

## Von den Feinheiten beim Bau eines 1:24 Nissan R89C Schnelles Chassis schnell gebaut?

### Montage des Plafit Super 24 Expert SLP Fahrwerks

Jan und Ralf Schaffland

**2006 war für die Slotracing Szene Nordrhein-Westfalen ein „bahnbrechendes“ Jahr. Mehr als 20 Bahnbetreiber und Clubvertreter einigten sich auf ein gemeinsames Reglement für die Gruppe C/West im Maßstab 1:24.**

Gruppe C Wagen nach den Vorbildern der Prototypen aus den 80er und 90er Jahren wurden auch zuvor auf fast allen Bahnen in NRW gefahren, zu meist als Clubserie. Das hat zahlreiche Gründe: Diese Boliden weisen geeignete Abmessungen auf, sehen nach „richtigen“ Rennsportwagen aus, sind leicht zu beschaffen und zu bauen - und vor allem entstehen daraus Slotcars, welche auch für Einsteiger sicher zu fahren sind. Nur differierten bis zur Einigung oft die Reglements für die Clubserien in den zulässigen Abmessungen und Gewichten, so daß die Modelle häufig untereinander inkompatibel waren oder vor einem Einsatz auf die jeweils gültigen Reglements umgerüstet werden mußten.

Mit dem gemeinsamen Regelwerk entstand eine der größten Plattformen für Slotcars in 1:24. Allein in den beteiligten Clubs dürfte die Zahl der vorhandenen Gruppe C Wagen deutlich im vierstelligen Bereich liegen - hinzu addieren sich die Gruppe C Boliden der zahlreichen Besucher, die keine festen Clubmitglieder sind.

Die wesentlichen Eckdaten des Reglements geben ein Gesamtgewicht von mindestens 190 g vor, davon entfallen wenigstens 50 g auf die Karosserie. Die Achsbreite einschließlich den Rädern darf maximal 82 mm betragen; der Raddurchmesser muß mindestens 23 mm vorn und 26 mm hinten aufweisen. Als Motor ist der schwarze Carrera vorgeschrieben, auf der Kunststoffbahn an 20 Volt betrieben, auf Holz bei 18 Volt.

Hier steht der Aufbau eines Chassis nach dem Reglement der Gruppe C/

West im Mittelpunkt. Die Karosserie und Räder werden hierbei als vorhanden vorausgesetzt. Um kritischere Bauabschnitte Einsteigern nachvollziehbar darzustellen, sind sie etwas detaillierter behandelt.

Es geht die Sage, man könne ein siegfähiges Chassis binnen einer Stunde aufbauen. Dies wurde bereits in der Praxis bewiesen, doch lassen wir uns ein wenig mehr Zeit. Denn grundsätzlich gilt, daß ein schnelles Slotcar sorgfältig aufgebaut sein will und sich in erster Linie durch die Exaktheit im Zusammenspiel der Bauteile von einem langsameren Exemplar unterscheidet - und selbstredend haben wir den Anspruch, ein möglichst schnelles Chassis auf die Räder zu stellen.

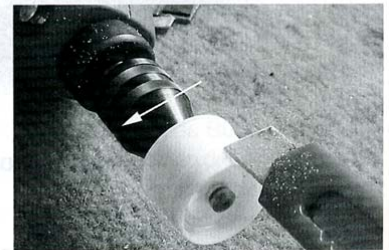
Vorab ein paar Worte zu den Komponenten, welche als vorhanden vorausgesetzt werden: Als Karosserie verwenden wir einen Nissan R89C, erstellt aus einem Standmodellbausatz und ergänzt um einen Fahrereinsatz aus Lexan mit separatem Fahrerkopf. Als Zubehörteil ist lediglich eine Frontlippe aus Carbon installiert, welche mittels elastischem Klebstoff „Magic Glue“ (ähnlich Pattex) fixiert wurde. Zweck der Übung: Eine gleichmäßige Ableitung der auftretenden Kräfte bei „Einschlägen“. Die Frontlippe ist zwar schwerer als das Bauteil aus dem Bausatz, jedoch ist uns eine robuste Bauweise hier wichtig. Dieses sinnvolle Bauteil wird übrigens häufig im Slot-Langstrecken-Pokal (SLP) verwendet und ist für verschiedene Gruppe C- und GT-Fahrzeuge im Renncenter Trier zu beziehen.

Die Vorderräder weisen eine Bereifung aus hartem Moosgummi auf. Mit ihren 23,1 mm Durchmesser sind sie am Reglement orientiert; das Fahrzeug wird eine auf die Vorderachse wirkende Federung erhalten, so daß ein wenig Platz in den vorderen Radkästen erforderlich ist. Die Breite der

Vorderräder beträgt gut 6 mm, ihre Lauffläche ist mittels Klarlack versiegelt, um den Rollwiderstand möglichst gering zu halten.

Auf die hinteren Felgen sind PU-Reifen von GD-Cartuning aufgezogen. Sie weisen einen Durchmesser von gut 27 mm auf, um bis zum Erreichen der zulässigen Grenze von 26 mm möglichst lange Fahrspaß zu genießen. Ihre Breite beträgt rund 16 mm.\*)

Bei der Wahl des Felgendurchmessers sollte man nicht einer leider verbreiteten Unsitte folgen und sie an den vorhandenen Felgeneinsätzen orientieren, also etwa den einem Standmodellbausatz beiliegenden Zierfelgen. Beim von uns verwendeten Nissan R89C hätte der Felgenaußendurchmesser dann 21 mm bzw. 23 mm betragen. Vielmehr sollten die Felgen einzig unter praktischen, sprich fahrphysikalischen Gesichtspunkten gewählt werden - und erst dann der Felgeneinsatz entweder angepaßt oder alternativ passend beschafft werden. Für den R89C haben wir es uns einfach gemacht und passende Felgeneinsätze aus dem Handel bezogen (vgl. *Liste der verwendeten Bauteile am Schluß*). Aber auch das Anpassen von Bausatzfelgen ist vergleichsweise leicht zu realisieren: Die Felge wird mittig durchbohrt und in die Aufnahmevorrichtung für Trennscheiben einer Mini-Bohrmaschine gespannt. Ein mit der Drehrichtung (in Pfeilrichtung auf dem Foto unten) gehaltenes Cuttermesser spant bei langsamer Drehzahl das gewünschte Material ab. Wichtig dabei: Eine Schutzbrille tragen und das



\*) Die Herstellung von Rädern wurde in der COL Ausgabe 85/Jan. 2006 (S. 72ff) ausführlich von Matthias Parke beschrieben. Der 4-seitige Beitrag kann gegen 1,10 EUR in Briefmarken als Kopie bei der Redaktion angefordert werden. Fertig montierte und abgedrehte Räder können natürlich auch im Slotracing-Fachhandel bezogen werden.



## Benzerath's Rennbahnladen (ehemals Carrera-Hobby-Club) Beate Benzerath



Klausenweg 8, 86974 Apfeldorf, Tel. (0049) 0 88 69 / 53 93 (10:00 - 20:00 Uhr),  
Fax (0049) 0 88 69 / 92 12 80, E-Mail: Benzerath@Rennbahn.de  
[www.Rennbahn-Benzerath.de](http://www.Rennbahn-Benzerath.de)

Wir führen **Carrera 124 / Exclusiv / Evolution, Scalextric, Fly, Ninco und Revell**

Für dieses Autorennbahnsystem bieten wir z.B.:

- Schienenmaterial neu und gebraucht, bedruckt
- auf 124er Bahnen verwendbar
- nahezu alle Verschleiß- und Ersatzteile
- Lexankarosserien verschiedener Hersteller
- Tuningfahrwerke von Plafit
- großes Sortiment an Beschriftungen
- umfangreiches Sortiment an Zubehör
- Zubehör wie Runden- / Zeitmessung
- leistungsstarke Geschwindigkeitsregler
- Streckenplanung
- und vieles mehr

**Aus gegebener Veranlassung:  
Keine Sorge - die Firma Carrera-Hobby-Club existiert weiterhin. Aus markenschutzrechtlichen Gründen mußten wir uns umbenennen und sind von nun an unter „Benzerath's Rennbahnladen“ mit bewährtem Service für Sie erreichbar.**



### aktuell im Programm - Restpostenabverkauf

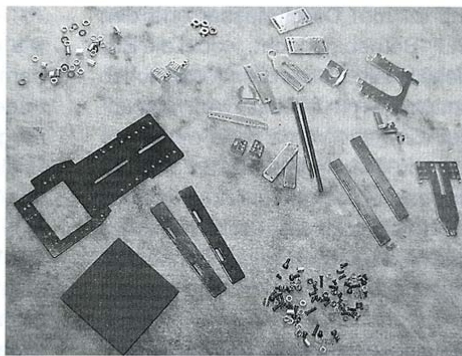


- ⇒ - alle lagernden Ninco-Fahrzeuge ab 29,90 EUR -
- alle Carrera Pro-X Autos unter 40,- EUR - diverse Evolution Autos ab 29,90 EUR -
- besuchen Sie unseren Schnäppchenmarkt auf unserer Homepage -

Kennen Sie schon unsere Homepage mit bebildeter Artikelübersicht, downloadfähiger Preisliste und vielen Tipps und Tricks? Schauen Sie doch einfach 'mal rein unter [www.Rennbahn-Benzerath.de](http://www.Rennbahn-Benzerath.de)

Messer nicht verkanten. Das Messer ist dazu wie auf der Abbildung zu sehen entsprechend der Drehrichtung flach mit wenig Druck auf das zu bespannende Material zu halten.

Wenden wir uns dem Chassis zu. Verwendet wird ein „Plafit Super 24 Expert Plus Kit SLP“ (#PF1700KSLP) - nachfolgend kurz „S24 SLP“ genannt. Bei diesem Produkt handelt es sich um ein spezielles Fahrwerk, das ausschließlich unter Slotcars mit langem Radstand und breiter Karosserie (mit möglichst geraden Seitenwänden) montiert werden kann. Motorseitig ist das S24 SLP für „große“ Motoren von Ikarachi (schwarzer Carrera oder Bison) vorgesehen. Ursprünglich wurde dieses Chassis für die SLP-Serie, die auf Holzbahnen mit Moosgummibereifung betrieben wird, konzipiert. Mittlerweile ist es jedoch auch auf der Plastikschiene im Betrieb mit PU-Reifen sehr beliebt.



Das Plafit S24 SLP wird als Bausatz ausgeliefert (**oben**). Eine Bauanleitung liegt nicht bei - Zielgruppe sind die „Experten“, sprich fortgeschrittene Modellbauer. Wir lassen uns von dem „100-Teile-Puzzle“ nicht beeindrucken, sondern freuen uns vielmehr, nicht alle Komponenten zwecks Überprüfung demontieren zu müssen.

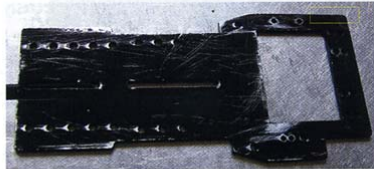
Für sämtliche Chassisteile (nicht nur dieses Herstellers) gilt die Aussage, daß sie Großserienprodukte sind. Somit korrelieren zwangsläufig (Verkaufs-)Preis mit Exaktheit und Ge-

schwindigkeit der Fertigung. Vorgänge wie Stanzen, Schneiden, Fräsen, Bohren oder Gewindeschneiden hinterlassen Spuren in Form von Graten oder Wölbungen, welche einer guten Paßform der Komponenten nicht zuträglich sind. Dementsprechend werden nachfolgend Begriffe wie „entgraten“ und „richten“ sowie Werkzeugbezeichnungen wie „Meßschieber“, „Rechter Winkel“ oder „Schlüsselseife“ zum Standardvokabular zählen.

**Die Grundplatte:** Beginnen wir also gleich mit dem Entgraten und der Schlüsselseife. Deren erstes „Opfer“ wird die Grundplatte, welche von beiden Seiten mittels der Schlüsselseife zu bearbeiten ist. Sonst führt der nächste Schritt - deren Ausrichten - zu unbefriedigenden Ergebnissen. Daß die Grundplatte dabei ihre attraktive, neuwertige Optik verliert, nehmen wir billigend in Kauf.

Wir erwarten bei einem typischen Gruppe C Fahrzeug eine Spurbreite

von 80 bis 81 mm; die SLP erlaubt bei durchweg verbreiterten Karosserien hingegen maximal 84 mm. Dementsprechend ist die Grundplatte im Bereich der Hinterachse leicht zu breit, wenn wir 16 mm breite Hinterräder unterbringen wollen. Deshalb trennen wir rechts etwa 1 mm von der Grundplatte ab. Eine Schnitttiefe von etwa 15 mm (ausgehend von der hinteren rechten Ecke) ist ausreichend (vgl. markierten Bereich unten).



Die geschliffene Grundplatte

Die Grundplatte des S24 SLP ist eventuell in der Längsrichtung leicht gewölbt, hinten kann eine Ecke „in der Luft“ stehen. Eventuell ist die Grundplatte auch vorne in der Breite leicht gewölbt. Hier schaffte ein vorsichtiges Biegen der Grundplatte per Hand Abhilfe. Das Ergebnis muß immer wieder per Richtplatte kontrolliert werden.



Letztlich muß die Grundplatte auf beiden Seiten plan auf der Richtplatte aufliegen - und zwar an jeder Stelle (oben). Der Vorgang kann schnell eine Viertelstunde Zeit in Anspruch nehmen, ist aber die Basis für das weitere Vorgehen.

**Die Achshalter:** Sie sind beim Plafit S24 SLP ein besonderes Thema. Das Chassis ist nicht wie viele andere Produkte am Markt stufenlos höhenverstellbar. Als Vorteil schlägt die gewonnene Steifigkeit zu Buche. Nachteilig sind hingegen einige „Unbequemlichkeiten“: Bei abweichenden Raddurchmessern ist entweder die Beschaffung neuer, flacherer Achshalter angesagt (bei geringerem Raddurchmesser) oder ein Unterlegen mit Distanzplatten (für einen größeren Durchmesser).

**Exkurs:** Die hinteren Achshalter für das Plafit S24 SLP sind durch eingefräste „Rillen“ leicht erkennbar. Die folgende Übersicht weist die lieferbaren Ausführungen, die zu realisieren-

de minimale Radgröße sowie die Kennzeichnung aus:

Höhe Achshalter	minimale Radgröße	Anzahl Rillen
14,3 mm	26 mm	drei
13,8 mm	25 mm	zwei
13,3 mm	24 mm	eine

Diese Angaben gelten für 1 mm Bodenfreiheit und die S24 SLP Grundplatte in 1,5 mm Stärke.

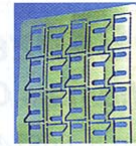
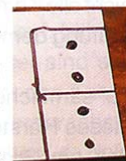
Der hintere Achshalter mit 14,3 mm Höhe zählt zum serienmäßigen Lieferumfang des Kits. Das Reglement gibt als Durchmesser für die Hinterräder mindestens 26 mm sowie eine Bodenfreiheit von 1 mm vor. Somit paßt dieser Achshalter. Wir werden später Räder mit gut 27 mm Durchmesser verbauen, so daß die Bodenfreiheit zunächst rund 1,5 mm beträgt.

An der Vorderachse sind die Achshalter hingegen zweiteilig. Der eigentliche Achshalter ist immer identisch und wird mittels Achsträgern in Form von Lagerböcken variabel unterlegt. Diese Träger sind in Höhen von 3,5 bis 7,0 mm in 0,5 mm-Abstufungen verfügbar (einschließlich derer für das Super 32 Chassis). Dem S24 SLP liegen Achsträger in 6,0 mm Höhe bei.

Diese Auslegung ist für Vorderräder mit 24 mm Durchmesser und den SLP-Betrieb gedacht, wobei die Bodenfreiheit dann an der Vorderachse knapp 1,5 mm beträgt. Der Pragmatiker wird ergo Vorderräder mit einem Durchmesser von etwa 23,6 mm anfertigen. So beträgt die Bodenfreiheit rund 1,25 mm, was ein realistisches Ziel darstellt, denn etliche Bahnen mit Kunststoffschienen sind leicht wellig.

Wir hingegen möchten der Vorderachse genug Raum zum Einfedern geben und verwenden ein Vorderrad mit 23,1 mm Durchmesser. Dann liegt die Bodenfreiheit jedoch unter einem Millimeter, was wir sowohl für den Fahrbetrieb als zu gering erachten, als es auch nicht reglementsconform wäre.

Daher installieren wir für die Vorderachse einen Achsträger mit 5,5 mm Höhe und unterlegen diesen entweder mit selbstgefertigten Platten aus 0,25 mm starkem Polystyrol (oben) oder mit zwei



0,16 mm starken Distanzstücken aus dem Plafit Teileprogramm (links).

Zurück von der angewandten Mathematik zum Praktischen. Sämtliche Achshalter und -träger sind wiederum zu bearbeiten: Die Flächen, die später auf der Grundplatte aufliegen, müssen mittels einer flachen Schlüsselfeile geplant werden. Der Versuch, ein Kugellager in den Achshalter zu drücken, wird scheitern - so man nicht rohe Gewalt anwendet, wovon allerdings dringend abzuraten ist. Das Lager käme unter Druck und würde nicht korrekt frei drehen. Womit wir wieder bei der Schlüsselfeile wären, dieses Mal benötigen wir jedoch eine runde Ausführung. Damit wird die Öffnung für das Kugellager im Achshalter so bearbeitet, bis das Lager mit ganz leichtem Druck in den Sitz rutscht. Zum Austesten verwenden wir möglichst ein altes Kugellager. Abschließend bearbeiten wir, sofern das nach dem vorhergehenden Arbeitsschritt notwendig ist, mit der flachen Schlüsselfeile die Außenseite des Achshalters, damit der Außenbund des Kugellagers glatt anliegen kann.

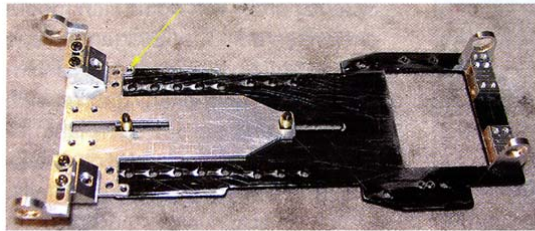
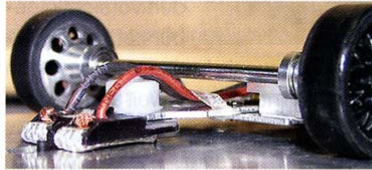
Die vorderen Achsträger sitzen auf dem gefederten Fahrwerksmittelträger. Auch dieser ist zu richten und möglicherweise mit einer flachen Schlüsselfeile zu bearbeiten. Meist ist der Aufwand jedoch gering.

**Die Vor-Montage:** Somit haben wir sämtliche Bauteile für einen ersten Montageschritt beisammen. Für die Befestigung des Fahrwerksmittelträgers verwenden wir lange Senkkopfschrauben mit dickem Kopf. Die ideale Federrate (weich, mittel oder hart) für die beiden Federpunkte ist später im Fahrversuch auszuprobieren. Hierbei empfiehlt es sich, vorne und hinten auch einmal verschiedene Federraten auszutesten. Die Erfahrung aus dem Rennbetrieb zeigt, daß je nach Streckenlayout unterschiedliche Federhärten verwendet werden können.

Insgesamt beweisen wir bei der Montage Mut zur Lücke: Wir lassen die stabilisierende „Domstrebe“ über der

Vorderachse weg. Andernfalls würde diese Strebe beim Einfedern an die tief eingezogenen vorderen Luftkanäle des R89C anschlagen. Dies ist letztlich aber kein Grund zur Sorge: Im Fahrbetrieb macht sich die fehlende Stabilisierung nicht bemerkbar. Allerdings ziehen ungeübte Fahrer bei häufigen oder heftigen Ausflügen von der Strecke Vorteile aus einer stabileren Vorderachskonstruktion.

Wie sieht die idealtypische Anordnung des Leitkiels auf der Plastikfahrbahn überhaupt aus? Die Schleifer sollten flach am Leitkiel anliegen und plan auf dem Silberleiter der Schiene. In



Auch die durch Federn gesicherte Höhenverstellung für die Vorderachse (mittels Absenkung der Bodenplatte) lassen wir entfallen (vgl. Pfeil oben). Wir haben weiter oben bereits die korrekte Bodenfreiheit vorgegeben.

An der Hinterachse wird jeder Achshalter mit zwei Schrauben diagonal angeordnet an der Grundplatte befestigt. Die angephaste Seite zeigt dabei nach vorne. Es können auch vier Schrauben verwendet werden - die praktische Erfahrung zeigt jedoch, daß zwei Schrauben für eine sichere Befestigung völlig ausreichen.

**Der Leitkielhalter:** Kann man mit der eher umständlichen Höhenverstellung der Achshalter beim Plafit S24 SLP ganz gut leben, da einer Bodenfreiheit dicht am Minimum des Reglements oft zu viel Bedeutung beigegeben wird, ist der Leitkielhalter ein Bauteil, welches stetig neue Herausforderungen verursacht - trifft dessen Anordnung doch in der Regel immer genau nicht die eigene Vorstellung.

Der versierte Slotracer wird auf der Holzbahn zuerst einmal nachschauen, ob die Litze oberhalb der Fahrbahn liegt, niveaugleich oder unterhalb. Entsprechend wird er anschließend die Leitkielhöhe anpassen. Diese Problemstellung ist auf der Carrera-Schiene nicht gegeben. Dennoch wird ein erfahrener Fahrer auch hier je nach Streckentypus mit dem auf den Leitkiel ausgeübten Druck „spielen“.

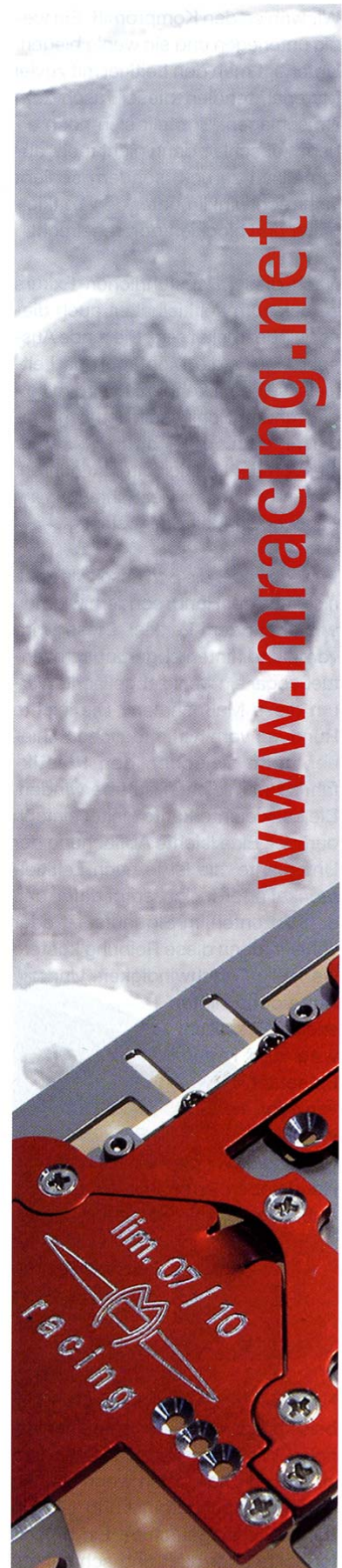
dieser Konstellation müssen die Vorderräder soeben die Oberfläche des Einstellbretts berühren (vgl. oben). Für manche Strecken ist bei der Einstellung des Leitkiels sogar das Unterlegen eines

Blattes Papier unter die Vorderräder angebracht, sie stehen dann also minimalst in der Luft.

Bei Chassis mit frei verstellbaren Vorderachshaltern löst man diesen folglich, läßt das Chassis ausschließlich auf den korrekt ausgerichteten Schleifern ruhen und senkt dann die Vorderachse auf das gewünschte Maß ab. Diese Methode funktioniert beim Plafit S24 SLP selbstredend nicht, es sei denn, man variiert mit eventuell unterlegten Distanzen.

Wir ergänzen das bisher montierte Chassis provisorisch um Achsen und Räder sowie um Leitkiel und Schleifer. Ein wenig Druck auf die Spitze des Leitkiels - und die Hinterräder heben sich vom Einstellbrett ab. Das darf für den Betrieb auf der Plastikschiene nicht sein - der Leitkiel steht deutlich zu hoch. Bei besagtem Test darf das Heck des Chassis seine Position nicht verändern.

Was tun? Man kann den Leitkielhalter vorsichtig verbiegen oder eben Distanzringe unterlegen. Derartige Leitkielabstände stellt etwa Sigma in drei Stärken her: 0,13 mm (#SG 8325), 0,25 mm (#SG 8326) und 0,50 mm (#SG 8327). Wirklich überzeugend sind in der aktuellen Konstellation beide Verfahren nicht, weil der Leitkielhalter um einiges zu hoch steht. Hier fehlt aktuell eine gekröpfte Ausführung des Leitkielhalters im umfangreichen Plafit-Teilprogramm.



Wir wählen den Kompromiß: Ein wenig unterlegen und ein wenig biegen. Unterlegt man den Leitkiel mit zuviel Material, tendiert dieser rasch zum Umschlagen. Er stellt sich nach einem Ausschlag dann nicht mehr automatisch zurück, sondern schiebt sich rechtwinklig unter den Leitkielhalter und blockiert dort regelrecht.

Nach diesem ausführlichen Exkurs zurück zum Leitkielhalter, auch dieser will bearbeitet sein: Die runde Aussparung für die Montage des Leitkiels, seinem Drehpunkt, wird mit einer runden Schlüsselfeile leicht geweitet, damit er leicht dreht. Ferner ist auch der Leitkielhalter zu richten. Danach wird er mit vier Schrauben am Fahrwerksmittelträger befestigt.

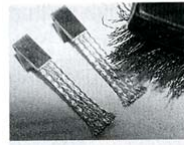
Wir legen aber die Schlüsselfeile noch nicht aus der Hand, sondern widmen uns direkt dem Leitkiel. Dieser wird vorne und hinten abgerundet, eventuell sogar ein wenig abgeflacht. Warum diese Maßnahmen? Die leichte Rundung vorn hilft, mögliche Schienenstöße zwischen den Plastikfahrbahnen leichter zu überwinden. Die Leitkielunterkante gleitet einfach darüber. Eine leichte Abflachung der Unterkante, sie ist je nach Leitkielfabrikat erforderlich, sorgt dafür, daß er nicht unten im Slot aufsetzt oder schleift, denn diese Reibung kostete wertvolle Geschwindigkeit. Und die Abrundung hinten erleichtert schlichtweg das rasche Einsetzen in Kurven (vgl. rechts).



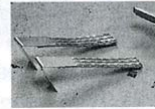
Wir planen also keine Rückwärtsfahrten. Und da wir die Feile einmal in der Hand haben, entgraten wir auch die Außenränder der Fläche ein wenig, auf welcher der Leitkiel im eingebauten Zustand drehen wird (vgl. links).

Nun können wir endlich die Feile beiseitelegen und die Schere hervorholen. Wir wenden uns den Schleifern zu. Deren Ende, auch wenn sie neu sind, ist oft ausgefranst und leicht in der Breite aufgefächert. Ein Schleifer sollte aber glatt und schmal auf

dem Silberleiter der Plastikschiene aufliegen (und nur dort!). Entsprechend muß eingegriffen werden.



Die Schleifer werden vorsichtig gebürstet. Dabei dürfen sie nur wenig breiter werden. Dann wird der hintere Teil soweit abgeschnitten, daß er glatt ist (vgl. rechts). Dies beeinträchtigt die Funktionalität nicht: Bei richtiger Anordnung (vgl. Foto des Leitkielhalters S. 57) sorgt selbst ein in der Länge halbiertes Schleifer noch für ausreichend „Saft“.



#### Die Karosserieträger(grundplatte):

So langsam nimmt unser Chassis Gestalt an. Sehen wir von Achsen und Rädern einmal ab, fehlt noch der Part für die Befestigung der Karosserie. Die bewegliche Lagerung der Karosserie übernimmt beim Plafit S24 SLP die Karosserieträgergrundplatte, ein fürchterliches Wort. Wir einigen uns in Anlehnung an die Wortwahl bei anderen Chassis auf ein schlichtes „U“.

Testweise wollen wir ein längeres „U“ verwenden. Das Bauteil #PC1710C weist eine Länge von 61 mm auf, das serienmäßige Teil nur 49 mm. Wie andere Wagen auf Basis des Plafit S24 SLP belegen, ist dieses Bauteil keine wirkliche Notwendigkeit. Doch wandert die Auflage des „U“ deutlich weiter nach vorne - und unter Umständen nimmt die Dynamik der Karosserie durch die größere Distanz zwischen den Auflagepunkten ein wenig ab. Wichtig: Die Montage dieses langen „U“ ist irreversibel, da die Befestigungspunkte für die Karosserie gegenüber den anderen Varianten mit 49 oder 55 mm nicht kompatibel sind.

Zurück zum Standard-Vorgehen: Unter das „U“ legen wir an allen vier Auflagepunkten Unterlegscheiben in 0,2 bis 0,3 mm Stärke, die wir in der Bastelkiste finden. Dabei liegen die Hülsen auf den Unterlegscheiben auf. Dies soll eine Adhäsion des „U“ auf der Chassisgrundplatte verhindern, was schnell passiert, wenn etwa Öl vom Motor auf die Grundplatte ge-

langt. Diese Scheiben sollen also die Beweglichkeit des „U“ sicherstellen.

Widmen wir uns noch kurz dem Seitenspiel des „U“. Reduziert man das seitliche Spiel, wird das Chassis agiler; es reagiert nicht so schwammig. Übertreibt man die Reduktion des seitlichen Spiels jedoch, neigt das Fahrwerk in den Kurven zum Wegwischen. Gestaltet man das seitliche Spiel zu groß, verringert sich möglicherweise der Grip. Einigen wir uns für den Anfang darauf, das „U“ dahingehend zu bearbeiten, daß es sich leicht auf und ab bewegen läßt, jedoch möglichst wenig seitlich. Klemmen darf das „U“ jedoch keinesfalls.

„Bearbeiten“ klingt plausibel, aber wie? Eine Erhöhung des seitlichen Spiels kann entweder durch die Montage der Hülsen erfolgen. Sie weisen etwas Toleranz auf. Alternativ hilft unsere Schlüsselfeile. Die Hülsen helfen in der Regel auch bei der Verringerung - falls nicht, muß eine Zange oder ein Schraubstock her. Das Aluminium des „U“ wird damit leicht gedrückt und danach gegebenenfalls mit der Schlüsselfeile nachbearbeitet.

Logischerweise ist auch das „U“ zu richten. Eine weitere Nachbearbeitung ist nicht erforderlich. Bevor es an die Montage des „U“ geht, sollten wir zudem die Frage klären, welche Federn hier zu verbauen sind. Die Empfehlung lautet „weich“ (#PF1320), was einen Gang zum Händler oder den Griff ins Ersatzteillager erforderlich macht. Diese Federrate zählt nicht zum Lieferumfang des Plafit S24 SLP.

**Die Ausrichtung:** Bislang haben wir uns darauf beschränkt, einzelne Bauteile zu prüfen, zu bearbeiten und eventuell auszurichten, bevor sie montiert wurden. Nun muß die Summe aller Teile auf das rechte Maß für die R89C Karosserie gebracht werden. Was hierbei gern vergessen wird, ist die exakt rechtwinklige Position der Achshalter zur Grundplatte. Ist sie nicht gegeben, wird unser Chassis später im „Hundetrag“ unterwegs sein. Für die Einstellung gibt es leider kein Patentrezept, jedoch erweist sich ein rechter Winkel als äußerst hilfreich.

Im nächsten Schritt werden die Kugellager eingebaut. Diese wurden zuvor in Bremsenreiniger gereinigt/entfettet und anschließend leicht geölt. Die beiliegenden Achsen sind 60 mm und 70 mm lang. Die kürzere Ausführung verwenden wir für die Hinterachse. An der Vorderachse sind 70 mm ein wenig zu lang, 65 mm wären hier besser geeignet, da Gruppe C im Unterschied zur SLP nicht verbreitert gefahren wird und somit weniger Spurweite zu realisieren ist. Die beiliegende 70 mm Achse wird also entweder mit der Trennscheibe gekürzt oder eine 65 mm lange Achse von Sigma (#SG 8205) verwendet.

Aufgrund ihrer zweiteiligen Konstruktion sind die Vorderachshalter seitlich verstellbar. Es gilt, diese möglichst weit auseinanderzuziehen. Dann wird die Vorderachse besser geführt. Ein weiterer Vorteil: Achsdistanzen müssen nicht verwendet werden, da die verwendeten Sigma Pro Felgen einen Bund aufweisen, so daß diese nicht am Kugellager schleifen.

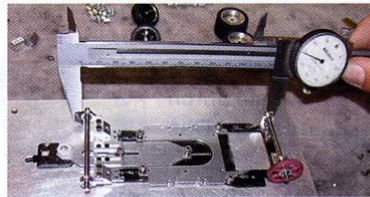
Die Ausrichtung der Achshalter hat das Ziel, einen möglichst leichten Lauf der Achsen zu erreichen. „Verkanten“ sie in den Lagern, muß der Motor diesen Widerstand überwinden und wird nicht die optimale Leistung bringen. Auch die Ausrolleigenschaften des Wagens bei Stromabschaltung werden beeinträchtigt. Wir überprüfen die



optimale Position der Achshalter mittels eines speziellen Werkzeugs namens „Dag-Tool“ (**oben**). Wichtig hierbei: Die Rechtwinkligkeit der Achshalter zur Grundplatte ist danach erneut zu prüfen. Verfügt man nicht über dieses Werkzeug, muß eine Achse für die Einstellung herhalten: Das Chassis wird um 90° gedreht, die Achse durch das obere Lager gesteckt und sollte dann punktgenau in das gegenüberliegende Kugellager rutschen. Ist

dies nicht der Fall, gibt die Achse wie ein Pendel den Hinweis, in welche Richtung der Sitz des Achshalter zu korrigieren ist. Die Ausrichtung dieser Halter ist mit und ohne Werkzeug ein Geduldsspiel und läßt sich kaum binnen weniger Minuten erledigen.

Bevor wir nun endgültig die Räder ergänzen und das Chassis rollfertig bekommen, ist der Radstand an die Karosserie anzupassen. Hier hilft ein

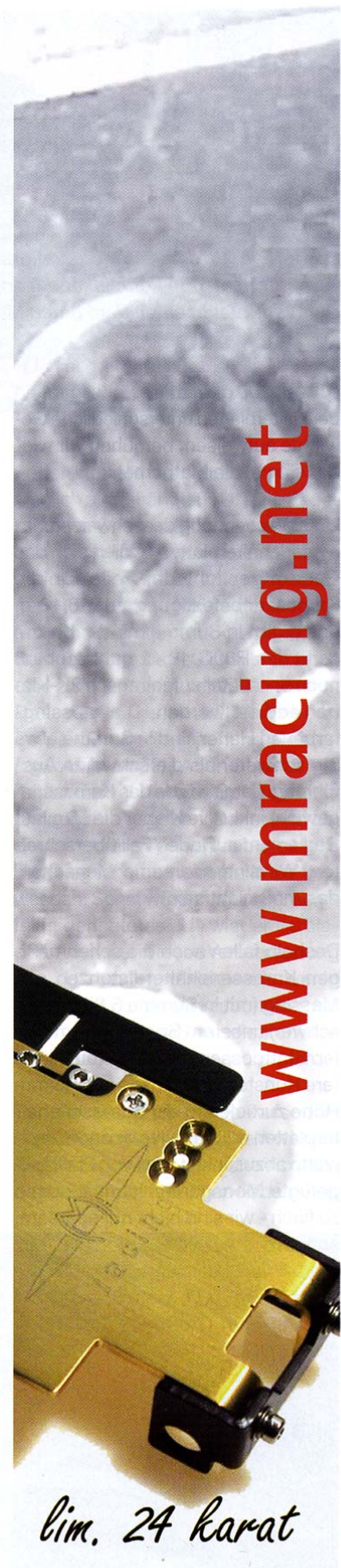


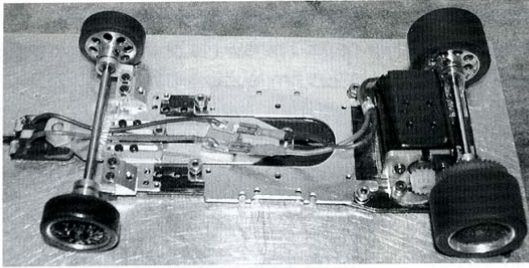
Meßschieber. Der Fahrwerksmittlerträger muß entsprechend verschoben und natürlich wieder die rechtwinklige Position der Achshalter zur Grundplatte beachtet werden.

Da die Karosserie nun einmal für die Bestimmung des Radstandes bereitliegt, sollte man auch den Leitkielhalter auf die passende Länge justieren. Hier gehen wir erst einmal vom Maximum aus, was die Karosserie erlaubt, ohne daß der Leitkiel dort später anschlägt. Sollte der R89C im folgenden Fahrversuch jedoch nicht ausreichend Grip aufbauen, zählt das Zurücknehmen des Leitkielhalters zu den auszuprobierenden Maßnahmen.

Bevor die Karosserie montiert werden kann, sind der Motor und die Kabel zum Leitkiel einzubauen. Motorhalter und Gegenlager sollten selbstverständlich überprüft und ihre Auflageflächen kurz mittels der Schlüssel-feile geplant werden. Die passende Getriebekombination hängt von der zu befahrenden Strecke ab - wir wählen für die auf der langen Bahn in Köln geplante Jungfernfahrt 14:43 bei einem Raddurchmesser von gut 27 mm.

**Die Karosseriehalter:** Dem Plafit S24 SLP liegen vier, jeweils 10 mm breite Karosseriehalterplatten bei. Ein Paar ist schwarz lackiert, das andere glänzt messingfarben. Für die SLP werden beide Paare installiert, für die Gruppe C reicht aber eines aus, weil das Fahrzeugmindestgewicht ledig-



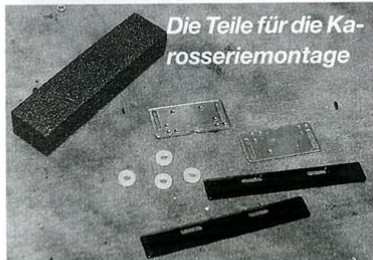


**Das fertige Chassis. Die Motorkabel sind mit Steckverbindern an den Leitkielkabeln angeschlossen. Dies vereinfacht einen denkbaren Motorentausch.**

lich 190 g betragen muß. In der SLP sind es 200 g. Da die zwei Versionen der Halterplatten unterschiedliche Gewichte aufweisen, bemühen wir wieder einmal die Mathematik.

Unter Verwendung der schwarzen Karosseriehalterplatten addiert sich das Gesamtgewicht der Teile für die Karosseriebefestigung auf 18,18 g, das ergibt in Summe mit der Karosserie des R89C 48,42 g; hinzu muß noch der später aufgetragene 2K-Kleber addiert werden. Die messingfarbenen Halter sind in Summe etwa 3 g schwerer als die schwarze Ausführung; damit würde das Karosseriegewicht inklusive Kleber die 50 g laut Reglement auf jeden Fall überschreiten. Wir sind sparsame Menschen, das muß nicht sein!

Deshalb fallen auch die serienmäßigen Karosseriehalterdistanzen aus Messing (mit in Summe 3,87 g recht schwer) unserem Spartrieb zum Opfer. Stattdessen greifen wir auf leichtere Kunststoffdistanzen mit 1,5 mm Höhe zurück, um die Karosseriehalterplatten auf das Niveau der Grundplatte abzusenken. Das von Plafit beigefügte Moosgummi ist uns jedoch zu flach - wir sind nicht nur sparsam, sondern auch vorsichtig. Fischer-Modellbau bietet sogenannte „BodyMounts“ an (*u.I.*), die mit etwa 15 x 20 x 80 mm Größe ideal geeignet

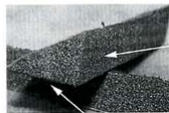


**Die Teile für die Karosseriemontage**

sind. Nun haben wir alle Teile für den Aufbau der Karosseriehalter zusammen, etliche mitgelieferte Teile beiseite gelegt und einiges an überflüssigem Gewicht reduziert.

In einem ersten Schritt teilen wir den BodyMount mit dem Cuttermesser oder einer großen Trennscheibe diagon

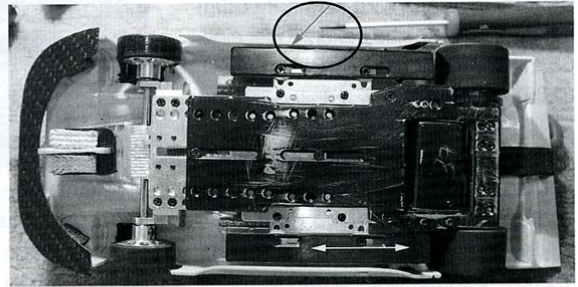
nal in Längsrichtung - hier bricht erneut die Sparsamkeit durch (*vgl. unten*). Das Moosgummi ist vergleichsweise hart, so daß das Schneiden halbwegs gelingt. Auf Schönheit kommt es dabei nicht an, denn



die später für die Verklebung relevanten Flächen liegen an den Außenseiten (*vgl. Pfeile*) und wurden nicht bearbeitet.

Aus Karosserieträger, den Kunststoffdistanzen und der Karosseriehalterplatte schrauben wir zwei Karosseriehalter grob zusammen. Selbstverständlich wurden auch diese Bauteile zuvor überprüft. „Grob“ erfolgt die Montage insofern, als wir die endgültige Justierung erst vornehmen können, wenn das Moosgummi aufgeklebt ist und sich die Halter am Fahrzeug befinden. Kleben wir also als nächstes das Moosgummi auf. Dazu wird die Oberseite der Karosseriehalterplatte mit der Schlüsselfeile angeraut, damit der Kleber besser haftet. Wir verwenden für diese Verklebung doppelseitiges Teppichverlegeband - das reicht völlig aus; (über-)ängstliche Naturen greifen hier eventuell auf 2K-Kleber zurück. Anschließend wird das Moosgummi mit einer Schere an die Form der Karosseriehalterplatte angepaßt. Die Optik des Moosgummis leidet hier weiter, die Klebestellen sind aber immer noch unversehrt. Wir sparen den mittleren Bereich (den Karosserieträger/*vgl. r.*) aus, um dann die Schlußjustierung ungehindert vornehmen zu können.

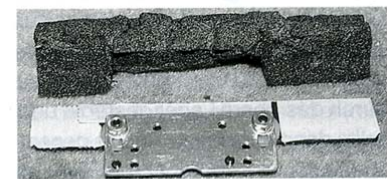
Bevor wir das Moosgummi endgültig verkleben, erfolgt die Ausrichtung der Karosseriehalter auf die Anforderungen, welche die Karosserie mit sich bringt und zwar so, daß ein etwa 1 bis 1,5 mm breiter Spalt zwischen der Karosseriehalterplatte und der Karosserie verbleibt. Würden sich diese Bauteile berühren, bliebe die dämpfende Wirkung durch das Moosgummi ganz oder teilweise auf der Strecke, die Karosserie und das Chassis wären nicht hinreichend entkoppelt (*vgl.*



**Pfeil im Kreis.** Bei „zerklüfteten“ Karosserien wird man zusätzlich das Moosgummi mit doppelseitigem Fotoklebeband provisorisch auf der Karosseriehalterplatte befestigen, um einerseits die optimale Anpassung des Moosgummis an die inneren Konturen der Karosserie zu ermitteln und außerdem den richtigen Überstand des Moosgummis auf der Karosseriehalterplatte auszurichten. In unserem konkreten Fall des R89C lassen wir das Moosgummi zum hinteren Radlauf hin flacher auslaufen, um Raum für den dort verbauten Auspuff zu schaffen (*vgl. unten*). Ferner ragt das Moosgummi rund 2 mm über die Kante der Karosseriehalterplatte hinaus.



Danach steht die Ausrichtung der Karosseriehalter auf der Längsachse an. Sie wird maßgeblich Einfluß auf die Gewichtsverteilung nehmen. Normalerweise werden beim Plafit S24 SLP zwei Karosseriehalterplatten übereinander montiert. Die obere trägt



# DER SUPERSPORTLER

## FORD GT 90 V12 USA



NACH DEM ERFOLG IN WEISS,  
NUN AUCH IN SILBER!  
Exklusiv nur bei uns:  
der 720 PS Supersportwagen  
ist auch als Slotcar der  
schnellste GT, den wir  
aktuell zu bieten haben.

Bebilderte Fahrzeugliste unter  
[www.patslot-racer.de](http://www.patslot-racer.de)

**NEU** Wir finanzieren Ihr Slotcar  
zinsfrei bis zu 6 Monate!

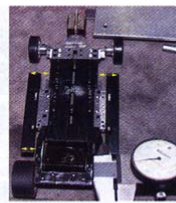
**PATSLOT** HIGH PERFORMANCE **SR RACING** 1:24 SLOT CARS

Wir bauen Ihren  
GT, GTS, Sportwagen,  
Prototypen, NASCAR,  
Gruppe C etc.

© 06853/961771 • Fax 961772 • Schloßstr. 6a • 66636 Tholey/Saar

das Moosgummi, so daß ihre Position fix vorgegeben ist; die andere ist nach Lösen der Befestigungsschrauben vor und zurück verschiebbar, um die Gewichtsverteilung beeinflussen zu können (vgl. **weißen Pfeil links**). Wir hatten uns jedoch zugunsten des geringeren Karosseriegewichtes entschieden, nur eine Karosseriehalterplatte zu installieren - somit ist die einmal gewählte Konstellation nachträglich nicht mehr veränderbar! Sofern wir die richtige Gewichtsverteilung treffen, ist dies kein Mangel. Denn im Unterschied zum SLP besteht in der Gruppe C kaum die Notwendigkeit, massiv auf die Gewichtsverteilung eines Fahrzeugs Einfluß zu nehmen. Die Gripverhältnisse mit den vorgegebenen PU-Reifen sind - auch auf unterschiedlichen Strecken - gewöhnlich sehr konstant. Wir entscheiden uns anhand von Erfahrungswerten für eine Position der Karosseriehalter ganz hinten, so daß das Fahrzeug eine eher hecklastige Auslegung erhält. Dem Einsteiger sei zu einer mehr mittigen Auslegung geraten; dann steht zu erwarten, daß der R89C im Fahrbetrieb etwas weniger Grip entwickelt, jedoch in kritischen Situationen gutmütiger reagiert. Falls diese Auslegung überhaupt nicht paßt, muß halt zusätzliches Trimmgewicht montiert werden, welches das Fahrzeuggewicht erhöht. Eine weitere Alternative wäre, etwas schmalere Karosseriehalterplatten zu beschaffen (lieferbar von 6 bis 10 mm Breite) und somit gewichtsmäßig Freiraum für eine spätere Austrimmung mittels Blei zu erhalten.

Noch ein letzter Check und wir können die Karosserie einkleben: Die Karosseriehalter sollten auf beiden Seiten denselben Abstand vom Chassis aufweisen. Anderenfalls würde die Karosserie außermittig bzw. schlichtweg schief eingeklebt! Auch das Moosgummi muß auf beiden Seiten denselben Überstand haben. Einzige zulässige Ausnahme wäre eine asymmetrisch ausgelegte Karosserie. Eine beispielsweise pfeilförmige Anordnung der Karosseriehalter würde hingegen weiterhin zwingend eine symmetrische Anordnung bedingen.



Nun ist alles bestens oder zumindest besser ausgerichtet. Um die Karosserie zielgenau auf dem Chassis platzieren zu können, sollte jedoch auch das Chassis völlig „ruhig“ gestellt sein, also keine Eigendynamik entwickeln. Wo ist solch eine Dynamik zu vermuten? Zum einen durch die

Federung und zum anderen im beweglich aufgehängten „U“. Der Federung des Chassismittelträgers schieben wir mittels eines unter die Vorderkante der Grundplatte geschobenen Holzstücks in Höhe der Bodenfreiheit einen Riegel vor. Und für die Ruhigstellung des „U“ hat sich Plafit eine pfiffige Lösung einfallen lassen: Das „U“ läßt sich mittels zweier Schrauben vorübergehend fixieren (vgl. **Abb. S. 62**). Aber Obacht! Wir hatten dem „U“ etwas Spielraum zur Grundplatte gegeben. Daher sind bei der temporären Verschraubung diese Unterlegscheiben ebenfalls zu verwenden. Sonst würden wir unser sorgfältig gerichtetes „U“ wieder verbiegen. Auch wenn diese Verschraubung das „U“ bestens fixiert - ein wenig Spiel weist die Verschraubung selbstredend auf, so daß wir die korrekte Ausrichtung des „U“ genau prüfen.

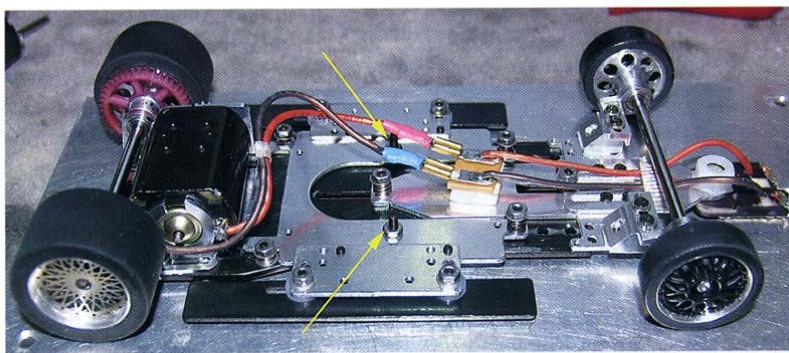
Es folgt das probeweise Aufsetzen der Karosserie. Hier ermitteln wir, wie sie auszurichten ist, welche Abstände zur Richtplatte, zu den Rädern und

# GuroToys

the world of slotcars



Hauptstr. 217, 42579 Heiligenhaus Tel. 02056-594152 oder Handy: 0178-1542354  
Geöffnet: Mo: 16-20h Di: 16-19.30h Mi: 10-13h Do: 16-20h Fr.: 18-20h Sa: 10-14h  
Shop: [www.guro-toys.de](http://www.guro-toys.de) und e-mail: [guro-toys@t-online.de](mailto:guro-toys@t-online.de)



**Das fertig aufgebaute S24 SLP. Zur Karosseriemontage läßt sich das „U“ mittels zweier Schrauben vorübergehend fixieren (vgl. Pfeile).**

anderen Richtpunkten einzuhalten sind und mit welchen Mitteln wir diese gewährleisten. Hier entscheiden wir uns für das Unterlegen von unterschiedlich dicken Holzstückchen unter die Karosserie (**unten**). Der versierte, bastelnde Gourmet ißt ab und an ein klassisches Eis am Stiel und nicht alle übrigbleibenden Teile werden dem Recycling zugeführt ...



Für die Verklebung verwenden wir 2K-Kleber. Bewährt ist etwa Pattex Stabilit Express. Wichtig ist, daß Klebstoff nur auf die Außenseite des Moosgummi gelangt, nicht jedoch in die Verbindung zwischen Karosserie und Karosseriehalterplatte. Grundsätzlich gilt bezüglich des 2K-Klebers:

„Weniger ist mehr!“. Schließlich ist hier bloß eine 50 g leichte Karosserie an ein wenig Moosgummi zu befestigen. Und auch ein zähflüssiger Klebstoff entwickelt bisweilen ein Eigenleben und weist auf der Waage ein nicht unerhebliches Eigengewicht auf.



**Eventuell hilft ein Gewicht, beim Abbinden des 2K-Klebers, um die Karosserie in Position zu halten.**

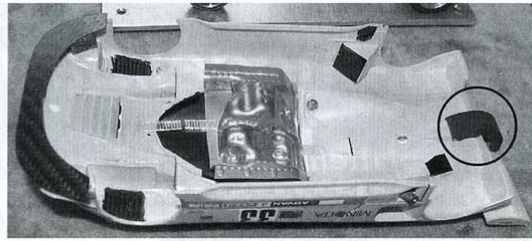
**Die Nachsorge:** Nach einer angemessenen Frist für die Aushärtung des 2K-Klebers lösen wir die Karosserie vom Fahrgestell und entfernen die Schrauben zur Sicherung des „U“. Nun müssen unsere theoretischen Überlegungen vor dem Einkleben mit der Praxis abgeglichen werden: Sitzt die Karos-

serie gerade auf dem Chassis? Stehen die Räder mittig in den Radkästen? Stimmt die Höhe? Drehen die Räder frei, auch beim Einfedern? Ist die Karosserie beweglich - einerseits im „U“ und funktioniert auch die Federung sprichwörtlich „reibungslos“?

Beantworten wir alle Fragen uneingeschränkt positiv, ist entspanntes Zurücklehnen angesagt. Anderenfalls geht es an die erforderlichen Nachbesserungen. Eine Korrektur im Sitz der Karosserie ist, in Maßen jedenfalls, mittels der Schrauben am Karosseriehalter möglich. Eine Höhenverstellung erfolgt etwa durch Unterlegen von Distanzscheiben, entweder zwischen „U“ und Karosserieträger (aufwärts) oder zwischen Karosserieträger und -halterplatten (abwärts).

Zu guter Letzt ist noch einmal die Mathematik an der Reihe, denn das Gruppe C/West-Reglement ist so angelegt, daß das vorgegebene Minimalgewicht eigentlich gut erreichbar ist: Chassis und Karosserie sind um wenige Zehntel Gramm zu leicht und müssen entsprechend „aufgefüllt“ werden. Ist auch dieser Punkt abgearbeitet, steht dem Besuch der Strecke für die Fahrerprobung nichts mehr im Weg. Der erste Einsatz des Nissan R89C erfolgte nur einen Tag nach dem Fertigstellen auf der 6-spurigen 49 m langen Bahn des SRC Köln im Rahmen eines Clubrennens. In unverändertem Set-Up lief er im Training mit frischen Reifen Rundenzeiten um 10,1 sec. Während des anschließenden Rennens gelangte die Spitze

nicht unter 10,0 sec. Hierbei erwies sich das Fahrzeug als sehr gutmütig und leicht zu beherrschen. Auch weiteren Referenzfahrten auf den Carrera-Kursen in Schwerte, Wuppertal und Vohwinkel, welche aufgrund ihres Layouts durchaus unterschiedliche Anforderungen an den R89C stellten, zeigten vergleichbare Resultate. Der Autor jedenfalls ist hochzufrieden und wird den R89C in den eigenen Rennstall eingliedern.



**Tip:** Um ein Abrechen der bei diesen 1:24er Boliden empfindlichen Heckspoiler zu vermeiden, werden - wie auch hier - anstelle der Originalbefestigungen gerne flexible Halter aus Moosgummi verwendet (Kreis r.). Vorne erkennbar ist die aus Karbon gefertigte Spoilerlippe (vgl. S. 54).

**Letzte Worte:** Die Artikelserie „Slotcars sezirt“ in dieser Zeitschrift zeigt immer wieder nachdrücklich auf, daß erfolgreichen Slotcars keine „Geheimnisse“ zugrundeliegen. Rein optisch sehen deren Chassis aus wie viele andere. Letztlich scheint nur die Sorgfalt im Aufbau sowie das sprichwörtlich reibungslose Zusammenspiel aller Komponenten ein durchgängig genannter Erfolgsfaktor zu sein.

Der vorliegende Artikel gibt Einblick in ebendiesen sorgfältigen Aufbau eines Fahrgestells. Der Eilige wird alle Punkte binnen zwei bis drei Stunden abarbeiten - und wahrscheinlich zu einem befriedigenden Ergebnis gelangen. Wir haben in den hier geschilderten Aufbau des Fahrzeugs jedoch etwa zwölf Tage investiert - die meiste Zeit verblieb hierbei den Prüfroutinen gewidmet.

Um langfristig Freude am gebauten Fahrzeug zu haben, sollte der stolze Erbauer ein „Inspektionsprogramm“ verfolgen, im Grunde ganz wie beim Pkw ebenfalls. Logischerweise wird das Slotcar vor Renneinsätzen durchgesehen und dabei etwa der Motor und die Lager geölt. Nach einer gewissen Zeit ist jedoch eine „große Revision“ fällig, denn irgendwann fordern die Ausflüge ins Grüne und die Materialermüdung ihren Tribut. Dann sollte das gesamte Chassis demontiert und die Bauteile in den einzelnen, oben geschilderten Schritten erneut überprüft und gegebenenfalls gerichtet werden.

**Anhang**

- Gewichte:**  
 30,24 g fertige Karosserie einschließlich dem Fahrereinsatz aus Lexan  
 49,17 g Karosserie inklusive eingeklebten Haltern  
 50,45 g Karosserie mit zusätzlichem Bleigewicht  
 138,68 g rollendes Chassis  
 140,36 g Chassis einschließlich Bleigewicht
- Liste der Bauteile für die Karosserie:**  
 - Plastikbausatz Nissan R89C  
 - Farbe, Lack, Decals, Klarlack  
 - Fahrereinsatz Lexan DiSo-Modelle (#301)  
 - Fahrerkopf Plastik  
 - Scheibenrahmen für R89C aus schwarzer Folie (Slottec)  
 - Frontlippe aus Carbon für R89C (Renncenter Trier)
- Liste der Bauteile für das Chassis:**  
 - Chassis Plafit Super 24 Expert Plus Kit SLP (#PF1700KSLP)  
 - Fahrwerk-Dämpfungsfedern Plafit weich (#PF1320)  
 - 2 Felgen Vorderachse Sigma Pro (#SG8019P) 17,5 mm/18,5 mm Innen-/Außendurchmesser, 8 mm breit  
 - 2 harte Moosgummireifen Sigma (#SG8409) 18,5 mm Innendurchmesser, 8 mm breit  
 - 2 Felgeneinsätze „BBS“ Automobilminiaturen (#SPRF24024S) mit 17,3 mm Durchmesser  
 - 2 Felgen Hinterachse Sigma Pro (#SG8040P) mit 18,5 mm/19,5 mm Innen-/Außendurchmesser, 20 mm breit - Breite auf 16 mm verringert  
 - 2 PU-Reifen GD-Cartuning (#1015) 18/28 mm Innen-/Außendurchmesser, 20 mm breit  
 - 2 fotogezätzte Felgeneinsätze „BBS“ DiSo-Modelle (#212) mit 18,5 mm Durchmesser  
 - Leitkiel Parma, Leitkielmutter Motor Modern, Schleifer Parma  
 - Body-Mount Fischer-Modellbau (#615-7781)
- Optional:**  
 - Fahrwerk-Dämpfungsfedern Plafit mittel (#PF1320A)  
 - Fahrwerk-Dämpfungsfedern Plafit hart (#PF1320B)  
 - 2 Achsträger Plafit vorne (#PF1704), 5,5 mm hoch  
 - Polystyrol 0,25 mm bzw. alternativ 4 Plafit Achsdistanzen 0,16 mm aus Messingblech (#PF3304E)  
 - Karosserieträger-Grundplatte 61 mm (#PC1710C)  
 - Vorderachse Sigma mit 65 mm Länge (#SG8205)
- Bauteile - nicht verwendet:**  
 - lange Federn für Höhenverstellung der Vorderachse (Absenkung der Bodenplatte vorne) -> n.e.  
 - Domstrebe für die Vorderachse aus Aluminium -> paßt nicht unter Karosserie  
 - messingfarbene Karosseriehalterplatten -> zu schwer  
 - messingfarbene Distanzen -> zu schwer  
 - Moosgummiplatte -> dickeres Material bevorzugt
- weitere Informationen:**  
 - „Das Kleben, Schleifen und Feintuning“ COL Nr. 85 (Jan. 2006) ab Seite 72  
 - „Hochzeiten von Scaleracern“ COL Nr. 71 (Sept. 2003) ab Seite 51  
 - Website Plafit: [www.plafit.de](http://www.plafit.de) -> Liste der verfügbaren Ersatz- und Einzelteile  
 - Website Dr. Slot: [www.doktorslot.de](http://www.doktorslot.de) -> reichhaltig beelderte Montageanleitung für das S24 SLP (enthält ebenfalls einen Beitrag über die Verarbeitung der Scheibenrahmen von Slottec)

**PLAZIDUS**

SLOT RACING

**Renn-Asphalt in 1:24 und 1:32**

Tel: +49 (0)7434 - 93 73 13

www.plazidus.de

Anmerkung zum vorletzten Absatz im Text auf dieser Seite:  
 Es muss bezüglich der Bauzeit heißen „12 Stunden“ – nicht „12 Tage“ . . . !☺☺