

JENS SCALE RACING

Ihr Spezialist für 1:24 mit dem schnellen Lieferservice!

Unsere 1:24 Kits zeichnen sich durch Scale Racing spezifische Feinheiten aus: Hohe Detailtreue, geringes Gewicht und umfangreiches Zubehör, z.B.



Shadow DN2 CanAm 1973
Jackie Oliver / Vic Elford
Bodykit (feines Design Material) in lim. Kleinauflage, absolute Top-Qualität, mit Zubehör **119,00 €**

Jet2B Digital-Regler
microchipgesteuert mit 8 Basis-Programmen, gleichmässiger - sehr leiser Abgriff, von 8V-24V alles fahrbar, 10 Ah Dauerbelastung, 20 Ah in der Spitze, Pulse Width Modulation, Bremse separat regelbar **169,00 €**



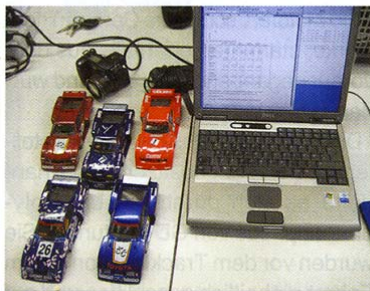
Mastermodel
built by Klaus Tonn.

Ausserdem in unserem 1:24 Programm: SAKATSU: Das komplette Programm inkl. Ersatzteilen und Super-Parts • **CHASSIS:** Sakatsu, Schöler, Motor Modern, Slotvision, m-chassis **FELGEN+EINSÄTZE+REIFEN:** Monza, JP, Sakatsu, Wiesel ... • **RESINEKITS:** Jens, Fisher, VMC, toj, Wiesel ... • **LEXANKAROSSERIEN+PLASTIKKITS:** BP, Fujimi • **ZUBEHÖR:** Q-Modell Fahrer + Einsätze, Gunze-Lack, Leitkiele ... • **PARTS ZUM SUPERN:** Sakatsu, RnD Unique, The Model Car Garage, etc. ... • **DECALS:** Cady, Yesterday, Scale Design, Sakatsu ...

Inh. Sigrid Jens • Zugspitzstr. 3 • 65199 Wiesbaden • Fon 0611.567993
Fax 563299 • info@scalerracing.de • Onlineshop mit über 1500 Artikeln: **www.scalerracing.de**

Viererbande Ein Tracktest 1:24 Serienmetallfahrwerke

Ralf Schaffland



Wie erhält man halbwegs brauch- und vergleichbare Aussagen zu einem neuen Chassis!? Indem man möglichst vergleichbare Slotcars baut ... Für den Plafit Super24 Artikel in der COL (vgl. Juli 2006, S.38) wurde daher eine Gruppe 5 Toyota Celica LB aufgebaut, um sie vorhandenen Einsatzautos diesen Typs aus der Gruppe 2/4/5 gegenüberzustellen. Und auch das doppelt gefederte M-Racing C1 Chassis erhielt eine Celica LB als Aufbau. Was lag da näher, als eine Handvoll Gruppe 5 Celicas, welche mit unterschiedlichen Chassis ausgerüstet waren, für einen Tracktest zusammenzubringen.

Warum einen „Tracktest“ - nicht aber einen „Vergleichstest“ durchführen? Der Aufwand, eine exakte Vergleichbarkeit herzustellen und dann von einem wirklichen Vergleichstest sprechen zu können, ist extrem hoch. Neben absolut konstanten Gripver-

hältnissen auf der Bahn müßten sich Motor und Reifen für jedes Chassis in exakt demselben Zustand befinden ... eine nahezu unlösbare Aufgabe - erst recht, wenn nur wenige Stunden an Zeit zur Verfügung stehen. Trotzdem sollte dieser Tracktest zu brauchbaren Ergebnissen führen.

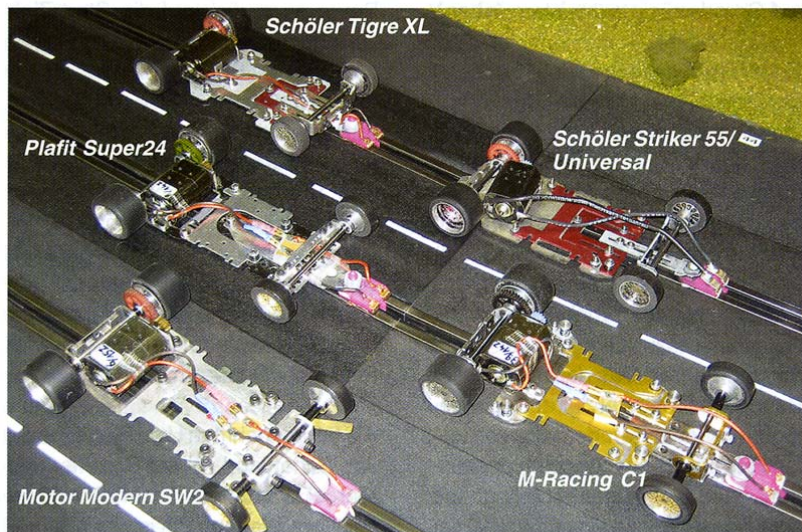
Es wurden vier Einsatz-Slotcars, welche am Wochenende zuvor einen Lauf zur Gruppe 2/4/5-West gefahren hatten, einem gründlichen Tracktest unterzogen. Dazu gesellte sich ein Testmuster, welches aktuell nicht zu den in dieser Serie ausschließlich zugelassenen Großserienchassis zählt. In einzelnen nahmen folgende Chassis teil:

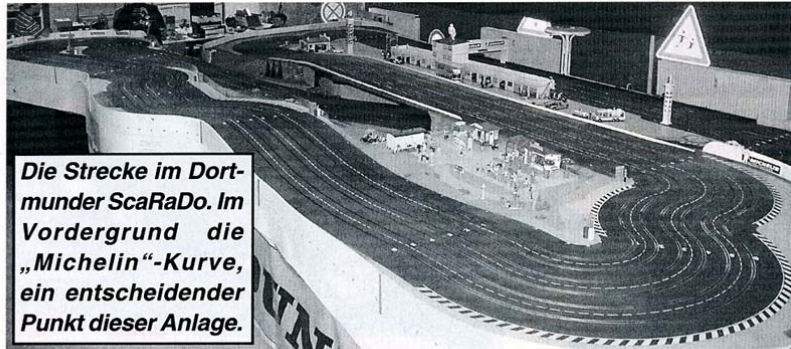
- M-Racing C1 (als Testmuster)
- Motor Modern SW2
- Plafit Super24 SLP
- Schöler Striker 55/Universal
- Schöler Tigre XL

Alle verwendeten Karosserien basieren auf dem 1:24er Tamiya Modellautobausatz nach Vorbild des Toyota Celica LB und sind sorgfältig für den Renneinsatz verstärkt. Diese Gruppe 5 Karosserien zeichnen sich durch einen recht voluminösen Hecküberhang aus, was bei den nachfolgenden Erkenntnissen aus dem Tracktest ins Kalkül zu ziehen ist.

Die Rahmenbedingungen:

Typisch für die Gruppe 2/4/5 Wagen sind: Sämtliche Chassis kommen ohne massiven Einsatz von Tuningteilen aus. Das Reglement schreibt Großserie vor und verbietet aus Kostengründen Tuningteile aus CfK. Die Fahrwerke entsprechen also mit geringen Anpassungen dem Auslieferungszustand (vgl. Ausstattungstabelle S. 36). Allerdings hatte jeder der Besitzer die gelieferten Komponenten sorgfältig überprüft, eventuell

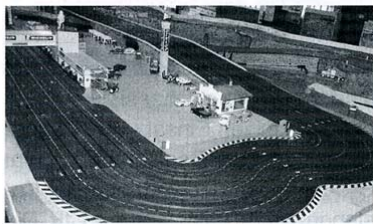




Die Strecke im Dortmunder ScaRaDo. Im Vordergrund die „Michelin“-Kurve, ein entscheidender Punkt dieser Anlage.

gerichtet und das jeweilige Chassis völlig neu aufgebaut. Dies ist einfach ein Muß für den Einsatz konkurrenzfähiger Slotcars.

Als Strecke wurde der anspruchsvolle, 6-spurige Carrera-Kurs im Dortmunder ScaRaDo ausgewählt. Hier sind höchst unterschiedliche Streckenpassagen anzutreffen, wobei eine grundsätzlich schnell und flüssig zu befahrende Strecke mit langen Geraden um einige langsame, Fahrer und Technik gleichermaßen herausfordernde Passagen ergänzt wurde.

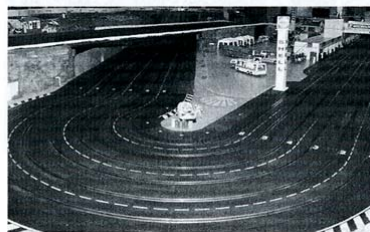
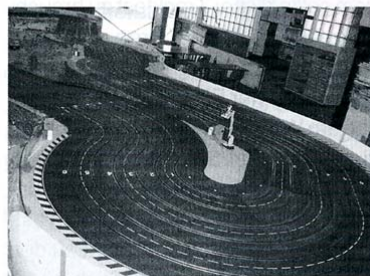


Doch schauen wir uns zuerst einmal den etwa 37,5 m langen Kurs etwas näher an: Am Ende der Start-Ziel-Gerade muß das Slotcar mit viel Schwung durch ein Geschlängel gebracht werden, um die folgende Bergauf-Gerade zügig zu meistern (**oben**).

Erster Schlüsselpunkt des Kurses ist die sogenannte „Michelin“-Kurve (**vgl. ganz oben**), für deren Bewältigung nicht nur der Bremspunkt zählt, sondern ebenfalls das zeitige Herausbeschleunigen für die anschließende kürzere Gerade. Sowohl das Bremsen in die Kurve hinein als auch das Beschleunigungsverhalten geben erst Aufschlüsse zur Qualität von Technik und Fahrer. Das daran anschließende Geschlängel auf der hochgelegenen Gegengeraden wird von vielen Fahrern als unangenehm empfunden, da es auf Augenhöhe liegt und so nur ansatzweise einsehbar ist. Hier

muß ein gut liegendes Slotcar einfach „durch“ - und zwar möglichst schnell und fehlerfrei.

Die Gegengerade mündet in einer Kehre, aus welcher die Beschleunigung aufgrund eines Gegenschwungs ein wenig erschwert ist (**vgl unten**). Hier ist ein rascher Finger am Regler gefragt - und ein Slotcar, welches sich dort nicht aus der Ruhe bringen läßt.



Bevor es zurück auf die Start-Ziel-Gerade geht, ist ein weiterer Bogen am Ende der Bergab-Passage zu bewältigen (**oben**). Diese 180° Kurve wird durch einen Gegenschwung eingeleitet. Für eine gute Rundenzeit muß das Slotcar förmlich mit vollem Schwung in diese Kombination hinein „geworfen“ werden - und auf allen Spuren entscheidet der Zeitpunkt, zu welchem wieder beschleunigt werden kann, über die erfolgreiche Absolvierung einer Runde im ScaRaDo.

Als Fahrer nahmen Uwe Pfaffenbach, Jan Schaffland, Dieter Sommer und Marcel Wondel an diesem Tracktest teil. Uwe Pfaffenbach ist der erfahre-

ne „Hausherr“ im ScaRaDo und verfügt über fundierte Bahnkenntnis. Die drei anderen Fahrer zählen zu den Top 5 der Gruppe 2/4/5-West und kennen diesen Kurs aus diversen Rennen, wobei Marcel Wondel als Dauersieger dieser Rennserie in den letzten Jahren besonders herausragt.

Die Rahmenbedingungen für den Tracktest sind schnell aufgeführt:

- Die Abstimmung der Slotcars erfolgte nicht speziell auf den ScaRaDo Kurs. Die Fahrzeuge wurden vielmehr im „Rennttrimm“ aus dem Lauf in der Duisburger Rennpiste belassen.
- Die Übersetzung der Slotcars wurde jedoch angepaßt und zwar im zuvor abgestimmten „Team-Modus“. Sie war also für alle vier Fahrer vertraglich ausgelegt und nicht individuellen Neigungen folgend (**vgl. Tabelle der Maße und Gewichte S. 36**).
- Die Motoren, schwarze Carrera Triebwerke, stammten ebenfalls aus dem vorausgegangenen Rennen und wurden mit 20 Volt betrieben.
- Die Hinterräder aus Hartgummi stellen die Fahrzeugbesitzer. Dabei handelte es sich durchweg um Polyurethanpneus von GD-Cartuning. Sie wurden vor dem Tracktest von einem Fahrer einheitlich geschliffen und auf dasselbe Gripniveau eingefahren.
- Die Fahrer konnten sich im Vorfeld des Tests für etwa eine Stunde mit den Besonderheiten der verschiedenen Chassis vertraut machen.

Fahreindrücke:

Kommen wir zu den Ergebnissen des Tracktests. Den Beginn machen die subjektiven Eindrücke der Fahrer, welche in der Regel einmütig abgegeben wurden.

Die konstruktiven Wurzeln des Schöler Tigre XL reichen auf das erste Schöler Chassis von 2001 zurück. Die vorliegende Version entspricht der weiterentwickelten Tigre Baureihe: Die Grundplatte aus Stahl ist mit einer Vorderachsfederung versehen, welche mittlerweile zur Grundausrüstung zählt. Breite Vorder- und Hinterachshalter sind als Tuningteile verbaut, um die Vorderachse ruhiger zu führen sowie den Motor parallel zur Hinterachse anordnen zu können.

DIE KLEINEN TEUFELCHEN SIND DA!

NEW **SLOTDEVIL** **NEW**
www.slotdevil.de

SUPERGLIDE ACHSEN



Die Slotdevil Innovation des Jahres: High Performance Präzisionsachsen für Gleitlager aus neuem High-Tec Material mit unglaublich glatter Oberfläche.

Absolut rund! Absolut gerade! Optisch nicht zu unterscheiden von herkömmlichen Achsen.

Deutliche Zeitverbesserungen nur durch Tausch der Achsen: 1/32er Slotit Serienfahrzeug ohne Magnet wird pro 15 m Strecke ca. 1/10 - 2/10 Sek. schneller nur durch Achsentausch. Flexicar mit 2,38 mm Parma Achsen, Parma Gleitlagern und 16D Motor auf Blue King = 2/10 Sek. schneller. Plafit Inliner Chassis mit Gleitlagern und Club Motor SRC-Köln auf 35 m Clubbahn vom Carrera Club Oberberg = 2/10 Sek. schneller. Carrera EVO DTM Mercedes, vorher schon umgebaut auf Slotit Tuning Kit, auf 65 m privater Heimbahn, nochmals 5/10 Sek. schneller mit Superglide Achsen.

Ein Kunde der Testachsen erhalten hat, hat damit auf Anhieb sein erstes 1/32er Rennen gewonnen. Wenn Ihnen demnächst ein Clubkamerad unerwartet davon fährt, dann fragen Sie ihn einfach mal nach seinen Achsen. Lieferbar vermutlich ab Ende November oder Anfang Dezember. Natürlich auch für Kugellager geeignet.

Händleranfragen erwünscht/International Dealers wanted.
Distributoren gesucht/International Distributors wanted. Kontakt/Contact: info@slotdevil.de

Weitere höllisch schnelle Teile für Slotcars finden Sie unter
www.slotdevil.de



Das Chassis liegt ruhig und bleibt lange stabil im Grenzbereich. Wird jedoch eine imaginäre Grenze überschritten, wischt ruckartig das Heck weg. Diese Eigenschaft wird auch am Zeitenmonitor sichtbar: Die Rundenzeiten streuen ein wenig stärker als bei den anderen Chassis. Dieses Fahrverhalten ist mit einem zurückhaltenden Reglergebrauch leicht wieder einzufangen - mit zuviel „Gas“ ist allerdings ein Abflug fällig.

Das Plafit Super24 SLP stammt konstruktiv aus dem Jahr 2005 - ist quasi eine modernere Konstruktion, ursprünglich für den Einsatz mit Moosgummibereifung auf Holzbahnen entwickelt. Die Grundplatte mit Motorauschnitt ist aus Messing gefertigt; oberhalb dieser Platte wird nur leichtes Aluminium verbaut.

Das Chassis liegt im Tracktest ruhiger als das Tigre XL und erzielt konstantere Rundenzeiten. Von einem Testfahrer wird das Super24 als „nicht

’rauszuwerfen“ bezeichnet. Im Vergleich zum Tigre XL geht das Super24 besser mit Lastwechsellern um, ist aber etwas zurückhaltender aus engen Radien herausbeschleunigen.

Die Konstruktion des Schöler Striker 55 datiert ebenfalls aus 2005. Die gegenüber dem Tigre XL modernere Konstruktion wird durch die Verwendung von Edelstahl für die Grundplatte sowie einem höheren Aluminium-Anteil oberhalb der Grundplatte dokumentiert. Insgesamt wurde der Schwerpunkt gegenüber dem Vorläufer weiter abgesenkt.

Das Chassis bleibt lange gutmütig und weist einen hohen Grenzbereich auf, um dann - vergleichbar mit dem Tigre XL - ruckartig mit dem Heck auszu-schwenken. Aus engen Radien heraus entwickelt das Chassis viel Grip, bei dem hier verwendeten Muster sicherlich auch verstärkt durch die gewählte eher hecklastige Abstimmung. Die Fahrer waren sich einig, daß das

Striker ruhiger als das Tigre XL liege, jedoch geringfügig unruhiger als das Super24 und aufgrund seiner Abstimmung konzentriert „auf den Punkt gefahren“ werden müsse.

Die Grundlagen des Motor Modern SW2 wurden in 2001 entwickelt. In 2004 löste die aktuelle Variante das Vorläufermodell SW1 ab, wobei lediglich eine behutsame Evolution zu verzeichnen war. Im Unterschied zu den drei vorgenannten Chassis weist das SW2 eine auf die Hinterachse wirkende Federung auf.

Dies macht sich in der Beurteilung der Testfahrer bemerkbar. Das SW2 „fällt“ bestens in die Kurven hinein und bleibt dabei extrem gutmütig. Diesem leichten Vorteil steht selbstredend ein kleiner Nachteil entgegen: In langen Radien macht sich das Chassis hörbar durch Quietschen und Rubbeln bemerkbar. Hier gilt die alte Weisheit: Jedes Geräusch kostet Zeit, wobei mit diesem Fahrwerk nie

ein unsicheres Fahrgefühl aufkommt. In engen Ecken ist hingegen nichts zu vernehmen, hier ist das Chassis in seinem Element. Vergleichbar mit dem Super24 sollte man sich bei nachlassendem Grip allerdings angewöhnen, aufgrund der Neigung zum Rubbeln geringfügig später aus schnellen Kurven heraus zu beschleunigen.

Beim dem Chassis M-Racing C1 handelt es sich um eine Neuentwicklung aus 2005, das als einziges Fabrikat im Tracktest sowohl eine Vorder- als auch eine Hinterachsfederung aufweist. Das vorliegende Chassis wurde als Testmuster aufgebaut, ist also nicht direkt mit den vier Chassis aus dem Renneinsatz vergleichbar.

Bei den grundsätzlichen Eigenschaften kommt das C1 dem Motor Modern SW2 recht nahe, mutmaßlich aufgrund der ebenso verwendeten Hinterachsfederung. Am Kurveneingang liegt das C1 ruhig, um dann mit vernehmlichem Rubbeln aus den Kurven zu beschleunigen. Insgesamt entsteht aufgrund der doppelten Federung ein eher schwammiger Fahrindruck, welcher sich jedoch nicht zwingend in den erzielten Rundenzeiten bemerkbar macht. Allerdings wird aus engen Kurven heraus weniger Grip aufgebaut als bei den zuvor besprochenen Chassis.

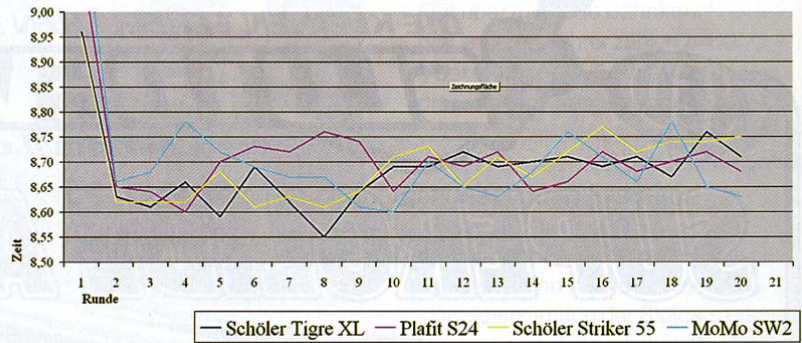


Alle Karosserien dieser Wagen stammen von Tamiya.

Meßwerte

Die Testpiloten fuhren jeweils die für die Gruppe 2/4/5 typischen 3-Minuten-Turns - immer mit der Auflage, dem jeweils nachfolgenden Fahrer noch ausreichend Grip übrig zu lassen, sprich eine echte Renndistanz

Fahrer 3 / Spur 2



zu simulieren. Befahren wurden von je zwei Piloten die Spuren 2 und 5, also weder die eher ungünstigen Außenspuren noch die relativ „rund“ zu befahrenden Mittelspuren. Hierbei ermöglichte die Spur 5 schnellere Rundenzeiten als die Spur 2. Grundlage sind die gebildeten Mittelwerte, also die durchschnittlichen Rundenzeiten in Summe aller vier Fahrer und Spuren. Bei der Berechnung der Mittelwerte blieben die einführende, erste Runde sowie eventuelle Abflüge unberücksichtigt.

Exkurs zum Thema Abflüge: Nur insgesamt zwei „Ausritte“ waren im gesamten Testzyklus zu verzeichnen. Dies spricht sowohl für die guten Fahrereigenschaften der getesteten Chassis als auch für die Konzentration, mit welcher die Fahrer den Tracktest angingen.

verzeichneter Abflüge verfälschen würden. Somit lägen zwischen dem besten und dem schlechtesten der obigen Mittelwerte nicht einmal 23 Teilmeter in einer Sequenz von 12 Minuten Fahrzeit. Ansonsten blieben die vier Chassis hinsichtlich der erzielten Rundenzeiten dicht beieinander.

Am nachhaltigsten belegt dies das Diagramm der gefahrenen Rundenzeiten des Fahrers Nr. 3 (vgl. oben).

- Nach Absolvierung des Testzyklus ergaben sich folgende Mittelwerte:
- Schöler Striker 55 8,608s/Rdn.
 - Motor Modern SW2 8,619s/Rdn.
 - Plafit Super24 SLP 8,641s/Rdn.
 - Schöler Tigre XL 8,642s/Rdn.

Legt man sie zugrunde, unterscheiden sich die vier Chassis in den Meßwerten nur marginal. Mathematisch entspricht 1/1000 Sekunde des obigen Mittelwertes gut 2/3 Teilmeter auf der befahrenen Strecke. Absolute Rundenzahlen werden hier nicht verwendet, da diese das Bild aufgrund zweier

MB
SLOT

Slot Car and Parts



Heidenreich & Weeren GbR, Drosselweg 13, 65835 Liederbach
Tel.: 069 25750575, FAX: 06196 652257, eMail: mbslot@slotcar24.com

Slotcar24.com MB SLOT Vertrieb Deutschland

Nach einer „Eingewöhnungsphase“ bis zur 10. Runde streuen die Zeiten mit allen vier Chassis nur noch innerhalb einer Zehntelsekunde. Besser läßt sich die unmittelbare Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Fahrwerke kaum visualisieren.

Ein weiteres Indiz für diese Aussage: Marcel Wondel fuhr seine absolut schnellste Runde mit Jan Schafflands Slotcar, das mit dem Motor Modern SW2 bestückt war, während J. Schaffland seinen schnellsten Turn mit dem Wagen von Dieter Sommer erzielte, aufgebaut auf einem Schöler Tigre XL. D. Sommer wiederum erreichte seine Topzeit mit M. Wondels Celica mit dem Schöler Striker 55.

Schauen wir ergänzend dazu noch auf die Ausgangssituation mit frischen Pneus und vollem Grip. Die

sich quasi linear fortschreibende Zeiten, lediglich unterbrochen durch zwei minimale „Ausrutscher“ von 1/10 Sekunde (!) in Runde 12 und 19. Stärker pendelnd hingegen die Kurve für das Striker 55, auch wenn die Gesamtpformance nahezu identisch ist. Den Ausschlag in Runde 13 verursachte ein Ausflug ins Grüne. Selbst das eher unvermittelte Wegwischen des Tigre XL Hecks findet sich wieder: Dessen Kurve weist bis Runde 10 die größten Ausschläge auf. Anschließend hat sich der Pilot darauf eingestellt und bewegt das Chassis sicherer - jedoch auf Kosten dann marginal höherer Rundenzeiten. Für das Super24 spiegelt sich dessen ausgewogenes Fahrverhalten in der Verlaufskurve ebenfalls anschaulich wider: Gleichfalls sehr konstante Rundenzeiten, welche oft nur um wenige Hundertstel Sekunden streuen. Genauso ist auch das

C1 aufgestellt, nur liegen die Zeiten etwa eine Zehntel Sekunde über denen der anderen vier Fabrikate.

Die absolut schnellste Runde des Tages erzielte übrigens das Motor Modern SW2, jedoch handelte es sich hier um die „eine Traumrunde“, bei welcher alles paßte. Im Mittelwert lagen auf Spur 5 beispielsweise zwischen dem SW2 und dem Striker 55 bloß 6/1.000 Sekunden.

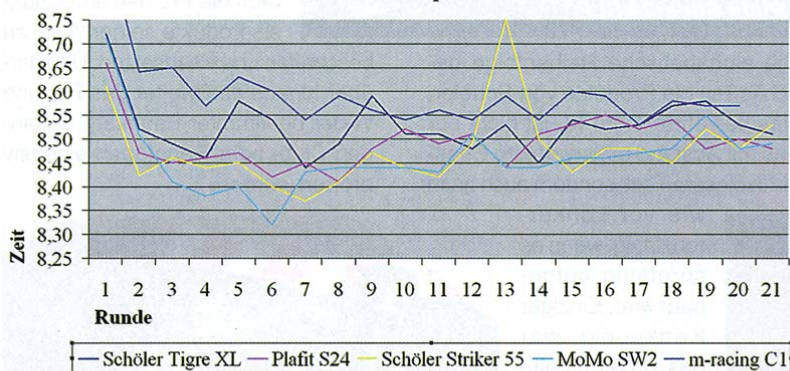
Zusammenfassung

Die Gruppe 2/4/5 schreibt zwingend Großserienchassis aus Metall vor. Vier gängige Vertreter stellten sich dem Tracktest, lediglich das Plafit Excel fehlte; hier war keine Toyota Celica LB in der Gruppe 5 zu mobilisieren, welche auf diesem Chassis aufgebaut ist. Jedoch belegen die mit anderen Karosserien erzielten guten Rennergebnisse, daß das Plafit Excel noch längst nicht zum alten Eisen zählt.

Alle fünf hier angeführten Chassis sind grundsätzlich gutmütig zu fahren, eigentlich eine selbstverständliche Aussage, betrachtet man die Ergebnislisten. Die Unterschiede sind also eher gradueller Natur.

Beginnen wir die abschließenden Bemerkungen mit dem Außenseiter des Tracktests, dem M-Racing C1: Da die-

Fahrer 1 / Spur 5



PU-Reifen haben eine typische Grip-Verlaufskurve: Nach den ersten drei bis fünf Minuten mit vergleichsweise hohem Grip fallen die Rundenzeiten um ein bis zwei Zehntelsekunden ab, um im Verlauf der nächsten halben bis dreiviertel Stunde dieses Level in etwa zu halten - eine angemessene, besonnene Fahrweise vorausgesetzt. Deshalb lohnt ein Blick auf die Rundenzeiten des ersten Turns (vgl. oben): Die Bestzeiten aller vier Einsatzchassis werden bereits zwischen Runde 6 und 8 erzielt. Lediglich das C1 erreicht vergleichsweise spät seinen Bestwert, in Runde 17. Ab Runde 10 lassen bei den übrigen Fahrgestellen die Rundenzeiten leicht nach.

Gut ersichtlich die konstante Performance des SW2: Ab Runde 7 zeigen

Pole Position Rennbahnen Mössnang

Kompetenz in Oberbayern - Große Auswahl, Beratung, Reparatur und Versand
www.poleposition-moessnang.de

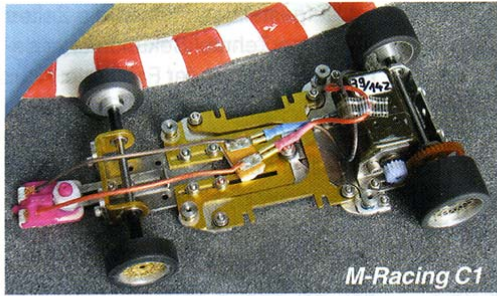
**Produkte führender Slotcar-Hersteller
sowie eine große Auswahl an Zubehör
30 m 4-spurige Carrera Exklusiv Bahn
Spielwaren und Sammlerfahrzeuge bekannter Marken**



Pole Position Rennbahnen Mössnang
Bgm.-Finsterwalder-Ring 7 - 82515 Wolfraathshausen
Tel. 0 81 71 - 80 725 - Fax 0 81 71 - 48 03 57 - E-Mail: info@poleposition-moessnang.de

Wir sind für Sie da!
Montag bis Freitag 10 - 18 Uhr + Samstag 10 - 14 Uhr

**Carrera, Scalextric, Ninco, SCX,
Pink-Kar, ProSlot, MRRC, Parma, Fly**

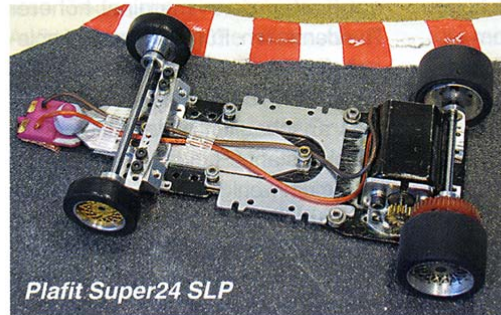


M-Racing C1

ses Fahrwerk relativ neu auf dem Markt ist, weist es nicht den für die Gruppe 2/4/5 erforderlichen Großserienstatus auf und fährt quasi außer Konkurrenz mit. Dementsprechend steckt in Aufbau und Abstimmung dieses Chassis sicherlich nicht derselbe Aufwand, wie er für die anderen vier Produkte geleistet wurde. Dessen zweifache Federung vorn und hinten führt zu einem etwas anderen Fahrgefühl, wobei die Rundenzeiten bei guten Grip-Verhältnissen dokumentieren, daß der Abstand zur Spitze nicht unüberwindbar groß ist. Aus engen Radien heraus tendierte das C1 zum Rubbeln, so daß hier die Suche nach anderen Federraten ein nächster logischer Schritt wäre. Auch fehlt noch ein wenig Performance bei nachlassendem Grip.

„Auffällig unauffällig“ ist der Tenor für das Plafit Super24 SLP. Bei dem einzigen Fahrwerk mit einer Grundplatte aus Messing in diesem Tracktest sind Gutmütigkeit und Konstanz die Schlagworte. Eine leichte Schwäche beim Beschleunigen aus engen Radien ist zu ver-

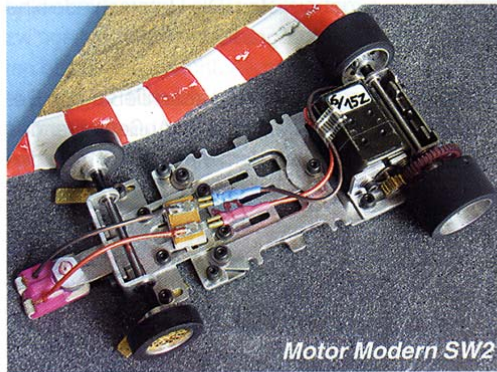
zeichnen, ansonsten ist dieses Chassis ausgewogen und hält im Reigen der Etablierten gut mit, obwohl es ursprünglich für einen gänzlich anderen Einsatzzweck konzipiert wurde.



Plafit Super24 SLP

Die alphabetische Reihenfolge beschließen die Produkte von Schöler. Das bewährte Tigre XL ist nicht nur das mit Abstand preiswerteste Chassis in diesem Test, sondern auch nach

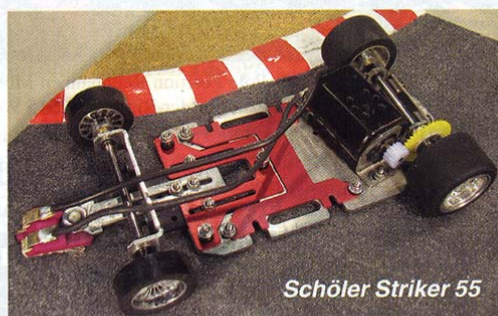
wie vor konkurrenzfähig, wenn es sorgfältig aufgebaut wird. Einziger Kritikpunkt war das unvermittelte Ausschwenken dessen Hecks, wird der Grenzbe- reich erreicht.



Motor Modern SW2

Das Motor Modern SW2 hat seine Stärken am Kurveneingang sowie in engen Ecken. Insofern belegt der Tracktest die schon länger gehegte Einschätzung des Autors, daß dieses Chassis gerade wenig Geübten entgegen kommt und Anfängerfehler wie zu spätes Bremsen relativ gutmütig wegsteckt. Nicht ganz so überzeugend verhält sich das SW2 in langen, schnellen Radien sowie beim Herausbeschleunigen aus Kurven.

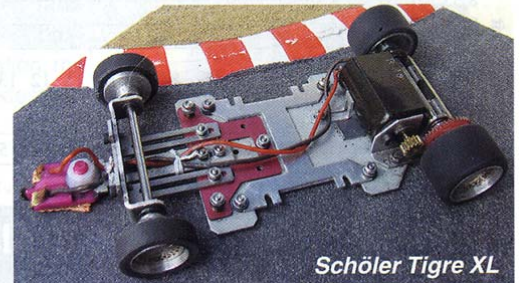
Ähnliche Eigenschaften, jedoch weniger signifikant, weist auch das neue Schöler Striker 55 auf. Beiden Schöler Chassis gemein sind die ruhigen Fahreigenschaften in langgezogenen schnellen



Schöler Striker 55

Radien sowie die gute Beschleunigung aus der Kurve heraus. Das modernere Striker ist konsequent auf einen tiefen Schwerpunkt gebaut und hat eine deutlich höhere Qualitätsanmutung. Dies muß allerdings auch mit einem deutlich höheren Preis bezahlt werden. Abhilfe ist hier insofern in Sicht, als auch dieses Chassis künftig als Bausatz angeboten wird, womit natürlich eine Reduzierung des Verkaufspreises einhergeht.

Bleibt am Ende festzustellen, daß es das „Über-Chassis“ schlechthin nicht gibt. Für die Slotracer ist dies eine rundum positive Nachricht, wird doch einerseits kein Kapital im Slotkoffer vernichtet, weil die verwendeten Chassis plötzlich nicht mehr konkurrenzfähig sind. Andererseits räumt diese Erkenntnis jedem die Freiheit ein, Chassisprodukte seiner Wahl zu beschaffen und einzusetzen. Und darüber hinaus darf weiter das Für und Wider bestimmter Fabrikate an langen Club- oder Renntagen extensiv erörtert werden.



Schöler Tigre XL

Weitere Informationen:

Gruppe 2/4/5: www.rennserien-west.de
 M-Racing: www.mracing.net
 Motor Modern: www.motormodern.info
 Plafit: www.plafit.de
 Schöler: www.schoeler-slotcarchassis.de

Die einzelnen Chassis in der COL:

Motor Modern SW1/SW2: Nr.80/März 2005, S.60 - *Tips zum Aufbau*
 Plafit Excel Full Racing: Nr.82/Juli 2005, S.61 - *Tips zum Aufbau*
 Plafit Super24: Nr.88/Juli 2006, S.38 - *Das Super24 im Renneinsatz (SLP, Gr.5 u. DSC)*
 Plafit Super24 SLP: Nr.86/März 2006, S.40 - *Vorstellung des Expert Kits SLP*
 Diverse:
 Nr.84/November 2005, S.32 - *Neuheiten von M-Racing und Motor Modern*
 Nr.85/Januar 2006, S.42 - *Ausführliche Vorstellung der Neuheiten von Metris, Motor Modern, Plafit, Schöler und Slotvision*
 Nr.89/September 2006, S.60 - *Neuheiten von Plafit und Schöler*