

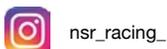
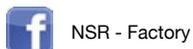
GUIDA ALL'ELABORAZIONE DELLA VETTURA



a cura del CAMPIONE DEL MONDO **Andrea Novello**



www.nsrslot.it





Data l'elevata richiesta, **NSR** offre ai suoi fans una guida per facilitare la messa a punto / elaborazione della vettura.

Premessa: Gli slottisti veterani conosceranno anche altre cose non specificate, ma l'intenzione è quella di aiutare lo slottista "medio", dando delle indicazioni principali a chi non ha molto tempo a disposizione per fare molte prove, o per chi non è il numero uno nella guida o nella preparazione della vettura.

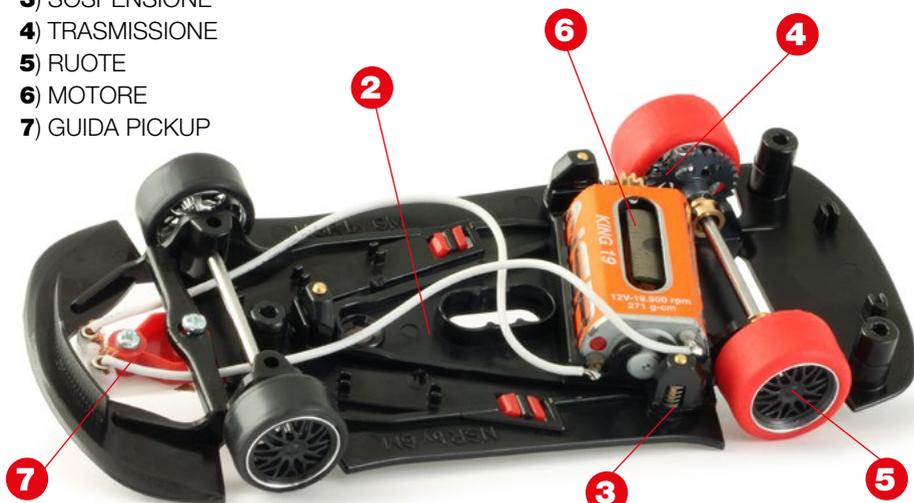
Se decidi di partecipare alle gare **NSR** non dimenticare di leggere il regolamento tecnico (vedi www.nsrslot.it), dove troverai indicate le modifiche concesse e non concesse!

ATTENZIONE: Le slot cars **NSR** sono già estremamente performanti appena uscite dalla scatola. I nostri prodotti, grazie alla produzione 100% Made In Italy, garantiscono prestazioni e qualità di altissimo livello. L'elaborazione della vettura è solo per divertimento personale, non per esigenza!



La slot car è composta dalle seguenti parti principali:

- 1) CARROZZERIA
- 2) TELAIO E SUPPORTO MOTORE
- 3) SOSPENSIONE
- 4) TRASMISSIONE
- 5) RUOTE
- 6) MOTORE
- 7) GUIDA PICKUP



1 – CARROZZERIA



Per migliorare le prestazioni della vettura è consigliato alleggerire la carrozzeria utilizzando l'abitacolo in Lexan ultra leggero ([vedi catalogo NSR](#)).

Per un corretto funzionamento dinamico della vettura è consigliato verificare il libero movimento tra carrozzeria e telaio.

Per incrementare la scorrevolezza di questo movimento è consigliato utilizzare le viti metriche EASY SET UP (*codice 4834*).

NON serrare del tutto le viti di fissaggio carrozzeria (avvitare del tutto e svitare di 1 o 2 giri le viti).

E' consigliato perfezionare questa regolazione poco alla volta direttamente su pista.

2 – TELAIO

Sono disponibili diverse gradazioni di rigidità per i telai: Morbido (blu), Medio (nero), Duro (bianco), Super Duro (verde).



La scelta del telaio da utilizzare dipende dal proprio stile di guida e principalmente dalle condizioni di grip offerte dalla macchina o dalla pista.

Un telaio morbido corrisponde a una macchina molto incollata a terra, un telaio duro permette alla vettura di scorrere più facilmente. Per trovare il giusto compromesso:



- E' consigliato utilizzare il telaio **"Morbido"** (blu) in condizioni di scarsa aderenza (pista sporca, scivolosa, fondo a bassa aderenza, o gomme poco aderenti).

Il telaio Morbido blu è consigliato per piste come Carrera, Ninco (non gommata).



- E' consigliato l'utilizzo del telaio **"Medio"** (Nero) in condizioni di media aderenza (pista con un discreto grip, gomme con buona aderenza ad esempio Ultragrip NSR).

Il telaio Medio Nero è spesso consigliato su piste come Ninco o Carrera (con fondo poco gommato).



- E' consigliato l'utilizzo del telaio **"Duro"** (Bianco) in condizioni di elevata aderenza (pista molto gommata, gomme ad elevata aderenza ad esempio Extreme NSR).

Il telaio Duro Bianco è consigliato su piste come Ninco (molto gommate) o piste in legno (con fondo leggero / medio).



- E' consigliato l'utilizzo del telaio **"Extra Duro"** (Verde) quando le condizioni di grip sono molto elevate (pneumatici in spugna, fondo della pista molto aderente).

Il telaio extra duro è consigliato per piste in legno con fondo medio / pesante.

CONDIZIONI	ESEMPIO PISTA O GOMME	TELAIO DA UTILIZZARE
SCARSA ADERENZA	Carrera / Ninco non gommate Gomme: bassa aderenza (mescola dura)	MORBIDO BLU
DISCRETA ADERENZA	Carrera / Ninco poco gommate Gomme: buona aderenza (esempio mescola Special RTR nsr)	MEDIO NERO
ELEVATA ADERENZA	Ninco molto gommata Legno con fondo leggero - medio gomme: alta aderenza (esempio mescola extreme nsr)	DURO BIANCO
ELEVATISSIMA ADERENZA	pista in Legno con fondo medio / pesante pneumatici in spugna	EXTRADURO VERDE



SUPPORTO MOTORE

Come per i telai, sono disponibili diverse gradazioni di rigidità anche per i supporti motore: Morbido (blu), Medio (nero), Duro (bianco), Super Duro (rosso).

La scelta principale del supporto motore avviene tra due tipi: Super duro (rosso) e Medio (nero). Altre gradazioni di supporti richiedono prove molto specifiche e spesso le differenze sono difficili da apprezzare, per cui concentriamo l'attenzione solo sui due tipi principali.

Il supporto motore originale Rosso (Super duro) garantisce un comportamento molto fluido e scorrevole della vettura, ideale in condizioni di grip molto elevato. (*codice 1259 GT/GT3 - 1270 Classic NEW - 1283 Formula NSR*).

Per ottenere maggiore aderenza, e quindi un miglioramento delle prestazioni, è consigliato l'utilizzo del banchino medio nero.

Il banchino nero medio è molto versatile e si adatta facilmente a moltissime condizioni (*1257 GT/GT3 - 1272 Classic NEW - 1281 Formula NSR*).

3. SOSPENSIONI



Un facile aumento delle prestazioni si può ottenere grazie all'utilizzo di SOSPENSIONI **NSR**.

Queste, oltre ad offrire un migliore funzionamento della macchina, permettono alla vettura di rimanere incollata a terra anche quando la pista non è perfettamente lineare (presenza di fossi / pista dissestata).

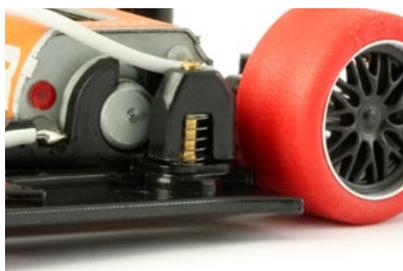


NSR offre 3 tipi di sospensioni:

Medium: queste sono le più versatili ed utilizzate, in quanto si adattano mediamente a moltissime condizioni di pista.

Soft: Sono consigliate in condizioni di scarsa aderenza (pista scivolosa/ gomme dure).

Hard: Sono consigliate in condizioni di elevata aderenza (pista molto gommata/ gomme morbidissime).



E' possibile regolare il movimento del supporto motore avvitando / svitando le viti sospensioni.

Una buona base di partenza può essere: vite anteriore (del supporto motore) del tutto serrata; viti posteriori (del supporto motore) circa 2 giri svitate (avvitare del tutto e svitare di 2 giri completi le viti).



Per i più "smanettoni", è consigliato perfezionare la regolazione dopo aver seguito questa istruzione di base, provando poco per volta a svitare o avvitare le viti.

4. TRASMISSIONE

Il gruppo TRASMISSIONE include bronzine, assale, corona, pignone.

BRONZINE

Per aumentare le prestazioni della vettura è consigliato utilizzare le bronzine RACING NO Tolerance NSR (*cod 4846 Solo CLASSIC/4847 tutte le altre auto*) poichè riducono notevolmente il gioco delle bronzine sul banchino, garantendo una prestazione migliore in tutta la fase della curva.

Per i modelli in configurazione INLINEA (Formula NSR ecc...) è consigliato l'utilizzo di bronzine con foro interno da 2.5mm (codice 4868), per aumentare l'agilità della vettura ed ottenere una prestazione migliore.

E' consigliato mettere sempre dell'olio nelle bronzine, utilizzando lo specifico olio NSR (*codice 4606*), per garantire una lunghissima vita delle bronzine.



CORONA / PIGNONE

Un rapporto di trasmissione più LUNGO (corona con meno denti / pignone con più denti) permette alla vettura di raggiungere velocità più elevate e aumenta la scorrevolezza in curva.

Un rapporto di trasmissione CORTO (corona con più denti / pignone con meno denti) offre maggiore accelerazione e frenata.

La scelta del rapporto varia principalmente in base al motore utilizzato e alla pista.

Se volete cambiare il rapporto di trasmissione è consigliata la sostituzione della corona, essendo più facile l'operazione.

Il rapporto originale BOX STOCK rende la vettura versatile ed estremamente facile da guidare. Modificandolo, la vettura potrebbe essere leggermente più impegnativa, diventando più veloce.

Esempi di alcuni rapporti consigliati

(base da cui partire, in condizioni di pista "regolamentare"):

Configurazione **AW MOTORE KING 21 EVO/3**

Consigliato pignone z13 corona z29



Configurazione **AW MOTORE BABY KING 17**

Consigliato pignone z13 corona z27 (entrambi in plastica)



Configurazione **AW MOTORE KING 19**

Consigliato pignone z13 corona z28



Configurazione **SW MOTORE SHARK 21,5 EVO**

Consigliato pignone z11 corona z30



Configurazione **SW MOTORE SHARK 25 EVO**

Consigliato pignone z11 corona z32



Configurazione **IL MOTORE KING 21 EVO/3**

Consigliato pignone z10 corona z24



5. RUOTE

Le ruote sono uno dei componenti fondamentali della slot car.

Per ruota si intende l'insieme cerchio + gomma. Nella scelta delle ruote vanno tenuti in considerazione principalmente: larghezza, diametro e mescola.

RUOTE ANTERIORI:

E' consigliato NON far toccare le ruote anteriori sul tracciato.

Per far questo, inserire le brugole nelle colonnine anteriori (vedi foto) portando l'assale anteriore più in alto possibile. Verificare che le ruote girino liberamente.



E' molto consigliato utilizzare ruote anteriori di diametro piccolo, **NSR** offre le gomme **5200 ULTRA LOW PROFILE** (possono

essere montate direttamente sui cerchi anteriori originali), per una prestazione eccellente.

Utilizzare solo cerchi anteriori (vedi foto).



RUOTE POSTERIORI:

Un diametro della ruota piccolo equivale a una vettura molto bassa da terra, e quindi miglioramento di prestazioni.

Per aumentare rapidamente le prestazioni è consigliato utilizzare gomme a basso profilo e con mescola da gara:

GT3 NSR SERIES: consigliata la nuova gomma Special RTR 19.5x11 (codice 5260) su cerchio originale.

GRUPPO 5 / LMP / GT3 SCALEAUTO - SIDEWAYS: consigliata la nuova gomma Special RTR 20x10 (codice 5261) su cerchi da 16.9 a 17.5 mm di diametro.

CLASSIC / GRUPPO C / DTM: consigliata la nuova gomma Special RTR 19.5x10 (codice 5262) su cerchi da 15.9 a 16.5 mm di diametro.

MOSLER: Consigliata la gomma Ultragrip 19.5x12 (codice 5211) su cerchio originale 5002 oppure su cerchi più larghi (migliore prestazione, codice 5015).

RALLY: consigliata la nuova gomma Special RTR 19x10 (codice 5264) su cerchi da 15.9 a 16.5 mm di diametro.

FORMULA NSR: consigliata la nuova gomma Special RTR 19x13 (codice 5265BLACK) su cerchi 5021/5022/5026

Sono presenti 4 mescole **NSR** a disposizione per le gomme posteriori:

Supergrip, Ultragrip, EXTREME e la nuova mescola **Special RTR**.

Supergrip: mescola standard BOX STOCK.

Ultragrip: mescola che garantisce un miglioramento delle prestazioni offrendo più grip.

EXTREME: mescola dal grip elevatissimo, utilizzare solo se la gomma è incollata e tornita ai cerchi.

Special RTR: nuova mescola, grip elevatissimo e consumo bassissimo, gomma da gara progettata per essere utilizzata senza incollare e tornire. Disponibili anche le confezioni da 20, 50 e 100 gomme a prezzo stracciato!!

Consigliato utilizzare cerchi posteriori **AIR SYSTEM** (come gli originali).

NSR offre la possibilità di acquistare anche gomme incollate e tornite sui cerchi, che garantiscono un alto miglioramento delle prestazioni (vedi catalogo).

6. MOTORE



KING 21 EVO/3



KING 19



KING 25 EVO



SHARK 21,5 EVO



SHARK 25 EVO

Il motore è uno dei componenti principali della slot car che può modificarne la prestazione in pista.

I motori originali **NSR** montati sulle vetture sono già altamente prestazionali, offrono un perfetto numero di giri (RPM), elevata coppia e potere magnetico.

E' possibile sostituire il motore originale con altri più / meno potenti.

E' consigliato **NON** utilizzare motori troppo potenti, poichè la macchina potrebbe diventare difficile da sfruttare e da guidare.

Ad esempio:

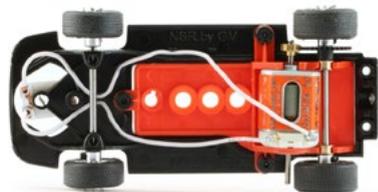
GT3 SERIES: motori consigliati per piste in plastica KING 19 o KING 21 EVO/3

GT SERIES: motori consigliati per piste in plastica KING 21 EVO/3 o KING 25 EVO

CLASSIC SERIES: Motori consigliati per piste in plastica: SHARK 21,5 EVO

Le vetture possono essere acquistate o modificate in diverse configurazioni: Anglewinder AW, Sidewinder SW, e InLine IL.





Configurazione IL: equipaggiata di motore KING (cassa lunga), garantisce un'ottima frenata, ottima velocità, ottima attrazione magnetica. Tuttavia, la configurazione IL presenta delle imperfezioni in termini di agilità nelle curve strette e di bilanciamento.

Configurazione SW: equipaggiata di motore SHARK (cassa corta), garantisce un'ottima agilità nelle curve strette per via del peso ridotto del motore, a discapito dell'attrazione magnetica e quindi dal grip della macchina.

Configurazione AW: la più utilizzata, attualmente la migliore in circolazione. Questa è equipaggiata di motore KING (cassa lunga) inclinato di circa 30° rispetto all'asse orizzontale. E' consigliata la configurazione AW per via del perfetto bilanciamento della vettura, ottenendo aderenza, velocità, coppia, frenata e agilità.

7. GUIDA PICK UP

Miglioramento delle prestazioni si può ottenere anche grazie ad altri ricambi.

Guida PICKUP

E' consigliato l'utilizzo di Pickup Racing basso profilo con vite.

Questo, garantisce un migliore comportamento della vettura quando la pista è in buone condizioni (poche / assenti sconnessioni). E' disponibile il PICKUP a vite a lama corta e a lama lunga. Di solito è consigliato il PICKUP a lama corta per le vetture serie CLASSIC, quello a lama lunga per le GT3, GT.

Per tracciati sconnessi (presenza di fossi, sobbalzi) è consigliato utilizzare il pickup NON a vite, a lama corta o lunga (vale quanto detto prima sulla scelta della lama).

Per configurazioni da Rally è consigliato il PICKUP Rally, che grazie allo stelo lungo garantisce costantemente il contatto con la bandella.

Per piste in legno, è consigliato il nuovo pickup (codice 4859), caratterizzato dalla lama più alta e dal profilo appropriato per quel tipo di tracciato.

L'utilizzo di questo pickup rende la vettura più facile e veloce da guidare.

Vite pickup

E' consigliato utilizzare le viti (codice 4857) a testa piatta, offrendo un piccolo miglioramento delle prestazioni.



NSR vi augura buon divertimento!



www.nsrslot.it - racing@nsrslot.com



NSR - Factory



nsr_racing_



NSR World Champion