



The DINO files: Ford GT40 set-up

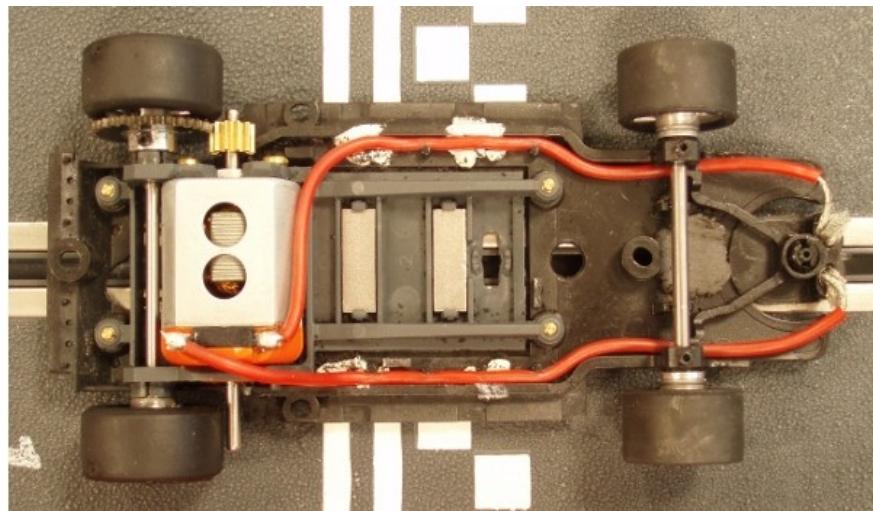


Rimuoviamo la carrozzeria, ed osserviamo il supporto motore.

Adoperando il nuovo assale, con 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. La versione da 51 mm, inoltre, a codice PA01-51R, offre una maggiore superficie di appoggio per i cerchi.

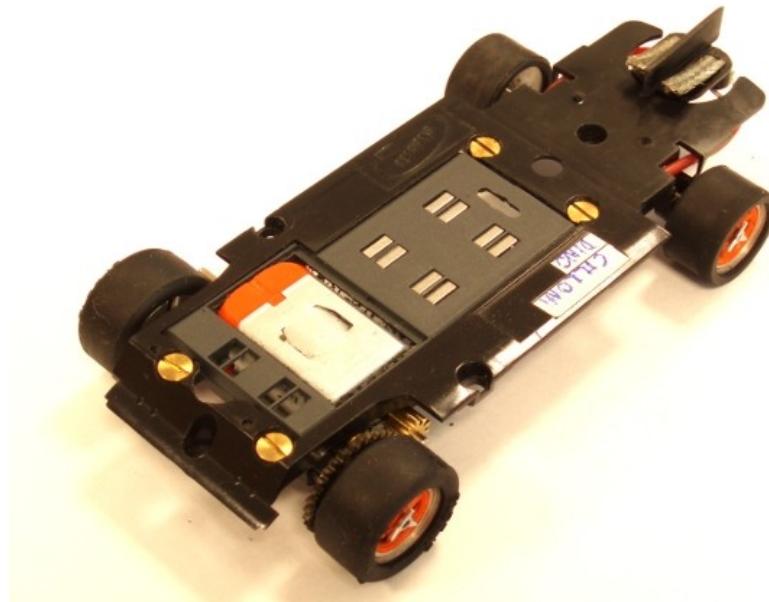


Ciascuna estremità ha una lunghezza diversa: la parte più lunga serve per alloggiare la corona e la ruota posteriore sinistra; la parte più corta, la ruota posteriore destra.



La mia vettura, in allestimento da categoria “Slot.it Classic”, adotta cerchi in magnesio su tutte e 4 le ruote. Al posteriore, essi sono più leggeri rispetto a quelli in alluminio; all'anteriore, avendo tolleranze più ristrette rispetto a quelli in plastica, possono contribuire ancora di più a rendere stabile il comportamento dell'auto.

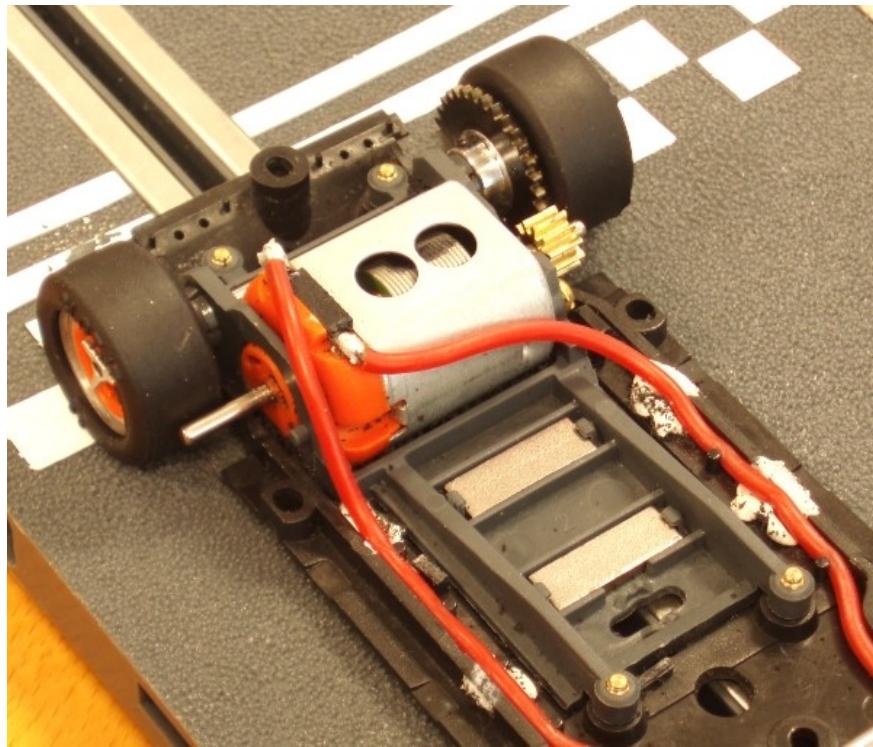
La corona di trasmissione è a 32 denti in plastica. Gli accoppiamenti che ho ottenuto con le corone di questo materiale, infatti, rispetto alle equivalenti in ergal, mi sono sempre sembrati più scorrevoli e silenziosi. Oltrettutto, con la plastica l'esigenza di lubrificare l'ingranaggio si avverte meno che con l'alluminio; questo può rivelarsi un grosso vantaggio soprattutto nelle gare di durata, dal momento che olio e grasso tendono ad impastarsi con la sporcizia.



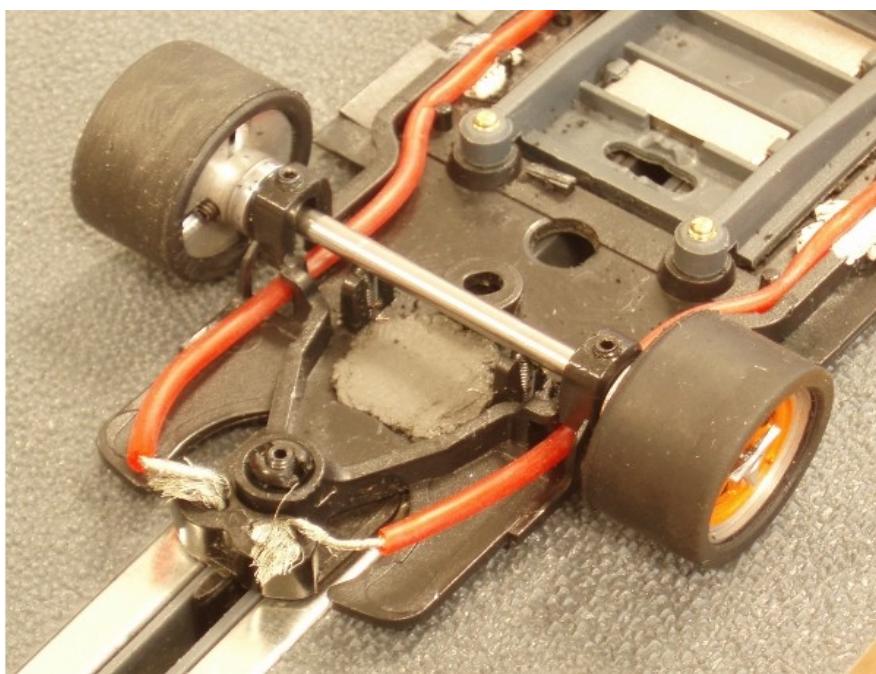
Assemblaggio telaio e supporto motore:

Ho impiegato le viti metriche Slot.it, nella versione a testa svasata (codice SICH54b), sia all'anteriore sia al posteriore. Per sicurezza, è meglio non serrare del tutto le viti anteriori, perché con le gomme nuove la macchina potrebbe iniziare a saltare notevolmente. Sarebbe meglio, piuttosto, fermarsi mezzo giro, o un giro, prima di iniziare a sentire la vite che diventa dura perché forza il supporto motore contro il telaio.

Per quanto riguarda le viti posteriori, invece, sono lasciate più lente, per creare col banchino l'effetto di una sospensione. La regolazione del gioco dipenderà caso per caso dalla pista che si deve affrontare. Per trovare il giusto compromesso, io le ho mollate 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.



Quando ho messo l'auto in pista senza pesi, era già molto performante. Poi ho provato aggiungendo delle zavorre. Ho trovato l'equilibrio che mi sembrava migliore disponendo due pesi in tungsteno nelle sedi calamita davanti al motore; un'altra massa dello stesso materiale, di circa un grammo, è posizionata davanti all'assale anteriore. Così facendo, la macchina aveva mantenuto le sue caratteristiche di velocità, diventando molto più sicura da guidare e meno improvvisa nelle reazioni in caso di errore di pilotaggio.



Assemblaggio telaio e carrozzeria:

Ho effettuato diverse prove, scoprendo che la soluzione più efficace sono le viti Slot.it a testa grossa CH52. La nuova versione, oltretutto, caratterizzata da una più corta parte del gambo filettata, permette di evitare gli impuntamenti che si creano se il telaio si incastra nel filetto della vite.



Queste rendono di più perchè la carrozzeria ha parecchio gioco rispetto al telaio. E, sempre per questo motivo, si può notare come la scocca sia molto libera di basculare sul telaio anche quando le viti sono molto serrate. Questo va a tutto vantaggio della tenuta e della velocità dell'auto.

Sulla mia macchina, la vite posteriore è parecchio stretta, anche se non completamente; invece, quella anteriore è un po' più libera, per evitare che l'auto tenda ad impuntare.

Assale anteriore:

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 leggermente dalle sedi in plastica; in questo modo, le ruote anteriori si trovano ad un'altezza appena sufficiente a non toccare la pista in rettilineo. Nelle sedi superiori, invece, ho inserito dei grani da 3 millimetri, lasciando un piccolo gioco per il basculamento dell'assale.

Attraverso l'uso di distanziali, la carreggiata anteriore è stata allargata fin quasi al limite della carrozzeria, per tenere l'assale il più alto possibile e poter contare comunque sull'appoggio delle ruote in curva.

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'ottima stabilità 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".

