

“SUPERCAR 2004”



Presentazione

*Nata il 5 Gennaio 2004 , muove i suoi primi giri di ruota in una fredda giornata soleggiata, pilotata dal suo costruttore con tanto di berretta, sciarpa e guanti.
Sono sufficienti alcuni giri di pista, a velocità ridotta, per capire che sarà una vettura competitiva;
basteranno infatti alcuni piccoli accorgimenti e regolazioni per tentare, alcuni giorni dopo, qualche giro veloce ed un paio di testa-coda.*

Risultato: agile, veloce, stabile.....unica!!

Consapevole che in una gara di Autosburla contano più le gambe che la vettura, ho voluto comunque realizzare una macchinina che potesse consentire agli sburlatori di dare il massimo in ogni condizione.

Pensando allo svolgimento delle gare ed ai diversi tipi di circuiti, ho elencato quelli che secondo me sono i punti dove si po' guadagnare tempo:

- 1. partenza*
- 2. lancio per i cambi e prima del traguardo*
- 3. chicanes*
- 4. tornanti*

Logico, direte, ma cosa fare per migliorare questi punti ?

Rivediamo punto per punto quello che ho realizzato.

1 / La partenza



Lo sforzo per partire da fermo è notevole e molte volte viene sprecato alzando il posteriore della macchina o partendo con due sburlatori.

Come si può notare dalla foto il piantone di spinta è molto inclinato scaricando lo sforzo il più avanti possibile, ed il peso record della macchinina (meno di 20 Kg. !!!) aiuta ulteriormente lo sburlatore.

N.B.: questo vantaggio vale anche alle ripartenze dopo i tornanti, quando la vettura è quasi ferma.

2 / Lancio durante i cambi e prima del traguardo



Ritorniamo sul discorso del peso; lo sforzo durante il lancio è tutto nelle braccia, pertanto meno peso bisogna lanciare più si viene favoriti nell'azione.

Considerate che, mediamente in una gara, la macchinina viene lanciata quattro volte!

3 / Le chicanes



Qui subentrano due fattori:

- a - lo sterzo deve essere leggero e preciso**
- b – giusta distribuzione dei pesi**

La precisione e leggerezza dello sterzo danno sicurezza al pilota nell'affrontare le chicanes più impegnative, mentre la posizione del pilota non deve essere troppo avanzata perché, favorisce sì l'inserimento in curva, ma aumenta notevolmente l'attrito delle ruote anteriori facendo perdere velocità.

4 / I tornanti



Il tempo che si perde nei tornanti è dato dal fatto che il più delle volte gli sburlatori fanno sbandare la vettura eccessivamente agendo con forza sul maniglione di spinta.

Il maniglione che ho realizzato ha la possibilità di “torcere” in modo evidente, facendo sì che l’energia in eccesso viene ammortizzata riducendo notevolmente la sbandata.

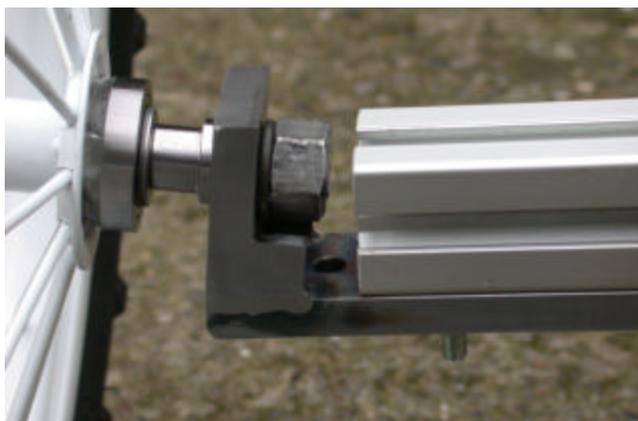
Altri aspetti tecnici caratterizzano questa vettura e la differenziano da quelle realizzate sino ad oggi. La versatilità della sua struttura la rendono davvero unica!



Un altro vantaggio non indifferente che questa vettura può offrire, è dato dal fatto che essendo assemblata senza alcun punto di saldatura, è facilmente modificabile nell’assetto, potendo variare le carreggiate anteriore e posteriore, l’altezza da terra e la lunghezza.



Il telaio interamente in alluminio ha un’elevata resistenza alla flessione, ma permette agli assali di torcere fungendo da ammortizzatori, efficace su fondi sconnessi e curve lunghe.



La scelta delle dimensioni delle ruote varia a secondo del percorso; se il percorso è veloce con lunghi rettilinei si possono utilizzare ruote posteriori di grandi dimensioni, mentre su percorsi tortuosi è meglio affidarsi a ruote più piccole.

Il tutto senza modificare l'assetto della macchina !!!

Dati tecnici:

Passo	1200 mm
Carreggiata anteriore	920 mm
Carreggiata posteriore	880 mm
Peso	19,8 Kg.
Cerchi anteriori	14" o 16"
Cerchi posteriori	16" (ed oltre)

L'esordio in pista ???

“ 2° GPFA Pontevico 2004 VINCENTE !!! “

Pontevico, 31 Maggio 2004

G.Z.