

Tuning Tipps Fly Porsche Carrera 6 für Steve McQueen Cup

Stand 22.10.07



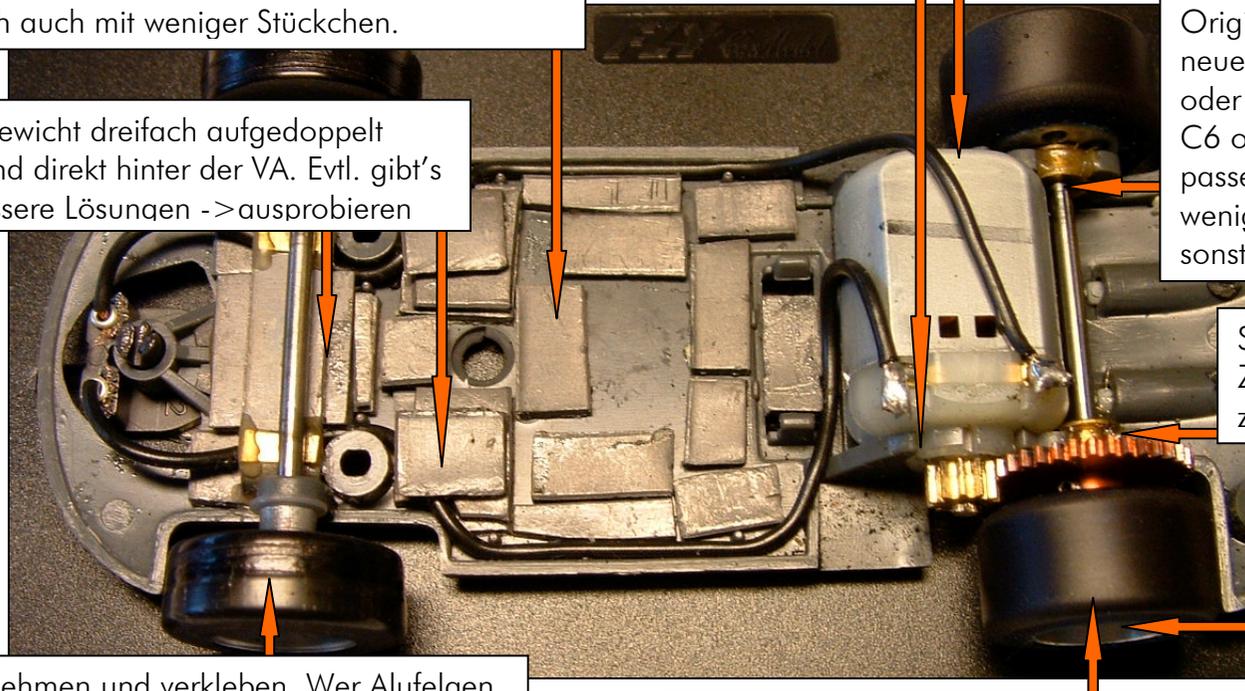
Über ein Jahr hatte ich nun schon das Vergnügen mir an dem Auto die Zähne auszubeißen. Übelste schwarze Kratzspuren auf dem Dach vom unendlichen Kippen wurden leider sein Markenzeichen wie auch völlig verstümmelte Windabweiser unter den Scheinwerfern (mittlerweile entsorgt) von unzähligen Einschlägen in die Bande. Ich war am Ende meiner Geduld. Doch dann...

..geschahen 5 Dinge die das „C6-Erlebnis“ für immer verändern sollten:

1. Die neuen Ortmann-Reifen. Etwas weniger Grip wirkt bei schmalen Autos Wunder! Außerdem: Das Auto geht besser mit „eingefahrenen Reifen“.
2. Peter Vornehm gab mir den Tip mal einen sanft ansprechenderen Regler herzunehmen (25 Ohm statt 15 Ohm; Dioden-Fahrer sanftes Ansprechverhalten einstellen). Das Problem war nämlich daß sich das schmale Auto (56,5 mm Spurbreite hinten) bei leichtem Schwänzeln und gleichzeitig etwas zu viel Gas aus den Kurven heraus sofort aufs Dach legte.
3. Walter Hollenburger war der erste todesmutige ;-) und sehr geduldige C6-Fahrer - die ganze letzte Saison! Werner Lorenz hatte einen C6 nach Walters Anweisung gebaut welcher sich gutmütig fahren ließ. Bei Werner war das Trimmgewicht flächig im Auto verteilt anstatt wie bei meinem Wagen nur um die Vorderachse herum.
4. Zuviel Wackel bekommt dem Auto schlecht, s. Anleitung.
5. Mein Auto wog früher nur 85g = Fehler. Walters Erfahrung: Das optimale 1/32 Auto wiegt um 89g. 4g mehr Trimmgewicht war das letzte Quentchen welches das Auto zuverlässig beherrschbar gemacht hat.

Generell sei angemerkt daß der Wagen durch seine schmale Geometrie und die größere Bodenfreiheit (stammt aus einer früheren Rennepoche) meiner Meinung nach immer 2-3 Zehntel hinter einem entsprechend vorbereiteten 908 „her hinken“ wird. Trotzdem ist es eine Schönheit die in dem Setup viel Spaß zu fahren macht. Bei sehr guter Streckenkenntnis kann man damit den einen oder anderen in den Top10 sehr wohl ärgern ;-)

Wie immer stellt dieser Kenntnisstand nur eine Momentaufnahme dar, bitte Info an Walter oder mich falls hier neue Punkte einfließen sollen bzw. irgendwas jetzt oder später überholt sein sollte. Bisher hatte ich nur Gelegenheit bei Hot Slot (sehr griffig) zu testen. Viel Spaß mit der Anleitung!



Trimmgewicht ausschließlich 1,2 mm. An der starken Stückelung erkennt man die vielen Trimmversuche. Geht natürlich auch mit weniger Stückchen.

Trimmgewicht dreifach aufgedoppelt unter und direkt hinter der VA. Evtl. gibt's hier bessere Lösungen -> ausprobieren

Motor mit jeweils ganz mit wenig Pattex Repair Extreme in den Motorlageraufnahmen festkleben. Ist ein Muß.

Slot.it Achse auf 44,5 mm kürzen. Originallager von Fly (nur die neuen schmalen (egal ob Kunststoff oder Messing) die man bisher im C6 oder Gt40 findet! Slot.it Lager passen nicht weil zu breit). Mit wenig Pattex einkleben (werden sonst lose).

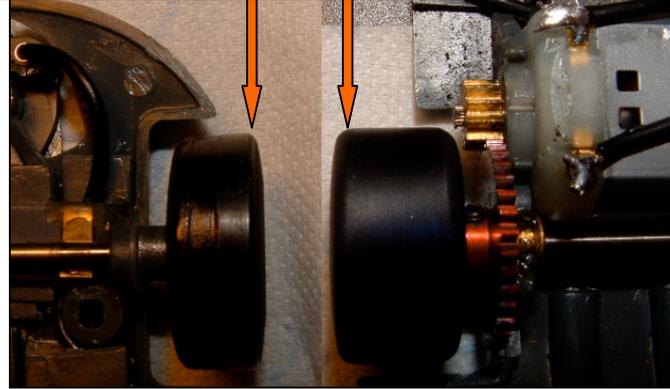
Slot.it Spurzahnrad 19mm, 36 Zähne. Der Schraubflansch zeigt zur Felge

Felgeneinsätze von Klaus Ammann (SMQ Homepage) ausdrucken, auf Fotokarton o.ä. kleben, ausschneiden, einkleben

- Reifen: Original nehmen und verkleben. Wer Alufelgen nehmen möchte -> SMQ 330. Mein Auto hat noch Kunststoffelgen.
- Reifen rund schleifen, besser noch konisch (Gewicht),
- auch die Stirnseiten innen und außen eben schleifen
- Kanten NICHT stark verrunden
- mit Sekundenkleber einstreichen
- noch mal rund schleifen
- mit 600er Körnung oder feiner nass polieren.
- Fertigdurchmesser 21,1 mm (nicht weniger!) Das Hauptgewicht soll auf den Rädern aufliegen, nicht auf dem Schleifer (weniger Reibung = schneller)
- Spurbreite vorn 55,5 mm, soviel Spiel zu den Lagern einstellen daß sich die Achse ganz leicht dreht

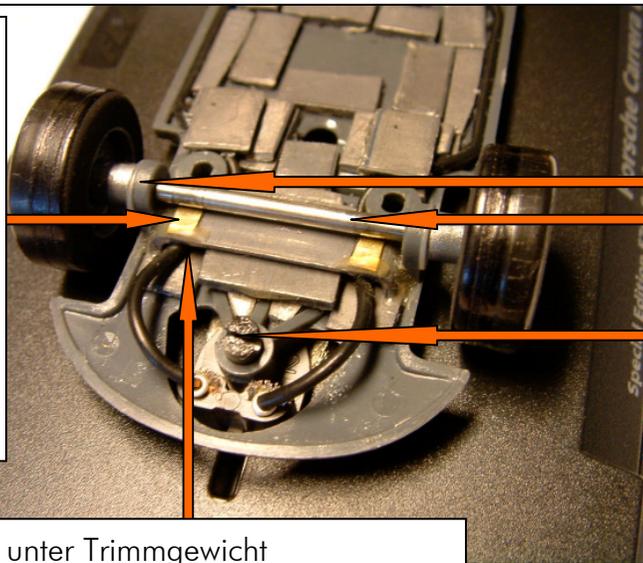
- Ortmann 44c auf SMQ GT40 Felge verkleben (Reifen zuerst auf entfettete Felge (Madenschraube nicht vergessen), dann Sekundenkleber mit Zahnstocher zwischen Reifen und Felge streichen, nicht ins Gewinde laufen lassen! Überschüssiges mit Q-Tip abwischen.
- Raddurchmesser 21 mm oder kleiner
- grob schleifen mit 120-240 reicht, auch die Stirnseiten innen/außen
- Mit 600er naß und/oder 2000er Schleifschwamm ganz leicht seidenmatt polieren
- Kanten stark verrunden
- Spurbreite hinten max 56,5 mm, soviel Spiel zu den Lagern einstellen daß sich die Achse ganz leicht dreht (1-2/10 mm)

Vorderreifen fast keine Rundung an der Kante, Hinterreifen stark verrundet



Das ganze Chassis muß ausnahmsweise nicht schmaler gefeilt werden, Wackel geht OHNE Nacharbeit. Wackel: Schrauben anziehen, dann vorne wieder $\frac{1}{4}$ Umdrehung auf (ganz wenig Spiel) und hinten relativ lose. Lose und leichtgängige Schrauben mit Klebeband gegen Herausfallen sichern. Schrauben immer mit „viel Gefühl“ anziehen und rechtwinklig ansetzen.

Zwischen dem Messingblech und der Vorderachse 1/10-2/10mm Spiel einstellen (Blatt Papier). Zuviel Gewackel an der VA läßt das Auto sofort kippen. Statt Messing wäre ein Teflonstreifen eine gute Alternative. Das Messing habe ich aus Platznot gleich mit Trimmgewicht unterbaut. Ein kleiner Tropfen Öl und gelegentliche Reinigung sind bei Messing nötig.



Die Vorderachsen laufen leichter wenn man zwischen Kunststoff- oder Alufelge und Lageraufnahme eine dünne Unterlegscheibe aus Nylon, Teflon oder Messing platziert

Slot.it Hohlachse auf ca. 44 mm kürzen

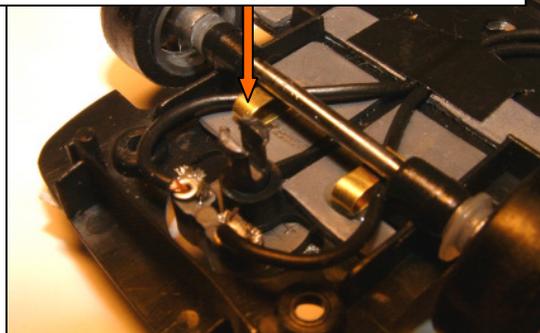


Leitkiel Ninco PRORACE gefedert (ohne Feder verbaut) mit Messer o. ä. kürzen da er sonst an der Karosse streift. Als Schleiferlitze bei dem Wagen silberne Slot.it da ultraflach (der Wagen liegt ohnehin sehr hoch).

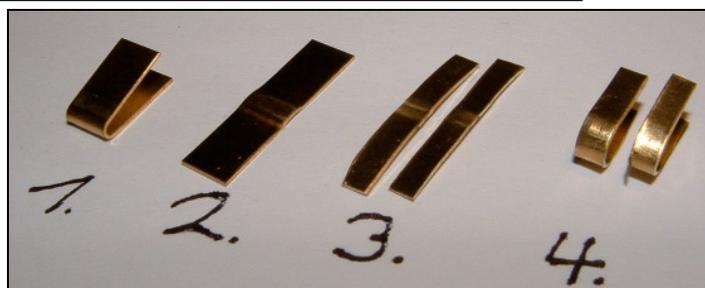
Kabel werden unter Trimmgewicht durchgeführt. Zentriert bei obiger Verlegung zuverlässig den Leitkiel.

Zwei interessante und erfolgreich erprobte Alternativen zum Thema Vorderachse unterlegen:

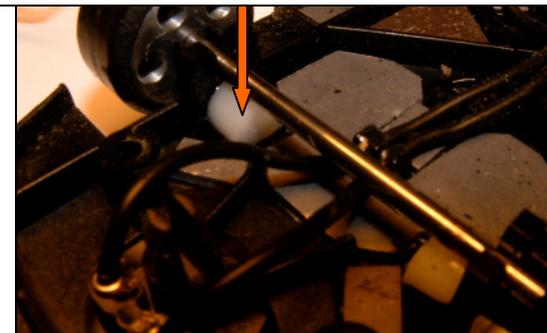
Federnde C-förmige Variante aus Lötflächen für 1/24er-Leitkiele. Das offene Ende liegt mit 0,1-0,2 mm Spiel unter der Achse. Spiel wird nach Klebertrocknung „hingebogen“.



So werden die C-Bleche in vier Schritten hergestellt (Materialdicke ca. 0,3 mm, mit robuster Schere noch schneidbar) – 1. Rohteil, 2. Geradebiegen, 3. mittig teilen, 4. symmetrisch um einen 3 mm Schraubenzieherschaft o.ä. biegen, fertig.



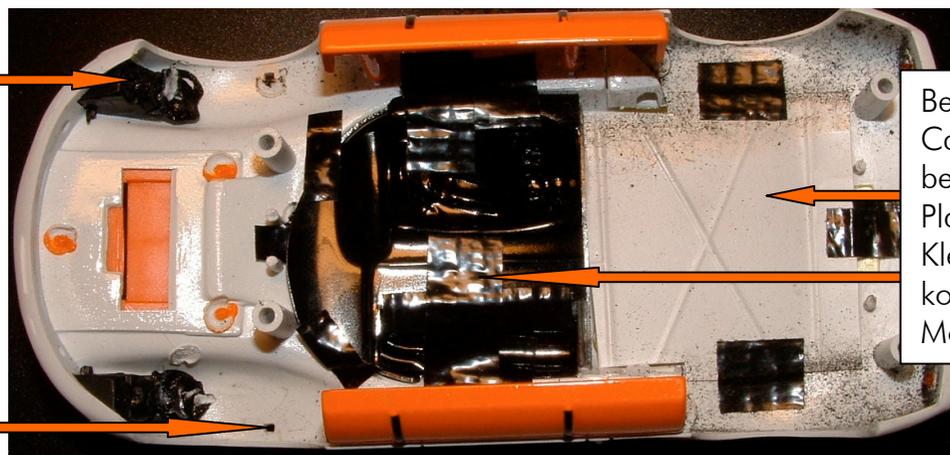
Noch einfacher: Unterlegen mit Teflon (oder einem sonstigen abriebfesten Kunststoff wie z.B. alte Chassis-Stücke oder Kunststofflager). Vorteil: Keine Schmierung notwendig – dann haftet auch kein Schmutz an.



Karosserie:

Scheinwerfer mit ganz wenig Repair Extreme sichern. Schadet auch an Auspuffen, Spiegeln und Rücklichtern nicht.

Es empfiehlt sich die Spiegel während der Testphase abzumontieren, brechen leicht.



Bemalten Lexaneinsatz (Parma, Carrera Universal, GOM) oder bedrucktes Overdrive Inlet (inkl. Plastik-Fahrerkopf) mit wenig Klebeband befestigen. Das komplette Inlet inkl. Motorabdeckung wird ersetzt.

Grundsätzliches:

- Als Trimmgewicht ist gemäß Reglement Messing oder Walzblei erlaubt. Blei ist ein giftiges Schwermetall. Kinder und andere Personen, die damit unsachgemäß umgehen könnten, müssen daher unbedingt außer Reichweite dieses kritischen Werkstoffs bleiben. Außerdem ist unbedingt darauf zu achten nach dem Hautkontakt mit Blei nicht in Mundnähe zu kommen und nach getaner Arbeit sofort sorgfältig die Hände zu waschen. Blei gehört in den Sondermüll!
- Der Motor ist bei dem Auto wieder trocken eingelaufen (6v, 1h). Einige naß eingelaufene Exemplare haben bei mir nach kurzer unglaublicher Performance plötzlich den Geist aufgegeben (Kontaktprobleme aufgrund vorzeitig verschlissener Kohlen).
- Pattex = Pattex Repair Extreme
- Klebeband = Pattex Power Tape
- Sekundenkleber = Uhu Sekundenkleber (in der Blechtube, keine stechenden Dämpfe!) – für Felgen auf Achsen immer nur ein Tropfen!
- Doppelseitiges Klebeband mit Gewebereinlage für Blei (alternativ Repair Extreme)
- Klebeflächen immer vor dem Kleben reinigen und entfetten
- Öl = z.B. Black Gold für alle Lager Motor-/Messinglager/Messingbleche an der VA, immer nur ein Tröpfchen. Ein gutes Öl kriecht wenig, harzt nicht, greift Kunststoff nicht an und hält sehr lange durch. Kunststofflager an der Vorderachse werden bei Fly bitte NICHT geschmiert, das ist nur ein Schmutzfänger! Wenn eine VA schwer läuft ist etwas verkehrt gemacht worden (zu wenig Spiel, Kleber im Lager, schlechte Kabelverlegung) da nützt dann auch kein Öl.
- Zum Entfetten und Lager/Achsen säubern benutze ich 50% Isopropanol. Andere nehmen gern Waschbenzin her.
- Beim Schleifen Staubmaske tragen und Staub per Staubsauger etc. absaugen.

Viel Erfolg!

Bernd