



The DINO files: preparazione Chaparral 2E



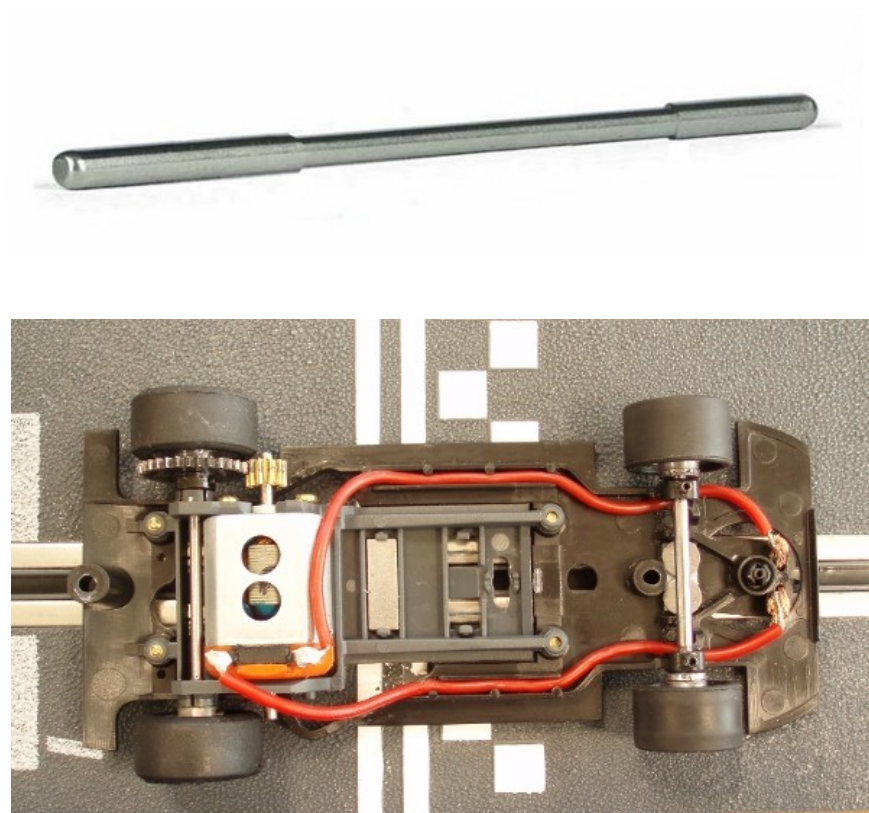
Mi sono inizialmente assicurato che sull'auto fosse montato l'alettone "racing" alleggerito. È riconoscibile dalla caratteristica di avere la parte inferiore cava.



Una volta tolta la carrozzeria dall'auto, ho eliminato la lunghezza in eccesso dei pin che servono a fissare il pilota all'abitacolo.

Adoperando il nuovo assale, che ha sezione ridotta nella parte centrale, si ha una maggiore luce rispetto alla cassa del motore, eliminando la possibilità che della sporcizia si accumuli in questa zona.

Trovo che la versione PA01-51R sia quella che rende più semplice il montaggio della trasmissione, dal momento che offre una maggiore superficie di appoggio per i cerchi rispetto all'assale da 48.



Assemblaggio telaio e supporto motore:

Per semplicità, eliminiamo tutte le rondelle originariamente presenti sul modello. Nelle competizioni organizzate da Slot.it, si potrebbero incollare; in ogni caso, non devono rimanere libere, per evitare che si incastrino nel filetto delle viti.

Nelle sedi anteriori, è importante limitare i movimenti in avanti e indietro e lateralmente del banchino. Per fare questo, sono utili le nuove viti corte a testa svasata, codice CH54b.

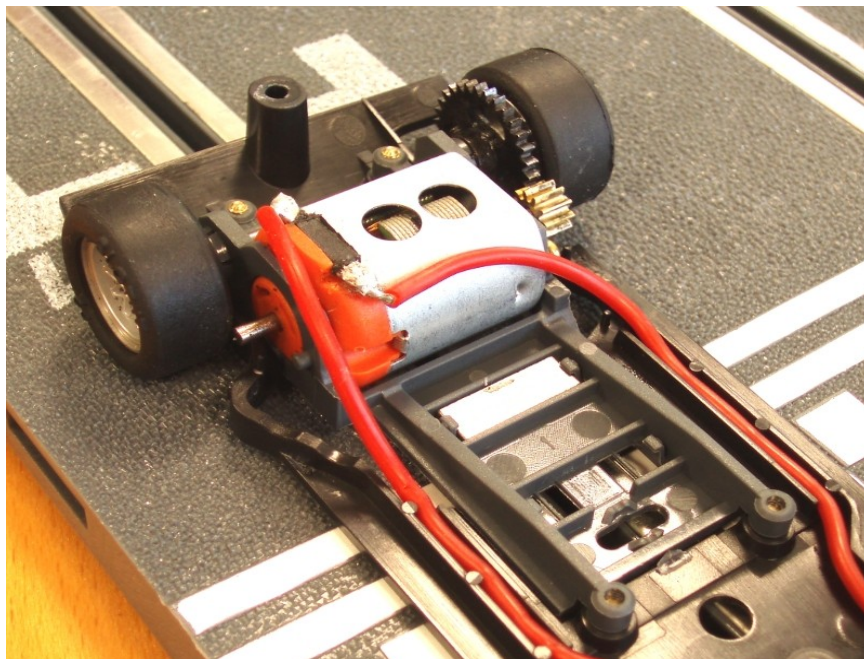
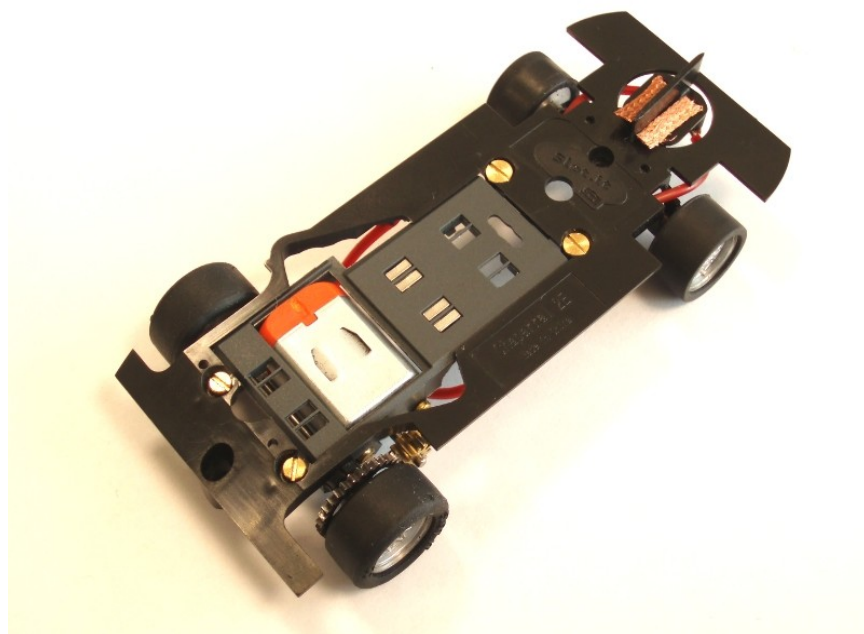


È preferibile accorciarle di circa 1 millimetro, per non rischiare il loro contatto con l'abitacolo. Come regolazione, nella parte anteriore del supporto motore è utile che le viti siano ben strette.

Adottando quelle a testa svasata, però, è meglio non serrarle del tutto, altrimenti si limita troppo la possibilità del banchino di basculare; in altre parole, stringeremo le viti fermandoci circa un giro prima di iniziare a sentire la vite che diventa dura perchè forza il supporto motore contro il telaio.

Per quanto riguarda le viti posteriori, invece, ho usato la versione a testa grossa più classica, a codice CH54; questo per evitare che il banchino diventi troppo bloccato e non si muova correttamente.

Qui, le viti dovranno rimanere allentate; la loro regolazione dipende, poi, caso per caso dalla pista che si deve affrontare. Per trovare il giusto compromesso, io le ho allentate quando la macchina impuntava e tendeva ad uscire “di muso”: ho interpretato questo fatto come sintomo che l'auto non era abbastanza libera di “coricarsi” nelle curve. Le viti non devono neppure essere troppo libere, cosa che ridurrebbe la tenuta della macchina facendola sbandare.



L'auto può essere zavorrata utilizzando i pesi in tungsteno Slot.it, di cui l'SP24 ha una forma cilindrica, e l'SP23 è sagomato per essere montato nelle sedi magnete. Ho collocato uno di questi ultimi sul banchino; questo mi ha permesso di bilanciare la presenza dell'alettone alto e, più in generale, di tenere basso il baricentro della macchina. Girando in pista, ho effettivamente riscontrato che il comportamento dell'auto migliorava notevolmente rispetto a quando l'ho provata senza zavorre, diventando molto più stabile quando tentavo di esagerare nell'approccio alle curve.

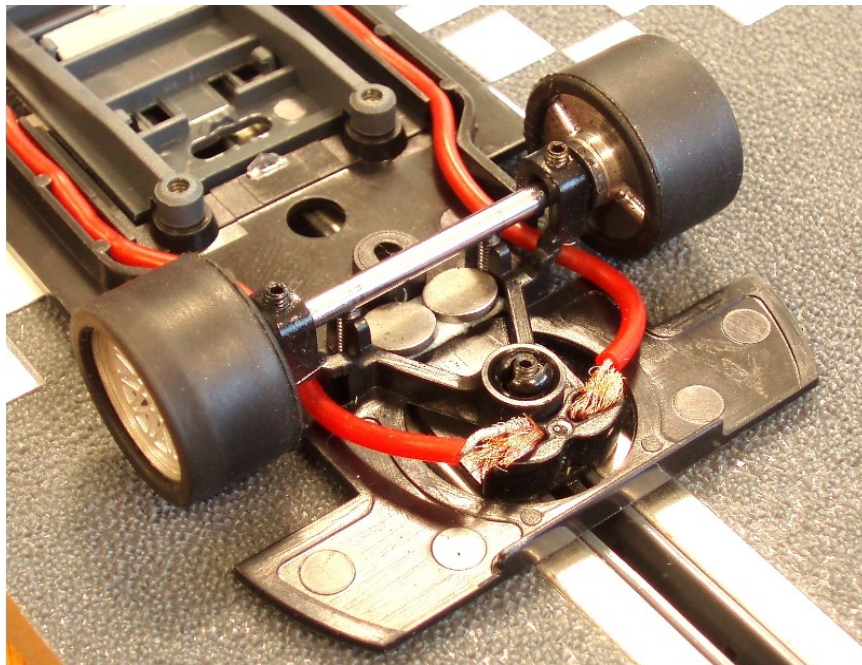
Un'altro peso, di 1 grammo circa, è stato posizionato sotto l'assale anteriore. Esso può essere ricavato con due cilindretti SP24 bloccati sul telaio con del nastro biadesivo; in alternativa, si può ricorrere alla pasta al tungsteno SP25, che si attacca al pianale semplicemente esercitando una pressione. Questa ulteriore zavorra aiuta a rendere la macchina più stabile qualora in una curva si incontri un improvviso cambio di pendenza, che potrebbe causare un "dritto" da parte dell'auto.

Distribuendo maggiore zavorra lungo la macchina, essa diventerà più fluida e semplice da guidare. D'altra parte, diventerà anche via via meno reattiva quando si accelera ed, in generale, più lenta nel tempo sul giro. Si tratta, dunque, di cercare il giusto compromesso per la prestazione.

Assemblaggio telaio e carrozzeria:

Per tale collegamento, funzionano bene anche le viti originali di scatola. Queste hanno però il difetto di tendere a sfilarsi, dunque sarebbe consigliabile rinforzare le colonnine con del cianacrilato. Per evitare anche questo inconveniente, si possono scegliere le metriche Slot.it lunghe.

La regolazione delle viti carrozzeria va fatta con lo stesso principio usato per il supporto motore. In altre parole, un po' come per le sospensioni di un'auto vera, un assetto più rigido renderà l'auto più reattiva, ma con maggiore tendenza a saltare ed uscire di pista in modo improvviso. Una regolazione troppo aperta, invece, farà sì che la macchina diventi più lenta e meno precisa nei cambi di direzione, a causa della carrozzeria, che tenderà a muoversi eccessivamente.



Assale anteriore:

Le vetture sidewinder sono quelle su cui ho trovato più vantaggi a sfruttare l'assale anteriore per avere un maggiore appoggio in curva, mentre l'ho riscontrato di meno per le inline e le anglewinder, probabilmente a causa della diversa distribuzione dell'effetto magnetico.

Per regolare la posizione di questa componente, ho eliminato sia le bronzine in plastica, sia le coppette

inferiori. Ho avvitato dei grani da 6 millimetri sotto l'assale, fino a farli sporgere dalle sedi in plastica; la regolazione è fatta in modo che, con le gomme nuove, le ruote anteriori in rettilineo non tocchino la pista mai, o solo occasionalmente dove il fondo è più irregolare. Nelle sedi superiori, invece, ho inserito dei grani da 3 millimetri, lasciando un piccolo gioco per il basculamento dell'assale.

È utile allargare la carreggiata anteriore fino al limite della carrozzeria, per tenere l'assale più in alto possibile. In tal modo, la macchina mantiene la sua scorrevolezza in rettilineo, mentre quando è in curva le ruote anteriori toccano leggermente la pista. Questo rende la vettura più precisa e sicura nell'inserimento, ed anche più stabile nella percorrenza.

Come gomme anteriori, ho scelto le Slot.it PT15, che creano poco attrito grazie alla mescola “zero grip”. Inoltre, esse sono larghe e molto lisce, anche senza la necessità di pareggiarle con il tornio; per tali motivi, queste gomme conferiscono all'auto un ottimo appoggio nelle curve. È preferibile montarle con la scritta rivolta verso l'interno della macchina, per evitare che dia fastidio la leggera bava che si trova vicino al fianco con inciso il logo “Slot.it”.

