

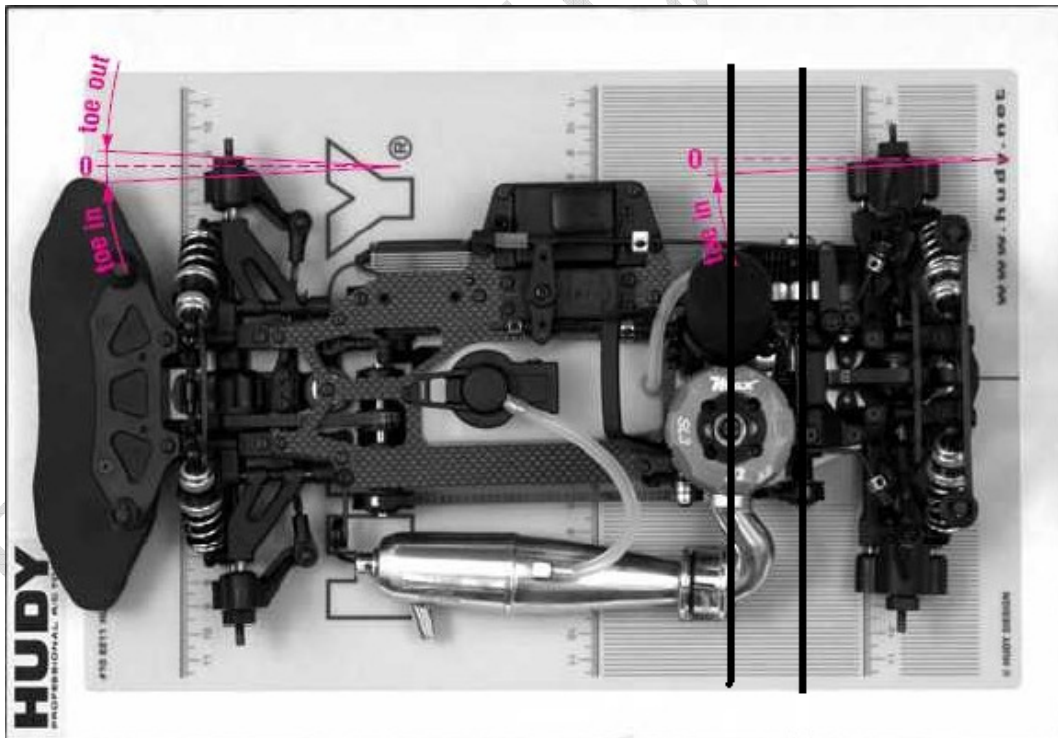
## SOLUCIONANDO OS PROBLEMAS DO NT1

Esta semana entrei em contato com algumas pessoas que sempre me ajudaram a solucionar problemas e achar soluções para alguns detalhes de carros elétricos e nitro. Neste fim de semana fui assistir a 3ª etapa do Paranaense e fiquei espantado com a quantidade de quebra de 2ª marcha e problemas com correias então resolvi procurar meus contatos e achar algumas soluções.

### Vamos começar pelas quebras de coroas de 2ª marcha.

Estas quebras não acontecem em carros com motores mais mansos e tem sentido. Primeiramente, vou supor que os rolamentos do sino do clutch e das campanas de 1ª e 2ª marcha estão sem folga axial e em perfeito estado.

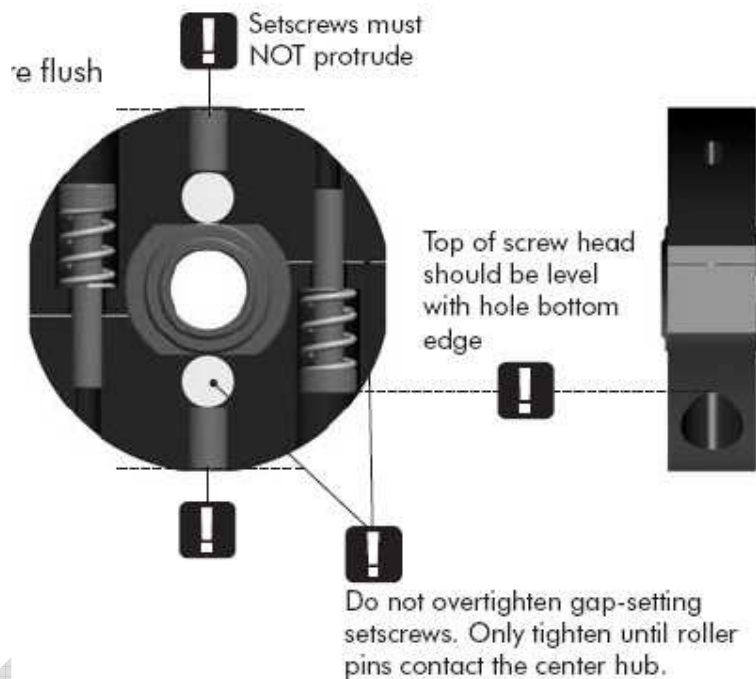
Outro fator básico é deixar o motor alinhado paralelamente ao eixo da transmissão de 1ª e 2ª marcha e regular o pinhão com a coroa para que ambos tenham um mínimo de folga, quase nada. Eu sempre usei um macete simples, regulo a folga colocando papel higiênico. Pego um pedaço, dobro em dois e coloco entre as coroas e os pinhões precionando o motor contra as coroas, seguro firme e aperto o motor. Aperte os parafusos em "X" e sempre aos poucos. Logo após vejo se o conjunto gira livre, se não virar repita o processo dobrando mais o papel ou se tiver folga demais dobre menos o papel até achar a regulagem certa.



Essa é uma regulagem básica que todos com certeza fazem mas sempre existe alguém que não presta tanta atenção quanto deve neste item então resolvi mencionar o mesmo aqui.

Feito isso, sem folgas nos rolamentos e usando um motor forte como os MAX POWER, SIRIO ou NOVAROSSO 353 outro fator que contribui muito para a quebra da 2ª marcha é a regulagem da sapata da 2ª marcha. Se deixarmos uma folga acima do necessário com estes motores citados, o tranco ocasionado pelo acionamento da sapata é muito grande e pode levar a perda de coroa de 2ª marcha. Eu sempre regulei no olho na minha época de Serpent Impact M2 e Vector mas hoje, nos NT1 a sapata fica escondida ou melhor, para dentro do carro. Aconselho então a fazer esta regulagem antes de todas as outras com o motor fora do carro.

Desmonte o conjunto da marcha e certifique-se que o parafuso central da sapata está alinhado com a superfície e que os parafusos de regulagem de troca de marcha não estão para fora da sapata também (aqui seria um reset da marcha).



Feito isso, monte todo o conjunto novamente e certifique-se que a 2ª marcha gira livremente sobre a sapata ou seja, a sapata não está em contato com a campana de 2ª marcha. Agora, vá apertando o parafuso central 1/8 de volta um de cada vez assim o aperto fica semelhante nos dois parafusos. Aperte este parafuso até sentir que a sapata está tocando na campana aí volte um pouco cada parafuso e certifique-se que a 2ª marcha gira livremente com o menor espaço possível entre sapata e campana de 2ª marcha.



Este processo influencia no ajuste de marcha então vai ser preciso ajustar a marcha na pista novamente. Agora sabemos que a sapata está bem regulada e o mais próxima da campana possível, sabemos também que o motor está paralelo ao eixo de transmissão e também chegamos a uma regulagem perfeita da folga entre pinhão e coroa.

A correta mudança de marcha é como se o carro fosse equipado com um câmbio seqüencial. O som do motor tem que ser constante e sempre crescente. Se a mudança de 1ª para 2ª for seguida de um tranco forte ou uma queda brusca no som do motor quer dizer que a mudança de marcha está errada. Assista uma corrida de F1 e quando estiver na câmera on-board escute a mudança de marcha, repare o som constante e crescente. Seu carro tem que estar mais ou menos com o mesmo som (guardadas as devidas proporções claro!).

Outra dica importante é evite usar uma diferença maior do que 5 dentes entre coroa de 1ª e 2ª marchas ok? Se for preciso usar uma relação tipo pinhões 16/21 com coroas 60/54 escolha usar 15/21 com 57/54 dá praticamente o mesmo ratio. Esta diferença maior de 5 dentes também é um fator de perda de coroas de 2ª marcha.

Depois de tudo isso, sua marcha, campana, folga de pinhão e coroa estão todas corretas e com certeza só vai detonar coroa se estiver andando em local sujo ou com muitas pedrinhas. Se for pista limpa, não vai ter problema de 2ª marcha nunca mais.



### Pinion Gears

**1st gear** (smaller, outer pinion) : 15, 16, 17, 18T

**2nd gear** (larger, inner pinion) : 20, 21, 22, 23T



### Spur Gears

**1st gear** (larger, outer spur) : 57, 58, 59, 60T

**2nd gear** (smaller, inner spur) : 53, 54, 55T

Sei que para muitos falei o que já sabiam mas tenho certeza que mais da metade de vocês não seguia essa linha de procedimento. Testem estes procedimentos agora, vale a pena!

## **Agora, vamos falar do principal problema do NT1, as correias.**

Aqui o problema geralmente é andar com a correia muito frouxa e ao frear o carro a correia pula sobre a polia e, com o uso constante, danifica os dentes da correia e logo após a mesma acaba arrebentando. Aqui não tem muitas dicas senão coisas que muitos de vocês já devem ter feito mas.... vamos lá.

Primeiro vamos regular a correia traseira, o NT1 como outros carros tem um sistema excêntrico da peça de encaixe dos rolamentos dos diffs. Então, na traseira vamos deixar a correia dois pontos mais tencionada além do ponto “neuro” ou central.



A correia dianteira iremos deixar um ponto mais tencionada além do ponto “neuro” ou central. Aqui neste item não tem muito truque é questão de regulagem mesmo.

O problema real do NT1 é a correia lateral e é aqui que as dicas são simples mas necessárias. Primeiro de tudo o tencionador necessita de um trabalho na peça para aumentar mais o curso de tencionamento da correia porém é aqui que achamos um problema pois ao fazer o trabalho permitindo o máximo curso disponível o tencionador encosta no parafuso do motor. Para usar o curso necessário substitua este parafuso por um de cabeça chata com o mesmo comprimento do parafuso original. Você escolhe: allen, fenda ou philips. Mas procure usar o parafuso com a menor cabeça e de aço ok? Nada de parafuso de ferro ou alumínio.

Agora temos o curso correto do tencionador da correia central falta achar a regulagem correta que é a seguinte: dando todo o curso no tencionador você deve apertar a correia “superior” visivelmente apertada e a correia “inferior” deverá se mover algo em torno de 0,5mm algo mais do que isso aumenta a chances de danificar a correia. Esta dica funciona tanto para a polia de 25T como para a polia de 26T.



**WWW.FSMODELSPORT.COM**



Com estas dicas sobre a correia lateral é possível que o seu problema tenha acabado mas não esqueça que toda regulagem só funciona se o seu carro estiver com as polias limpas, sem sujeira ou pedrinhas que comprometam a profundidade dos sulcos das polias.

Então atente para a limpeza tanto nas polias da correia dianteira e traseira como principalmente com as polias da correia central. Polia bem cuidada dura mais e arrebenta menos correia mas não seja muquirana, troque as polias quando notar que as mesmas estão desgastadas ou até afiadas.

Revisem sempre os rolamentos de transmissão do seu carro para assegurar a precisão e desempenho do conjunto e com isso vai economizar com coroas, correias e ganhar em desempenho e confiabilidade.

Espero que as dicas tenham ajudado cada um dos proprietários deste excelente carro que é o NT1 e aguardo comentários no site sobre estas dicas e que venham as glórias do sucesso.

Abraço a todos e sorte nas corridas

Flávio Salinet

[www.fsmodelsport.com](http://www.fsmodelsport.com)

