ANNO VI - N°6 - GIUGNO 2007 - 6,00 €URO

ISSN 1824-7598

TRUE MODEL news

R.C MANIACS

MENSILE R.C. WWW.TRUEMODEL.COM

MODELLI

Matrix Arena
Factory Race Edition

XRAY NT1

CEN MG 10

GARE

1A Prova Expert e C. Italiano Senior 1/8 ON
Selezione Europeo B OFF
1A C. Italiano 1/10 Rce ON Collegno
Italian Monster King
2A C. Italiano 1/8 OFF
Warm Up Euro Championship 1/18 OFF
1A Prova C. Italiano Motomodelli
Regionali, Trofei, Libere

PISTE

Nuova Pista Montjovet
Offroad a Ariano Irpino

RUBRICHE

Carrozzerie: Stratus VS Mazda

VETRINA

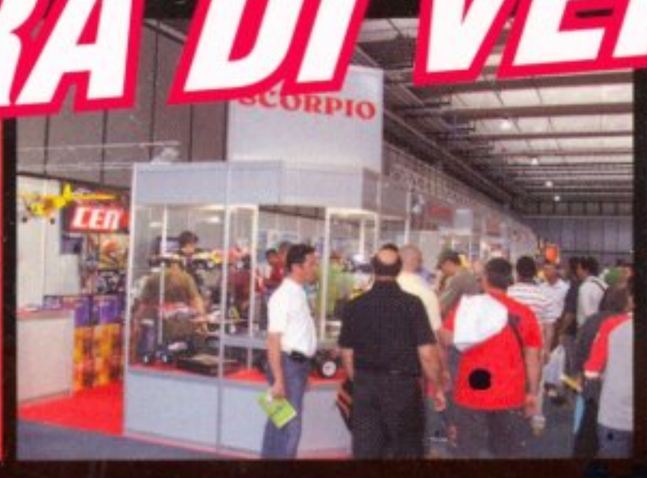
Novarossi PLUS 2 353 Race
Savage 4T
Mini Elicottero Fairy
ANTEPRIMA Team Magic E4

SPECIALE

FIERA DI VERONA









Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, aut. N° 070011 del 02/02/2007 DCB PR

XRAY NT1

UNA GARANZIA SUBITO VINCENTE.





Il dettagliatissimo manuale e il favoloso Set Book



Come consuetudine tutte le buste contenenti i pezzi sono numerate



I componenti del differenziale anteriore

Testo e foto a cura di G.P Barbera.

La XRAY, famosa azienda Slovacca, da parecchi anni entrata nel mondo delle competizioni in quasi tutte le categorie sia con motore elettrico che a scoppio, ha ora deciso di cercare di ritagliarsi la sua fetta di mercato anche nell'affollato panorama degli automodelli on- road 1/10 a scoppio. Impresa non certo semplice vista l'agguerrita concorrenza nel settore, che vede impegnate a combattersi tutte le più prestigiose case a livello mondiale, con modelli sempre più performanti come Kyosho, Mugen, Team Magic e Serpent.

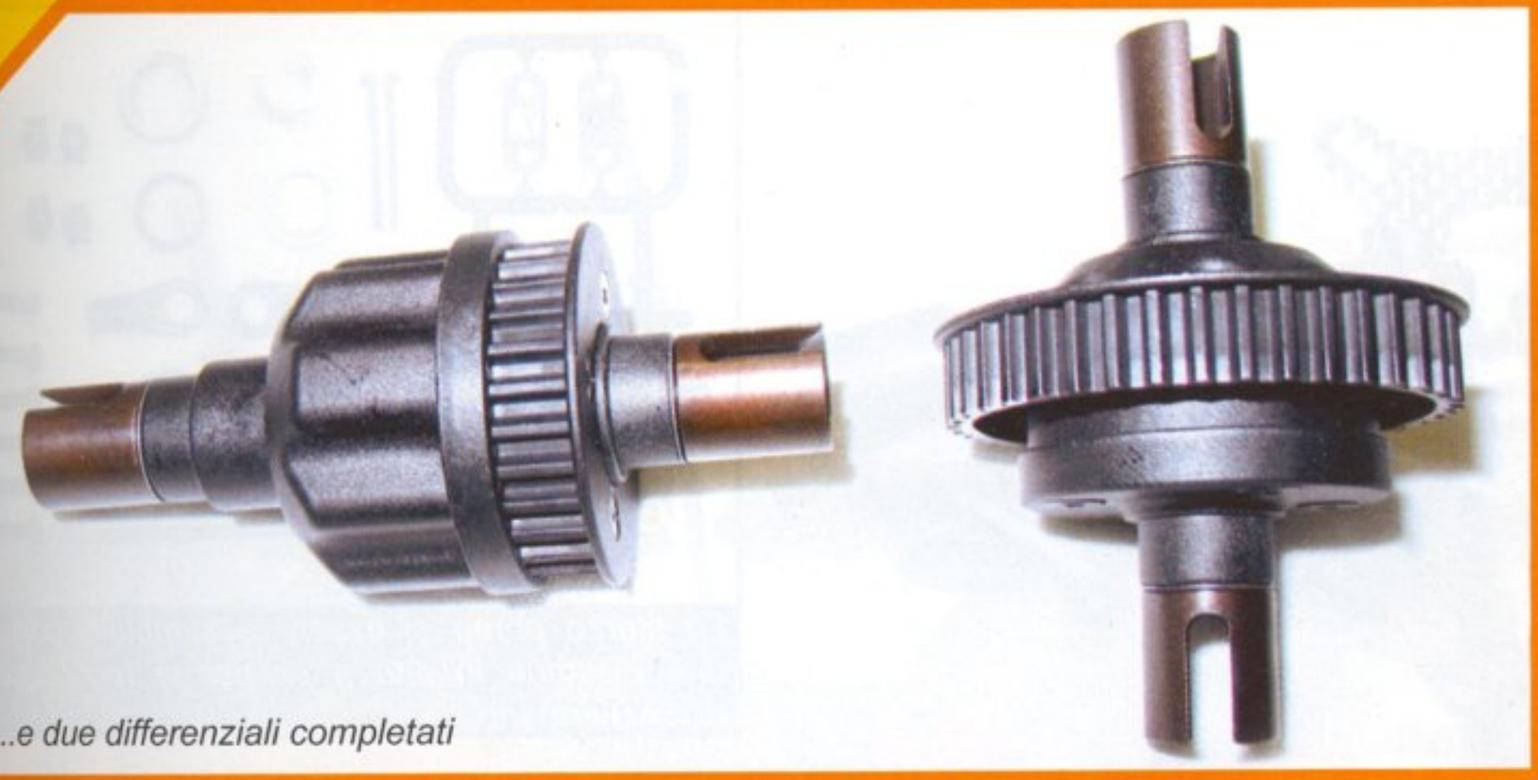
L'arma con la quale XRAY tenterà di entrare nel regno dei grandi costruttori 1/10 scoppio è la NT1, presentata per la prima volta alla Fiera di Norinberga ai primi di febbraio, e il seguente debutto agonistico avvenuto negli US Winternats il 21 febbraio con la conquista del 3° gradino del podio con Ralph Burch.

Questo è stato il primo sintomo sulla bontà del nuovo prodotto, cosa per altro mai messa in dubbio, vista la validità e robustezza dei materiali Hudy e XRay.

Da noi in Italia l'importatore Sprint RC, ha sperato che la commercializzazione della NT1 avvenisse in tempi brevi, considerando che il 22 aprile si sarebbe svolta la prima gara di campionato Italiano 1/10, ma la produzione ha avuto dei ritardi e solo due o tre piloti ufficiali sono riusciti ad avere la NT1 senza confezione e istruzioni per poterla provare e usare a Melzo. Il risultato finale lo potete leggere dettagliatamente nelle pagine che riguardano la gara, in ogni caso la vittoria finale nella categoria Expert è stata di Niki Duina proprio con la nuova NT1, mentre nella Senior la NT1 di Luca Colombo ha ottenuto la seconda piazza d'onore.

In compenso la settimana dopo l'Italiano sono arrivate le auto per la regolare commercializzazione, sono così riuscito ad avere subito una confezione per impostare e iniziare l'assemblaggio.

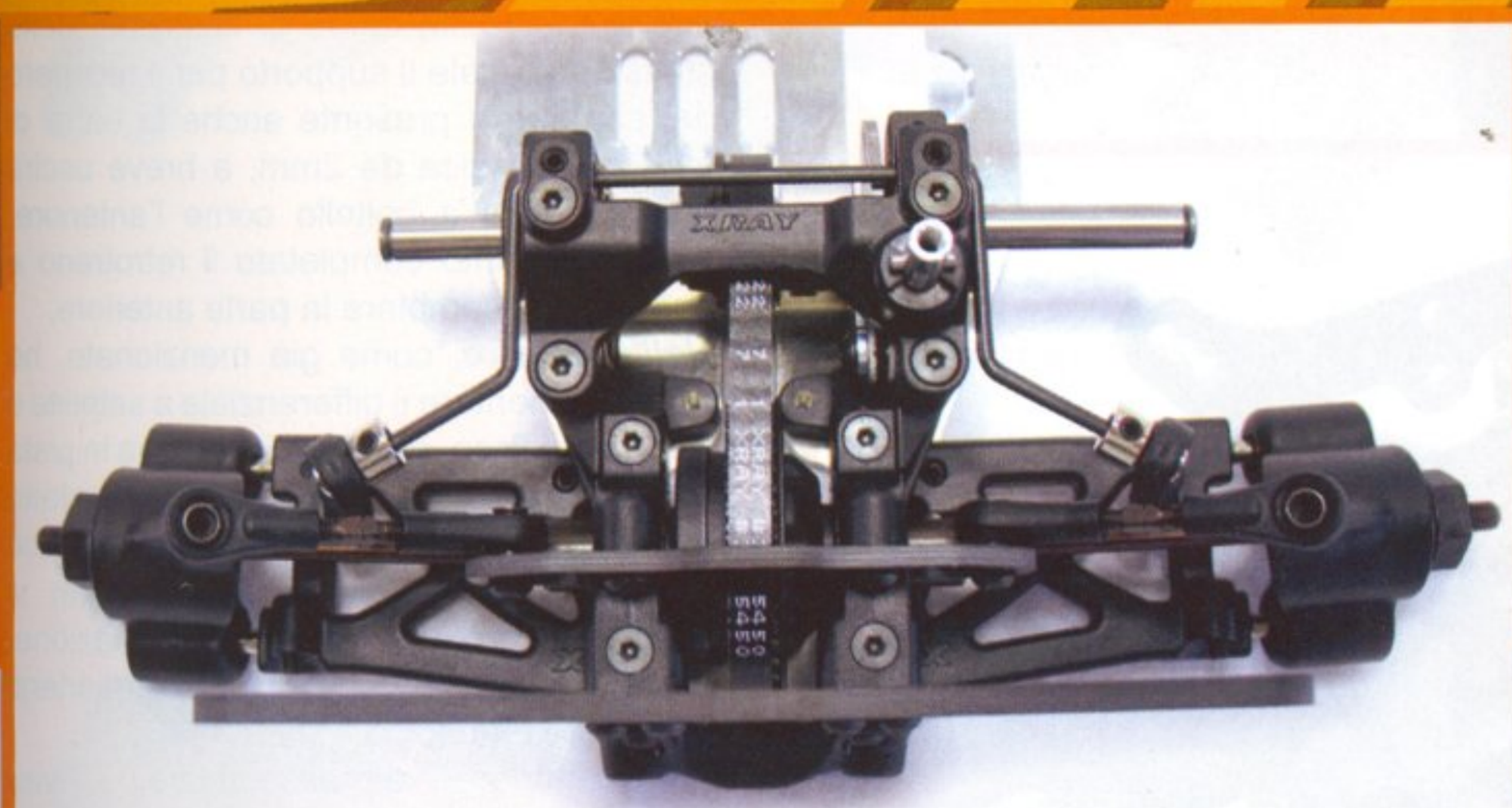
Vorrei innanzitutto fare una precisazione, di automodelli elettrici ne ho assemblati diverse decine, ma di automodelli a scoppio, con questa Xray, è la seconda



...e due differenziali completati

La puleggia posteriore con il freno a disco intagliato per migliorare il raffreddamento

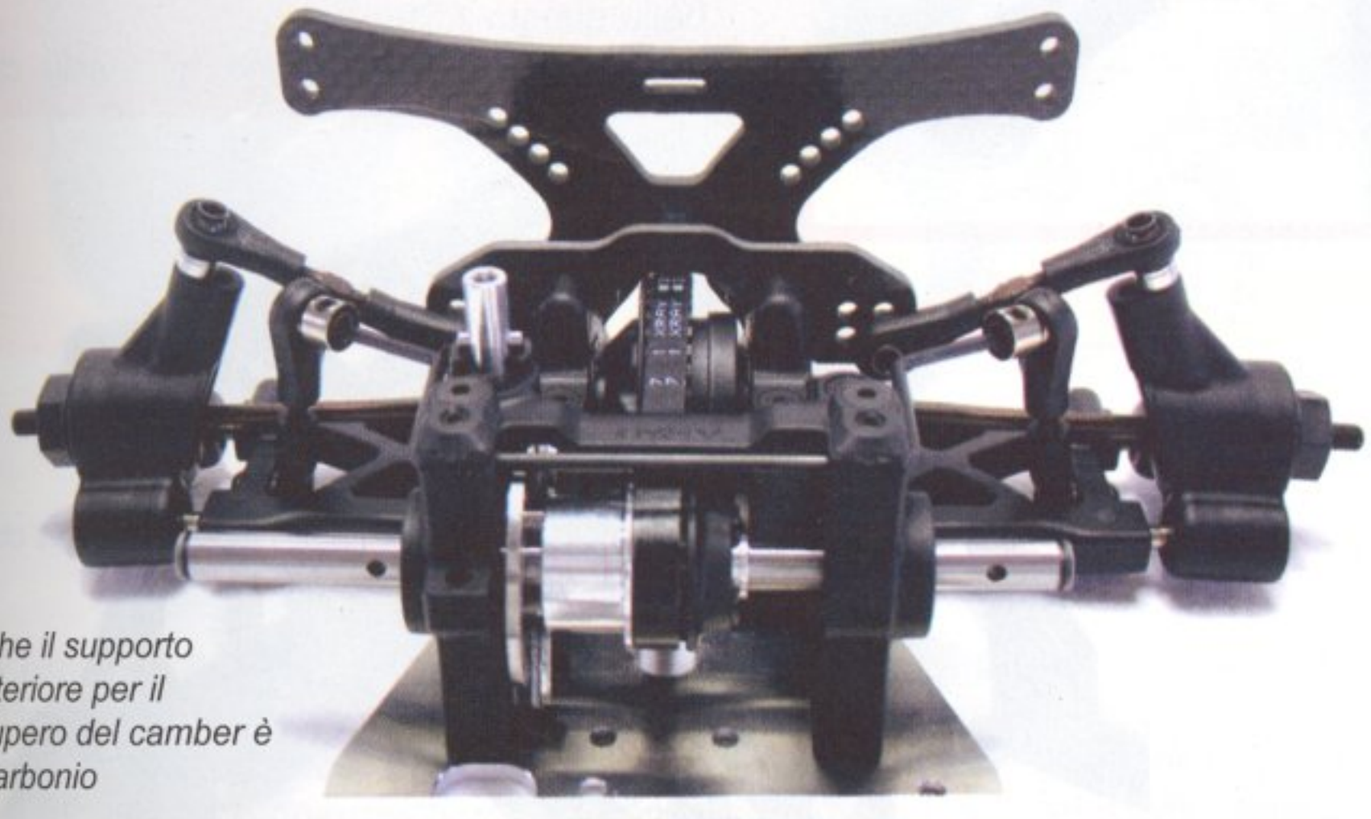




Fase di assemblaggio della parte posteriore



Il supporto posteriore in carbonio



Anche il supporto posteriore per il recupero del camber è in carbonio



Il retrotreno assemblato

volta, ma sappiamo di come noi "elettricari" si sia particolarmente pignoli ed abituati a micromeccanica di precisione, per cui, se ci fossero delle cosine da aggiustare, ve le segnalerò prontamente.

IL MONTAGGIO

Sempre bella e variopinta ***la confezione*** di discrete dimensioni, con all'interno le solite buste numerate, il telaio in alluminio (leggerissimo) e ben lavorato, il manuale di istruzioni e il Set Book con tutte le notizie per regolare e assettare al meglio l'automodello, ci sono anche quattro cerchi (senza spugna).

Seguendo le istruzioni inizio con l'assemblaggio del ***differenziale anteriore***, lo si può montare in due modi, a satellite con l'apposito olio siliconico da 80.000, oppure ad assale rigido, considerando che a breve arriverà l'assale rigido modificabile in scatto libero identico come costruzione a quello della T2 007, decido pertanto di assemblarlo a satellite.

Le istruzioni sono decisamente meticolose e indicano con precisione fotografica anche quanto e a che livello inserire l'olio al silicone.

In seguito si assembla il ***differenziale posteriore*** con lo stesso criterio del primo, ma utilizzando l'olio al silicone da 60.000 anche questo all'interno della confezione.

A questo punto assemblo tutto ***il retrotreno***, tutte le viti sono predisposte per utilizzare una chiave a brugola (non fornita) da 2,5 e sono di buona qualità (le stesse usate nella T2).

Le plastiche sembrano essere robuste e consistenti, e decisamente bello il freno a disco intagliato per migliorare il raffreddamento, sicuramente in una pista con molte staccate con frenate decise il beneficio dovrebbe essere notevole.

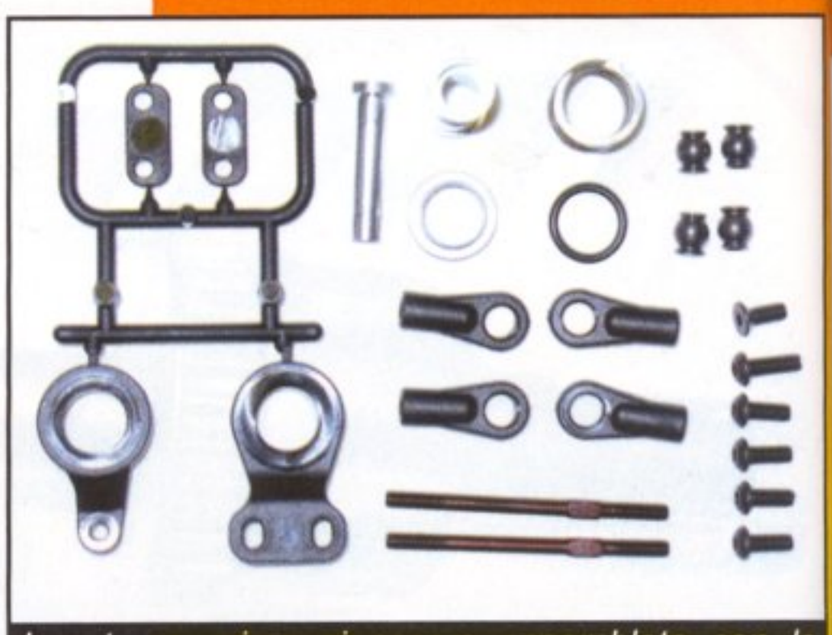
Di ottima fattura anche ***il cambio*** con i due fori per la regolazione.

Decisamente robusto e di notevole spessore il ***supporto ammortizzatori in carbonio*** che non presenta (al contrario di

XRAY NT1



L'anteriore con il differenziale a satellite trasformabile in palo rigido



Lo sterzo prima si essere assemblato con le due piastrine in alto a sx per la regolazione dell'Ackermann

altri automodelli) cenni di flessione, dello stesso materiale il supporto per il recupero del camber, è presente anche la barra di torsione classica da 2mm, a breve uscirà anche quella a coltello come l'anteriore. A questo punto completato il retrotreno e passo ad assemblare la parte anteriore.

Nell'anteriore, come già menzionato, ho preferito montare il differenziale a satellite e non il palo fisso, sarà la prima prova in pista che stabilirà quale tra i due sarà il più adatto e veloce, lo sterzo è decisamente semplice e per la regolazione dell'Ackermann si sceglie tra le due piastrine in dotazione, dopo aver fissato tutti gli altri componenti l'anteriore è finito.

Nel guardare e assemblare i vari componenti, noto con piacere che non si è badato a economizzare nella qualità sia dei materiali metallici che di quelli plastici, rendendo decisamente robusta oltre che bella questa XRay Nt1.

Gli ammortizzatori sono gli stessi che

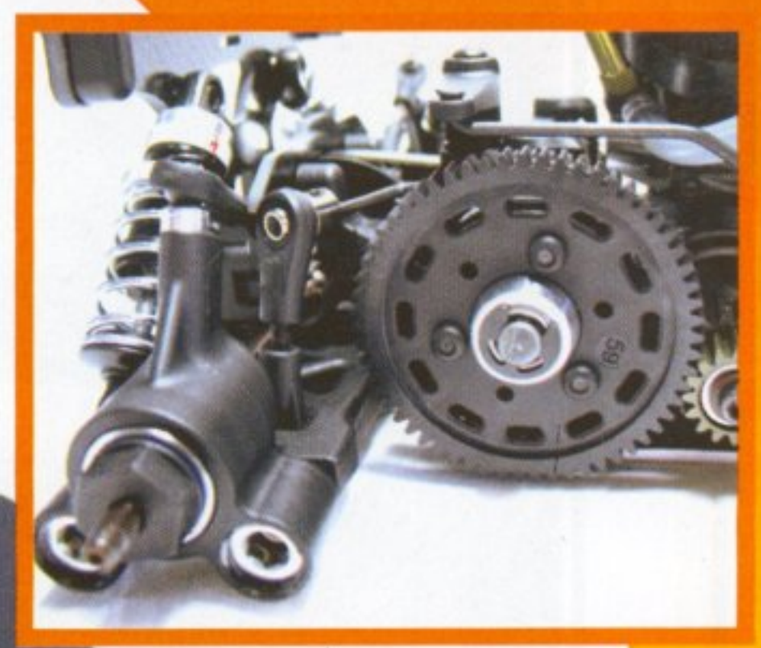


Anteriore e posteriore assemblati

equipaggiano la versione elettrica T2, e presentano il sistema automatico per la regolazione dei fori interni, è sufficiente tenere lo stelo esteso e ruotandolo da destra a sinistra si passa a scatti da un foro a quattro fori, in ogni caso le istruzioni sono sempre molto precise e dettagliate. Comodo e sicuro anche l'attacco degli ammortizzatori avvitati sui braccetti.

Interessantissima e bassissima la ***piastra radio*** completamente asportabile con la possibilità, mediate piastrine in plastica di vario spessore, di regolare e fissare il servo dello sterzo. Per l'occasione utilizzo il ***Futaba Digitale 9550*** che presenta delle dimensioni contenute nonostante possieda





Lato destro della NT1, con i servi Futaba e il posto per il personal transponder



Lato sinistro con marmitta e motore

un carico di 6,0 Kg. con una velocità di 0,11 secondi. Per l'acceleratore/freno sempre servo ***Futaba digitale 3050*** di pari potenza ma leggermente meno veloce 0,16 secondi.

Ulteriore chicca sopra al servo dello sterzo la predisposizione per il trasponder personale e l'alloggiamento della ricevente in un contenitore apparentemente stagno, con coperchietto per la sostituzione del quarzo. Per l'occasione al suo interno ho inserito una ricevente ***Spektum*** di contenute dimensioni, visto il non eccessivo spazio a disposizione consiglio di utilizzare una ricevente non particolarmente grande.

Per alimentare i servi deve essere utilizzata una batteria del tipo stick (non fornita) che viene alloggiata al di sotto del serbatoio, fissata con del nastro a una piastrina, a sua volta avvitata sul fondo del telaio. Le istruzioni indicano inoltre che se la batteria ha uno spessore limitato è possibile abbassare il baricentro dell'auto inserendo degli spessori (inclusi nella confezione) nella parte superiore di fissaggio del serbatoio del carburante. Ottima soluzione questa, visto l'utilizzo sempre maggiore delle piccole batterie LiPo.

Un argomento sul quale invece merita spendere altre due parole, sono i ***giochi assolutamente assenti***, sia nei braccetti anteriori che posteriori, la qualità e scorrevolezza dei cuscinetti che non necessitano di particolari trattamenti, se non l'aggiunta di qualche goccia di apposito olio.

A questo punto procedo alla sistemazione del ***motore Max Power***, le istruzioni sono precise e seguendole passo a passo, sistemo il tutto, ma noto che la frizione non presenta alcun gioco, mentre le istruzioni lo prevedono, rismonto e rimonto il tutto, ma il gioco continua a non esserci, dove ho sbagliato? Dopo un attento riesame delle foto noto che ho mal posizionato le tre massette (in effetti la foto non è molto chiara), dovevo inserire il foro di ogni massetta nel rispettivo perno e non come in altri modelli tra un perno e l'altro. Risolto questo problema il gioco frizione e esattamente uguale a quanto descritto sul manuale.

Posiziono infine il motore sul telaio e ecco finita la NT1!

A questo punto, seguendo sempre alla lettera il manuale, effettuo le regolazioni dell'acceleratore e del freno.

Ora la NT1 è pronta per effettuare il set-up a banco di rito, seguendo i consigli del set-up di base, che sicuramente, come nelle versione elettrica, è una ottima base di partenza.

In conclusione si può certamente affermare che XRAY sia riuscita nell'intento di proporre la NT1 come valida concorrente alle altre marche presenti sul mercato, senza stravolgere i criteri costruttivi, ma affinando le migliori soluzioni già presenti sul mercato. Ora non resta che attendere il fine settimana libero per farla pilotare dal tester di True Model news, Guido Barbera.