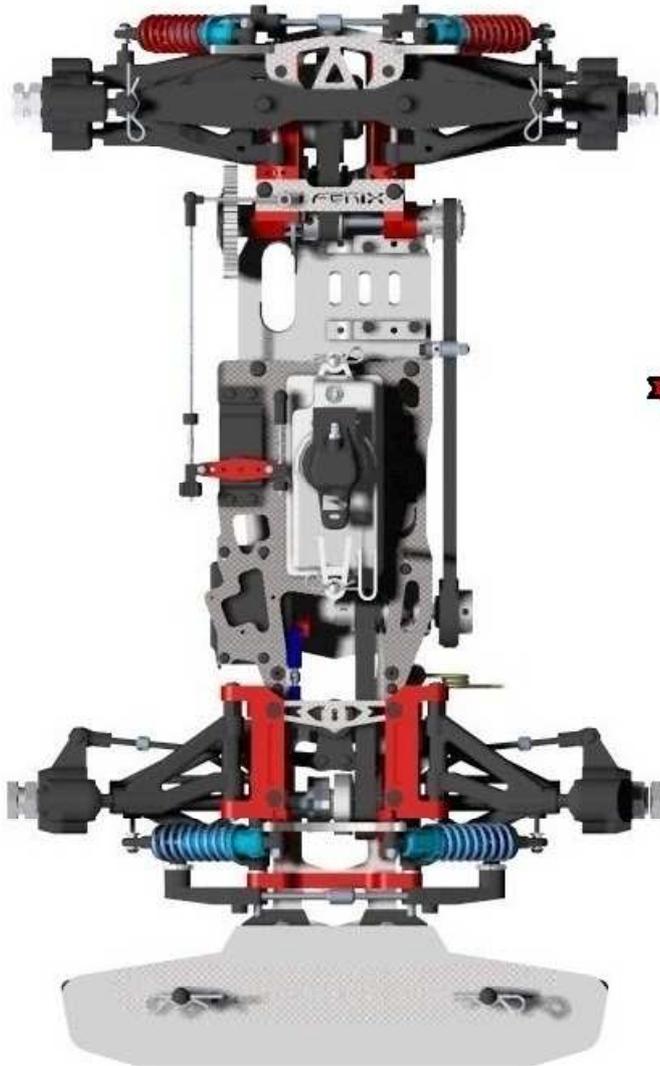


i-FENIX 4

designed by Stefano Campanelli



★ L'evoluzione
della macchina
campione italiana
AMSCI 2011 F2 e F1

★ Spalline in Ergal
scomponibili

★ Nuove regolazioni

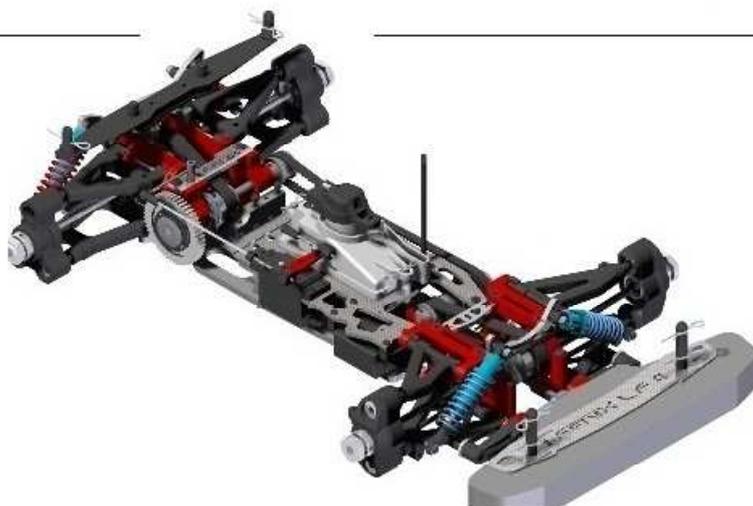
★ Piastre new
in carbonio bianco

★ Nuovo serbatoio

★ Ammortizzatori
rivisti



istruzioni by Lorenzo Felici



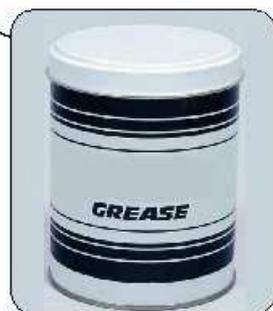
In alcune fasi di montaggio, si renderà necessario l'uso del frenafili. Questo, per chi non lo sapesse, è un adesivo anaerobico che ha il compito di prevenire lo svitamento accidentale della vite. Qualora nella viteria indicata ci sia la presenza del pallino colorato, significa che è necessario del frenafili.

PUREZZA ESTREMA
art. 1004 - 3ml

DUREZZA MEDIA
art. 1002 - 3ml
art. 1003 - 10ml

Assicurati di avere un buon set di chiavi esagonali a brugola: ne va del corretto serraggio di tutta la viteria dell'automodello.

SET CHIAVI ESAAGONALI
1,5 / 2 / 2,5 / 3
art. 8625



In alcune parti (snodi sferici, cuscinetti a rullini, differenziali), ti occorrerà del grasso o dell'olio siliconico. Per quest'ultimo, ti rimandiamo alla scheda di set-up standard dove troverai le gradazioni che ti occorrono. Per il resto, del grasso nero a base di bisolfuro di molibdeno è l'ideale.

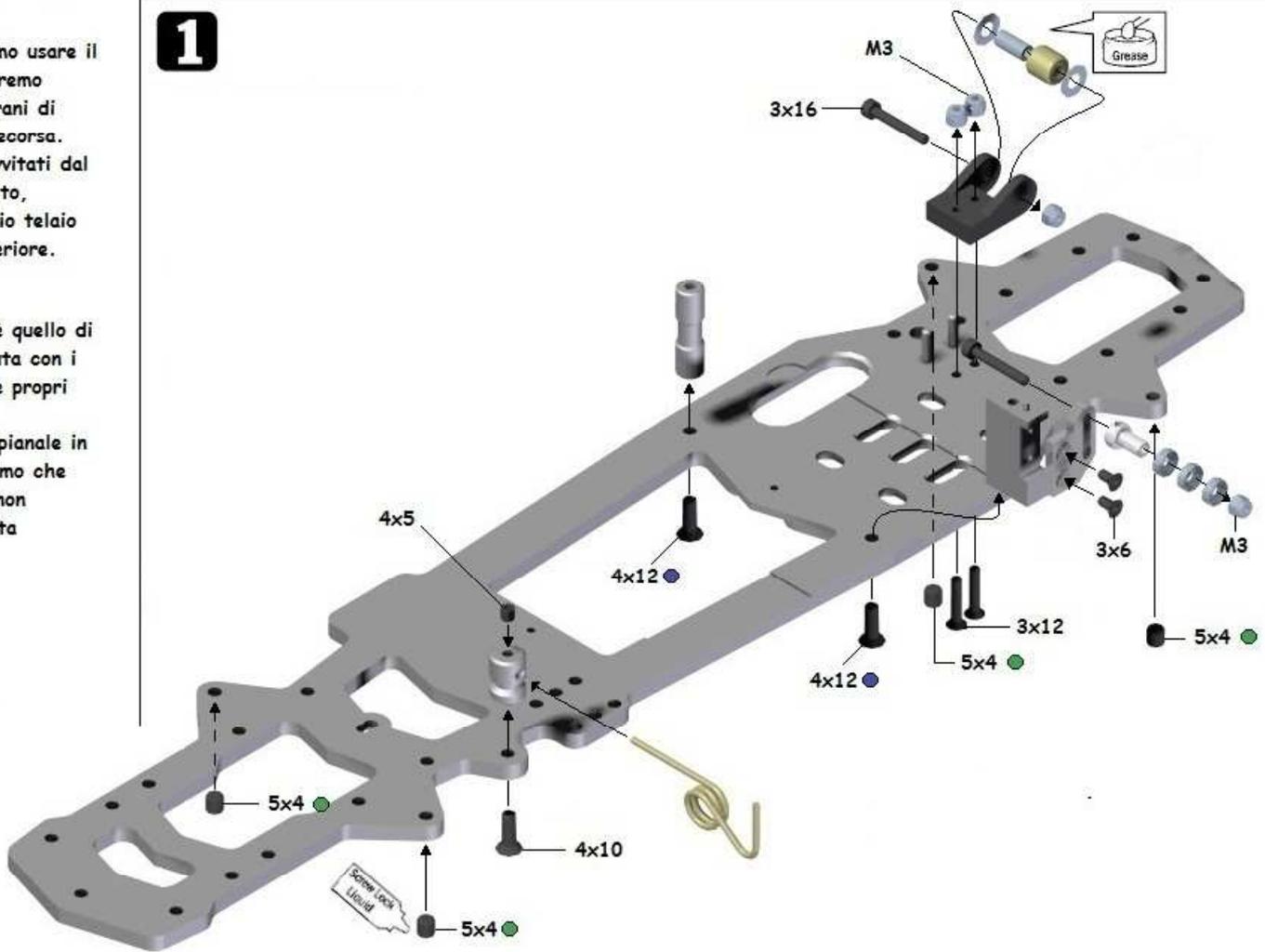


GRASSO AL BISOLFURO DI MOLIBDENO



1
 È 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.

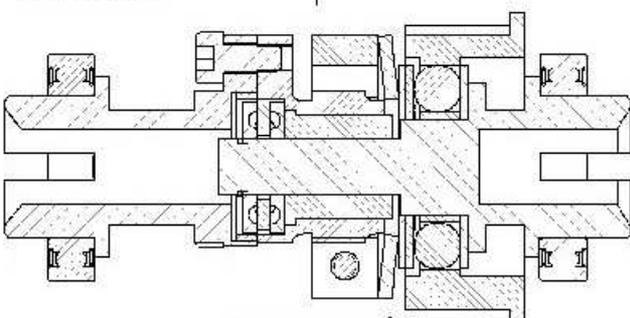


Assicurarsi che le ralle scorrono perfettamente nel perno del bicchierino senza impuntamenti.

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

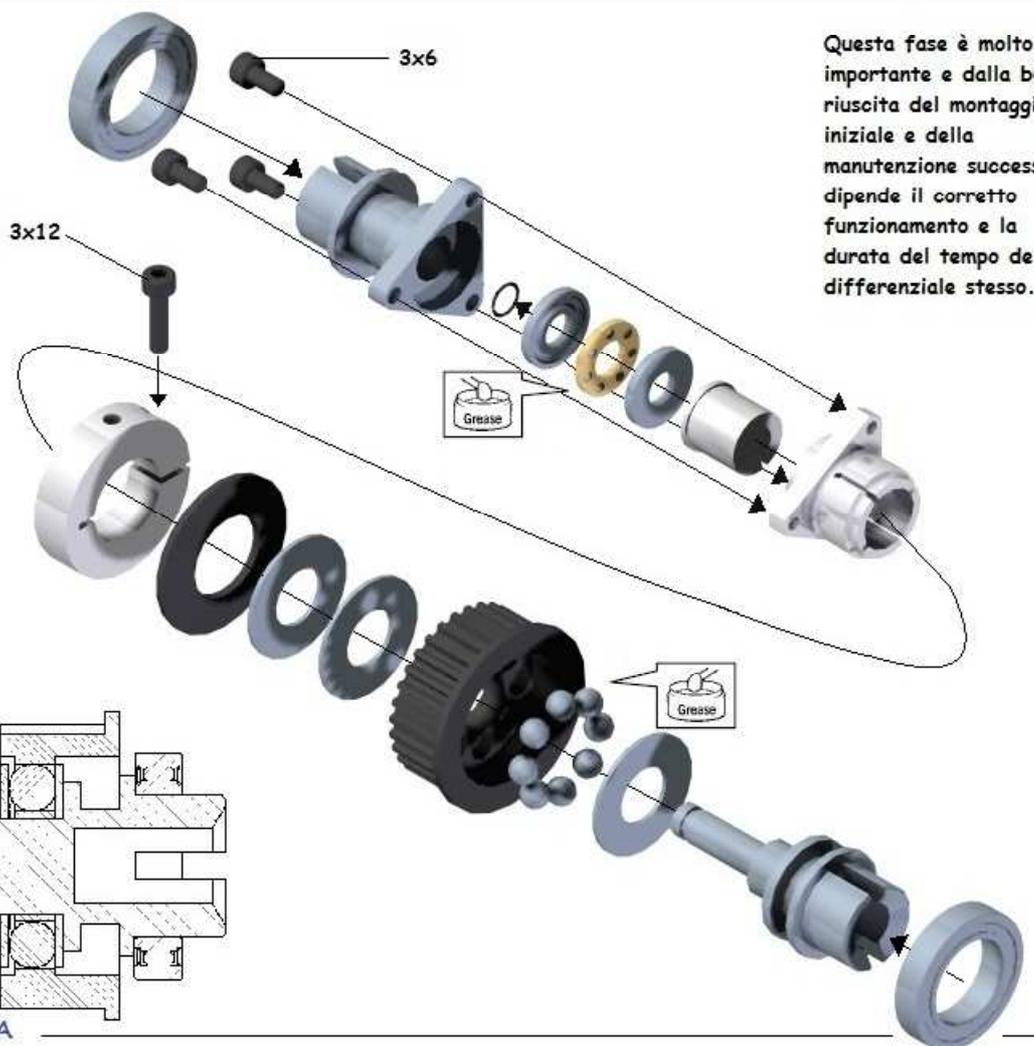
Per mettere e togliere il seeger di chiusura, aiutarsi con un giravite a taglio di piccola misura.

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



SEZIONE A-A

2



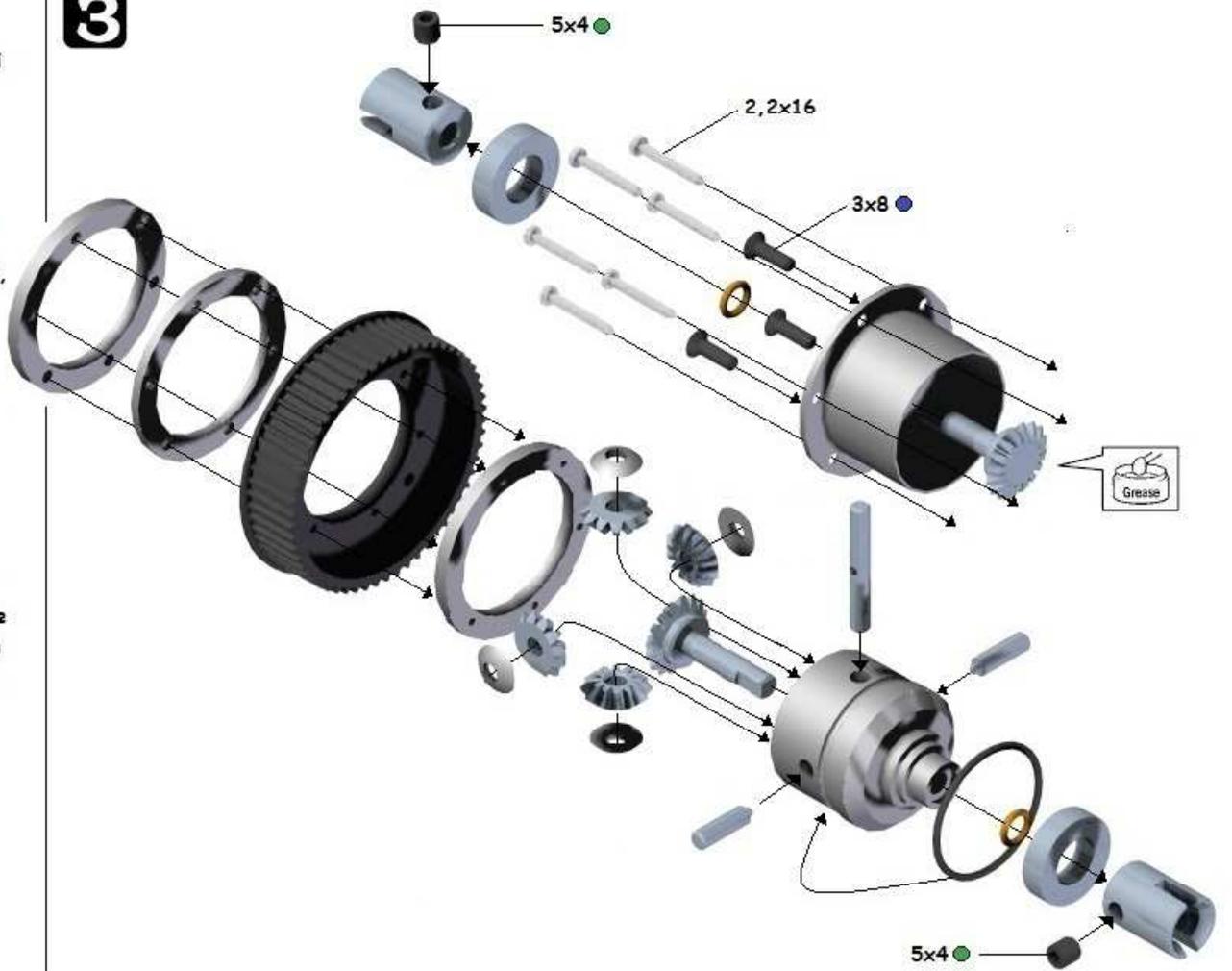
Questa fase è molto importante e dalla buona riuscita del montaggio iniziale e della manutenzione successiva, dipende il corretto funzionamento e la durata del tempo del differenziale stesso.

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 siliconico della durezza desiderata.

**4**

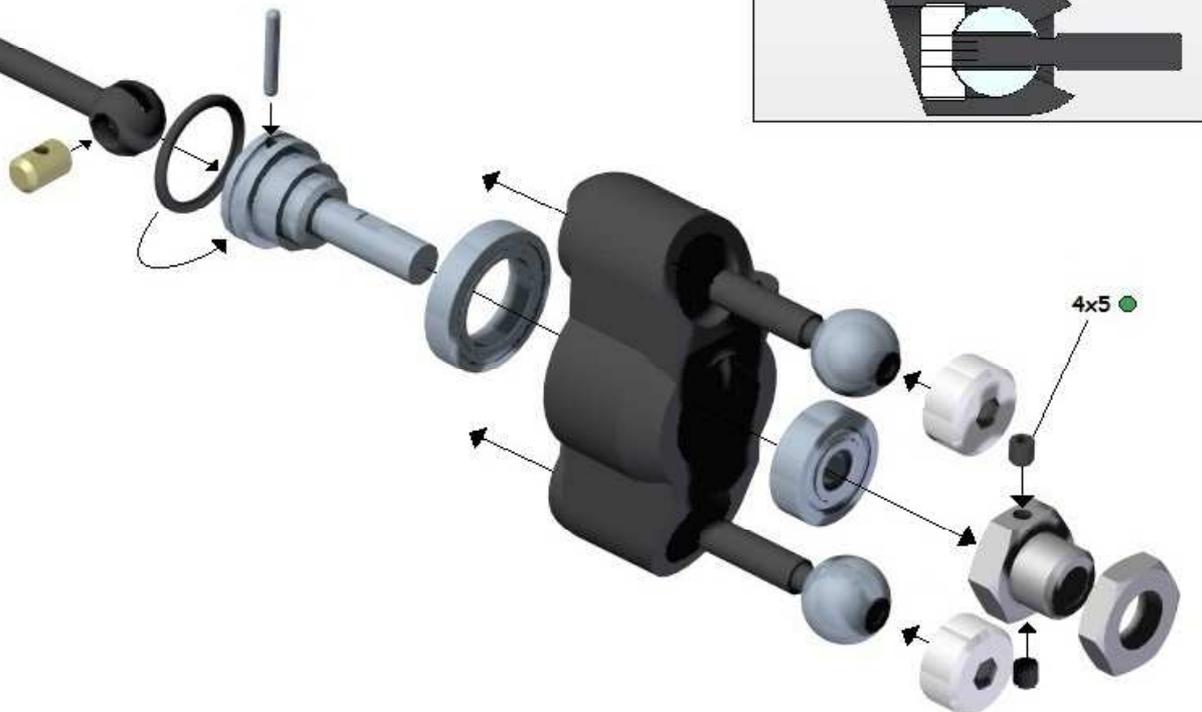
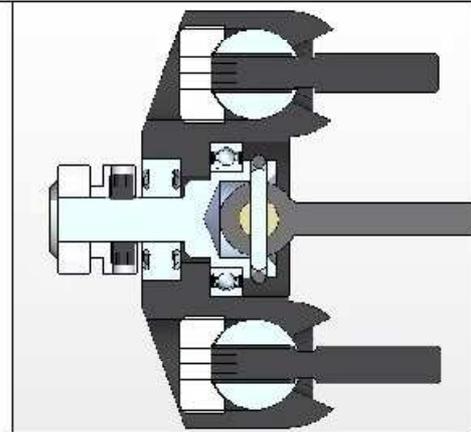
Verificare che la testa del cardano omocinetico ruoti libera all'interno del mozzo.

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 giochino.





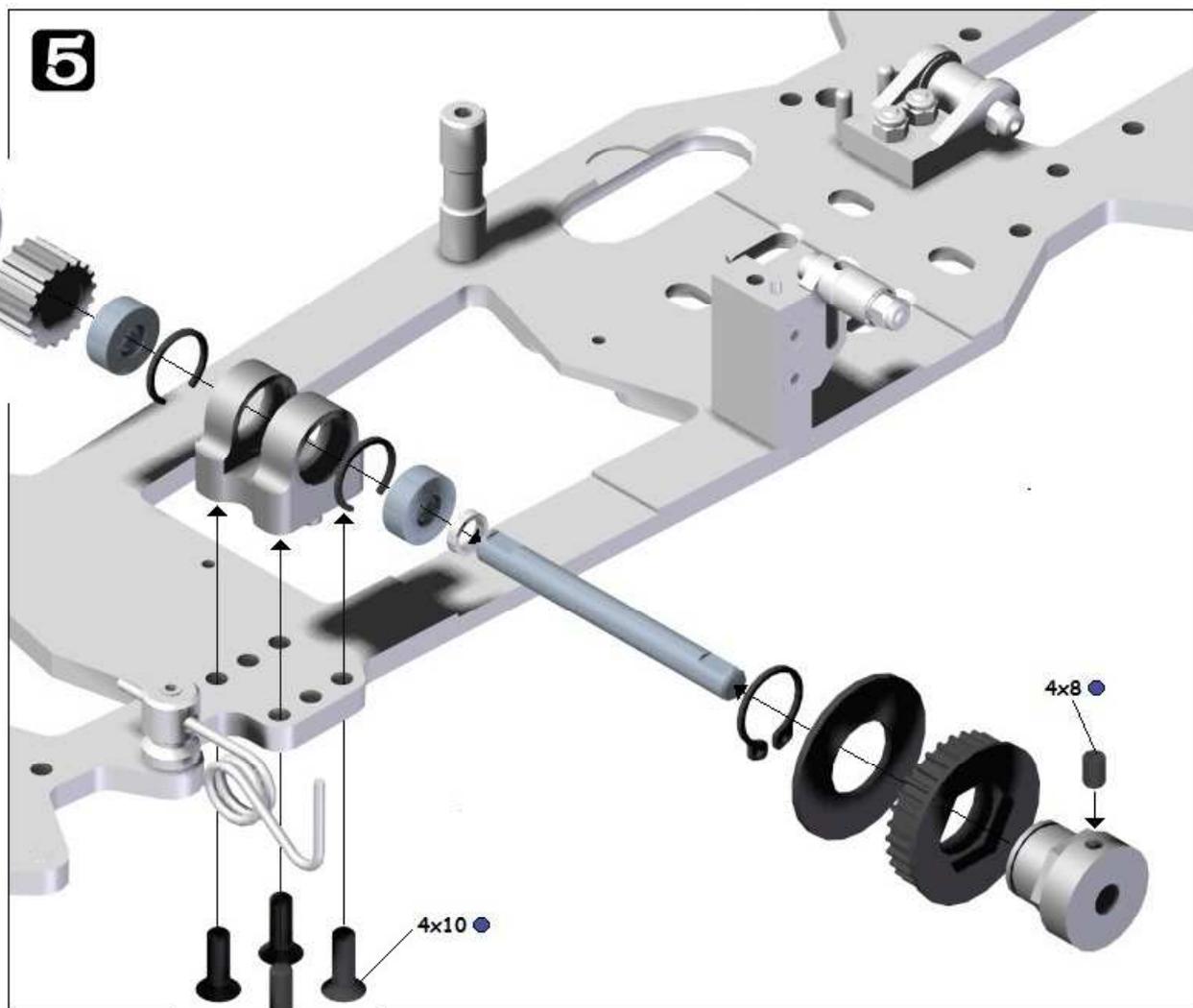
5

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 tra banchino e puleggia laterale 31 denti, come da foto.

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



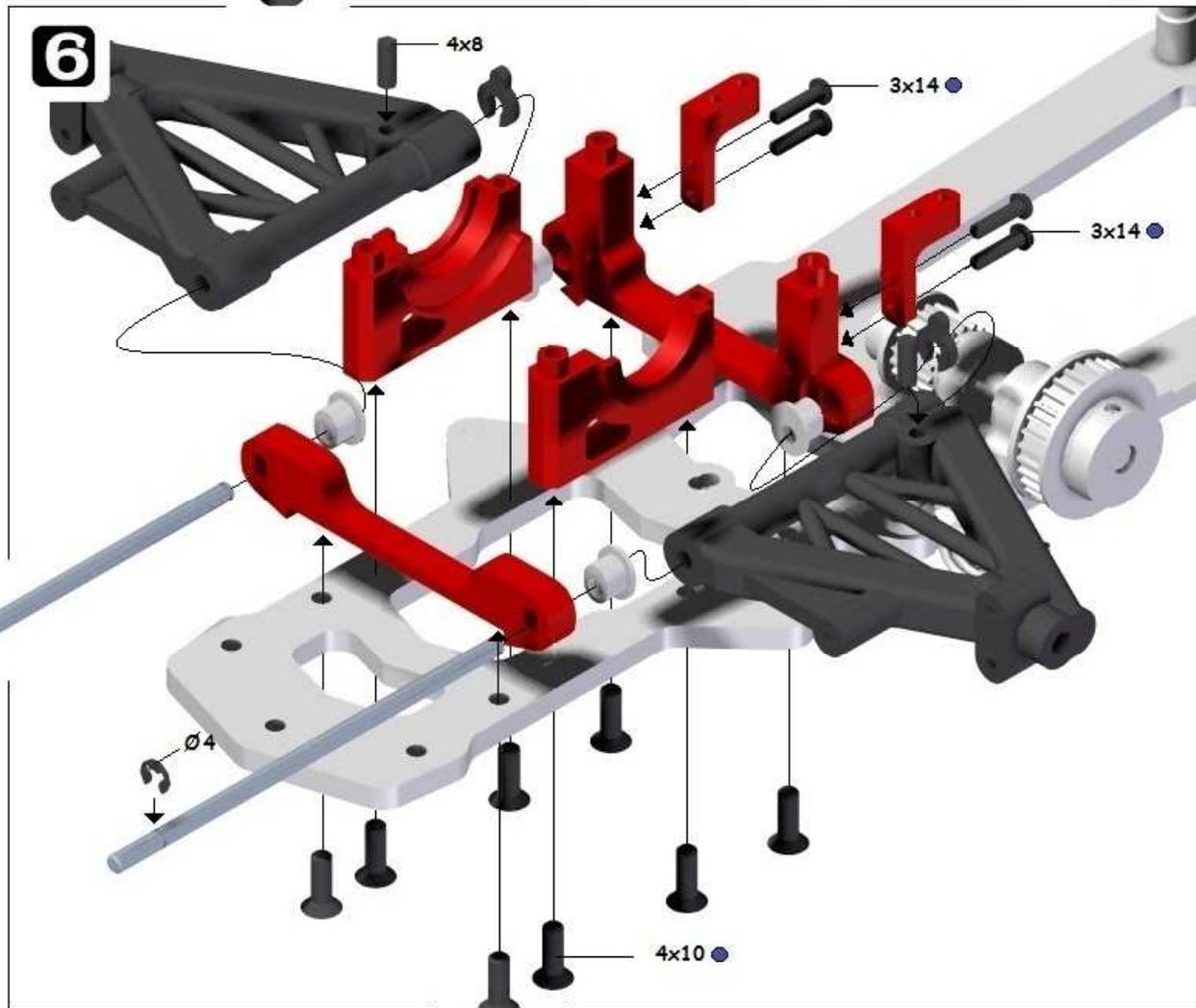
In questa fase andremo a montare le parti inferiori in ergal delle spalle anteriori.

Usare del frenafiletti 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

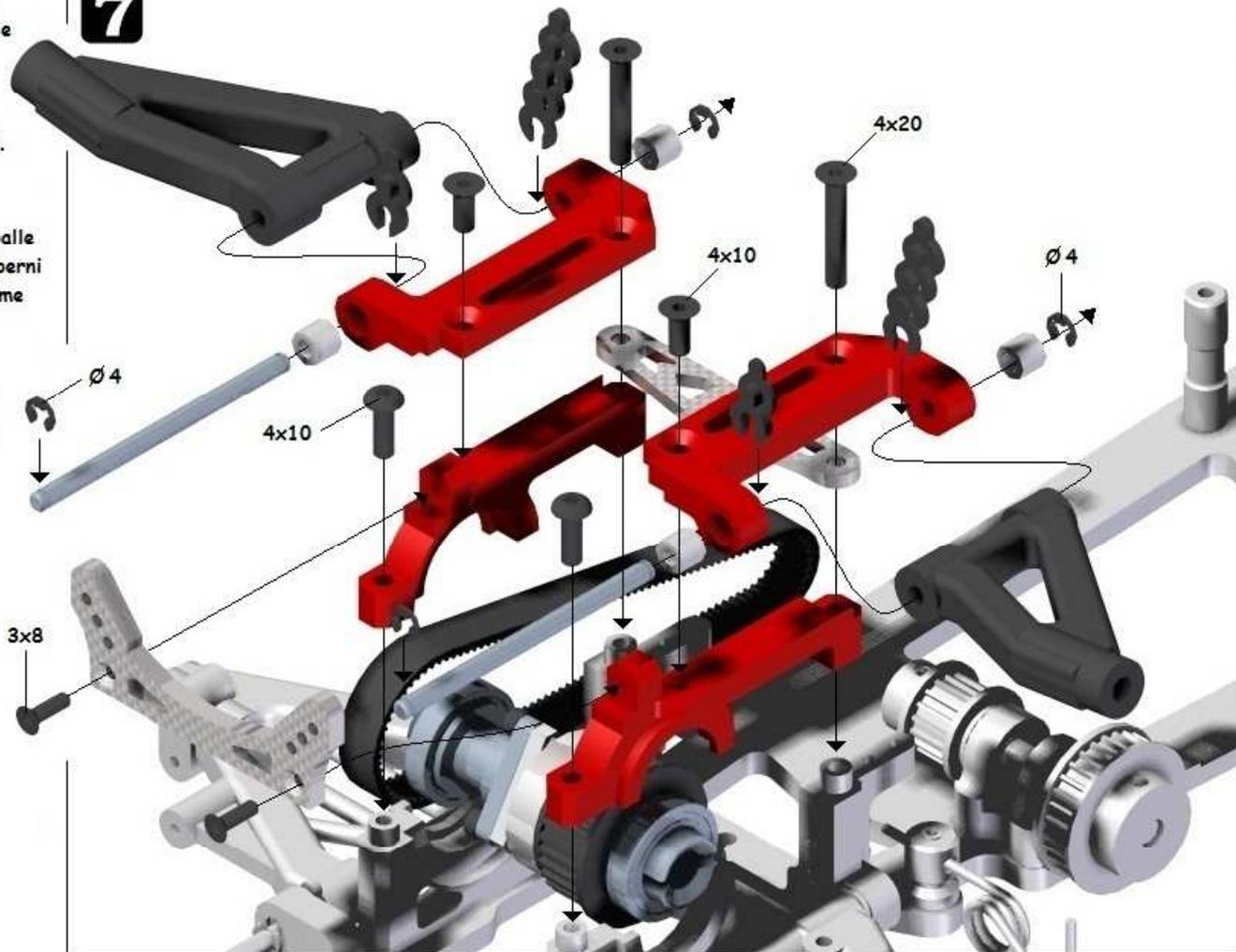


7

Inserire il differenziale montato nella fase 2 nella sede delle spalline dopo aver inserito la cinghia 255.

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

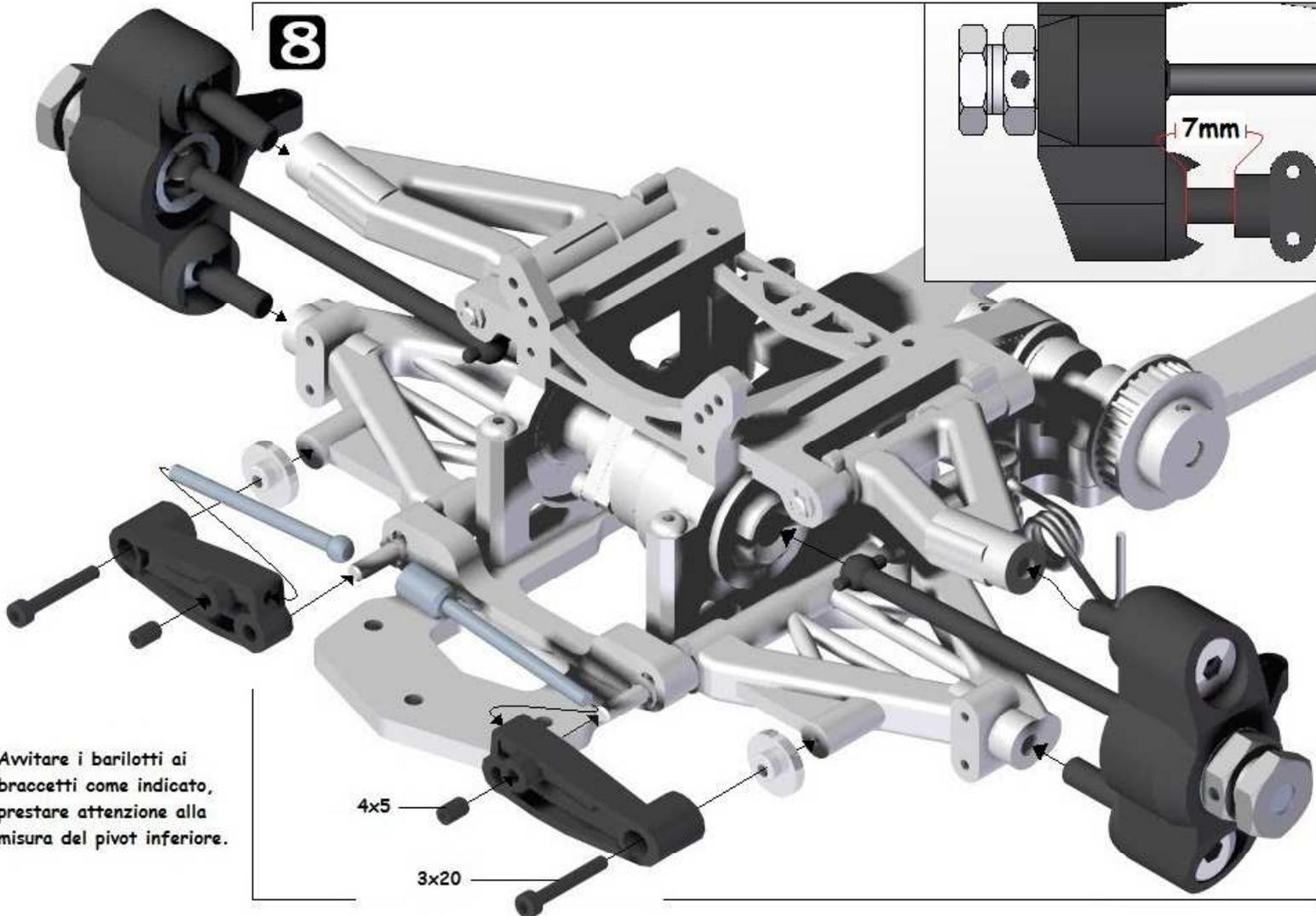
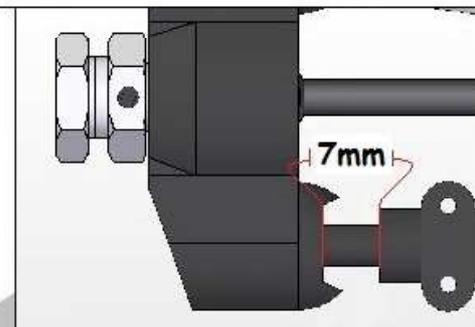
Nelle viti della parte superiore delle spalle, non occorre usare frenafili.

**8**

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

4x5

3x20



9

Rimuovere il rinforzo delle spalline anteriori in carbonio ed Avvitare al telaio la colonnina salvaservo nel foro avanzato.

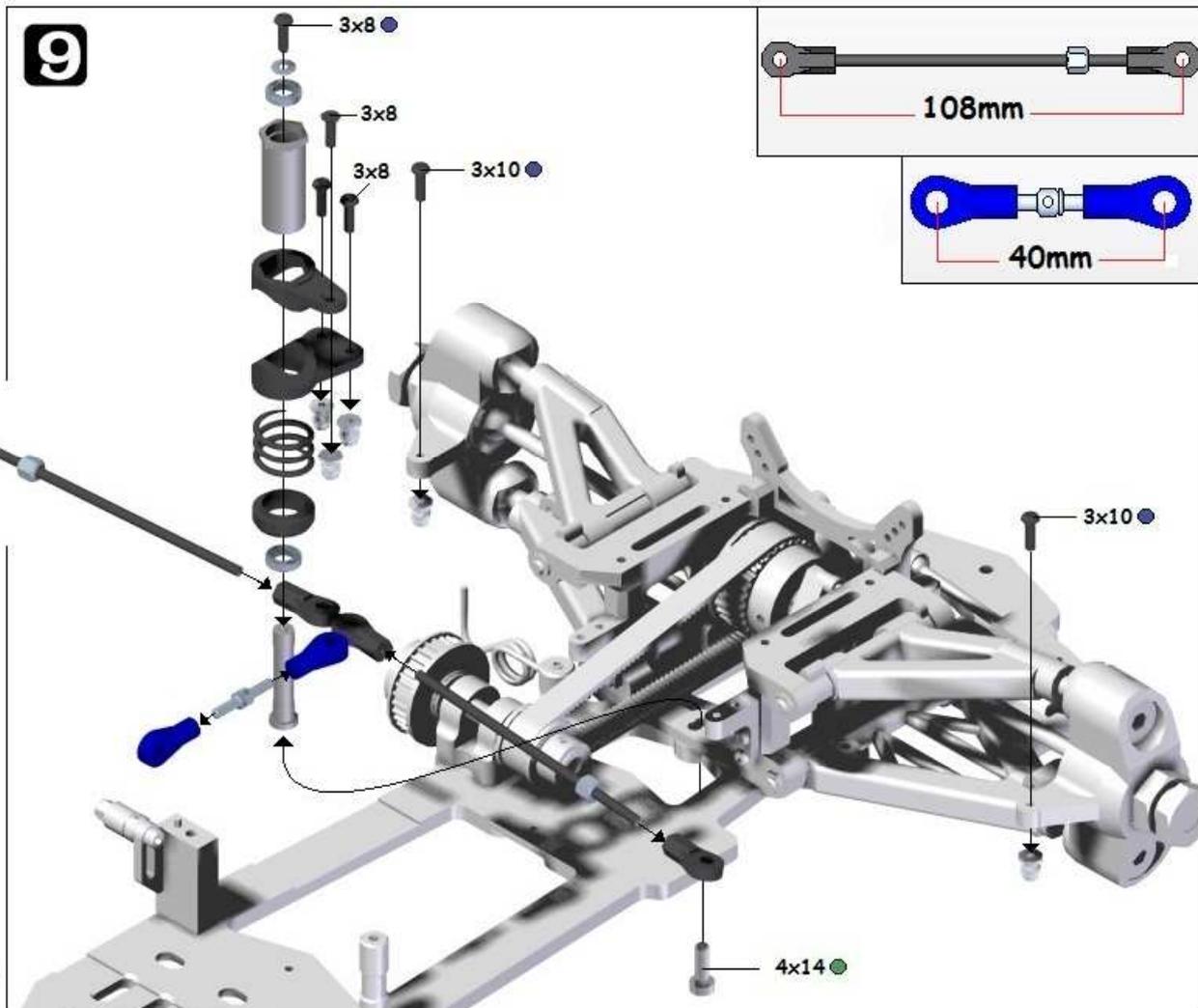
Montare come da figura il salvaservo completo, ed avvitare la vite di chiusura superiore alla colonnina.

Precaricare la molla del salvaservo di 1-2 mm misurata da ghiera a bordo inferiore del canotto.

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

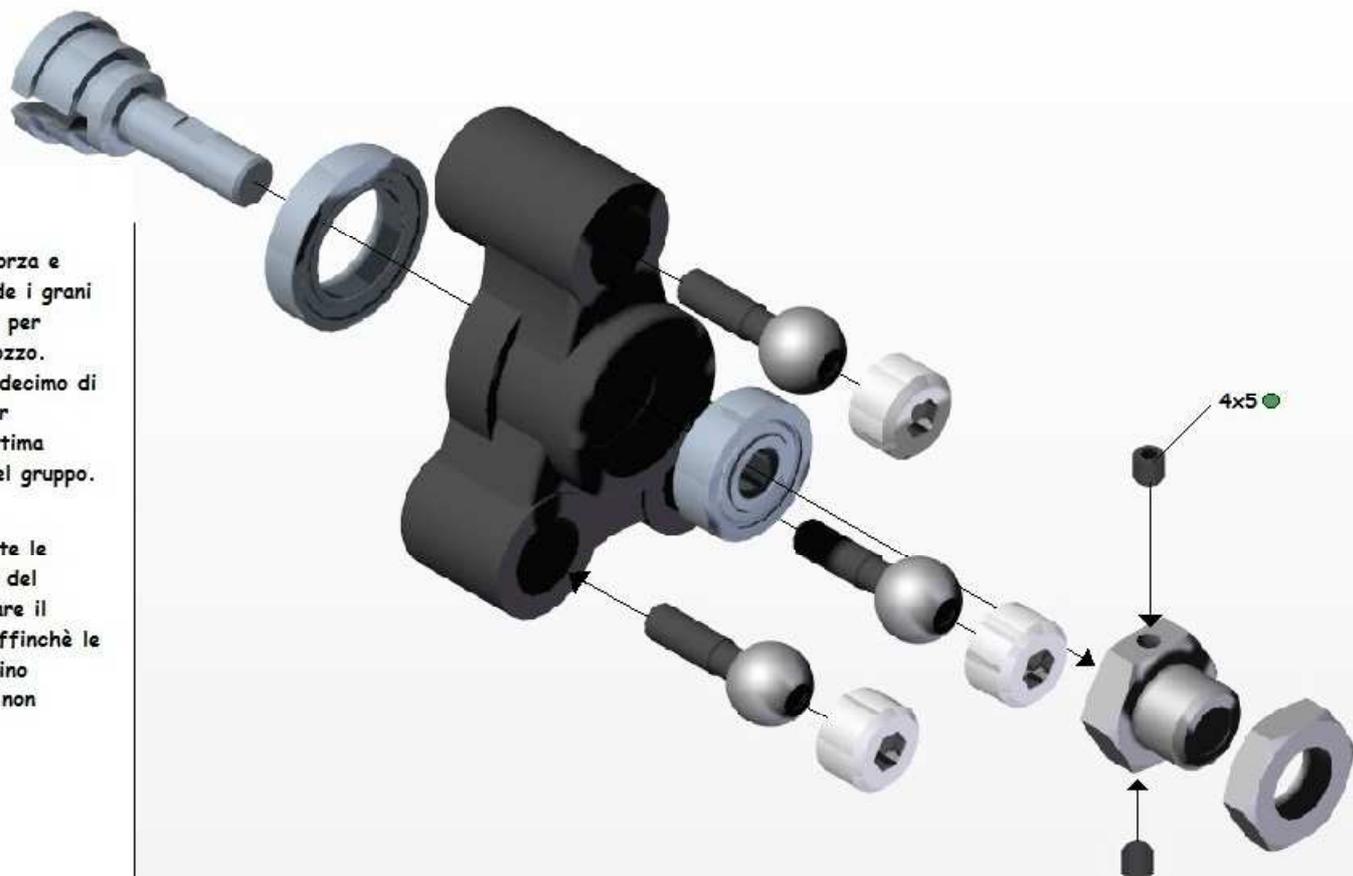
Verificare che tutto il sistema di sterzo scorra e ruoti alla perfezione.

Riposizionare il rinforzo in carbonio sulle spalline.

**10**

Stringere con forza e frenafili verde i grani del trasciatore 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.



11

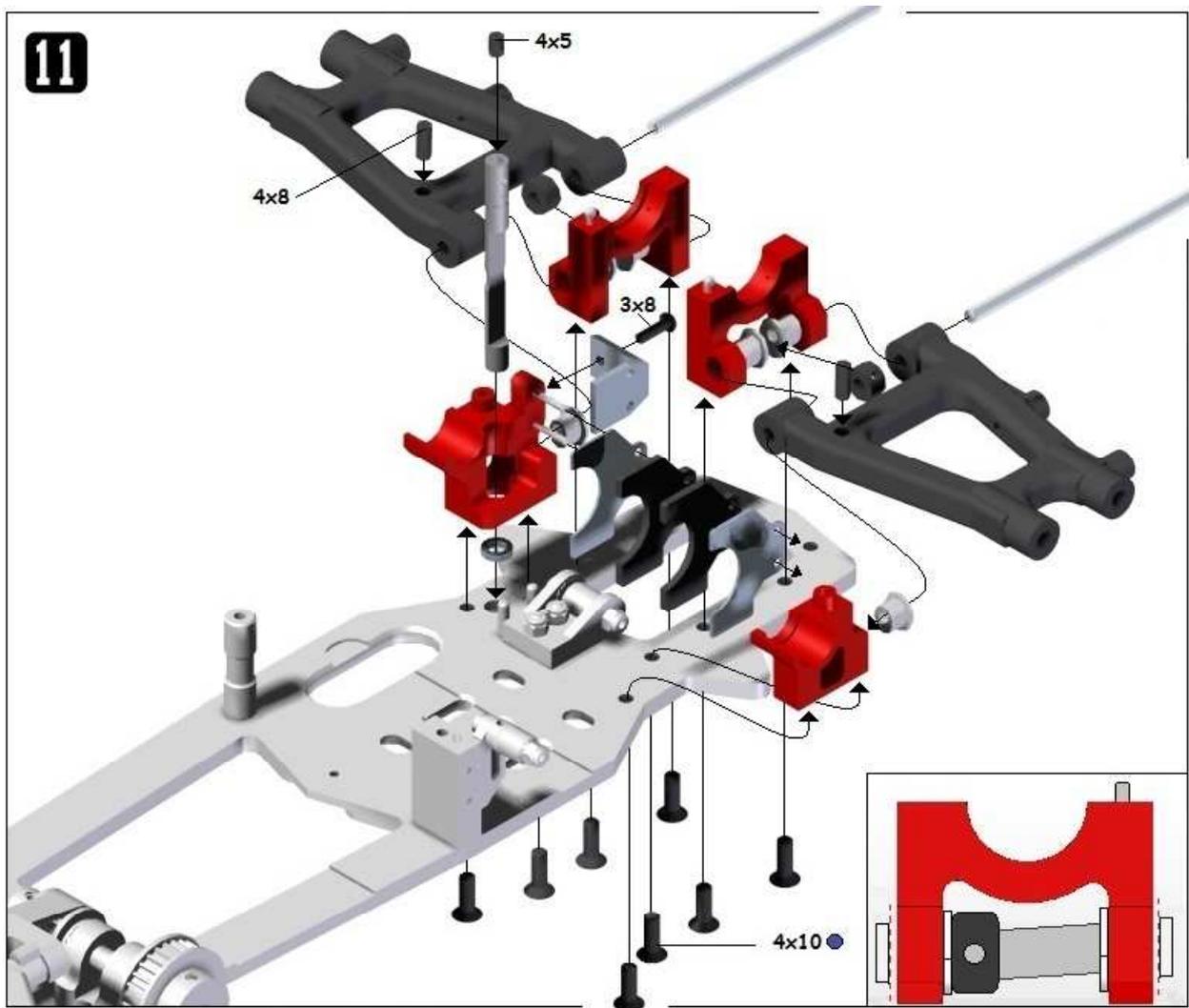
Inserire le pastiglie del freno nelle spine della spalla, e fermarle con la placca di tenuta. Inserire la camma freno con il cuscinetto inferiore.

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. Le 2 boccole più corte, vanno inserite nelle porzioni di spalla che reggono l'asse lungo.

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.

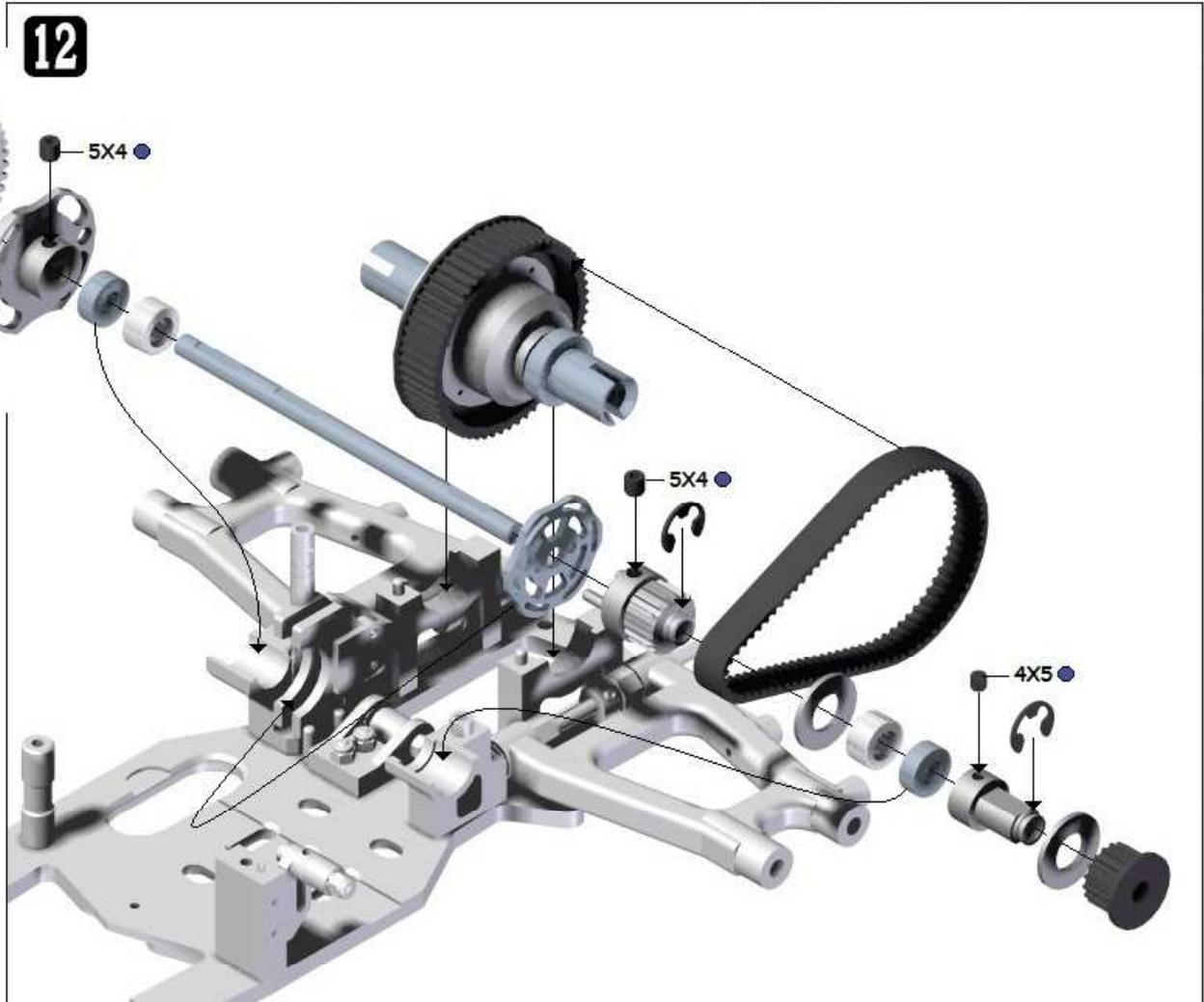
In base alla posizione scelta per gli eccentrici, potrebbe essere necessario limare leggermente i bracci nella parte che entra nelle spalle.



12

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 trascinatore corona.

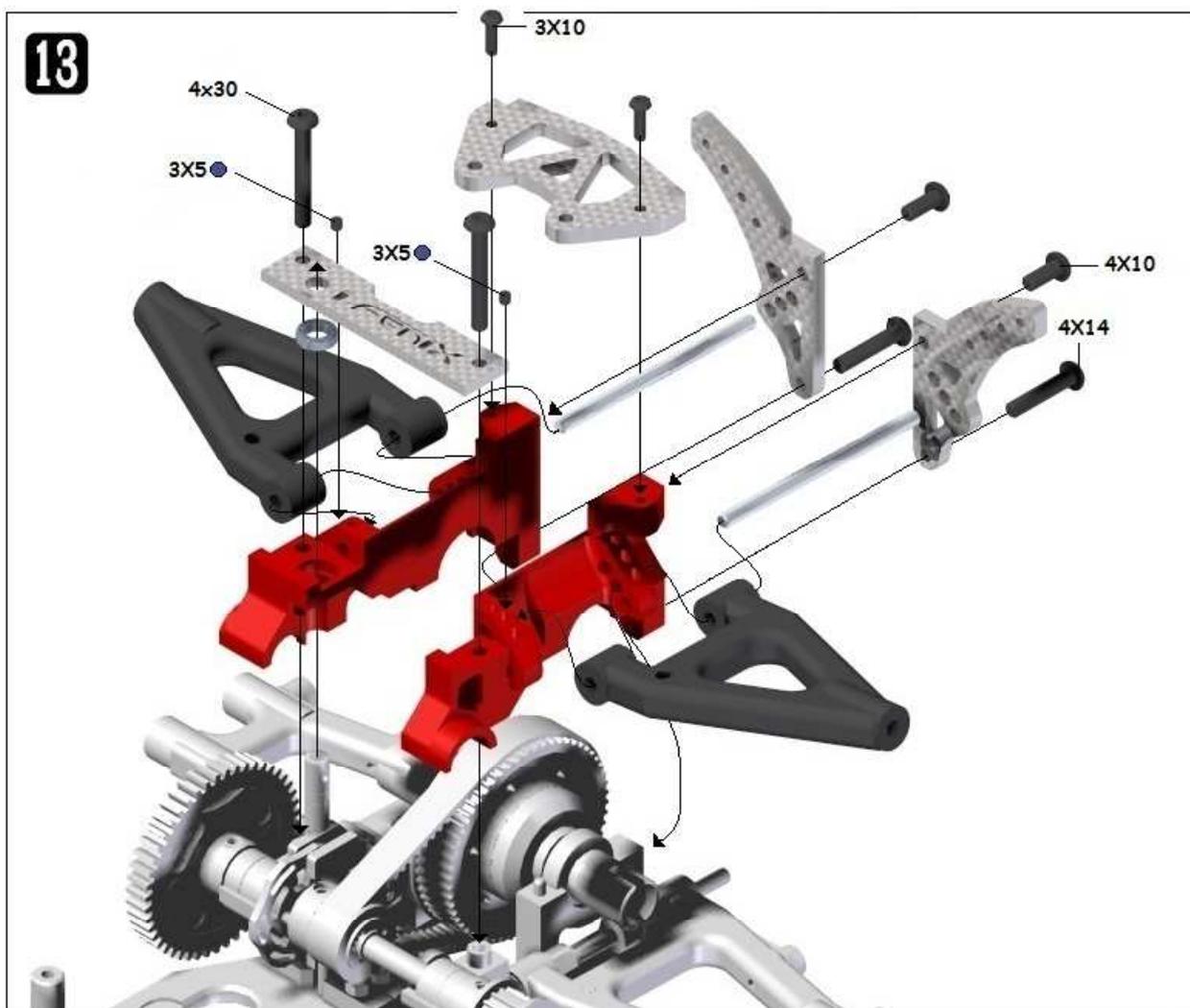
Posizionare il gruppo così composto sulle spalline insieme al differenziale precedentemente assemblato in fase 3, adagiando la cinghia sulla puleggia dello stesso.



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

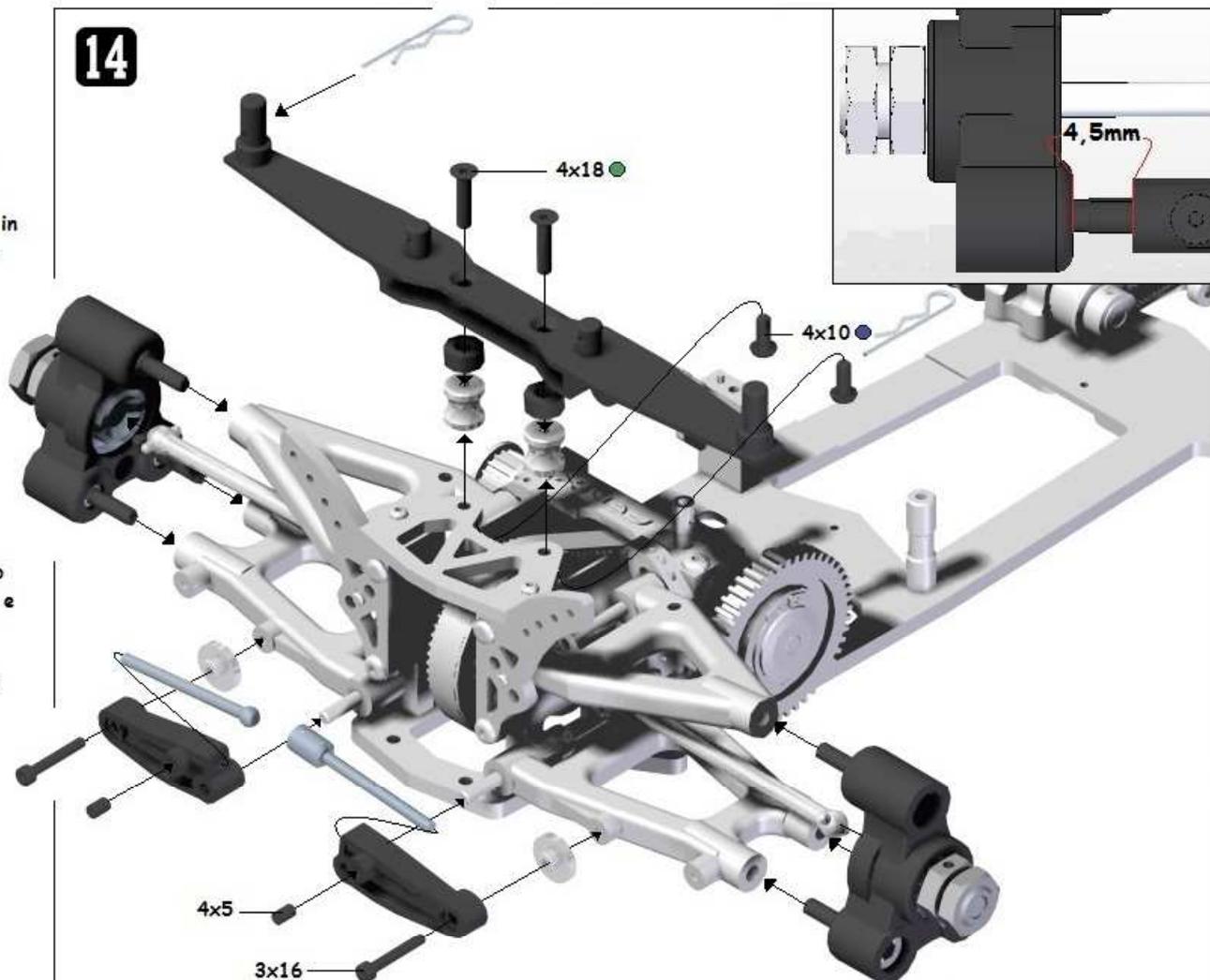
Potremo ora montare i braccetti, bloccandoli saldamente con i perni in acciaio che andremo a fermare con un grano m3 e una goccia di frenafilotti morbido.

Verificare che tutto scorra alla perfezione.



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.



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.

Questi ultimi, vengono forniti senza alcun foro. Nel riquadro in basso, sono illustrati degli esempi su come prepararli: praticare 1, 2 o 3 fori, sono le soluzioni più usate dai piloti.

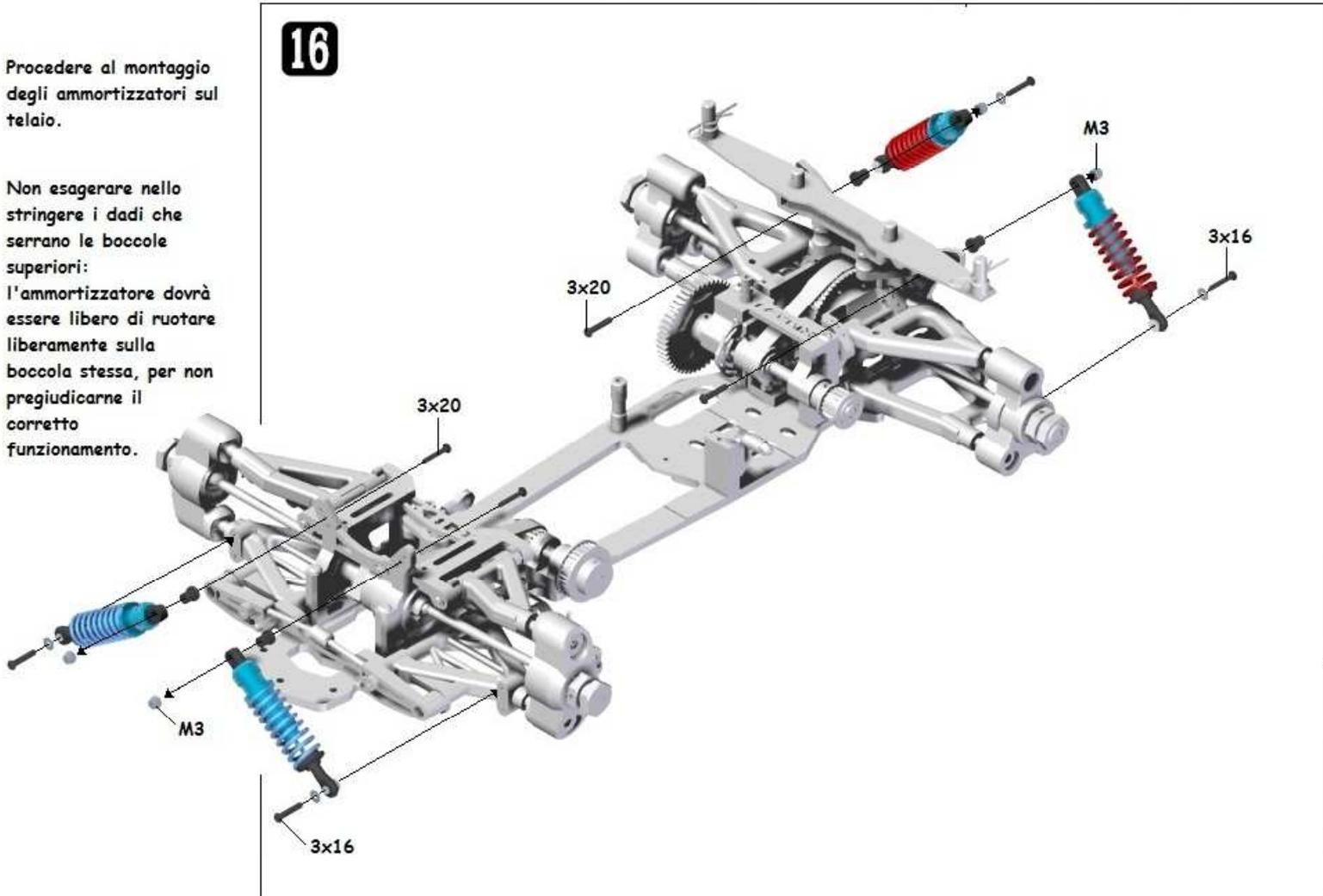
Prestare molta attenzione al montaggio degli or in gomma inferiori: ungerli prima di infilare lo stelo.

Non stringere eccessivamente il tappo di chiusura superiore per non tagliare il bordo della membrana, per questo si consiglia una goccia di frenafilietti sugli ultimi filetti della canna.



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 boccia stessa, per non pregiudicarne il corretto funzionamento.



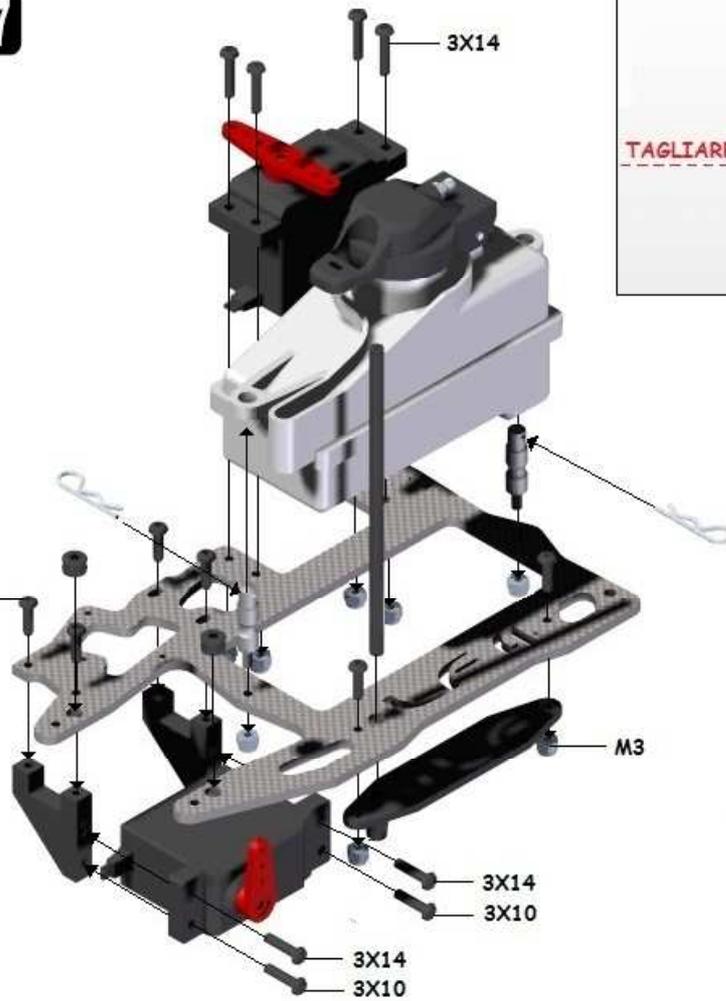
17
Procedere con l'assemblaggio della piastra radio.

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

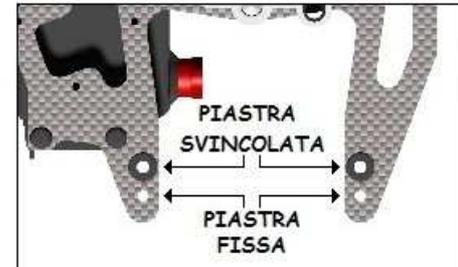
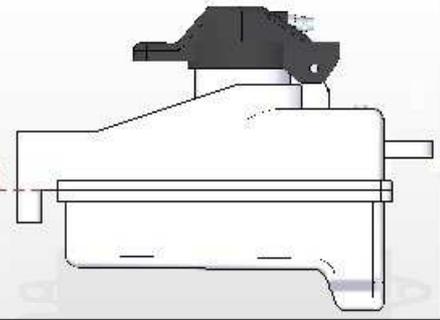
Se siete dotati di trasponder personale AMB Rc, assicuratelo alla piastra radio con 3 viti nell'alloggiamento predisposto sopra al servocomando dello sterzo.

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.

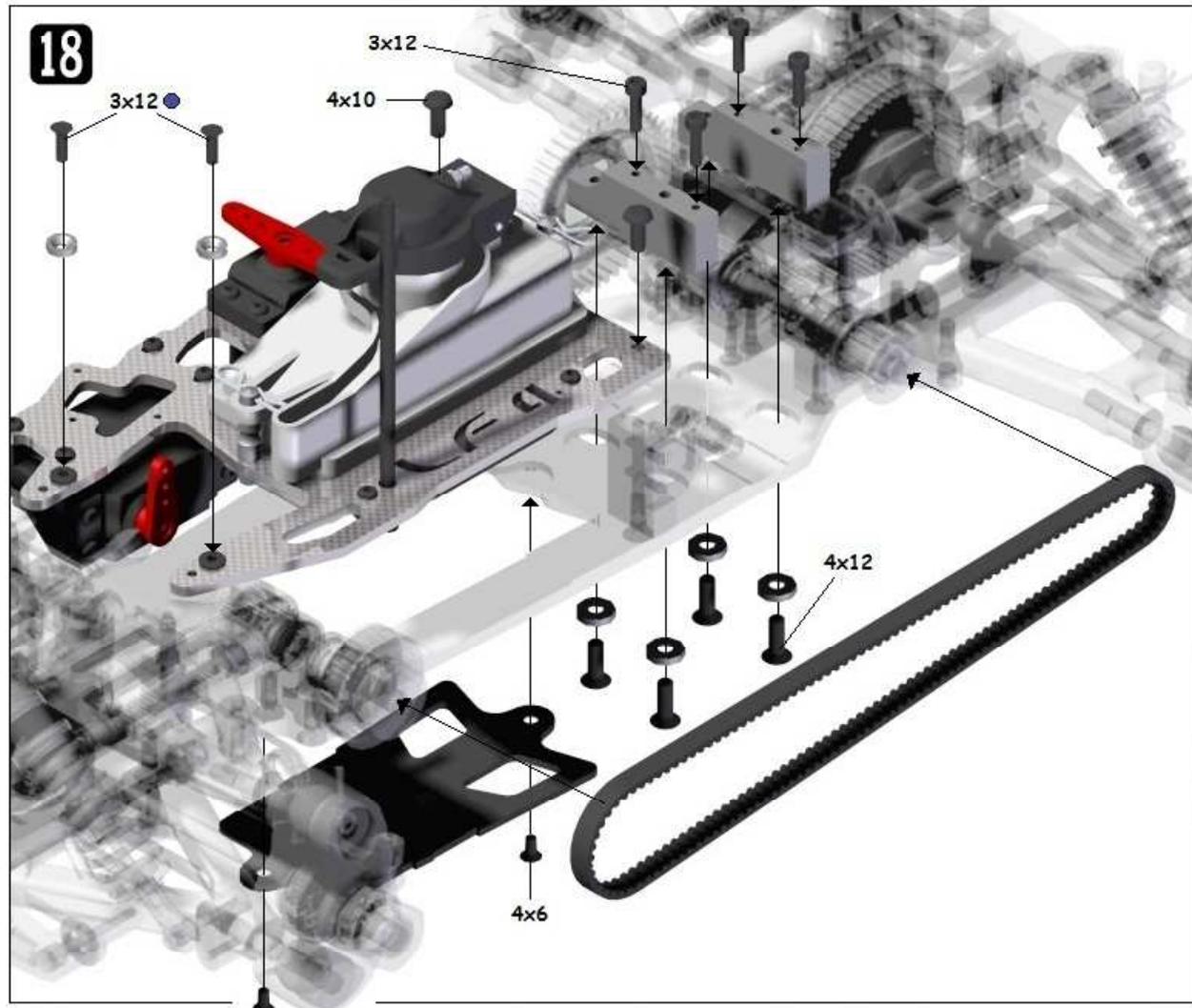
3X10



TAGLIARE



18
Fissare la piastra radio al telaio. Se avete deciso di svincolarla, è necessaria una goccia di frenafilietti morbido sulle 2 viti anteriori.



19

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

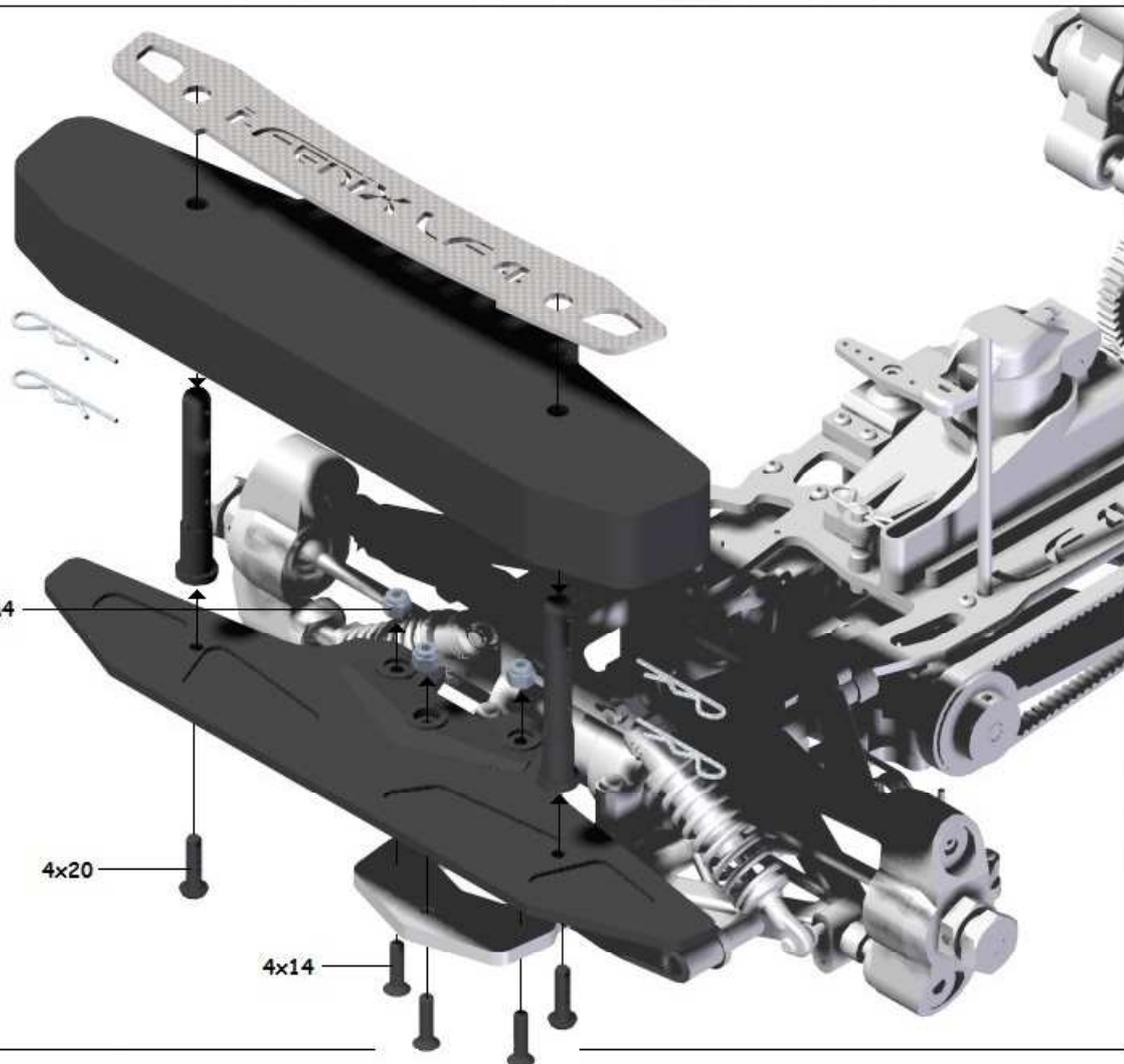
Assicurare il paraurti al telaio con le 3 viti.

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

M4

4x20

4x14

**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.

