

Effetti Dell'impostazione Della Convergenza

Anteriore	
Maggiore (più toe-in)	<ul style="list-style-type: none">• Rende l'auto più facile da guidare
Minore (meno toe-in o più toe-out)	<ul style="list-style-type: none">• Diminuisce il sottosterzo (aumenta il sovrasterzo)• Aumenta la sterzata in inserimento di curva• Sterzo più reattivo• Diminuisce la stabilità in accelerazione• Rende l'auto più facile da guidare
Posteriore	
Maggiore (più toe-in)	<ul style="list-style-type: none">• Aumenta il sottosterzo (diminuisce il sovrasterzo)• Aumenta la stabilità in accelerazione in uscita di curva e in frenata in inserimento in curva• Diminuisce la possibilità di perdere trazione al retro-treno• Diminuisce la velocità massima
Minore (meno toe-in o più toe-out)	<ul style="list-style-type: none">• Diminuisce la stabilità in accelerazione in uscita di curva e in frenata• Aumenta la possibilità di perdere trazione al retro-treno• Aumenta la velocità massima

Regolazione Della Convergenza

Anteriore

Impostare la convergenza anteriore modificando la lunghezza del braccetto dello sterzo.

Per aumentare il valore (più toe-in)	ALLUNGA i braccetti dello sterzo
Per diminuire il valore (più toe-out)	ACCORCIA i braccetti dello sterzo



IMPORTANTE:

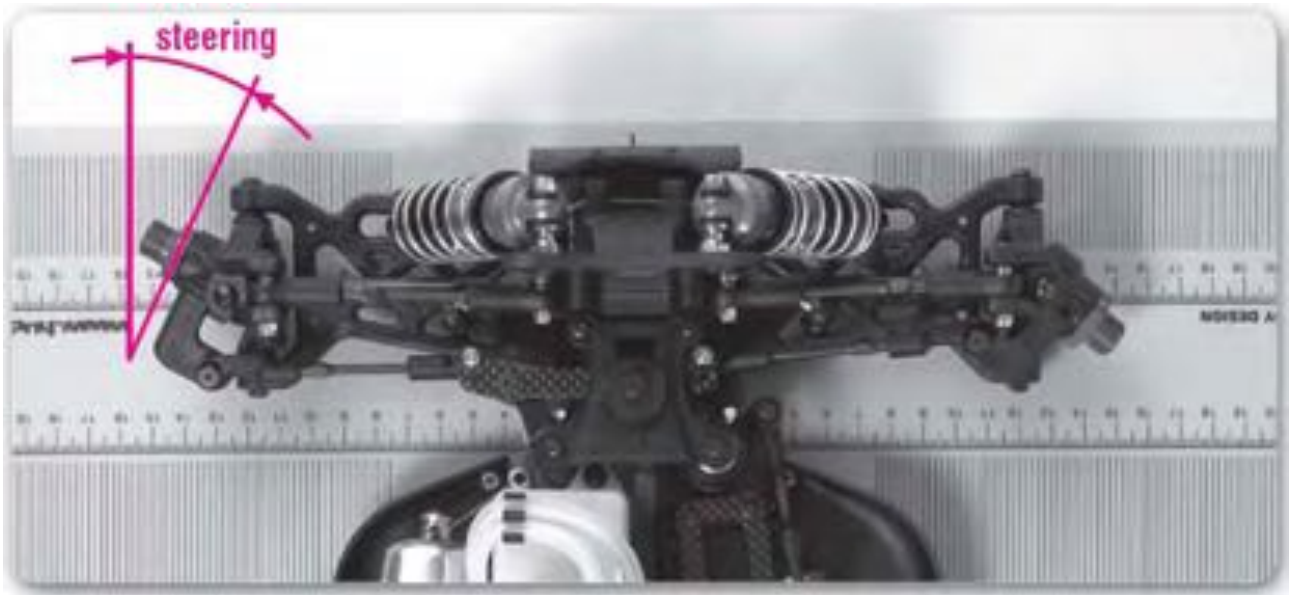
Dopo aver impostato la convergenza, ricontrolla il Camber. Campanatura e Camber si influenzano a vicenda, perciò assicurati di controllare una cosa quando imposti l'altra.

Posteriore

La regolazione della convergenza posteriore avviene in modi diversi a seconda del modello. Occorre quindi fare riferimento al manuale di istruzioni del proprio modello per tutti i dettagli del caso. Uno dei sistemi più diffusi è quello delle piastre con boccole regolabili / intercambiabili. Regolare o sostituire la boccole posteriori per raggiungere l'angolo di convergenza desiderato.



Sterzo



Ackermann

L'Angolo di Ackermann, stabilisce la differenza di sterzata tra la ruota interna e quella esterna, ovviamente di quelle anteriori (che in curva percorrono traiettorie differenti; minore quella interna, maggiore quella esterna); più l'angolo è grande, maggiore sarà la differenza di sterzata tra le due ruote.

Lavorando sul punto di attacco del tirante di sterzo sul salva servo si hanno le maggiori variazioni dell'angolo di Ackermann; lavorando invece sull'attacco del fusello, le variazioni sono inferiori (per entrambi però, spostando in avanti l'attacco del tirante di sterzo si ottiene un aumento dell'Ackermann).

Effetti Dell'impostazione dell'Ackermann

Fori anteriori	<ul style="list-style-type: none">• Risposta meno reattivo• L'auto reagisce progressivamente• Adatto a percorsi scorrevoli con curve ad alta velocità
Fori Posteriori	<ul style="list-style-type: none">• Sterzo più reattivo• L'auto reagisce più rapidamente• Adatto a percorsi con curve lente e secche

Regolazione dell'Ackermann



Spostare l'attacco della barra dello sterzo secondo la regolazione desiderata.

Precarico Molla Salvaservo

E' possibile ottenere dei cambi di comportamento dello sterzo agendo sulla molla di precarico del salva servo.

Effetti Precarico Molla Salva Servo

Poco precarico	<ul style="list-style-type: none">• meno sterzo• usare con servocomandi economici
Molto precarico	<ul style="list-style-type: none">• più reattività dello sterzo• usare con servocomandi provvisti di ingranaggi in metallo

Regolazione Precarico Molla Salva Servo

Variare il precarico della molla agendo sulla ghiera filettata.



Larghezza Della Carreggiata

La larghezza della carreggiata è la distanza tra i due angoli esterni delle ruote, avanti o dietro, e influenzano il comportamento dell'auto e la risposta dello sterzo.

E' importante che la carreggiata anteriore e posteriore siano impostate in maniera simmetrica, in modo che le ruote siano alla stessa distanza dal centro del telaio.

Effetti Dell'impostazione Della Carreggiata

Anteriore	
Più ampia	<ul style="list-style-type: none">• Diminuisce il grip anteriore• Aumenta il sottosterzo• Sterzo meno reattivo
Più stretta	<ul style="list-style-type: none">• Aumenta il grip anteriore• Diminuisce il sottosterzo• Sterzo più reattivo
Posteriore	
Più ampia	<ul style="list-style-type: none">• Aumenta il grip posteriore in entrata in curva• Aumenta la velocità di sterzata in accelerazione
Più stretta	<ul style="list-style-type: none">• Aumenta il grip posteriore in uscita di curva• Aumenta la velocità in sottosterzo

Regolazione Della Carreggiata

Di norma a causa del disegno delle sospensioni non è possibile agire dinamicamente sulla regolazione della carreggiata. All'occorrenza si possono sostituire i mozzi con altri di diversa misura.



Barre Anti Rollio

Le barre anti-rollio sono usate per impostare il grip laterale dell'auto. Possono essere usate insieme ad una molla morbida per gestire al meglio una pista accidentata eliminando il rollio nelle curve. Le barre anti-rollio impediscono il coricamento laterale del telaio e quindi trasferiscono il carico da una ruota all'altra. Più sono rigide le barre tanto più peso viene trasferito.

Tuttavia, se la ruota esterna non è in grado di convertire il maggior peso in maggior grip, il grip totale di quell'asse sarà ridotto. Questo cambia il bilanciamento dell'auto da un asse all'altro; aumentando la rigidità della barra in un asse (anteriore o posteriore) si diminuisce il grip di quell'asse e si aumenta il grip dell'asse opposto.

La trazione generale dell'auto non cambia, ma può essere bilanciata distribuendo il peso sulle ruote. Le barre anti-rollio sono molto usate per cambiare il bilanciamento dell'auto. La rigidità del telaio gioca un ruolo molto importante sulla efficacia delle barre, e un telaio rigido rende l'auto più rispondente alle modifiche alle barre.



Effetti Delle Barre Anti Rollio

Barra Anteriore

La barra anti-rollio anteriore influisce principalmente sull'inserimento in curva.

Rigida	<ul style="list-style-type: none">• Diminuisce il rollio del telaio• Diminuisce il grip anteriore aumentando il grip posteriore• Aumenta la sterzata in inserimento in curva• Rende lo sterzo più pronto
Morbida	<ul style="list-style-type: none">• Aumenta il rollio del telaio• Aumenta il grip anteriore diminuendo il grip posteriore• Diminuisce la sterzata in inserimento in curva• Rende lo sterzo meno pronto

Barra Posteriore

La barra anti-rollio anteriore influisce principalmente sulla sterzata in accelerazione e in uscita di curva.

Rigida	<ul style="list-style-type: none">• Diminuisce il rollio del telaio• Diminuisce il grip posteriore aumentando il grip anteriore• Aumenta la sterzata in accelerazione• Rende lo sterzo più pronto sulle chicanes
Morbida	<ul style="list-style-type: none">• Aumenta il rollio del telaio• Aumenta il grip posteriore diminuendo il grip anteriore• Diminuisce la sterzata in accelerazione• Rende lo sterzo meno pronto