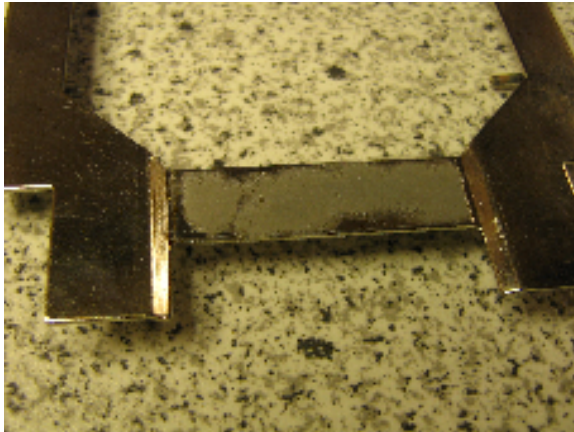


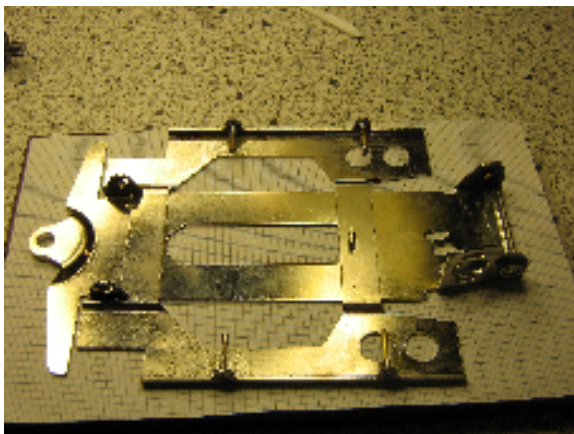
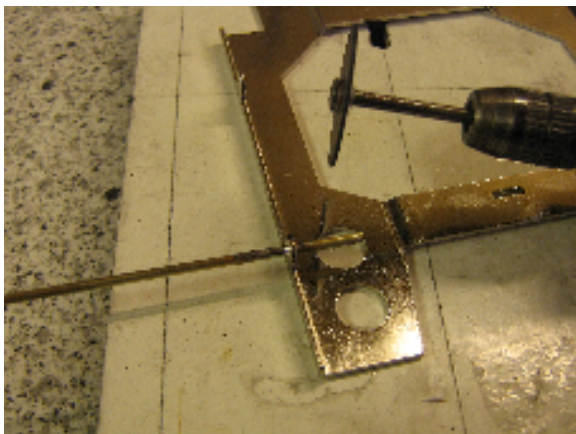
Glide stykke og nålerør

Mens vi venter på at lejerne tørre, kan vi passende gå videre med et par småting på pan'en.
(Den anden chassis halvdel.)



Når bilen er samlet, er der erfaring for at pan'en rent faktisk hænger en smule under niveau af center sektionen. Derfor limer vi en lille stribe af tynd plastic.(F.eks. et bid af bagstykket på karossen der ikke skal bruges.) på den forreste "bro", for at hæve pan's i forhold til center sektion, men stadig så pan's kan "flyde" i forhold til center sektion som det oprindeligt var tænkt.

Vi skal også have monteret nålerør.
Oprindeligt er chassiset designet til at anvende body-clips, men det er almindeligvis lettere at arbejde med knappenåle. Vi skal derfor lodde ca. 10 mm af et nålerør i hvert body clips hul. Det letteste er at indsætte hele røret, lodde, og derefter skære af med Dremel skiven. Så har man meget bedre styr på røret under loddeprocessen.

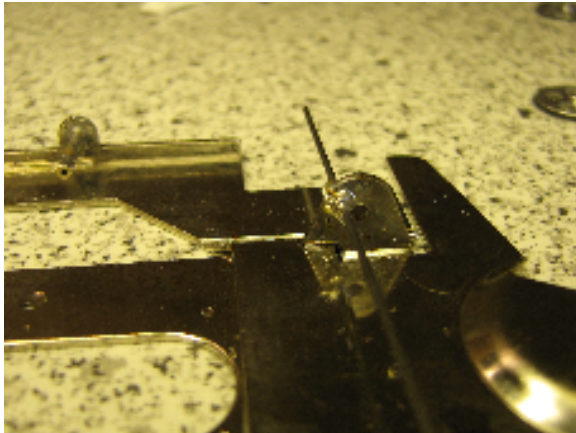
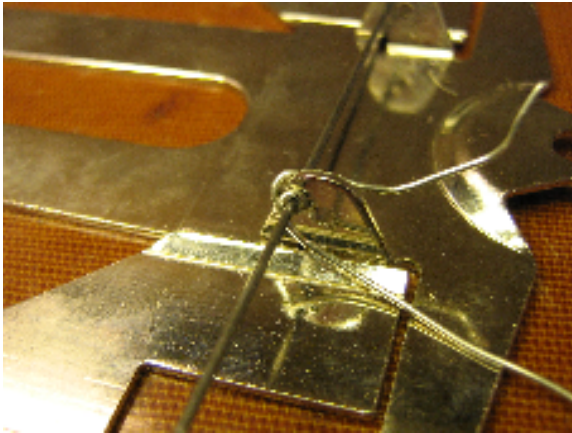


Efter limen til bagakslen er tør, samles de 2 chassis dele og splitten sættes i igen.
Vi er nu klar til at gå videre med forhjulene.

Montering af foraksel og forhjul

Lad det være sagt med det samme. Vi skal ikke bruge forhjulene på en S16D racer. Faktisk må de under ingen omstændigheder røre banen. Den eneste grund til at vi har dem, er fordi reglerne i et forsøg på at få det til at ligne rigtige biler, foreskriver at de skal være der. Vi må derfor nærlæse reglementet for at finde ud af hvor lidt vi kan slippe af sted med.

Jeg har derfor valgt forhjul af typen Slick-7, som så skal monteres på en 1 mm aksel. D.v.s. et 80 mm langt stykke af en 1 mm piano wire.



Akslen indsættes i det øverste sæt af huller til foraksel. Så er hjulene nemlig løftet fri af banen. Men hvis vi lodder akslen fast uden videre, så ville den uværgeligt gå løs under kørslen. Lodde arealet er for lille til at holde. Derfor tyer vi til mit universalmiddel, en stump stiv monterings tråd. Altså en 0.8 mm fortinnet kobber tråd, også kaldet stiv telefonkabel. Ståltråd kunne måske også gøre det. Med den laver vi en løkke omkring akslen på den ene side, rund om forhjuls staget og en løkke på den anden side. Så lodder vi det hele sammen. Nu er der meget mere areal at holde på, så nu skal det nok holde.



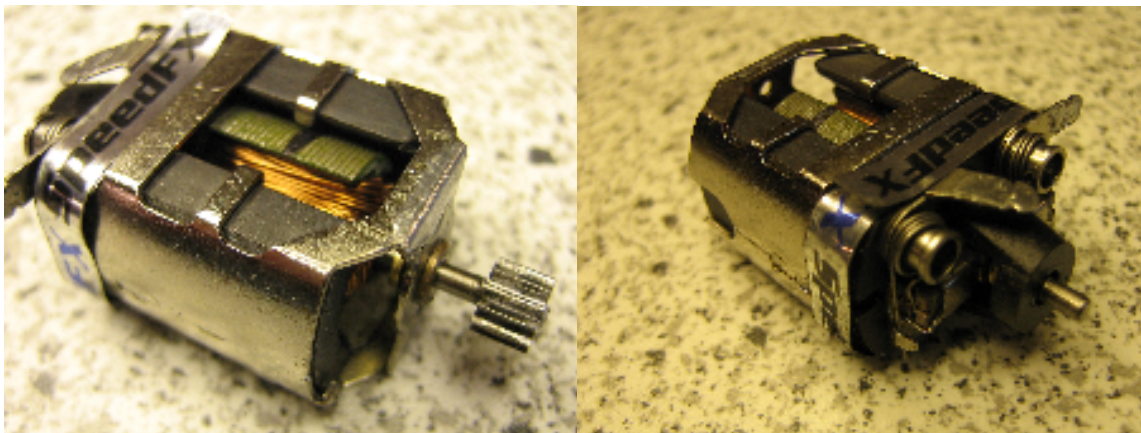
Hjulene monteres på samme måde ved at lave en lille løkke med monterings tråden, og så lodde den fast på akslen. På den måde laver vi både et indre og et ydre stop, der hvor vi ønsker hjulet skal sidde på akslen.

Det der stikker ud skærer vi så af med Dremel'en, så man ikke river sig hvis man skal sætte bilen på.

Motor

Fra 2007 er det blevet tilladt at bruge ProSlot PS2003 motoren foruden den velkendte Parma #502.

ProSlot motoren ser bedre ud især i kullholder og kulfjedre delene. Den vejer også kun 30,3 gram mod Parma's 35,1 altså hele 4,8 gram lettere. Vi vælger derfor i dette projekt ProSlot frem for Parma motoren. Når det er sagt, skal det også siges at der er mange Parma motorer i omløb som går rigtigt godt, og det kan ikke siges at ProSlot motoren altid er bedre en Parma. Men til et nyt projekt er den ny og spændende.



Motor tuning som sådan kan vi komme tilbage til i en anden artikel. Der er ikke så meget man lovligt kan gøre ved en S16D motor. Det er straks mere spændende med en X/12 motor hvad det angår.

Men der er et par ting vi er nød til at se på. Kullene i motoren har det velkendte kryds, så det ser ud som om det er ProSlot Golddust kul. **Men det er det ikke.** Det er desværre en betydelig dårligere kvalitet, som vi også har stiftet bekendtskab med i ProSlots billigste X/12 motor i de Ready-To-Run Wingcars vi tidlige har leget med. Det største problem er at de er meget bløde og bliver slidt utroligt hurtigt. Da jeg ved en fejl fik monteret sådanne kul i en hidsig X/12 motor, forsvandt 4 mm kul på kun 20 omgange!

Så altså ud med dem og direkte i skraldespande, og i med nogle ægte ProSlot Golddust kul.

Desuden skal motoren altså **tilkøres**. Formålet er at slide kullene så meget til at de passer perfekt til kommutatorens runding, og derfor kan overføre maksimal strøm til ankeret.

Tilkøring foregår ved lav spænding (3 til 5 volt). Enten under vand (~15 til 30 sekunder), eller i fri luft over en 20-30 minutter.

Husk at smøre motor lejer før og efter tilkøring.

TIP: Hvis der tilkøres under vand, så pas på med Parma kul. Stop øjeblikkeligt når vandet begynder at få farve (5-10 sekunder.) Et sæt Parma kul kan forsvinde på 20-30 sekunder!

Efter tilkørsel under vand sprøjtes der lidt tændvæske på kommutatoren og der tilkøres yderlige et minut. Herefter renses og tørres motoren (Uden at skille den ad, vel at mærke.)

P.S: Når tilkørslen er foretaget, må kullene ikke tages ud af motoren. Gør du det skal den tilkøres på ny.

Pinion

Vi skal naturligvis også have en pinion på. (Pinionen er det lille gearhjul monteret på motoren.)

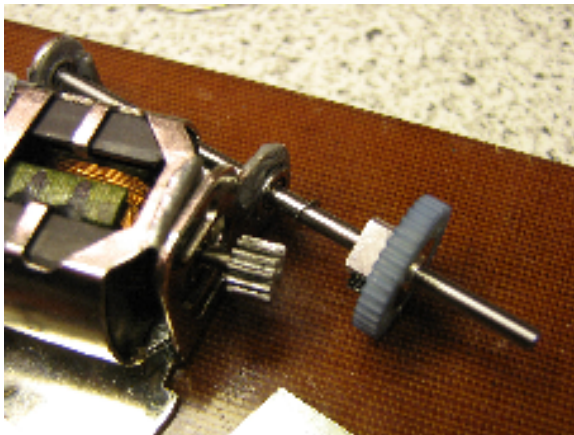
Nu findes der både Press-on og Solder-on pinions. Brug aldrig Press-on. De sidder simpelthen ikke godt nok fast, og hvis du forsøger at lodde en Press-on pinion, ja så er fanden løs. Du kan sandsynligvis hverken få den af eller på. Så inden vi begynder at lodde, test lige at pinionen går fint på akslen uden at binde, altså at det er en Solder-on.

Dernæst fortinnes akslen med loddevand og tin. Læg pinionen på et lille stykke træ der kan tåle varmen. Kom en lille dråbe loddevand indvendigt i pinionen. Sæt loddespidsen på og når den er varm, fortin pinionen indvendigt. Når pinionen er kold, så sæt den på akslen med fingeren som det nu kan lade sig gøre. Varm pinionen med loddekolben og når tinnet flyder skubbes pinionen med loddekolben ind over akslen, indtil akslen lige når igennem. Viola..

Det er næsten umuligt ikke at få tin imellem pinionens tænder. Det fjernes nu forholdsvis simpelt. Du skal bruge en strømforsyning på ca. 5 volt. En PC power supply fra en gammel skrottet stationær PC er meget anvendelig til dette formål. Proceduren er at du tilslutter motor uden at der er strøm på. Varm pinionen op til tinnet flyder, og sæt så strøm til motoren. Centrifugal kraften fjerner nu alt tinnet fra hvor det ikke skulle være.

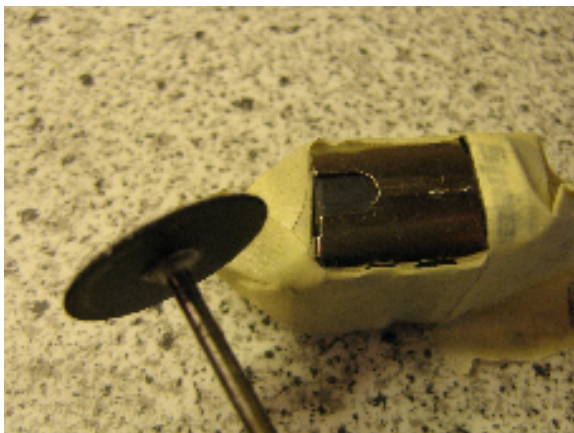
Advarsel: Tænk over hvor det gloende tin lander. **Pas især på øjnene i denne forbindelse.**

Tilpasning af motor til chassis



Vi har valgt at montere gearhjulet med skruen indad. Derfor skal pinionen også sidde yderst på motor akslen. Hvis vi monterede gearret med skruen udad ville vi kunne have pinionen inderst på akslen (og afkorte akslen med en Dremel). Dette ville give mindre belastning på motor lejet og ville være bedre. Men motoren er for bred, og vi skal skære alt for meget ud for at få det til at passe på den led. Så derfor vælger vi at montere gearret med skruen indad, og pinionen i ydre position.

Bemærk: Når du nu samler bagakslen, så husk den lille skive med lille diameter mellem kugleleje og gearhjul. Hvis gearret vendte den anden vej var det lige meget for så er den ”indbygget” i gearret. Men skal det vende som her, er skiven meget vigtig. Ellers vil hele gearhjulets aluminiums krave køre på siden af kuglelejet med stor friktion til følge. Den yderste del af kuglelejet er jo stationær. Det er kun den inderste del der rotere med aksel/gear.



Vi skal nu have skåret lidt ud i motoren, således at den kan komme tæt nok på gear til at have et ordentligt indgreb, men så akslen stadig kan dreje frit. Da vi helst ikke vil have magnetiske metalspåner i motoren pakker vi den godt ind i malertape før denne operation.

Når motoren er placeret korrekt med det rette gear indgreb, skal der være fri rum mellem motor og aksel. Check evt. med et stykke papir.

