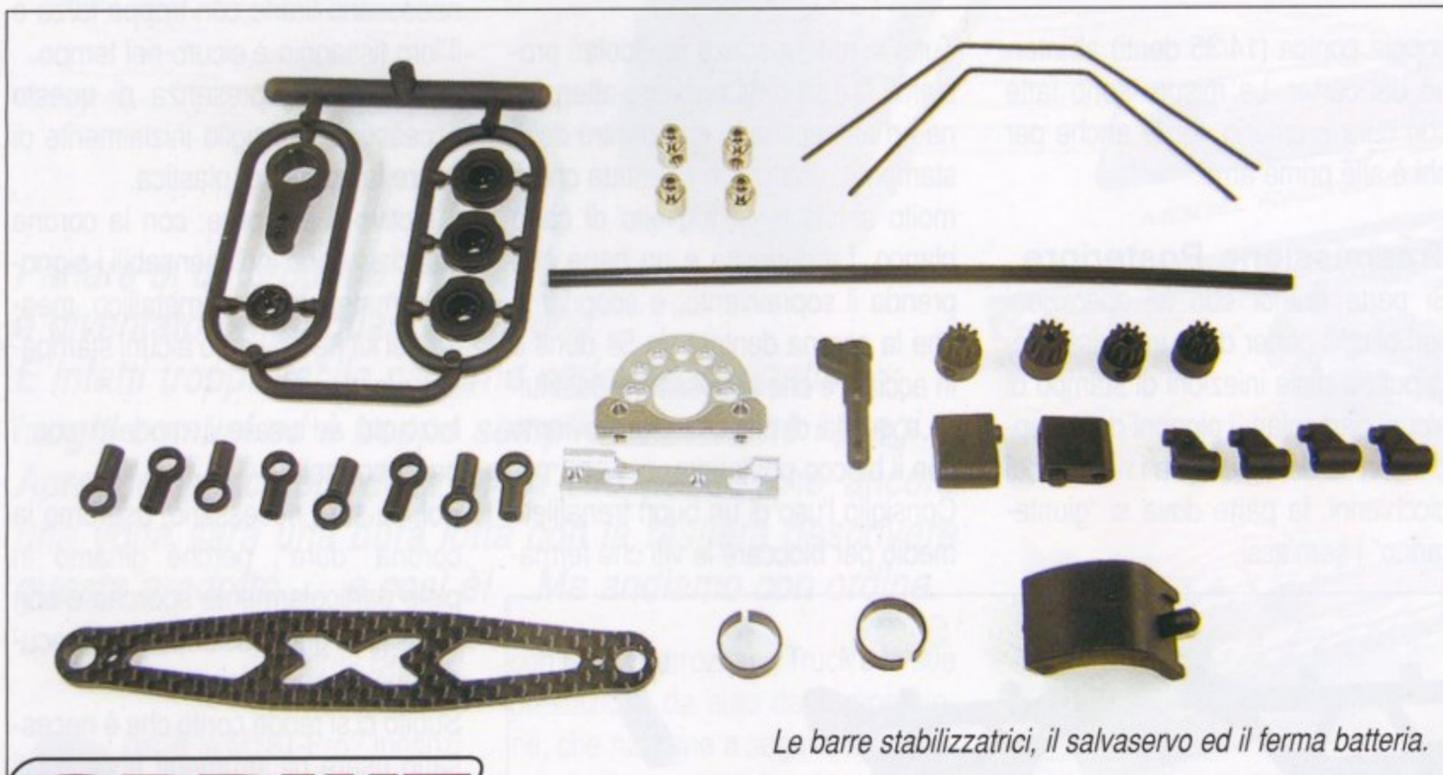
viti e il pezzo sarà sicuramente affidabile nel tempo.

La scorrevolezza del pezzo è eccezionale i tiranti regolabili si muovono liberamente sulle sfere d'acciaio.

Ammortizzatori

A questo punto non restano che gli ammortizzatori e pochi altri pezzi.

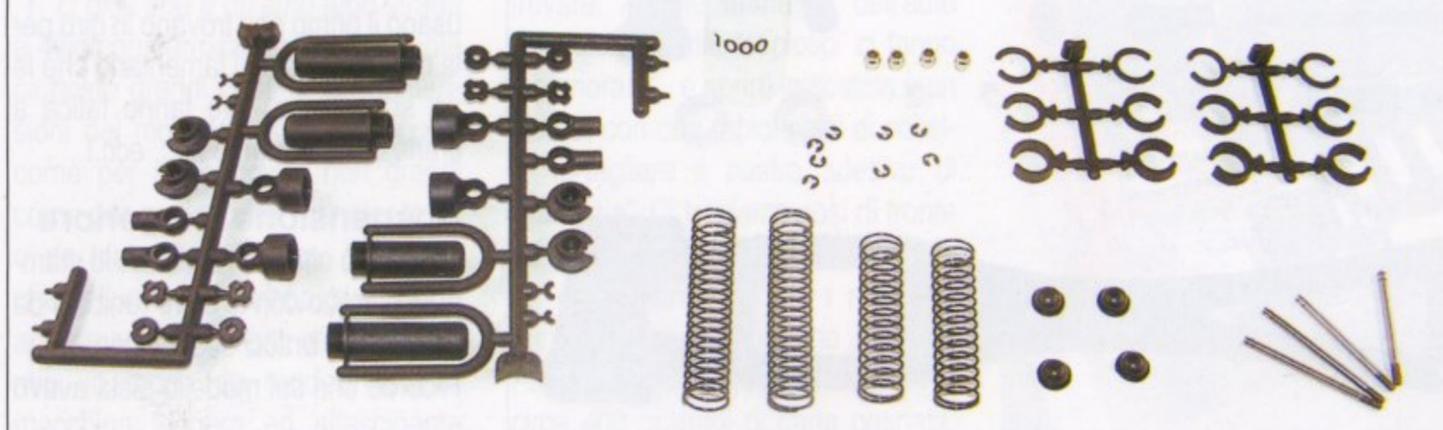
Hudy per le 1/10 ci ha abituato molto bene e questi, pur essendo piccoli, promettono bene. Innanzi tutto sono di lunghezza differente tra anteriore



Le barre stabilizzatrici, il salvaservo ed il ferma batteria.



Gli ammortizzatori... quasi nulla da invidiare a quelli delle 1/10.

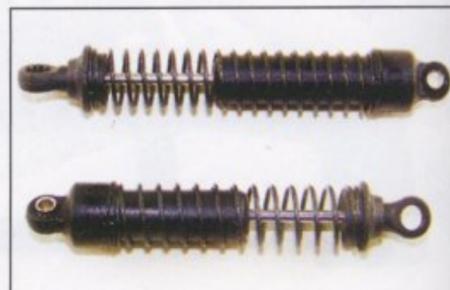


I giunti cardanici, come sempre ottimo materiale e precisione... Hudyana.



Il supporto motore con la slitta di regolazione.

Gli ammortizzatori assemblati.

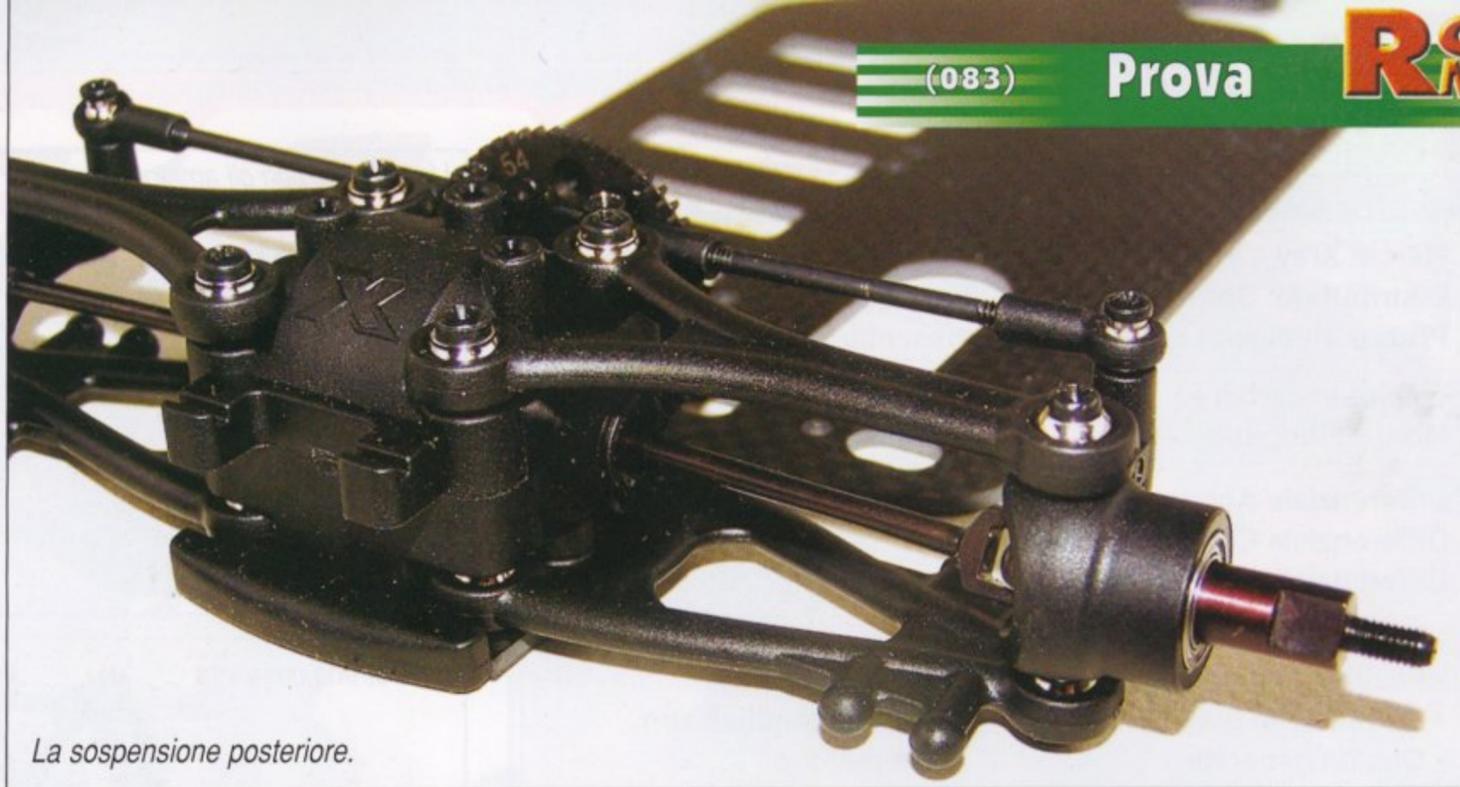




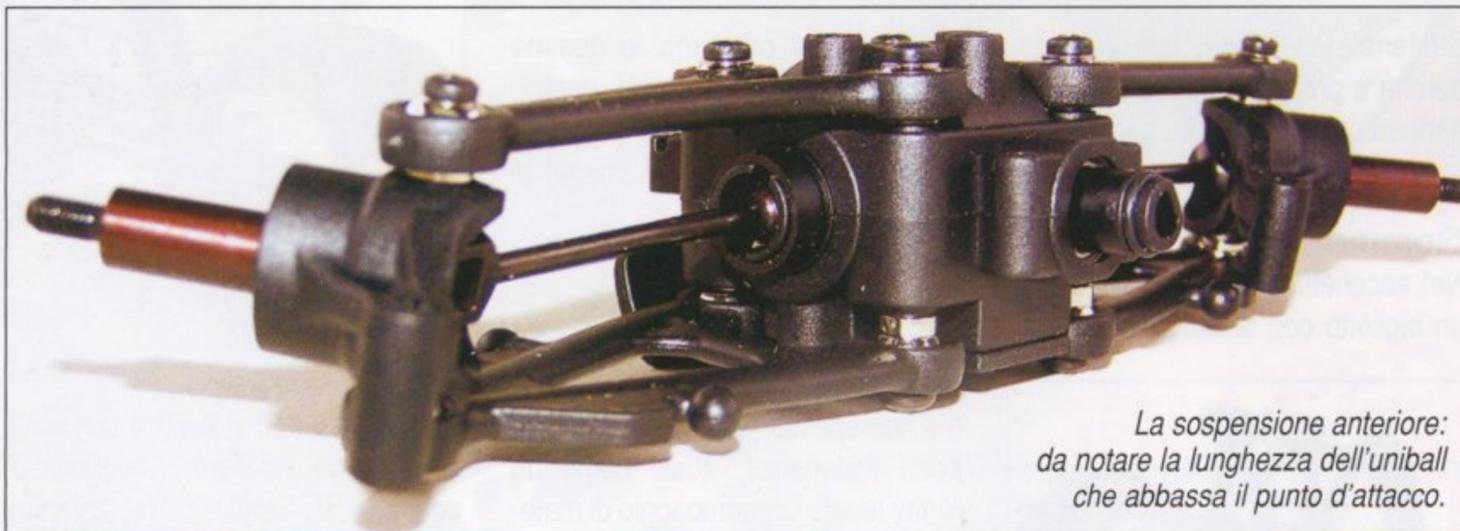
Gomme e cerchi... ottimi come sempre



Il differenziale, già assemblato di scatola.

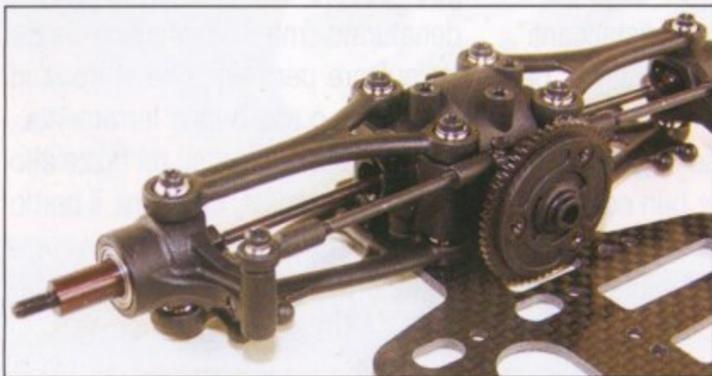


La sospensione posteriore.



La sospensione anteriore: da notare la lunghezza dell'uniball che abbassa il punto d'attacco.

La sospensione con in evidenza il tirante della convergenza spostato rispetto alla posizione originale.



Il rinvio dello sterzo su cuscinetti.

e posteriore. All'interno delle "canne", sul fondo, notiamo dell'acciaio; scrutando con attenzione capiamo che sotto ci sono gli o-ring che fanno da guarnizione, tutto assemblato in azienda.

Per montare lo stelo c'è per prima cosa da posizionare il pistone, ben sbavato e pulito altrimenti si potrebbe "griappare" nella canna, tra due seeger in testa. Un altro aiuto al frenafilietti lo possiamo chiedere per avere un posizionamento più sicuro, anche se non indispensabile.

Fatto questo, si avvita l'uniball in basso, aiutandosi con una pinza o una tronchesina per fermare lo stelo mentre avviti la plastica.

Nel prendere lo stelo fate attenzione a non rovinarlo!

Ora non resta che metterci l'olio, fornito nel kit. Per caricare l'ammortizzatore bisogna seguire poche e semplici regole: estendere al massimo lo stelo, mettere l'olio fino quasi all'orlo e muovere su e giù il pistone qualche volta con delicatezza, per far uscire le bolle d'aria.

Ora lasciamo riposare qualche minuto, tempo nel quale c'impegneremo ad inserire la membrana di recupero del volume all'interno del tappo, avendo cura di assicurarci

che tutta la base appoggi bene al fondo del pezzo di plastica.

Una volta evacuate tutte le bolle d'aria dall'olio, si può chiudere il tutto, avendo cura di avvitare il tappo con lo stelo inserito per almeno 3/4 della sua lunghezza nel corpo dell'ammortizzatore. Il piccolo foro che c'è nel tappo farà il resto, spurgando automaticamente l'olio in eccesso.

In questo modo è quasi impossibile avere ammortizzatori caricati male. Il lavoro è abbastanza facile ed automatico, non è necessaria alcuna

manualità o accortezza particolare, se non quella di avvitare correttamente il tappo e di non stringere troppo per evitare che la filettatura di plastica si rovini.

Non usate pinze o altri strumenti per questo lavoro, bastano le mani.

Supporto Motore

È di alluminio color naturale, formato da due pezzi che si appoggiano uno sull'altro e che, con lo "slittamento" tra loro, permettono di realizzare il giusto accoppiamento pignone -

corona.

Semplice ed efficace ma, soprattutto, ancora una volta, ben studiato e realizzato.

Barre Stabilizzatrici e Fermapile

Il blocco per le pile è formato da una colonnina a C, una piastra di carbonio, una colonnina verticale e quattro piedini che tengono la batteria nella giusta posizione.

L'operazione di cambio batteria è veloce e basta una semplice clip per tutta l'operazione.

Lo schema delle barre stabilizzatrici, invece, è di tipo classico, a forma di trapezio e con tiranti regolabili che la collegano ai bracci.

Il loro uso è consigliato soprattutto in condizioni d'ottima tenuta del fondo su cui si corre, come ad esempio la moquette in indoor, dove è necessario avere un'auto reattiva ai cambi di direzione.

Pulizia gomme... pulitore per freni, carta e tanto sporco che si deposita sul fazzolettino di carta. Solo adesso si possono incollare.

La gomma "strizzata" negli elastici è pronta per essere incollata al cerchio.

L'incollaggio della gomma: con due dita si "pizzica" la gomma allontanandola dal cerchio e si mette una goccia di colla sul bordo del canale... poi si lascia andare con delicatezza la gomma che, grazie agli elastici, torna in posizione corretta.



MIST PRO

Marca: Xray
Distributore: Sprint RC
Prezzo: rivolgersi al negoziante

Uso: Racing/Divertimento
Tipo e Scala: off road 1/18
Presentazione: kit di montaggio

Telaio: in carbonio
Motore: longitudinale

Trasmissione: cardano
Propulsione: elettrica

Differenziale Ant.: a sfere
Differenziale Cent.: fisso - palo
Differenziale Post.: a sfere

Sospensioni Ant.: quadr. deformabile
Sospensioni Post.: quadr. deformabile
Ammortizzatori: ad olio

Pro 😊

- Facilità di montaggio
- Differenziali già montati
- Qualità generale

Contro ☹️

- Cerchi specifici e non intercambiabili con altre marche

Su terra, facilmente, non servono, perché è preferibile far rollare (inclinare su un fianco) l'auto per aumentarne la tenuta.

Gomme

Nel sacchetto con le gomme, noto un biglietto con scritto che è consi-



Il bel supporto motore in alluminio.

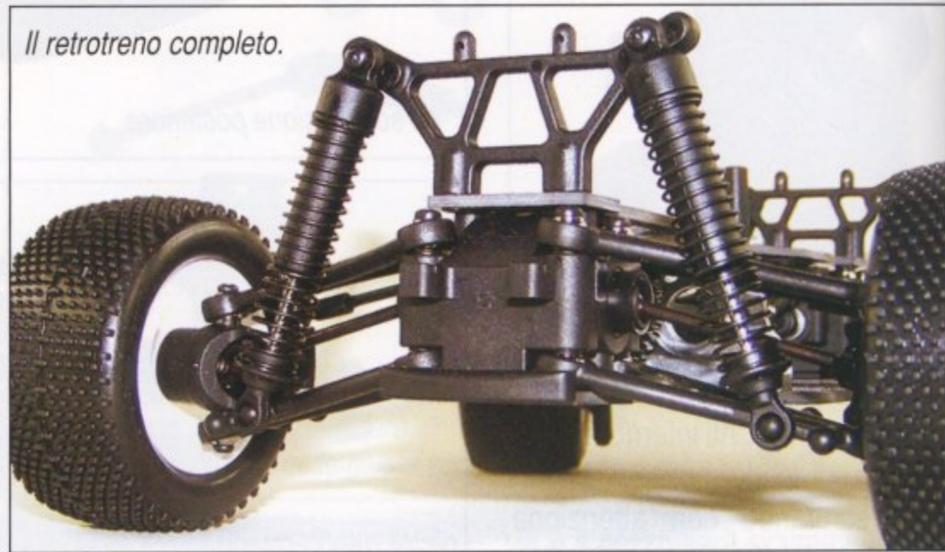
gliabile pulire con cura le gomme prima di incollarle ai cerchi, perché c'è dell'olio sulla gomma che potrebbe pregiudicare il buon fissaggio ai cerchi.

Questa è un'operazione che chi corre normalmente fa senza nemmeno quasi pensarci, ma questo è un prodotto che è sì di alta qualità, ma che spesso va in mano a chi ha poca esperienza, quasi come un "entry level". Lo stampaggio di materie plastiche è un lavoro non facile e soprattutto quando si iniettano materiali morbidi è abitudine degli stampatori spruzzare dei "distaccanti", spesso siliconici, sullo stampo per rendere più agevole l'estrazione del pezzo, in questo caso la gomma. Aggiungiamo che per ben conservare nel tempo la gomma è bene che questa non sia "secca" e tutto questo

L'avantreno con gli ammortizzatori in bella vista.



Il retrotreno completo.



fa sì che se non si pulisce con cura la parte da incollare... incolleremo ogni tipo di "schifezza" al cerchio, ma non la gomma.

Per sgrassare per bene la gomma, può essere sufficiente dell'alcool denaturato, ma io preferisco usare un pulitore per freni, che si trova in utensileria o una buona ferramenta. Ne spruzzate un po' su un fazzoletto di carta e passate, con cura, il bordo interno degli pneumatici.

Vedrete la carta diventare immedia-

tamente nera!

Già che ci siete, ripetete l'operazione un paio di volte e poi passate nello stesso modo anche i cerchi. Questi sono realizzati in buona plastica bianca, sono piuttosto elastici e resistenti agli urti, ma hanno il "difetto" d'essere molto precisi nell'incastro con il mozzo d'acciaio e, soprattutto, non sono intercambiabili con altri di altre marche. La trazione qui avviene attraverso un semplice incastro ottenuto "spianando" una piccola parte del mozzo, nessuna spina, nessun esagono e soprattutto un foro di grande diametro.

Ora siete pronti ad incollare le gomme ai cerchi.

Il metodo migliore è posizionare con cura la gomma dentro il canale dei cerchi e poi mettere un elastico all'esterno dello pneumatico. In questo modo di "stringe" la gomma contro il cerchio e quando si metterà la colla tra cerchio e gomma, tirandola delicatamente con due dita fuori della sede, sarà più facile farla rientrare velocemente in sede prima che la colla faccia presa.

Buona norma quando si lavora con le colle... molta attenzione, poca colla e se ci sono occhiali protettivi è meglio usarli. La sicurezza non è mai troppa e viene prima di tutto!

La nostra M18T-Pro assemblata, in attesa dell'elettronica per essere portata in pista.



Alla Prossima

Ora che abbiamo finito di montare le cose essenziali, non resta che completare l'opera con ciò che non c'è nella scatola, quindi la colorazione della carrozzeria, l'impianto radio e il motore.