

4 chiacchiere su:

TEAM
MAGIC G4Sul palco della
finale olandeseI festeggiamenti appena
sceso dal palco

Il modello a fine gara in Olanda

A CURA DI ROBERTO FUZZI

Analizziamola attraverso dei dati oggettivi e recenti, senza scavare troppo indietro: nel 2006 vince l'Europeo in Olanda con Balestri, parte qualche mese dopo con il n° 2 nel Mondiale 1/10 in Australia, sempre Balestri e finalista diretto, nel 2007 ancora titolo Europeo, ancora Balestri, la pista è quella di Madrid.

Al Mondiale australiano deve scontrarsi con la Kyosho V One RRR, una gara che dai numeri della finale è stato dominato dalla Kyosho, con Tosolini in pole e davanti per gran parte della gara (l'antenna staccata in un rifornimento a metà fase ha poi inficiato la prestazione proprio negli ultimi minuti) e vinto alla fine da Fukuda con la Mugen Mtx4.

All'Europeo Olandese si scontra soprattutto con la Serpent che gioca in casa e parte in Pole con Salven, gara da ricordarsi per la pioggia, mentre in Spagna si "scontra" con la nuova Xray N11.

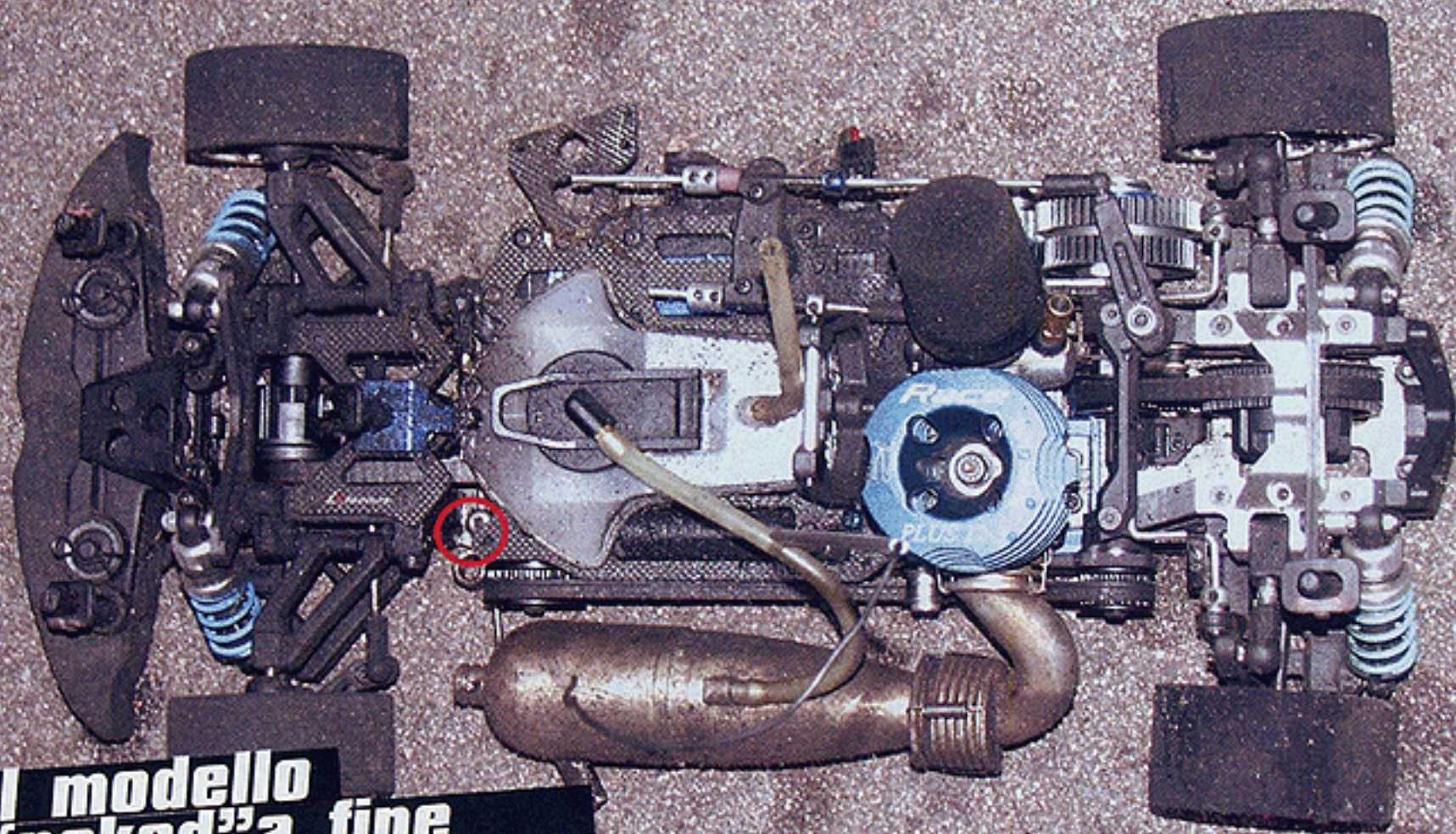
Ci sono tutte le regine della categoria in

queste tre date... da considerarsi...

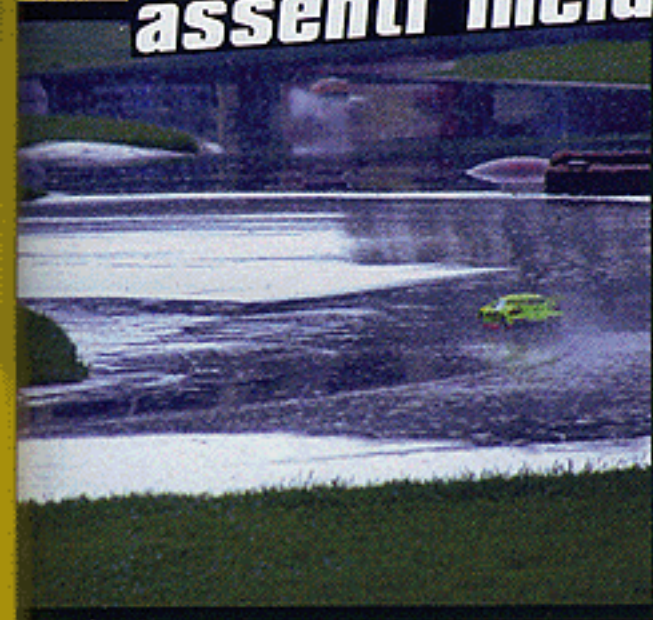
Ora, se ci fosse un alieno che arriva sulla terra e decidesse di mischiarsi al popolo dei modellisti del Touring RC e non avesse altri dati ai quali accedere, quindi che si attendesse ai soli fatti recenti e decida di prendere dimora in Europa, la scelta più ovvia sarebbe la G4, molto più difficile se fosse "cosmopolita", le piccole e veloci Touring hanno un passo molto simile e piccole differenze che si sposano meglio ai diversi circuiti, salvo poi vederle andare forte ovunque se nelle mani giuste e con il giusto set-up (i giapponesi hanno dimostrato di usarne di mai visti in terra europea e di andare lo stesso come dei "missili"...) .

Eppure c'è un alone di scetticismo, una sorta di leggenda metropolitana che porta a pensare che i ripetuti successi della casa Team Magic siano dei casi, che il modello di Balestri non c'entri nulla con quello che tutti possono trovare nelle scatole. Ebbene, chi vi scrive c'era sia in Olanda sia in Spagna, si è sorbitato ore di viaggio e giorni di box, ha scrutato

tutti i modelli e assistito personalmente a montaggi e manutenzione (ricordate l'articolo dove citavo la scelta dell'olio differenziale, ma proprio nel senso di marca - Mugen 40.000 - 100.000 - olio e durezza?) e quello che ho visto sul tavolo non è altro che lo stesso materiale visto nelle scatole dei kit di montaggio. Nessun materiale "esotico" o parti speciali ed esclusive, bensì semplici parti alla portata di tutti. In Olanda, nella finale con una pista "lavata" dai temporali, il trucco fu di togliere o lasciare "molliti" le viti anteriori della piastra radio. In Spagna 2007 il "trucco" fu di partire con gomme più alte e venir fuori alla distanza, anche se poi, nei primi giri, due "cappottoni" sul curvone a parte, la differenza di potenziale tempi era comunque limitata a pochi decimi di secondo e non sempre, la regolarità di Balestri era da spettacolo puro e la dice lunga sul potenziale finale del modello, che poi è emerso di prepotenza e ha salutato tutti, e non entro nel merito dei pieni in più o in meno che altri hanno fatto notare... E ricordo anche delle ottime prestazioni di altri



Il modello "naked" a fine gara in Olanda, viti piastra radio assenti incluse...



Fasi delle qualifiche in Olanda 2006



E l'aragosta o gamberetto in pista?



Italiani alla guida della G4, come Spinello, per non parlare dell'Inglese Darren Johnson, 3° l'anno prima e 5° in qualifica a pochi centesimi dalla finale diretta. Nota scaramantica: aveva sempre il n° 5 sulla carrozzeria...
Cogliendo quindi questa sorta di scetticismo sopra citato, ho alzato il telefono per fare una veloce chiacchierata con Giulio Baronti titolare della Electronic Dreams e con Dario Balestri, che, di fatto, hanno confermato la mia impressione. Abbiamo quindi cercato di capire insieme il perché di questo, però prima la mia premessa, che è molto semplice: le altre case, Kyosho, Mugen e Serpent, sono dei colossi affermati da anni di storia e successi, mentre la recente Xray arriva da risultati nell'Off road con il primo modello che si è dimostrato da subito vincente e con "l'aurea" di materiali speciali e di precisione assoluta di Mr Hudy alle spalle.

La Team Magic invece è ancora tutta da scoprire ed ha la sola G4 a brillare, nonostante abbia portato soluzioni futuristiche ed affascinanti come la singolare forma del serbatoio e la

ricerca estrema del baricentro basso - e si sia lanciata nel progetto Off con altrettante soluzioni estreme che solo ora cominciano a

pagare. Questo non toglie che sia altrettanto veloce, affidabile e precisa, ma... veniamo alle domande ed alle risposte.

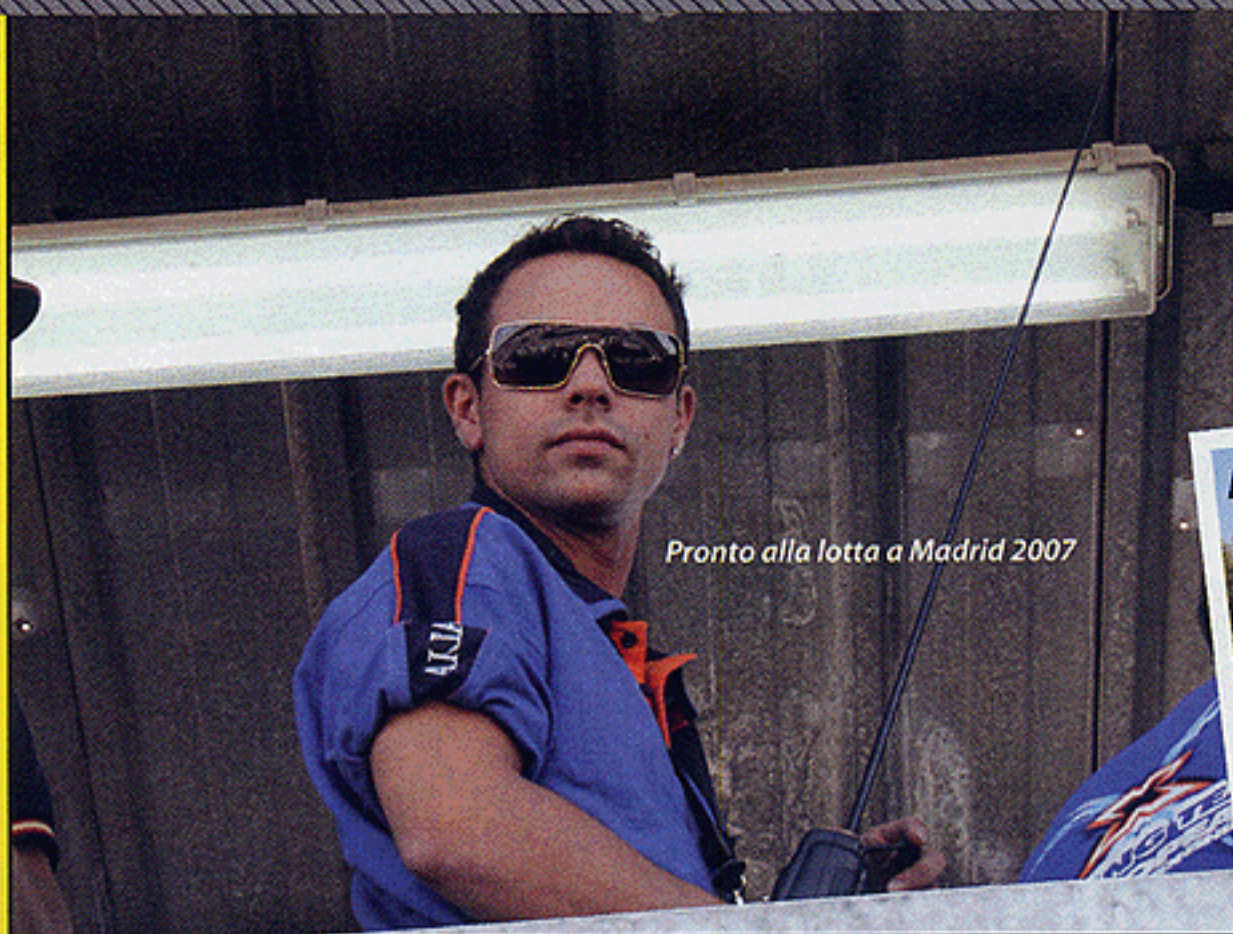


Specializzati in motomodellismo radiocomandato



Distributore per il Lazio gomme PMT

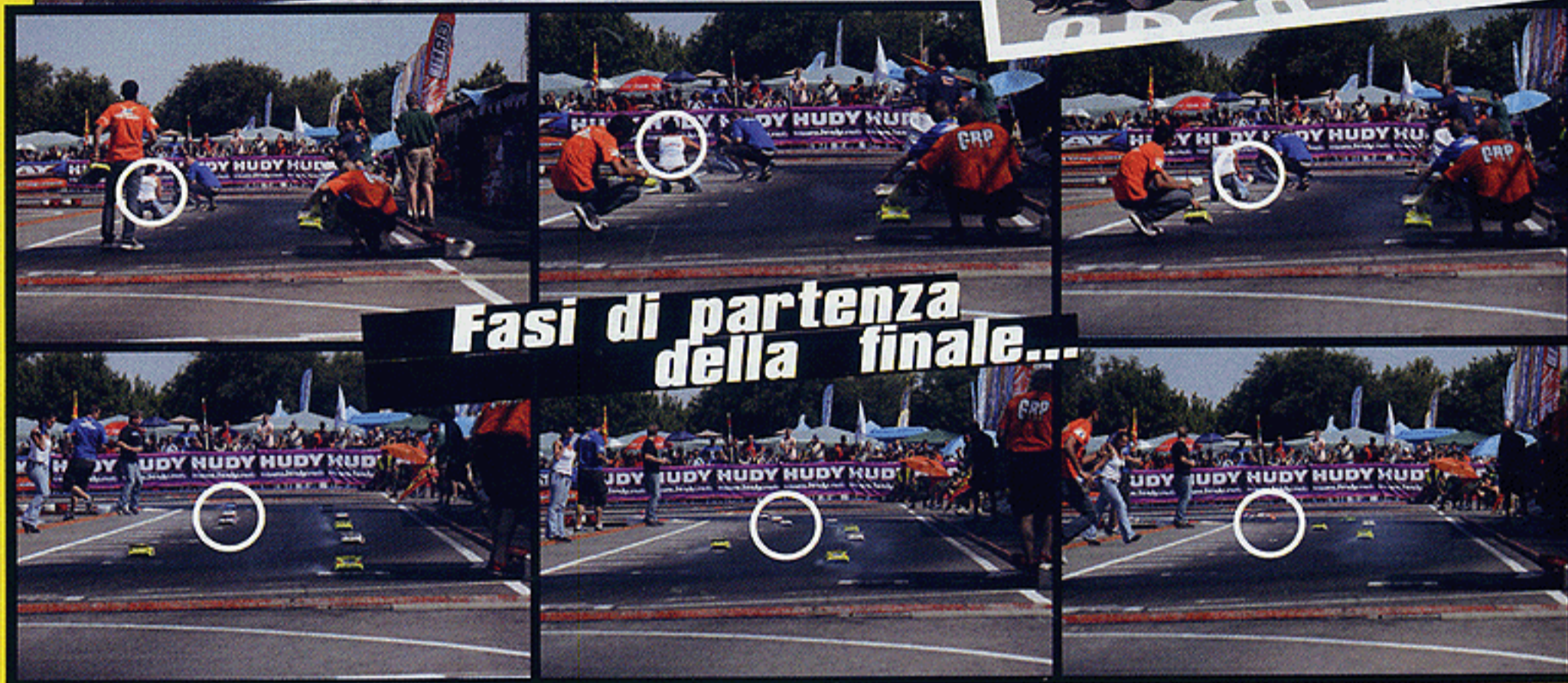
Per tutti i nostri clienti offriamo assistenza via telefono e web www.nonsolemotorc.com



Pronto alla lotta a Madrid 2007



Foto dei finalisti Madrid 2007



Fasi di partenza della finale...

Domanda: quali sono per voi le ragioni dello scetticismo che ancora oggi, nonostante risultati a raffica, sembra aleggiare intorno al progetto G4?

Risposta: Non direi scetticismo, ma rivalità nel senso sportivo! Per molti modellisti la propria "macchinina" è come la "squadra del cuore" ed al cuore non si comanda, nel nostro caso aver vinto 2 Europei in terra "nemica" ci ha procurato una soddisfazione immensa, (soprattutto considerando che in nessuna delle 2 occasioni eravamo considerati competitivi), ma non molto condivisa.

In Olanda, appena finita la finale, già giravano voci su internet che la gara si era svolta sul bagnato, al contrario chiunque può controllare i cronologici della finale e delle qualifiche per vedere che i tempi erano quelli da "pista asciutta" (ndr: di sicuro a fase inoltrata lo era), inoltre il fatto che abbiamo corso con gomme 37 ed altri piloti abbiano scelto addirittura 40 è la prova che la pista non era bagnata, in ogni caso in tutte e due le finali, intendo Hemsteede e Madrid, è stato decisivo e risolutivo l'intervento -dell'ultimo minuto:

in Olanda un giro prima dell'allineamento Colombini ha il lampo di genio, fa rientrare Dario e toglie le viti che ancorano la piastra radio alle spallette anteriori in questo modo il telaio poteva flettere di più migliorando l'inserimento in curva, il fatto che alcuni top driver si siano ritirati per problemi tecnici non è una scusa... la vittoria è la somma di vari fattori, sicuramente tra questi velocità ed affidabilità. Madrid è stato un po' diverso, "cappottavamo" spesso, c'era qualcosa di sbagliato nel nostro setup, al termine delle batterie Mario Spinello (G4+) 19° tempo, Darren Johnson (G4+) 5° tempo a solo un decimo dal bravissimo Mazzeo Alessio, Juanito Idalgo (G4+) 9° tempo, Dario Balestri (G4+) 26° tempo, c'era qualcosa che non andava... abbiamo stravolto il "nostro" assetto copiando quello di Idalgo e già dai quarti le cose sono cambiate, in semifinale Colombini ha fatto gli ultimi "ritocchi", la finale non ha bisogno di commenti 16,776 il miglior giro di Balestri (ndr: esattamente a metà fase gara, con gomme al top della forma), il secondo miglior giro appartiene a Darren Johnson 16,873 ottenuto nella semifinale (anche questo è un dato importante tra i piloti della

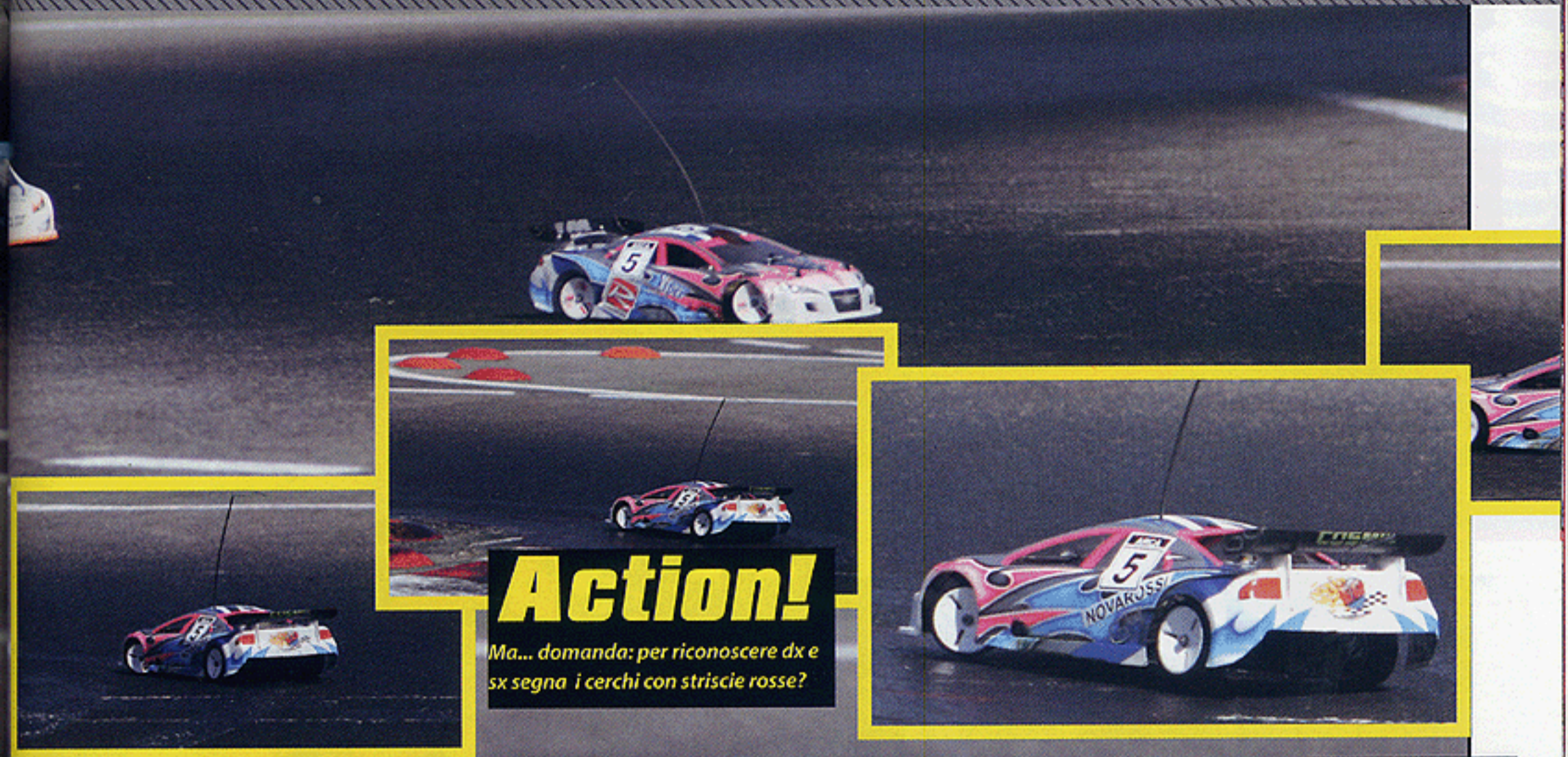
finale e delle semifinali, i migliori 2 best lap appartengono alla G4), il miglior giro nella finale dopo quello di Dario è stato quello di Adrian Berten con 16,879 (ndr: solo Cabezas ha fatto tempi migliori, 16, 712 per essere esatti, ma in qualifica).

Domanda: cosa pensi si possa fare per alleggerire questo stato di cose?

Risposta: Continuare a fare del nostro meglio, consapevoli che i nostri avversari non dormono certo sugli allori!

Domanda: il modello di Balestri ha realmente delle parti speciali o sono tutte dicerie di lingue malefiche?

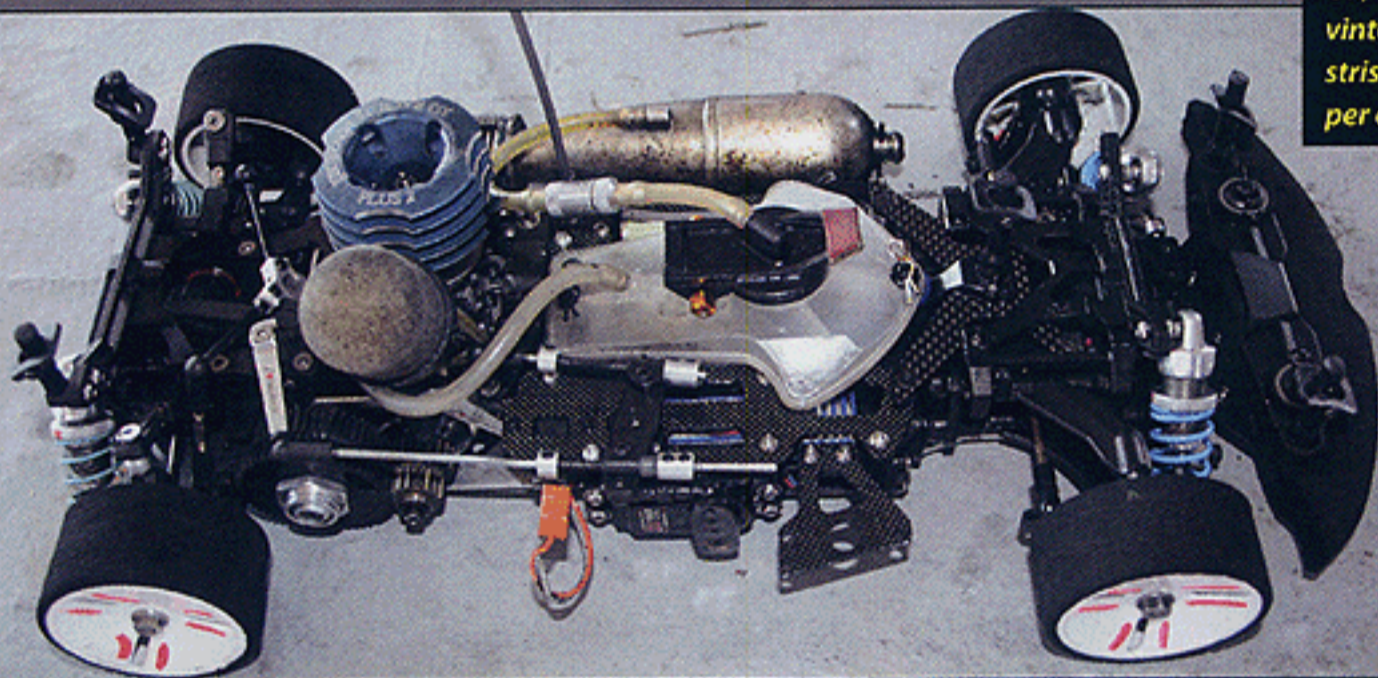
Risposta: in Olanda abbiamo usato la G4S con la trasmissione "ED" che fu poi in commercio dal mese di Settembre (Darren Johnson 3 classificato usò quella "vecchia"), avevamo accorciato il passo della macchina di 2mm avanti e 2mm dietro e montato una barra posteriore della Mugen (quella semplice non quella regolabile), anche le molle usammo le originali Team Magic nonostante avessimo



Action!

Ma... domanda: per riconoscere dx e sx segna i cerchi con strisce rosse?

Ok, è quello che ha vinto l'EU 2007, le strisce sui cerchi per conferma...



Evil Spumante per Dario ed Alessio!

usato le "Mugen" per tutta la stagione. La G4S è stata la macchina sulla quale abbiamo lavorato e provato varie soluzioni e prototipi, il risultato di questa evoluzione è la G4+ e le altre versioni G4RS, G4JS; a Madrid tutte le Team Magic erano la versione Plus ma con il telaio della G4S da 3mm, tutte le modifiche ritenute necessarie che avevamo fatto sulle vecchie G4S nel 2006 era standard sulla nuova Plus. Rimasi stupito della performance di Idalgo, che io non conoscevo, aveva la macchina di scatola montata la settimana prima, ci ha rifilato il 9 tempo in qualifica e noi avevamo il 26esimo! Nemmeno una vite aveva cambiato!

Domanda: cosa invidi alle altre marche?

Risposta: sicuramente una migliore pubblicità, e presenza nel mercato Europeo, Team Magic è in questo mondo da solo 4 anni, deve passare ancora tempo per essere conosciuta ed apprezzata, gli investimenti da fare sono grandi quindi procediamo per gradi.

Domanda: ci sono delle novità in vista?

Risposta: al momento non sappiamo ancora se avremo una nuova macchina per il Mondiale, anche perché con la Plus abbiamo affidabilità e competitività, una nuova macchina deve essere testata a lungo per non avere problemi in nessuna condizione. E' da poco in commercio la G4RS che è quella che useremo nella prossima stagione, a Febbraio avremo anche una versione "Junior" si chiamerà G4JS costo indicativo € 199,00 già pre-assemblata ma senza motore e impianto radio, non ha parti in carbonio ma utilizza la nuova trasmissione 2ED con puleggie in plastica e frizione regolabile, i ricambi e gli option parts sono comuni alle sorelle maggiori "Plus & RS" dedicata a chi vuole iniziare le competizioni con un modello economico e performante spendendo la metà rispetto a qualsiasi altro modello del genere in commercio.

Domanda: chi sono i piloti del 2008?

Risposta: Dario Balestri, Mario Spinello, Angelo Sicorello, Erik Fagnocchi, questi, a parte Dario (gli EFRA A non possono correre quest'anno) saranno i nostri piloti

di "punta" nella categoria Expert, quelli che assisteremo per cercare di conquistare il titolo Italiano, abbiamo inoltre altri piloti che stanno crescendo, e dei quali seguiamo lo sviluppo.

Domanda: la collaborazione con Novarossi proseguirà?

Risposta: non potremmo avere un "partner" migliore, la qualità, i materiali e la tecnologia dei loro prodotti sono la migliore che si possa trovare in commercio in questo momento.

Domanda: ce ne mandi una nuova per fare una prova?

Risposta: mmm... non so se siete in grado ... :-)

E con questo "attestato di stima" di Giulio Baronti (...'ardo :-)) si chiude l'intervista, fatta a fine gennaio, quando febbraio era già in stampa e datavi in pasto ora, per cui alcuni riferimenti ai modelli che avete già visto nelle pagine del nostro giornale vi saranno serviti anche al riconoscere le sigle dei nuovi arrivi che si citano nel corso dell'articolo.