



Las espumas suponen una parte muy importante en las llantas de la familia -UFO- y las posibilidades que ofrecen al usuario son varias.

Existen en el mercado, como mínimo, seis tipos diferentes de pistas de plástico y dos o tres superficies diferentes en pistas de madera y las espumas de Sloting Plus se adaptan con facilidad a cada tipo de pista y a las exigencias de cada usuario.

Los anillos son -y han de ser- la primera y más recomendable opción para todos los aficionados por la sencillez de colocación del anillo -unos pocos segundos-, la adaptabilidad general entre la llanta y el neumático y el rendimiento que brindan en la pista.

Las tiras adhesivas serán la elección de aquellos aficionados que deseen explorar los diferentes tipos de espumas que ofrecemos y los rendimientos que son capaces de brindar en pista.

Las ventajas que notará enseguida con las llantas de la familia -UFO- son la menor rumorosidad general al rodar sobre pistas de plástico, la mayor durabilidad de los neumáticos (aprox. 10%-15% más de aprovechamiento), mayor regularidad en los tiempos por vuelta debido a que la espuma atenúa el contacto entre la pista y el neumático y, de forma general, reacciones menos bruscas.

Poner y quitar el neumático no cambia, es como siempre, tan solo que hay que poner un poco de atención para que no se pellizque la espuma -algo que se consigue con muy poca práctica- y, una vez montada, ya no necesita ninguna preparación más.

Escoger el espesor de la espuma es muy importante para optimizar el rendimiento y las prestaciones de la llanta y por este motivo recomendamos espuma más gruesa para neumáticos con mucho perfil y usar espuma más fina para neumáticos con poco perfil.

Los packs de espumas se han diseñado con esquinas a 90º y esquinas redondeadas. Esta combinación en el diseño de las esquinas permite identificar cada tipo de espuma y su utilidad.

Después, y una vez instalados los anillos de espuma, usted ya reconocerá, por la medida de la llanta y por el tipo de neumático que suele utilizar, qué espuma está montada.

Seguidamente le facilitamos algunas indicaciones que le serán de gran utilidad en la preparación de las llantas UFO.



**FOAM
TYPE-2**



**Para llanta - For Wheel
Ø16,5 mm to Ø16,9 mm**



**PARA NEUMÁTICOS CON POCO PERFIL
FOR LOW PROFILE TYRES**

**FOAM
TYPE-3**



**Para llanta - For Wheel
Ø15,8 mm to Ø16,2 mm**



**PARA NEUMÁTICOS CON MUCHO PERFIL
FOR HIGH PROFILE TYRES**

**FOAM
TYPE-4**

**Para llanta - For Wheel
Ø16,5 mm to Ø16,9 mm**

**PARA NEUMÁTICOS CON MUCHO PERFIL
FOR HIGH PROFILE TYRES**

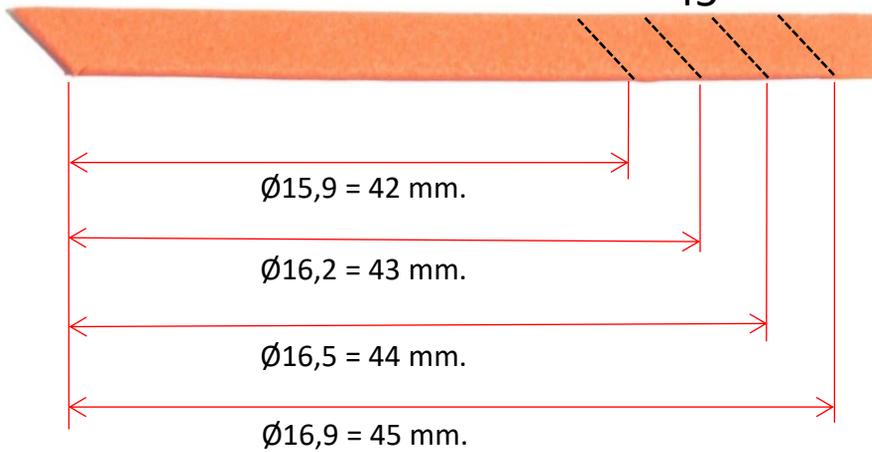
Si lo desea, las tiras naranjas o negras se pueden cortar un poco más cortas que las medidas que le sugerimos con la finalidad de estirarlas ligeramente. También es posible cortar los anillos de espuma (cortar-pegar un extremo-estirar-volver a cortar a la medida- y pegar el otro extremo).

En todos los casos, el objetivo es reducir su espesor ligeramente para ajustar la altura de la espuma en la llanta.

Las tiras tienen la ventaja, respecto de los anillos, en que usted puede adaptarlas como prefiera, pero recuerde, el resultado de experimentar requiere el posterior ensayo en la pista.

Seguidamente le facilitamos una serie de medidas orientativas que le servirán para cortar las tiras y poder ponerlas -sin estirar- en la llanta.

cortar a - cut to
45°



-MEDIDAS APROX. PARA EL FOAM NEGRO-
-APPROX. MEASURES FOR BLACK FOAM-

Las tiras puede cortarlas como desee, pero nosotros le recomendamos que las corte en ángulo para que un extremo se solape con el otro y el neumático asiente correctamente (imagen -2- y -3-).



Es aconsejable, para neumáticos con poco perfil, que la espuma sobresalga cómo máximo 0,2 mm. del aro exterior.

Las tiras son autoadhesivas, y no es necesario pegar los anillos de espuma.

Aunque los anillos y las tiras se han desarrollado específicamente para las llantas -UFO-, también se pueden utilizar en las llantas de otras marcas de Slot, las típicas "Air System" o llantas de dos pestañas.

Recuerde que los neumáticos de goma, debido a su sistema de fabricación (inyección y posterior extracción), presentan irregularidades y nunca son perfectamente circulares. También es habitual que presenten algunas irregularidades en los flancos y en la parte de rodadura.

Lo ideal es rectificarlos una vez montados en la llanta.