

SLOT RACING ZEITUNG

# CAR ON LINE



Favoriten der Leser:  
Ihre Modelle und Bahnen

Im Prüfstand:

- Sideways Ford Capri Turbo
- Ninco Ford Sierra Cosworth
- Scalextric Chevrolet Camaro
- Top Slot Mercedes 300 SLS

Slide 2.0: Chase Cars  
Fahrtregler von ACD, DS, Ninco  
Geschichte der Tipp & Co. Bahn





## Nur Glaubenssache? Dry Fluid - Der Gleitstoff Oberflächenveredelung im Kleinen



Seit bald einem Jahr ist Dry Fluid Extreme am Markt, ein Gleitstoff, der für den Gebrauch an Getrieben, Lagern, Wellen und Führungen von Slotcars entwickelt wurde, aber auch für andere Bereiche. Folgt man den Versprechungen des Herstellers, kommt er der Lebensdauer zugute und hilft, das Geschwindigkeitspotential auszuschöpfen.

Der Berliner Schmierstoffprofi Rolf Jacobs verweist auf gute Langzeitschmiereigenschaften, ohne noch das Ansammeln von Schmutz und Staub befürchten zu müssen, das bei anderen Schmiermitteln so häufig auftritt und das Säubern eines Slotcars erschwert. Doch im Unterschied zu Schmierstoffen auf Ölbasis bestehen bei Dry Fluid die „schmierenden“ Inhaltsstoffe aus Keramikpartikeln und speziellen Gleitpolymeren, beides Festschmierstoffe, die sich durch Haftfluidzusätze mit den behandelten Oberflächen verbinden. Wegen ihrer Form gleiten die Partikel sehr leicht.

Beim Auftragen nimmt man den alkoholischen Geruch des Trägerstoffs wahr, der durch Kapillarwirkung in verborgene Bereiche eindringt und am Schluß verdunstet, so daß der entstandene Schmierfilm in Form einer feinen Keramikbeschichtung trocknet - daher der Name „Dry Fluid“. Die Anwendung sollte mit etwas Geduld erfolgen, denn der dünnflüssige Auftrag bildet erst nach einigen Minuten einen festen, weißlichen Gleitfilm.

Der zwischen den Reibungsflächen entstehende Keramikpartikelfilm schützt die behandelten Bereiche vor

Verschleiß. Zusätzlich sollen Gleitpolymere die Reibung verringern, da sie sich an Unebenheiten einarbeiten und die Oberflächen im Lauf der Zeit veredeln sollen. Somit würde die vollständige Wirkung des Mittels auch erst nach einer gewissen Zeit stärker spürbar werden. Der Klarheit halber sei betont, daß es bei der Frage nach Rundenzeitenverbesserung allenfalls um Bruchteile von Sekunden geht.

Zur Erzielung der bestmöglichen Reduzierung von Reibung sollten zu behandelnde Teile vor dem Auftrag von Dry Fluid gut gereinigt werden, ehe es sparsam dosiert aufgebracht wird. Ein zu kräftiger Auftrag kann den gegenteiligen Effekt bewirken. Wichtig ist zudem, die Flüssigkeit zunächst durch Schütteln aufzumischen, erst dann den Verschluß abzuschrauben, um nun mit der beiliegenden Kanüle den Gleitstoff aufzutragen. Am Anfang wird der zweifache Auftrag empfohlen.

An hier vorgestellten Testmodellen wurde das Mittel seit gut einem Jahr recht kontinuierlich benutzt, wobei einerseits eine gute Schmierwirkung festzuhalten ist, außerdem tatsächlich wenig Verschmutzungen an Slotcars auftreten. Zumindest einer von mehreren in derartige Tests einbezogene erfahrene Slotracer konnte die Erfahrung bestätigen. Günter Rügen vom bekannten LOS-Team aus NRW äußerte sich konkret: „Für mich ist „Dry Fluid“ empfehlenswert, es hat zwar keine Verbesserung der Rundenzeiten gebracht, aber eine deutliche Verbesserung der Verschmutzungseigenschaften.“

Inwieweit zumindest kurzfristig Zeitenverbesserungen mit dem Dry Fluid erreichbar sind, sollte ein zusätzlicher Vergleichstest aufzeigen. Wegen vielfältiger potentieller Einflußfaktoren ist das ein nur ausgesprochen schwer nachprüfbarer Bereich, da es ohnehin nur um kleine Werte gehen könnte. Der Ansatz erfolgte daher recht unspektakulär. Es wurden vier 1:32 Ford Escort MkII von SCX im Originalzustand mit dem Haftmagnet unter der Hinterachse zunächst bei 15 V gefahren, dann aber auch bei 12 V. Um Eindrücke zu verfestigen, wurden solche Proben am Folgetag zweimal wiederholt. Außerdem folgten etliche Messungen auf einem Kelvin Light Teststand bei 12 und 15 V. Es handelt sich bei diesen Escorts um ziemlich gutmütige Wagen mit separatem und beweglich gelagertem Motorträger, die mit den für SCX typischen selbstjustierenden Achslagern versehen sind. Diese Escorts sind im Vorderwagen sorgfältig abgestimmt, erreichen aber nur relativ zivile Topgeschwindigkeiten (vgl. Tabelle). Durch deren neutrales Handling sollte die Bedeutung des Fahrers hintenanstehen und die Tests auf dem Prüfstand ein ganz unbeeinflusstes Bild zeichnen.

Die zunächst noch alle unbehandelten Wagen fuhren im Auslieferungszustand relativ harmonisch in einem engen Zeitfenster. Die Rundenzeiten wurden festgehalten, außerdem die Motorstreuung überprüft. Drei der Ford waren mit einem RX42-Triebwerk versehen, der rote Cossack-Escort mit einem gut 20 % leistungsstärkeren RX42-B (o.), dessen Poten-



tial aufgrund der kleinen Fahrzeugabmessungen auf der Strecke aber nicht spürbar wurde, was sich mit einem größeren Auto gewiß anders dargestellt hätte. Sodann wurden zwei Wagen ausgewählt, um sorgfältig gereinigt die Behandlung mit Dry Fluid zu erfahren, der blaue Eaton-Escort und der weiße BA-Ford (u.).



Sollte tatsächlich eine Steigerung der Geschwindigkeit möglich sein, müßte der in den Proben absolut zuverlässige und schnelle Top-Escort, der blaue Eaton, seine Gegner vielleicht noch etwas distanzieren können. Als weiteres Modell wurde der weiße BA-Escort herangezogen, der in der Performance weniger überzeugte, aber vielleicht durch die Pflege mit Dry Fluid noch etwas zulegen könnte. Aber an diesem Modell stellte sich bereits nach dem Zerlegen und Säubern der relevanten Teile eine deutliche Verbesserung ein, wie vor dem Auftrag von Dry Fluid durchgeführte Proben zeigten und den BA-Escort fast in den Zeitenbereich des blauen Wagens vorstoßen ließen (vgl. Tabelle). Beide Wagen zeigten nun eine gute Leistungsfähigkeit.

Die Pflege mit Dry Fluid brachte dem Gefühl nach wieder gute Laufeigenschaften bei Proben per Hand, wie vor allem das leichte Rollen der Vorderachsen zeigte. Es wurde auf die Achslager, Motorlager und das Getriebe aufgebracht. Im Fahrbetrieb scheint es dem Klang der Wagen zugute zu kommen. Aber auch die beiden roten Escort wurden einbezogen und ebenfalls gereinigt, dann aber mit einem Cartrix Öl präpariert. Auch hier war der Klang angenehm.

Eines zeigte der Testverlauf deutlich: Das Dry Fluid ist ein hochwertiger Gleitstoff. Bestätigt und als angenehm empfunden wurde das Ausbleiben des typischen feucht-öligen Films, wie er sonst bei der Pflege von

Leistungsmessungen	12V	m/sec.	U/min	15V	m/ sec.	U/min
auf Prüfstand						
RX42 Eaton/Originalzustand	196 mA	4,6	14.100	216 mA	5,7	17.600
/Dry Fluid Extreme	212 mA	4,6	14.100	252 mA	5,8	17.800
RX42 Brit. Airways/Originalzustand	224 mA	4,3	13.200	268 mA	5,4	16.700
/Dry Fluid Extreme	196 mA	4,6	14.400	220 mA	5,8	18.000
RX42-B Cossack/Originalzustand	324 mA	5,2	16.100	320 mA	6,7	20.600
/Cartrix Supreme Oil	256 mA	5,6	17.300	280 mA	7,1	21.900
RX42 Colin McRae/Originalzustand	164mA	4,1	12.800	196 mA	5,2	16.000
/Cartrix Supreme Oil	208 mA	4,2	13.100	240mA	5,2	16.200
<b>Zeitdurchschnitte über je 5 Rdn. à 20,6 m</b>	<b>in Sekunden</b>			<b>in Sekunden</b>		
RX42 Eaton/Originalzustand	8,96 - 8,48 - 8,46			8,10 - 8,48 - 8,24		
/gesäubert-trocken				8,42 - 8,12 - 8,24		
/Dry Fluid Extreme	8,28 - 8,34 - 8,36			7,96 - 7,78 - 7,88		
Wdh. Sonntag nach Parc Fermé				8,60		
Wdh. So m. neuem Schmierdienst				8,36 - 8,04		
Wdh. So Abend ohne neuem Schmierdienst				8,04 - 8,16 - 7,96		
RX42 Brit. Airways/Originalzustand	8,64 - 8,88			8,50 - 8,52 - 8,58		
/gesäubert-trocken				8,16 - 8,32		
/Dry Fluid Extreme	8,64 - 8,72 - 8,64			8,20 - 8,06 - 8,12		
Wdh. Sonntag nach Parc Fermé				8,80		
Wdh. So m. neuem Schmierdienst				8,44 - 8,24		
Wdh. So Abend ohne neuem Schmierdienst				8,30 - 8,24		
RX42-B Cossack/Originalzustand	8,80 - 8,80			8,20 - 8,56 - 8,52 - 8,60		
/Cartrix Supreme Oil	8,44 - 8,34 - 8,32			8,16 - 8,08 - 8,08		
Wdh. Sonntag nach Parc Fermé				8,96		
Wdh. So m. neuem Schmierdienst				8,38 - 8,46		
Wdh. So Abend ohne neuem Schmierdienst				8,24 - 8,26		
RX42 Colin McRae/Originalzustand	8,88 - 8,70			8,50 - 8,40 - 8,44		
/Cartrix Supreme Oil	8,44 - 8,40 - 8,42			8,36 - 8,32 - 8,24		
Wdh. Sonntag nach Parc Fermé				8,64		
Wdh. So m. neuem Schmierdienst				8,36 - 8,34		
Wdh. So Abend ohne neuem Schmierdienst				8,26 - 8,24		

Getriebe und Lagern entsteht. Vielmehr blieb nur noch trockener Reifenabrieb im Karosserieinneren übrig, der weit leichter zu entfernen ist als eine Gummi-Ölmischung (vgl. r.).

Verbesserungen bei der Geschwindigkeit können sich dagegen allenfalls in einem marginalen Bereich abspielen. Der für die Behandlung mit Dry Fluid ausgewählte Eaton-Escort zeigte nämlich auf dem Prüfstand vor und nach der Behandlung mit dem Mittel kaum eine Veränderung. Hierbei handelte es sich um ein Modell, das von Anfang an mit einer Topperformance und mechanisch sehr guter Funktion glänzte. Er fuhr vom Start her schon im unbearbeiteten Ausgangszustand die Topzeiten ein, obwohl der Wagen laut Prüfstand keinen außergewöhnlich starken Motor hatte. Dagegen machte der weiße BA-Escort im Testverlauf tatsächlich einen Sprung nach vorne, doch interessanterweise und wie aus der Tabelle ersichtlich bereits nach dem Zerlegen und Säubern. Er wurde zu einem mit den übrigen Wagen gleichwertigen Performer, nachdem auch ein Felgentausch zwischen Vorder- und Hinterachse erfolgt war. Die roten Escort, mit Cartrix-Öl behandelt, zeigten aber durch die Pflege vergleichbare Verbesserungen. Ein deutlicher Leistungsunterschied war aufgrund der Behandlungen nicht zu erkennen. Vielmehr ist eine derartige Fahrzeugpflege ansich immer sinnvoll.



Das Testfazit läuft darauf hinaus, daß eine Probe von Dry Fluid durchaus zu erwägen ist. Die Wirkung hinsichtlich der Verschmutzungen wird dabei jeder Slotracer erfahren, während dessen Bedeutung für die Geschwindigkeit am ehesten Topfahrer werden beurteilen können. Sie pflegen ihre Wagen typischerweise auch besonders gut. Wer hier nachlässiger ist, mag von den Eigenschaften des Gleitstoffes unter Umständen wegen ausbleibender Verschmutzung aber längerfristig einen Vorteil ausmachen können. Im übrigen ist die Bedeutung des Schmiermittels für die Performance eines Slotcars nachrangig hinter der Reifenwahl und einwandfreien mechanischen Funktion. Der vergleichsweise hohe Preis von Dry Fluid relativiert sich indes, da es richtig benutzt sparsam anwendbar ist. Von der Bezeichnung „Nanotec“-Gleitstoff ist Hersteller Rolf Jacobs übrigens wieder abgekommen, da nach seiner Ausführung nur Mikropartikel mit kleinster Korngröße von etwa 0,2 Mikrometern enthalten sind (www.dryfluids.com). AE

