

Nuovo documento di testo.txt

Ciao a tutti io sono io e Marco bought alcune falene fa un rtr F8T truggy....

... così sono abbastanza impressionato per la performance, qui in Italia il truggy è venduto con un 150A Xerun e come motore un leopardo 2150... provato a 6s utilizzando pack Prop Adapter M5 due di lipo, ma era impossibile guidare il truggy... troppo potere troppo nervoso

.... so sto usando a 4s, con un sacco di soddisfazione

Ho solo un problema con la breve vita di diff centrale, in dettaglio ogni 20-25 corre che il diff casella lateralmente fusione tra come si può vedere nelle immagini che invierò.

Questa immagine è stata ridimensionata. Fare clic su questo bar per visualizzare l'immagine completa. L'immagine originale è di 2048 x 1536 dimensioni e pesi 320 KB.

.... Ecco il diff 3 ho cotto fino ad ora sezionato.

La mia configurazione di diff di olio di installazione è: anteriore 7.000 centro 15.000 posteriore 4000,

rapporto finale è 13t-46t

Puoi aiutarmi?? Penso che 25 corre è una vita troppo breve per una centrale di diff, esistono qualsiasi casella di alluminio o acciaio di diff?? o in qualche maniera per rendere più lunga la vita di diff??

Grazie di
Marco

Chiaramente si stanno sciogliendo dal surriscaldamento. Surriscaldamento è causato da eccessiva diff azione.

Domanda primo e più importante è il diff è stato costruito correttamente compreso i perni di croce poco che passano attraverso le tazze di unità e di tengono gli ingranaggi a posto? Wi though quelli, tutti si otterrà è un diff di filatura.

Quale superficie eseguono?

Quali pneumatici stai usando?

Sono corse o semplicemente giocando?

Fai la diapositiva di auto intorno con la potenza applicata molto?

Quando si accelera, fare 'pallone' pneumatici anteriori e ottenere veramente grandi e le gomme di spalle non?

Che temperatura fa vostro motore raggiungere alla fine del tuo run?

Rimuovere l'ingranaggio di pignone dal motore e mettere la macchina su una superficie dura e dare una buona Spinta. Esso rotolare via facilmente o è venuto a una fermata quasi immediatamente? Se si tratta di una sosta quasi subito, poi qual cosa è vincolante.

Ultima modifica di Gump; 04/11/2011 a 16:26.

Wow, mai ho visto che prima personalmente. Eseguono gli ulteriori o ring?

Ho visto casi di metalli da altri produttori, non solo sicuro se essi si adatterebbe al 100%. Check Mugen o GS Racing come la mia prima ipotesi per il corretto montaggio.

Forsure che essi si stanno sciogliendo dal surriscaldamento, ma perché. Ho più di un anno di corse sulla mia senza averlo mai fatto o anche indossando. Corro 10/7/3.

Citazione:

Originale inviato da Gump

Chiaramente si stanno sciogliendo dal surriscaldamento. Surriscaldamento è causato da eccessiva diffrazione.

Domanda primo e più importante è il diff è stato costruito correttamente compreso i perni di croce poco che passano attraverso le tazze di unità e di tengono gli ingranaggi a posto? Wi though quelli, tutti si otterrà è un diff di filatura.

Quali superfici eseguono?

Quali pneumatici stai usando?

Sono corse o semplicemente giocando?

Fai la diapositiva di auto intorno con la potenza applicata molto?

Quando si accelera, fare 'pallone' pneumatici anteriori e ottenere veramente grandi e le gomme di spalle non?

Che temperatura fa vostro motore raggiungere alla fine del tuo run?

Rimuovere l'ingranaggio di pignone dal motore e mettere la macchina su una superficie dura e dare una buona spinta. Esso rotolare via facilmente o è venuto a una fermata quasi immediatamente? Se si tratta di una sosta quasi subito, poi qual cosa è vincolante.

Citazione:

Originalmente inviato da hakmazter

Wow, mai ho visto che prima personalmente. Eseguono gli ulteriori o ring?

Ho visto casi di metalli da altri produttori, non solo sicuro se essi si adatterebbe al 100%. Check Mugen o GS Racing come la mia prima ipotesi per il corretto montaggio.

Citazione:

Originalmente inviato da bring it on

Forsure che essi si stanno sciogliendo dal surriscaldamento, ma perché. Ho più di un anno di corse sulla mia senza averlo mai fatto o anche indossando. Corro 10/7/3.

Grazie di per le vostre risposte,
Cercherò di darvi tutte le informazioni che sono in grado

-Sì, il diff è ben costruito, per essere sicuri che ho seguito passo dopo passo il manuale

-Le gomme sono quelli originali

-Sì, ho avuto un sacco di "balooning" all'inizio, potrei ridurre questo lavoro sul set up, perché in accelerazione che il truggy era seduto sul retro un sacco, con un po' di tendece troppo weeling, ora ho ancora un po' di, ma non così tanto.

-nessun rotazioni, su se stesso, o almeno davvero pochi a ½ gas sulla terra

-io sto usando il truggy su un circuito costruito in un campo in erba, ciò significa 75% erba 1 "otto e terra più un po' di colpire sull'erba, io non sto racing, appena sto avendo di vertimento con alcuni amici, ma sto cominciando a essere curiosi preoccupantesi gare e real tracce

-La temperatura del mio Leopard è dopo una corsa a 4s, Let's dire 13-14 min, ~ 150 ° F °, ESC è ~ 120 ° F tutto questo con 90 ° F (ho preso le temperature nel mese di agosto).

-Ho già provato quello che lei dice me e il rotolo truggy via facilmente, ho avuto lo stesso dubbio.

Cura gli ulteriori o ring, no non sto a usarli, comunque ho intenzione di comprare loro (codice zx-0079 se erro), per cercare di risolvere la situazione.

Per il momento ho guardato per una scatola di metallo di ff, ma ho potuto trovare solo per mbx 5, essa non corrisponde sul truggy dovuto il ø differente di uscita (5 mm invece di 6 mm).

Continuo a pensare che devo migliorare il set up e che le gomme originali hanno davvero morbida spugna, ma non so... ancora manca qualcosa nel puzzle...

Se avete qualsiasi suggerimento, grazie in anticipo

Ultima modifica di Kasperbau; 04/11/2011 al 19:42.

Quanto tempo ha fatto eseguire questa configurazione su 6s? Io sono in soggezione della carneficina che diff nella prima foto. Quelli croce alberi hanno ruotato un buon dieci gradi antiorario in quel contenitore e gli ingranaggi sono smerlati fuori peggio di qualsiasi cosa che abbia mai visto prima.

Rob

Per lo meno, ispezione periodica e manutenzione si possiede. Sarebbe hanno ispezionato il camion dopo ogni eseguito su 6s.

La cosa è che il primo diff nell'immagine di d' NT terminare un singolo run su 6s

Cura l'immagine di altri i diff lavorato su 4s, con una vita di 20-25 corse come max

Sicuro sto facendo manutenzione periodica rimangono che la vita di ffs è breve

Hmmm... alcuni produttori l'olio è più sottile rispetto ad altri, anche se ha lo stesso rating.

prova di acquisto OFNA olio di ff. esso è sempre più spesso che la maggior parte e rimane spessa.

Inoltre, una cosa di più, essendo un corridore, non ho mai andare 26 viene eseguito prima che posso controllare il mio diff. Guardando il formato del mio weekend di gara tipica giornata 3, di solito ottenere 5-6 confezioni di pratica per un pieno 13 minuti, poi 3 qualifiers 5 minuti con un riscaldamento di 2 giro e uno principale di 10 minuti. thats a 10 confezioni o giù di lì. Dopo ogni weekend di gara, aprire tutti i miei diff e cambiare i fluidi, nonché controlli tutto all'interno. Niente indossato viene sostituito. Assicurarsi che il differenziale è circa l'80% pieno di fluido in ogni momento.

Così due più cose da verificare:

1° è quello di assicurarsi di utilizzare il materiale più spesso blu guarnizione per sigillare il caso di ff. permette che gli ingranaggi a girare più
4agi na p

liberamente.

2. è di assicurarsi che i cuscinetti sono sempre in buone condizioni. I cuscinetti sono a buon mercato in questi giorni, quindi non esitate a buttarli se si sentono un po' grintoso e non fanno sempre sicuro theres nessuna eccessiva sciolttezza nei cuscinetti. possono di venire sciolto e sciatta come portano.

Una cosa che posso pensare è per assicurarsi che la mesh gear tra il pignone e gli ingranaggi cilindrici è corretta. Se sua troppo stretto può causare problemi. dovrebbe esserci una leggera quantità di gioco tra il pignone e sperone.

Oh e se siete soprattutto giocando intorno e non realmente racing, utilizzare olio anche più spesso del normale nel centro di ff. Davvero non avete bisogno di dover radere pochi 10th's di secondo fuori i tempi sul giro, se non stai girando qualsiasi giri!!! L'olio più spesso permetterà azione meno di fferenziale e ti aiuterà un po'.

Grazie s per i vostri consigli,

Sto usando ora due guarnizione normale invece di uno esattamente per il motivo che mi ha scritto, il diff sta trasformando il più freelydoing questo, la prossima guarnizione che comprerò sarà quello blu di sicuro.

Forse è anche colpa mia controllerò il diff e il truggy in tempi più vicini, perché per il momento da aprile, i 3 diff centrali, 1 posteriore di ff (rerplaced a causa di essere normale consumare) e alcuni pezzi di ricambio a causa di cattiva salto sono l'unica cosa che ho dovuto cambiare.

Cercherò di spessore 25.000 olio di ff e vedere se il problema è ridurre

Ora, io sto uso per fare una verifica ogni 3 settimane a truggy, controllando tutto, cuscinetti incluso e aprendo i diff per vedere stato quantitativo e olio. Let's dire che il mio uso è di circa 2 o 3 piste da settimana (significa 30-45 min), ma come ci stavo dicendo prima, io non sono corse per il real.

Sto facendo l'assemble tra pignone e sperone seguendo la "vecchia regola" che si deve all'Assemblea di fatto, esso deve passare tra sperone e pignone un foglio di carta piccola, si suppone che posso vedere il segno sulla carta dei denti, ma nessun danno al libro è questo modo di procedere a destra?

Ultima modifica di Kasperbau; 05/11/2011 a 14: 2.

Una cosa che mi piacerebbe aggiungere a questa conversazione.

Nuovo documento di testo.txt

Se avete questa configurazione e andate a tutto gas e poi difficili freni e questo viene fatto sul pavimento, si potrebbe avere l'esito stesso che si stanno avendo penserei. Ho anche visto di ffs centro prima che ho riparato su veicoli per un hobby shop e li avrebbero distrutto da andando inversa, sì, reverse e poi li sbattono in avanti. Ora, sul F8T Caster, non non c'è nessuna retromarcia, ma il principio è lo stesso. Avete un masive motin avanti e poi un brusco arresto. Sta ruotando invloved massa e se fate questo e sopra sul marciapiede o asphalt, ci potrebbe essere la risposta al tuo problema. Questo potrebbe accadere ancora sulla sporczia, ma non vorrei pensare così. Io ho stato racing caster passeggiini e truggies per più di 3 anni e non ho mai visto nulla di simile.

Ultima cosa vorrei aggiungere. So che lei ha detto che è controllare vostro di ffs e tutti, ma se non c'è abbastanza fluido in di ff e si eseguirlo che lungo, il metallo parti genererà attrito e riscaldare. Ogni volta che si dispone di una parte di metallo caldo in plastica, ci sta per essere certo di fusione. Check in esso e fateci sapere. Siamo qui per aiutare.