



na Slovensku

Správny a kontrolovaný drift

Hovorí sa, že nikto učený z neba nespadol. Bez tréningu z vás nikdy majster nebude, rovnako ako sa bez skúseností a metódy „pokus-omyl“ k dokonalému nastaveniu RC auta nedostanete. Jazdí sa totiž na tvrdých plastových ABS kolesách s veľmi nízkou adhéziou voči povrchu, čomu treba prispôbiť všetko - pohon, geometriu a ovládanie.

My sme za skoro 2 roky prehľadali nejedno slovenské, české alebo iné zahraničné fórum (..no žiaľ, japonským stále nerozumieme) a nadobudli sme mnohé skúsenosti s problémami, s ktorými sa časom možno stretnete aj vy. Aby sme vám ušetrili čas

a nervy, prečítajte si niekoľko základných rád, čo spraví a RC autom, ak chcete na ňom obstojne a kontrolovateľne driftovať.

Pohon

Do pohonu zahrnieme všetko medzi motorom až po kardany na kolesách. Teda motor, prevod, prenos výkonu (kardan, remienok) a diferenciály. Ostatné časti tejto sústavy zanedbáme, nakoľko ich úprava nie je možná, resp. ničomu výrazne nepomôže.

Motor

Pri motoroch platí základné pravidlo: čím rýchlejší, tým lepšie. Avšak len v obmedzenej forme, pretože extrémne rýchly motor je na

drift zbytočný. Zabudnite na všetko pod 15 závitov alebo brushless motory pod 5-6 závitov. Existuje totiž niečo ako ideálne otáčky kolies. Ak chcete prejsť zákrutu krásnym dlhým driftom, potrebujete istú mieru trenia, aby ste išli bokom a kĺzali po asfalte, no nie príliš málo trenia na to, aby bolo auto kontrolovateľné a nepretáčalo sa. K tomu potrebujete buď veľmi-veľmi jemné prsty, alebo obmedzený plyn na ovládači. No a načo si potom budete kupovať super rýchly motor, ak ho budete obmedzovať a používať len na 70%!? Zbytočne zaplatíte za drahý motor, ktorý spotrebuje príliš veľa energie a skracuje tak dobu jazdy. V dnešnej dobe sa však na trhu čoraz častejšie objavujú aj motory určené špeciálne na drift.

Sú ideálnym riešením pre jazdy na kolesách, ako sú ABS-ká, či už na asfalte alebo koberci. Majú okolo 19z-17z a 3 vinutia pre jemnejšiu reguláciu otáčok a vyšší krútiaci moment. Zhrnutie: na obstojné driftovanie na super tvrdých ABS pneu vám postačí motor, ktorý má maximálne otáčky na úrovni 25-35 tis/min. Plne postačujúce pre začiatočníkov sú Tamiya Sport Tuned motor alebo MIG-500 a do exkluzívnej kategórie pre pokročilých môžeme zaradiť rôzne závodné motory od 15z, či špeciálne drift motory ako TeamOrion Drift Machine, Yokomo Drift SPN alebo brushless Novak SLYDR.

Prevod

Vo všetkých bežne dostupných a používaných podvozkoch sú meniteľné prevodové pomery medzi motorom a kardanom, prípadne remienkom, ktorý prenáša výkon na jednotlivé nápravy.

V krátkosti sa dá povedať, že prevod treba prispôbiť motoru. Pre motory s nižšími otáčkami odporúčame ťažšie prevody a naopak, pre vysokootáčkové motory je vhodné použiť ľahšie prevody. Takto docielite, že otáčky kolies budú blízko ideálnych otáčok pre ten-ktorý povrch (koberec, asfalt). Pri drifte sa nemusíte zafazovať nedostatočnou silou motora s ťažkým prevodom pri akcelerácii, trenie od ABSiek je tak či onak veľmi nízke a všetky autá majú viac menej rovnakú akceleráciu. Ako príklad môžem uviesť, že pre Tamiya Sport tuned motor odporúčame štandardný pastorok 19z a koleso 61z vymeniť za 24z pastorok a 58z koleso. Motor má dosť sily a na ABSkách to dokáže pekne roztočiť.



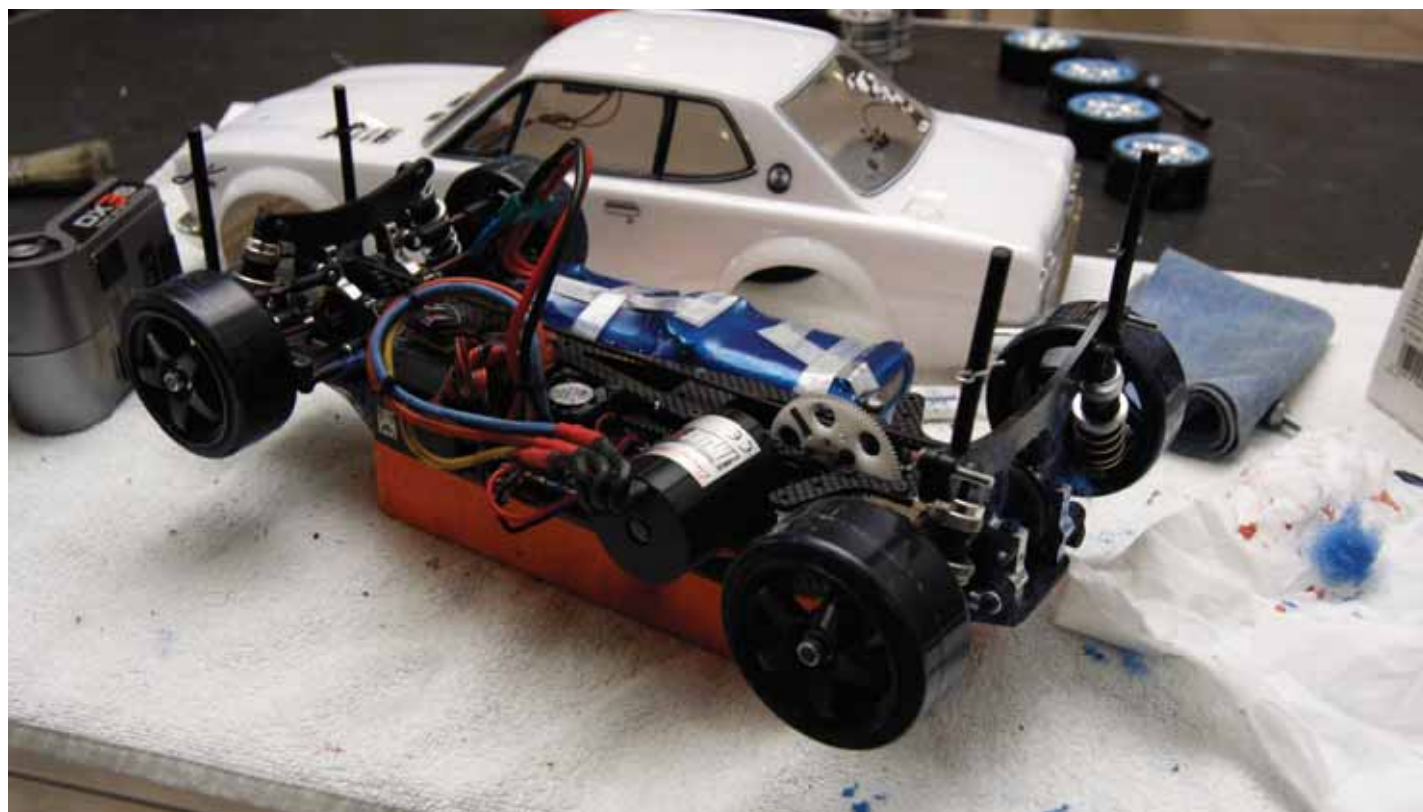
Prenos výkonu

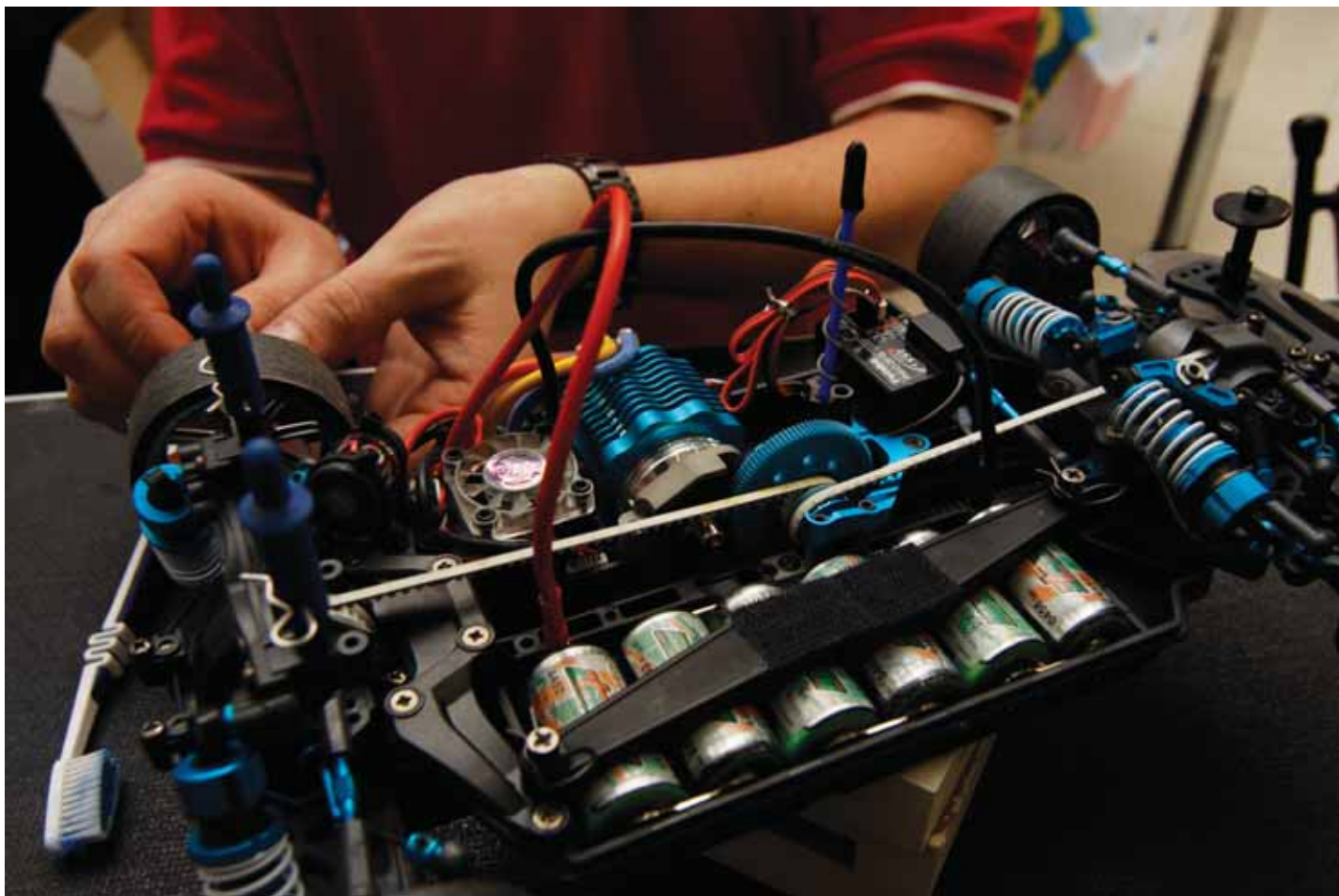
Tu sa obmedzíme iba na základné odporúčanie. Pretože drift sa jazdí na rôznych povrchoch, ktoré nie sú vždy práve čisté, odporúčame zvoliť podvozok s kardanom alebo úplne krytým remienkom. Špina, prach a hlavne malé a väčšie nečistoty vám môžu zničiť nekrytý remienok, ktorý potom preskakuje alebo dokonca praská. „Remienkáče“ si odložte na závody alebo do haly, no na parkovisko ich radšej neberte, prípadne si doma spravte ochranné zakrytovanie remienka. Na kardanových šasi odporúčame vymeniť kardan za kovový, nakoľko je odolnejší a tuhší ako plastový.

Diferenciály

Nastavenie diferenciálov je kategória sama o sebe. Všeobecne sa tvrdí že na drift je

potrebný veľmi tuhý, skoro uzavretý, diferenciál. Yokomo napríklad dodáva svoje MR-4TC drift špeciály s tuhou zadnou osou... Povieť si „super, potom nie je problém, uzavriem ho a je to“..., ale má to háčik. Existuje tu totiž dlhý spor a dilema, či je tomu naozaj tak. Nebudeme sa tu rýpať v teóriách, rovniciach a náčrtkoch a poviem to rovno: Je to na vás! Polovica driftákov jazdí s uzavretým diferenciálom, druhá polovica s otvoreným. Záleží len na tom, s čím sa lepšie jazdí vám a na čo si zvyknete. Na povrchoch s vysokým trením, ako je koberec, je výhodné mať tuhý diferenciál, no na povrchoch s nízkym a veľmi nízkym trením ako asfalt a liaty betón, sa osvedčili otvorené diferenciály. Trenie od ABSiek je na nich aj tak také mizivé, že aj stredne zatiahnutý diferenciál sa správa ako uzavretý.





Tak či onak, ohľadne stability odporúčame mať zadný diferenciál tuhší ako predný. Predná os musí vykrúžovať a udržiavať smer v zákrute a ak je veľmi tuhá, auto bude nedotáčavé. Naopak, na koberci je dobré zadný diferenciál uzavrieť do maximálnej možnej miery, prípadne použiť pevnú os. Na ostatných povrchoch nastaviť podľa vlastných zvyklostí.

Geometria

Dobrá geometria podvozka je základ. Ak však v okruhovom závode znamená jej zlé nastavenie veľké problémy, v drifte nie je

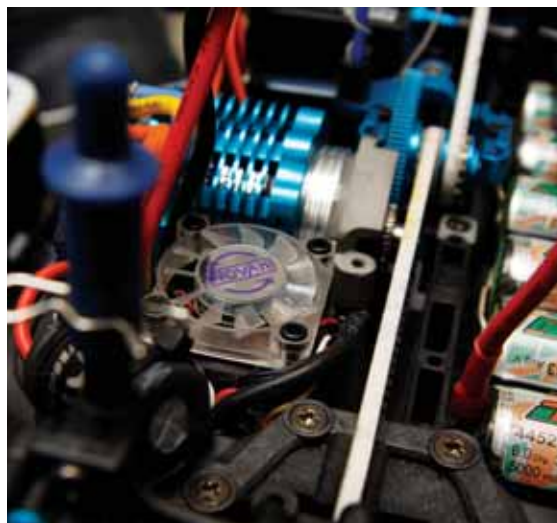
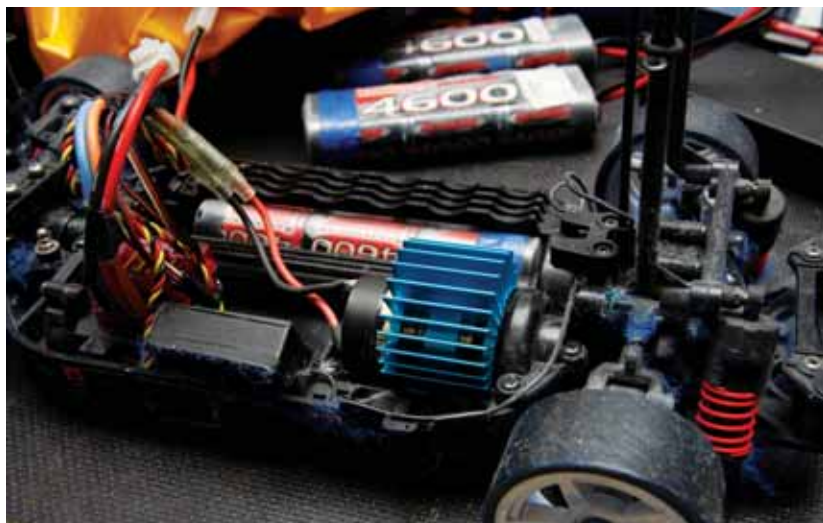
našťastie jej vplyv tak výrazný a malé odchýlky sú viac menej neškodné. Bežne sa môžeme stretnúť s nastaveniami zbiehavosti, odklonov, svetlej výšky a tlmičov.

Zbiehavosť

Zadná zbiehavosť: Píšem ju ako prvú, lebo je nesmierne dôležitá! Ona robí ABSká ovládateľnými. Mnoho začínajúcich drifterov má problém, že sa auto na ABSkách nedá ovládať a autá sa neudržia v šmyku bez toho aby sa nepretočili. Je to práve kvôli zadnej zbiehavosti.

Žiaľ, v mnohých prípadoch je jej jednoduché nastavenie nemožné. Väčšina v našich končinách fungujúcich RC podvozkov ako TT-01, HPI Sprint2, Losi Drift-R... nemajú nastaviteľnú zadnú zbiehavosť. Je to kvôli jednoduchosti ich konštrukcie a aj vyššej tuhosti, ktorú užívatelia často potrebujú. Keď pri driftovaní popri obrubníkoch narazíte zadnou nápravou na stenu alebo do súpera, uvedomte si, že keby ste teraz mali zadnú nápravu s nastaviteľnou zbiehavosťou, budete pravdepodobne ďalšie minúty tráviť nastavovaním, v horšom prípade zbieraním





pozostatkov a nápravou škôd. K úprave uhlu zbiehavosti pre TT-01 alebo HPI E10 je potrebné kúpiť špecifické zadné náboje (kamene), v ktorých sú uložené ložiská a os kolesa. Ich cena sa líši model od modelu, ale napríklad pre TT-01 stojí sada kameňov okolo 7 Eur. Samotný uhol na drift s ABS-kami odporúčame nastaviť v rozmedzí 2° až 3°. Udržiava stabilitu v šmyku a neobmedzuje ovládanie.

Predná zbiehavosť/rozbiehavosť: Nastavenie prednej zbiehavosti je omnoho jednoduchšie. Upravíť jej uhol je možné pomocou tiahla riadenia na pravej a ľavej strane. Bežne sa na Drift Challenge stretnete s autami nastavenými v rozmedzí od +3° až po -3°. Opäť, toto nastavenie závisí hlavne od zvyku, s čím sa vám lepšie jazdí. Ak je predná náprava rozbiehavá, voz je nestabilnejší a ľahko sa dostane do driftu, a naopak, ak je zbiehavá, je náročnejšie dostať ho do driftu, no počas neho je stabilnejší a drift dlhší. Pre nerozhodných odporúčam nastaviť 0° a časom si iste nájdete vhodný uhol sami.

Odklony

Veľká téma, krátky proces - odklon je úplne ľubovoľný. ABS kolesá sa aj pri nastavenom odklone v krátkej dobe zabehnú „na plocho“ a budú mať kužeľovitý tvar ako kvetináč. Jediným dôvodom na odklony môže byť

estetické hľadisko, nakoľko auto s kolesami v odklone lepšie vyzerá.

Svetlá výška

Svetlá výška sa odporúča čo najmenšia pre zníženie ťažiska, no v závislosti od nastavenia tlmičov. S príliš nízkym autom a mäkkými tlmičmi sa vám môže stať, že škrknete podvozkom o vozovku, prípadne o malú nečistotu, čo vás spomalí alebo úplne otočí. Podvozok s baterkou a karosériou by malo stať približne 5-8 mm nad vozovkou. Druhá vec je výška uchytenia karosérie, pri ktorej sa treba riadiť pravidlom, aby vám počas jazdy karoséria nešúchala o vozovku ani pri dopružení podvozku.

Tlmiče

Dobré nastavenie tlmičov je alfou a omegou jazdenia. A v drifte to platí dvojnásobne. Pretože ABSká majú veľmi nízke trenie, je potrebné zachovať čo najlepší kontakt s vozovkou, takže platí heslo „mäkký, mäkkší, na drift!“ Nasadte extrémne mäkké struny a čo najmäkšie tlmiče s čo najviac dierami. Presvedčte sa, že olej v tlmičoch je dostatočne riedky, pri prípadnej výmene si kúpte olej s 25-100cpw. (Sériovo dodávané pružiny v TT-01D sú približne dvakrát mäkkšie ako bežné „stock“ pružiny.) Potom sa budete sami diviť, ako vaša „driftmašina“ ladne pláva medzi kužeľmi!

Ovládanie

Vždy ste sa divili, načo má tá vaša vysielačka všetky funkcie, že ich predsa vôbec nepoužívate, a bola preto zbytočne drahá? Omyl! To všetko teraz môžete využiť vo svoj prospech.

A čo všetko? Takže, otvorte manuál a nalistujte si funkcie ako EXPonencial plynu a nastavte ho na mínus niekoľko percent. Pomáha to plynulému rozjadu a keď výrazne pridáte plyn, motor utrhne kolesá a kopne auto do driftu. Rovnako dobre sa dá využiť aj nastavenie exponenciálu riadenia. Malé výchylky riadenia vám umožnia na rovinkách bezpečne meniť stopu, a potom v zákrute vytočiť okamžite do žiadanej smeru a uhla. Pospomínajte si, kde sa nastavujú obmedzenia plynu, lebo pri silnej baterke a motore ich budete potrebovať, nech je auto aspoň trochu ovládateľné. Zísť sa vám môže aj DualRate nastavený na plyn. Obmedzíte si plyn na povedzme 75 % a po čase, keď počas jazdy zistíte, že baterka už stráca na sile, vypnete jednoduchým kliknutím obmedzovač a zas budete z nej dostávať 100% výkonu, ktorý v nej zostal. Tieto rady však možno aplikovať, len pokiaľ vám to dovoľuje vaša vysielačka. Ak ich k dispozícii nemáte, naučte sa to aj bez nich. Ak ste presvedčený, že to nejde, je načase zaobstarat si kvalitnejšiu RC výbavu. 

Váš Šalát

Drift nie je strata kontroly - len iný spôsob riadenia!

Drift is not losing control - just a different way of driving!



www.rcdrift.sk