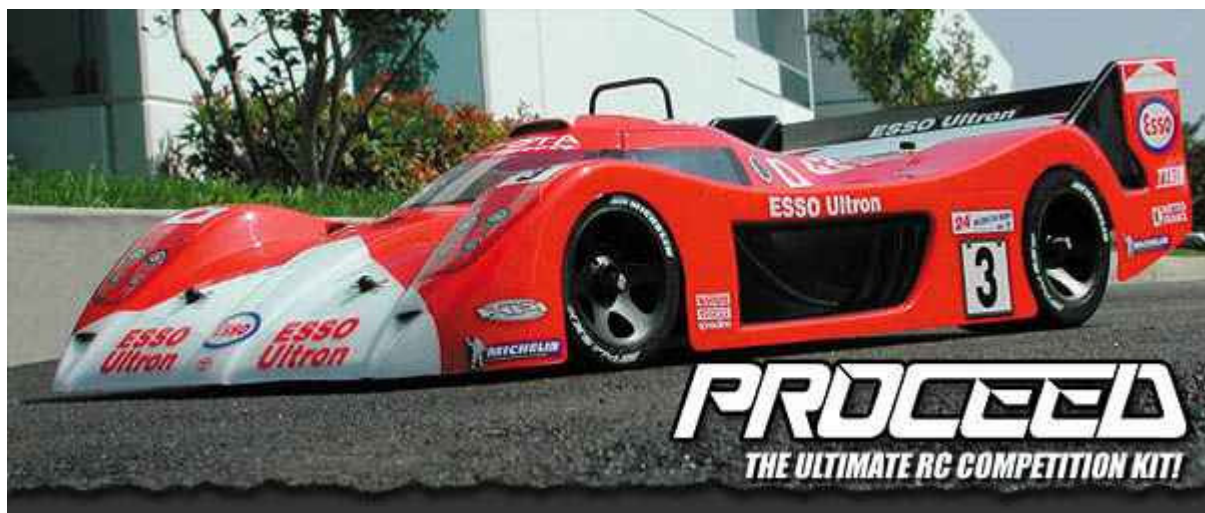




HPI Proceed – la bella incompresa -

Essendo appassionato di automodelli da pista da diversi lustri, mi capita a volte di parlare con gli amici di modelli 1:8 pista che risultano generalmente sconosciuti ai più, come la 4M Evo 01, la PB o la HPI Proceed che vi mostriamo oggi. HPI non ha certamente bisogno di presentazioni, la dinamica ditta statunitense è infatti tra le più conosciute al mondo grazie a due fattori principali, la vendita di uno dei best seller del modellismo come il monster truck Savage e l'impegno in diverse scale e categorie dell'automodellismo, sia esso competitivo o dilettantistico, dall'1:18 elettrico all'1:5 a scoppio.

Per mostrarvi la Proceed siamo dovuti ricorrere a immagini prese a prestito dalla rete in quanto non siamo in possesso di un modello pur avendo avuto modo in passato di utilizzarne uno per qualche serbatoio.



La Proceed rappresenta il tentativo, risultato poco fortunato, da parte di Hpi di entrare nel mondo delle 1:8 pista di un certo spessore tecnico. Uscita nel 1999 con buone ambizioni venne adottata da pochi piloti di caratura media a livello internazionale e da nessuno a livello mondiale. Questo significò non apparire sostanzialmente mai nelle classifiche che contano e non poter contare sull'esperienza di piloti in grado di offrire consigli verifiche e sviluppi di una certa levatura. I tecnici di Hpi, indiscutibilmente competenti visti i tanti prodotti di successo, si trovarono quindi con un modello interessante ma privo di "pollici pesanti". Il risultato fu un modello di belle speranze che rimase bruco senza trasformarsi in farfalla, mortificato commercialmente da un disinteresse quasi immediato da parte della casa costruttrice e da alcune scelte discutibili come ad esempio quella dei cerchi specifici incompatibili con le marche più diffuse, e quindi mai considerati dai produttori di gomme.



Tecnicamente la Proceed si presentava con tutte le carte in regola per ben figurare in pista, il disegno ricalcava quello di una delle regine delle piste dell'epoca, la Serpent Vector, di cui riprendeva i tratti pur rendendoli personali per design e realizzazione. Ovviamente si partì da uno schema collaudato per la trasmissione a 4 ruote motrici, cuscinettando il tutto ed utilizzando cinghie a passo fine con disposizione, divenuta ormai consueta in quegli anni, della cinghia lunga al centro disassata a sinistra. Anche il resto della trasmissione riprendeva abitudini pistaiole, con palo rigido al posteriore e scatto libero per l'avantreno, con cardani non omocineticici.



Ottimi gli ammortizzatori con corpo in alluminio e recupero del volume tramite membrana molto simili ai concorrenti olandesi. Le molle ovviamente erano coassiali ed il precarico regolabile tramite ghiera

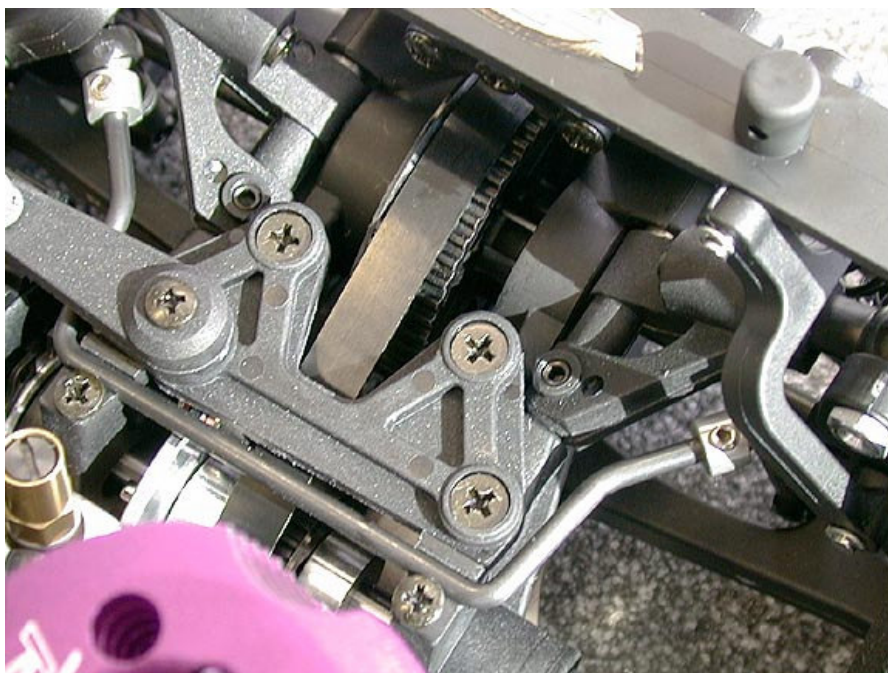


Evidente anche a vista l'accentramento delle masse, con un telaio molto stretto ed una piastra radio in grado di contenere bene gli ingombri laterali grazie anche al posizionamento del pacco batterie tra motore e serbatoio lungo l'asse di rollio del modello. La piastra radio era in carbonio da 2,5mm di spessore, ancora caratterizzata dalla posizione a "testa in giù" del servocomando di sterzo, che agiva su un salvaservo diretto e tiranti destri-sinistri per la convergenza anteriore. Analizzando l'avantreno risulta evidente che le geometrie utilizzate hanno un aspetto decisamente "già visto" risultando molto simili a quelle della concorrenza dell'epoca, ma non per questo poco efficaci, anzi.



Inferiormente si nota che il bordo "d'attacco" del telaio è rastremato di serie per diminuire gli sfregamenti dello stesso su cordoli e fondo nelle frenate nelle curve quando si usano ruote basse.

La barra anteriore era sdoppiata, come d'abitudine, ma non a coltelli quindi non regolabile (come non regolabile era quella fissa posteriore), mentre regolabile era l'altezza da terra tramite grani ben raggiungibili ed il caster con i classici spessori ad innesto sul perno superiore sospensione.



Qualche novità in più al retrotreno, dove la possibilità di scegliere il punto di attacco sulle spalline dei perni sospensioni permetteva di variare il centro di rollio ed il recupero di camber, soluzione ripresa e continuata dalla concorrenza e giunta fino alle attuali 1:8 pista.

Un'altra soluzione interessante ripresa poi dalla concorrenza ed ancor'oggi utilizzata riguarda il supporto posteriore carrozzeria con asola centrale di scorrimento e accentramento che permette un lavoro preciso e scorrevole del particolare.

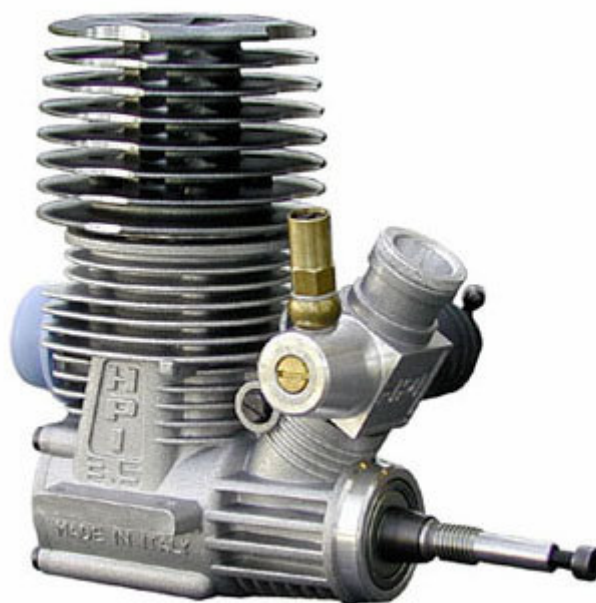


Molto bella esteticamente la realizzazione strettissima del retrotreno, con lunghe leve inferiori che dovevano garantire precisione di lavoro alle sospensioni e motricità anche con fondo dal grip non elevato. Sia al retrotreno che all'avantreno abbiamo bracci sospensioni simmetrici che quindi razionalizzavano la ricambistica e diminuivano le spese di progetto e gestione, come avviene ad esempio anche nella Kyosho Evolva tuttoggi campionessa mondiale.

Per quanto riguarda la trasmissione il cambio a massette e le corone specifiche erano di buona fattura e non richiedevano che un buon montaggio, inoltre erano coadiuvati da una frizione regolabile simile alla Centax olandese. Per il resto pulegge e cinghie specifiche ed a passo fine per migliorare la scorrevolezza oltre alla classica tecnica del palo posteriore e unidirezionale anteriore chiudevano il settore. Le ruote venivano fissate tramite il classico sgancio rapido a dente e tutti gli assali e mozzi giravano su cuscinetti, come si conviene ad un modello al top.



A livello di chassis la rigidità torsionale era notevole, accentuata da un buon telaio da 5mm in alluminio 7075S a supporto di plastiche ben caricate che garantivano rigidità al complesso grazie anche alla piastra radio molto coprente e priva di troppi scarichi. Un manuale di montaggio ben realizzato, come da standard Hpi, completava la dotazione di questa bella ma incompiuta 1:8, ancora oggi in vendita su diversi siti, a causa evidentemente di ordini ottimistici, a prezzi tutt'altro che competitivi e a dispetto di una produzione cessata ormai da anni.



Ci fu anche una serie di motori specifici che HPI fece realizzare per la Proceeed sulla base dell'allora ottimo Nova RX21 Speed; ma, nonostante la joint venture con Novarossi, la mancanza di piloti di riferimento e di assetti specifici cui far capo ne fecero un prodotto di scarso interesse per i pistards più accaniti, ed il prezzo non proprio popolare non allettò i pistaioli della domenica. La diffusione fu quindi estremamente ridotta, soprattutto in Europa, dove rimase un modello molto raro e difficile da reperire, ma anche poco ricercato sia da eventuali improbabili utilizzatori che dai collezionisti.

Segnaliamo il link diretto ancora attivo per questo modello sul sito ufficiale HPI, dove è possibile trovare il manuale in formato elettronico, consigli di montaggio ed utilizzo, fogli di setup e materiale vario tra cui anche il foglio illustrativo di catalogo originale

Link - <http://www.hpiracing.com/kits/proceed/proc-m.htm>

Scheda Tecnica

Telaio da 5mm in 7075S anodizzato
Piastra radio in grafite da 2,5mm
Sganci rapidi su tutte le ruote
Sospensioni a doppi bracci, con snodi a pivot balls
Barra antirollio anteriore regolabile e posteriore fissa
Disco freno in metallo con pastiglie in fibra
Ammortizzatori in alluminio con corpi filettati e ghiera di regolazione delle molle

Trasmissione a 4 ruote motrici tramite 3 cinghie con tendicinghia centrale. Completamente cuscinettata
Cambio a due marce con innesto a massette
Asse rigido posteriore e scatto libero all'avantreno
Frizione regolabile

Lunghezza totale (senza carrozza): 442mm
Larghezza totale (regolabile): max 262mm
Passo fisso: 300mm

