

„High-Tech pur“ Der Corally SP 10 G

Baukastenausstattung:

Der SP 10 G wird in zwei Varianten ausgeliefert. Einmal mit Corally-Felgen (G-Version) und zum anderen die GN-Version mit Nascar-Felgen, die von den meisten Fahrern eingesetzt werden.

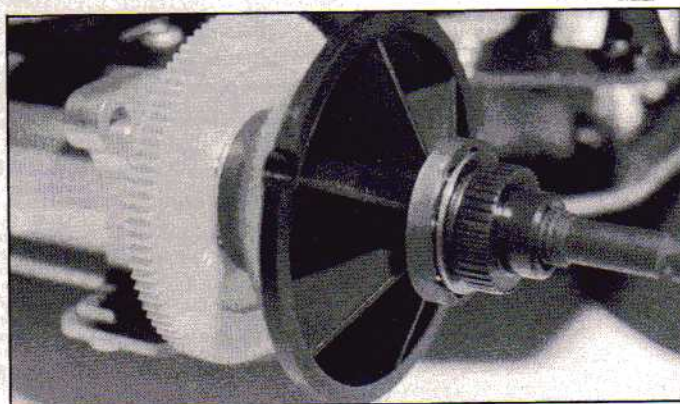
Mir lag die G-Version (Corally-Felgen) vor, wobei aber ein Umrüstsatz für Nascar-Felgen mitgeschickt wurde.

Die Corally-Baukästen werden grundsätzlich fertig montiert, ohne Karosserie, RC-Anlagen, Motor und Fahrtenregler geliefert. Als Baukastenreifen wurden vorne TRC-blau und hinten TRC-grün montiert.

Corally verwendet „metrische Sternkopfschrauben“ für die man einen speziellen Schraubendreher benötigt, der dem Baukasten beilieg.

Das Auto ist mit 10 Kugellagern ausgestattet. Beim Differential wird auf das übliche Drucklagerdifferential, mit Kohlefaserachse, zurückgegriffen.

Der Corally SP 10 G ist einer von acht Versionen des PRO 10 Corally-Angebots. Er ist auf den harten Wettbewerbseinsatz zugeschnitten. Demzufolge werden hochwertige Materialien verwendet.



Das montierte Differential. Der große schwarze Kegel dient als Mitnehmer für das Hinterrad.

Die in englisch geschriebene Anleitung gibt jedem Fahrer wertvolle Tips.

Außerdem ist noch ein Corally-Katalog (mit Preisen) beige-fügt, so daß man einen Über-

blick über das komplette Corally-Programm bekommt.

Konstruktion:

Der Corally SP 10 G basiert auf einem 2,5 mm starken

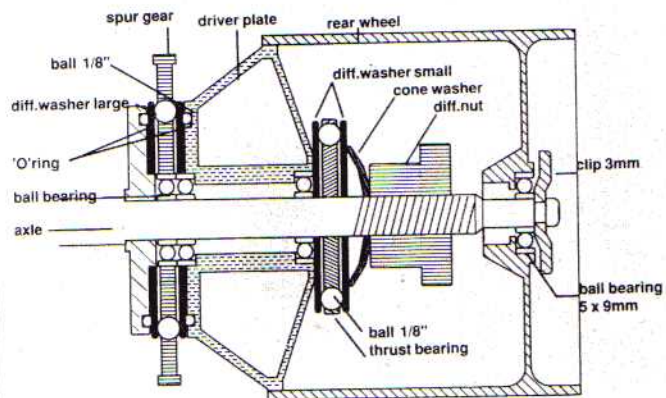
Graphitchassis. Wie schon in der Einleitung erwähnt wird der nur von Corally eingesetzte Werkstoff „Coral“ verwendet. Eine gehärtete Legierung, die in jeder Richtung, auch nach mehreren Rennen, verwindungssteif bleibt.

Bei der Akkuhalterung hat man sich etwas einfallen lassen.

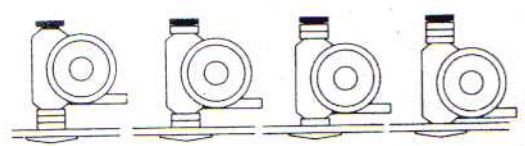
Früher mußte man sich immer neue Kunststoffakkuhalter von Corally kaufen. Jetzt wird immer dieselbe Akkuhalterung benutzt, und der Akku vor dem Herausfallen mit einer Kunststoffflasche gesichert.

Dies ist eine wesentlich preisgünstigere Lösung, bei der man den Akku auch nicht, wie früher, in den Halter einkleben muß. Die Corally-Zahnräder besitzen noch eine Besonderheit. Es werden jeweils 6 Kugeln von jeder Seite in das Zahnrad hineingedrückt. Bei den üblichen Zahnrädern verwendet man insgesamt nur 8 Kugeln. Zum zweiten sind die 6 Bohrungen auf jeder Seite nicht durchgebohrt, sondern nur soweit gebohrt, daß man die Kugeln nur von einer Seite montieren kann. Das hat eine ruhigere Laufeigenschaft des Zahnrades zur Folge. Corally bietet drei Getriebemodule an: 0,5 mm, 64 dp, 48 dp.

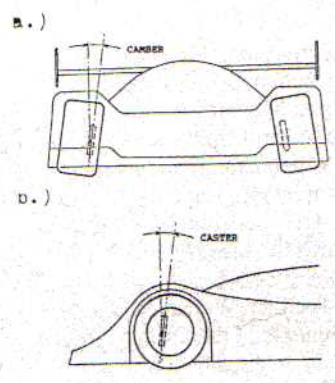
Das Differential, die Dämpferplatte und die Lager sind



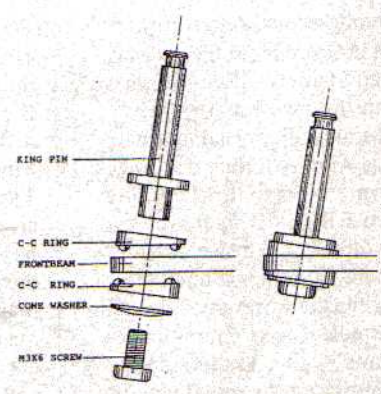
Das Corally-Differential: Links am Zahnrad aufnehmer erkennt man die eingelassenen O-Ringe. Die „driver plate“ schützt das Differential vor Staub und Schmutz. Für die Verstellung des Differentials muß die Felge erst abgenommen werden. Dies geschieht durch das Lösen des Kunststoffclips (clip 3 mm). Dann kann man mit der Hand die Kunststoffmutter (diff. nut) anziehen oder lösen.



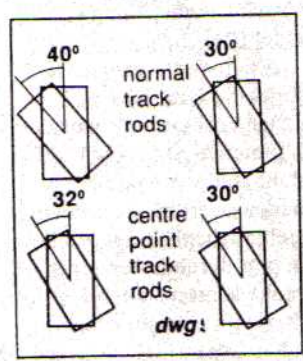
Die Höhenverstellung an der Vorderachse: Vier Stufen (je 1 mm) gibt es die Vorderachse zu verstellen.



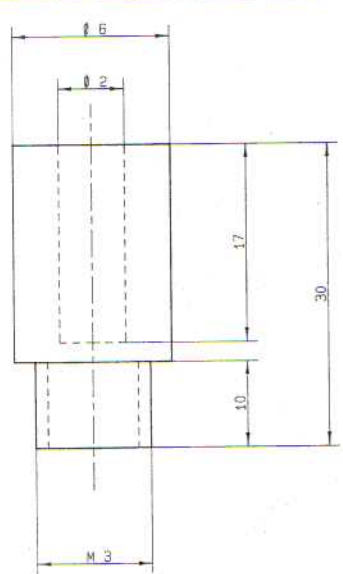
Corally CC-System. Caster/Camber = Nachlauf/Sturz. Darstellung der a) Camber und b) Caster-Einstellung



Montage des Caster/Camber-Systems:

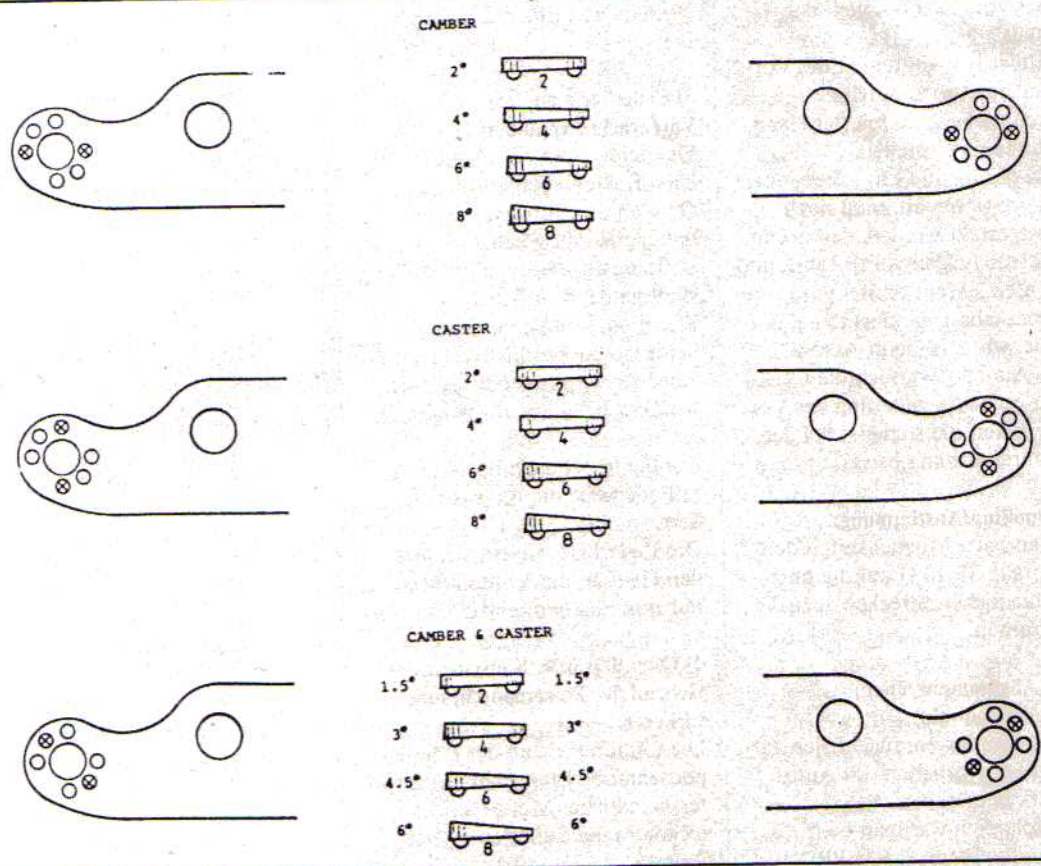


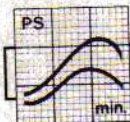
Vergleich der beiden Achsenkellenanlenkungen: Oben: Die normal übliche Ansteuerung. Mit zwei getrennten angelenkten Spurstangen. Unten: Die von Corally bevorzugte Anlenkgeometrie. Hier lenkt das kurveninnere Rad nicht so stark ein, wie bei der normalen Anlenkung.



Spoilerhalterung für den Corally SP 10 G.

Hier sind die verschiedenen Möglichkeiten, den Nachlauf und den Sturz zu verstellen, dargestellt:





staubgeschützt angebracht. Man löst das Problem des feinen Staubes auf der Rennpiste mit diversen Kappen und Gummitüllen. Dadurch wird das Auto natürlich wartungsarm, weil man nicht des öfteren z. B. das Diffgel, weil es verdreht ist, auswechseln muß. Auffällig ist noch die zweifache Lagerung jedes Hinterrades. So ist ein optimaler Rundlauf des Hinterrades gewährleistet. Demzufolge muß ein Hinterrad, vor dem Verstellen des Differentials, abmontiert werden.

Beim Corraly werden hauptsächlich Kunststoff-C-Clips verwendet, die einfach und schnell zu handhaben sind. Wie es bei allen neueren PRO 10ern üblich ist liegt auch beim Corraly der Motor mittig, um keinen Tweak ins Auto zu bekommen. Die Hinterachse ist, wie beim Asso RC 10 L auch, auf einem T-bar montiert. Die Vorderachse hat eine 4stufige und die Hinterachse eine 6stufige Höhenverstellungseinrichtung.

Die Lager der Vorderräder sind im Achsschenkel integriert, was eine Besonderheit darstellt.

Außerdem kann man die Vorderachse noch durch zwei getrennte Federn, mit der Hand, stufenlos einstellen.

Da der SP 10 G in 2 Versionen angeboten wird, muß noch festgestellt werden, daß er mit Nascar-Felgen vorne 3 mm und hinten 29 mm breiter wird. Der Achsstand ist der gleiche, wie z. B. beim Asso RC 10 L. Auffällig ist noch die Center-point-Ansteuerung der Vorderräder, die sich erst bei der Fahrerprobung beweisen muß.

Handling/Abstimmung:

Man hat 5 Möglichkeiten den Corraly SP 10 G auf die unterschiedlichen Strecken abzustimmen.

1) Abstimmung über die Reifenwahl:

Die Reifenwahl macht sich auf das Fahrverhalten des Autos stark bemerkbar. Erfolgreich war man beim Corraly-Team, s. EM PRO 10

in Oberhausen, mit den Flash-Tech-Reifen, die aber nicht mehr zu bekommen sind. Bei den von Corraly angebotenen Reifen kann man folgende Einstufungen machen. Die TRC-grün besitzen mehr Griff als die TRC-blau. Ebenfalls haben die PK-gold mehr Griff als die PK-silber. Welche Reifen man endgültig fährt hängt immer von der Asphaltkörnung, der Temperatur des Asphalts, dem Fahrstil und anderen Komponenten ab.

2) Veränderung des Nachlaufs (Caster):

Die Nachlaufeinstellung entscheidet über mehr oder weniger Griff an der Vorderachse. Je höher die Gradzahl, Neigung der Vorderachsschenkel nach hinten, desto mehr Griff entsteht an der Vorderachse. Bemerkenswert ist die schnelle Einstellmöglichkeit des Nachlaufs. Nur durch Lösen einer Schraube kann man den Kunststoffkeil, mit seinem entsprechenden Gegenstück, auswechseln.

Die Nachlaufveränderung macht sich auf den Griff an der Vorderachse minimal bemerkbar.

3) Federhärte an der Vorderachse verändern:

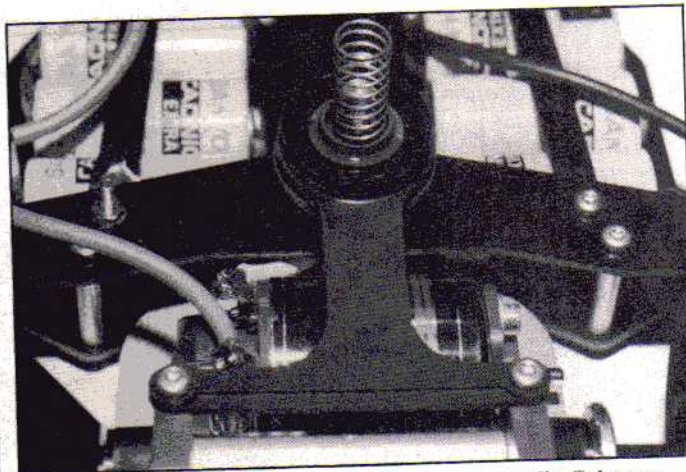
Die beiden Vorderachsfedern beeinflussen ebenfalls den Griff an der Vorderachse. Je härter man die Federn einstellt, desto weniger Griff entsteht an der Vorderachse. Bricht das Auto z. B. immer beim Herausbeschleunigen aus einer Kurve aus, stellt man die Vorderachsfedern etwas härter ein.

Corraly bietet auch noch härtere Federn als die Baukastenfedern an.

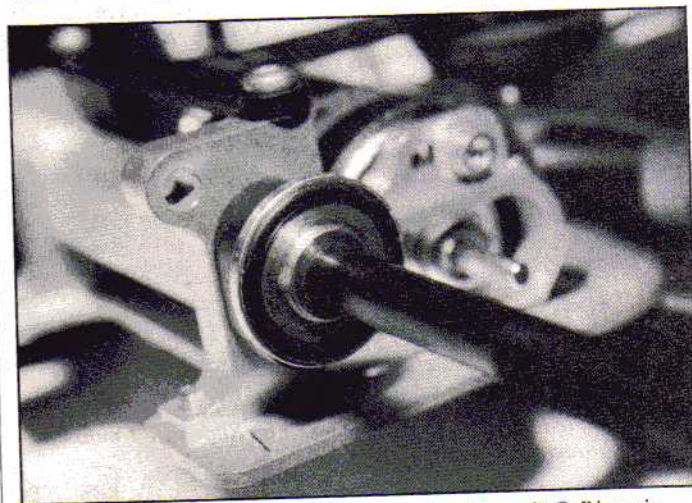
Die Federhärte macht sich auf den Griff an der Vorderachse nur minimal bemerkbar.

4) Quantität bzw. Konsistenz des Gels an der Powerpodschraube variieren:

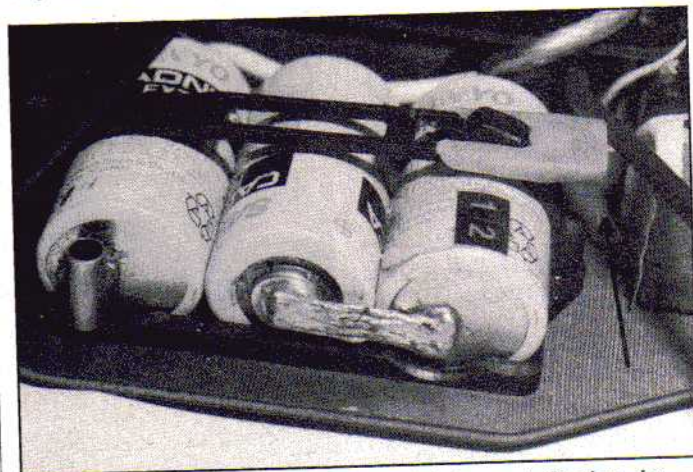
Die Gummitülle an der Powerpodschraube kann man mit unterschiedlicher Menge bzw. dickerem oder dünnerem Gel füllen.



Das demontierte Powerpodgummi. Hier kann man die Gelmenge und so den Griff an der Hinterachse bestimmen.



Bei der Differentialkonstruktion wurde eine Nut mit O-Ring eingefräst. So ist gewährleistet, daß sich die Differentialscheiben nicht mitdrehen. Außerdem kann man das „Diff“ besser einstellen und es läuft noch weicher.



Die neue Akkubefestigung. Für Akkus bei denen ein Stecker, der höher als die einzelne Zelle ist, angelötet ist. Die Kunststoffflasche ist von Schumacher und wurde noch, da die Befestigungslöcher enger zusammenliegen als beim Schumacher, mit Kunststoff (Kaltpolymerisat), verkürzt.

Corraly bietet außer dem Original-Gel noch ein dickeres Gel an. Das hat aber die gleiche Auswirkung, als wenn man mehr Gel in die Gummitülle einfüllt.

Je mehr Gel man einfüllt, desto steifer wird die Hinterachse. Das hat zur Folge, daß man weniger Griff an der Hinterachse bekommt. Da die meisten Rennen im

