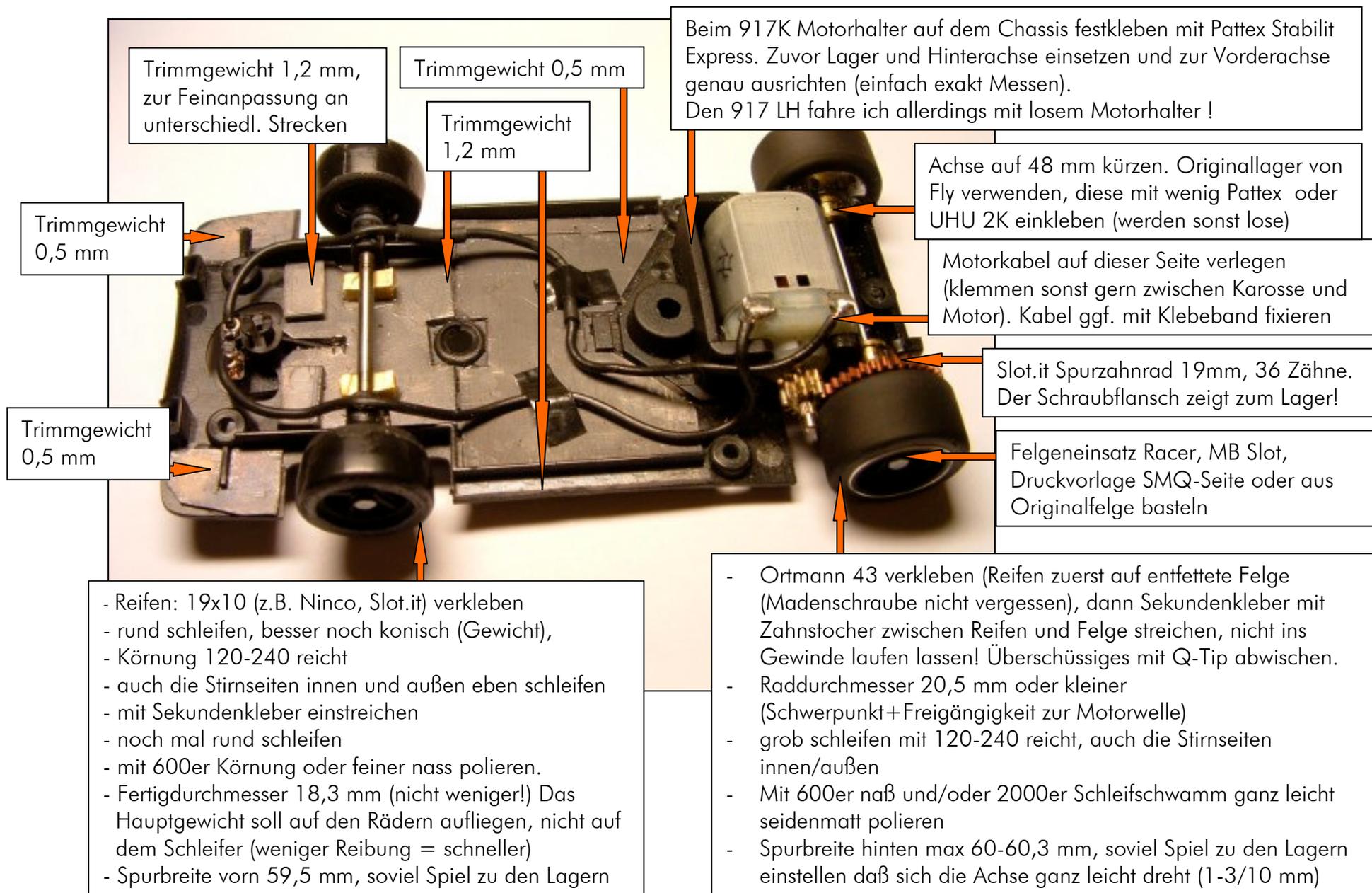


Tuning Tipps Fly Porsche 917K und 917LH für Steve McQueen Cup

Stand 22.10.07



Seit der ersten Anleitung ist ein weiteres Jahr ins Land gezogen. Piet hat in der letzten Saison gezeigt was in einem 917 LH für ein Potential steckt, sowohl im Cup als auch auf Langstrecke. Meine Erfahrung mit dem C6 und den neuen Ortmann-Reifen ließ in mir die Hoffnung wachsen daß der 917K, welcher immer etwas empfindlich auf zu viel Grip reagierte, nun nochmals eine ganze Ecke gutmütiger wird. Genau das konnte nach dem Lauf vom 26.10.07 von Mr Nascar mit stabilen 9,7er Zeiten eindrucksvoll belegt werden! Die Anleitung erhält etliche Updates sowie bessere Übersicht um die heimlichen 917er Fans aus der Reserve zu locken. Optisch ist er nach wie vor einer der Klassiker schlechthin und nicht aus dem SMQ-Feld wegzudenken. Da das Hobby sich durch neue Erkenntnisse ständig weiterentwickelt bitte ich wie immer um Info an Walter oder mich falls hier neue Punkte einfließen sollen bzw. irgendwas jetzt oder später überholt sein sollte. Viel Spaß beim Basteln!



Trimmgewicht 1,2 mm, zur Feinanpassung an unterschiedl. Strecken

Trimmgewicht 0,5 mm

Trimmgewicht 1,2 mm

Trimmgewicht 0,5 mm

Trimmgewicht 0,5 mm

Beim 917K Motorhalter auf dem Chassis festkleben mit Pattex Stabilit Express. Zuvor Lager und Hinterachse einsetzen und zur Vorderachse genau ausrichten (einfach exakt Messen). Den 917 LH fahre ich allerdings mit losem Motorhalter !

Achse auf 48 mm kürzen. Originallager von Fly verwenden, diese mit wenig Pattex oder UHU 2K einkleben (werden sonst lose)

Motorkabel auf dieser Seite verlegen (klemmen sonst gern zwischen Karosse und Motor). Kabel ggf. mit Klebeband fixieren

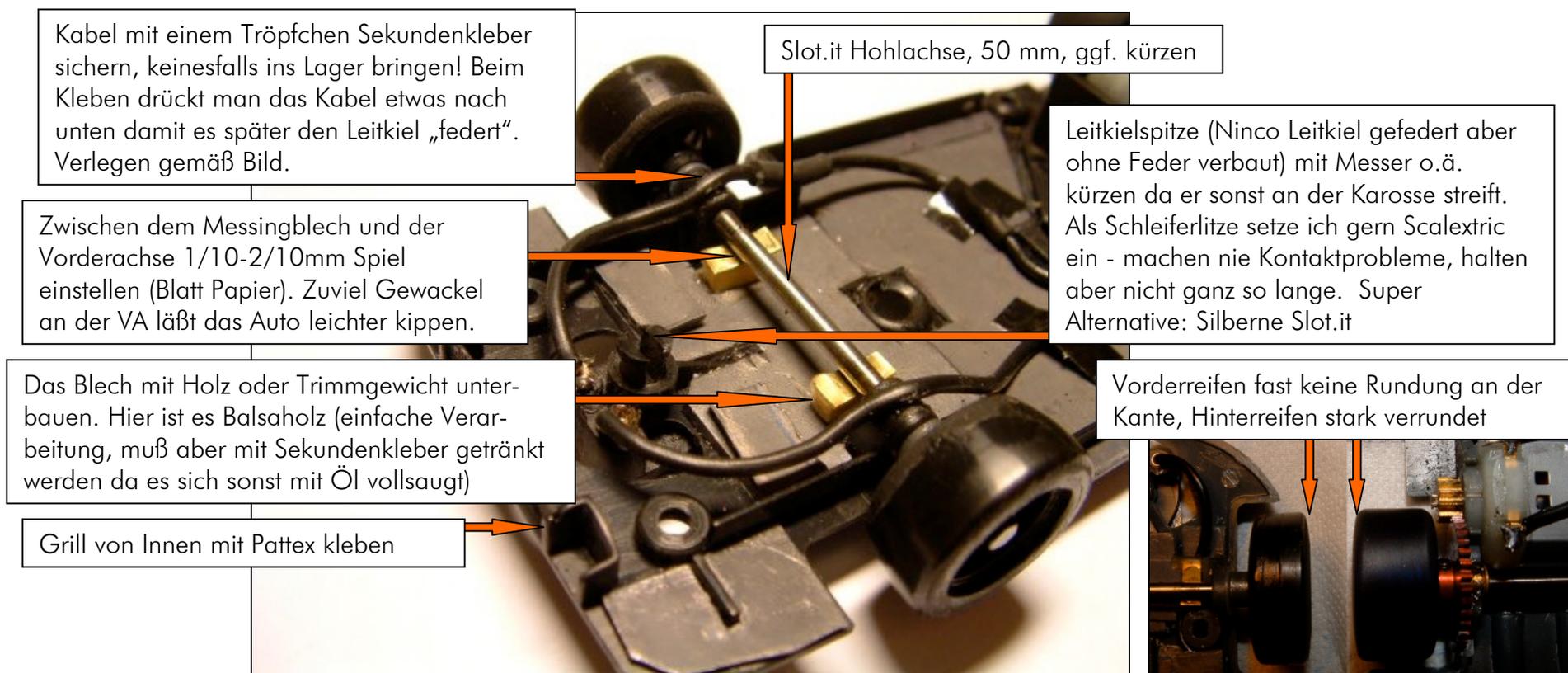
Slot.it Spurzahnrad 19mm, 36 Zähne. Der Schraubflansch zeigt zum Lager!

Felgeneinsatz Racer, MB Slot, Druckvorlage SMQ-Seite oder aus Originalfelge basteln

- Reifen: 19x10 (z.B. Ninco, Slot.it) verkleben
- rund schleifen, besser noch konisch (Gewicht),
- Körnung 120-240 reicht
- auch die Stirnseiten innen und außen eben schleifen
- mit Sekundenkleber einstreichen
- noch mal rund schleifen
- mit 600er Körnung oder feiner nass polieren.
- Fertigdurchmesser 18,3 mm (nicht weniger!) Das Hauptgewicht soll auf den Rädern aufliegen, nicht auf dem Schleifer (weniger Reibung = schneller)
- Spurbreite vorn 59,5 mm, soviel Spiel zu den Lagern

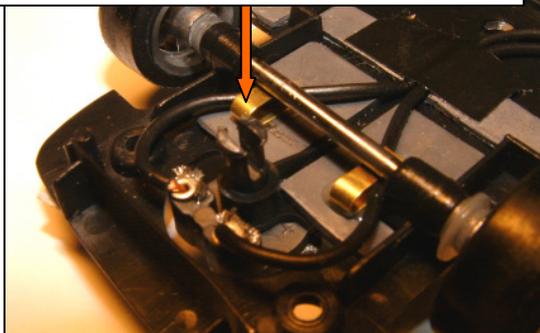
- Ortmann 43 verkleben (Reifen zuerst auf entfettete Felge (Madenschraube nicht vergessen), dann Sekundenkleber mit Zahnstocher zwischen Reifen und Felge streichen, nicht ins Gewinde laufen lassen! Überschüssiges mit Q-Tip abwischen.
- Raddurchmesser 20,5 mm oder kleiner (Schwerpunkt+Freigängigkeit zur Motorwelle)
- grob schleifen mit 120-240 reicht, auch die Stirnseiten innen/außen
- Mit 600er naß und/oder 2000er Schleifschwamm ganz leicht seidenmatt polieren
- Spurbreite hinten max 60-60,3 mm, soviel Spiel zu den Lagern einstellen daß sich die Achse ganz leicht dreht (1-3/10 mm)

Das ganze Chassis muß zunächst (wenn nichts mehr eingebaut ist) an den Stellen wo es die Karosse berührt etwas schmaler gefeilt werden bis im montierten Zustand umlaufend ein Spalt von ca. 0,5 mm zwischen Chassis und Karosse vorliegt damit die Karosse sich nicht mehr im Chassis verspannt (bessere Kurvenlage, das Spiel nennt sich „Wackel“). Auch darauf achten daß kein Trimmgewicht etc. übersteht und sich einklemmen kann. Bei Wackel dürfen natürlich die Schrauben nicht fest gezogen werden, am besten ganz zu und dann wieder 1/4-1/2 Umdrehung auf. Lose und zu leichtgängige Schrauben mit Klebeband gegen Herausfallen sichern. Schrauben immer mit „viel Gefühl“ anziehen und rechtwinklig ansetzen. Wird der Motorhalter festgeklebt die Schraube desselben nur soweit einschrauben daß sie nicht rausfällt, soll möglichst keine Haltefunktion haben in diesem Fall. Bei losem Motorhalter nur soweit lösen daß der Motorhalter ganz wenig wippen kann.



Zwei interessante und erfolgreich erprobte Alternativen zum Thema Vorderachse unterlegen:

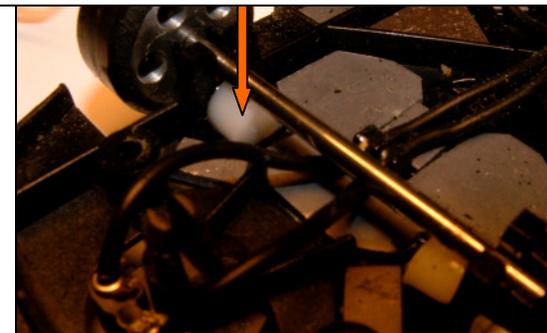
Federnde C-förmige Variante aus Lötflahn für 1/24er-Leitkiele. Das offene Ende liegt mit 0,1-0,2 mm Spiel unter der Achse. Spiel wird nach Klebertrocknung „hingebogen“



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



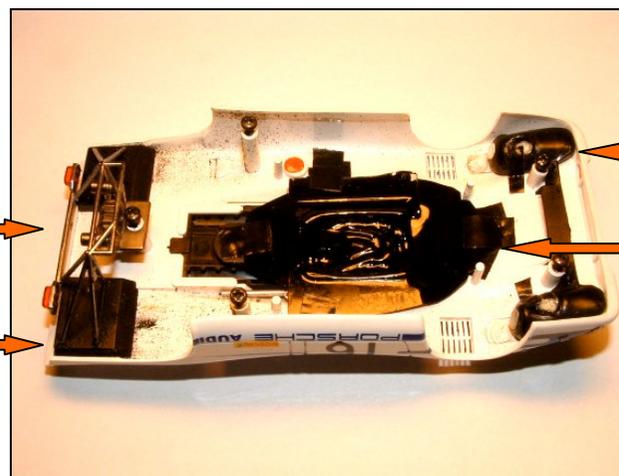
Noch einfacher: Unterlegen mit Teflon (oder einem sonstigen abriebfesten Kunststoff wie z.B. alte Chassis-Stücke oder Kunststofflager). Vorteil: Keine Schmierung notwendig – dann haftet auch kein Schmutz an



Karosserie:

Gestänge abnehmen und nach der schwarzen Platte mit etwas Pattex festkleben

Schwarze Platte abnehmen und mit wenig Pattex am Zapfen festkleben



Scheinwerfer mit etwas Klebeband oder Pattex sichern

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

Grundsätzliches:

- Als Trimmgewicht ist gem. 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!
- Pattex = Pattex Repair Extreme
- Klebeband = Pattex Power Tape
- Sekundenkleber = Uhu Sekundenkleber (der in der Blechtube, viel weniger aggressiv als alle anderen) – für Felgen auf Achsen immer nur ein Tropfen!
- Doppelseitiges Klebeband mit Gewebereinlage für Trimmgewicht (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