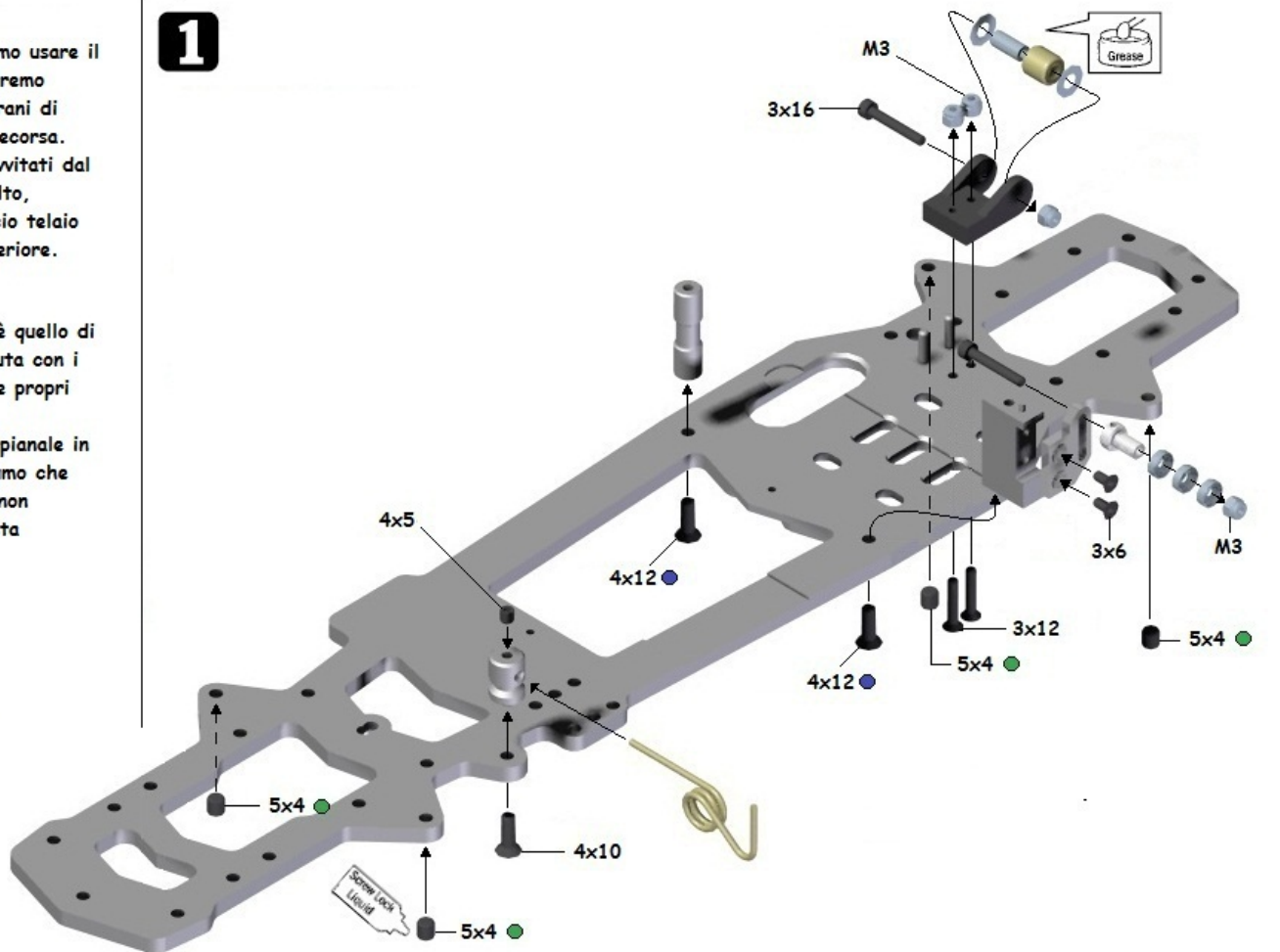


MANTUA MODEL
CAMPIONE ITALIANA AMSCI 2011 cat. F1 e F2

1

E'importantissimo usare il frenafilietti estremo (verde) sui 4 grani di battuta dei finecorsa. Questi vanno avvitati dal basso verso l'alto, arrivando a liscio telaio nella parte superiore.

Il loro scopo, è quello di andare in battuta con i finecorsa veri e propri dei braccetti, proteggendo il pianale in Ergal dal consumo che avrebbe avuto non adattando questa soluzione.

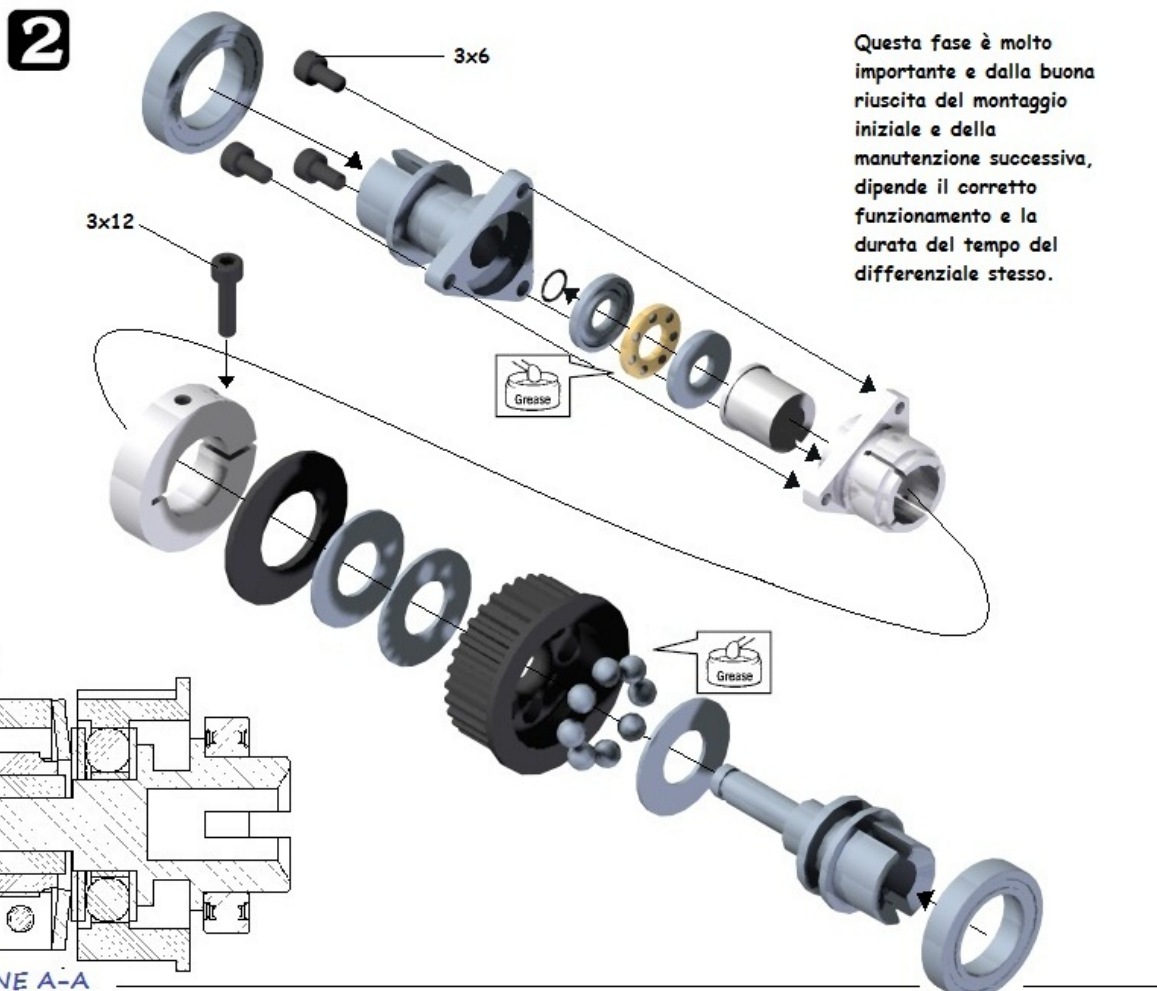


Assicurarsi che le ralle scorrano perfettamente nel perno del bicchierino senza impuntamenti.

Usare del grasso specifico per la lubrificazione delle sfere, in caso contrario si avrà un differenziale "legnoso" e poco efficiente.

Per mettere e togliere il seeger di chiusura, aiutarsi con un giravite a taglio di piccola misura.

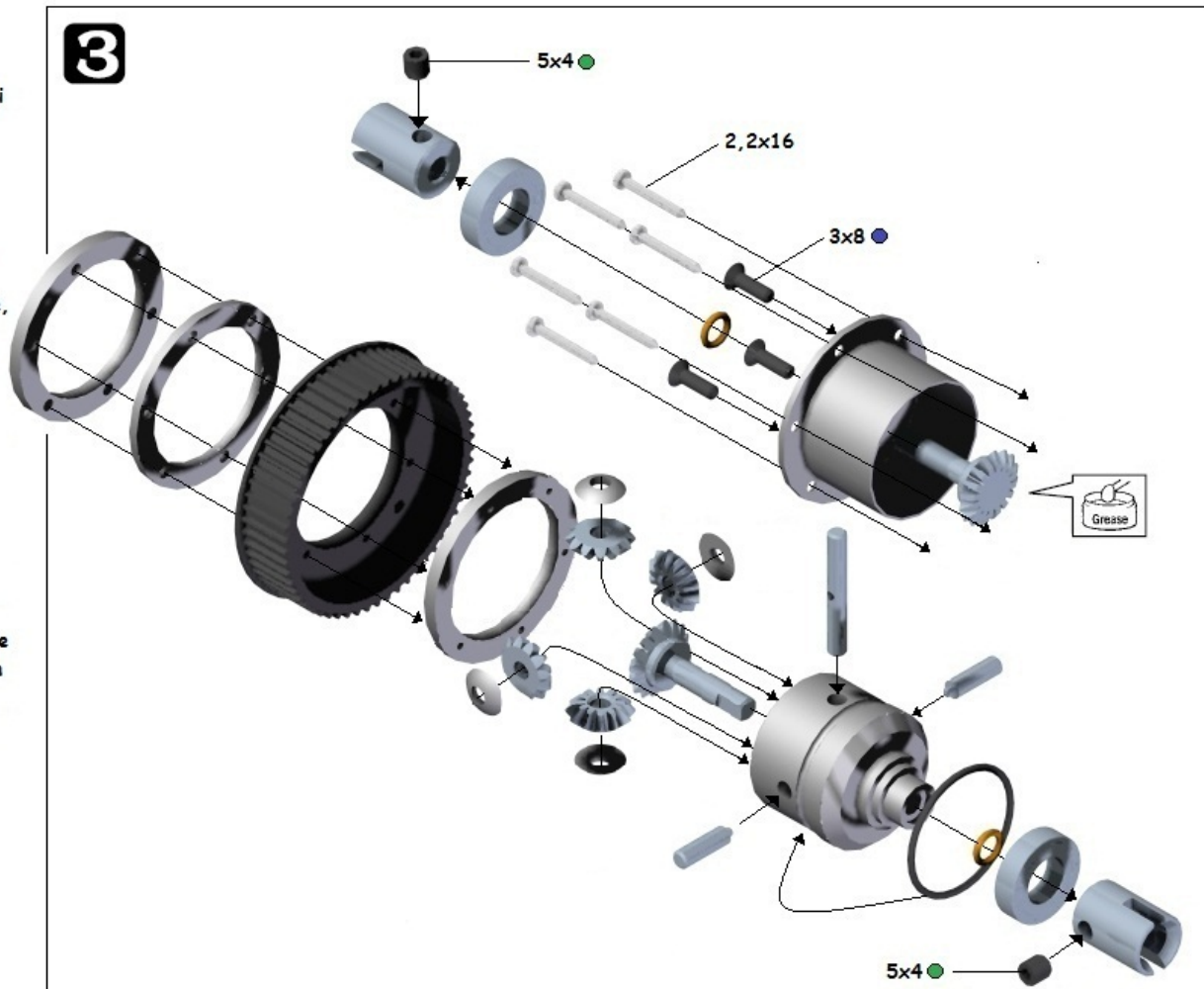
Ruotare la ghiera di regolazione e stringere la vite per regolare il differenziale.



3
Fare attenzione nell'avvitare le 6 viti di tenuta della puleggia.

E' consigliabile rodare per un paio di litri il differenziale posteriore, caricandolo solamente con il grasso nero al molibdeno.

Dopodichè smontarlo completamente e procedere al riassetto ricaricandolo nuovamente con il grasso oppure con l'olio silconico della durezza desiderata.



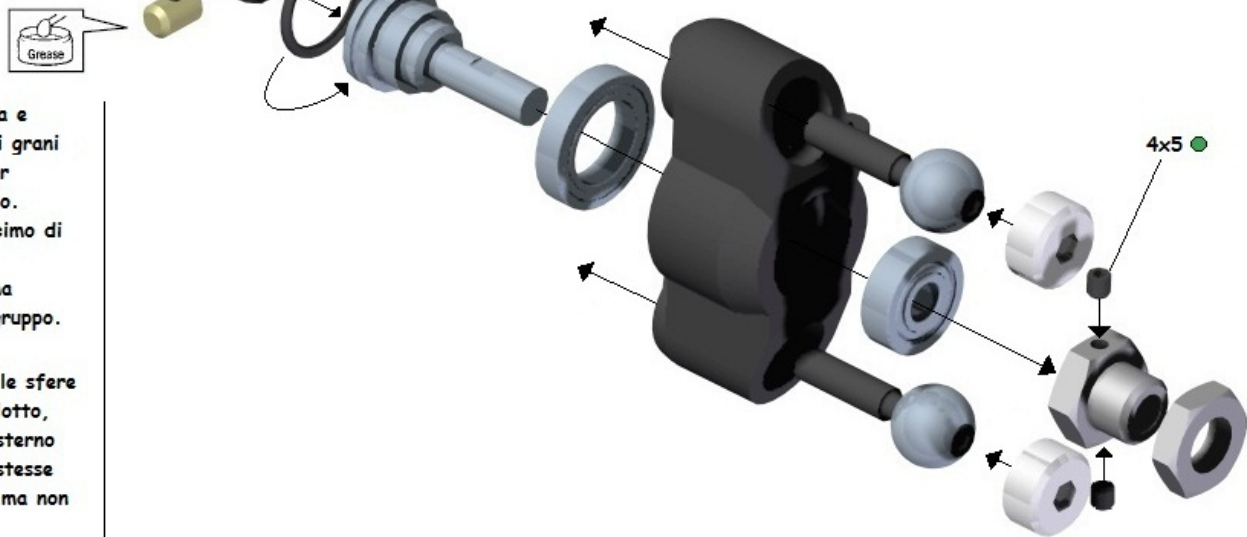
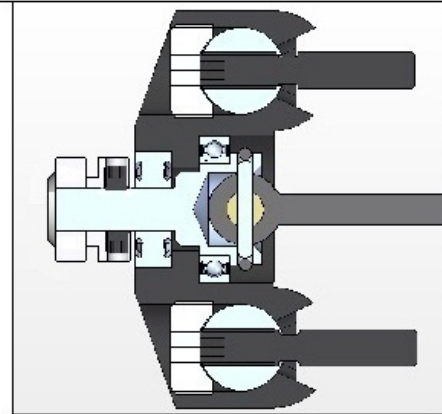
Verificare che la testa del cardano omocinetico ruoti libera all'interno del mozzo.

4

Ingrassare il cilindretto prima di infilare la spina e chiudere con l'OR di gomma.

Stringere con forza e frenafili verde i grani del trascinatori per assicurarli al mozzo. Lasciare mezzo decimo di gioco totale, per assicurare un'ottima scorrevolezza del gruppo.

Una volta inserite le sfere nelle gole del barilotto, avvitare il tappo esterno affinché le sfere stesse girino liberamente ma non ghiocchino.





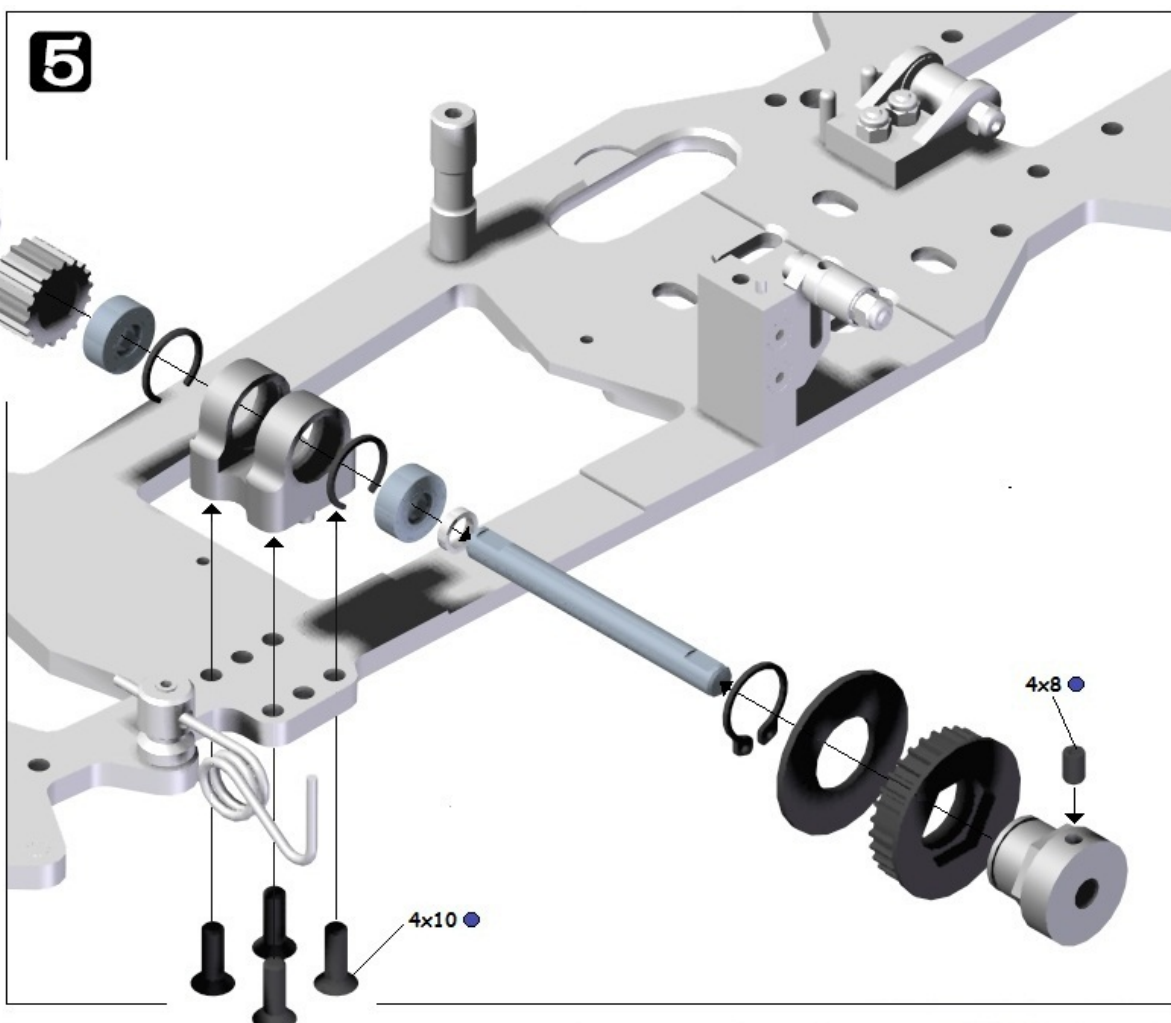
5

Nell'assemblaggio del banchino anteriore, fare attenzione nel posizionare la parte fresata verso l'interno della macchina, dove ruota la puleggia in ergal da 18 denti.

Aiutarsi con un giravite a taglio per inserire i 2 anelli di guida dei cuscinetti nelle sedi del banchino.

Lo spessore da 2mm in alluminio, va posizionato invece tra banchino e puleggia laterale 31 denti, come da foto.

Lasciare mezzo decimo di gioco a tutto il gruppo per assicurarne la scorrevolezza.



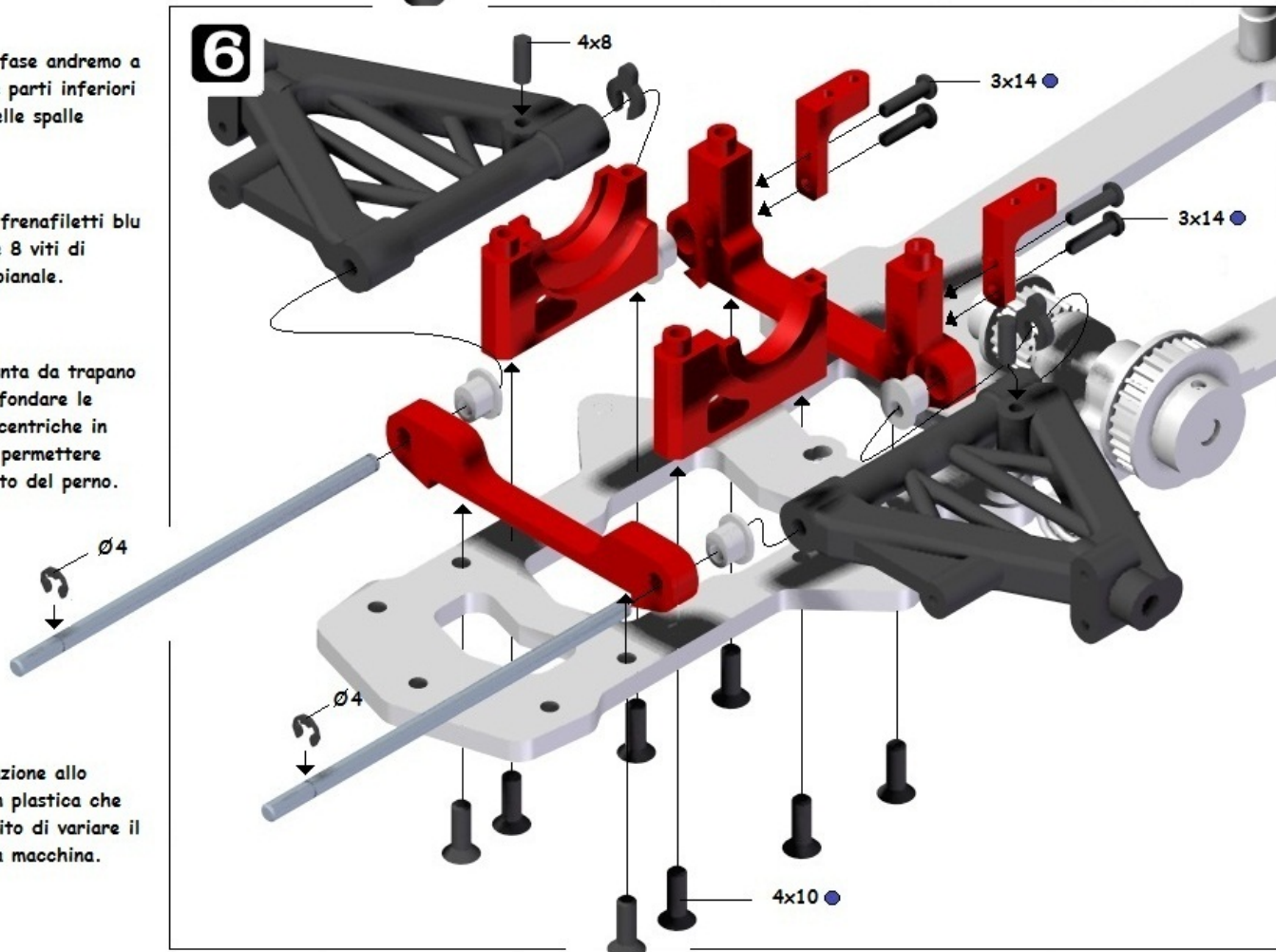
In questa fase andremo a montare le parti inferiori in ergal delle spalle anteriori.

Usare del frenafilietti blu su tutte le 8 viti di tenuta al pianale.

Con una punta da trapano da 4mm, sfondare le boccole eccentriche in teflon per permettere l'inserimento del perno.

Fare attenzione allo spessore in plastica che ha il compito di variare il passo della macchina.

6

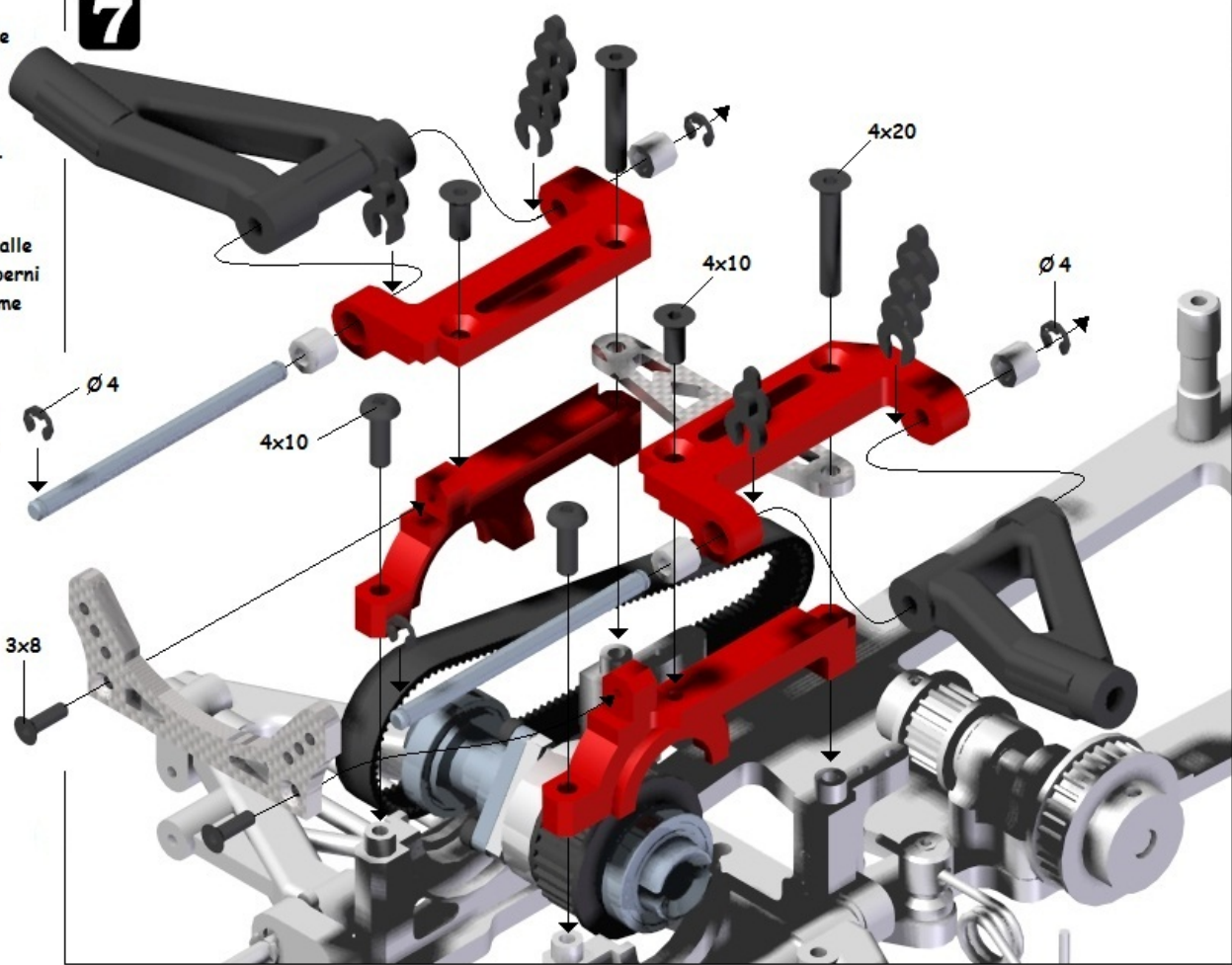


7

Inserire il differenziale montato nella fase 2 nella sede delle spalline dopo averci infilato la cinghia 255.

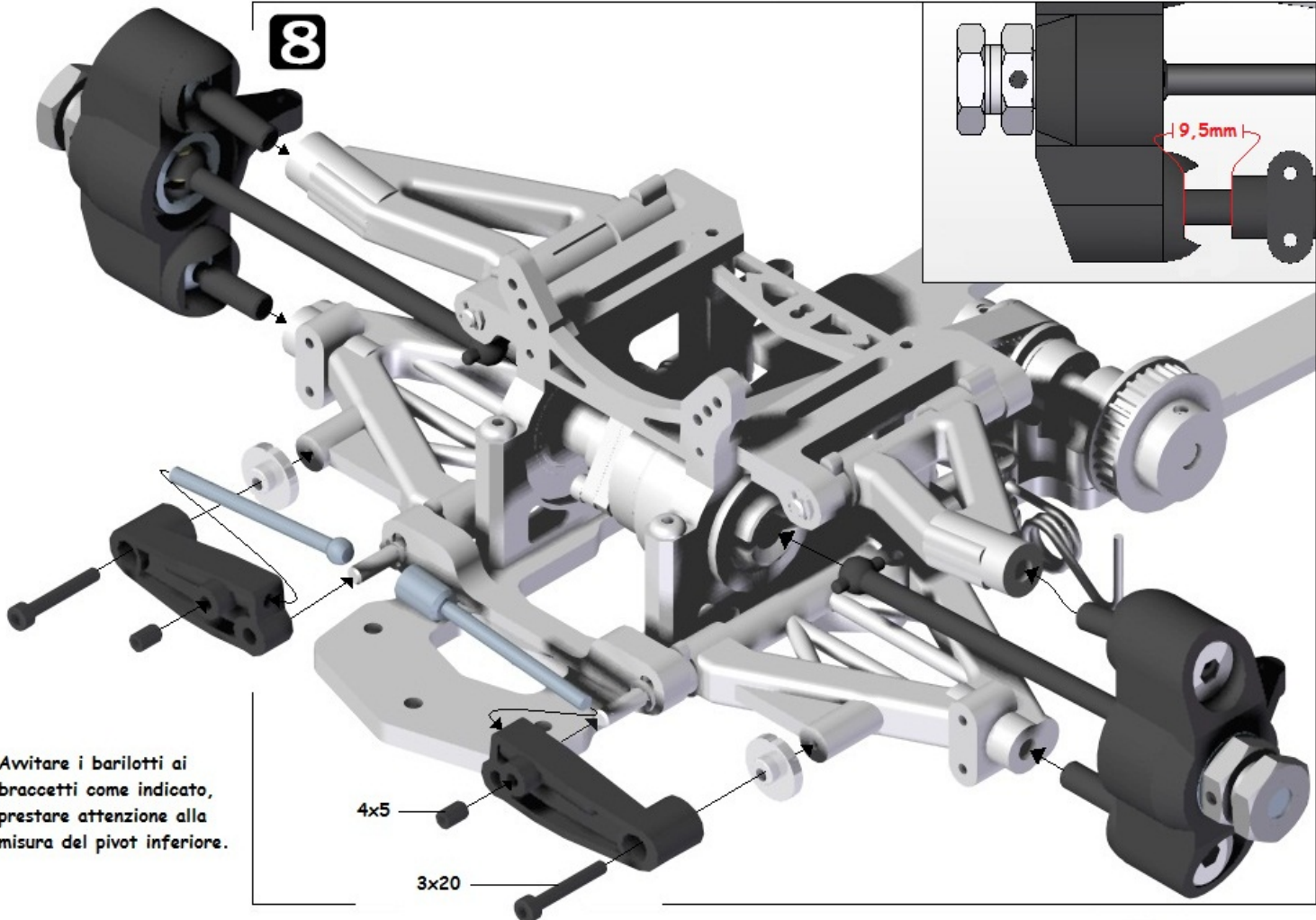
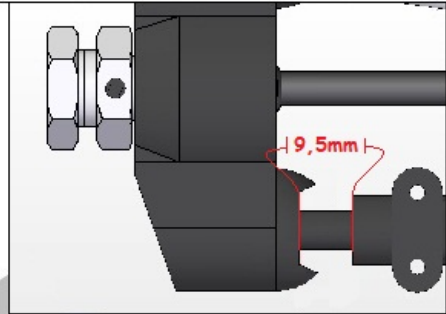
Procedere con l'assemblaggio delle spalle superiori, inserendo i perni nei bracci superiori come da figura.

Nelle viti della parte superiore delle spalle, non occorre usare frenafili.



8

Avvitare i barilotti ai braccetti come indicato, prestare attenzione alla misura del pivot inferiore.

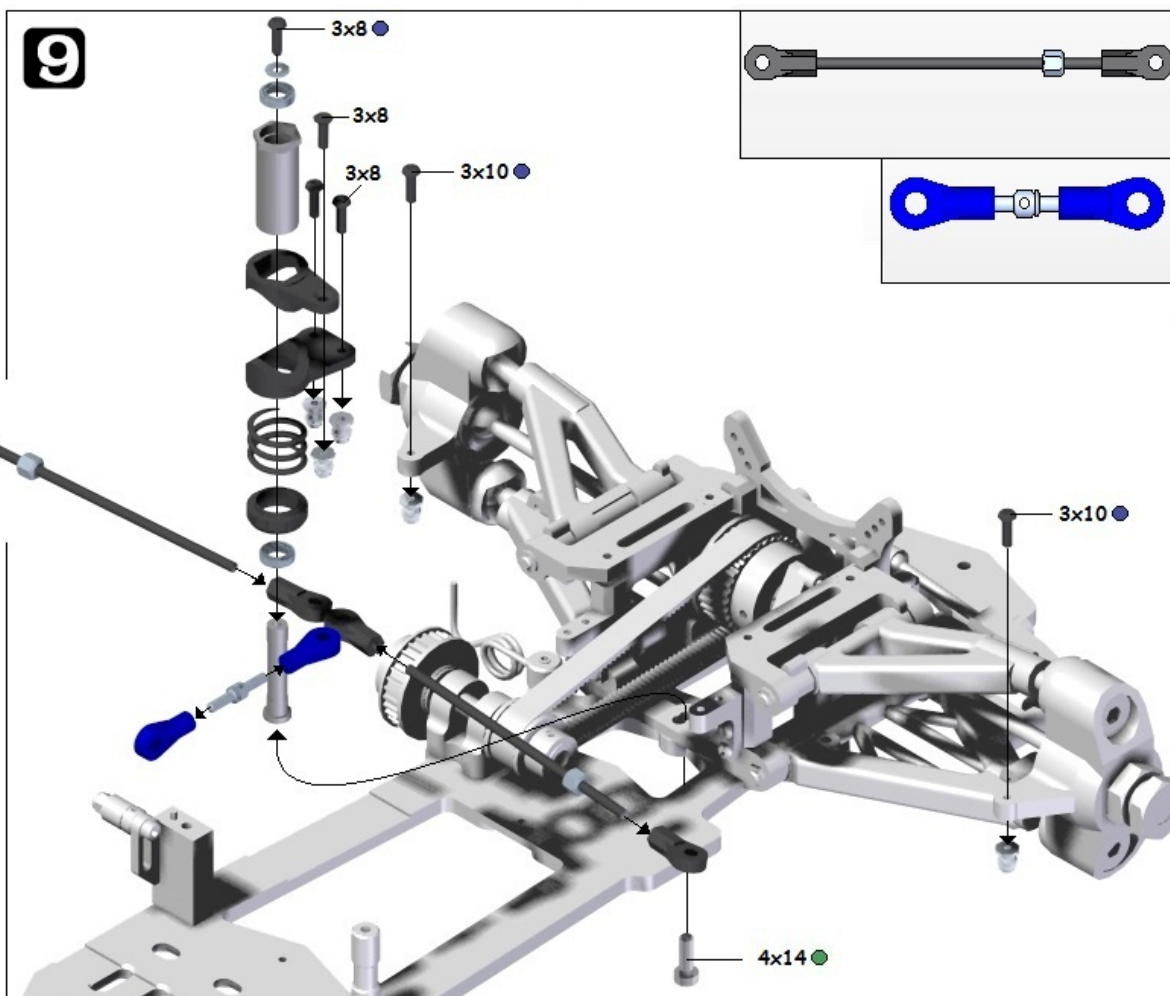


Avvitare al telaio la
colonnina salvaservo nel
foro avanzato.

Montare come da figura
il salvaservo completo,
ed avvitare la vite di
chiusura superiore alla
colonnina.

Avvitare le plastiche
ai tiranti con le misure
indicate nel riquadro
alto, ed inserirle a
pressione negli uniball
in alluminio.

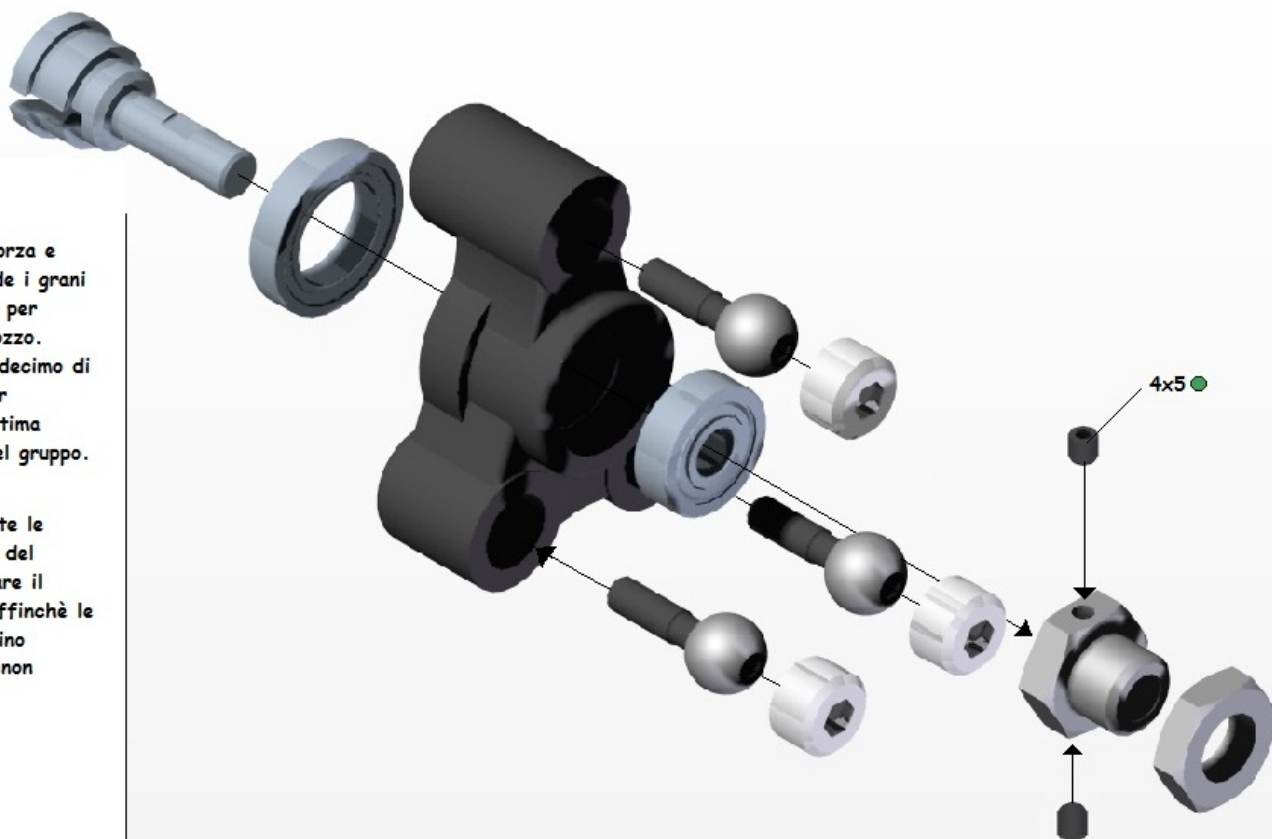
Verificare che tutto il
sistema di sterzo
scorra e ruoti alla
perfezione.



10

Stringere con forza e
frenafiletto verde i grani
del trascinato per
assicurarli al mozzo.
Lasciare mezzo decimo di
gioco totale, per
assicurare un ottima
scorrevolezza del gruppo.

Una volta inserite le
sfere nelle gole del
barilotto, avvitare il
tappo esterno affinché le
sfere stesse girino
liberamente ma non
giochino.



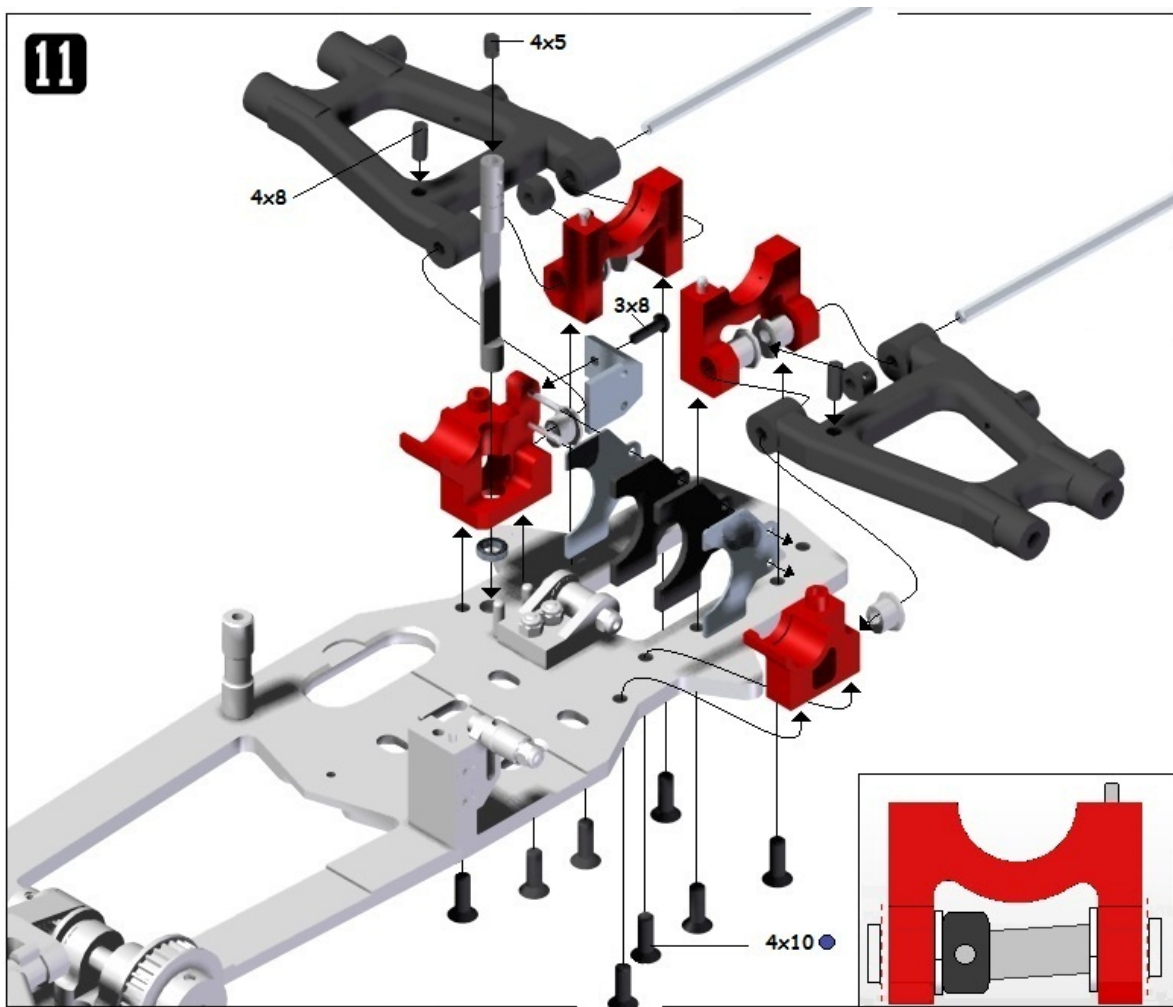
Inserire le pastiglie del freno nelle spine della spalla, e fermarle con la placca di tenuta. Inserire la camma freno con il cuscinetto inferiore.

Assicurare al pianale le spalle in ergal rosso tramite le 8 viti.

Inserire le boccole eccentriche in teflon nella gola delle spalle e tagliarne l'eccesso come da figura.

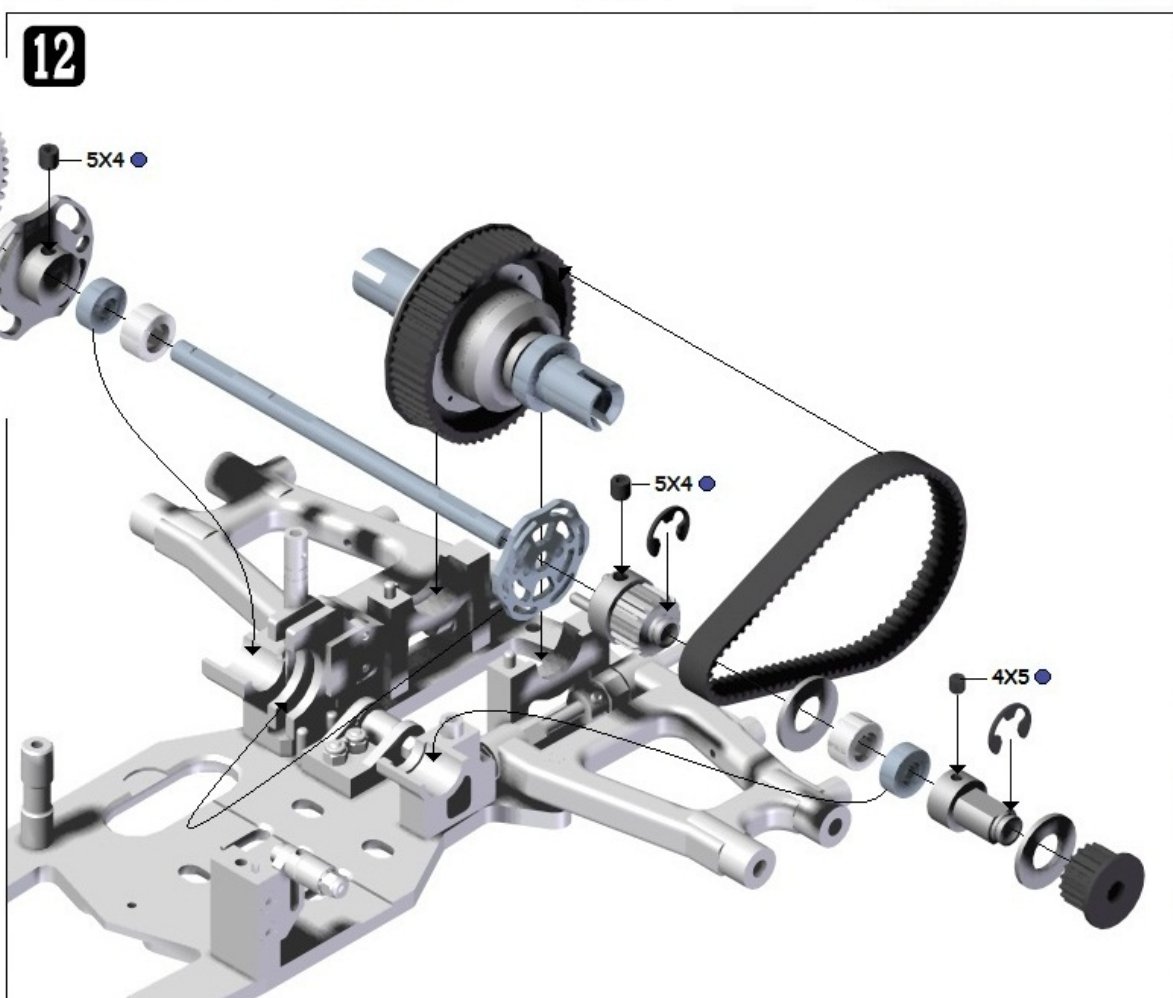
Inserire ora i perni dei bracci inferiori come da figura, bloccandoli con il collarino, che va stretto vicino alla boccia posteriore come da riquadro in basso.

In base alla posizione scelta per gli eccentrici, potrebbe essere necessario limare leggermente i bracci nella parte che entra nelle spalle.



Inserire sull'asse principale il disco freno, la puleggia interna con la cinghia 225, le boccole, i cuscinetti, la puleggia in plastica esterna ed il trascinate corona.

Posizionare il gruppo così composto sulle spalline insieme al differenziale precedentemente assemblato in fase 3, adagiando la cinghia sulla puleggia dello stesso.

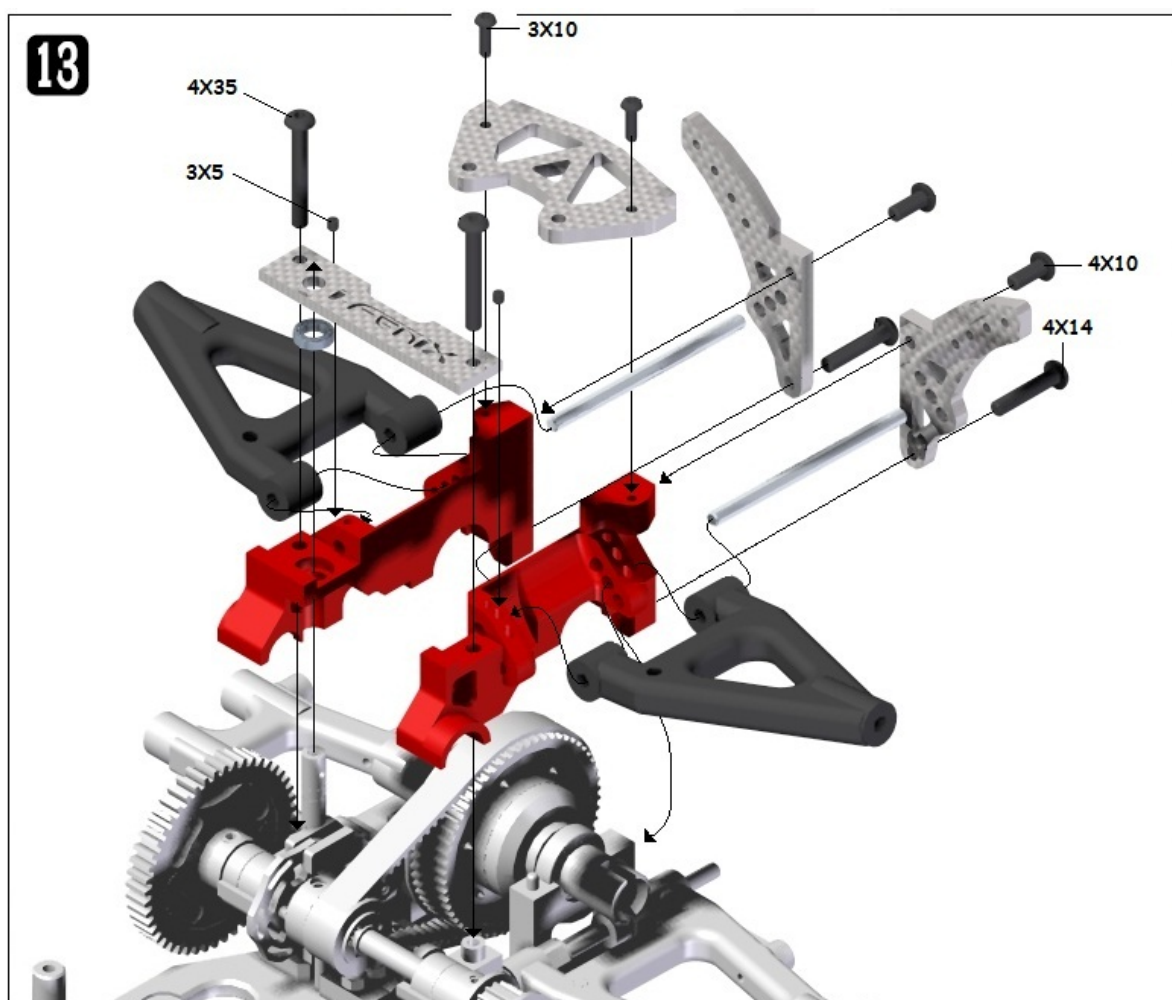


13

Inserire il cuscinetto superiore della camma freno nella relativa sede, posizionare le piastre in carbonio ed avvitare sulle spalline, assemblandole.

Potremo ora montare i braccetti, bloccandoli saldamente con i perni in acciaio che andremo a bloccare con un grano m3.

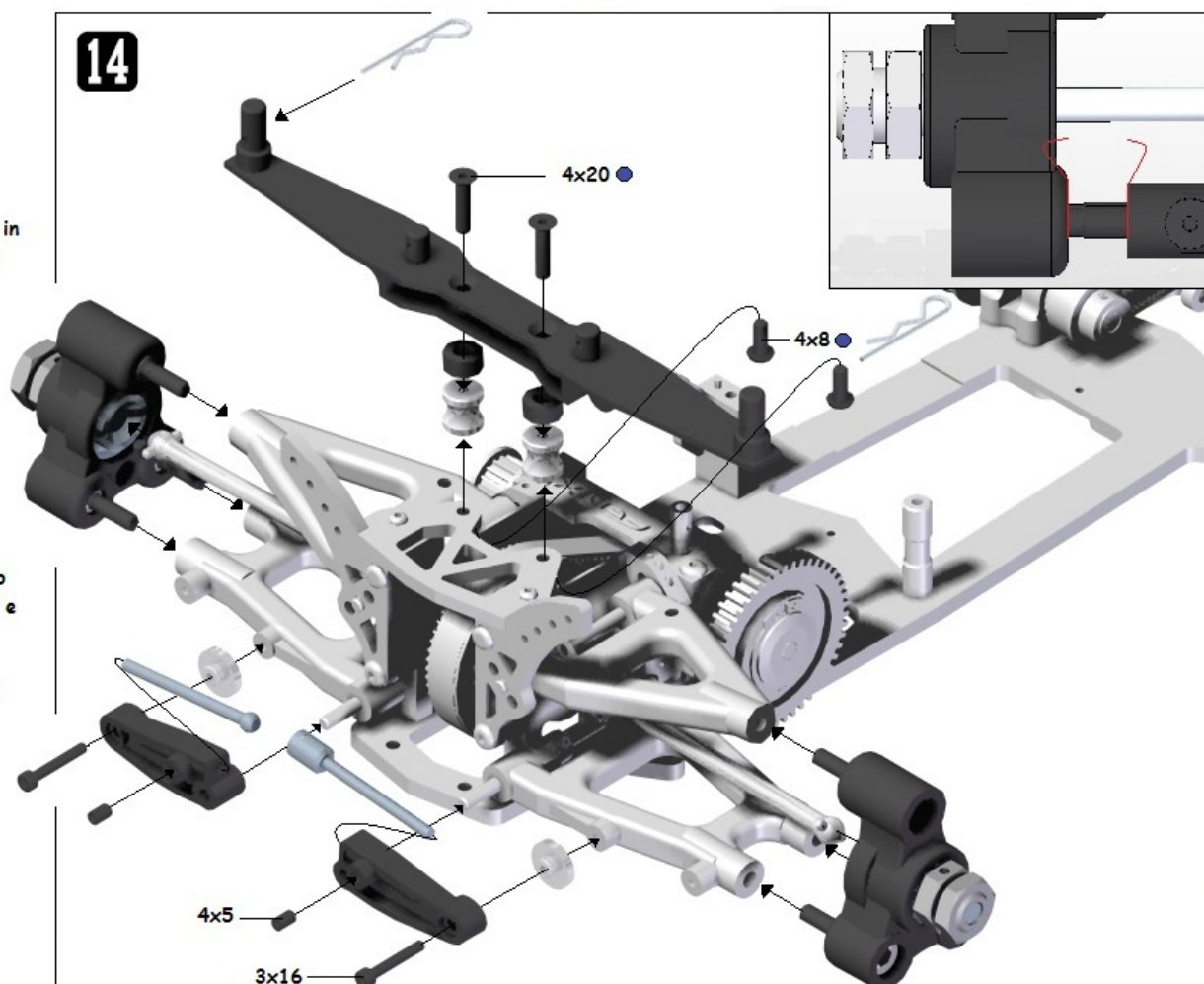
Verificare che tutto scorra alla perfezione.



14

Procedere con l'assemblaggio dei barilotti posteriori, avvitando i pivot sui bracci fino a quanto riportato nella figura in alto (sfera posteriore inferiore).

Procedere quindi al montaggio del supporto carrozzeria posteriore e a quello delle barre antirollio, come già fatto nella fase 8 per la parte anteriore.

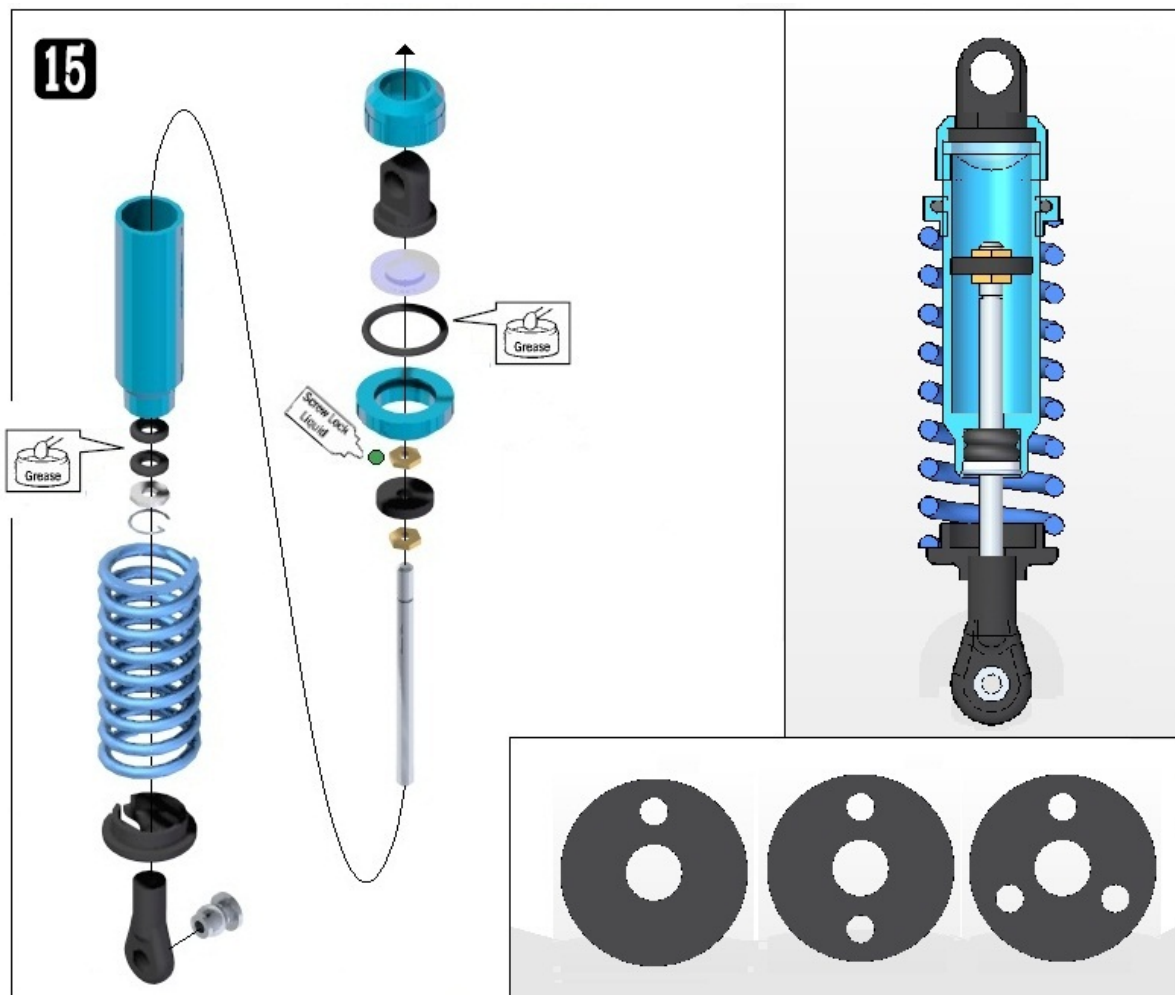


In questa fase troverete il montaggio degli ammortizzatori.

Prestare molta attenzione al montaggio degli or in gomma inferiori: ungerli prima di infilare lo stelo.

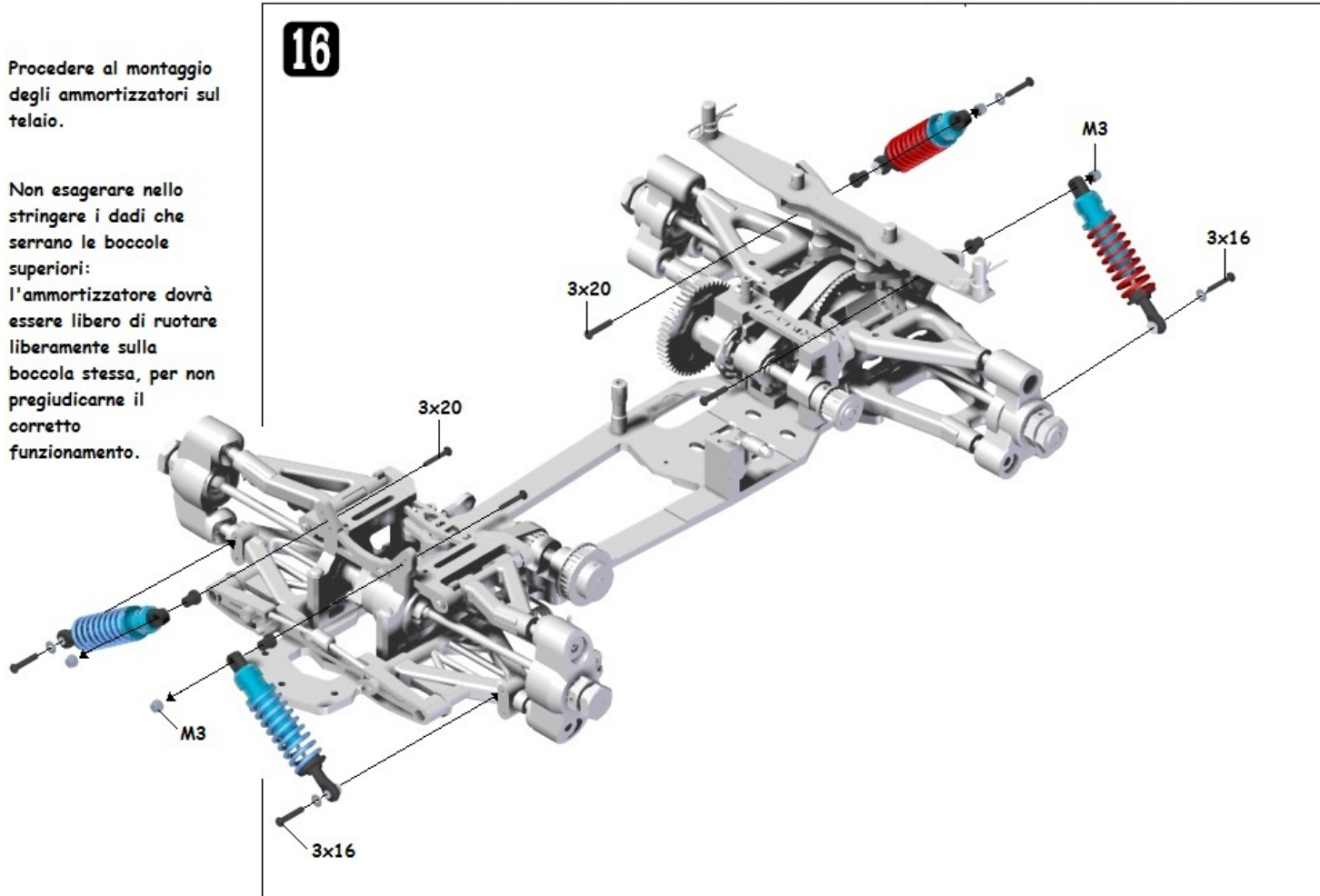
Rispetto al modello precedente, la I-Fenix 4 è equipaggiata da ammortizzatori con nuove membrane, nuovi o-ring di tenuta, nuovi steli con fissaggio del piattello a dado, e nuovi pistoni.

Nel riquadro in basso, trovate i 3 tipi di pistoni che troverete all'interno di questa fase. In base al tipo e condizioni della pista, al vostro stile di guida e alle vostre idee, potrete sempre avere la macchina giusta.



Procedere al montaggio degli ammortizzatori sul telaio.

Non esagerare nello stringere i dadi che serrano le boccole superiori: l'ammortizzatore dovrà essere libero di ruotare liberamente sulla boccola stessa, per non pregiudicarne il corretto funzionamento.

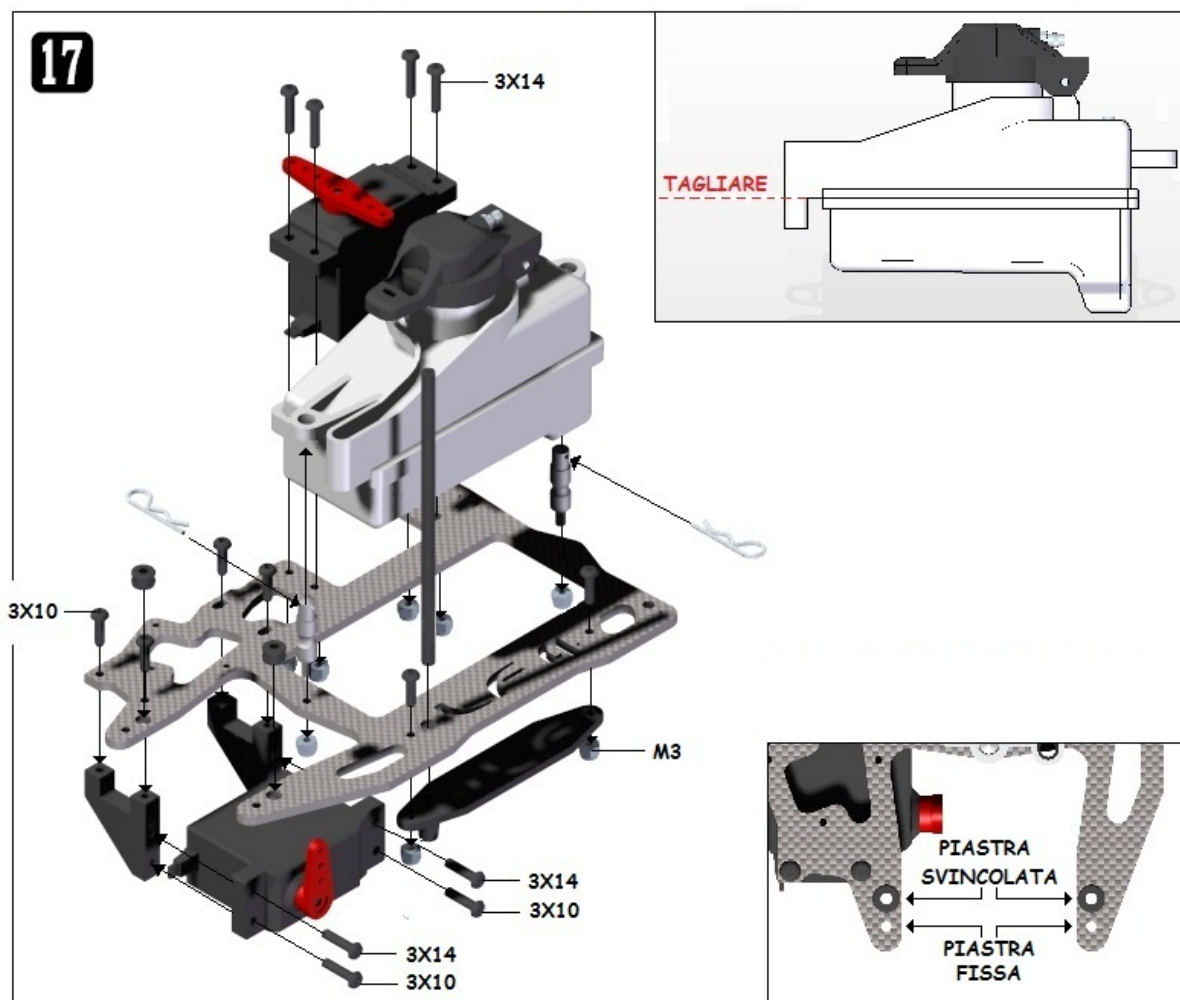


17
Procedere con l'assemblaggio della piastra radio.

Giunti al serbatoio, tagliare la plastica in eccesso come da illustrazione in alto a destra.

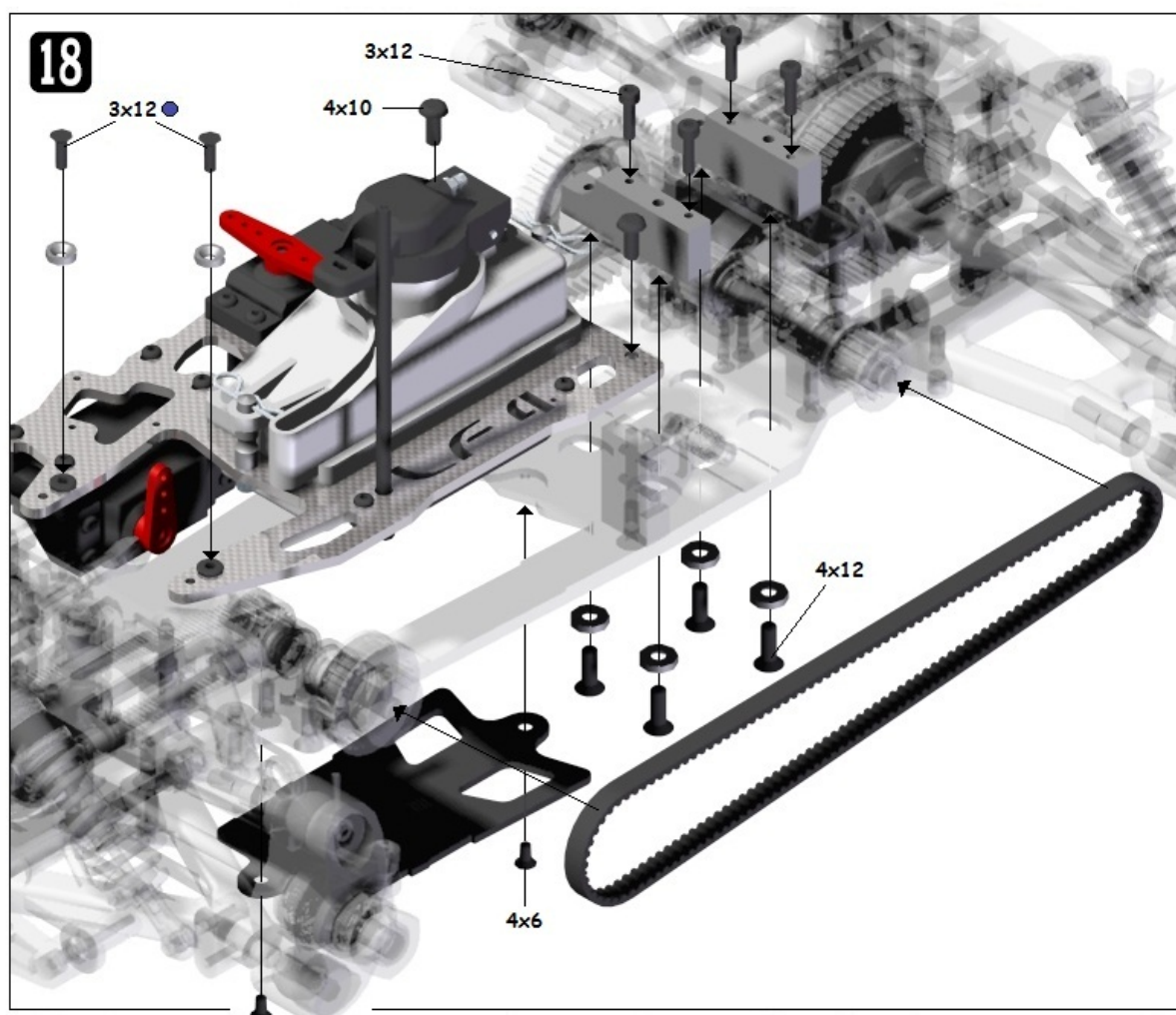
Se siete dotati di trasponder personale AMB Rc, assicurarlo alla piastra radio con 3 viti nell'alloggiamento predisposto sopra al servocomando dello sterzo.

Una volta montato il tutto, decidere se si preferisce o meno svincolare la piastra radio come da immagine in basso e passare alla fase successiva.



18
Fissare la piastra radio al telaio, se svincolata con un goccio di frenafili sulle viti anteriori.

Avvitare i banchini motore, il piastrino porta batteria e far scorrere la cinghia laterale sopra le 2 pulegge.

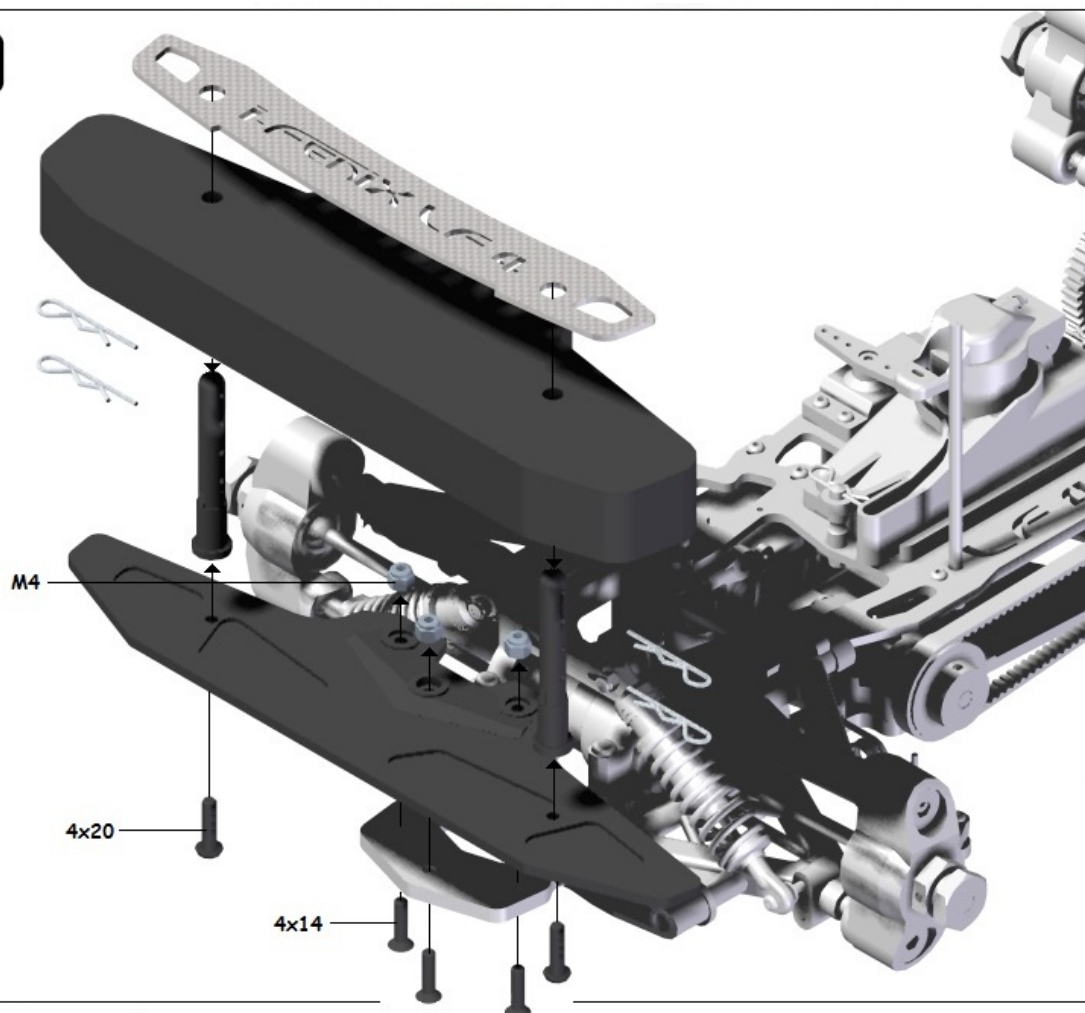


19

Forare il paraurti anteriore usando il rinforzo in carbonio come dima ed avvitare le colonnine plastiche.

Assicurare il paraurti al telaio con le 3 viti.

Inserire la spugna nelle colonnine ed il rinforzo in carbonio. Bloccare con le clips il tutto.

**20**

Ultima fase del manuale, la tiranteria, da montare come illustrato.

In base al tipo di servocomando installato e alla leva che si vuole ottenere, montare i leverismi più interni o esterni alla squadretta.

