

# XRAY M18 PRO

Na konci letní sezony 2007 jsem si pořídil RC model v měřítku 1 : 18 XRAY M18 PRO. Do této doby jsem používal starší verzi podvozku s označením XRAY M18, s nímž jsem jezdil pouze rekreačně. Na soutěžní ježdění s podvozkem XRAY M18 PRO jsem přešel z kategorie ET 1 : 10, v níž jsem jezdil s podvozkem Tamiya TRF 414, poté XRAY T2 a chvíli také s T2007. S podvozkem v měřítku 1 : 18 jsem jezdil nejprve GP Třebíč a poté XRAY Challenge Morava.

## < Obsah stavebnice >

Po zakoupení stavebnice XRAY M18 PRO jsem byl zvědavý na její

kteřá obsahuje vše potřebné, tedy servo, regulátor, motor a pohonnou baterii. Já jsem elektronické komponenty zakoupil zvlášť. V balení nalezneme také pastorky (13–23 zubů) a převodová kola (36 a 42 zubů). Model je osazen kuličkovými ložisky. Kola, která jsou již osazena mechovémi pneumatikami se nasazují na klasický šestihran. Součástí sady je také držák motoru z hliníkové slitiny. Zatímco model XRAY M18 měl šasi z kompozitu, zde máme k dispozici díly spodního a horního platu z uhlíku. Ve spodním platu je prostor pro šest článků NiMH či NiCd, ale lze použít i články Li-pol. I držáky baterií a předního nárazníku jsou uhlíko-

vení potřebujete inbusový klíč, křížový šroubovák a klíč na kola. Křížový šroubovák a klíč na kola jsou součástí stavebnice. Díly modelu do sebe přesně zapadají a k jejich spojení se používají samořezné šrouby. V modelu jsem použil tuto elektroniku: servo Hitec HS-81 MG, regulátor LRP Quantum Micro, baterii GP 1 100 mAh a motor Speed 300. Na servo jsem umístil přiložený servosaver.

## < Nastavení >

Po sestavení můžeme model naladit podle libosti. Šrouby na horním platu můžeme nastavovat tuhost celého modelu, díky nastavitelným spojovačkám (jsou k dispozici i v pevné variantě) můžeme měnit sblíhavost a rozbíhavost náprav. Ramena mají pevně daný odklon. Na přední nápravě však můžeme měnit sklon kol výměnou ramen. Máte na výběr 6 a 12° (v základu je použito 12°).

Sloupky karoserie jsou dobře řešeny a není nutné je zkracovat. Stačí je pouze posouvat v držáku a nastavit tak příslušnou výšku. Snad jen

na přední části je po spuštění sloupků potřeba zaříznout jejich spodek, aby nebránily v jízdě.

## < Jízdní vlastnosti >

Model jezdí velmi dobře, a to i při použití pevných spojovaček. Potom samozřejmě měníme jízdní

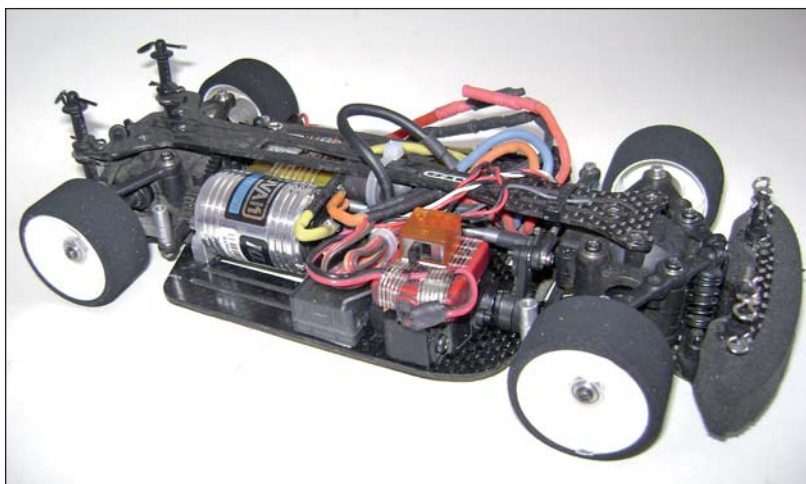


ní vlastnosti povolením či dotáhnutím horních šroubů. Osobně jsem vyzkoušel mnoho variant a nyní jezdím s pevně utaženým platem. Podvozek si může každý nastavit podle svého uvážení, každému vyhovuje něco jiného.

## < Úpravy a tuning >

Někteří modeláři dokáží tento model od základů změnit. Jde například o vyřezání zcela nových platů či změnu způsobu uchycení tlumičů atp. Jedním z průkopníků těchto modifikací je zkušený modelář Radek Skopal, s nímž od začátku spolupracuji.

Model můžeme tuningovat buď vlastní tvořivostí, nebo továrními tuningovými díly. Můžeme si například zakoupit domky na přední a zadní nápravy, kardany či kuličkové diferenciály z téhož materiálu. Můžeme také použít kompozitové pastorky od firmy ASLRacing, které jsou mnohem účinnější a odolnější než původní, a to včetně pohonných kol s různým počtem zubů. Vše jsme otestovali a neshledal jediný problém. Jen jedna investice je podle mého názoru zbytečná, a to koupě kardanů z hliníkové slitiny, neboť původní kompozitové vydrží mnohem více.

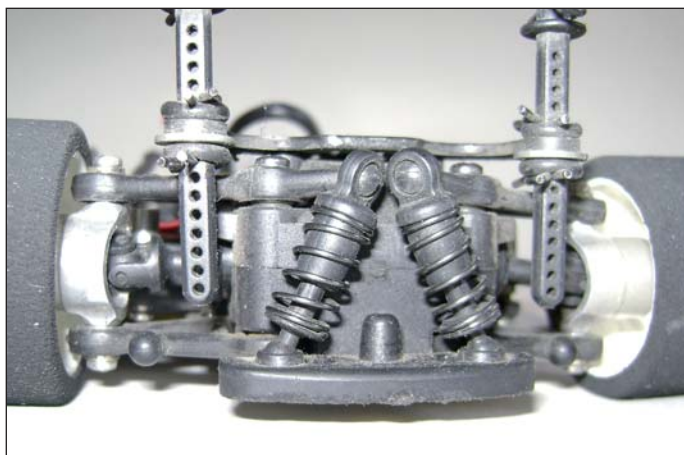
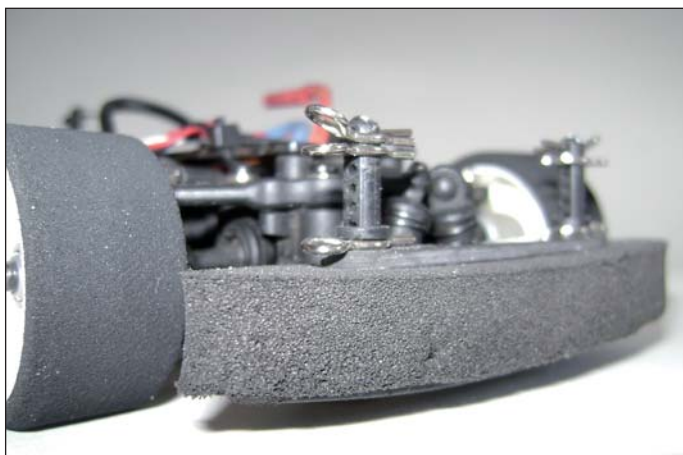


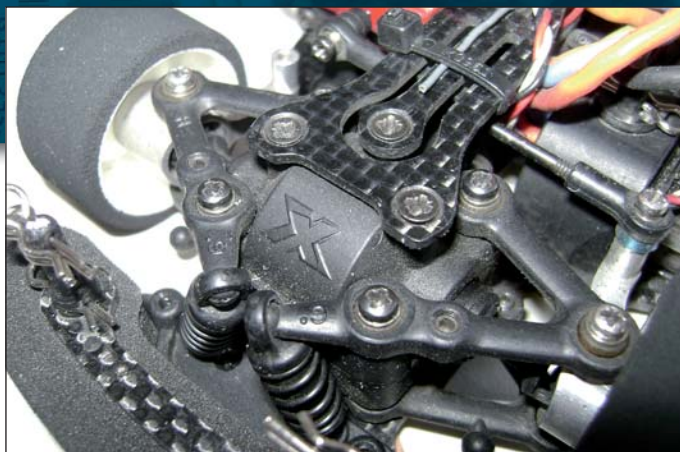
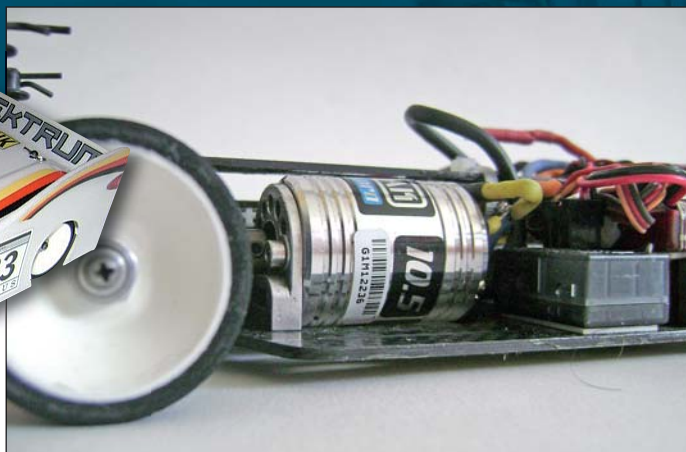
obsah. A byl jsem mile překvapen. Všechny díly byly uloženy v označených sáčcích. V krabici jsem dále našel manuál, nenabarvenou karoserii Mazda 6, reklamní materiály a obtisky. Součástí stavebnice jsou i mechové kola. Elektroniku si buď musíme pořídit podle svého uvážení nebo si zakoupit sadu XRAY,

ve. Model je vybavený kompozitovými kuličkovými diferenciály.

## < Stavba >

Sestavování modelu není obtížné. Návod je jasný, stručný a díky přehledně označeným sáččkům šla stavba rychle od ruky. K sesta-





### < Druhy pohonu >

Výdrž modelu jsem testoval se střídavým systémem Tekin s motorem 6 900 ot./V a čtyřčlankem Li-pol. Obstál bez problémů. Vše proběhlo na dráze v Blansku, která je ideální právě pro testování rychlosti modelů v měřítku 1 : 18. Osobně jsem za dobu závodění s tímto modelem vystřídal několik pohonných systémů, a to jak stejnosměrných, tak střídavých. Ze stejnosměrných to byly regulátory XRAY 300R, LRP Quantum Micro a DSYS. Posléze jsem testoval systémy střídavé, a to Mamba,

Tekin a nyní používám systém Novak Mongoose, který je senzorový a poskytuje dokonalou regulaci plynu. Ale ani bezsenzorový systém Tekin nefungoval špatně.

S modelem jezdím závody kategorie Stock, a to na Určickém poháru, kde používám motor řady 180 a pětičlank NiMH. Dále startuji v seriálu XRAY Challenge Morava, a to jak v letní, tak i v zimní části. Zde jezdím se střídavým systémem Novak, konkrétně s nejsilnější variantou motoru (9 000 ot/V). Obě varianty závodu lze označit jako extrémní.

### < Karoserie >

Na podvozek lze umístit mnoho typů karoserií. Testoval jsem Mazdu 6, Dodge Stratus, Ferrari Modena 360 od Protoformu, Hondu Accord od firmy BPA a nyní používám karoserii z dílny Radka Skopala.

### < Kolik to stojí? >

Náklady na provoz modelů v měřítku 1 : 18 nejsou příliš vysoké. Pokud s modelem jezdíme bez zbytečných kolizí s pevnými překážkami, nemusíme v podstatě nic měnit, kromě předního nárazníku.

Pokud jezdíme pomalu, mechová kola vydrží dlouhou dobu, gumová kola mají životnost ještě vyšší. Při ostrém závodu typu XRAY Challenge je spotřeba přibližně jedné sady mechových pneumatik na závod. Vinu na snížené životnosti pneumatik má především vysoká rychlost, která je v současné době již na hranici možností modelu.

Měřítko 1 : 18 je podle mého názoru jednou z možností, jak začít s RC modely aut. Modely poskytují mnoho možností pro úpravy a můžeme s nimi jezdit na koberci či na hladkém asfaltu.

**Igor Vlahovič**