

amoslot.de

- ★ PLAZIDUS Holzbahn Testcenter
- ★ 36m Bergrennstrecke
- ★ Scalextric Sport Digital Competence Center
- ★ Komplettsätze für den 1:32 und 1:24 Eigenbau

Toyselect KG
Schinkelstr. 44a (am alten Güterbahnhof)
40211 Düsseldorf
www.amoslot.de
service@amoslot.de
+49 (0)211 3558 657

Mo.-Fr. 10.00-18.00 Uhr
Sa. 09.30-14.00 Uhr

FIREFLY Beleuchtungsbausatz mit Bremslicht & Auspuffflamme incl. extrem hellen LEDs und Goldcap ~~9,95€~~ **5,95**

Dauerbeleuchtungsbausatz mit Miniplatine, leicht zu bauen incl. extrem hellen LEDs und Goldcap ~~5,95€~~ **4,95**
solange der Vorrat reicht

Alles perfekt!? Plafit Super 24 SLP in der Rennpraxis Eine Sicht aus der 1:24er Rennszene

Ralf Schaffland/A. Ehl



Porsche 917, aufgebaut nach DSC-Reglement auf einem Plafit Super 24 Chassis

Ein Bericht in COL Januar 2006 stellte das Plafit Super 24 Chassis als „Einsteigerfahrwerk“ vor. Betrachtet wurde dort unter anderem das fertig vormontierte Fahrwerk Super 24. Verwendung findet es jedoch auch in der 1:24er Rennszene. Allerdings spielen hier nicht jene vormontierten Ausführungen eine Rolle, sondern die Expert Kits, vor allem der SLP-Bausatz (vgl. auch COL 2/2006 S.40).

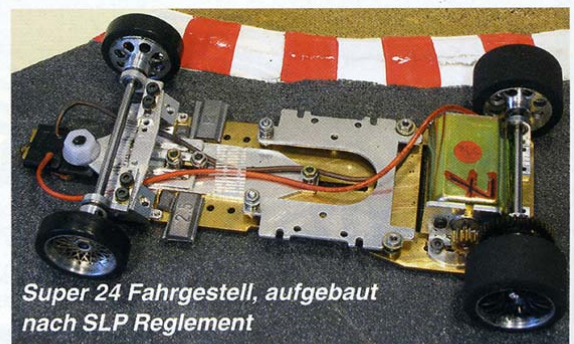
Die Grundlage für dessen Produktion bildete ein unter Federführung von Martin Bartelmes im Renncenter Trier entwickeltes Fahrwerk auf Basis des ursprünglichen Plafit Super 24. Mehrfach hatten die erfahrenen Slotracer des RC Trier ihre Spezialkonstruktion zuvor in der Deutschen Slot Classic (DSC) mit Hartgummibereifung und

im Slot Langstrecken Pokal (SLP) auf Moosgummibereifung eingesetzt und führen in den Ergebnislisten weit nach vorne. Genug Anlaß, um den Möglichkeiten, die der nunmehr in Serie gefertigte Plafit Super 24 SLP Kit bietet, weiter auf den Grund zu gehen, auch um die Fragestellung zu klären, was dieses Spezialchassis auf der Plastikschiene mit Hartgummibereifung im Vergleich zu anderen etablierten Chassis zu leisten vermag. Ein „Spezialchassis“ ist es insofern, als dieser Kit speziell für die SLP entwickelt wurde, welche ausschließlich auf Holzbahnen mit Moosgummibereifung gefahren wird.

Aber nach den Erfahrungen der Trierer Fahrer eignet es sich offensichtlich nicht nur für den ursprünglich angedachten Einsatzbereich. Doch der Reihe nach. Beginnen wir mit dem einfachen Teil, dem Chassis „out-of-the-Box“ und einem Fahrzeug nach SLP Spezifikationen. Abschnitt 2 widmet sich dann der Adaption dieses Fahrwerks für ein Gruppe 5 Slotcar, welches überwiegend auf der Plastikschiene mit Hartgummibereifung gefahren wird. Der dritte Teil geht auf eine weitgehende Neukonstruktion für einen Porsche 917 K nach DSC-Reglement auf Basis des ebenfalls lieferbaren „Super 24 Expert Kit Sport“ ein.

Sauber C9 / SLP

Inzwischen wird der Slot Langstrecken Pokal (SLP) bereits im dritten Jahr erfolgreich im Südwesten Deutschlands auf vier Holzbahnen in Trier, Bischofsheim, Mörfelden und Stuttgart ausgefahren. Fast 50 Teilnehmer in jedem Rennen verdeutlichen dessen Beliebtheit, die inzwischen auch in andere Regionen Deutschlands strahlt, wo ebenfalls auf das SLP Reglement zurückgegriffen wird.



Super 24 Fahrgestell, aufgebaut nach SLP Reglement

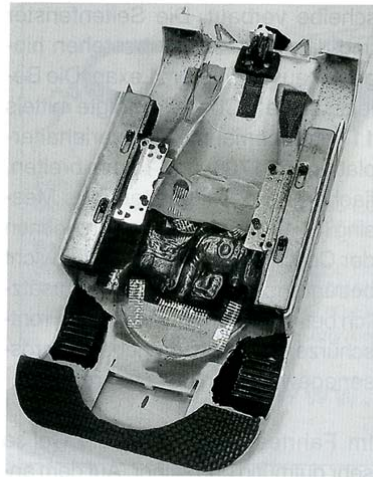
Erst im Herbst 2005 machten sich die Trierer Slotfans um Martin Bartelmes daran, auf Basis des Plafit Super 24 ein spezielles Chassis für diese Serie zu entwickeln. Dieser - mittlerweile in Serie produzierte - Plafit Super 24 Expert Kit SLP folgt dem aktuellen Trend fast sämtlicher Fahrwerke: Den Schwerpunkt soweit als möglich abzusenken. Oberhalb der Grundplatte aus Messing findet sich ausschließlich der leichte Werkstoff Aluminium.

Aufgebaut wurde ein Chassis der ersten Serie, wie es Ende Januar 2006 ausgeliefert wurde. Bis auf die sorgfältige Ausrichtung aller Komponenten und eine leicht höhere Anordnung der K-Trägergrundplatte wurde das Grundchassis ohne weitere Modifikationen oder Tuningteile verwendet. Der Aufbau des Super 24 Expert Kit SLP ist auf der Website des RC Trier ausführlich bebildert beschrieben ([URL - vgl. Tabelle auf S. 42](#)). Da das Chassis im Verlauf des Trainings für die 12h von Trier auf einigen Spuren zu viel Grip aufbaute, wurde der Fahrwerks-träger mit einer zweiten Feder härter abgestimmt und etwas Blei in Richtung Vorderachse verschoben. Damit lag das Chassisgewicht bei 144,2 g.



Als Karosserie kam ein Sauber C9 zum Einsatz, die aus einem Tamiya Kit entstand (*oben*). Sie wiegt 58,8 g einschließlich der 10 mm breiten, flachen Karosseriehalter aus Messing, welche inklusive Karosseriehalterdistanzen mehr als 20 g dieses Gewichtes ausmachen.

Der Bau des Chassis wies keine Besonderheiten auf, doch das Fahrwerk selbst. Praktisch: Die Gewindebohrung in der K-Trägergrundplatte gestattet deren Fixierung mittels einer durch die Fahrwerksgrundplatte gesteckten Schraube, womit eine perfekte „Nullstellung“ der Karosserie



Die Sauber Karosserie ist wie üblich mit Aluminiumwinkeln versehen, worüber sie mit dem Fahrwerk verschraubt wird. Außerdem sind an diesen Aluwinkeln verschiebbare Gewichte aus Messing angebracht.

beim Verkleben gewährleistet ist. Eine äußerst pfiffige Lösung, die man sich auch an anderen Chassis umgesetzt wünschte. Ebenso ist das Motorgegenlager eine gute, bislang nur selten realisierte Idee. Denn sie fixiert das Triebwerk besser als die oft benutzte, breitseits installierte Stütze.

Eine Schwäche - diese gilt gleichermaßen für alle Chassis der Super 24 Reihe - ist der Alufahrwerksträger für die Vorderachse. Er ist relativ empfindlich und kann sich bei Abflügen oder Zusammenstoßen leicht verziehen, womit der Wagen eventuell nicht mehr gleichmäßig auf allen Rädern läuft. Abhilfe zumindest für den SLP Kit schafft hier ein seit April vom

Renncenter Trier angebotenes Zurüstteil aus Cfk (#1100 CA). Die K-Trägergrundplatte, ebenfalls aus Aluminium gefertigt, ist ebenfalls empfindlich und beizeiten auf exakte Form zu kontrollieren.

Grundsätzlich ist das Plafit Super 24 leicht handhabbar, da aufwendige Achseinstellungen entfallen. Jedoch ist die Fahrwerkshöhe ausschließlich durch Unterlegen von Distanzscheiben regulierbar, so daß rasche Nachbesserungen in einem Rennen kaum zu realisieren sind. Dies setzt eine sorgfältige Planung des Reifenverschleißes bei Langstreckenrennen voraus. Auch müssen beim Aufbau möglichst exakt gefertigte Räder verwendet werden. Sonst wird das Chassis in der Diagonale über die Räder „wippen“. Ein optimal funktionierendes Slotcar setzt folglich sorgfältiges Arbeiten voraus, was letztlich aber für alle Chassisfabrikate gilt.

Toyota Celica LB Turbo Gruppe 5

Die SLP und die Gruppe 2/4/5 sind insofern verwandt, als sie vergleichbare Motoren und identische Mindestgewichte von 200 g für die Fahrzeuge vorschreiben. Die vorgegebenen Triebwerke stammen jeweils von Ikarachi und gleichen sich in Abmessungen und Gewicht. Lediglich erreicht der in der SLP verwendete Plafit Bison Motor bei gleicher Spannung eine etwas höhere Drehzahl als der schwarze Carrera Motor, der in der Gruppe 2/4/5 in den meisten Regionen mit Ausnahme der Region Mitte verwendet wird. Folglich sollte ein Plafit Super 24 Expert Kit SLP auch gut

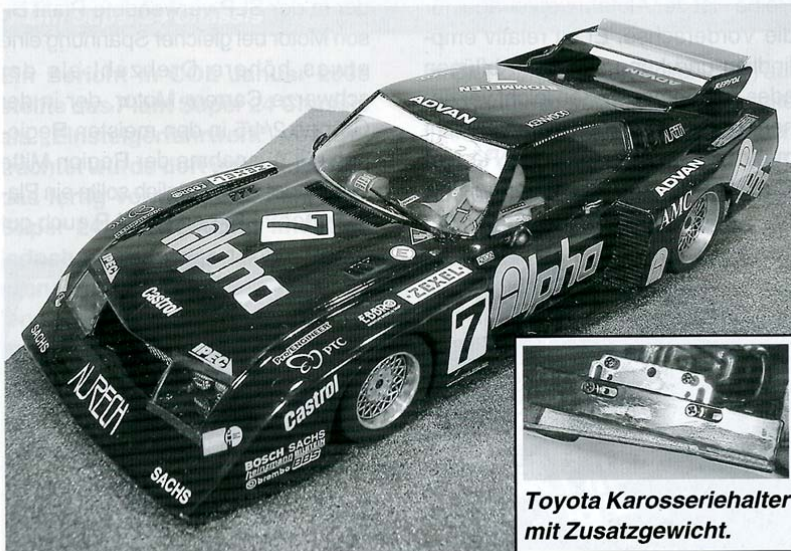


Plafit Super 24 Fahrwerk, aufgebaut für die Gruppe 2/4/5

unter ein Gruppe 5 Slotcar passen. Zwar fährt die SLP mit Moosgummiereifen auf Holzbahnen, während die 2/4/5 Hartgummiräder favorisiert und im Westen sechs von sieben Rennen auf der Plastikschiene ausgetragen werden. Doch sollte sich dies nur in der Austrimmung der Modelle bemerkbar machen, nicht jedoch in den grundsätzlichen Fahreigenschaften.

Soweit die Theorie. Kommen wir zur Praxis: Der Plafit Super 24 Expert Kit SLP wurde weitgehend unverändert aufgebaut. Lediglich für die Federung wurden gedrehte Hülsen anstelle der serienmäßigen, gerollten Ausführung verwendet, um ein möglichst reibungsfreies Federn zu gewährleisten. Um außerdem eine optimale Beweglichkeit zu erreichen, wurde die K-Trägerplatte zudem um 0,3 mm höher gesetzt.

Die Regeln der Gruppe 2/4/5 schreiben ein Chassisgewicht von minimal 140 g vor. Mit harter Moosgummibereifung an der Vorderachse und Polyurethanpneus an der Hinterachse mit etwa 26 mm Durchmesser fehlte noch rund 1 g zu diesem Mindestgewicht, das sich schließlich durch Anbringen von Blei unterhalb des Leitkielhalters mit 140,02 g erzielen ließ.



Die verwendete Toyota Celica Turbo Karosserie (**oben**) entstammt ebenfalls einem Tamiya Bausatz und wurde sorgfältig verstärkt. Der Stabilität halber ist auch die originale Front-

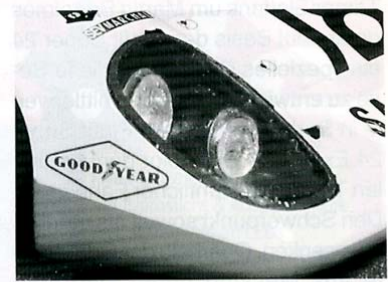
scheibe verbaut. Die Seitenfenster und die Heckscheibe bestehen hingegen aus leichterem Lexan. Die Befestigung am Chassis erfolgte mittels 11 mm schmaler Karosseriehalterplatten (PF1706) und 10 mm breiten, flachen Karosseriehaltern aus Messing (PF1707F), die unter den Holmen der Celica verklebt sind. Ihr Gewicht beträgt zusammen etwa 16 g. Zusätzlich befinden sich 5 g Blei in der Frontschürze, um das vorgegebene Karosseriegewicht von 60 g zu erreichen.

Im Fahrtst zeigte sich die Celica sehr gutmütig und sicher. Auf dem anspruchsvollen Kurs im Wuppertaler Slotcar Heaven erzielte sie auf Anhieb schnelle Rundenzeiten, die vergleichbar zu denen bisheriger Gruppe 2/4/5-Einsatzfahrzeugen waren. Gegen den künftigen Renneinsatz auch hier spricht insoweit nichts.

Hinzuweisen bleibt darauf, daß der Super 24 Expert Kit SLP für schmalere Fahrzeuge nur bedingt geeignet ist, da der versenkt angeordnete Motorauschnitt eine relativ breite Grundplatte im Hinterachsbereich bewirkt und bereits für die Gruppe 5 Celica keine Räder in voller Breite mit 16 mm montiert werden konnten, obwohl sie etwa 82,5 mm Spurbreite an der Hinterachse aufweist. Insoweit

bleibt solch ein Fahrwerk bei Montage einer kleineren Karosserie durch teilweises Verschmälern gegebenenfalls zu modifizieren, sofern dies gemäß Reglement zulässig ist.

Porsche 917K - DSC



Wenden wir uns dem dritten Fahrzeug der Plafit Super 24 Testreihe zu, einem Wagen nach DSC-Spezifikationen. Im Unterschied zu den vorgenannten Slotcars kommt hier ein „kleiner“ Fox-Motor zum Einsatz, um ein voll ausgebautes Cockpit zu realisieren, das wegen des Einbeziehens der Concoursewertung in ein Rennresultat in dieser Serie unumgänglich anzufertigen ist. Der Fox-Motor baut nicht nur kompakter als ein Ikarachi Triebwerk. Mit etwa 17 g ist er auch leichter, so daß das Chassis deutlich mehr Gewicht an der Hinterachse aufweisen muß, um das fehlende Motorgewicht zu kompensieren. Dies ging mit dem serienmäßig ausgelieferten Plafit Super 24 Expert Kit Sports nicht ohne Modifikationen.

Bevor es an die Beschreibung des 917K geht, noch ein kleiner Exkurs: Gerade in der DSC sind bis auf Plafit alle namhaften Hersteller mit speziellen, ganz auf diese Serie (und verwandte Wettbewerbe) abgestimmten Fahrwerken am Markt vertreten. Motor Modern geht den Weg, mit dem SW2 Classic oder der Kleinstauflage des MP4 nur ein Universalchassis für beide DSC-Klassen anzubieten; Schöler und Slotvision hingegen haben mit der Striker- bzw. Mach-Baureihe sogar spezielle Chassis für die einzelnen Klassen der DSC im Programm. In der Klasse 1 (GT und Tourenwagen) lauten die Mindestgewichte 44 g für die Karosserie und 160 g für das gesamte Fahrzeug. Für die Klasse 2 (Sportwagen, Prototypen und Can-Am) betragen diese Mindestgewichte 50 g bzw. 180 g. Für das „rolling Chassis“ einschließlich Motor und Räder sind also rund 116 bzw. 130 g anzunehmen. Die drei oben angeführten Chassisfabrikate treffen diese Werte recht exakt. Unser ge-

plantes Super 24-Projekt folgte hingegen einem etwas anderen Konzept: Es sollte der Ansatz des SLP-Kits umgesetzt und ein etwas leichteres Chassis mit schweren, tief angeordneten Karosseriehaltern versehen werden. Ganz so einfach wie bei den zwei vorgenannten Projekten sollte die Sache jedoch nicht werden. Das „man nehme“ liest sich wie folgt: Die Grundlage bildete der Plafit Super 24 Expert Kit Sports (vgl. COL 1/2006 ab S.42). Letztlich wurde jedoch ein komplett neues Chassis aus verfügbaren Tuningteilen zusammengestellt.

Die Fahrwerksgrundplatte des Expert Kits ist 106,5 mm lang und 1,3 mm stark. Für den geplanten 917K war sie somit zu lang und zu leicht. Folglich wurde sie gegen ein geeigneteres Exemplar mit einer Länge von 96,5 mm und einer Stärke von 1,5 mm (PF1701T) ausgetauscht, welches dazu noch rund 3,5 g mehr Gewicht auf die Waage brachte. Passend zur anderen Länge der Grundplatte mußte auch der Fahrwerksträger (51 mm, PF1705) sowie die K-Trägergrundplatte (49 mm, PF 1710T) ausgetauscht werden. Da der Fußraum eines 917K weit nach vorne ragt, wich die konventionelle Vorderachse einer Einzelaufhängung (PF1702D/vgl. oben), welche das DSC-Reglement zuläßt. Die vorderen Lagerböcke wurden mit dünnen Poly-styrolplatten unterfüttert, um die Vorderräder mit 23,3 mm Durchmesser bei rund 0,9 mm Bodenfreiheit exakt ausrichten zu können. Für die Hinterachse waren Räder zwischen 25,0 und 25,75 mm Durchmesser vorgesehen; die Bodenfreiheit mußte also beim Minimalmaß von 25 mm bei knapp 1 mm liegen. Auch hier waren die serienmäßigen Lagerböcke aus dem Expert Kit zu unterlegen. Da zugleich Gewicht im Heck fehlte, wurde kurzerhand das Heckteil der überflüssigen 1,3 mm starken Grundplat-



Fahrwerke:
 Slotvision mach 2 49,95 EUR
 Slotvision mach 3 49,95 EUR
Bausätze:
 Slotclassic Porsche 908/3 22,50 EUR
 Tamiya Mercedes C9 19,00 EUR
 Tamiya Jaguar XJR9 LM 19,00 EUR



Unsere Bahn

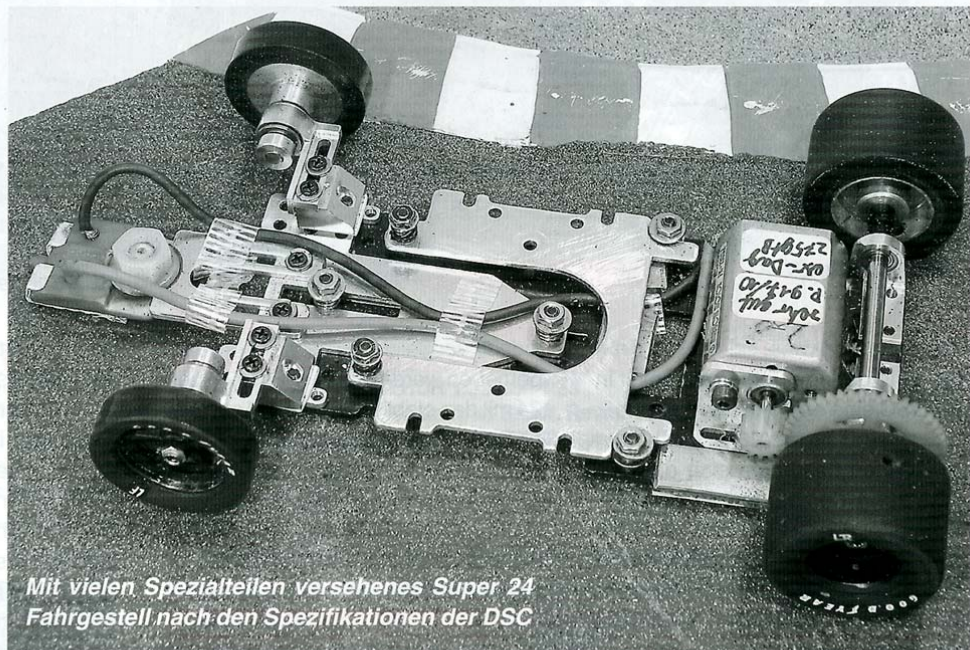
Slotcars:
 Scalex. 8157 Merc. Ghost Car 62,50 EUR
 Fly 88147 Ford GT 40 gold 38,95 EUR
 Revell 8357 NSU TT Racing 35,00 EUR
Revell limitiert in Schmuckkartonage
 8367 Greenwood Corvette 42,50 EUR
 8364 Cobra Daytona 42,50 EUR

Angebote Juli/August - solange Vorrat reicht

Braunschweig-Leiferde
 Bahnhofstr. 1b
 Tel. 05341 / 260 975
 Fax 05331 / 4 29 37
 E-Mail: info@sporby.de

www.sporby.de

Öffnungszeiten:
 Di.-Fr.: 15.00 - 18.30h
 Do.: 15.00 - 20.00 h
 Sa.: 10.00 - 13.00h
 oder nach Vereinbarung



Mit vielen Spezialteilen versehenes Super 24 Fahrgestell nach den Spezifikationen der DSC

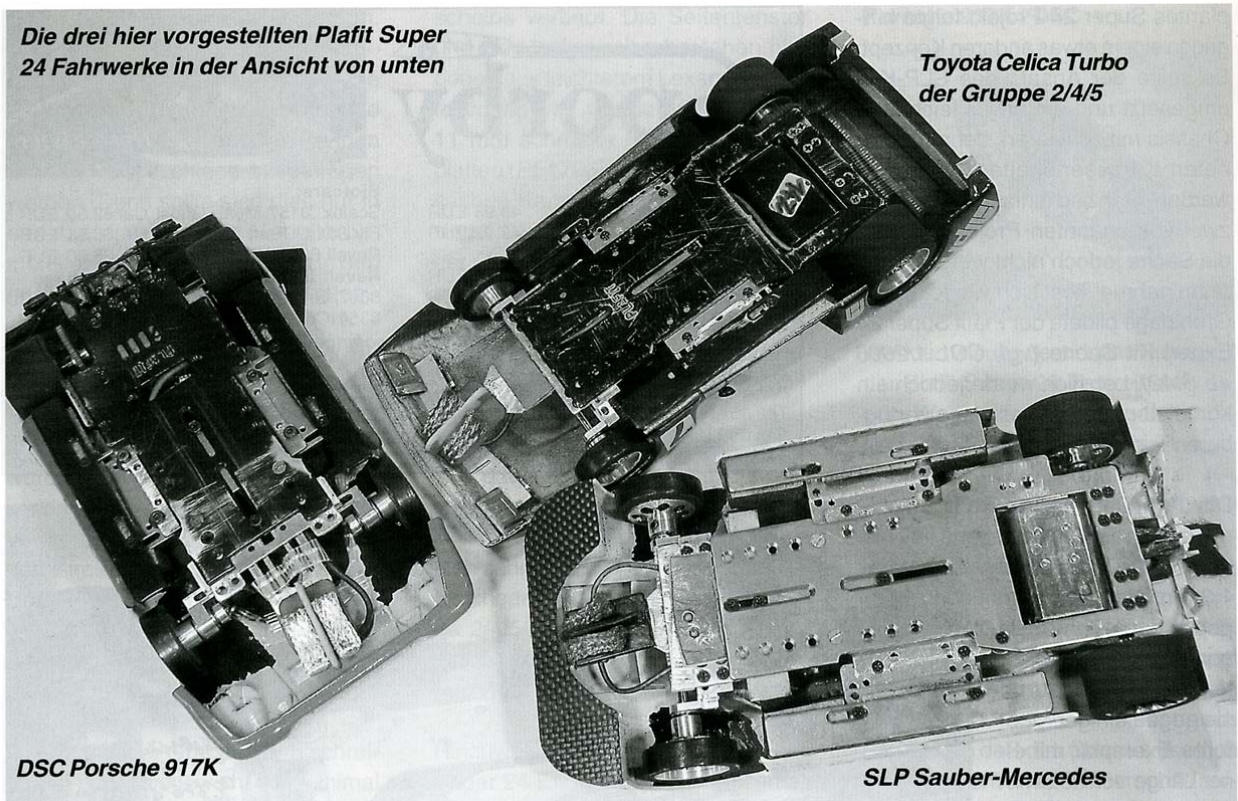
te abgetrennt und für den Höhenausgleich verwendet. Ferner wurden die mitgelieferten vier Federn gegen die harten Ausführungen von Plafit gewechselt.

Für die Befestigung der Karosserie mußten noch flache Karosseriehalter aus Messing mit 9 mm Breite (PF 1707E) sowie die dazu passenden, doppelten Karosseriehalterdistanzen aus Aluminium (PF1707B2) beschafft werden. Beide Komponenten bringen einschließlich Schrauben knapp 14 g auf Waage; das gesamte Karosseriegewicht betrug schließlich 55,5 g. In der Abteilung Modellbau war folglich absoluter Leichtbau angesagt.

Das einsatzbereite Chassis wog 126,35 g (vor und neben dem Motor

wurden zuvor noch einige Gramm Blei plaziert). Das Gesamtgewicht des Porsche 917K lag vor dem Start zur Wild West Team Classics bei 181,85 g, knapp 2 g über dem Mindestgewicht, welche als Reserve für den Reifenverschleiß oder verlorene Kleinteile dienen sollten.

Zielsetzung für den Bau dieses Slotcars für die Wild West Team Classics war, dem bis dahin in der DSC-West kaum zu schlagenden Porsche 917K von Dieter Sommer Paroli zu bieten. Die Junioren Jan Uhlig und Jan Schaffland sollten den neuen Wagen fahren. Nachdem der neue Porsche nicht nur sein Geschwindigkeitspotential gezeigt, sondern sich auch in Kurven als sehr ruhig liegend im Vergleich zu anderen bereitstehenden



Fahrzeugen erwies, fiel die Wahl auf ihn. Eine geringe Fehlerrate spielt in der DSC eine entscheidende Rolle.

Im Rennen bestätigte sich die Einschätzung der beiden routinierten Youngster. Der 917K absolvierte die zwei Stunden lauffähig ohne große Ausflüge ins Grüne. Im Rennen führen sie an die Spitze bei vergleichbarem Tempo wie die „Konkurrenz“, welche entweder auf dem ursprünglichen Schöler Pantera G oder dem neuen Schöler Striker Chassis unterwegs war. Die Positionen der vergleichbar schnellen vier Verfolger wurden letztlich eher durch geringfügige technische Probleme oder die Strategie und Performance beim Reifenwechsel entschieden.

Zusammenfassend läßt sich folgendes festhalten: Der Plafit Super 24 Kit SLP ist sowohl für seinen originären Einsatzzweck in der SLP als auch für den Rennbetrieb mit entsprechend groß dimensionierten Slotcars auf der Carrera-Schiene bestens geeignet, entsprechende Sorgfalt und Know-How bei der Montage vorausgesetzt. Die technische Konzeption läßt sich auch auf DSC-Slotcars übertragen. Hier muß

jedoch vergleichsweise viel Aufwand getrieben werden, bis ein Plafit Super 24 mit den etablierten, speziell auf diese Serie zugeschnittenen Chassis der Hersteller Motor Modern, Schöler oder Slotvision konkurrieren kann. Aber vielleicht schafft Plafit hier selbst noch mit einem Expert Kit DSC bei Gelegenheit Abhilfe.

Eine Frage bleibt offen: Inwieweit ist das Plafit Super 24 ein Einsteigerfahrzeug? Hier ist zu differenzieren. Das in der COL 1/2006 besprochene Grundchassis, das vormontiert einschließlich Rädern neben den Fahrwerkskits erhältlich ist, ist zum Einstieg in den Aufbau eines eigenen 1:24 Fahrzeugs gedacht. Durch Einfügen von Distanzscheiben ist das Einstellen der Achshöhen sicher zu bewerkstelligen. Plafit bietet für dieses Fahrgestell gar die Option, es mit Fahrwerksmagnet zu betreiben, bei dessen Gebrauch natürlich die Bedeutung der Reifenvorbereitung zurücktritt. Mithaltenkönnen in den größeren, derzeit gängigen Rennserien (und dann ohne Fahrwerksmagnet) ist hiermit jedoch schwierig, wenn nicht gar unmöglich. Hierfür wurden die Bausätze geschaffen, „Expert Kit Sport“

und „Expert Plus Kit SLP“. Konzipiert für Slotcars nach modernen Vorbildern, eignen sich diese Fahrwerke für Einsteiger insoweit, wenn diese ein wenig Unterstützung beim Zusammenbau erhalten. Schließlich muß solch ein Chassis vollständig aus Einzelteilen erstellt werden. Die von Plafit benutzten Bezeichnungen „Expert Kit“ sollte man entsprechend verstehen. Das Verlassen der Pfade der fertig vorkonfigurierten Bausätze ist hingegen definitiv nichts mehr für Einsteiger, hier sind eher die wirklich erfahrenen Slotracer adressiert. Mit über 50 erhältlichen Zubehörteilen speziell für dieses Fahrwerk bietet Plafit reichlich Optionen. Im Ergebnis bleibt aber festzuhalten, daß spätestens mit ihrem Einsatz es möglich ist, auch in den etablierten Rennklassen bis nach vorne zu fahren.

Weiterführende Hinweise:

- Herstellerseite: www.plafit.de
- Renncenter Trier: www.doktorslot.de
- Beschreibung der Montage eines Plafit Su per24 Expert Kit SLP mit reicher Bebilderung
- Slotcar-Schmiede: www.slotcar-schmiede.de
- Detaillierte Informationen zu den verfügbaren Einzelteilen des Plafit Super 24 sowie beispielhafte Zusammenstellung von Teilen für bestimmte Rennserien
- DSC: www.deutscheslotclassic.de
- Gruppe 2/4/5: www.rennserien-west.de
- SLP: www.slp-info.de
- WW Team Classics: www.rennserien-west.de