



ELECTRONIC DREAMS S.A.S

Via Toscoromagnola, 55
56012 Fornacette (PI)
Italy

Tel +39 0587 422369
Fax +39 0587 422377
mobile +39 339 7761154

<http://www.edmodellismo.it>
e-mail: info@edmodellismo.it
P.IVA 01120740509

G4S Caratteristiche

Lunghezza: 384mm

Larghezza: 200mm

Interasse, passo: 259.5-261mm (dipende dall'angolo di caster)

Peso: 1725g

Rapporto cambio **1^a 7.298:1 – 6.015:1**
 2^a 5.272:1 – 4.547:1

Regole Base

Prima di cominciare il setup del modello, vi invitiamo ad osservare e tenere in mente le seguenti regole.

✓ **Provare, domandare e imparare**

Non siamo in grado di conoscere tutti i setup esistenti. Spesso si può imparare molto leggendo, discutendo col vostro negoziante, navigando su internet, parlando con piloti esperti e consultando riviste specifiche del settore. Una volta acquisite le conoscenze di base, si possono cominciare ad analizzare i problemi. Capacità di guida, un montaggio corretto, ed una capacità a risolvere i problemi sono i principali effetti sulla prestazione dell'automodello. E' importante valutare qual'è il problema prima di intervenire sull'assetto.

✓ **Ogni componente deve funzionare correttamente**

Assicurarsi sempre che le sospensioni e il sistema di trasmissione siano liberi, senza giochi eccessivi. Spesso la causa di problemi è proprio la scarsa manutenzione, piuttosto che un assetto non corretto. Inoltre, controllare sempre quando qualche componente è difettoso. Di solito, alcune parti si danneggiano o si piegano dopo un incidente. Queste rotture o piegamenti delle parti, possono portare ad un automodello inguidabile. Con il setup non si possono risolvere questo genere di problemi, in tal caso chiedere aiuto al negoziante di fiducia o a persone esperte del settore.

✓ **Provare, ed utilizzare un cronometro**

Provare è utile, ma può portare a degli errori. Qualche volta può accadere che si è provato l'automodello in un tracciato ed era molto veloce, mentre in un altro tracciato il modello risulta molto lento. Vi consigliamo di usare sempre un cronometro per controllare il tempo sul giro che avete realizzato nel tracciato, per vedere se le modifiche apportate al setup del modello sono buone.

✓ **Fare un solo cambiamento alla volta**

Se si fanno tanti cambiamenti sul setup in una volta sola, non si riesce a capire quale cambiamento ha portato benefici o ulteriori problemi. Questo è molto importante. Vi aiuterà a giudicare le differenze facendo dei cambiamenti utili al setup dell'automodello. Inoltre non dimenticate di scrivere tutti i risultati delle vostre prove. In questo modo, potrete confrontare la prestazione, a seguito del cambiamento, con il giro più veloce e valutare quali cambiamenti devono essere fatti quando si ha necessità di fare un nuovo giro più veloce.



ELECTRONIC DREAMS S.A.S

Via Toscoromagnola, 55
56012 Fornacette (PI)
Italy

Tel +39 0587 422369
Fax +39 0587 422377
mobile +39 339 7761154

<http://www.edmodellismo.it>
e-mail: info@edmodellismo.it
P.IVA 01120740509

✓ **Trovare un buon compromesso**

Niente è perfetto. Quando si ha la necessità di avere l'automodello stabile in rettilineo, si chiude la convergenza posteriore, ma probabilmente si perderà un po' della velocità finale di punta. Bisogna sempre cercare il miglior compromesso. Ma qual è il miglior compromesso? Una migliore maneggevolezza dell'automodello ed il tempo del giro più veloce, vi possono aiutare nella decisione.

Da dove cominciare l'assetto?

E' sempre meglio cominciare dal nostro assetto base o dal proprio assetto base quando si è in un nuovo tracciato. Prima di cominciare a guidare l'automodello seguire sempre quanto segue:

✓ **Controllare il tipo di tracciato e la superficie del tracciato stesso**

E' sempre bene camminare su ogni parte del tracciato e osservare attentamente la superficie dello stesso. A questo punto, potete conoscere la zona del tracciato dissestata e quindi cercare la traiettoria di gara. E' ovvio che non scoprireste mai queste cose restando sul palco guida.

✓ **Controllate cosa gli altri piloti stanno facendo**

Provate a raggiungere il miglior giro sul tracciato. Questo è un buon punto di inizio. Controllate il setup degli altri bravi piloti che guidano una macchina simile o uguale alla vostra. In questo modo potete risparmiare molto tempo ed evitare molti errori. Ascoltate e osservate dove i bravi piloti usano il gas ed il freno, inoltre cercate di seguire le loro traiettorie di guida.

✓ **Scegliete le gomme appropriate**

Le gomme sono l'unico contatto tra la macchina ed il terreno. Senza un appropriato treno di gomme, il vostro automodello non sarà mai veloce e guidabile. Potete sempre controllare che tipo di gomme si usano di più in quel tracciato. Questo è sempre un buon punto di partenza.

Setup

1. Gomme

Le gomme sono la prima e più importante scelta da fare. Senza gomme appropriate, il lavoro che si dovrà fare sul setup sarà molto complicato. La prima cosa da fare è sempre quella di cercare le gomme più adatte al tracciato. La maggior parte degli automodelli a scoppio usa gomme in spugna che garantiscono una migliore trazione. La larghezza delle gomme che sono ammesse nella maggior parte delle gare ufficiali, è di 26mm anteriori, e di 30mm per quelli posteriori. A questo punto ci chiediamo: che cosa possiamo fare affinché le gomme ci garantiscano una migliore prestazione? Ci sono principalmente 3 scelte da fare:

✓ **Marca**

I piloti del posto possono indicarci quale marca di gomme sono le migliori per quel particolare tracciato. Alcune gomme sono ottime per le fasi di qualificazione e alcune sono buone per una lunga finale. Una eguale durata delle gomme è un parametro molto importante che il più delle volte fa la differenza. Anche i cerchi sono molto importanti. Alcuni cerchi si rompono facilmente e possono costarci la perdita della gara.



✓ **Durezza (Shore)**

Più alto è lo shore, più dura è la gomma. La maggior parte delle gomme in commercio ha uno shore compreso tra 30 (morbide) e 45 (dure). Ci sono principalmente due tipi di trazione, trazione in avanti e trazione in curva. La trazione in avanti stabilisce l'accelerazione dell'automodello e la capacità di frenata. La trazione in curva è la trazione che l'automodello ha durante l'ingresso o l'uscita di una curva. Gomme morbide di solito favoriscono la trazione in avanti e gomme dure favoriscono l'inserimento in curva. Questo spiega perché generalmente si usano gomme morbide al posteriore (per avere una maggiore trazione) e gomme dure all'anteriore (per avere più inserimento in curva). Una differenza di 5 shore tra posteriore e anteriore è quasi sempre utilizzata da tutti i piloti. In linea di principio si devono evitare gomme troppo morbide o troppo dure.

Qualche volta, il particolare tracciato può causare una diversa usura delle gomme anche tra le due posteriori e le due anteriori. Per compensare questa situazione potete usare una gomma leggermente più dura (2 shore) rispetto a quella che si consuma di meno.

Nella tabella sottostante è riassunto quanto detto in precedenza:

	Gomme Anteriori	Gomme Posteriori
Morbide	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore padronanza dello sterzo ✓ Maggiore usura ✓ Maggiore sensibilità del tracciato 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore trazione posteriore ✓ Minore padronanza dello sterzo ✓ Minore stabilità
Dure	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Minore padronanza dello sterzo ✓ Maggiore durata 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore padronanza dello sterzo ✓ Maggiore durata

✓ **Diametro**

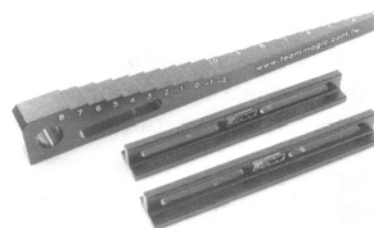
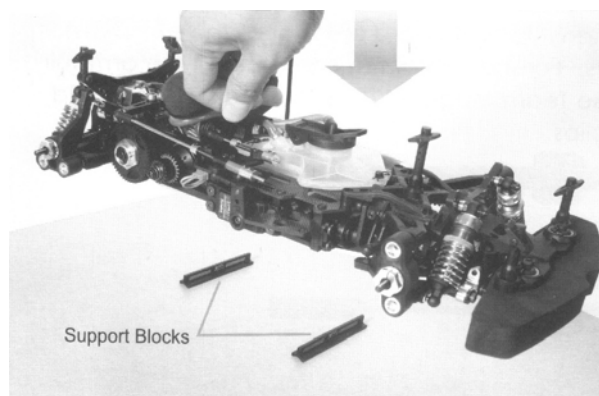
Di solito, si usa lo stesso diametro dei cerchi sia sul posteriore sia sull'anteriore. Sicuramente se siete obbligati a scegliere tra due diametri differenti posteriore/anteriore, il cerchio col diametro più grande si utilizzerà sul posteriore.

Diametro maggiore	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Alta velocità di punta ✓ Alta trazione con possibilità di rollio ✓ Bassa accelerazione ✓ Bassa risposta ✓ Le gomme tendono a distorcersi
Diametro minore	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ottima accelerazione ✓ Telaio molto vicino al terreno ✓ Alta reattività ✓ Bassa velocità di punta

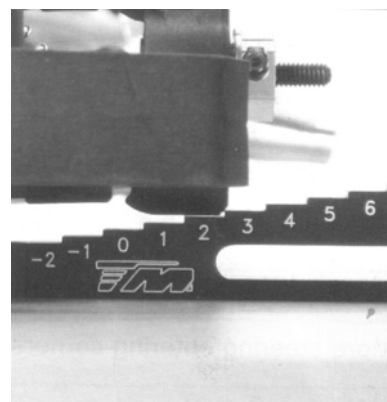
2. Escursione bracci anteriori

Tramite questa regolazione possiamo limitare l'escursione dei bracci anteriori. L'escursione dei bracci è misurata dal punto più basso del telaio, al punto più basso del portamozzo anteriore. Prima di cominciare a misurare l'escursione dei bracci anteriori, assicurarsi che entrambi i portamozzi anteriori siano sullo stesso livello. Se non lo sono, controllare la barra antirollio anteriore in modo tale che si trovino alla stessa altezza.

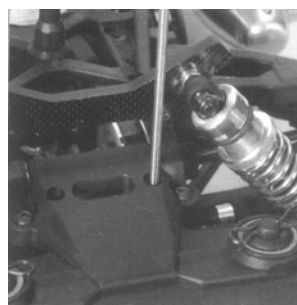
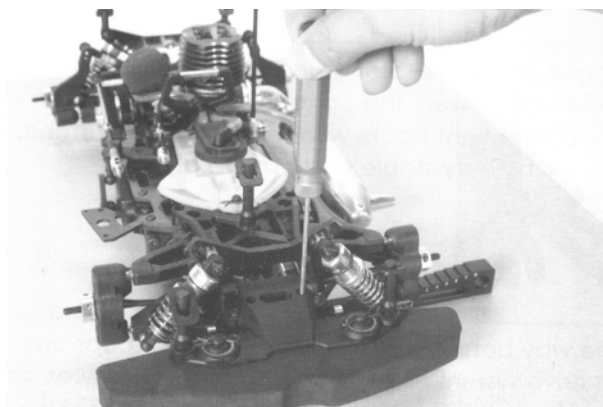
Setup Base: 2mm



116039-2 Team magic, blocchetti supporto per setup modello 1/10 + scalimetro



Vi consigliamo di usare *Team magic 116039-2*, blocchetti supporto per setup modello 1/10 + scalimetro per altezze per settare l'escursione dei bracci anteriori. Prendete i blocchi e posizionateli sotto il telaio e usate lo scalimetro per misurare la massima escursione dei bracci. **Assicuratevi sempre che entrambi i portamozzi sono alla stessa altezza, in caso contrario sistemare la barra antirollio anteriore.**



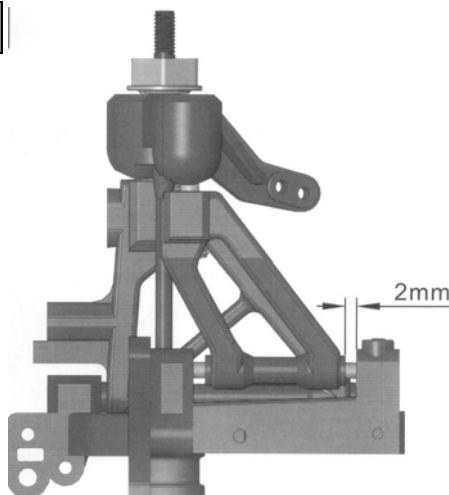
Avvitando i grani si solleveranno i braccetti delle sospensioni. In questo modo l'insieme delle sospensioni si muoveranno sempre meno in questa direzione. E' molto importante avere un eguale punto di stop sia a destra che a sinistra. Più è alto il valore letto nello scalimetro meno escursione avrà la sospensione e viceversa.

Aumentare l'escursione dei bracci (Numero piccolo letto sullo scalimetro)	Diminuire l'escursione dei bracci (Numero grande letto sullo scalimetro)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Quando le gomme stanno per terminare si ha una maggiore escursione ✓ Ottimo per tracciati dissestati ✓ Maggiore padronanza dello sterzo 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Riduce il rollio del telaio ✓ Ottimo per tracciati con molta trazione ✓ Una poca escursione dei bracci può causare una perdita di trazione

3. Caster

Il caster descrive l'angolo che si forma tra il portamozzo anteriore e il terreno. Il caster influenza la vostra guida sia in entrata che in uscita dalle curve. Per la G4S, le clips da 4 mm dietro il braccetto darà il più piccolo angolo di caster ottenibile. Vi consigliamo di usare l'attrezzo *Team Magic 117028 TM Black HC Manifold Spring/Caster Clip Removal* per rimuovere le clips che determinano l'angolo di caster.

Setup Base: 2mm



Noi usiamo questo riferimento per indicare l'angolo di caster sul foglio del setup. Potete facilmente variare l'angolo di caster interponendo le clips davanti o dietro il braccetto. Controllate sempre che l'angolo di caster di entrambi i braccetti sia uguale.

Minore angolo di caster (più clips dietro ai braccetti)	Maggiore angolo di caster (meno clips dietro ai braccetti)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore guidabilità entrando in curva 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Migliore stabilità in rettilineo ✓ Ottimo per piste dissestate

4. Palo rigido anteriore

Con il palo rigido anteriore, le ruote anteriori gireranno in ugual modo dandovi una quasi ottimale guidabilità. L'automodello può reagire istantaneamente in accelerazione, quindi vi consigliamo di utilizzare il palo rigido in condizioni di terreno con molto grip o per tracciati stretti con brevi rettilinei. Inoltre vi permette di avere un'ottima frenata su tutte e quattro le ruote. L'automodello sarà molto stabile e facile da guidare.

5. Scatto libero

Lo scatto libero è costituito da due robusti cuscinetti unidirezionali, i quali ospitano un giunto a tazza su ogni lato. Questi cuscinetti unidirezionali fanno sì che le ruote anteriori girino liberamente in fase di decelerazione, in questo modo l'automodello si comporta con un due ruote motrici a trazione posteriore. In questo modo, si ha un'uguale distribuzione di

potenza su ogni gomma anteriore. Con lo scatto libero, si ha molta trazione in uscita di curva e in accelerazione. Di solito, si hanno delle buone prestazioni con lo scatto libero su tracciati larghi e scorrevoli. Come contro, abbiamo una bassa capacità di frenata dell'automodello.

6. Barra antirollio anteriore

Il set di barre antirollio è utilizzato per stabilizzare l'automodello da un eccessivo rollio del telaio in curva. Quando l'automodello comincia ad affrontare la curva la forza centrifuga angolare tende a far "rollare" l'automodello, poiché sposta tutto il suo peso da un lato solo. Un automodello senza set di barre antirollio su un tracciato con molto grip tenderà ad avere molto più rollio del telaio. Il set di barre antirollio consente di avere molta più trazione. Le barre sono utilizzate generalmente su tracciati lisci con un alto grip. Su tracciati con superfici accidentate, le barre antirollio non consentiranno alle sospensioni di lavorare indipendentemente, rendendo l'automodello molto difficile da pilotare.

Le barre antirollio sulla G4S sono completamente regolabili. Potete sempre provare differenti durezze per arrivare al giusto setting.

Setup Base: 90° (lama perpendicolare al terreno)

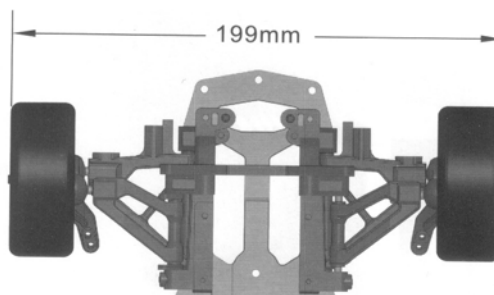


Settaggio duro (lama perpendicolare al terreno)	Settaggio morbido (lama parallela al terreno)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Veloce risposta dello sterzo ✓ Migliore stabilità in rettilineo ✓ In caso di sovrasterzo, può diminuirlo ✓ Minore inserimento in curva 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Più inserimento in curva ✓ Lenta risposta dello sterzo

7. Carreggiata anteriore

La carreggiata anteriore è la distanza che intercorre tra i due bordi esterni delle ruote anteriori. Vi consigliamo di misurare questo valore dalla parte più bassa delle ruote. Avvitando o svitando le pivot ball, si regola la carreggiata anteriore. Naturalmente, per mantenere il valore iniziale di campanatura, svitate sia il pivot ball superiore che quello inferiore della stessa misura, in caso contrario si varierà la campanatura.

Setup Base: 199 mm

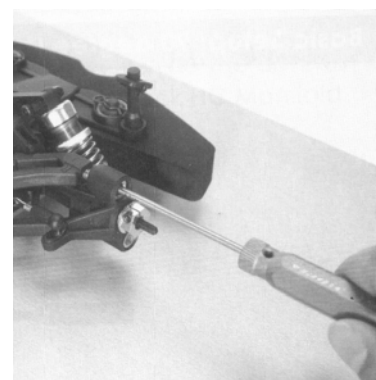
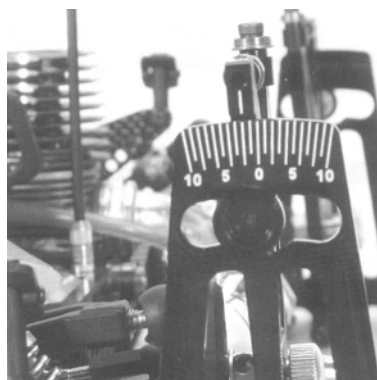
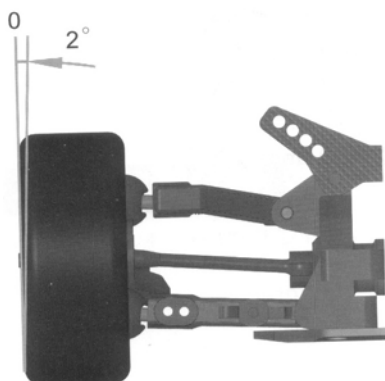


Aumentare la carreggiata anteriore	Diminuire la carreggiata anteriore
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lenta risposta dello sterzo ✓ In caso di rollio eccessivo, può diminuirlo ✓ Meno inserimento in curva 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rapida risposta dello sterzo ✓ Può aumentare il rollio ✓ Più inserimento in curva

8. *Camber anteriore*

Il camber descrive l'angolo tra l'asse verticale della gomma e la verticale al terreno. Per camber negativo si intende ruote inclinate all'interno dalla parte superiore (come in figura). Non si usa mai camber positivo. Il camber anteriore è molto influenzato dall'angolo di caster. Un grande angolo di caster (portamozzo inclinato in indietro) richiede un minore angolo di camber anteriore. Un minore angolo di caster obbliga ad avere più camber negativo. Di solito, si ottiene l'angolo di camber desiderato svitando o avvitando la pivot ball superiore. Vi consigliamo di usare *Team Magic 116056 Setup System 1/10 On-Road (in alluminio, cuscinettato)* per settare il vostro angolo di camber desiderato.

Setup Base: 2°

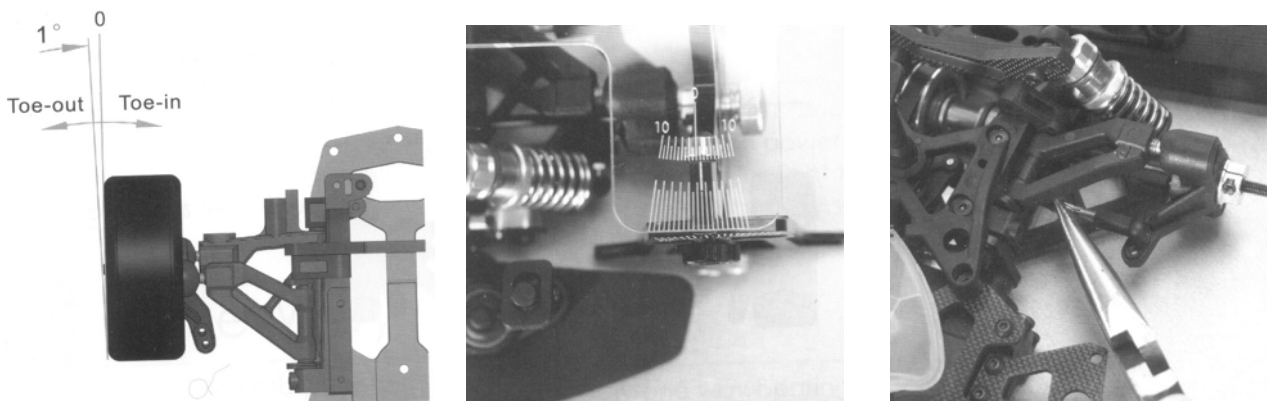


Più Camber	Meno Camber
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Più trazione quando l'automodello si inclina su un lato ✓ Migliore padronanza dello sterzo ✓ Troppo camber negativo può ridurre il grip in curva 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meno trazione quando l'automodello si inclina su un lato ✓ Peggiora padronanza dello sterzo

9. Convergenza anteriore

Si parla di convergenza (toe-in) quando le ruote puntano verso l'interno, e di divergenza (toe-out) quando puntano verso l'esterno, rispetto alla direzione di marcia. Vi consigliamo di usare *Team Magic 116056 Setup System 1/10 On-Road (in alluminio, cuscinettato)* per settare la convergenza anteriore.

Setup Base: Toe-out 1°

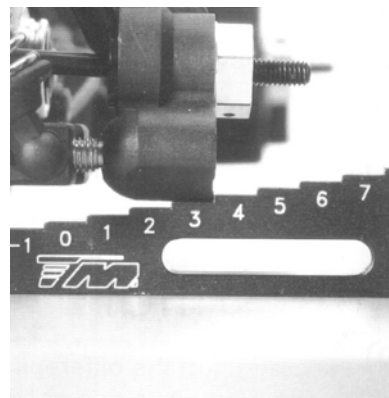
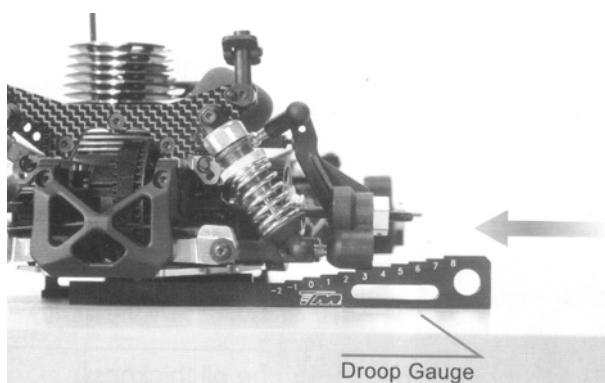


Toe-out	Toe-in
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore guidabilità entrando in curva ✓ Risposta alla sterzata istantanea ✓ Instabilità su superfici dissestate/scivolose/sconnesse 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore stabilità ✓ Diminuzione della guidabilità in ingresso in curva ✓ Migliore guidabilità in uscita dalla curva

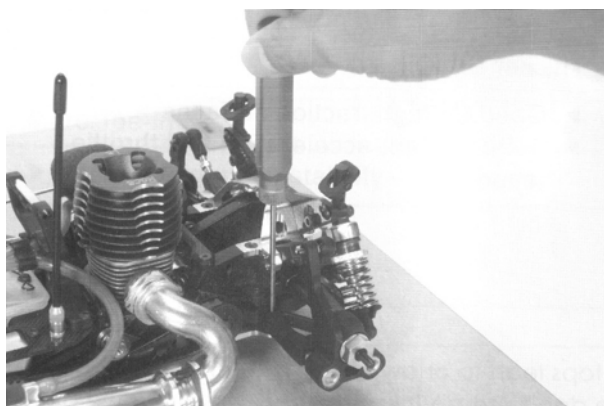
10. Escursione bracci posteriori

Tramite questa regolazione possiamo limitare l'escursione dei bracci posteriori. L'escursione dei bracci è misurata dal punto più basso del telaio, al punto più basso del portamozzo posteriore. Prima di cominciare a misurare l'escursione dei bracci posteriori, assicurarsi che entrambi i portamozzi posteriori siano sullo stesso livello. Se non lo sono, controllare la barra antirollio posteriore in modo tale che si trovino alla stessa altezza.

Setup Base: 3mm



Vi consigliamo di utilizzare *Team Magic 116039-2*, *blocchetti supporto per setup modello 1/10 + scalimetro per altezze* per settare l'escursione dei bracci posteriori. Prendete i blocchi e posizionateli sotto il telaio e usate lo scalimetro per misurare la massima escursione dei bracci. **Assicuratevi sempre che entrambi i portamozzi siano alla stessa altezza, in caso contrario controllate la barra antirollio posteriore.**



Avvitando i grani si solleveranno i braccetti delle sospensioni. In questo modo l'insieme delle sospensioni si muoveranno sempre meno in questa direzione. E' molto importante avere un eguale punto si stop sia a destra che a sinistra. Più è alto il valore letto nello scalimetro meno escursione avrà la sospensione e viceversa.

Aumentare l'escursione dei bracci (Numero piccolo letto sullo scalimetro)	Diminuire l'escursione dei bracci (Numero grande letto sullo scalimetro)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore padronanza dello sterzo ✓ Ottimo per superfici sconnesse ✓ Bassa trazione in frenata 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore trazione posteriore ✓ Ottimo per superfici piane

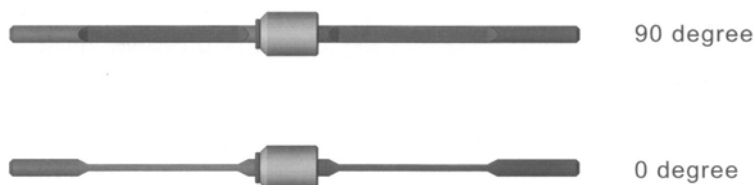
11. Barra antirollio posteriore

Il set di barre antirollio viene utilizzato per stabilizzare l'automodello da un eccessivo rollio del telaio in curva. Quando l'automodello comincia ad affrontare la curva la forza centrifuga angolare tende a far "rollare" l'automodello, poiché sposta tutto il suo peso da un lato solo.

Un automodello senza set di barre antirollio su un tracciato con molto grip tenderà ad avere molto più rollio del telaio. Il set di barre antirollio consente di avere molta più trazione. Le barre sono utilizzate generalmente su tracciati lisci con un alto grip. Su tracciati con superfici accidentate, le barre antirollio non consentiranno alle sospensioni di lavorare indipendentemente, rendendo l'automodello molto difficile da pilotare.

Le barre antirollio sulla G4S sono completamente regolabili. Potete sempre provare differenti durezze per arrivare al giusto setting.

Setup Base: 0° (lama parallela al terreno)



Settaggio duro (lama perpendicolare al terreno)	Settaggio morbido (lama parallela al terreno)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meno trazione quando l'automodello si inclina su un lato ✓ Veloce risposta dello sterzo ✓ Ottimo per diminuire il sovrasterzo 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Più trazione quando l'automodello si inclina su un lato ✓ Lenta risposta dello sterzo

12. Differenziale

Sulla G4S, potete regolare la durezza del differenziale utilizzando un grasso più o meno duro. Il differenziale agisce quando le due ruote posteriori girano ad una velocità differente. Poiché le gomme degli automodelli touring sono piuttosto strette (a differenza di quelle che si utilizzano sugli automodelli 1/8 pista) vi consigliamo di utilizzare il differenziale nella maggior parte delle condizioni.

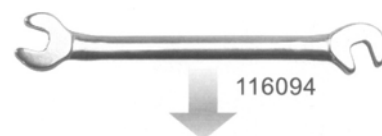
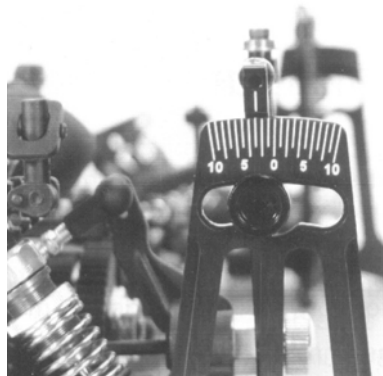
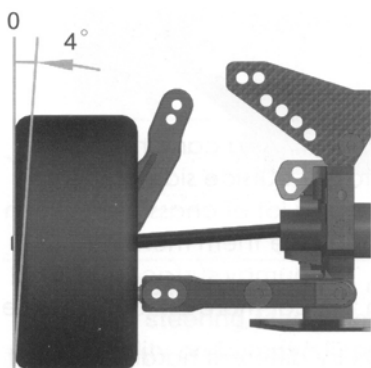
Setup Base: viscosità olio 10000

Olio differenziale meno viscoso	Olio differenziale più viscoso
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ottimo per tracciati con poco grip ✓ Minore accelerazione istantanea 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ottimo per superfici con molto grip ✓ Maggiore accelerazione istantanea

13. *Camber posteriore*

Il camber descrive l'angolo tra l'asse verticale della gomma e la verticale al terreno. Per camber negativo si intende ruote inclinate all'interno dalla parte superiore (come in figura). Non si usa mai camber positivo. Di solito, si ottiene l'angolo di camber desiderato svitando o avvitando il braccetto superiore delle sospensioni posteriori (a tale scopo vi suggeriamo di utilizzare la chiave inglese 116094 fornita nella scatola di montaggio). Non regolate l'angolo di camber svitando o avvitando le pivot balls. Vi consigliamo di usare *Team Magic 116056 Setup System 1/10 On-Road (in alluminio, cuscinettato)* per settare il vostro angolo di camber desiderato.

Setup Base: 4°

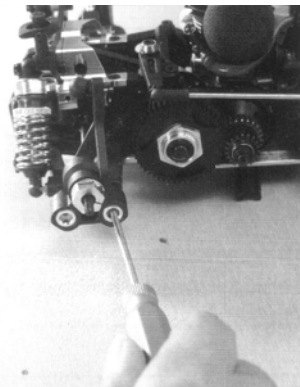
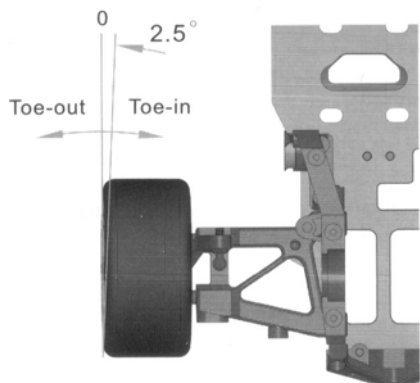


Più Camber	Meno Camber
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Più trazione quando l'automodello si inclina su un lato ✓ Più trazione in frenata ✓ Troppo camber negativo può ridurre la stabilità in rettilineo 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meno trazione quando l'automodello si inclina su un lato ✓ Meno trazione in frenata ✓ Migliore padronanza dello sterzo

14. *Convergenza posteriore*

Si parla di convergenza (toe-in) quando le ruote puntano verso l'interno, e di divergenza (toe-out) quando puntano verso l'esterno, rispetto alla direzione di marcia. Non si usano mai ruote divergenti sul posteriore. Vi consigliamo di usare *Team Magic 116056 Setup System 1/10 On-Road (in alluminio, cuscinettato)* per settare la convergenza posteriore. Per regolare la convergenza posteriore, svitate o avvitate una sola pivot ball posteriore (vedi figura).

Setup Base: Toe-in 2,5°



Più Toe-in	Meno Toe-in
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Più stabilità in rettilineo ✓ Minore velocità di punta ✓ Più trazione ✓ Minore padronanza dello sterzo 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meno stabilità in rettilineo ✓ Maggiore velocità di punta ✓ Maggiore padronanza dello sterzo

15. Rapporto di trasmissione

Il rapporto di trasmissione determina l'accelerazione dell'automodello e la sua massima velocità di punta raggiungibile. Il rapporto di trasmissione dà il numero di giri che deve compiere l'albero motore affinché le ruote compiano un giro completo. Un pignone con pochi denti accoppiato ad una corona con molti denti genera un basso rapporto di trasmissione (un numero alto comporta un rapporto più corto), che ci permette di avere brusche accelerazioni ma basse velocità di punta, e viceversa. Quindi, è estremamente importante trovare un buon compromesso tra accelerazione istantanea e velocità di punta. Inoltre, il diametro delle gomme è un altro importante fattore da considerare. Se utilizzate un basso rapporto di trasmissione (numero alto) con delle gomme dal diametro largo, l'accelerazione non sarà brusca.

Setup Base: 1^a 19/51T – 2^a 24/46

	1° rapporto			1° rapporto			1° rapporto			1° rapporto		
N° denti pignone	18	18	18	19	19	19	20	20	20	21	21	21
N° denti corona	52	51	50	52	51	50	52	51	50	52	51	50
Rapporto di trasmissione	7.298	7.158	7.018	6.914	6.781	6.648	6.568	6.442	6.316	6.256	6.135	6.015



ELECTRONIC DREAMS S.A.S

Via Toscoromagnola, 55
56012 Fornacette (PI)
Italy

Tel +39 0587 422369
Fax +39 0587 422377
mobile +39 339 7761154

http://www.edmodellismo.it
e-mail: info@edmodellismo.it
P.IVA 01120740509

	2° rapporto				2° rapporto				2° rapporto			
N° denti pignone	23	23	23	23	24	24	24	24	25	25	25	25
N° denti corona	48	47	46	45	48	47	46	45	48	47	46	45
Rapporto di trasmissione	5.272	5.162	5.053	4.943	5.053	4.947	4.842	4.737	4.851	4.749	4.648	4.547

16. Ammortizzatori

Gli ammortizzatori sono la seconda e più importante scelta da fare dopo le gomme, nel settaggio dell'automodello. Gli ammortizzatori consentono di mantenere quanto più possibile le gomme in contatto con il terreno. Se le gomme non sono in continuo contatto con il terreno, non sarà possibile scaricare la trazione a terra. Di solito noi utilizziamo Shock silicone oil e pistoni Shock con vari fori per controllare la velocità di compressione o decompressione. Con un olio denso o con pochi fori sui pistoni, l'ammortizzatore sarà molto duro. Di solito si associa ad un olio molto denso una molla dura ed ad un olio fluido una molla morbida.

Setup Base: Anteriore #600
Posteriore #600

Ammortizzatore Morbido	Ammortizzatore Duro
✓ Risposta lenta ai cambi di direzione	✓ Risposta veloce
✓ Ottimo per tracciati dissestati	✓ Stabilità in accelerazione
✓ Ottima trazione	✓ Ottimo per tracciati lisci
✓ Sensazione di guida imprevedibile	✓ Sensazione di guida sicura

17. Molle

Lo scopo delle molle è di mantenere il telaio ad uno stesso livello durante l'accelerazione e le frenate, e durante le percorrenze in curva. Vi consigliamo di usare *Team Magic 502143 Shock Spring Set* (8 paia) per mettere a punto l'automodello.

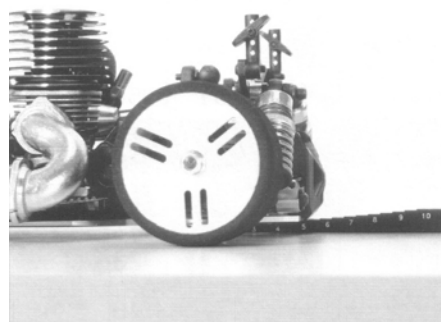
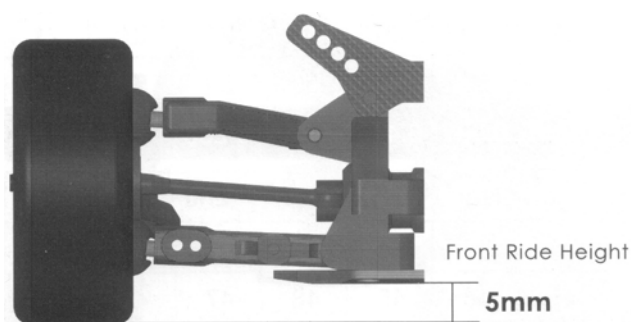
Setup Base: Molle Argento (incluse)

	Molle morbide	Molle dure
Anteriori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore padronanza dello sterzo ✓ Lenta risposta dello sterzo ✓ Ottimo per tracciati sconnessi 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Minore padronanza dello sterzo ✓ Veloce risposta dello sterzo ✓ Ottimo per tracciati bassi con alta trazione
Posteriori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore trazione ✓ Ottimo per tracciati sconnessi 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meno trazione ✓ Veloce risposta dello sterzo ✓ Ottimo per tracciati bassi con alta trazione

18. Altezza da terra

L'altezza da terra descrive la distanza tra il punto più basso del telaio e il terreno. Quando si setta l'altezza da terra, l'automodello deve essere completamente equipaggiato (cioè deve essere pronto per correre, quindi completo di motore e marmitta, piastra radio, batterie, ecc.) si può solamente omettere la carrozzeria. Controllate sempre l'altezza da terra dopo aver finito tutte le altre regolazioni. Non usate mai un'altezza da terra inferiore a 4mm. Per regolare l'altezza da terra, svitare (diminuire l'altezza) o avvitare (aumentare l'altezza) i collarini che precaricano le molle degli ammortizzatori.

Setup Base: Anteriore 5mm / Posteriore 5,5mm



	Bassa altezza da terra	Alta altezza da terra
Anteriore	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rapidità di risposta dello sterzo ✓ Maggiore trazione ✓ Minore possibilità di rollio ✓ Il telaio può sfiorare il terreno 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lenta risposta dello sterzo ✓ Bassa trazione ✓ Maggiore possibilità di rollio
Posteriore	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore trazione ✓ Maggiore trazione in frenata ✓ Minore possibilità di rollio ✓ Il telaio può sfiorare il terreno 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Minore trazione ✓ Migliore padronanza dello sterzo

Dopo che avete seguito tutti questi passi, siete pronti per scendere in pista!!!

Importato e distribuito da
Electronic Dreams sas
 Via Toscoromagnola, 55
 56012 Fornacette (PI)
 Tel 0587 422369
 Fax 0587 422377
www.edmodellismo.it
info@electronicdreams.it