

# RCM

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

## Best Italian RC Magazine

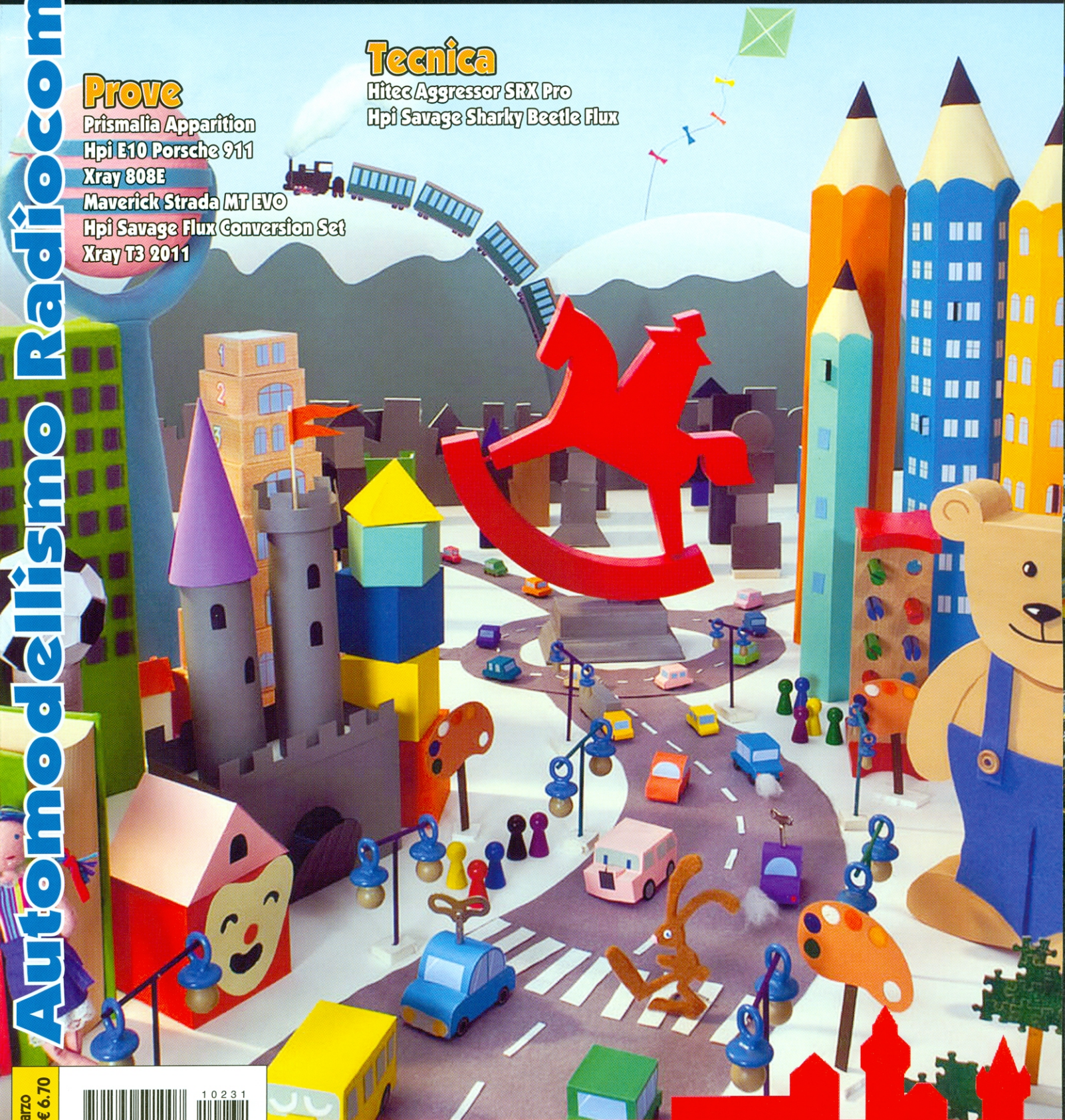


### Prove

Prismalia Apparition  
Hpi E10 Porsche 911  
Xray 808E  
Maverick Strada MT EVO  
Hpi Savage Flux Conversion Set  
Xray T3 2011

### Tecnica

Hitec Aggressor SRX Pro  
Hpi Savage Sharky Beetle Flux





# UN NUOVO MODO DI ESSERE ROLL'S!

di Egidio Vergadoro (verga59)

*Sicuramente bella e fatta con i migliori materiali, questa nuova Buggy 1/8 riprende il noto layout di casa X-Ray e nasce per essere la reginetta della motorizzazione elettrica brushless.*

**E**ra da un po' di tempo che aspettavo di testare per RCM questo nuovo modello di casa X-ray voluta dall'ingegner Juray Hudy e dedicata espressamente al mercato delle Buggy elettriche dato che, pur riprendendo la filosofia costruttiva e quindi il layout della 808 a scoppio, questa versione "E" presenta un nuovo telaio, senza la classica apertura per il volante e con delle modifiche alla piastra radio e ad altri particolari, carrozzeria compresa, che ne determinano l'immediato riconoscimento dalla versione a scoppio che ormai spopola (...e vince) sui campi di gara e che circola già in varie versioni convertite da scoppio in elettrico.

La nuova X-ray 808 E è distribuita in Italia dalla SprintRC [www.sprintrc.it](http://www.sprintrc.it)





## Presentazione

La confezione è sobria e sgargiante, nel classico stile X-ray, ed è stata fatta ex-novo per questo nuovo modello; al contrario, il manuale di montaggio è sempre quello della 808 a scoppio, ma con degli inserti supplementivi che spiegano benissimo la parte nuova riguardante la motorizzazione elettrica. In dotazione troviamo, come al solito, le varie brochure della X-ray con tutti i prodotti illustrati, quindi la certificazione di garanzia ed una bella serie di decals adesive (identica alla versione a scoppio).

## Analisi e montaggio

Apro questa parte con un tono polemico ed alquanto critico nei confronti di tutti coloro con i quali ultimamente mi sono scontrato sui vari forum, perché accusato di "parteggiare" per la X-ray... in effetti sono soltanto uno che monta "per esperienza" i modelli e che valuta quel che ha in mano nel momento in cui lo si monta, quindi vado ad usare termini "enfaticanti",

quali "la Roll's dell'Off" per descrivere un modello che si pone al top per come è fatto. Chi rema contro, evidentemente, non ha mai letto un manuale di montaggio di una 808 né ha mai montato una 808 perché altrimenti ci sarebbe ben poco da dire!

A niente serve dire che ci sono problemi sui cuscinetti dei pignoni conici, perché su un modello da gara la manutenzione è una questione ordinaria! Un modello perfettamente mantenuto e preparato per la competizione, difficilmente vi lascerà a piedi nel corso della gara.

Ho visto troppe persone montare il cuscinetto interno del pignone conico con ancora la schermatura montata... significa che non hanno neanche letto i foglietti aggiuntivi contenuti nel kit dove si raccomanda di togliere lo schermo! Io non ho mai rotto una coppia conica in gara con la X-ray e tanti come me hanno avuto altrettante soddisfazioni, ma si sa che "la mamma degli sciocchi è sempre in attesa...", oppure potremmo dire che la cospirazione/denigrazione è sinonimo di invidia e di inferiorità... per cui soprasiediamo ed andiamo a montare questo gioiello!

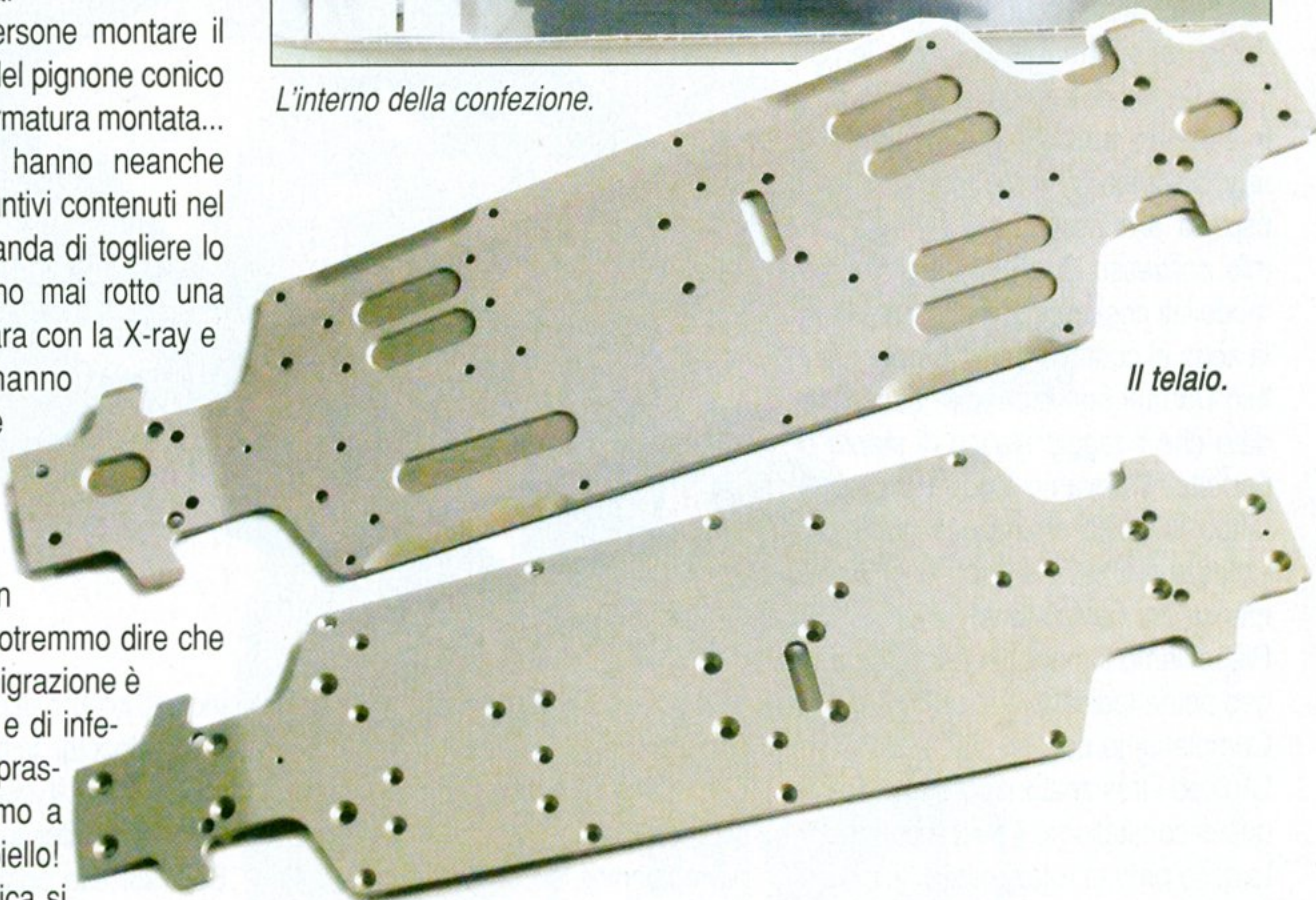
La X-ray 808 elettrica si monta partendo dai differenziali, che sono i soliti del modello a scoppio con ingranaggi in acciaio; 4 satelliti e 2 planetari con differenza denti vengono posizionati nella cassa differenziale, che poi viene chiusa con la corona conica da 43 denti.

Questo vale sia per l'avantreno sia per il retrotreno, mentre centralmente troviamo la famosa corona in acciaio da 42 denti. Il rapporto è quello classico della 808, ma questa volta, al posto del pignone motore da 16 denti, come sullo scoppio, troviamo un pignone motore da 17 denti, che forse meglio si adatta alla motorizzazione elettrica brushless.

X-Ray indica anche come fare il volume corretto di olio all'interno delle casse differenziali al fine di evitare problemi. Su di un foglio aggiuntivo,



L'interno della confezione.



Il telaio.

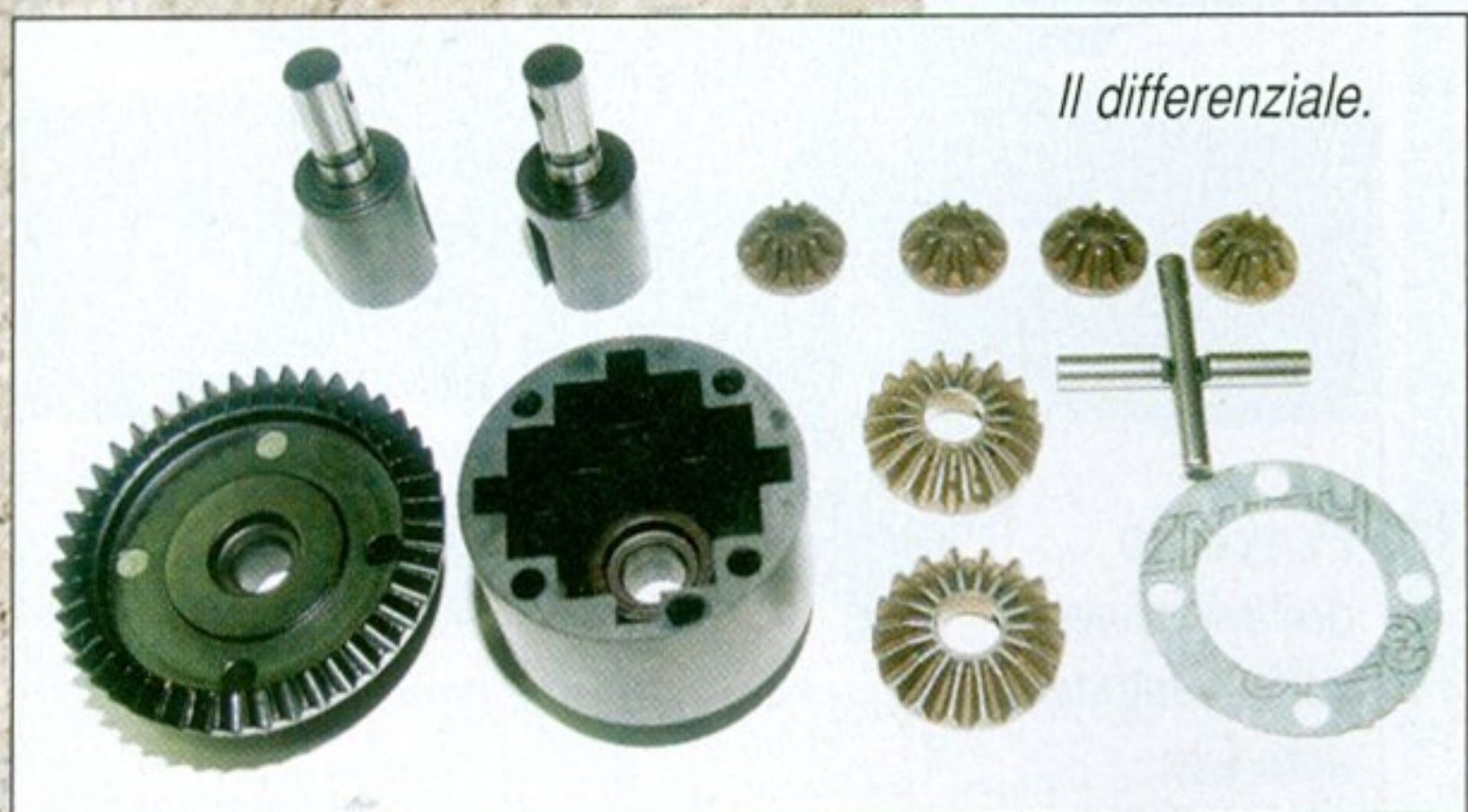
viene indicato il nuovo settaggio dei differenziali, che questa volta vanno in una direzione a me molto consona, che vede il riempimento con un 20.000 per il differenziale anteriore e con un 10.000 sia nel centrale sia nel posteriore. Aspettiamoci quindi una grande trazione!

Fatti i tre differenziali, passiamo al montaggio delle cellule, facendo attenzione alle istruzioni suppletive che riguardano il corretto montaggio dei pignoni conici, che devono essere "impacchettati" di grasso al bisolfuro di molibdeno (in dotazione) e quindi devono prevedere l'apporto della boccia centrale in alluminio, che viene collocata fra i due cuscinetti del pignone conico. Fatto questo in maniera corretta, possiamo inserire

l'intero blocco nella cellula, che è di nuovo tipo, con rinforzi nella zona della fuoriuscita del pignone conico, quindi bloccare in sede con tre viti, che devono essere strette con attenzione, senza serrare troppo il cuscinetto all'interno della cellula.

A lavoro finito, controlleremo il perfetto scorrimento del pignone conico all'interno della cassa differenziale. A questo punto collochiamo il differenziale, che risulta essere perfettamente scorrevole, senza necessitare di rondelle di spessoramento.

A cassa chiusa, avremo un leggerissimo gioco fra pignone e corona conica, che è fisiologico per il corretto



Il differenziale.



I differenziali montati.







Il sistema del pignone conico.

funzionamento di tutto. Continuiamo il montaggio con i braccetti, che sono a quadrilatero deformabile sia per l'avantreno sia per il retrotreno, quindi con i tiranti superiori, anche questi con lo stesso layout fra anteriore e posteriore.

Se dietro troviamo i soliti barilotti in nylon, anteriormente troviamo le "C" con i fuselli, che mi sarei aspettato di fresare un pelino per aumentare il raggio statico di sterzo, ma vedo che rispetto alla precedente versione in mio possesso questi fuselli risultano modellati così come risulta modellata la zona di contatto sulle "C", per cui il mio Dremel non si rende necessario dato che il raggio statico di sterzo è perfetto. Ultimiamo i due treni montando le barre antirollio, i grani per l'altezza da terra e tutto quello che manca per completare il lavoro.

Rispettiamo il manuale e facciamo le geometrie indicate.

Completiamo con gli splendidi giunti CVD ed i trascinatori ruote da 17mm, quindi constatiamo il buon scorrimento delle parti in rotazione.

Nulla da eccepire: è tutto ok!

Montiamo tutto sul nuovo telaio in ergal T 7075 da 3mm che risulta fresato nei posti giusti e che alla fine ci darà una bella visione d'insieme, risultando piuttosto protetto inferiormente dato che non ha la classica apertura per il volano d'avviamento. Il quadro inizia a prendere visione, tutto risulta molto gradevole alla vista con tutto quel carbonio in bella mostra.

A proposito di carbonio... non dimenticate di mettere un filo di cianoacrilato sui bordi delle piastre degli ammortizzatori, per evitare che i foglietti del

carbonio si stacchino... anche se non è mai successo!

Ora montiamo il gruppo del salva servo, che è quello classico su doppia colonnina e con precarico molla regolabile, quindi troviamo la piastrina boomerang e la piastra superiore interamente in carbonio.

Montiamo anche i tiranti centrali di irrigidimento, che sono in nylon, buoni per permettere al telaio di flettere il giusto sulle buche ma anche per consentire un maggior grip del modello. Il differenziale centrale viene collocato facilmente e velocemente in sede, dato che non ha i freni e che presenta il montante posteriore in metallo, che è parte integrante del motor mount, anche se non monolitico ma con sistema a slitta che permette di far "scivolare" il motore elet-

trico all'interno di uno scasso, che poi viene bloccato in sede da due viti che consentono il corretto allineamento del motore stesso.

Solo sul lato posteriore del differenziale centrale viene utilizzata una boccia in nylon, che si colloca a ridosso del cuscinetto per andare a posizionarsi sulla parte metallica del motor mount, mentre su tutto il resto del modello sono scomparsi i cuscinetti con esterno da 14mm per far posto ai cuscinetti con esterno 16mm, eliminando quindi tutte le boccole in nylon presenti sulle precedenti versioni della 808.

Montando le paratie laterali abbiamo il modello quasi completo!

Sotto: pignone conico montato.

Coppie coniche in sede.

Cellule ultimate.

Retrotreno.

"C" e fuselli anteriori.

Fuselli montati.

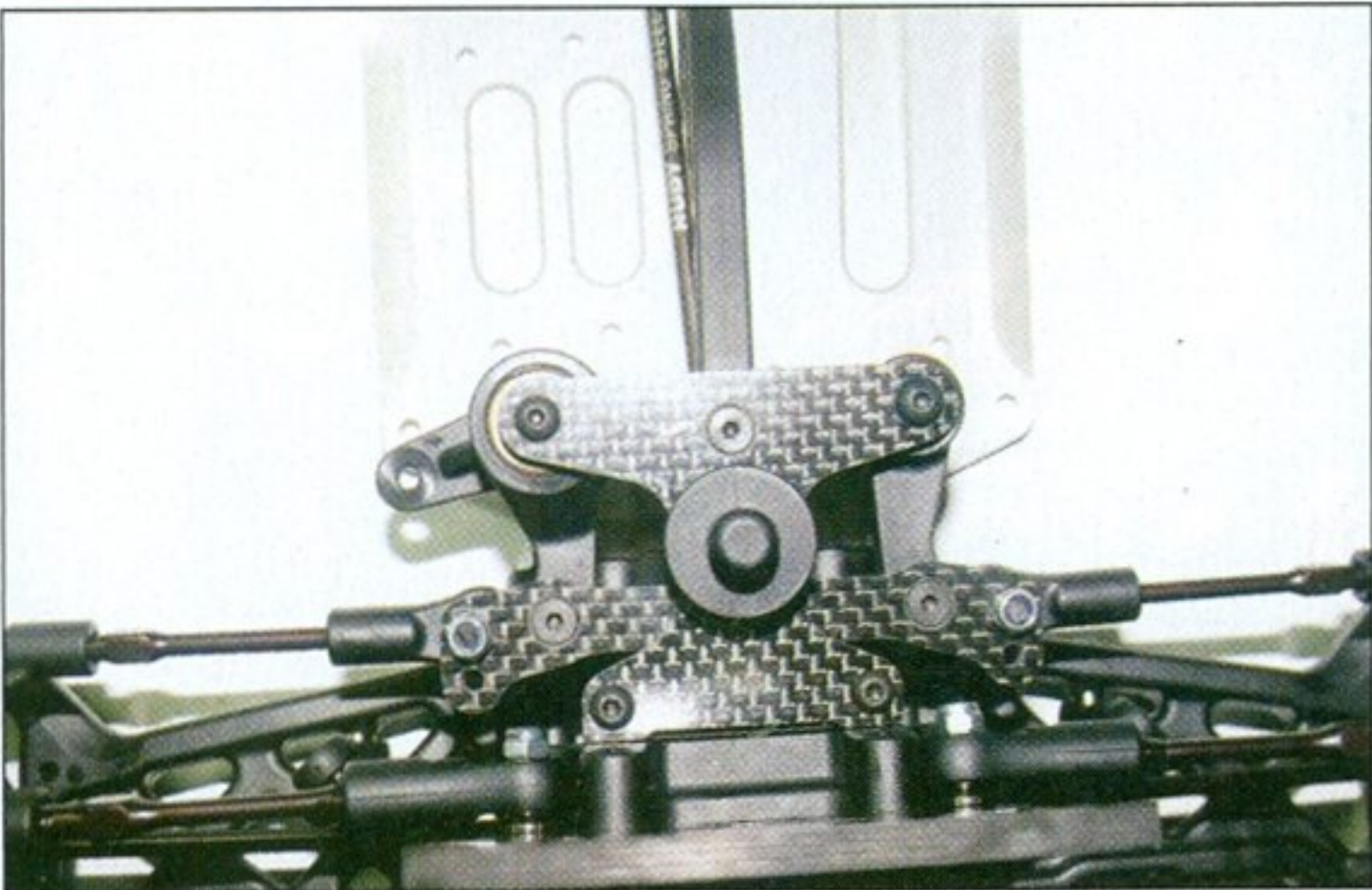
Avantreno montato.

Particolare dell'irrigidimento della piastrina anteriore.

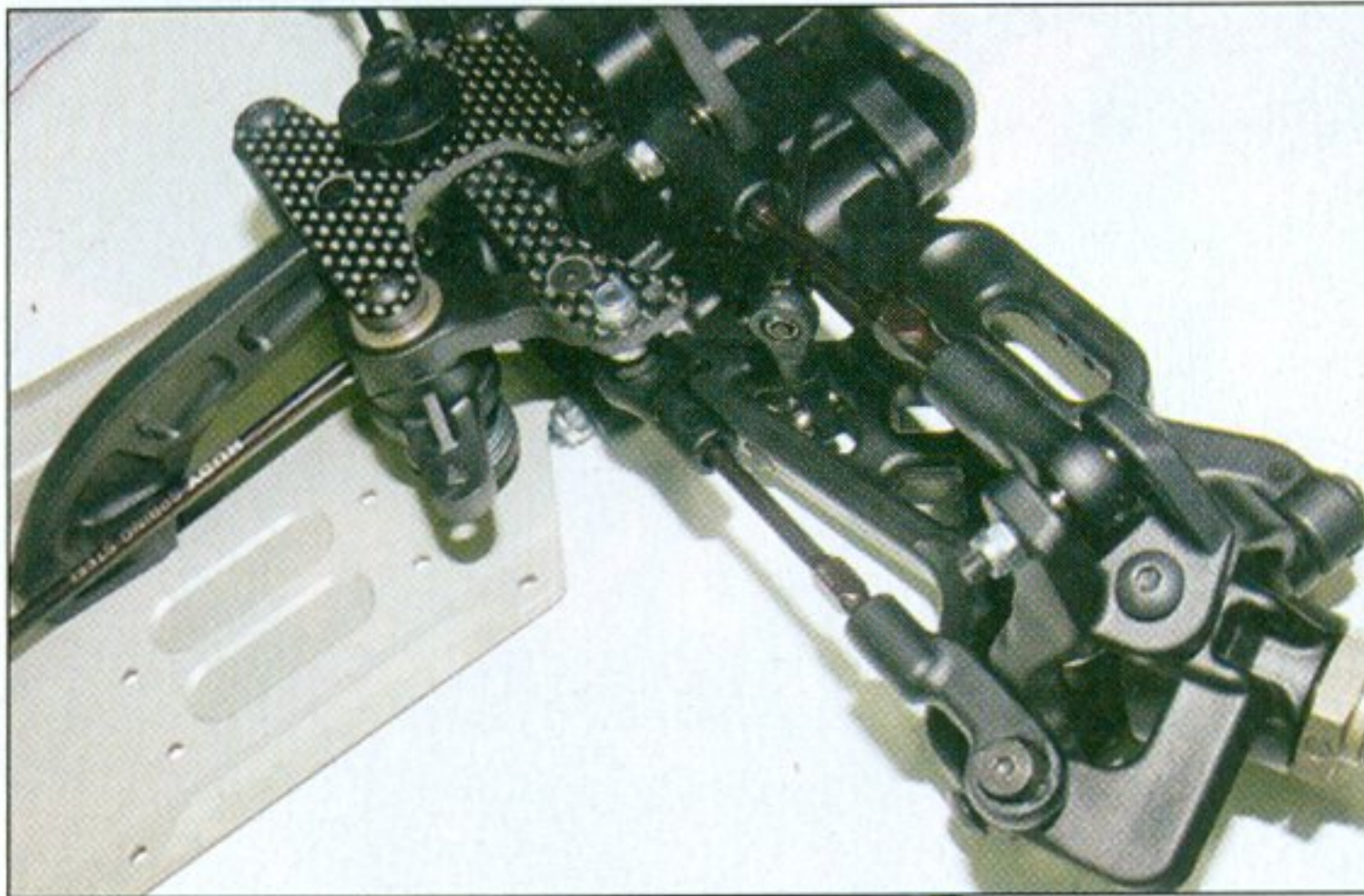
**SPRINT**  
**RC**  
MODEL RACING EQUIPMENT



Gruppo salvaservo.



Studio dell'Ackermann.



*Procediamo... chi riesce ad indovinare che gomme sono?*

La piastra radio è completamente nuova e prevede il montaggio "laydown" del servo della direzione, mentre una piastrina superiore in carbonio si aggancia al nuovo vano radio, che porta uno sportellino amovibile in silicone e che adesso si trova in posizione centrale sul modello.

Dall'altro lato, posizioniamo la basetta per le batterie Li-Po con i "velcro strap" in dotazione, per tenere in sede le batterie.

Ora non ci rimane che montare gli ammortizzatori.

Belli e ben fatti come al solito, questi Big Bore vengono ora montati con i nuovi pompanti a 10 fori da 1,1mm, con olio 600 davanti e 500 dietro e con un "rebound" del 50%. Le molle sono quelle classiche color "Silver" da 0,75 davanti e 0,53 dietro.

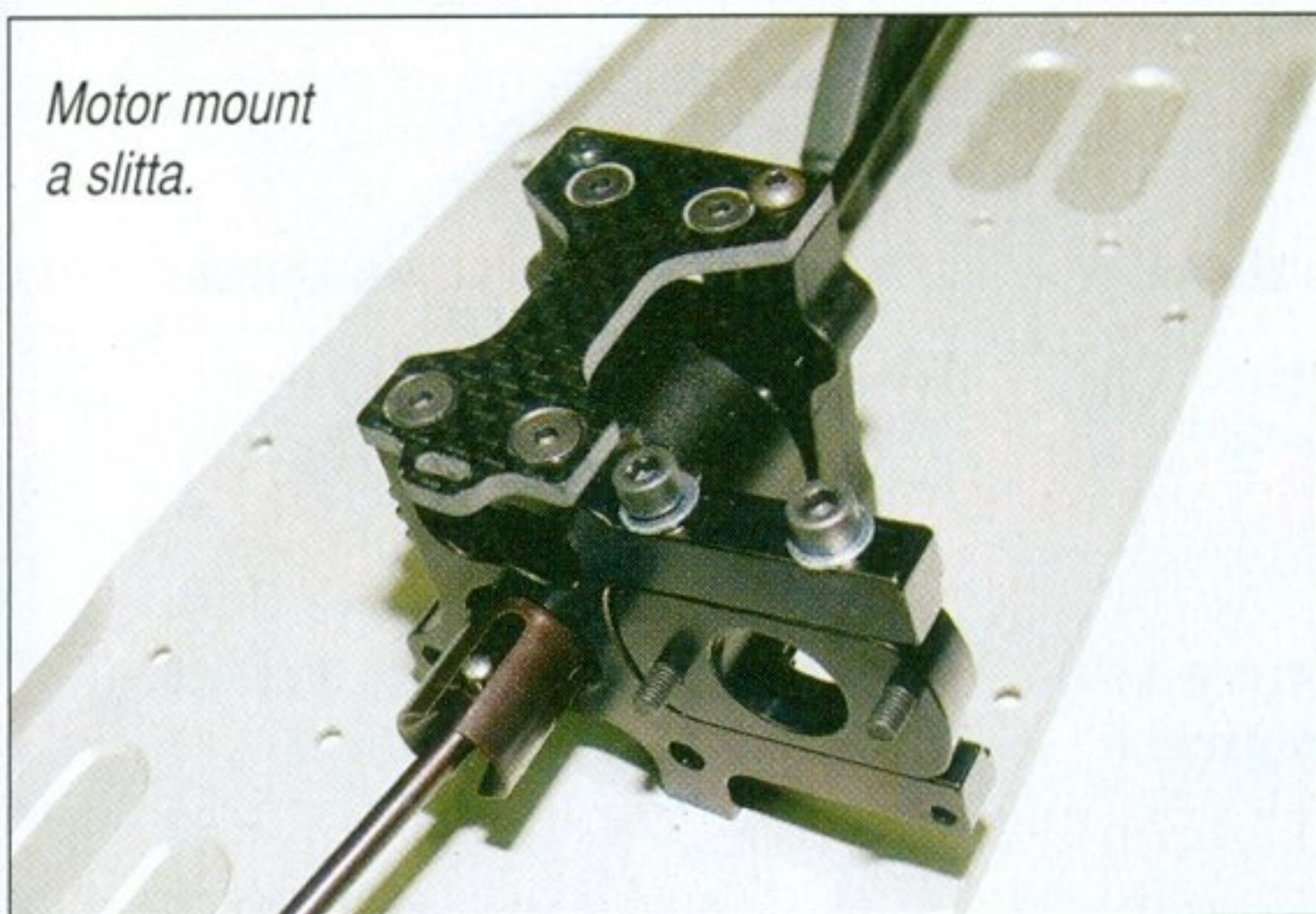
Le posizioni di ancoraggio sono quelle indicate sul manuale. Wow! La macchina è quasi finita!

L'alettone col suo traliccio lo avevo già montato, le gomme pure, ma erano solo per "mettere in piedi" il modello. A proposito... chi indovina che gomme sono? *ih, ih, ih...*

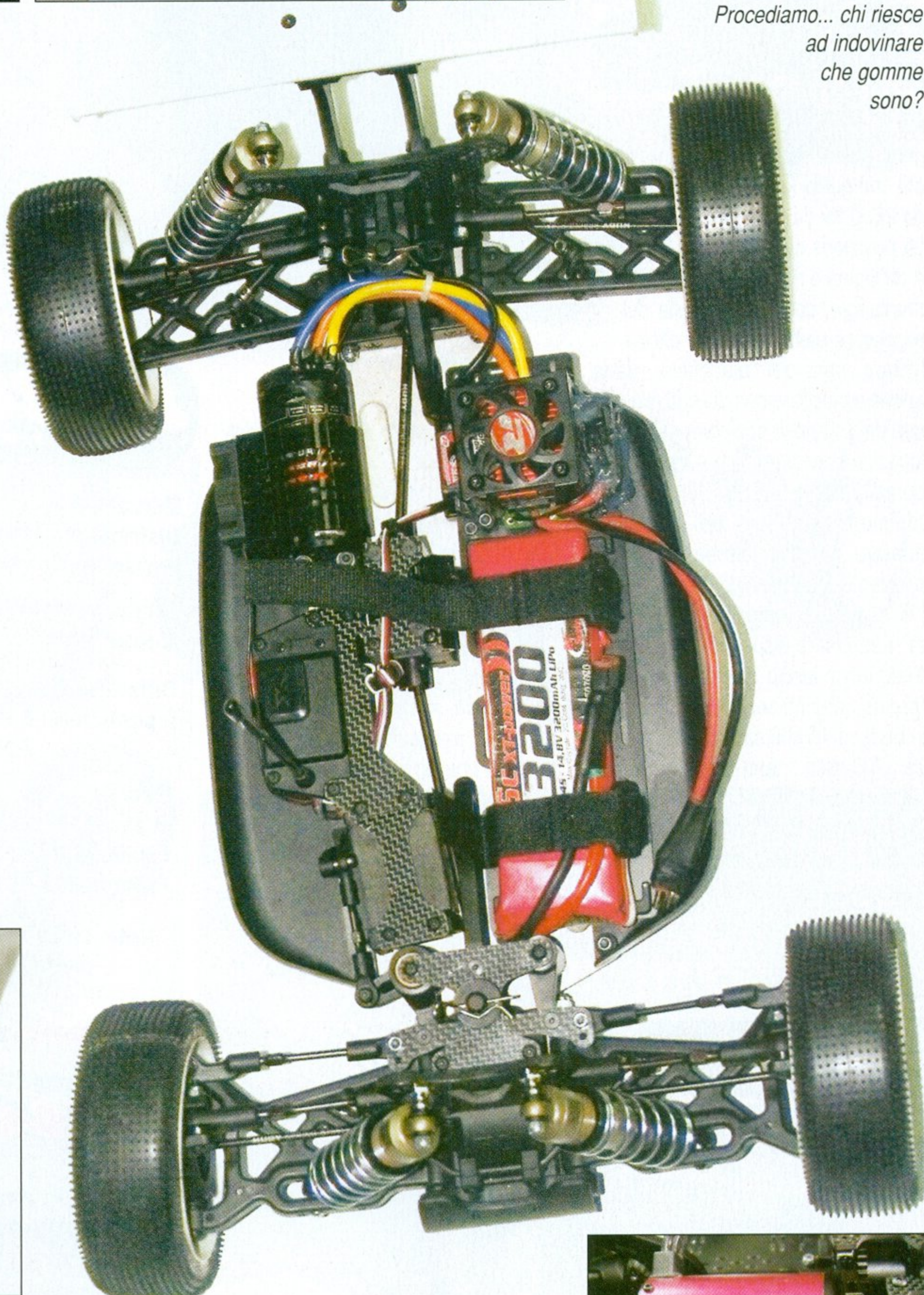
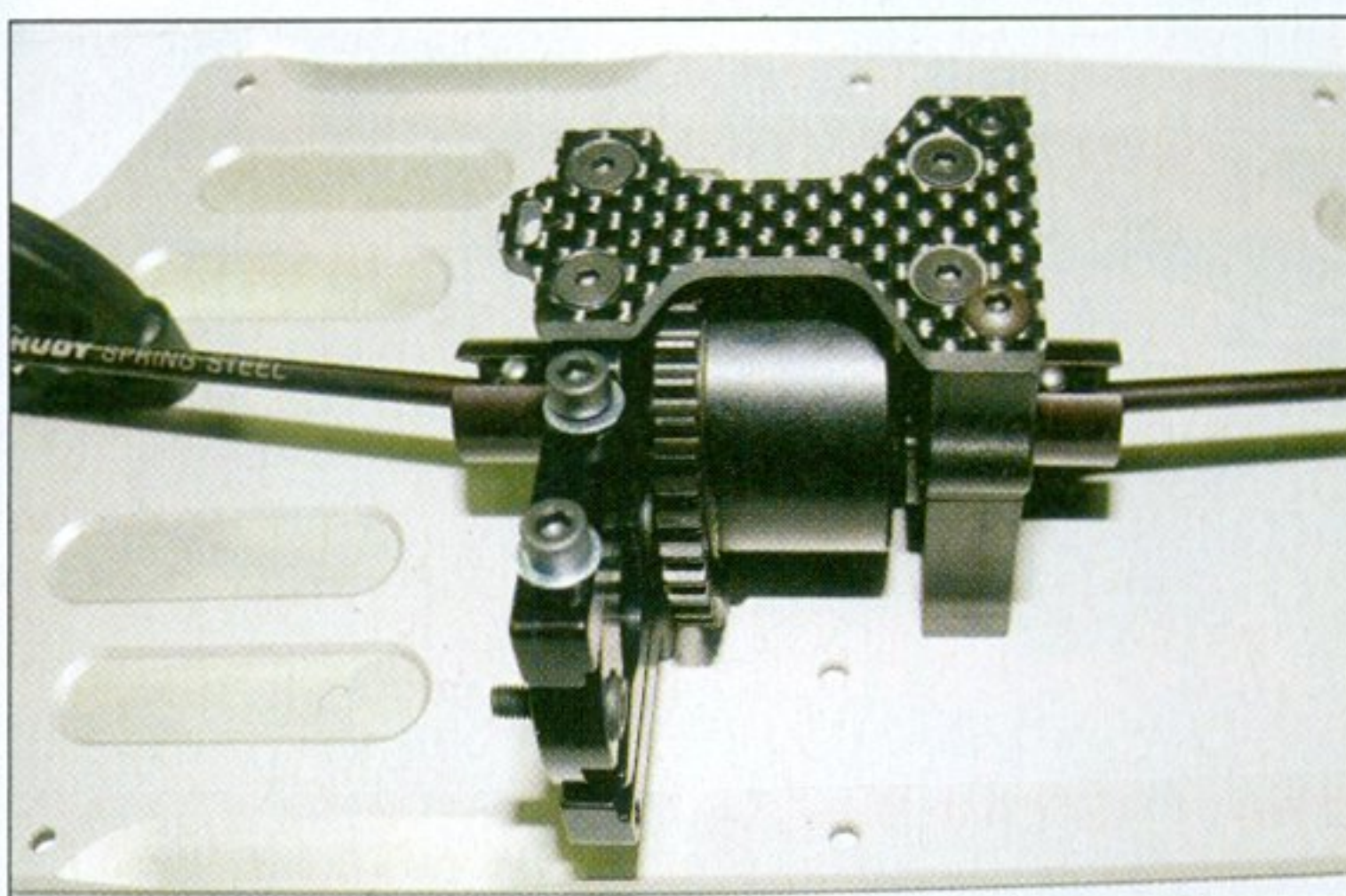
Ho mandato la carrozzeria a Nio Chieffo, che è mio amico e che si è gentilmente offerto di aerografarmela, quindi, dovendo aspettare, inizio a lavorare sull'elettronica.

Monto un bel servocomando Sanwa sullo sterzo, che sarà governato dalla mia fida Sanwa Super Exzes Plus sui 2.4G, poi provo a montare un motore Leopard, ma credo che sia troppo potente per essere utilizzato in

Motor mount a slitta.



Gruppo centrale.

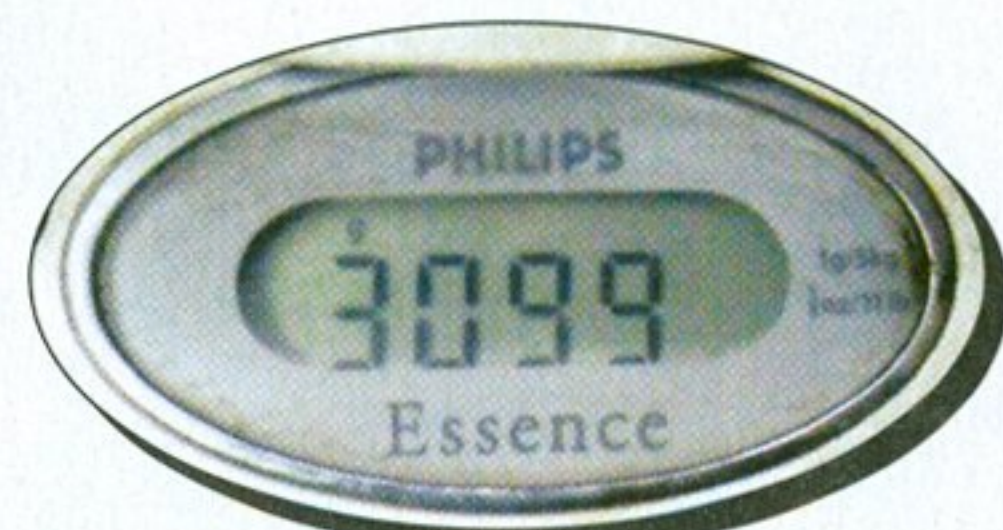


Nuovo vano radio.



*Dite che è troppo?!*

*Peso piuma... tutto on board!*







Particolari ammortizzatori anteriori.



Particolari ammortizzatori posteriori.

gara, quindi decido di montare un più tranquillo kit della Robitronic da 2600 Kv da mandare a 4S. La posizione del motore da 36/74 è obbligata e risulta perfetta a fine montaggio, così come quella del regolatore elettronico che, oltre a fissare con del biadesivo, vado anche a bloccare con due viti alla piastra della batterie che comprende l'allocatione per il regolatore elettronico, quindi monto l'ESC in maniera "ammortizzata" con del neoprene adesivo, in modo tale da non avere problemi all'atterraggio dai salti. I fili di collegamento li faccio "a misura" per evitare dispersione di corrente ed infine lascio libero il connettore "deans", che mi servirà per collegare la batteria 4S che sarà una EZ Power da 3700 mAh... tanti quanti ne servono con questo kit per portare a termine una finale da 10 minuti.

In effetti, con la mia vecchia 808 elettrica convertita, montavo un ESC EZ-Run da 150 Ah con un motore Medusa da 1600 Kv e necessitavo di 3200 mAh per finire le gare, a tutto

vantaggio del peso finale del modello.

Lo stesso modello, con motore Leopard ed alimentazione a 6S ha fatto segnare ben 107 km/h, ma solo per uso dimostrativo, in quanto inguidabile in gara.

Ora, con questo kit Robitronic, posso finire una gara con una batteria di minor peso, senza per questo penalizzare le prestazioni finali e con un modello che, in ordine di marcia, mi ha fatto segnare sulla bilancia 3.198 grammi... un dato da record!

Ok, io sono pronto: c'è solo da aspettare la carrozzeria by Nio Chieffo e poi si va in pista a provare questa nuova X-Ray 808 E!

*Stay tuned.*



**Marca:** X-Ray  
**Distributore:** Sprint Rc  
**Prezzo:** rivolgersi al negoziante

**Uso:** competizione  
**Tipo e Scala:** off road 1/8  
**Presentazione:** kit di montaggio

**Telaio:** in ergal 7075 3mm  
**Motore:** elettrico (non incluso)

**Trasmissione:** 4wd brushless  
**Propulsione:** brushless

**Differenziali anteriore/centrale e posteriore:** 4 satelliti + 2 planetari

**Sosp. anteriore e posteriore:** quadrilatero + tirante  
**Ammortizzatori:** big bore

**Pro** 😊  
• Layout  
• Materiali  
• Affidabilità

**Contro** ☹  
• ...

**Note:** La 808 si riconferma "Roll's" anche nella versione elettrica, che si colloca al top di gamma.



**FIERA DI VERONA  
MODEL EXPO ITALY  
19-20 MARZO 2011**

# Samuel Model

**modellismo dinamico - accessori per drift, tuning, truck  
motori - kit di montaggio - ricambi e carburanti**

**www.samuelmodel.com samuelmodel@gmail.com**

**Via G. Boccaccio 215 - 20099 Sesto S. Giovanni - MI Tel. 0222472678  
300 MT. CAPOLINEA METRO LINEA 1 P.ZZA I MAGGIO - STAZIONE FF.SS**