



Ausgehend vom Renncenter Trier hat der Slot-Langstrecken-Pokal (SLP) binnen weniger Jahre seinen Weg in alle Regionen Deutschlands gefunden. Jedoch sind weder der Bau und Betrieb von selbst angefertigten Fahrwerken noch der im übrigen für diese Serie erforderliche Aufwand jedermanns Sache. Folglich überlegten die Macher des SLP, wie man einerseits das „SLP-Feeling“ transportieren, andererseits aber unter Verwendung standardisierter Großserientechnik den Aufwand und damit die Einstiegschürde möglichst niedrig halten könne.

Angereichert um den Aspekt Chancengleichheit entstand ein Konzept, das Einsteiger und „Profis“ gleichermaßen ansprechen sollte. Vorgegeben wurden für die neue Serie namens „SLP-Cup“ ein Einheitschassis und eine Standardkarosserie, die in Summe einen voll konkurrenzfähigen SLP-Wagen ergeben, der sämtliche Abstimmungsmöglichkeiten der „richtigen“ SLP-Boliden bietet. Kombiniert werden diese Einheitsfahrgerüste und -karosserien mit ausgegebenen Standardmotoren vom Typ Plafit-Bison, um auch hier das Potential für die Aufrüstung gering und die Chancengleichheit hoch zu halten. Die Zielgruppe für den SLP-Cup wurde weiträumig definiert: Ein- und Aufsteiger sowie erfahrenere Slotracer, die mit wenig Aufwand spannende Langstreckenrennen im Maßstab 1:24 fahren möchten. Dieses Konzept kam an.

**Die Fahrzeuge:** Vorgeschrieben sind weitgehend serienmäßige Karosserien des Porsche 962C der Marke BRM (u.) sowie das Plafit Super 24 SLP Chassis. Gefahren wird auf Moosgummireifen. Aufrüstung, Tuning und „Grenzgängerei“ ist ein enger Rahmen gesetzt, damit das Engagement wirklich zu überschaubaren Kosten zu betreiben ist. Dementsprechend weist das Reglement detailliert aus, welche wenigen Anpassungen zulässig sind.



Ein Porsche 962C-Body kann entweder als Fertigkarosserie in insgesamt drei Karosserietypen und zehn Farbvarianten oder als unlackierter, weiß durchgefärbter Bauteil bezogen werden (r.). Die Varianten A und B unterscheiden sich lediglich durch die Form und Befestigung des Heckspoilers - sie entsprechen den späten Ausführungen des 962C zum Ende der 80er Jahre. Der Typ C ist hingegen an der amerikanischen IMSA-Ausführung orientiert und weist im Heckbereich eine gänzlich andere Form auf.

Alle drei Karosserievarianten zeichnen gleichermaßen aus, daß sie hervorragend für das Slotracing geeignet sind: Die Abmessungen in Breite und Radstand gestatten den Bau eines fahrsicheren Modells. Die Karosseriebausätze bestehen aus nur wenigen Teilen und sind mit geringem Aufwand zu erstellen, soweit man nicht ohnehin direkt auf eine Fertigarosserie zurückgreifen möchte. Zudem sind sie extrem robust und nehmen selbst vehemente Kontakte mit der Bande ohne größere Schäden hin.

Das Plafit Super 24 SLP-Chassis ist ein alter Bekannter in der COL und wird universell in zahlreichen Rennserien erfolgreich eingesetzt. COL-Beiträge zu diesem Fahrwerk erschienen im März 2006 (S.40f), im Juli 2006 (S.38f) sowie im Januar 2008 (S.54f). Insbesondere letzterer Beitrag ist durchaus als „Aufbauanleitung“ für ein SLP-Cup Chassis heranzuziehen \*).

Die Liste zulässiger Tuningteile und erlaubter Änderungen ist kurz - im Idealfall ist das Chassis „out of box“ einsetzbar. Das Material für den Bau eines solchen SLP-Cup Porsche 962C ist bis auf den zwingend vorgeschriebenen Fahrereinsatz überall im Slotracing-Fachhandel erhältlich. Die standardisierten Anschlußkabel für die Bison Motoren können sowohl selbst gefertigt werden (alle Informa-

\*) Die COL-Ausgaben aus 2006 sind vergriffen; COL Januar 2008 ist verfügbar.



**RESTAURATION**

amerikanischer  
1/24 Slotracer, z.B.  
Cox, Revell, K+B,  
Monogram, GarVic.  
Original oder nach  
Ihren Vorgaben.



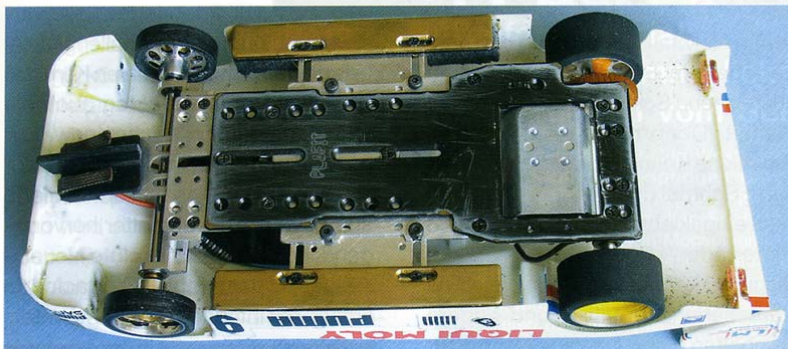
**NEUAUFBAU**

Wettbewerbsfahr-  
zeuge nach  
Wunsch/Regle-  
ment, Scale oder  
Lexan. Alle Chan-  
cen ab 200 Euro!

**Mc CRUNCHER**  
SLOTRACING  
RESTAURATION & SCALE MODELLING

Galerie und Kontakt unter  
[www.mccruncher-slotracing.de](http://www.mccruncher-slotracing.de)  
[info@mccruncher-slotracing.de](mailto:info@mccruncher-slotracing.de)  
Telefon 0 43 92 / 92 32 73

nanoigeR nsbisd nt .nep



Ein Plafit Super 24 SLP Fahrwerk mit Porsche 962C Karosserie von BRM.

tionen dazu enthält das Reglement) oder über die Veranstalter auf Anfrage kostenfrei bezogen werden.

**Die Veranstaltungen:** Der Start des SLP-Cup 2008 erfolgte zeitgleich in den Regionen Mitte und West. Ausgetragen wurden im Premierenjahr pro Region drei Läufe, die der SLP-Cup Mitte sämtlich auf Holzbahnen in Filderstadt (Highway Star), Frankfurt/Main (Raceway) und Alsdorf (Euregio Raceway) austrug. Die Region West absolvierte auch ein Rennen auf der

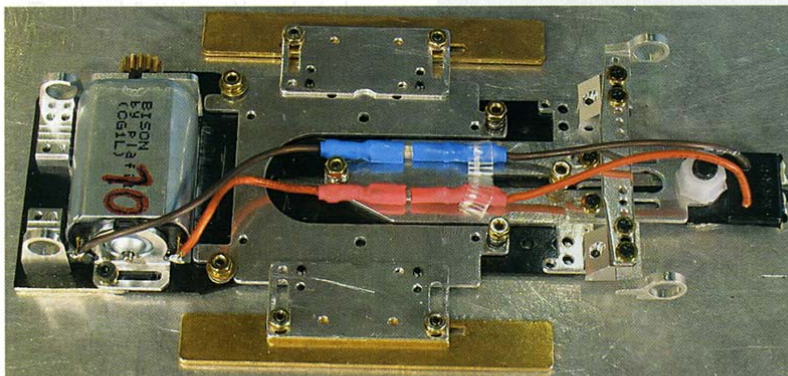
„Plastikschiene“ (zu den Erfahrungen mit den Moosgummislicks vgl. S. 71). Im Westen lauteten die Austragungs-orte Alsdorf (Euregio Raceway), Schwerte (Carrera Freunde) und Düsseldorf (SOKO Keller/r.). Die Veranstaltungen waren eintägig konzipiert; das Training und die Rennen fanden jeweils an Samstagen statt. Der Ablauf solcher Renn-

tage ist ebenfalls über die Regionen standardisiert: Dem Training folgt gegen Mittag die Motorenausgabe, an die sich ein kurzer Funktionstest auf der Strecke anschließt. Danach wird in der technischen Abnahme die Regelkonformität der Slotcars überprüft. Eine Qualifikation bestimmt die Startaufstellung zu jedem Rennen, die dann über eine Stunde reine Fahrzeit absolviert werden.

Das Highlight der Saison war sicherlich das „SLP-Cup Meeting“, das als Teamrennen für zwei bis drei Fahrer im August in Alsdorf auf dem Euregio-Raceway stattfand - einer 6-spurigen Holzbahn, die der berühmten Renn-



Der 4-spurige Kurs des SOKO Kellers in Düsseldorf



Praktische Sache: Der standardisierte Motoranschluß.

strecke von Spa-Francorchamps nachempfunden wurde. Die Veranstaltung war auf 18 Teams beschränkt und binnen weniger Tage ausgebucht. Dem Begegnungsgedanken entsprechend kamen Teilnehmer aus ganz Deutschland in ei-

**SPURi**.de  
www.SPURi.de  
Spur- und Richtungsanzeiger  
Damit Rennbahnfahren noch mehr Spaß macht ...



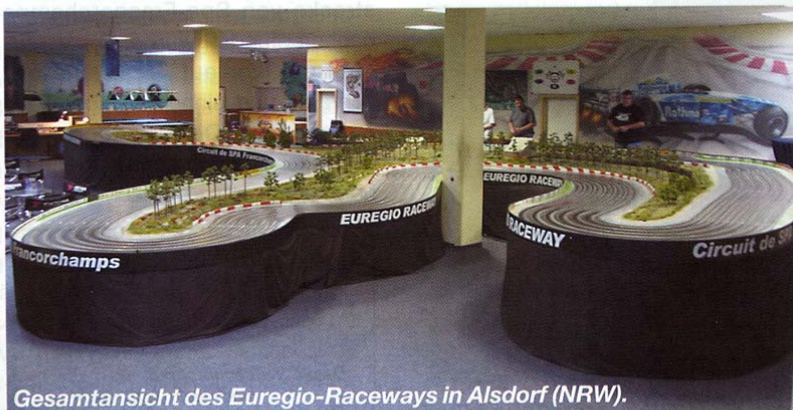
Ein einfach beeindruckender Kurs: Die Nachbildung von Spa-Francorchamps in Alsdorf, gebaut von Holger May.

ner Mischung aus Einsteigern, erfahrenen Slotraccern und bekannteren Fahrern zusammen. Die Rennen verliefen äußerst spannend - nach zwei Stunden Fahrzeit entschieden oft nur Teilmeter über die Plazierungen. Am Ende triumphierten die Dortmunder Plastikquäler vor den Plafit-Meistern A.C.R. und dem Team Slot-Ringer B, einer vielversprechenden Juniorgruppe aus der Region um Alsdorf.

**Die Erfahrungen:** Nach dem Ende der ersten Saison mit in Summe sechs Einzelrennen und dem SLP-Cup Meeting konnte eine erste Bestandsaufnahme hinsichtlich der gesammelten Erfahrungen erfolgen. Auf der technischen Seite hat sich das Konzept des SLP-Cups bewährt: Die Porsche 962C Karosserien erwiesen sich als äußerst haltbar. Der Anteil an Fertigkarosserien und in Eigenregie gestalteten Bodys war nahezu ausgeglichen. Das Manko der schwierigen Ersatzteilversorgung für Anbauteile wurde seitens BRM inzwi-

schen ebenfalls behoben. Trotz vorgegebenem Einheitschassis blieb ausreichend Spielraum für technische Vielfalt. Denn chassisseitig waren zahlreiche Konstellationen zu bewundern: Schmal und tief oder hoch und breit eingeklebt; breite oder schmale Hinterräder, die Reifentypen Black Magic oder ProComp-3; ein oder zwei Karosseriehalteplatten und andere Feinheiten mehr. Die gute Nachricht: Es schien alles zu funktionieren, ein Patentrezept war nicht abzuleiten.

Eine SLP-Veranstaltung ohne Ausgabe der Triebwerke ist mittlerweile nicht mehr vorstellbar. Das fertig montierte Motorritzel aus Messing und die konfektionierten Kabelanschlüsse machten den Motorwechsel allerdings auch für wenig routinierte Techniker binnen weniger Minuten problemlos möglich. Auch die vorgegebenen Moosgummislicks wurden durchweg positiv aufgenommen, die sich im Slot-Langstrecken-Pokal bereits in den zurückliegenden Jahren bewährt haben.



Gesamtansicht des Euregio-Raceways in Alsdorf (NRW).

Beim Teilnehmerkreis galt eindeutig der Slogan „die Mischung macht's“. Der Erfahrungshorizont der Fahrer war bunt - einerseits bezogen auf den SLP-Hintergrund und andererseits auf das Slotracing allgemein. Speziell in der Region West nutzten etliche alt-erfahrene Slotracer diese Rennen, um ihrem Erfahrungsschatz neue Erkenntnisse mit moosgummibereiften Wagen hinzuzufügen. In beiden Regionen bildeten jedoch die versierten SLP- und SLP-Challenge Teilnehmer den unverzichtbaren Kern des Starterfeldes; ihnen oblag auch die Aufgabe, das erforderliche Know-how an Neu- und Quereinsteiger weiterzugeben. Dieser Ansatz funktionierte aus Sicht der Veranstalter hervorragend, so daß auch absolute Neueinsteiger in das Hobby Slotracing in kurzer Zeit integriert werden konnten.



Konzentrierter Blick: Die technische Abnahme

**Die Perspektive:** Der SLP-Cup wird in 2009 nahezu unverändert weiter betrieben, jedoch sind an der Hinterachse dann Komplettträger vom Typ Scaleauto ProComp-3 (#SC2421P) zwingend vorgeschrieben. Damit entfallen Auswahl und Herstellung der Räder. Dies sollte den Einstieg in die Serie weiter erleichtern. Ferner planen beide Regionen nun ein „volles Programm“, das heißt vier Läufe bei jeweils einem Streichresultat. Nach derzeitigem Stand ist sogar denkbar, daß neben den bisherigen SLP-Cups eine Auflage in der Schweiz folgen könnte. Die Einschreibung für alle Regionen beginnt am 2. Januar 2009

# Slotfun

**Online-Shop & Fachgeschäft  
für Autorennbahnen**

**Wir führen alle wichtigen  
Hersteller im Slotcarbereich und  
bieten entsprechend auch ein  
großes Sortiment an  
Ersatzteilen und Zubehör**

Henkel & Nink Modellspielwaren G.b.R  
Langwiesenweg 15, D-61273 Wehrheim  
Tel.+49-6081-688444, Fax. +49-6081-688443

**www.slotfun.de**

und sichert den Startplatz für alle vier Läufe in einer Region. Davon unabhängig können Kurzentschlossene die verbleibenden freien Startplätze bei den jeweiligen Rennen belegen.

Der Höhepunkt der kommenden Saison wird sicherlich erneut das SLP-Cup Meeting sein, das für den 21./22. August 2009 wiederum in Alsdorf (NRW) geplant ist. Bei dieser Veranstaltung soll die Fahrzeit auf drei Stunden verlängert werden, wenn auch die Anzahl zugelassener Teams weiterhin auf 18 beschränkt sein wird. Doch soll in 2009 ein Team zumindest aus drei Fahrern bestehen.

**Nähere Einzelheiten:** Die wesentlichen Informationen zum SLP-Cup allgemein sowie zu den regionalen Ablegern liegen auf der SLP-Webseite sowie in den „Rennserien-West“ vor. Die Ausschreibung und das Reglement sollten kaum Fragen offen lassen. Insbesondere das Reglement ist reichlich illustriert und vermittelt die engen Grenzen im Aufbau von Einheitschassis und -karosserie anschaulich. Ferner wurde ein ausführlicher Ratgeber verfaßt, der auf spezielle Fragestellungen eingeht und ebenfalls großzügig illustriert ist. Bestehen darüber hinaus Fragen, lassen sich diese individuell klären, sei es per E-Mail oder telefonisch. RS

**Informationen und Kontakte:**

SLP-Cup allgemein/SLP-Cup Mitte:  
www.slp-info.de - E-Mail: cup@slp-info.de  
SLP-Cup West: www.rennserien-west.de  
E-Mail: slp-cup@rennserien-west.de  
Renncenter Trier: www.slp-shop.com  
E-Mail: doktorslot@t-online.de

## Reifen-Special:

### Mit Moosgummislicks auf der Plastikschiene . . . Erfahrungen vom SLP-Cup Lauf in Schwerte

Dem 2. Lauf des SLP-Cup West, der auf der 30 m langen 6-spurigen Bahn in Schwerte ausgetragen wurde, kann man bezüglich der gesammelten Erfahrungen über den Gebrauch von Moosgummislicks ein besonderes Augenmerk widmen. Diese Strecke, mit Bahnteilen von Carrera errichtet, wird im Normalfall ausschließlich mit PU-Reifen befahren. Das zieht beim intensiven Betrieb bekanntermaßen nach sich, daß andere Pneos kaum mehr zufriedenstellende Haftung aufbauen, wenn eine Strecke für den Wechsel des Reifentyps nicht eigens präpariert wird.

Daher wurde zu Beginn der Veranstaltung die Strecke gründlich gereinigt, also abgessaugt, mit Haushaltsreiniger abgewaschen und mit klarem Wasser nachgewischt. Nachdem die Anlage abgetrocknet war, mußte Grip auf die Bahn gefahren werden, wofür alle Referenzwerte fehlten. Wer eine haltlose Rutschpartie befürchtete, wurde rasch eines Besseren belehrt. Das Abwaschen der Bahn sorgte dafür, daß bereits nach 30 (!) gefahrenen Runden halbwegs Grip vorhanden war und bei rund 60 absolvierten Runden schon etliche Schallmauern wackelten. Das „finale“ Gripniveau wurde nach gut 100 Runden erreicht. Denn im Laufe des Trainings konnten die Rundenzeiten anschließend maximal noch um eine halbe Zehntel Sekunde verbessert werden. Somit war die Trockenzeit der Bahn nach dem Abwaschen die am längsten dauernde Prozedur.

Zum Einsatz gelangten bei dem Rennen handelsübliche Scaleauto Pro Comp-3 und Sigma Black Magic Moosgummireifen. Das Verwenden jedweder Chemie auf den Pneos war unzulässig. Lediglich Abdeckband kam reichlich für das Abrollen der Reifen zum Einsatz, um aufgesammelten Schmutz auf diese Weise abzuziehen.

Mit der Bahnspannung mußte hingegen ein wenig experimentiert werden, sind die mit Moosgummibereifung erzielbaren Rundenzeiten doch um einige Zehntel niedriger als

mit PU-Pneos. Als Faustformel sollte von einer 1 bis 2 Volt geringeren Bahnspannung ausgegangen werden. Beispielsweise erzielten die testhalber gefahrenen, 200 g schweren Gruppe 2/4/5 Fahrzeuge mit Moosgummislicks etwa 2/10 sec. schnellere Rundenzeiten bei 19 Volt anstelle der bisher üblichen 20 Volt mit PU-Pneos, wobei das Set-Up unverändert aus dem PU-Reifenbetrieb übernommen wurde. Insofern ist durchaus noch Potential zu schnelleren Zeiten zu vermuten. Zu berücksichtigen ist ferner, daß mit der Moosgummibereifung

kein Gripverlust feststellbar ist und die Rundenzeiten daher von der ersten bis zur letzten Runde nahezu konstant bleiben.

Ermittlungen zum Verschleiß der Moosgummipneus wurden beim SLP-Cup Lauf in Schwerte ebenfalls vorgenommen: Die technische Abnahme dokumentierte hierzu die Radgrößen aller Fahrzeuge vor und nach dem Rennen. Auch dieses Ergebnis konnte sich sehen lassen: Der Bestwert lag bei 0,15 mm „Verlust“ nach einer Stunde Fahrzeit mit 200 g schweren Slotcars, angetrieben vom Bison-Motor an 19 Volt. Zwei Boliden verloren 0,3 mm als Spitzenwert. Im Mittel verblieben zwischen 0,15 und 0,2 mm Moosgummi auf der Strecke. Dabei wurden die Räder relativ gleichmäßig abgefahren - gravierende Unterschiede zwischen der linken und der rechten Seite ergaben sich also nicht.

Das Fazit nach dem ersten SLP-Cup Lauf auf einer Kunststoffstrecke fiel durchweg positiv aus: Der Aufwand für die Bahnvorbereitung war extrem gering. Grip mußte „erfahren“ werden, doch dauerte dies weniger als eine halbe Stunde. Selbst die Ruhephase über Nacht änderte das Level kaum. Das Gripniveau blieb anschließend während des Trainings nahezu konstant. Auch im Rennen stieg der Grip nur noch geringfügig an. Der Gebrauch von Chemie war in Schwerte wie überall im SLP-Cup zwingend untersagt - an die Reifen gelangte zur Reinigung lediglich Abrollband und Alkohol. RS

