

Karosseri

Vi har nu en ”roller”. Dvs. den kan køre rundt på banen men karosseriet mangler.

Der skal bruges et JK LeMans karosseri ifølge reglerne. Nogle er bedre end andre. Jeg kan godt lide Mercedes CLK (JK7183A), men har da også kørt med succes med andre. F.eks den åbne BMW. Fordelen ved de åbne er at man ikke skal male og montere en separat kører, som man jo skal til de lukkede biler.

JK karosserne findes i 2 tykkelser. 0.007 tomme er lettere og mere fleksible, og bruges til alt seriøst sprint løb.

De lidt tykkere 0.010 tomme karosser kan bruges til træning, eller lang distance løb hvor de skal holde rigtigt længe.

Nu er der andre der er meget bedre til at male karosser end jeg, så dette er kun en meget overfladisk gennemgang af kunsten at male karosserier.



En lexan karosse males almindeligvis indefra.

For at karossen lettere skal slippe formen når den vakuum formes, er formen smurt med silikone. Det er ikke godt når vi skal male, så allerførst vasker vi karossen indvendigt med håndsæbe, skyller af og tørrer.

Til JK karosserne følger der stickers med til afdækning af vinduer og forhjul. Vi klipper nemlig ikke forhjuls åbningerne ud, med lader dem stå gennemsigtige. Det medvirker til en stærkere karosse. Monter disse afdæknings stickers.



Det er nu ret let selv at lave afdækning med alm. afdæknings tape.

Jeg kan godt lide at lade den lodrette del ved hækspoileren være gennemsigtig. Så ser det mere ud som om det er en løs vinge.

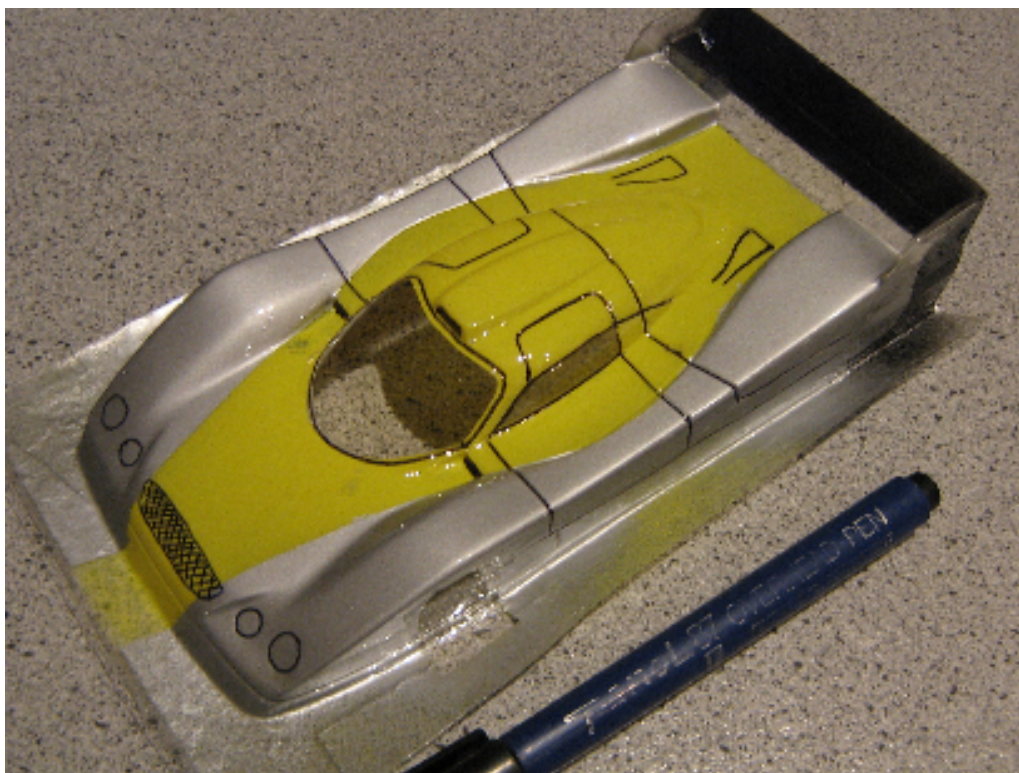
Øvrig afdækning efter det farveskema og design som du har tænkt dig at bruge.

I dette tilfælde har jeg tænkt mig at låne lidt fra Audi's farve palette og design.

Når det kommer til lexan maling, så er der ingen vej uden om. Du må købe det dyre på spraydåser. Hvis det ikke er speciel lexan maling, så krakelere det og malingen falder af. Tro mig, brug kun lexan maling.



Efter lidt pust med spray dåserne, og trinvis fjernelse af afdækning, nye pust etc., så er karossen klar. Malingen er delvis tør efter ganske få minutter, så man kan faktisk klare et sådan 3 farve job på en 20-30 minutter. Når du sprøjter indvendigt fra, bør du lægge den mørkeste farve først, og den lyseste til sidst. Dermed for du mindst muligt farveskifte ved at de efterfølgende lag lyser igennem.



Det sidste "touch" laves let med en fin permanent overhead pen. Det er meget let lige at tegne kanterne op, og giver en god virkning for en meget lille indsats. Skulle du tegne forkert rettes det med lidt sprit på en køkkenrulle, og så tegner du bare om.

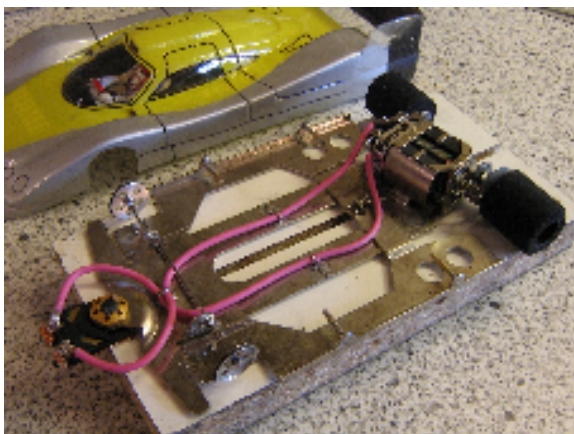
Hvis det skal være rigtigt fint, findes der overførings mærker (Decal's), med reklamer, stafferinger og numre. Det kan se hammer godt ud, hvis man gør lidt ekstra ud af det.

Tip: Selvom en racerbil bør have numre på, så lad være med at putte nummer 1 til 9 på bilen. Det kan give anledning til forvirring hos påsætterne, med en forkert påsætning og evt. smadret bil til følge.

Klipning og montering af karosse

Allerførst skal vi have malet og monteret en mand i bilen.

Igen maler vi de store flader med sort og hvid fra bagsiden, mens vi tegner alle de små linier, og i dette tilfælde også alt hvad der er rødt med overhead pennen. Det er meget let og tager ikke mange minutter.

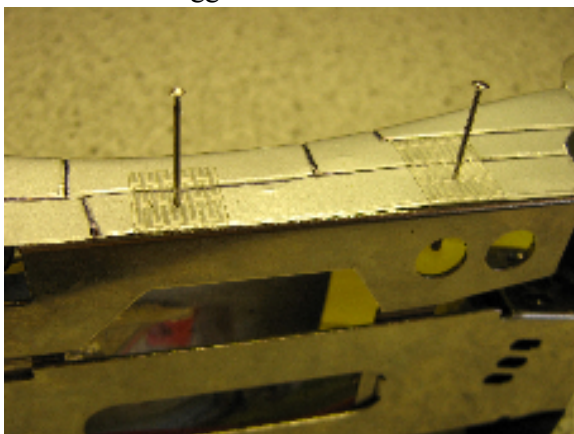


Til brug for montering af karosse er et smalt opsætnings bræt med samme størrelse som bilen, en god hjælp. Det vil så være muligt at lade karossen rage under chassis niveau samtidigt med at man holder bil og karosse op mod lyset. Når du så har lignet det hele op og fundet den højde over bagvingen som du ønsker, kan du se konturen af nålerørs holderen i gennem karossen, og let isætte knappenålene i deres rette position.

Dernæst klippes karossen til i højden langs med bunden af chassiset. (Men ikke fronten endnu. Den kommer vi tilbage til.)

Der hvor knappenålene skal sidde forstærker vi karossen med glasfiber armeret tape. Hvis du ikke har det, så kan kraftig TESA lærredstape også bruges. Tapen er foldet rundt om karosse kanten, så den forstærker på begge sider.

Tip: Sørg for at mindst en armerings fiber kommer til at ligge under nålen. Vi ønsker maksimal styrke mod gennemrivning ud af kanten.



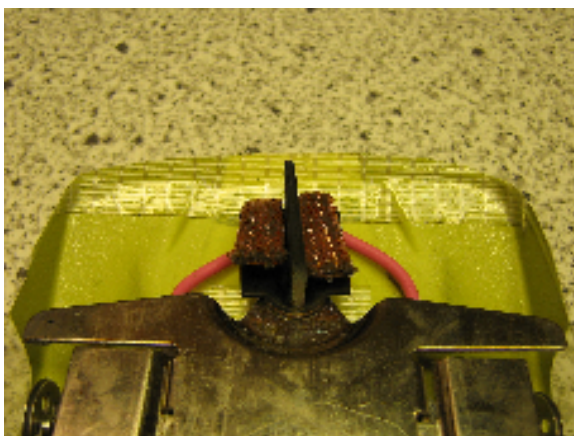
Så sætter vi nålene gennem forstærkningen i de huller vi allerede har fundet.

Når nålene lige er sat i som her, kan du give den et svagt buk, så de sidder godt fast i nålerøret.

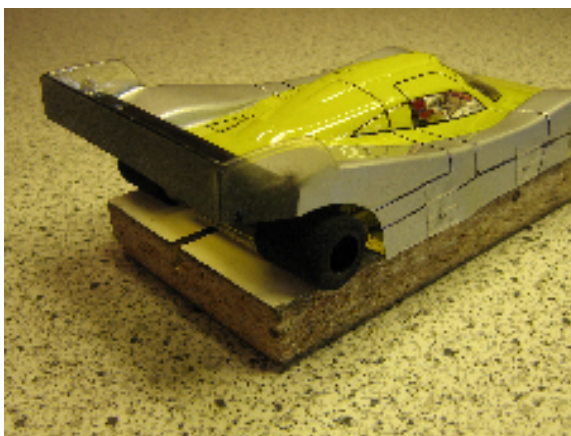
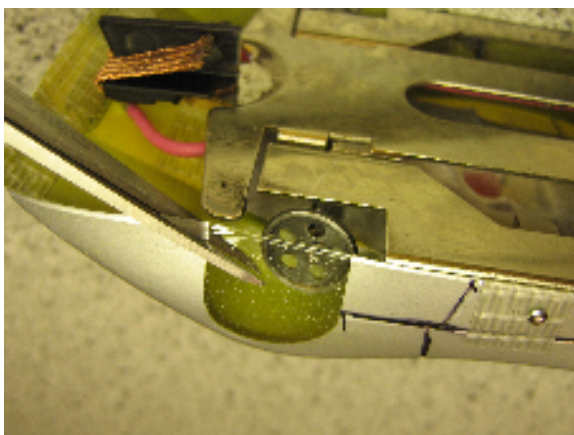
Nåle som disse er særligt velegnede, da de har stort hoved, og ikke er hærdede.

Hærdede nåle kan evt. udglødes over et stearinlys inden de bruges.

I bagender, klipper vi rundt langs dækket, og så af med så meget af bagkanten som muligt. Sørg endeligt for at karossen ikke kan ramme dækkene. Heller ikke selvom den flekser en del.



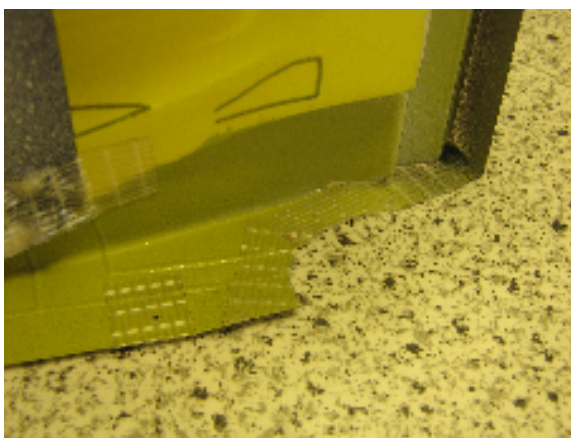
Jeg har valgt også at forstærke baghjuls udskæringen da erfaringen viser at det er her karossen for sit endeligt.



Forkanten er særlig vigtig. Den skal være helt nede ved banen, uden at skrabe på banen. Forkanten har den funktion at lede mest muligt luft op over bilen hvor den bliver til downforce, og sørge for mindst muligt luft under bilen, hvorved der skabes vakuum, som suger bilen mod banen.

Forkanten bør derfor ikke endeligt tilskæres før end du er på den bane der skal køres på. Den endelige højde kan være afhængig af dybden på strømledeerne på banen.

Da forkanten er så vigtig, er det også væsentligt at vi beskytter den mod skader bedst muligt. Derfor forstærker vi kanten indvendigt med glasfiber tapen.



Til slut fri klipper jeg et lille hjørne over de forreste vinger, således at karossen ikke kommer til at ride oven på disse.