



GT-SPRINT

Aufbauanleitung DoSlot GT-Sprint Chassis

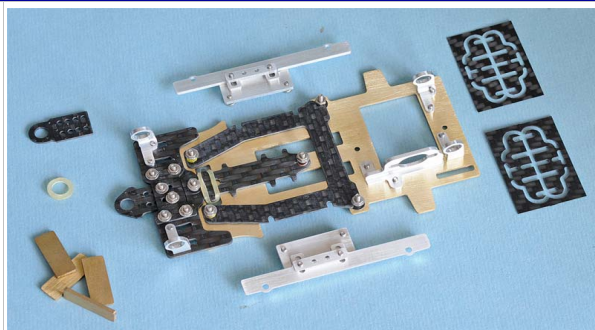
INHALT		ANPASSUNGEN		
LIEFERUMFANG.....	1	Version	Datum Veröffentlichung	Anmerkungen / farbliche Codierung
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE	1	V1.0	19.01.2014	. / .
AUFBAUANLEITUNG	2	V1.1	29.01.2014	allg. Setup Tipps (letzte Seite)
SETUP TIPPS.....	5			

INFO	
GT-SPRINT: rennserien-west.de 	E-MAIL: gt-sprint@rennserien-west.de info@doslot.de

LIEFERUMFANG

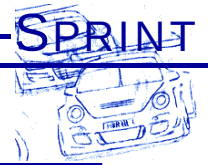
Alle für die GT-Sprint Rennserie erlaubten DoSlot Chassis Teile liegen dem GT-Sprint Chassis bei. Das Chassis ist wahlweise als Kit oder montiert erhältlich.

Eine detaillierte Liste der Bauteile (tw. mit Abbildungen) ist im [Anhang I. „Chassis“](#) des Reglements zu finden!

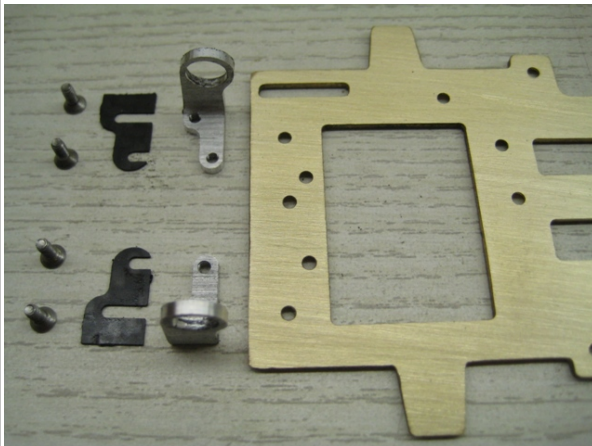


ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

	„Ohren“-Breite	Chassis-Breite	Spurbreite mit 13mm breiten Pro-Comp-3 Rädern	Radstand
DoSlot GT-Sprint Chassis	ca. 67mm	ca. 54mm	ca. 77mm	99,5-115,5mm



AUFBAUANLEITUNG



- bei Verwendung neuer Scaleauto ProComp-3 Hinterräder SC2421P können die beiliegenden Achshalterunterlagen 0,5mm verbaut werden
- bei Montage kleinerer Räder entsprechend die dünneren 0,25mm Unterlagen oder keine Unterlagen verwenden
- als erstes die Hinterachshalter mit je zwei Senkkopfschrauben 5mm auf der Chassis Grundplatte montieren
- Schrauben nur leicht andrehen, nicht festziehen!



- Kugellager testweise montieren (falls diese zu stramm sitzen, vorsichtig mit einem Skalpell die Bohrung entgraten)
- mit Hilfe eines „Dag-Tools“ die Hinterachshalter exakt justieren und anschließend die Schrauben festziehen
- ist kein „Dag-Tool“ vorhanden, Kugellager montieren und Achshalter mit Hilfe einer 3mm Achse justieren (Einkleben der Lager ist in der Regel nicht erforderlich!)



- anschrauben des Federelementes mit zwei Senkkopfschrauben 10mm, Unterlegscheiben und Muttern
- lange Position des Federelementes für Karosserietyp Audi R8, BMW M3, Jaguar XKR und Mercedes SLS
- kurze Position des Federelementes für BMW Z4 und Porsche RSR
- am hinteren Federpunkt werden eine rote Feder und eine 5mm Hülse verbaut



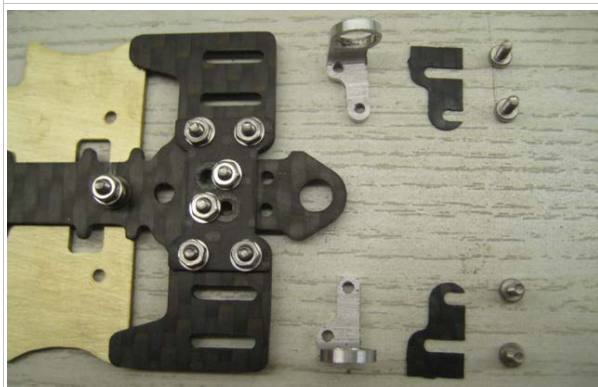
- am vorderen Federpunkt wird zuerst eine 0,5mm Scheibe und dann eine silberne Feder mit einer 5mm Hülse verwendet
- das Federelement bei leicht vorgezogenen Schrauben in alle Richtungen mehrmals bewegen/ einfedern
- anschließend die Schrauben festziehen und erneut mehrmals einfedern
- bei den ersten Bewegungen kann das Federelement leicht kratzen – verschwindet das Kratzen nicht, Vorgang wiederholen, bis sich weiches Einfedern einstellt



- Leitkielhalter-Brücke mit vier Zylinderkopfschrauben 6mm, Unterlegscheiben und Muttern am Federelement montieren
- Leitkielhalter-Brücke (von oben wie auf dem Foto) auf das Federelement legen



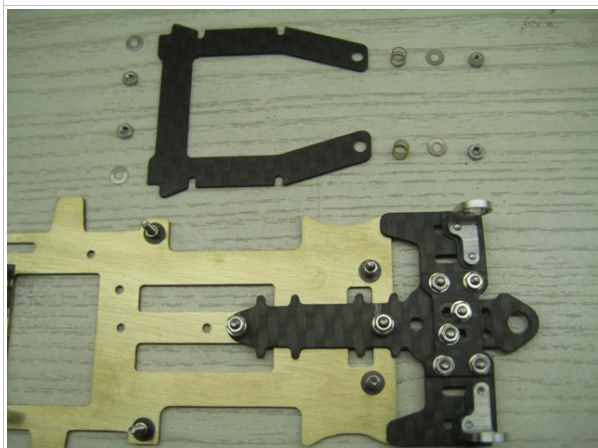
- Schrauben von unten durch das Federelement und die Leitkielhalter-Brücke stecken und mittels Unterlegscheibe und Mutter anschrauben
- Schrauben nur leicht andrehen nicht festziehen



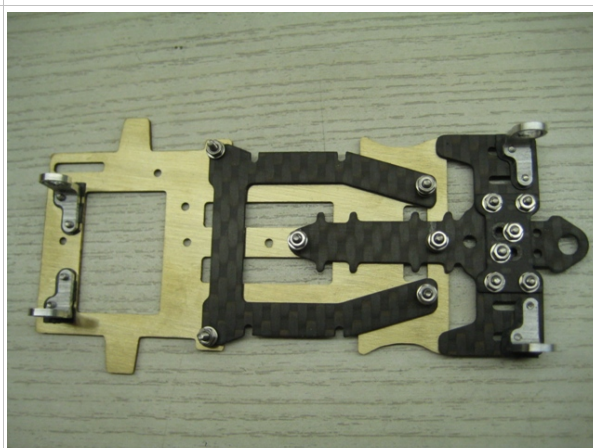
- Vorderachshalter mit je zwei Zylinderkopfschrauben 4mm auf dem Federelement montieren
- Schrauben nur leicht andrehen nicht festziehen!
- Kugellager testweise montieren (falls diese zu stramm sitzen, vorsichtig mit einem Skalpell die Bohrung entgraten)
- Radstand für die jeweilige Karosserie im Reglement nachlesen, einstellen und mit Hilfe eines „Dag-Tools“ Vorderachshalter exakt justieren und anschließend die Schrauben fest anziehen



- ist kein „Dag-Tool“ vorhanden, Kugellager montieren und Achshalter mit Hilfe einer 3mm Achse justieren
- bei Verwendung der Scaleauto Vorderräder SC2702P können die beiliegenden Achshalterunterlagen 0,5mm verbaut werden
- wird mehr Bodenfreiheit gewünscht, entsprechend die dünneren 0,25mm Unterlagen oder keine Unterlagen verwenden



- Karosserieträger-Grundplatte („U“) mit 4x Senkkopfschrauben 10mm, 4x 0,5mm Scheiben,



- an den vorderen beiden „U“-Verschraubungen werden die 5mm Hülsen mit jeweils einer gel-



- 4x Unterlegscheiben, 4x Muttern, 2x 2,5mm Hülse, 2x 5mm Hülse und gelben Federn auf der Chassis-Grundplatte montieren
- sie Schrauben von unten durch die Chassis-Grundplatte stecken.
- jeweils eine 0,5mm Scheibe von oben auf diese legen und anschließend das „U“ auflegen



- Motorhalter mit zwei Senkkopfschrauben 5mm auf der Chassisgrundplatte montieren
- für den Einbau oder Wechsel des Motors die Schrauben immer lösen, um den Halter nicht zu verbiegen

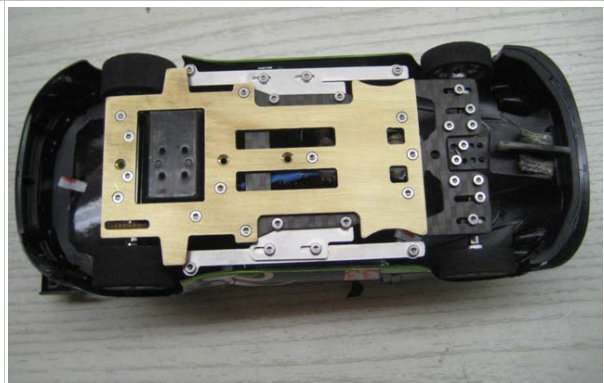
- ben Feder montiert
- an den hinteren beiden „U“-Verschraubungen werden die 2,5mm Hülse montiert
- Schrauben nicht sofort ganz anziehen, zunächst vorsichtig die schwarzen 0,5mm Scheiben auf die Hülse fädeln, dann Schrauben festziehen



- [in der FAQ zum GT-Sprint](#) finden sich Beispiel-fotos zu allen Karosseriehaltern in montierter Form
- Karosseriehalter mit 2 Zylinderkopfschrauben 6mm und der kleinen Karosseriehalter-Gewindeplatte mit der großen Karosseriehalter-Gewindeplatte verschrauben



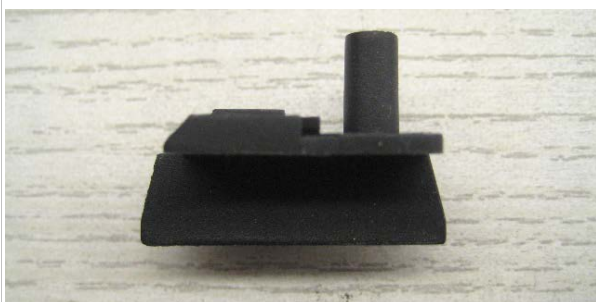
- zusammengeschraubte Karosseriehalter mit zwei Zylinderkopfschrauben 4mm am „U“ befestigen
- das Chassis ist so weit montiert :-))
- exaktes Positionieren der Karosseriehalter kann erst mit montierten Rädern erfolgen
- nun also Motor, Getriebe, Leitkiel, Lager, Achsen, Räder, ..., montieren
- Karosserie vorbereiten (geforderte Umbauarbeiten sowie ggf. Position der Ausgleichsgewichte fahrzeugtyp-spezifisch bitte dem Reglement entnehmen)



- äußere Schrauben der Karosseriehalter (Langlochverstellung) leicht lösen und das fahrfertige Chassis mit den vier Zylinderkopfschrauben 8mm mit der Karosserie verschrauben
- fallen die Bohrungen in den Kunststoffzapfen zu groß aus, helfen ebenfalls [die FAQ](#) weiter
- durch verschieben des Chassis die Räder mittig im Radhaus vorne/hinten und links/rechts positionieren und anschließend die Schrauben wieder festziehen
- beim Festziehen darauf achten, die Karosserie nicht zusammen zu drücken, da ansonsten Verspannungen entstehen können, die das „Karosserieklapper“ beeinträchtigen

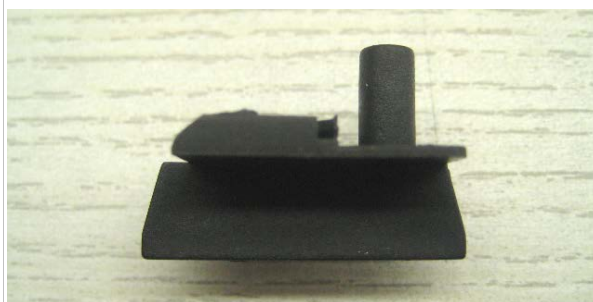


SETUP TIPPS – LEITKIEL



Das Chassis ist so ausgelegt, dass die Leitkielhöhe und der Druck auf die Schleifer bei einer Bodenfreiheit von ca. 1,0-1,3mm an der Vorderachse auf der Carrera-Schiene mit einem „Redfox-Uncut“-Leitkiel oder „Strong-Uncut“-Leitkiel und den DoSlot Racing Schleifern ideal ist.

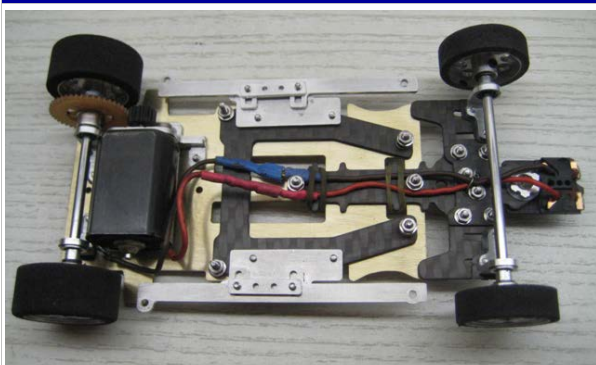
Achtung: Leitkielschwert muss in der Tiefe auf ein Maß von ca. 7mm gekürzt werden!



Auf der Holzbahn ergibt sich eine ideale Leitkielhöhe durch einfaches Wechseln des Uncut Leitkiels gegen einen „Redfox-Cutdown“ Leitkiel oder „Strong-Cutdown“ Leitkiel.

Bei viel Grip kann der Einsatz eines Cutdown Leitkiels auch auf der Carrera-Schiene sinnvoll sein. Die Schleifer haben weniger Druck und das Slotcar wird somit sicherer.

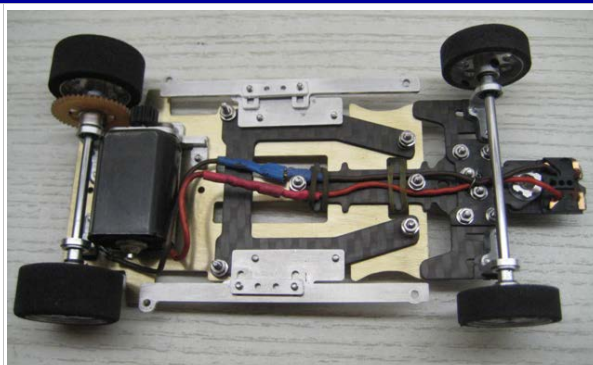
SETUP TIPPS – FEDERN



Bei viel Gripp kann es sinnvoll sein, rote Federn im „U“ anstelle der gelben Federn zu verwenden.

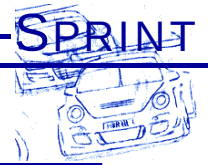
Bei viel Gripp ist es in der Regel sinnvoll, die hintere rote Feder im Federelement auszubauen.

Wird sie ausgebaut, sollte mit Hilfe von Distanzen das „Klapper“ auf ca. 1mm eingestellt werden bzw. alternativ die 5mm Hülse gegen eine Ausföhrung mit 2,5mm Länge getauscht werden.

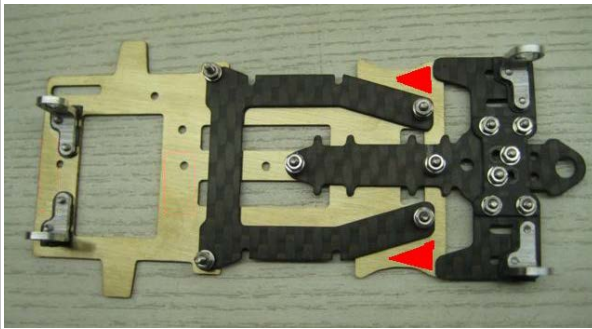


Bei wenig Gripp kann es sinnvoll sein, die vordere, silberne Feder im Federelement gegen eine rote Feder zu tauschen.

Achtung: Hierbei unbedingt eine weitere 0,5mm Scheibe beilegen, damit die Grundplatte nicht durchhängt und so die Bodenfreiheit weiterhin ausreichend ist.



SETUP TIPPS – TRIMMUNG



Bei zu viel Grip kann es sinnvoll sein, Blei auf den vorderen Chassis-Ecken zu platzieren.
Achtung: Maximales Chassis-Gewicht im Reglement beachten.



Bei zu wenig Grip kann es sinnvoll sein, Blei zwischen den hinteren Achshaltern und vor dem Motor zu platzieren.

Achtung: Maximales Chassisgewicht laut Reglement beachten.

SETUP TIPPS – ALLGEMEIN

Fassen wir zusammen... bei viel Bahngrip gibt's folgende Optionen, um mehr „Slide“ zu realisieren:

- härtere Federn im „U“ (Rot statt Gelb vorne)
- Feder hinten im „T“ (Federelement) ausbauen – stattdessen ca. 1 bis 1,5mm Klapper
- Blei auf vordere Chassiskanten

Was es sonst noch an Möglichkeiten zur „Gripbekämpfung“ gibt:

- mehr Seitenspiel im „U“
- mehr Seitenspiel in der Vorder- und/ oder der Hinterachse
- Vorderräder so hart wie möglich (i.e. Hard-Comp)
- beide Ecken des Federelementes sollten (zugleich!) auf der Chassisgrundplatte aufliegen
- Vorderräder so „eckig“ wie möglich
- Fahrzeug rollt auf den Vorderrädern (i.e. Leitkiel hochsetzen)

Ganz wichtig:

- den Handregler etwas „zurückdrehen“ – es geht nicht immer alles voll!! ☺
- **beim Fahrer Hirn einschalten!** ☺☺

Und wie immer gilt: Es gibt auch abweichende Meinungen/ Wege, die ebenfalls zum Ziel führen – Ausprobieren hilft!



Fehlt hingegen der Grip, sind die meisten der Links beschriebenen Maßnahmen zu invertieren – also weicher federn, Gewicht nach hinten, Spiel verringern etc. . . .

Lediglich der Hinweis, das Hirn einzuschalten kann auch bei rutschigen Bahnbedingungen nicht schaden! ☺