

TRACK TEST

A CURA DI ALESSANDRO "ARTLI" ARTUSI



Continuiamo il montaggio installando il motore che per l'occasione è il nuovo Sirio CL7B STI dal design veramente accattivante; la frizione è rimasta invariata rispetto ai modelli precedenti con 3 ceppi alleggeriti a 1,71gr e molle da 1mm. I banchini motore sono più lunghi e danno maggiore appoggio per una rigidità superiore al complesso. Scelgo una marmitta a 2 camere (la 2013 Sirio) per una maggiore conoscenza della stessa che mi permetterà di abbreviare il settaggio del motore; collego i tubi e non trovo il filtro esterno per la miscela... Poco male in quanto ne adatto uno delle precedenti versioni utilizzando il foro presente sulla paratia del serbatoio. Controllo la simmetria delle regolazioni del modello e taglio la carrozzeria che decoro con degli adesivi appositamente realizzati da Marco Colangeli come descritto nel box a fianco. Scelgo una domenica calda e grazie alla disponibilità dell'Emporio Modellismo Biagini di Carpi ottengo l'accesso all'impianto di Campogalliano; la pista è in buone condizioni con qualche buca ed alcuni avvallamenti che mi permetteranno un test decisamente di qualità visto che il percorso è uno dei più "tecnici" mai visti. Ad aspettarmi i soliti amici come Ste, Erno e Mich che sono sempre disposti a darmi una mano quando svolgo queste prove... Ste ha portato anche la sua 808 con settaggi di scatola per una comparativa "rapida". Intanto che rifinisco la carrozza con un poco di nastro adesivo per preservarla nei punti di contatto Ste si occupa di avviare il motore che già sulla cassetta dimostra un "carattere" notevole; lieve ritocco al massimo (il motore è nuovo anche se rodato al banco) e giù in pista per i primi giri... Esco dai box con calma ma dopo poche curve mi accorgo che il modello è "particolarmente" a posto; la sensazione è piacevole e la maneggevolezza decisamente accentuata. La leggerezza del modello unita alla nuova rapportatura permettono una guida sciolta e molto precisa: non serve arrivare in curva ai mille all'ora per cercare di impostare una traiettoria improbabile...

Si guida proprio con naturalezza: frenate dosate sul cordolo, inserimento, scorrimento in curva ed apertura del gas che col passare dei giri diventano sempre più anticipate. Il motore poi si dimostra un vero "missile" tanto che nel rettilineo devo alleggerire a metà per non finire nelle reti... Ma è soprattutto l'erogazione che sorprende: "pieno" ad ogni regime ti porta fuori da ogni situazione docilmente ma con grande forza senza mai metterti in crisi. Certo

anche il modello deve influire su questa prestazione... Ovviamente visto che non guido da un bel pezzo tanta "esuberanza" è quasi controproducente così quando comincio a prenderci troppo "gusto" con conseguenti capitolomboli esagerati decido di fermarmi per controllare il tutto ed ingrassare un pelino sia sotto che sopra... Il tempo di una sigaretta e di uno scambio di opinioni sull'assetto con Ste che decido di mandarlo sul palco visto che lui ha già utilizzato questo modello 2

volte negli ultimi dieci giorni sulla stessa pista e può darmi riferimenti precisi sul set-up; non passano due giri che il sorriso si stampa sul suo volto per cui decido di rubargli la macchina fotografica per fare qualche scatto... Dietro l'obiettivo sembra che me la cavo meglio che con gli stick... Dopo un paio di pieni rientriamo per un controllo generale e per ricaricare le batterie; tutto è a posto... si è solo svitato un dado autobloccante che sorreggeva il braccio inferiore posteriore





destro. Le impressioni coincidono: il modello è estremamente facile da guidare e assorbe le asperità senza scomporsi eccessivamente mantenendo sempre una trazione da riferimento. Il motore leggermente "addolcito" di carburazione esalta la qualità del modello in uscita di curva e permette anche "conduzioni" con un filo di gas nei passaggi più difficili come il tornantino col salto e la chicane "pif-paf". Salta praticamente da sola in bello stile e la voglia di rimettermi alla guida aumenta... Aumento il camber anteriore di un quadratino e di nuovo in pista: decisamente dopo avere tolto un pò di ruggine mi trovo molto più a mio agio... Giro costantemente commettendo pochissimi errori dettati per lo più dalla voglia di stupire e cercare qualche limite come il "double-double" di fronte al palcoscenico ed il tentativo di colmare la distanza fra i due salti (un singolo dopo il rampino ed un doppio a circa 7-8 metri di distanza) che portano all'apice sinistro della pista con un sol balzo... Anche Mich sale sul palco per alternarsi con me alla guida... quando scende le sue parole sono poche ma di sicuro effetto: "me la preste per il regionale ???"... Direi un bel riconoscimento per un modello appena tirato fuori dalla scatola!!! La mattinata sta per concludersi e decidiamo per un "long run" da 3 pieni filati per testare autonomia e stabilità di prestazione con Ste alla



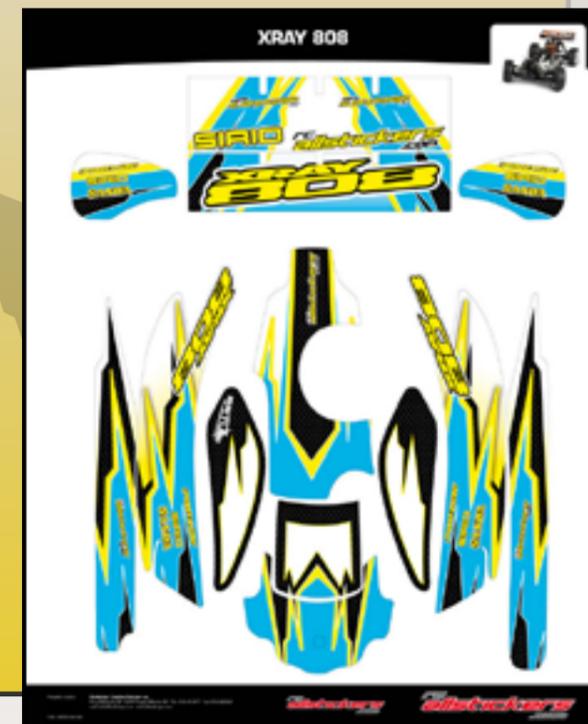
guida: non si presenta nessun problema di sorta, i giri si susseguono "quasi" rapidamente (dovete comprenderci... siamo tutti dei "gentleman driver") e pochi gli interventi per raddrizzare il modello dopo un errore; autonomia di oltre otto minuti senza sofferenza alcuna, anzi tenendoci cautelativamente un pò "ricchi" di miscela visto che il sole è allo zenith... Alla fine solo facce soddisfatte; molti dei ragazzi che erano con noi si sono spesso portati alla balastra per rendersi realmente conto delle prestazioni del modello e pare che tutti ne siano stati favorevolmente impressionati. Da

parte mia posso dire che è sicuramente il modello che mi ha dato maggiore soddisfazione e piacere di guida alla prima uscita... L'unica modifica che avrei voluto provare era una corona centrale da 43 denti per accorciare leggermente il rapporto e sfruttare tutto il motore... A questo punto credo proprio che ci correrò l'Arena del 20-23 novembre al Palatexas... Magari vi farò un resoconto dettagliato passo per passo dei cambiamenti in quattro giorni di gara; per ora gustatevi le differenze dal set-up di scatola che ho apportato nel box a fianco... State sintonizzati!!!!



FOCUS ON: CARROZZERIA

Non sono più una novità ma gli stickers da carrozzeria non hanno ancora trovato terreno fertile da noi; ho conosciuto Marco (Filetto) sul sito modellismorc.net e dopo avere apprezzato quanto realizzato per Matteo Dapporto gli ho chiesto di produrre una livrea anche per la mia 808. La colorazione necessaria è semplice in quanto basta sfumare i due colori di base del disegno sulla carrozza e poi applicare gli adesivi all'esterno; il risultato giudicatelo voi... A me piace da impazzire ed in pista la resa è veramente buona... Ovviamente la "customizzazione" con marchi e nomi è la massima applicabile... nessun vincolo.



SET-UP

Ho cambiato alcuni parametri rispetto al set-up consigliato; sono interventi fatti "a orecchio" dopo avere visto il modello diverse volte sulle piste italiane e dedicati perlopiù ad adattare la 808 al tracciato emiliano di Campogalliano:

DIFFERENZIALI

10.000 anteriore - 7.000 centrale - 5.000 posteriore

AMMORTIZZATORI

350 anteriore - 400 posteriore

FORI PISTONE

1,4mm anteriore - 1,4mm posteriore

MOLLE AMMORTIZZATORI

silver anteriori - silver posteriori

CAMBER

2° anteriore - 3° posteriore

CONVERGENZA

anteriore 1° aperta - posteriore 3° (fissa)

ALTEZZA DA TERRA TELAIO

14mm (misurato anteriore e posteriore)

GOMME

PL Crimefighter M2 con cerchio Xray

RADIO

Sanwa Plus DSSS - Sanwa VZ x gas e sterzo



Gomme 1:8 Off Road
12.50€ la coppia

Tutte le mescole



Camion Radiocomandati a partire da 270.00€



Offerta Radio 2.4GHz
109.00€
Con Ricevente e Servi

www.mdmodel.it

Via Cuneo 55 - 10042 Nichelino (TO)

Tel/Fax 011.605.66.88 - info@mdmodel.it



2.4GHz