

Alfa Romeo 155 V6 DTM

Nejezdí se závody, všechny motory jsem zreparoval, kolečka nalepil a šasi opravil, neměl jsem co dělat, a tak jsem si všiml, že na policičce leží laminátová kastle Alfy Romeo 155 V6 DTM. Kdysi to bylo kompletní auto, ale někdo ze mě vytáhl podvozek a zbyla ta jen ta kastle. Z doby, kdy jsem se zabýval podvozkem na NASCAR, mi zůstala jedna sada dílů, a tak jsem si řekl, že bych z něj mohl vytvořit šasi pod tu Alfu.



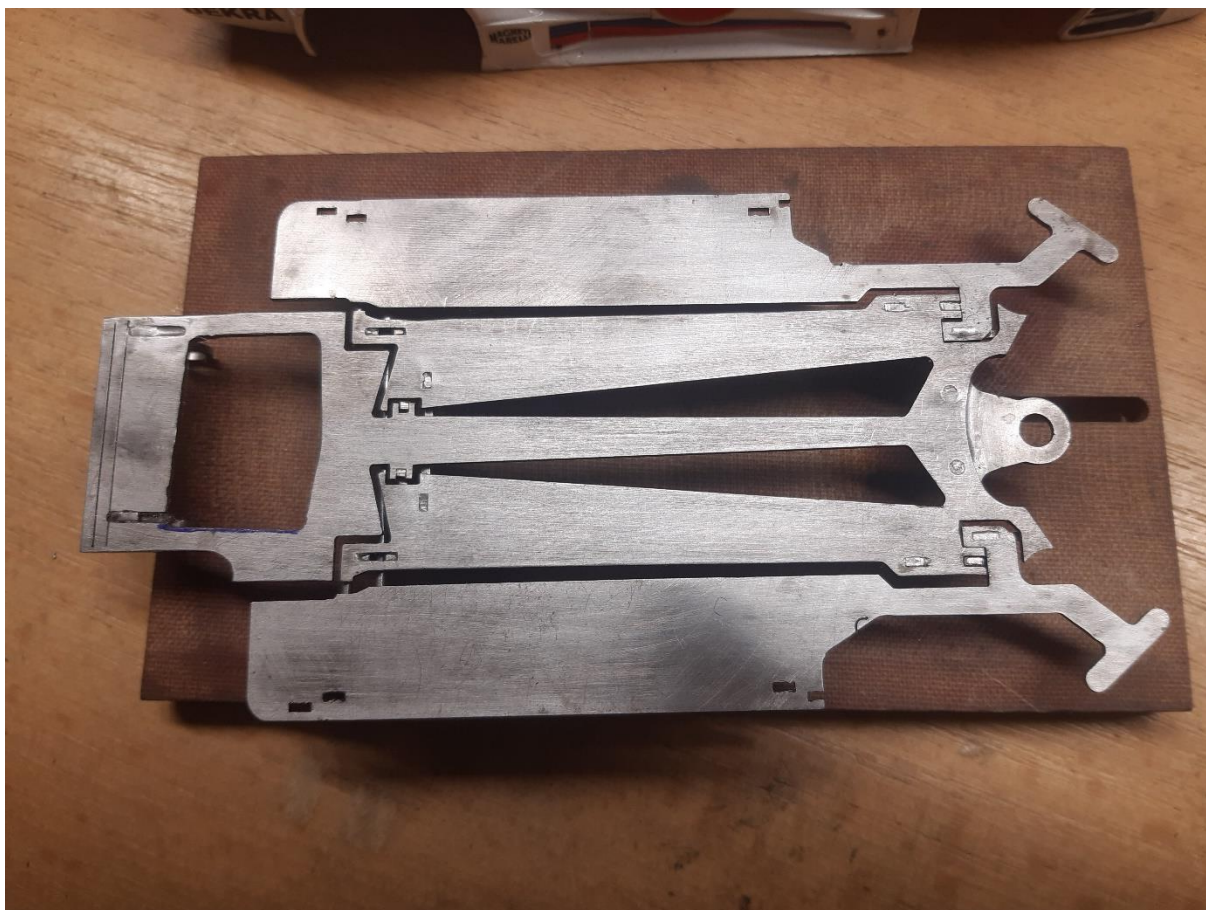
První problém nastal s tím, že výpalek od laseru má na řezných hranách spoustu okují, které jsou tvrdé jak prase, drží na plechu velice velmi a odstranit je lze neefektivněji tím, že necháte celou sestavu dílů přebrousit na magnetce. To jsem v tomto případě vyloučil, protože brusič brutálně zvedl ceny, a tak jsem se do toho pustil růčo-fůčo. Kdysi jsem to zkoušel vibračními a pásovými bruskami, ale výsledek nebyl příliš uspokojivý. Mě to jde nejspíše takovým pemzovým hranolkem z příslušenství DREMEL, ale ten mizí před očima, nový se už u DREMELU koupit nedá a něco podobného běžně ke koupi není, jak mi vysvětlili v prodejně brusiva. Současně mi tam nabídli orovnávač brusných kotoučů, což je hranolek cca 20 x 50 x 150 mm z tvrdé silikonové gumy, obsahující brusivo – v podstatě totéž v jiné formě je námi používané modré kolečko, obvykle od Proxxonu. Cena přátelská – 135 Kč.

Druhý problém nastal s tím, že Alfa má mohutný přední spojler, a tedy umožňuje vysunout vodítko hodně dopředu, což je žádoucí. U tohoto typu šasi ale není možné posunout držák vodítka kupředu, tedy jsem musel posunout obě nápravy o cca 5 mm dozadu. U té přední je to snadné, jen se otočí její

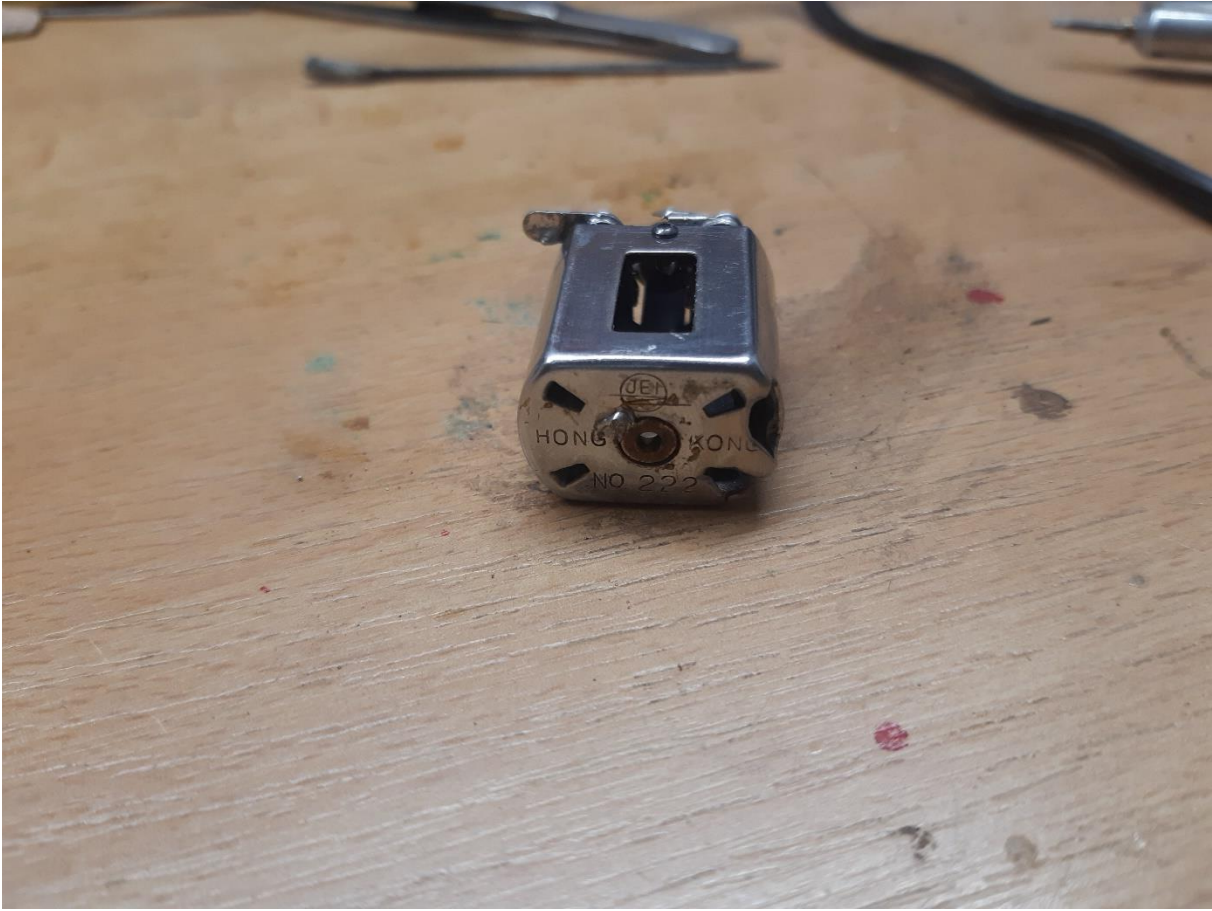
držáky o 180 stupňů. Vzadu je to o něco složitější, musí se prodloužit otvory pro zámky pilow – bloků a upravit zpevňující prvek, který se letuje mezi ně (na fotkách ještě není osazený).

Kromě toho jsem ještě chtěl osamostatnit bočnice vůči sobě. NASCAR, který vycházel z N-ka, je má napevno propojené přiletovanou strunou, tady jsem musel vyrobit z mosazi třmínky, kterými prochází struna $d = 1,5 \text{ mm}$. Na ni je naletován mosazný jechl, který vymezuje rozsah pohybu bočnic vůči sobě. Jekl má příčnou vůli vůči třmínkům cca $0,4 \text{ mm}$ a volně klouže po bočnicích. Stejnou práci jako jechl by odvedla trubička, tu jsem ale doma neměl, zato jechl ano.





Třetí problém je v použitém motoru. Chtěl jsem, aby stroj poháněl motor 16-D, nikoliv Falcon, pro který bylo šasi navrženo, ovšem motor 16-D je o něco větší, tedy jsem opět musel upravit otvor pro motor a upravit pillow-bloky. Obvykle se pracuje s motorem Proslot Speed FX v některé z jeho mnoha variant, ale zatím vždycky, když jsem takový motor stavěl, vyšel mi z toho brutus vhodný tak pro model do SPCV, ale v maketě je výsledkem přemotorované auto, které se špatně ovládá a masivně brzdí. Po mnoha pokusech jsem to vzdal a zkusil to jinak. Měl jsem doma těžkou historii – motor Hong-Kong No.222, což je pro většinu z nás zapomenutá minulost. Jen krátce – jedná se o předchůdce stříbrných Mabuchi 16D a také MURA v době, kdy ještě nic neuměla, je prodávala pod svou značkou. Lehce si spočítáte, že tomu motoru je tak 50+ let. Ovšem mylná je představa, že ten motor vezmete a tak, jak je, ho zabudujete a je vyhráno. Prakticky z něj zůstane jen plášť a magnety, tedy magnetický obvod s tou správnou charakteristikou pro maketu. Čelo naštěstí pasuje ze zmíněného Proslotu, domečky jdou použít ze sortimentu CAHOZY, ať už ty starší niklované, nebo ty nejnovější velkokapacitní (zde se musí odstranit chladiče). Ložiska jsou kuličková 2/5 mm od GRW. Upevnění čela do pláště je v originálu provedeno zaklapávacími pacičkami, tedy se musí svrtat čelo a plášť pro osazení šroubků. Zvolil jsem variantu na tři šroubky, dva z boku a jeden shora. Nejsem na to vybaven přípravky, a tak vyvrtat ty dírky do oblého pláště centricky vůči ose motoru mě docela zaměstnalo, ale povedlo se. Kotvu jsem vybral z krabičky s relikty z dob, kdy jsme jezdili N-ka, tedy kotvu s označením S16D/C, které se tehdy prodávaly. Je to zřejmě nějaký hybrid mezi 16D a 16C, čemuž odpovídá charakteristika motoru – hodně otáček, méně kroutícího momentu a brzdného efektu. Důvod pro použití takové kotvy je ten, že v případě osazení aktuální kotvy Proslot S16D .560' do takového setupu sice bude dost otáček, ale opět s tou nežádoucí brutální charakteristikou. Na fotkách je setup ve stavu rozpracovanosti, která zatím neodpovídá výše popisovanému stavu, ale jeden takový motor už mám v jiné maketě, takže postup je ověřen provozní praxí. Inu, je to trochu takové motorářské porno, ale funguje to.





Pokračování příště.

01/2021

Roman